

PUCA



Echelles et temporalités des projets urbains

22 et 23 mai 2007

l'Innovation dans l'architecture et la construction

PUCA

plan
urbanisme
construction
architecture

Echelles et temporalités des projets urbains

* *
*

22 et 23 mai 2007

Colloque

« Echelles et Temporalités des projets urbains »

Mardi 22 et Mercredi 23 mai 2007

Auditorium de la Cité de l'Architecture et du Patrimoine

7 avenue Albert de Mun

75116 Paris

Métro : Iéna (Ligne 9) ou Trocadéro (ligne 6)

Programme

Mardi 22 mai 2007 (pages 3 à 85)

9h30 : Accueil

10h00 : Ouverture : Michèle TILMONT (p 4)

Animation : Emmanuel CAILLE (D'A)

10h15 : Introduction Yannis TSIOMIS (p 8)

10h45 : Gilles NOVARINA ,Elena COGATO-LANZA : (p 14)

De nouvelles articulations entre plan et projet ;France – Italie –Angleterre

intervenants : Yves SAUVAGE Urbaniste conseil de la ville d'Echirolles , Cristina BIANCHETTI Politecnico di Torino

11h45 : Peggy HELLEQUIN ,Jérôme BOISSONADE: (p 32)

Projet urbain et idéal citadin : Neptune et Dunkerque

intervenants : Jean Blaise PICHERAL Communauté Urbaine de Dunkerque
Philippe NOUVEAU Président de l'Agence d'urbanisme de Dunkerque

12h45 : Déjeuner libre

Animation : Ariella MASBOUNGI (p 44)

14H 00 : Bernard LAMIZET : (p 46)

Tram et trame temporelle de l'urbain

intervenants : Michel MESSELIS Agence d'urbanisme de Strasbourg , François BREGNAC Directeur général adjoint Agence d'Urbanisme de Lyon

15H00 : René TABOURET – Philippe REVAULT : (p 60)

Les Tangentielles en Ile de France : mobilité et projet d'aménagement

Intervenants :Patrick BRAOUZEC président Plaine Commune ,Frederic GILLI

16h00 : Cristiana MAZZONI : (p 73)

L'architecture de la mobilité et le projet de ville :trois centralités en projet dans la métropole parisienne

Intervenants : Christine ALBERTINI architecte AREP-SNCF ,Michel PERROT Directeur Adjoint Plaine Commune

17h-clôture de la journée

Mercredi 23 mai 2007 (p 86)

9h30 Accueil

Animation : Bernardo SECCHI

10H00 : Enrico CHAPEL : (p 86)

Place de l'image dans la négociation ; prise en compte du destinataire en amont par le politique et la maîtrise d'ouvrage urbaine (Toulouse)
intervenants : Alain Garès ,directeur SEM Aéroconstellation , Jean-Claude Garcias TGT architectes ;

11 h00 : Laurent DEVISME : (p 100)

Ile de Nantes – Plan guide – maîtrise des temporalités
intervenants : Jacques Morel , Directeur DGRU Nantes Metropole , Laurent THERY
Directeur SAMOA

12 h 00 : Marie-Hélène BACQUE : (p 113)

Projet urbain en quartier ancien :enjeux,valeurs et méthodes
intervenants :Gérard THURNAUER architecte, Rivka BERCOVICI SG.Mairie de Paris

13h – Déjeuner libre

Animation : Yannis TSIOMIS

14h30 : Chris YOUNES –Didier REBOIS : (p 128)

Figures urbaines du Durable
intervenants : Jean Pierre CHARBONNEAU urbaniste , conseiller ville de Copenhague ;Frédéric BONNET
architecte urbaniste(OBRAS architectes)

15h30 : Table ronde : animation Y. TSIOMIS : (p 141)

B. SECCHI – L. THERY – A. MASBOUNGI –A.GARES _ M.RONCAYOLO
J.P.CHARBONNEAU

17h00 : débat

17H30 : clôture du Colloque :

Michèle TILMONT : Secrétaire permanente du Puca

Mardi 22 mai 2007

➤ **Accueil**

François de Mazières, président de la Cité de l'architecture et du patrimoine

En tant que Président de la Cité de l'architecture et du patrimoine, je suis très heureux de vous accueillir. Cette coopération avec le PUCA est pour nous un signe passionnant d'ouverture vers la recherche, et la recherche sur les questions d'urbanisme.

C'est une tradition à la Cité mais c'est une tradition que l'on va essayer de développer de plus en plus.

Ces deux jours sont donc précieux parce que c'est le bilan d'un très gros travail fait par neuf équipes à la suite d'un appel d'offre lancé par le PUCA. Bilan que nous allons donc tous écouter avec un grand intérêt, à un moment où on ne parle que de la ville et du développement de la ville. Profitons donc de cette sensibilité qui paraît aussi grande dans les médias et dans les pouvoirs publics pour essayer, à partir des études qui ont été faites sur des cas concrets, de progresser et que les projets à venir qui seront dans les villes soient meilleurs, toujours meilleurs et intégrant toujours mieux les contraintes de leurs habitants.

➤ **Ouverture**

Michèle Tilmont, Secrétaire permanente du PUCA

Merci François de Mazières. Je suis Michèle Tilmont, Secrétaire permanente du PUCA.

C'est un plaisir pour moi d'introduire ces deux jours parce que c'est un rendez-vous presque constant avec la Cité de l'Architecture et du Patrimoine. En effet, je viens souvent à la Cité présenter les résultats des travaux depuis son ouverture. Cela a été également il y a quelques semaines, la présentation des premières expositions avec une magnifique exposition sur Christian de Portzamparc, une autre exposition « avant après », et puis une exposition qui nous concernait davantage au PUCA puisque c'est une exposition sur les 20 ans de EUROPAN « génération EUROPAN ». Exposition très ludique où l'on peut consommer l'exposition en emportant les affiches qui sont présentées sous forme de piles.

Ce sont donc des rendez-vous fréquents et quotidiens. J'espère qu'ils se développeront dans le futur car pour nous, puisqu'on parle de temporalité, vous noterez cette concordance de temps entre l'achèvement d'un grand nombre de programmes qui touchent à l'architecture et à la ville au PUCA, et puis à l'ouverture de la Cité. C'est donc un mariage heureux. Et puis, je pense que les fruits seront importants pour tous les publics qui sont attendus à la Cité.

C'est pour nous l'occasion d'une audience élargie et je remercie aujourd'hui son Président de bien vouloir nous accueillir encore une fois pour ces deux jours qui portent sur « Echelles et temporalités des projets urbains ». Je trouve que c'est un très joli titre ; c'est à la fois l'espace, le temps. C'est l'histoire des continuités et aussi des discontinuités. C'est comment se raccrocher à des échelles depuis le quartier, la ville, l'agglomération. On parle beaucoup d'agglomération au

PUCA car nous travaillons beaucoup sur la question des intercommunalités qui est un sujet tout à fait intéressant depuis les lois de décentralisation et les lois Chevènement, Voynet et autres.

Et puis, c'est aussi les discontinuités et les continuités dans le temps, le temps long de fabrique de la ville, mais aussi avec parfois des urgences dans des politiques urbaines, dans des stratégies urbaines qui doivent se déployer dans le temps de certains mandats.

Je dois dire que ce programme, dont le titre est très beau titre, a été lancé en janvier 2002. Et aujourd'hui donc, il s'achève avec les résultats des recherches menées par neuf équipes.

Très brièvement, je voudrais, puisque l'on parle de temps et de temporalité, remettre cette action de recherche du PUCA dans le contexte de l'époque où elle a été lancée, c'est-à-dire en 2002 ; un contexte d'interrogation sur la place de l'architecture, et donc la place des architectes dans la société. Vous vous en rappelez peut-être parce que ce n'est pas si éloigné dans le temps, les premiers programmes que nous avons lancés sur l'architecture et la ville au PUCA, dans le cadre d'un programme finalisé - le futur de l'habitat - avait pour premier objectif probablement d'ouvrir des nouveaux marchés pour les architectes. Cette période, 1998/2000, c'était la sortie d'une crise immobilière très sévère en France avec des difficultés que connaissaient les agences d'architecture pour sortir de cette impasse de quelques années de crise très forte. Et il était question à l'époque d'ouvrir ces nouveaux marchés en dessous des seuils de recours obligatoires à l'architecte, puisqu'en France nous avons une profession réglementée et qu'en dessous de 190 m² il n'y a pas de recours obligatoire à l'architecte. Il y a donc eu deux programmes qui ont été lancés, qui étaient des programmes de recherche et d'expérimentation.

Concernant le premier, c'est-à-dire la maison individuelle, c'était l'idée que les architectes avaient là un champ d'expansion de leurs compétences pour s'attaquer à ces maisons individuelles dont le constat premier était qu'il y avait une attaque très forte sur les paysages en France, et que le mitage était très important.

C'est donc un programme qui a été lancé, qui a été valorisé l'année dernière, qui s'appelait Maisons Individuelles Architecture Urbanité et qui comportait, à la fois, des recherches, qui ont donné lieu à un ouvrage de synthèse sous la direction de Guy Tapie, et des expérimentations en vraie grandeur avec des maîtres d'ouvrages qui ont construit des réalisations, qui ont fait l'objet de l'exposition « Voisins Voisines ». Exposition qui est une exposition itinérante, présentée en premier par la Cité qui était à l'époque à la Porte Dorée, et qui actuellement voyage en France et témoigne de cet effort de qualité architecturale dans le secteur de la maison individuelle.

Il faut savoir qu'en France, les deux tiers de la construction neuve sont des maisons individuelles et que sur ces deux tiers – et c'est là où cela devient dramatique - encore deux tiers, ce qui représente à peu près 60 %, se font en diffus, c'est-à-dire sans aucune organisation urbaine en matière de lotissements ou d'aménagements de zones.

Donc, il est vrai que ce grignotage de la maison individuelle est très prégnant en France et que l'on est pris - et les pouvoirs publics en premier -, et c'est un dilemme assez fort, entre cet étalement urbain auquel contribue cette prolifération de maisons dispersées et puis le souhait des Français de devenir propriétaires de leur logement sous forme d'une maison individuelle.

Le deuxième programme qui partait aussi de ce constat d'une volonté de diversification des marchés de l'architecture, c'était le domaine de la réhabilitation qui échappe également au recours obligatoire de l'architecte. Et c'est au moment où le volume des travaux sur les bâtiments existants commençait à dépasser le montant des travaux sur les bâtiments neufs que la réhabilitation est apparue comme un enjeu également pour les architectes et s'est trouvée

confortée par un programme du PUCA qui a été valorisé il y a quelques mois et qui s'appelle Concevoir pour l'existant. Lui aussi a fait l'objet de la publication d'un ouvrage et il est ma foi fort intéressant parce que Concevoir pour l'existant, c'est à la fois des questions patrimoniales et des questions techniques très liées à la situation des entreprises et des artisans en France.

Le programme d'aujourd'hui « Echelles et temporalités des projets urbains », c'est probablement aussi une volonté de diversification des métiers de l'architecture. C'est la problématique en fait de l'intervention des architectes sur l'urbain, et quand on voit le comité de pilotage de ce programme, quand on prend connaissance des membres du jury de ce programme, quand on regarde les experts qui ont été amenés à juger des propositions, on s'aperçoit que, pour beaucoup, il s'agit essentiellement d'architectes qui se sont intéressés au projet urbain.

Je dois dire que cette diversification des métiers de l'architecture, elle a concerné une partie de mon existence de fonctionnaire d'une double façon. En premier parce que j'ai été de nombreuses années secrétaire de la Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques et que j'ai vu, autour des années 85, le développement de grands concours d'architecture, avec pour maîtres d'ouvrages des villes qui construisaient, depuis la décentralisation, énormément de bâtiments publics et qui ont pris très vite goût à cette forme de médiatisation de l'architecture qui leur permettait - parfois à peu de frais - de se faire connaître, dans une réputation parfois usurpée, de grands maîtres d'ouvrages et de défenseurs de l'architecture publique. Et à partir de là, ces concours d'architecture se sont déclinés sur des concours urbains, avec des difficultés assez fortes puisque autant sur l'architecture il est assez facile d'interroger des compétences d'architectes ou d'équipes de maîtrise d'œuvre pour, sur la base d'un programme, avoir des réponses à peu près sensées, autant dans le domaine de l'urbain, c'est beaucoup plus difficile parce que la programmation urbaine se réfère justement à des questions d'échelle et à des questions de temps qui ne sont pas si faciles à inscrire dans des programmes sur l'urbanisme. Et on a vu des concours urbains où justement des équipes, avec souvent des paysagistes, se sont révélées répondre et gagner ces concours urbains qui ont commencé à fleurir en France.

Le deuxième témoignage que je peux apporter, c'est celui d'ancienne directrice d'une école d'architecture où cette diversification des métiers de l'architecte ou de l'architecture s'est posée avec acuité lors de la première réforme des études d'architecture que j'ai vécue et où il s'agissait de faire passer les études d'architecture de cinq ans à six ans pour être en parallèle avec les études universitaires. Aujourd'hui, on est revenu à cinq ans également pour être en parallèle avec l'Europe et avec les systèmes universitaires européens. C'est vrai que dans les années 98/2000, se sont mis en place des séminaires de cinquième année dans les écoles d'architecture - la sixième étant plutôt réservée à l'élaboration d'un projet de fin d'études - où les laboratoires de recherche des écoles ont pu prendre une place de plus en plus importante et développer des thématiques autres que celle du projet architectural : parfois sur le développement durable, parfois sur le patrimoine justement, parfois sur le projet urbain, qui a donné lieu à cet intérêt ou cette formation pour les jeunes architectes dans des domaines autres que la première des attentes envers les architectes qui est celle de leurs capacités à concevoir un projet architectural.

Je crois donc que cette diversification des métiers joue également un rôle dans le montage et l'intérêt de ce programme monté par le PUCA sur « Echelles et temporalités des projets urbains ».

Je voudrais dire que ce programme, comme tous les programmes du PUCA je l'espère, démontre une grande rigueur dans son déroulement puisqu'il y a d'abord une phase préalable dans laquelle on s'efforce de faire un état des lieux, un état des lieux souvent bibliographique, pour savoir ce qui a été écrit sur la question. Et cette démarche préalable, dans le cadre de ce programme, a contribué à faire un inventaire de tout ce qui existait sur le projet urbain, à savoir 550 titres. C'est donc un travail gigantesque qui a été mené avant de faire appel à des équipes de recherche. Ce sont également des études de cas qui ont été menées sur certains sites pour montrer (s'il fallait le montrer) la diversité des situations de ces projets urbains.

C'est donc en janvier 2002 que ce programme a été lancé. Le jury a retenu neuf propositions, les réponses émanent principalement des laboratoires de recherche des écoles d'architecture. Bien sûr, il y a parfois dans les équipes d'autres disciplines représentées, comme des sociologues ou des géographes, mais ce sont essentiellement les réponses des laboratoires des écoles qui, je crois, ont montré leurs capacités à investir très fortement dans la recherche architecturale et urbaine comme je le disais tout à l'heure.

Dans cet appel à proposition, je dirais qu'il y avait quatre maîtres mots. On a dit « Echelles et temporalités » mais il y avait aussi « acteurs et projets » puisqu'il s'agissait d'explorer l'enchaînement des processus allant de la conception à la réalisation des projets urbains, d'approfondir l'articulation entre logique et pratique d'acteurs, de rendre lisible les différentes stratégies à commencer par celles des acteurs politiques, et les temporalités différentes concernant la décision depuis la conception jusqu'à la réalisation.

Ce qu'il est intéressant de voir, c'est que l'émergence de cette notion de projet urbain qui est assez nouvelle s'est opposée à l'urbanisme planificateur, à l'urbanisme réglementaire où l'encadrement juridique prévalait pour essayer de guider le développement urbain. Il s'est agi de faire plus de place à l'imagination, à l'opportunité, au contexte, à la dynamique plutôt qu'à la planification. Je crois que c'est un thème qui a été repris par une des équipes, celle de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble qui a travaillé sur cette question de la relation entre plan et projet. C'est, selon ce qu'a écrit Yannis Tsiomis, l'abandon des thématiques fonctionnelles : circuler, se loger, travailler, se recréer, pour des thématiques à caractère social, économique, culturel, la mixité sociale, la mobilité, le développement et l'aménagement durable des territoires, la démocratie, l'écologie, avec la création des intercommunalités, avec la mise en place de schémas de cohérence territoriale puisque c'était aussi l'époque de l'édiction de la loi sur Solidarité et renouvellement urbain qui introduisait ces notions nouvelles.

Le bilan de ces neuf recherches, c'est bien sûr des aspects très positifs sur, notamment, l'émergence des questions de mobilité. J'ai été frappée par cette extension du projet urbain à celle de projet de mobilité, avec des problématiques sur les tramways, les gares, sur les réseaux et les lieux, c'est-à-dire cette mobilité de nomades que nous devenons avec nos portables, qui ont été étudiées par au moins deux équipes de cet appel d'offre.

C'est bien sûr des aspects très positifs également sur le développement durable, avec une seule réponse mais une réponse fort intéressante du Laboratoire Gerphau (Chris Younès) sur « Qualifier le développement durable ».

Mais je dois dire aussi que l'on peut constater un certain nombre de manques car les choses évoluent vite et les problématiques évoluent vite. Ce qui me frappe également, c'est que - autant que j'ai pu en prendre connaissance mais peut-être que ma connaissance est limitée car je n'ai pas eu le temps de lire toutes les recherches dans leur épaisseur, je n'ai lu que les résumés et les

articles qui font l'objet de la publication du livre qui vient de sortir aux Editions Jean-Michel Place – je n'ai pas vu grand-chose sur les initiatives partagées public/privé, sur le rôle des investisseurs privés dans le projet urbain. Je crois que c'est un problème qui n'a pas été non plus abordé par le PUCA dans d'autres programmes. Je crois donc qu'il y a là certainement un travail de recherche à mener. Je n'ai pas vu grand-chose non plus sur la cohérence opposée à la compétitivité des territoires, sur l'attractivité des territoires où là, nous avons quelques timides avancées.

Alors bien sûr, c'est bien qu'il y ait des manques et des carences, cela veut dire que la recherche est utile, qu'il faut continuer ce processus d'investigation avec, bien sûr, les laboratoires des écoles d'architecture, des instituts d'urbanisme, mais aussi bien sûr tous les chercheurs qui s'intéressent au fait urbain, à la question urbaine.

Avant de laisser la parole à Yannis Tsiomis qui va évoquer ces projets urbains comme autant de visions du monde, puisque c'est le titre qu'il a donné à l'introduction de l'ouvrage - et je crois que cela montre bien cette mosaïque de projets urbains qui sont forcément différents sur des territoires différents, avec des acteurs différents, à des échelles différentes et dans des temps différents - je voudrais remercier tous ceux qui ont porté ce programme, en premier Danièle Valabrègue au PUCA qui a porté ce programme comme ceux que j'ai évoqués tout à l'heure, à savoir toutes ces actions de recherche qui ont participé au programme finalisé « Le Futur de l'Habitat » sur cette période de 98/2007, les équipes de recherche qui ont mis le meilleur pour avancer sur ces questions, et puis bien sûr tout l'encadrement par les experts, le Comité de pilotage et le jury.

Merci à tous. Je vous souhaite d'excellents débats au cours de ces deux journées qui, je l'espère encore, permettront d'avancer sur ces questions tout à fait importantes pour le devenir des villes et le devenir des habitants de ces villes.

➤ Introduction

Yannis Tsiomis, architecte professeur

Monsieur le Président de la Cité de l'Architecture, Madame la Secrétaire permanente du PUCA, chers collègues amis, ce colloque conclut donc les neuf recherches, comme cela vient d'être dit, suite à l'appel d'offre « Echelles et Temporalités des projets urbains » que le PUCA a lancé il y a fort longtemps et dont les articles du volume édité qui est disponible résumant le contenu.

Avant de parler de temporalité des projets urbains, il serait bon de parler de la temporalité de la recherche. Le texte de l'appel d'offre date déjà de 6 ans, et l'appel d'offres a été lancé, comme cela vient d'être dit, en janvier 2002 dans le cadre du pôle « Concevoir, Construire, Habiter » du PUCA.

Il y a donc 5 ans que plusieurs choses ont bougé, que plusieurs nouvelles publications sur le projet urbain ont vu le jour et que de nouveaux projets urbains ont été lancés ou réalisés.

Entre temps, Echelles et Temporalités sont devenus des mots « galvaudés », mais pas plus que le vocable de développement durable, de mobilité, etc.... Le problème, ce ne sont pas les mots, le problème c'est comment on traite les idées ou les réalités qui se trouvent derrière les mots.

Mais d'un autre côté, je pense toujours ces thèmes d'échelles et de temporalités comme des thèmes pertinents et je vais y revenir. N'empêche que ce temps relativement long pose la question aux chercheurs de la validité de leur travail, de la capitalisation de leur travail. En ce sens, il ne serait pas inutile d'envisager dans l'avenir des recherches sur les recherches. Recherches courtes qui condensent et diffusent les acquis à destination des politiques, des maîtres d'ouvrage et plus généralement du public, et je dirais présentés de manière accessible pour cette raison.

Alors, on parle de projet urbain et je dirais heureux celui qui peut dire aujourd'hui qu'il détient la vérité absolue en matière de projet urbain. Heureux celui qui peut proposer la définition définitive du projet urbain. Heureux celui qui prétendrait détenir la démarche unique, car s'il y avait une démarche unique, elle serait à ce moment là transformée en modèle, et donc on serait dans une régression par rapport à ce qui s'est passé avant.

Or, tous les acteurs et tous les chercheurs s'accordent pour dire que si les projets urbains se différencient de l'urbanisme réglementaire d'autrefois - tout au moins tel qu'on l'entend en France - c'est justement parce qu'il ne prétend pas être un modèle mais une démarche. Qui plus est, une démarche qui, malgré les constantes, les cadres administratifs, législatifs, réglementaires communs, est inventée à chaque fois au cas par cas et projet par projet.

Alors, que retient-on des projets réussis ou prétendument réussis ?

Je dirais d'abord la cohérence et la rigueur de la démarche, la capacité de mettre en œuvre une synergie entre acteurs malgré leurs propres logiques et stratégies. Mais on retient aussi le fait que loin d'occulter leurs différences, le projet urbain les révèle. Il révèle et relève les contradictions et des contradictions. Mais la réussite d'un projet, c'est surtout son bon vieillissement, la permissivité des usages et même la permissivité de détournement de ce qui a été déjà prévu. Enfin, tout cela se passe par la forme urbaine, par l'espace physique conçu par la forme, les matériaux et leur mise en œuvre.

Le projet urbain est de l'anticipation, comme le dira demain Marcel Roncayolo, mais c'est aussi de la rétroaction.

Trop souvent, la presse spécialisée, présente les projets urbains de manière angélique, comme des images finies adoptées à l'unanimité. On admire alors ces images, les réduisant souvent à leur qualité de représentation, leur qualité picturale ou photogénique. Si cet aspect joue un rôle évident, comme certaines recherches de cet appel d'offre l'ont montré, rarement on le voit présent de manière critique, c'est-à-dire comme élément signifiant et faisant partie de la démarche.

Tous ceux qui parmi nous enseignent en savent quelque chose de l'impact plutôt négatif sur les étudiants.

Le projet se présente ainsi comme si c'était un chemin linéaire qui, du lancement initial de la programmation en passant par la conception, en arrive à la réalisation, tranquillement, en ligne droite. Or, tous ceux qui ont eu l'expérience de participer à la conception de projets urbains, à savoir tous les acteurs politiques, les agences d'urbanisme, les techniciens des mairies, les experts de tout ordre, les architectes, les paysagistes, les urbanistes, etc... savent que le projet urbain est aussi le lieu d'expression des conflits car il est le lieu de formulation des stratégies propres à chaque acteur, stratégies parfois compatibles, souvent divergentes, mais toujours différentes.

Mais pourtant, les projets urbains existent et se réalisent. Plus ou moins bien certes mais ils se réalisent dans le temps, car dans le mot démarche, il y a « marche », c'est-à-dire le mouvement dans le temps.

Quel temps, donc pourquoi temporalité ? Par temporalité dans cet appel d'offre, nous avons voulu explorer les discordances ou concordances des temps entre acteurs dont les logiques, les stratégies, les temps de compréhension mais aussi de formulation et de décision sont très différents.

Le calendrier de l'élu n'est pas le même que celui des services techniques. Le temps de l'agence d'urbanisme ne s'accorde pas forcément avec les impératifs de réalisation d'un projet urbain de centre ville, suscité pourtant par un projet d'agglomération. Et nous avons de multiples exemples de cet ordre-là où l'échelle première renvoie à un projet d'une autre échelle.

De même, la perception de la longue durée diffère chez chaque acteur impliqué, une fois que le projet est mis en place et est en train de se concevoir ou de se réaliser. Et si on ajoute à la liste des acteurs les habitants agissants et donc citoyens - très souvent, on fait cette confusion entre citadins et citoyens - les choses se compliquent encore plus.

Par ailleurs, et c'est peut-être le plus difficile à faire comprendre, il y a le temps des impératifs propres à chaque technique, et j'entends le mot étymologiquement, c'est-à-dire en tant que « techne », qui signifie « en même temps », « savoir », « savoir-faire » mais aussi « objet technico-artistique fini ».

Enfin, chaque acteur a une vision particulière de la finalité et du rôle que jouera le projet finalisé.

Les recherches ont montré que le temps du projet urbain est aussi le temps nécessaire pour l'articulation des temps propres à chaque acteur. Il ne s'agit pas d'un temps cumulé mais de temps éclatés et ensuite articulés.

Pour finir provisoirement avec cette question du temps, je dirais qu'il n'est pas celui de Siegfried (**Didiol**) où l'espace était compris à partir de considérations géométriques euclidiennes ou pas, et le temps comme temps physique lié au mouvement. C'est évidemment la vision que l'on avait dans les mouvements modernes et les signes de la modernité de l'époque, mais nous n'en sommes plus là. Et heureusement. Mais le temps n'est pas non plus, ou pas seulement, le temps historique de (**Lusminford**), celui de l'accumulation et de la stratification, je dirais le temps patrimonial, antidote du temps de (**Didiol**), tout au moins celui d'avant 1940. Le temps, tel que nous l'avons entendu ici, ce sont les temps pluriels du faire, de la fabrique de la ville comme Madame Tilmont vient de le dire.

Ensuite, il y a les échelles où plusieurs problèmes et questions se posent en liaison avec le temps. Il ne s'agit pas seulement de la dilatation des échelles, suite aux expansions, à la métropolisation, etc qui en plus annule l'opposition entre centre et périphérie. Il s'agit de manière plus pragmatique et donc pratique du changement des dispositifs et d'acteurs. Il s'agit de changements non seulement quantitatifs - qui sont évidents - mais aussi qualitatifs. Il suffit de réfléchir aux implications des notions telles que celles du pays, qui se trouvent dans la loi, pour comprendre que c'est tout un cadre de découpage administratif qui se modifie, mais aussi d'une autre culture politique et technique qu'elle induit.

En d'autres termes - et certaines des recherches l'ont bien mis en avant - indépendamment des stratégies de chaque acteur, le changement des échelles d'aménagement conduit au changement de politique, de méthodes, de références et de thématiques. Et c'est surtout la confrontation entre

des situations françaises et dans des pays étrangers qui a bien montré cela, mais nous allons y revenir.

Il y a bien évidemment des familles d'actions qui se dessinent et on veut signifier par là que les mêmes échelles plient le projet aux mêmes déterminants programmatiques, aux mêmes lois d'aménagement, aux mêmes cadres de financement, que ce soit d'ailleurs européens, nationaux, régionaux, municipaux, etc, aux mêmes rapports et tensions entre maîtres d'ouvrage public/privé et autres acteurs, aux mêmes types de rapports entre investissements publics et privés. Mais dès qu'on franchit une échelle, tout le dispositif se modifie car de la part de tous les acteurs et des concepteurs, le changement d'échelle signifie non seulement changement de politique et de stratégie mais nécessite aussi un changement d'attitude, je dirais abusivement de structure mentale et d'horizon au sens propre et figuré, (parce que l'on a parlé tout à l'heure justement d'architectes et de paysagistes, etc)

Suite à cette problématique - qui est réduite ici pour des raisons d'économie de temps - les thèmes proposés que les recherches ont traités ont été : le thème « Acteurs logiques sectoriels et projets », le thème « Politique, technique et projets », le thème « Pratiques, usages, et projets », et enfin le thème « Projets et développement durable ».

Il y a toujours le mot « projet » et je vais dire pourquoi.

Chacune des équipes a privilégié certains de ces thèmes et axes mais toutes se sont appuyées sur la réalité du terrain, ont exploré des démarches concrètes de projets et ont fait émerger la raison de leur forme en liaison avec les logiques d'acteurs.

Je voudrais souligner ici quelque chose qui ne concerne pas seulement les chercheurs mais s'adresse plus particulièrement aux chercheurs. Je pense que si ces recherches nous apprennent beaucoup sur ce qui se passe matériellement sur le terrain, et le mot « matériellement » est très important, un autre de leur rapport est aussi d'ordre méthodologique. Je dis cela car souvent, on pense que cette question est une affaire du petit nombre des chercheurs, réputés qu'ils sont d'être enfermés dans leur tour d'ivoire.

Au-delà de cette vision anti-intellectuelle, les recherches montrent comment il faut considérer le matériel, le spatial, en rapport avec l'immatériel, le culturel, le social, pour donner une portée nouvelle aux projets urbains. Sans être instrumentalisée sous peine de perdre son statut - et il est important que la recherche ne soit pas instrumentalisée dans le sens péjoratif du terme - la recherche urbaine montre en même temps qu'elle peut devenir une aide à la conception et être partie prenante dans d'autres cas de la conception elle-même sans pour autant se confondre avec elle, tout en préservant l'autonomie de l'une et de l'autre.

Par exemple : comment peut-on parler de développement durable sans manier des concepts ? Comment d'un autre côté faire un projet qui est mu par le développement durable sans qu'il y ait placage de concepts ? Il ne s'agit pas de transfert de concepts mais d'une transmutation de concepts en notion opératoire, et la recherche sur le développement durable l'a bien montré.

Permettez-moi maintenant de vous dire deux mots sur l'organisation de ces deux journées. Vous avez pu apercevoir sur le programme que chaque équipe de recherche est accompagnée par des témoins que nous remercions d'ailleurs vivement pour leur disponibilité.

Ce matin, sous l'animation de Emmanuel Caille, à travers quelques expériences européennes, Gilles Novarina et Elena Cogato-Lanza, et les témoins Yves Sauvage et Sabina Lenoci, vont nous parler « De nouvelles articulations entre plan et projet ». Réflexion qui repose la question du passage d'une époque, celle du plan, à une autre, non pas celle du tout projet comme

imprudemment on a voulu le dire il y a quelques années mais celle du compromis (je dis le mot pour aller vite) entre plan et projet.

En deuxième intervention, s'appuyant sur le cadre de Neptune à Dunkerque, Peggy Hellequin, Jérôme Boissonade, et les témoins Jean-Blaise Picheral et Philippe Nouveau vont traiter « Le projet urbain et idéal citoyen ». Quelle est la réception que font ceux que l'on appelle citoyens, ne sachant pas trop s'ils sont aussi citoyens pour reprendre la (**dissection** ?) lumineuse de Jean-Jacques Rousseau dans le Contrat social.

Alors, et c'est la deuxième question, s'agit-il de réception ou de perception de leur part du projet ?

L'après-midi sera consacrée à la mobilité sous l'animation d'Ariella Masboungi. Bernard Lamizet avec le témoignage de Michel Messelis et de François Bregnac, à travers Ville et tramway, à partir des cas de Strasbourg et de Lyon, vont relater les conclusions de leurs recherches sur la médiation métropolitaine du temps urbain. Ils nous parleront de la temporalité métropolitaine qui définit une économie politique de la métropole urbaine. Nous verrons ainsi que si la mobilité est une dénomination générique du déplacement aujourd'hui, et le tramway une technique machine de transport partout la même, pourtant leur impact à partir de deux villes de France, à partir du projet, est absolument différent.

René Tabouret et Philippe Revault avec, comme témoins Bert Mac Clure et Frédéric Gilli, vont traiter du rapport entre mobilité et projet d'aménagement, à propos des Tangentielles en Ile de France, en nous expliquant comment le changement d'échelle, par des scénarios contrastés qui associent types de tracés viaires et ferroviaires et types d'aménagements urbains, conduit à explorer la place du politique pour un choix de développement.

Enfin, Cristiana Mazzoni, avec comme témoins Christine Albertini et Michel Perrot, présentera l'architecture de la mobilité et le projet de ville, en s'interrogeant, par opposition au rôle de la gare traditionnelle, sur le rôle du TGV qui, tout en fonctionnant comme un équipement complémentaire à d'autres installations d'envergure, peut ne pas jouer un rôle structurant à l'échelle du tissu du nouveau quartier. Ainsi, la mutation de la gare en plaque tournante et nœud de réseau, sa transformation par ailleurs en temple, centre de consommation commerciale, modifie le rapport traditionnellement joué pour les quartiers environnants.

On peut s'interroger alors si la conséquence n'est pas la dissociation entre forme urbaine et forme sociale.

Demain matin, sous l'animation de Bernardo Secchi, Enrico Chapel, avec comme témoins Alain Gares et Jean-Claude Garcias, à partir du cas d'Andromède à Toulouse et d'autres exemples, nous parlera de la place de l'image dans la fabrication du projet urbain, en explorant le rapport entretenu entre l'image et acteurs, et en distinguant les groupes locaux de celui des experts invités, autrement dit des architectes, paysagistes, urbanistes impliqués temporairement dans le projet.

Si le dessin est un embrayeur des débats comme disent les chercheurs, cela ne lève pas pourtant la difficulté à traduire sur le papier des images permettant de spatialiser dans le temps une stratégie. Nous verrons que les décalages seront sensibles.

C'est une autre perception à propos de la centralité révélée de l'Île de Nantes dont va parler Laurent Devisme, avec comme témoins Jacques Morel et Laurent Théry : Comment rend-on visible une nouvelle échelle urbaine, celle de l'agglomération et de la métropole ?

Que signifie centralité dans cet élargissement d'échelle ? C'est à travers la dimension paysagère et du visuel que cette question va être développée sous le double aspect de la représentation et de la signification du projet.

C'est par une approche comparative entre un quartier de Boston et Paris que Marie-Hélène Bacqué avec Béatrice Mariolle, avec comme témoins Gérard Thurnauer et Rivka Bercovici, vont traiter du projet urbain dans la ville consolidée et des quartiers populaires.

Ce retour au projet urbain à l'échelle du quartier permet de comparer des politiques urbaines et du logement qui suivent des évolutions parallèles dans les deux pays et se revendiquent les mêmes objectifs. Pourtant, on se rendra compte que ce qui diffère ce sont, comme disent les chercheurs, les temporalités de la construction des politiques. Les dynamiques d'intervention reposent sur les héritages et sur des cultures différentes d'intervention de la puissance publique et de la société civile.

Enfin demain après midi, la dernière présentation sera sur le thème actuel, s'il en est, du développement durable « figures urbaines du durable ». Chris Younès et Didier Rebois, avec comme témoins Jean-Pierre Charbonneau et Frédéric Bonnet, parleront du comment, dans une orientation durable, des figures de projets articulent échelles spatio-temporelles et thématiques.

Quatre projets concrets en France, aux Pays-Bas, Danemark, en Norvège, permettent non seulement une approche comparative sur les figures du durable entre les différents pays, mais aussi comment le paysage peut devenir une valeur culturelle plutôt que patrimoniale.

Pour chaque projet, il s'agit alors d'un travail sur le passage d'une situation à une autre, d'une échelle à une autre, et sur les limites, les limites pertinentes. Quelles sont les limites pertinentes de la grande échelle ?

A ce propos, je voudrais terminer en disant que l'objectif de cet appel d'offre, et nombre de recherches ayant répondu, était de mettre le projet au centre de la problématique, une inversion par rapport à ce qu'on perçoit souvent à travers d'autres recherches, c'est-à-dire non pas descendre des acteurs vers le projet en faisant une analyse de type sociologique au sens propre du terme, mais remonter du projet vers les acteurs pour explorer et comprendre leur stratégie à partir du temps et des échelles.

Dans ce sens, on pourrait dire que ces recherches associent approche architecturale, sur les formes urbaines, avec des approches - que j'appellerais sans abus de langage mais pas de manière tout à fait pertinente - anthropologiques et parfois philosophiques.

En ce sens, la composition des équipes de recherche où sociologues, géographes, philosophes, architectes, ingénieurs, etc, se sont trouvés côte à côte est en soi significative. La diversité des thèmes projectuels et des lieux, leur rapport entre thèmes et lieux, certaines recherches ont privilégié la démarche du thème annoncé vers le lieu, d'autres exactement l'inverse, du lieu exploré vers le thème, ont montré par ailleurs la diversité et la richesse des méthodes.

Ce colloque se terminera demain soir par une table ronde avec la participation de Pierre Albertini, de Laurent Théry, d'Alain Gares, de Jean-Pierre Charbonneau, d'Ariella Masboungi, de Bernardo Secchi et de Marcel Roncayolo.

La configuration de cette table ronde, le profil de chaque intervenant, le politique, le maître d'ouvrage, le théoricien proche pourtant de l'action, l'architecte urbaniste, veulent aussi signifier que le projet urbain reste toujours une question ouverte pour une œuvre ouverte.
Je vous remercie.

Emmanuel Caille, d'A

J'invite les chercheurs à nous rejoindre, à savoir Gilles Novarina, Elena Cogato-Lanza, sachant que vos invités peuvent nous rejoindre à la table ronde, à savoir Yves Sauvage et Sabina Lenoci.

Votre intervention porte sur les nouvelles articulations entre plan et projet.
Gilles Novarina, vous êtes professeur d'urbanisme à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble.
Elena Cogato-Lanza, vous êtes Docteur en Architecture et chercheuse à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne. C'est vous qui allez présenter la recherche.
Vos invités sont Sabina Lenoci qui est à la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Chioggia, en Vénétie et enseignante à l'Université de Venise. Elle est aussi praticienne. Elle fait partie d'un groupe de conception du schéma directeur de la rivière de Pescara et de la province de Lecce.
Yves Sauvage, vous êtes maître assistant à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble et urbaniste conseil de la ville d'Echirolles.
Il va donc y avoir une première partie de recherches et ensuite, nous aurons une petite discussion avec vos invités.

➤ **De nouvelles articulations entre plan et projet ?** **Quelques expériences européennes**

Gilles Novarina, Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble

Je vais essayer, avec Elena Cogato-Lanza, de présenter une recherche qui était une recherche comparative qui a porté sur trois cas, donc trois pays européens, sur la thématique qui était le passage du projet urbain au projet de ville, mais je reviendrai sur ces deux notions rapidement.
Cette recherche a associé des chercheurs de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble et des chercheurs de la Fondation Braillard Architectes à Genève, notamment Elena Cogato-Lanza et Bruno Vayssière.

Mon exposé va être structuré en deux temps : Dans un premier temps, je rappellerai rapidement les objectifs ou plus exactement la façon de conduire la recherche, et les principales conclusions auxquelles nous sommes arrivés. Et ensuite, je reviendrai sur la question de l'articulation entre projet urbain, projet de ville, projet opérationnel, plan d'urbanisme, plan territorial, et je développerai un certain nombre de réflexions sur le plan et sur le projet à partir d'une approche comparative de trois cas européens.

Premièrement : Objectif et contenu de cette recherche.

L'objectif de cette recherche, c'était une problématique relativement simple. D'ailleurs, ce n'est pas moi qui aie inventé cette problématique, c'est Yves Sauvage qui est ici présent, qui a posé la question en ces termes-là et qui m'a interpellé la première fois que l'on a commencé à construire ce projet de recherche. C'est un projet de recherche qui s'est construit en confrontation avec l'expérience d'une ville de la banlieue grenobloise qui s'appelle Echirolles, et ses urbanistes, à la

fois ceux de l'administration municipale et Yves Sauvage qui est un architecte conseil de cette ville-là.

L'idée, c'était donc de réfléchir au passage du projet urbain, dont je rappelle qu'en France il y a un projet qui est de nature opérationnelle qui se fait en relation avec des intervenants, qui sont des intervenants qui sont là pour agir. Donc, quand on fait du projet urbain, quand on fait un centre ville, quand on fait un projet de requalification urbaine, on est avec des acteurs. Donc le passage de cette démarche-là, qui est une démarche dont on peut toujours réfléchir à de nouvelles façons de faire, à de nouvelles façons d'envisager les choses, c'est une démarche qui commence à être balisée, à être connue, même s'il faut toujours se méfier quand on connaît les choses.

Donc, au projet de ville, à ce que l'on peut appeler aussi le plan territorial, le plan d'urbanisme, il y a une démarche qui vise à encadrer des projets, à fixer un cadre, à fixer des orientations générales auxquelles peuvent se référer ces projets opérationnels.

Cette interrogation, nous avons souhaité la conduire à partir des comparaisons sur des cas précis que je n'ai pas le temps de présenter en détail – cela dit, nous en présenterons quelques-uns, nous y ferons référence tout au long de la présentation - qui sont cités ici :

- le cas d'Echirolles, dans la banlieue de Grenoble, qui a conduit une démarche de projet de centre-ville et puis de projet de ville,
- une démarche dans la province de Pescara en Italie où nous avons analysé le passage d'un plan territorial, un plan de développement économique puis un schéma directeur qui concerne un fleuve. Donc une démarche plutôt environnementale,
- et puis une démarche plus classique de Master Plan dans la péninsule de Greenwich qui est un des secteurs principaux aujourd'hui de développement de l'agglomération de Londres ou de la métropole londonienne.

La question un peu plus précise, c'était de savoir si au-delà des différences qui sont propres à chaque pays et culture, on pouvait remarquer des convergences autour de la question d'une approche commune de l'articulation entre plan et projet.

Je voudrais dire deux mots des contextes, contextes qui sont relativement différents. La Grande-Bretagne, c'est un pays qui a été marqué, au moins pendant assez longtemps dans une confiance dans l'économie de marchés, d'initiatives privées. C'est aussi un pays où il existe de vrais développeurs privés, de vrais aménageurs privés, ce qui n'est pas le cas de la France par exemple. L'Italie, c'est un pays où il y a eu pendant une période une perte considérable de légitimité de l'Etat, liée à des scandales financiers qui ont impliqué la quasi-totalité des partis politiques italiens, et où s'est développée progressivement une recherche de coopération entre les autorités régionales, provinciales, locales, et des partenaires privés diversifiés qui sont plutôt des acteurs locaux, à la fois des investisseurs privés et des acteurs de la société civile locale.

Et la France où on a plutôt un processus de décentralisation, d'affirmation du rôle du maire, qui n'existe pas dans les autres pays européens, et donc de développement de partenariats publics/privés.

L'une des conclusions, c'est que nous avons constaté, en tout cas à l'issue de cette recherche, une certaine convergence et un constat un peu commun, c'est que l'on est passé d'une période, qui est une période de critique radicale du système de planification territoriale, à la volonté de remplacer le plan par le projet à un certain nombre de questionnements qui sont parfois sans réponses, qui se posent la question de savoir quelle est l'articulation entre plan et projet.

Ceci me permet de passer au deuxième point de mon exposé.

Pour traiter cette question de l'articulation entre plan et projet, je pense qu'il faut revenir au moins quelques instants sur la conception que l'on pouvait avoir de ce qu'était un système de planification territoriale. Ces choses ont été peu théorisées en France ; elles ont été largement théorisées en Italie par différents professeurs dans les instituts d'urbanisme ou les écoles d'architecture, notamment quelqu'un qui s'appelle (**Astingo ?**).

L'idée qui fait qu'en France on a, par exemple, un SCOT et un PLU, c'est l'idée qu'il existe plusieurs échelles territoriales de planification. Ça, c'est une chose assez simple et assez connue sur laquelle il y a un consensus. Mais c'est aussi l'idée que la planification territoriale est un processus qui se déroule de manière linéaire et qui se déroule par étapes successives : on passe d'une étape à l'autre et on emprunte toujours le même chemin. Et s'il y a une règle de compatibilité qui a été maintenue dans la loi SRU entre le PLU et le SCOT, entre le PDU et le SCOT, etc, c'est bien parce que l'on pense que ce processus linéaire est important.

Il y a aussi une division des rôles et des missions, qui est une division qui est bien définie. Par exemple : la prévision dans le schéma directeur, dans le SCOT, le règlement dans le plan d'urbanisme, et l'action dans le projet par exemple. Ça, c'est une division des rôles et des missions entre les différents échelons.

Il y a aussi une hiérarchie de pouvoirs. Pour que ce système fonctionne, il faut qu'il y ait quelqu'un qui puisse bloquer un certain nombre de choses ; autrement, le système s'emballe.

Et puis, il y a aussi cette idée que l'on peut passer progressivement d'une approche en terme socio-économique à une approche en terme morphologique ou en terme urbanistique, en terme spatial, simplement par affinement des analyses et perfectionnement des analyses.

Et donc, une des caractéristiques de ce processus de planification qui va du plan au projet, c'était l'idée que le dessin n'intervenait qu'en fin de parcours, quand les choses sont déjà prévues, quand les choses sont déjà organisées et quand le programme est fait. Et donc, il ne s'agit plus que de mettre en forme les choses.

Quelles sont ces nouvelles articulations ? Comment poser la question de ces articulations ?

Simplement, je vous montre cette diapositive pour montrer que cela renvoie à toute une série de questions qui sont des questions qui concernent, au quotidien, des architectes et des urbanistes et qui sont des questions relativement compliquées - qui ont été déjà évoquées par un analyste (???) - qui ont trait à l'articulation des temporalités, et notamment les temporalités différentes des évolutions socio-économiques. On est dans un monde où les choses vont de plus en plus vite, où les modes de vie et les comportements sociaux bougent tous les jours, alors que l'on sait que les transformations spatiales durent et durent toujours plus longtemps. Donc, comment articuler ces deux temporalités ? Comment faire coïncider des demandes sociales qui sont diverses, qui sont multiples, qui se transforment, avec des impératifs environnementaux et urbains qui renvoient à la durabilité ainsi que l'évoque le terme de développement durable ?

On a aussi la question un peu compliquée qui est de savoir jusqu'où il faut aller quand on fait un plan, jusqu'à quel niveau de précision ou à quel degré de précision. Avec la question de savoir que si on va trop loin, on bloque tout, et si on ne va pas assez loin, on n'encadre rien.

Et puis, il y a aussi la question – question qui a été parfois rejetée, notamment dans la tradition française – du statut juridique à donner aux normes du plan (normes du document d'encadrement). Et l'on sait qu'aujourd'hui, par exemple en matière environnementale, il y a des réflexions sur l'orientation directive (???).

Les réponses que nous avons dégagées tout au long de cette recherche sont de nature assez diverse. Nous les avons donc regroupées dans la recherche autour de trois grands thèmes :

- 1) L'idée, simplement, que le plan c'est un contenant – nous avons employé le terme italien qui est plus joli - de projets. C'est simplement l'occasion d'identifier un certain nombre de projets, de grands projets, dont on suppose qu'ils vont avoir un effet d'entraînement sur le reste du territoire.
- 2) Une idée qui est un peu le complément de celle-là, qui est l'idée que le plan c'est l'occasion d'élaborer un certain nombre de projets ou de scénarios qui ont une fonction de guide pour l'action.
- 3) Et puis aussi, dans d'autres expériences, l'idée que l'on part du projet pour faire un plan et que le projet c'est une première phase d'expérimentation de ce que l'on va mettre dans le plan. Et ça, c'est notamment l'exemple d'Echirolles sur lequel Yves Sauvage reviendra par la suite je pense.

Devant aller très vite, je ne vais pas trop rentrer dans les détails.

Par exemple, l'idée que le plan est un moment où on identifie des projets - c'est un contenu de projets – est très clairement représentée dans le dernier plan de Londres (le London Plan) dont vous avez ici un des rares documents graphiques qui accompagnent ce document, qui est un diagramme clé (c'est la traduction anglaise), qui identifie simplement un certain nombre de points, notamment toutes ces étoiles qui sont des endroits où conduire des opérations de requalification urbaine.

La représentation graphique est très simple, très sommaire, mais l'effet de ce document est plus important parce que chaque fois qu'il y a une étoile, cela veut dire que sur tous les projets qui seront menés dans le cadre des territoires qui ne feront pas l'objet de délimitation, le maire du Grand Londres, celui qui regroupe toutes les (**borrows** ?) de Londres, a un droit de regard et presque un droit de veto sur tous les masters plans ou sur tous les projets urbains qui vont être conduits dans ces espaces là. Ce plan fait aussi référence à une articulation des pouvoirs entre deux niveaux, entre deux échelles territoriales.

On peut retrouver ce type d'approche, par exemple, dans le schéma directeur (**Lyon** ?) 2010 qui était un grand moment d'expérimentation de ce type d'approche, et on peut aussi le retrouver dans d'autres expériences de planification en Italie.

Le deuxième exemple, qui va être présenté par Elena avant que je conclue, c'est l'idée que le plan peut être l'occasion d'expérimenter, de tester un certain nombre de scénarios ou de projets qui sont le préalable à une discussion et à une négociation avec les acteurs.

Elena Cogato-Lanza, chercheuse à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

Le cas de Pescara, on va le voir un peu plus dans le détail, c'est un cas qui nous a intéressés parce qu'il est exemplaire. En effet, c'est l'exemple d'une manière de sortir du système hiérarchique de planification et, notamment, d'abandonner deux des caractéristiques qui étaient des caractéristiques fondamentales de cet ancien système, c'est-à-dire la caractéristique du passage progressif d'une approche économique à une approche spatiale. Et dans le cas de Pescara, on verra que l'approche économique et l'approche spatiale s'enchevêtrent à toutes les échelles, et à toutes les échelles elles font l'objet de propositions concrètes. Et, la deuxième caractéristique du modèle hiérarchique qui est abandonné, c'est le report du recours au dessin en fin de parcours.

Pescara nous montre comment il est nécessaire de trouver le bon endroit, la bonne phase, la bonne articulation à laquelle la question de la visualisation devient une question à aborder avec une certaine créativité pour permettre les transitions d'échelles nécessaires : les transitions entre acteurs et acteurs nécessaires, entre responsabilités et responsabilités autres nécessaires.

Voici, d'une manière extrêmement schématique, le système de planification mis en œuvre à Pescara par l'administration provinciale. Il y a un rapport privilégié entre le plan territorial de la province et le plan de développement économique qui sont conçus en dialogue. C'est une province qui se développe entre la Côte Adriatique et les Apennins et qui compte 300 000 habitants.

Il y a également, du côté du plan territorial de la province, la prise en compte des recommandations du plan paysager provincial qui envisage la nécessité de mettre au point des aménagements particuliers pour quatre grandes entités territoriales, la côte, les vallées et la montagne. Ce qui amène dans cette articulation à envisager l'élaboration de quatre schémas directeurs pour chacune de ces entités territoriales ; schémas directeurs qui doivent déboucher sur des accords de programme et donc des accords inter niveaux administratifs, lesquels doivent réaliser les recommandations du plan de développement économique et conditionner les plans communaux.

Cela veut dire qu'il y a un système en boucle qui a deux axes importants, c'est-à-dire que le plan territorial de la province se confronte avec un axe économique et un axe paysager. C'est un schéma que nous avons reconstruit a posteriori. C'est notre interprétation du système de planification à Pescara.

En ce qui concerne les rapports entre planification économique et approche urbanistique et spatiale, il y a dans ce système la tentative de fonder territorialement les objectifs économiques à toutes les échelles de la planification, notamment à cette échelle-ci et à cette échelle également du schéma directeur.

Entre le plan territorial et le plan de développement économique, cet effort de territorialiser l'économie s'appuie sur le recours à une catégorie analytique et projectuelle, qui est la catégorie de l'écologie, qui est utilisée ici en référence à (???) et ce qu'il avait écrit sur les quatre écologies de (???) de Los Angeles. Ce n'est donc pas l'écologie au sens environnementaliste. L'écologie c'est, comme on l'a entendu ici, ... Il y six écologies, six portions de territoires dans lesquelles chacune se caractérise par une certaine manière d'habiter le territoire, une certaine manière de produire dans les territoires, une certaine manière donc de l'occuper, de construire. Cela correspond pratiquement à six sociétés locales. Et, ce sont six territoires qui sont caractérisés par des phénomènes d'autolimitation, même dans les flux pendulaires. On constate que le flux entre travail et résidence se réalise à l'intérieur de l'écologie.

Pour le plan de développement économique, les recommandations économiques se font donc à l'échelle de l'écologie. Cela veut dire que les recommandations économiques ne se font pas selon une approche par secteur économique. L'idée étant d'envisager une économie qui surgisse du territoire.

Au niveau du schéma directeur, comment se concrétise donc cet enchevêtrement entre l'économie et l'approche spatiale et urbanistique ? C'est donc à ce niveau du schéma directeur que l'on approfondit la description ... Parmi les schémas directeurs, il y en a un - celui qui intéresse la vallée du Pescara - qui a fait l'objet d'une étude plus approfondie par nous. A l'intérieur de ce schéma directeur, on approfondit la description du territoire, et c'est à ce niveau-là qu'on définit quel est le thème propre à partir duquel (**on envisage** ?) la modification du développement de cette vallée. Le thème, c'est celui de l'énergie, la vallée comme vallée de production d'énergie, et à partir de cela, il est possible d'envisager cinq scénarios dans lesquels, chaque fois, on propose une forme de production d'énergie, des formes de paysages, des formes

de pratiques de certains savoir-faire, les savoir-faire non seulement productifs, comme ici : comment produire de la biomasse ou placer des cultures pour la production justement de la biomasse ? Mais c'est aussi un scénario qui ouvre sur les manières de mettre en réseau des savoirs et des savoir-faire : les savoir de la production mais aussi les savoir de l'entretien du territoire, la (**protections** ?) des risques. Cela ouvre également sur des usages, comme par exemple l'usage touristique de cette vallée.

Pour simplifier, l'idée c'est que dans les scénarios, on continue à imaginer les pistes pour le développement économique du territoire, en étant complètement libres d'une quelconque approche sectorielle. C'est toujours une approche qui est fortement fondée territorialement.

Pour comprendre cette approche, il faut faire référence à une question scientifique qui est la question du développement local, comment on construit du développement local. Et c'est une question à laquelle l'économie arrive et la culture urbanistique arrive aussi. L'économie y arrive en passant par la crise de l'état providence, en passant par la crise des modèles de redistribution des richesses, en passant aussi par la crise du principe de l'équilibre. Et la culture urbanistique arrive après, en Italie au moins, l'expérience et la planification (????), c'est-à-dire la recherche d'une échelle (**à laquelle arriver à aborder ?**), manier, agir, sur la complexité sociale, la complexité économique. C'est donc rechercher la bonne échelle territoriale pour avoir une prise sur les phénomènes socioéconomiques complexes.

Le deuxième point, pour lequel le cas de Pescara avait été non seulement intéressant ici à montrer comme exemple du dépassement du modèle hiérarchique de la planification, c'est, comme je le disais tout à l'heure, la créativité qui s'exprime à une certaine phase du processus de planification, à une articulation particulière dans laquelle il faut trouver la bonne manière de dessiner, la bonne manière de visualiser pour, effectivement, représenter le contenu du plan pour lui donner aussi toute sa force. C'est en particulier l'échelle du schéma directeur.

Comme je le disais également tout à l'heure, chaque schéma directeur naît de la reconnaissance d'une entité territoriale qui demande une attention spécifique. Au niveau du schéma directeur - et vous voyez ici le territoire de la ville de Pescara - les schémas directeurs sont identifiés au niveau du plan territorial d'une manière extrêmement schématique, extrêmement abstraite. Au niveau après de l'équipe qui conçoit le schéma directeur, le travail de connaissance et de description du territoire continue, s'approfondit jusqu'à arriver à mettre en cause même quelques-unes des idées qui sont exprimées dans la description du plan territorial, mais je passe sur ce détail-là.

Ce qui est important, c'est qu'au cours de ce processus de re-description, de re-prise de connaissance de la vallée, on débouche finalement sur un concept, le concept du mikado dans le cas de la ville de Pescara. Ce concept, qui est évidemment d'une grande simplification, c'est un concept descriptif : il décrit la vallée de Pescara comme un encombrement de présences, de formes, de paysages différents, d'activités différentes, d'intentions, de projets différents, d'attentes différentes et variées. C'est une manière, avec ce concept, de mettre en crise une vision de la vallée selon un principe de linéarité qui était proposé par le plan territorial. Ce qui m'importe de dire ici, c'est que l'on identifie un concept qui est descriptif mais qui est également le concept qui doit après par la suite avoir une valeur stratégique, c'est le concept qui doit guider les perspectives de modification et de développement de la vallée. C'est à partir de ces concepts qu'après, les accords entre les différents acteurs doivent se faire en prenant justement en compte cette vision.

Or, un concept, pour être effectif, pour avoir effectivement une réalisation, doit, dans la planification, se traduire graphiquement : il faut trouver la bonne manière de traduire

graphiquement ces concepts, avec une représentation qui est entre l'abstraction et la figuration, au sens que c'est ... Le mikado, c'est une multi-linéarité, ce sont plusieurs pistes qui s'enchevêtrent et se superposent. Ce n'est pas une complexité différenciée, ce sont plusieurs pistes possibles à saisir. Et dans les territoires, ça se représente comme une série de situations comme des situations urbaines, des situations productives et résidentielles, (**de mixtes d'activités ?**) de production, des aires de naturalité. C'est qui est important, c'est que ce ne sont pas des zones fonctionnelles mais ce sont des situations. Et ces différentes situations justement sont décrites comme des surfaces exactement identifiées sur la carte avec un niveau figuratif, mais également d'une manière extrêmement simplifiée selon un registre qui est très abstrait, très synthétique.

J'en termine en vous disant que l'idée, c'est juste de vous suggérer cette observation que nous avons pu faire sur ce plan et dans d'autres qu'il y a effectivement la nécessité de trouver dans ces processus qui ne se déroulent pas selon des modèles pré-établis (un modèle hiérarchique, un modèle en cascade) mais selon des modèles fortement contextuels. Il y a toujours le défi de trouver le bon moment, le bon endroit, la bonne échelle, la bonne articulation à laquelle la question de la visualisation doit être abordée comme un domaine dans lequel il faut faire un effort de créativité.

Emmanuel Caille, rédacteur en chef d'A

Merci pour votre concision. Gilles Novarina, je vous propose de conclure.

Gilles Novarina, Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble

Concernant la troisième situation, et Yves Sauvage reviendra dessus, le projet opérationnel peut être l'occasion d'inventer, de mettre au point, de tester des règles qui seront reprises par la suite dans le plan d'urbanisme.

Je voudrais juste conclure sur trois points : d'une part comment on a essayé de définir ce qu'est un plan : un plan territorial, un plan d'urbanisme, ce qu'est le projet. D'autre part, revenir sur des choses qui sont des choses récurrentes dans toutes les démarches de projet à une échelle territoriale large. Et enfin, dire deux mots sur la question de la règle de négociation.

Nous avons défini le plan comme un processus de coopérations – et de ce point de vue-là, nous avons été influencés par les Italiens - au cours desquelles sont produits différents documents qui sont écrits ou dessinés. L'idée, c'est donc que le plan n'est pas un document mais c'est un processus.

Nous avons déjà développé l'idée que ce processus n'était pas linéaire mais itératif, et qu'il est fondé sur une intervention d'une pluralité d'acteurs.

Nous avons dit que dans ce processus de planification, le projet était une démarche et qu'il fallait peut-être perdre de vue l'idée que le projet c'était de se projeter dans le futur, mais que le projet c'était plus, notamment au moment des phases d'analyses, au moment des phases d'investigations, un moyen de prendre de la distance, de recueillir et de créer de l'unité entre des phénomènes ou des éléments qui sont en apparence séparés les uns des autres.

Le projet, au cours de ce processus, peut avoir différents types de statuts. Et d'autre part, tous les projets, dans tous les pays sur lesquels nous avons travaillé, identifient un certain nombre d'éléments, un certain nombre de règles de structures (c'est un terme de Bernardo Secchi) sur lesquelles on peut s'appuyer pour construire un projet ou un plan.

Ces deux plans (**que vous voyez ?**) sont intéressants parce que ... Par exemple, nous avons un peu travaillé sur Turin, nous avons replacé le cas de Pescara dans l'histoire de la planification territoriale en Italie. Le projet dit « d'épine centrale de Turin », le projet de couverture de 10 km de voies ferrées est un projet qui est dessiné comme un plan-masse. Il a un statut de plan-norme dans le sens qu'il a un véritable statut réglementaire.

Dans le cas d'Echirolles, mais Yves Sauvage reviendra dessus, ou dans d'autres cas – là, par exemple, c'est un plan de déplacement urbain qui est un cas un peu en dehors et sur lequel on n'a pas travaillé - le projet, c'est simplement une figuration d'un concept, une idée d'aménagement. J'insiste sur le fait qu'en France, on ne voit jamais la matérialité du territoire apparaître, alors que dans le cas de Pescara qui a été présenté, on voit bien apparaître la matérialité derrière des concepts et des idées qui sont retranscrits sur les plans.

Sur les leviers, par exemple, sur lesquels on peut s'appuyer pour construire un projet ou un processus de planification, on constate par exemple qu'en Angleterre, comme en Italie ou comme en France, il y a une espèce de consensus qui s'est dégagé sur l'idée qu'il fallait traiter du système de mobilité, qu'il fallait traiter de la question du découpage des îlots, qu'il fallait traiter de la question qui est peu traitée en France, à savoir la question d'unité de voisinage. Et ça, c'est plutôt en Angleterre tout un filon de pensées, de réflexions, qui a été introduit par le New Urbanism américain autour de l'idée de trans oriented development.

Et d'autre part, un thème qui est monté en puissance, c'est l'idée des espaces verts comme système, comme réseau. Et par exemple en Angleterre, il y a un précis d'urbanisme qui a été publié par l'ensemble des grands acteurs de l'urbanisme, qui retrace de manière excessivement précise ces différents éléments à traiter dans le cadre du projet qui a fait l'objet d'illustrations qui sont relativement intéressantes.

On retrouve, par exemple, une autre approche dans un plan de Bernardo Secchi et de Perla Vigano sur Bergame où on retrouve l'idée d'un système de la mobilité, d'un système du (**vert ?**), et d'un système de la résidentialité.

Je voudrais terminer sur l'idée que la France se singularise par rapport aux autres pays européens. On a toujours l'idée, dans le système de planification française, que le plan ou le projet, quand il est fait, il faut l'appliquer, et que pour bien l'appliquer il faut des règles, et que ces règles, il faut les respecter. Et là, il y a quand même un facteur de rigidité qui va à l'encontre d'un épanouissement du processus de planification. Dans les deux autres pays européens sur lesquels on a travaillé, il existe des procédures, qui ont été évoquées par Elena Cogato-Lanza dans le cadre de Pescara à travers la posture des accords de programmes, et qui existent en Angleterre. C'est une autre procédure de nature un peu différente qui s'appelle les Plannings obligations, qui permet de gérer les ajustements, les compromis, les conflits qui naissent nécessairement d'un processus de planification, qui implique une pluralité d'acteurs et qui fait intervenir plusieurs niveaux territoriaux.

Emmanuel Caille, rédacteur en chef d'A

Sabina Lenoci, vous êtes directement impliquée dans le projet de conception de la vallée de la Pescara, et je crois que vous voulez intervenir sur la notion de précision qui, effectivement, est fondamentale à partir du moment où on parle de changement d'échelles : à quel moment doit

intervenir la précision, ce qu'est un facteur de blocage. Est-ce que cela fige le projet ou, au contraire, est-ce que cela peut le stimuler.

Sabina Lenoci, enseignante à l'Université de Venise, direction de l'urbanisme de la ville de Chioggia

(traduction effectuée par Elena)

Sabina Lenoci est absolument certaine qu'il est intéressant, après nous avoir écoutés, de revenir sur la question de la précision.

Elle fait référence explicitement à une définition de la précision donnée par Victorio **Gregordi** dans l'ouvrage « Dans l'architecture » dans lequel il nous dit que la précision pour un architecte peut se traduire dans la volonté d'établir dans l'œuvre les règles qui construisent l'œuvre elle-même et la modification à mettre en place.

Toujours à la même période, c'est-à-dire au début des années 90, Bernardo Secchi, qui dialoguait beaucoup avec **Gregordi** dans la revue « Casabella », élabore le plan de (**Yesi ?**). Pour Secchi, la précision est un principe, une valeur importante dans ce plan de **Yesi**, dans la phase vraiment d'observation du territoire, et il est nécessaire de restituer la réalité d'une manière précise parce que la réalité s'était beaucoup modifiée, notamment la réalité de la campagne. C'est cette observation précise qui reconnaît... La précision, dans le plan de **Yesi**, c'est la précision (**qui revendique l'élaboration du projet urbanistique ?**) sous la forme de projet « norme ». Le projet « norme », ce n'est pas un projet d'architecture, c'est le projet dans lequel on établit les lignes principales auxquelles les projets futurs doivent se tenir.

Sabina semble reconnaître dans les cas que nous avons présentés, observés, une volonté de précision dans le processus qui se rapproche de plus en plus vers le projet.

Reprise par Gilles Novarina, Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble

L'idée de précision, c'est aussi l'idée qu'il y a un processus de rapprochement progressif vers le projet.

Cela veut dire qu'il y a tout un moment, à l'occasion par exemple de l'élaboration du plan du **Yesi** mais aussi d'autres plans, dans la démarche de Bernardo Secchi qui a consisté à recueillir des matériaux toujours plus précis au cours d'observations - observations qui sont de nature pluridisciplinaire dans lesquelles on a utilisé la photo, le dessin, l'enquête sociale. Ils sont donc de nature très variée - qui vont être des matériaux à partir desquels on va pouvoir construire des projets quand on va avoir des projets concrets qui vont être mis en place sur le territoire.

Toujours pour essayer de donner un peu plus de contenu à cette notion de précision, Gregordi dans son livre fait référence à un essai du philosophe (**Coré ?**) dans lequel il explique qu'il faut passer de l'à peu près à la précision globale, à la précision de l'univers.

En conclusion, c'est une réflexion sur le statut du dessin qui est utilisé dans les projets et les plans. Donc, le statut du dessin n'est plus un statut qui consiste à représenter les choses d'une manière précise, détaillée, exhaustive, mais qui consiste à présenter une réalité, une idée, un concept. C'est donc pour cela qu'il y a tous ces termes de concepts, de scénarios, de schémas, de diagrammes, et donc des dessins qui, des fois, perdent leur échelle, deviennent des dessins dont on dit qu'ils sont « **transcaner** » en italien. Il y a donc une évolution du statut du dessin. Cette évolution du statut du dessin, ça veut dire aussi que le dessin c'est peut-être le début d'un processus à l'intérieur ou à partir duquel peut s'organiser une négociation entre les différents acteurs du projet urbain.

Emmanuel Caille, rédacteur en chef d'A

Merci beaucoup Sabina.

Si personne ne souhaite réagir ou poser des questions quant aux réflexions de Sabina Lenoci sur la précision, je vous propose de céder la parole à Yves Sauvage.

Yves Sauvage, Urbaniste conseil de la ville d'Echirolles

Je dois faire vite et c'est dommage car j'ai prévu de recroiser, à travers l'exemple d'Echirolles, dont Gilles a rappelé qu'il était en partie à l'origine de la problématique de la recherche, les principaux thèmes que l'on trouve dans le rapport de recherches.

Un petit préalable : pour ce qui me concerne, je suis intervenu sur ce projet urbain d'Echirolles - Echirolles étant une commune d'un peu moins de 35 000 habitants, du sud de l'agglomération grenobloise première couronne. C'est, selon les comptages démographiques, la deuxième ou la troisième ville de l'Isère. Avec une commune voisine concurrente, elles s'échangent leurs rôles de temps en temps - fin des années 80. Et le projet urbain du centre ville, puisqu'il s'appelle toujours comme ça, a démarré effectivement en 1992, il y a une quinzaine d'années maintenant. On parlait des temporalités et de la recherche, on peut parler aussi des temps longs des projets qui n'ont rien à voir d'ailleurs avec les temporalités qui sont par ailleurs en cause dans ce colloque.

La chose qui me paraît essentielle, comme préalable pour comprendre les quelques thèmes que je voudrais reprendre, c'est un double glissement qui s'est opéré dès le début de ce projet urbain, à savoir en 90. Le premier glissement fut à l'occasion d'un colloque de lancement de l'opération, pourrait-on dire ou presque : appel d'idées auprès de partenaires divers : le monde de la recherche, le monde de l'écriture, de l'édition mais aussi bien sûr les architectes urbanistes. Et le tout réuni fin novembre ou décembre 90 dans un colloque pour débattre de l'idée de centre ville. Et, premier mouvement très important, premier glissement - qui je crois explique presque tout le reste - petit à petit, en deux jours, l'idée de centre ville paraît moche, paraît bête, paraît un peu ringarde, et on passe à l'idée de faire la ville, c'est-à-dire de créer des conditions de l'urbain en banlieue.

Cela paraît évident aujourd'hui mais ça l'était beaucoup moins à l'époque. Les communes proches d'Echirolles, du point de vue de leur situation géographique, la revendication identitaire de la banlieue, étaient à peu près tournée sur l'idée d'un concept fort, d'un projet fort, d'un plan masse, d'un concours d'architectes urbanistes ; ce qui a été dit tout à l'heure dans l'introduction et ce que vous avez rappelé aussi sur ces effets de signature.

Le deuxième glissement, il est corollaire. Simplement, il est décalé de quelques années. A savoir qu'en 1995, on passe de l'idée du centre ville, qui avait déjà pris du plomb dans l'aile, à l'idée du projet de ville.

Alors celle-là est vraiment très précisément évoquée dans la recherche. Et curieusement, c'était à la fois l'évidence d'inscrire - mais dans un mouvement inversé qui part du particulier au général en parlant des échelles territoriales - le projet du centre ville dans une vision plus globale, puisque lui-même était inscrit de toute façon dans les anciens schémas directeurs de l'agglomération grenobloise de l'époque, mais c'était aussi et surtout l'idée qu'à travers cette question-là, on répondait à une condition politique déterminante pour la fabrication d'un projet de cette importance. Ce n'était pas un super quartier, ce n'était pas la danseuse du maire - je reviens toujours sur cette notion des grands projets, des effets de signature et des effets d'annonces ou de

médiatisation qu'ils ont - mais c'était de faire des quarante ou cinquante hectares qui étaient réservés là pour une urbanisation future un élément, un instrument de restructuration de l'ensemble d'un territoire communal.

Voilà donc comment se sont passées les choses. Je crois que ce mouvement du particulier au général explique un peu tout le reste.

Les quatre thèmes que je voulais donc aborder, pour revenir sur la manière dont ils sont présentés - assez justement d'ailleurs dans la recherche - c'est d'abord la hiérarchie et la complémentarité des documents d'urbanisme. Vous avez donc compris que nous étions partis d'un projet particulier, qui s'est élaboré sous une forme initiale de travaux, d'études, etc, qui donnait, grosso modo, les figures du plan de masse, qu'il a pu quitter très très vite puisque très vite, il a pu prendre d'autres figures et d'autres représentations aussi qui sont celles d'un plan de composition assez précis des espaces publics, d'un plan de découpage des terrains à bâtir. Bref se rapprocher assez précisément des techniques du lotissement.

Et le projet de ville qui s'élaborait simultanément était – et je crois que Gilles l'a cité pour Milan - un document totalement informel, c'est-à-dire que c'était quelque chose qui était dans nos cartons à dessins, qu'on élaborait, qui était général, c'est-à-dire qu'il prenait toute l'échelle communale, qui en même temps disait des choses extrêmement précises sur un certain nombre de dispositifs spatiaux ou sur un certain nombre de concepts ou d'idées ou de nécessité. Je pense à toute l'infiltration qui a été cherchée ; infiltration en terme de continuité paysagère mais aussi en terme de profondeur du sol, d'eaux pluviales, etc, entre le centre ville, zone à urbaniser fortement, et puis tous les espaces naturels qui étaient très proches en fait et que nous avons réintégrés dans le projet. Je pense à une grande liaison Est-Ouest que l'on n'a pu appeler que « Parc Ouest » qui était un très mauvais terme, mais ça ne fait rien car tout le monde a compris l'enjeu de créer là une forme urbaine particulière. Et puis, je pense aussi à la nécessité d'urbaniser en continu un secteur sur la rocade, c'est-à-dire cette autoroute qui sépare la commune du nord et du sud et sur laquelle on est maintenant.

Alors, il y a à la fois des choses très précises qui étaient dites mais dans un document qui était informel, qui était partagé entre des techniciens et des élus décideurs. Et les représentations qui en sont données dans le rapport de recherches ne sont en fait que des représentations faites beaucoup plus tard dans la préparation du PLU et dans la volonté de communiquer ces éléments-là. Ces documents étaient donc internes. Et je reviens à l'idée de ce que peuvent être des documents de statut intermédiaire, c'est-à-dire qui ne sont pas opposables, qui doivent être montrés ou qui devraient l'être plus peut-être quand même, c'est-à-dire communiqués et débattus plus largement que dans un cercle un peu confiné de techniciens, de décideurs, mais qui ne sont pas opposables, et c'est une clé de leur souplesse certainement. Cela a permis à la collectivité bien sûr de faire l'exercice du PLU avec quelque chose qui était une sorte de PADD avant l'heure si on essaie de se donner des termes opérationnels simples, mais aussi de prendre un tas de décisions quotidiennes sur des secteurs où il y avait quand même des mutations dans le cadre du POS, puisqu'ils n'étaient pas sur les terrains réservés du centre ville, et de prendre des décisions qui avaient une perspective, qui avaient une perspective à long terme, en disant : dans 15-20 ans d'une politique patiente sur cet axe-là par exemple, on obtiendra telle continuité sous telle forme. Voilà ce qui était donc en jeu ici.

Le deuxième thème, c'est les rapports entre projet et programme. Ça, vous l'abordez dans la critique du mouvement linéaire ou dans l'association particulière sur Pescara. Pour ma part, je

pense que pour Echirolles, ça ne s'est pas passé exactement comme cela. Il n'y avait pas de programme. C'est-à-dire que la question qui a été posée était de bâtir un projet urbain sur une cinquantaine d'hectares sans programme, et personne ne savait si ça serait 500, 2000 logements, s'il y aurait des équipements publics ou pas, peut-être un tout petit bout de l'université mais c'était la seule chose qui était évoquée, s'il pourrait y avoir des commerces ou pas.

Je crois que la nécessité de bâtir un projet urbain sur ce secteur sans programme initial, en tout cas sans contenu programmatique déterminant, nous a obligés à penser à ce que vous avez évoqué dans la recherche, c'est-à-dire le projet plutôt comme processus. C'est-à-dire qu'il n'était pas possible de le figer un moment et de conditionner la réalisation de ce projet à des éléments programmatiques forts. Et pourtant, les contradictions étaient très fortes à ce moment-là. Quand je dis « à ce moment-là », on est au début des années 90, et dans les réflexions programmatiques initiales, il y avait les experts associés à la ville qui disaient : « vous ne pourrez pas faire plus d'une supérette de 200-250 m² de commerces parce qu'il y a, à côté de vous, un énorme complexe commercial », d'autres experts qui disaient « il faut absolument un cadrage thématique identifiant cette commune dans l'agglomération. Ça pourrait être autour de la culture, de la communication, etc », et puis d'autres comme nous qui disaient : « de toute façon, on ne sait pas. Cette incertitude est peut-être embêtante mais c'est peut-être une chance formidable ».

L'histoire a montré que cela a été une chance formidable, c'est-à-dire qu'aujourd'hui - à l'époque, le maire voulait faire 1000 logements ; il s'était engagé à ne pas en faire plus. On lui a dit que la consommation foncière, en montrant des choses précises, nécessitait d'être un peu plus attentif à cela - on va réaliser à peu près 2500 logements sur ce secteur. Et puis, grosso modo, 400 000 m² de SHON sur ces 45 hectares selon la façon dont on les compte, cela veut dire qu'il y en a plus d'un tiers qui ne sont pas du logement, c'est-à-dire des commerces de façon plutôt découpée puisque les grandes surfaces commerciales ne sont pas là, du tertiaire de tout niveau, des grands équipements privés, un multiplex, un bowling, une clinique qui est la quatrième ou la cinquième de France, etc. Donc des choses qui n'étaient absolument pas initialement prévues, qui n'étaient pas particulièrement souhaitées ou attendues, qui ne déterminaient pas en tout cas le contenu du projet urbain mais sur lesquelles le projet s'est fait un devoir d'être capable de les accueillir.

Alors, c'est bizarre de dire cela... On parlait de souplesse, on parlait des instruments, des outils, c'est-à-dire de se mettre en situation d'accueillir des choses qu'on ne connaît pas, dont on ne connaît pas la taille. Nous avons donc travaillé - je dis « nous » parce que pour ce travail-là, Michel Combasse qui a arrêté son activité depuis était associé avec moi très directement. Nous étions deux dans cette cheville ouvrière de la ville - et nous avons essayé de dimensionner une sorte d'îlots théoriques, qui n'a jamais existé si ce n'est dans des rêves de dimensionnement et de rythmes donnés, qui étaient capables d'accueillir tout. Nous étions très inquiets pour tout vous dire, c'est-à-dire que l'on se disait que « bon à tout, bon à rien, on n'y arrivera jamais ». Nous n'avons jamais cédé ensuite. Et le fait que l'on n'ait jamais cédé sur ce rapport ou ce dessin - là, on est dans la règle précise - entre espace public et espace privé fait que l'on a pu contenir (et c'est ce que je retiendrai) des programmes extrêmement difficiles, des programmes extrêmement consommateurs d'espace, demandant deux ou trois fois leur emprise en stationnement extérieur. Et tous ces programmes ont été contenus parce qu'ils se sont trouvés dans une sorte de situation urbaine. On parlait de faire urbain plutôt que de penser le projet à travers le plan de masse, ils se sont trouvés comme s'ils étaient là entre des immeubles existants dans des situations contraintes. Et finalement, la clinique dont je viens de parler - j'en parle parce que c'est la dernière - elle se fait deux niveaux de parking sous son emprise ; le multiplex qui nous demandait 1000 places à proximité, progressivement on lui regrignote toutes les places prévues qui sont des emprises

réservées pour des espaces publics ou pour des programmes, dans un plan qu'on a mis en place de récupération progressive de tous ces éléments. Et là, on est dans une temporalité à l'envers, c'est-à-dire que l'on avait un projet dont on savait que l'accessibilité aux voitures notamment - même si elle est traversée initialement par un axe de tramway - était la condition de mobilisation des investisseurs, et on savait que l'on aurait à terme un projet urbain de qualité que si on pouvait revenir sur cette condition initiale. (J'essaye d'évoquer des contradictions qui sont, je pense, celles de tous les opérationnels) et on s'est dit qu'il fallait qu'on l'assume cette contradiction-là. Je viens d'évoquer là une manière dont on la porte, et dont à on la porte encore, c'est-à-dire en revenant maintenant en arrière sur des emprises qui sont les espaces publics définitifs qui sont dessinés définitivement, mais des emprises foncières ont servi de parkings et de stationnements provisoires et, petit à petit, on les reprend en emprises constructibles tel que le projet les prévoyait à l'origine.

J'ai cité le multiplex, j'ai cité la clinique, on est dans le projet urbain du centre ville. En dehors du projet urbain ou juste à côté, on a eu d'autres équipements que l'on a eus beaucoup de mal à contenir alors qu'on était sur des terrains maintenus par la collectivité. En fait, on a eu d'actions que sur l'architecture. Cette différence et ce glissement sont très curieux. Pour ce qui me concerne, ils continuent à m'intriguer, avec les mêmes élus, avec la même conscience et la même culture qui s'est faite dans le temps.

Et puis pour le projet de ville, on serait plutôt en train, dans certains secteurs, notamment sur ce franchissement, de préparer une consultation type partenariat privé/public. Alors, peut-être qu'elle est à l'anglaise, je ne sais pas, mais à la française aussi puisque c'est prévu, parce qu'ici on est à l'inverse dans les conditions d'une mobilisation telle de moyens, de partenaires multiples, construire sur une rocade, amener des programmes immobiliers, qu'on se dit qu'aucun projet n'aurait de crédibilité - alors là, on est peut-être dans une idée inverse du programme - s'il n'est pas initialement validé par les investisseurs qui vont le porter. Mais peut-être qu'on se trompe. En tout cas, il me semble que ce qui est intéressant, c'est que le travail de préparation de cette consultation, puisque ça va se faire sous une forme de consultation, est un travail qui à nouveau mobilise sur des dimensions prospectives la collectivité.

Je termine sur la question de la règle urbaine - parce qu'elle est pour moi en filigrane dans toute la recherche mais aussi parce que c'est un de mes dadas - qui est vraiment pointée à plusieurs reprises. Vous interveniez sur ces questions de la précision, de l'opposabilité qui me paraissent être des questions déterminantes. A mon avis, elles re-concentrent ou elles retraversent toutes les précédentes.

A Echirolles, nous avons, pour le centre ville, la maîtrise du foncier par la collectivité. Donc, du point de vue technique, c'était simple. Nous avons élaboré un (**PASRAZ ?**). Cette opération s'est faite par succession de ZAC. Opération qui a pu être minimale - c'est ce que l'on a réussi à faire passer comme idée - sauf en ce qui concerne l'article 6, c'est-à-dire l'alignement sur espaces publics. C'était cohérent avec l'idée du lotissement. Mais le reste, c'était minimal. On était même très fortement critiqués sur l'absence de règles, etc. Et puis inversement, on avait un cahier des charges architectural qui était certainement excessif mais avec l'idée très précise qui est que cette règle privée négociable, donc cette articulation des deux - et là, on est vraiment dans la question de l'articulation possible des documents d'urbanisme mais cette fois-ci du côté de la règle - nous permettait de rentrer sur le deuxième volet en négociation avec les investisseurs et avec les constructeurs, avec une idée très simple, c'est celle de (**SNODIS ?**), c'est celle d'un certain nombre d'architectes, c'est que quand le projet est meilleur que la règle, c'est la règle qui saute.

Et ça, on ne peut le faire que quand la règle n'est pas opposable. On ne peut le faire que dans un contexte précis qui est ici celui de la ZAC.

Et un de mes rêves, c'est de retrouver cette articulation possible. On parlait de documents à statut intermédiaire, de documents imprécis, c'est de retrouver, dans l'arsenal des outils que l'on arriverait à avoir à disposition, cette articulation-là. Et dans l'exercice du PLU qui s'est fait juste derrière - qui vient de se terminer par la ville d'Echirolles - on a bien sûr intégré beaucoup d'acquis de l'exercice de réflexion sur la règle dans les ZAC, mais confrontés à la question de la non-maîtrise bien sûr du foncier. Et la parade qui a été trouvée - je ne sais pas si c'est celle que trouvent les urbanistes aujourd'hui - c'est de mettre, partout où il y avait des enjeux importants, ou presque partout - on a été un peu plus fins sur d'autres - des périmètres d'études. C'est-à-dire que l'on s'est donné cinq ans en se disant : « courage, fuyons » parce que l'on ne sait pas aborder cette deuxième dimension. Et ces périmètres d'études, je pense qu'on va les aborder dans cette idée là, c'est-à-dire se doter, à travers une orientation d'aménagement qui permettrait à terme de les ouvrir à un droit ordinaire de l'urbanisme, d'un document intermédiaire suffisamment fort pour utiliser cette période-là pour des négociations avec les investisseurs potentiels. Sachant que cela ne sera pas aussi simple que dans un périmètre opérationnel bien sûr.

Je vous remercie

Emmanuel Caille, rédacteur en chef d'A

Merci Yves Sauvage.

Avant de passer à Dunkerque où nous verrons qu'il y a certaines thématiques sur la centralité qui vont être intéressantes à mettre en parallèle, souhaitez-vous intervenir ou poser des questions.

Elena Cogato-Lanza, chercheuse à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

Effectivement, il n'est pas facile de mettre le cas de Pescara à côté de l'expérience d'Echirolles. Mais je voudrais dire quelque chose par rapport à la difficulté que vous aviez avec les investisseurs car c'est une question qui est tout à fait dans l'incertitude au départ du projet. Je voudrais insister sur ce qu'on a vu tout à l'heure sur les scénarios à Pescara (dans la rivière de Pescara), à savoir le retour en général des démarches des scénarios dans une partie de la planification. Le recours à ces types de démarches, à mon sens et à Pescara en particulier, provient du fait que par ces démarches, il y a un effort d'imagination sur des possibilités auxquelles on ne peut pas penser avant le projet lui-même. Possibilités avec lesquelles des savoir-faire, des compétences, des responsabilités, des ressources peuvent être mises en réseau et être impliquées dans une nouvelle économie. Dans le cas de Pescara, c'était ces scénarios de biomasse, d'énergie. C'était chaque fois l'esquisse d'une nouvelle économie qui n'est pas encore là - mais qui pourrait être là - sur laquelle on ne peut rien dire au départ. C'est vraiment la démarche du scénario qui la fait émerger comme une possibilité.

Emmanuel Caille, rédacteur en chef d'A

Monsieur Tsiomis, vous souhaitez intervenir ?

Yannis Tsiomis, architecte professeur

Une question qui intrigue toujours tout le monde et dont vous venez de parler : sur cette question de disponibilité de la conception, pour accueillir des programmes qui ne sont pas encore là, quand on sait par ailleurs - et on le dit - que sans programme, on ne peut pas concevoir. Ceci est très intrigant. Intellectuellement je comprends très bien mais comment, matériellement, ... parce que c'est quelque chose qui revient et qui est revenu sur plusieurs recherches.

Yves Sauvage, Urbaniste conseil de la ville d'Echirolles

Je rêverais avoir une réponse technique à cette question-là ! Il y a quand même des éléments qui ont été importants. Le premier, c'est que l'on était sûr de construire un nouvel hôtel de ville. Ce n'était pas un élément majeur d'un projet, et je trouve qu'une des grandes intelligences de la commune c'est d'avoir terminé. Il vient de se livrer, c'est-à-dire au moment où le projet se termine au lieu d'avoir commencé, comme beaucoup d'autres.

Le deuxième élément, c'est que l'on était sûr d'avoir ... On a créé une hiérarchie – et on rejoint la question de la hiérarchie des documents d'urbanisme puisque c'est le thème - à l'intérieur du projet urbain du centre ville. Le projet urbain du centre ville, c'était un plan de lotissements, qui a été présenté autrement parce qu'un plan de lotissements, ça ne se communique pas. On rejoint d'autres thématiques, c'est-à-dire qu'il faut bien montrer des plans masse, dessiner des choses comme ça, mais c'était un plan de lotissements avec un espace public bien dessiné, des profils de voirie et d'espaces publics précis, des règles d'alignement qui étaient précises, et donc des terrains à bâtir. Ces terrains à bâtir, on a essayé de les dimensionner au mieux. Là, on avait une petite variable d'adaptation. Donc grosso modo, on avait un îlot théorique, qui n'a pratiquement jamais existé puisque l'on était près de zones urbanisées, de 80 par 80.

80 par 80, pourquoi ? Pourquoi pas ? Plus petit que Barcelone, ... On a beaucoup travaillé bien sûr sur un certain nombre d'exemples et sur d'autres grilles dans leurs capacités à accueillir des éléments de programmes. Les références, les dimensions sont importantes. Une des premières réponses, c'est celle-là, c'est-à-dire de travailler sur des références et sur des dimensions.

La deuxième réponse possible à une question comme ça, c'est que les programmes principaux dont je viens de parler, à savoir Multiplex Pathé et clinique, sont des programmes par nature nomade – et je pense que c'est vrai sur tous les périmètres qui sont abordés ici - c'est-à-dire qu'ils ont une capacité très très vite à changer de stratégie de localisation dans une même agglomération. Dans une même agglomération, si une collectivité, une communauté urbaine, un aménageur leur met à disposition un terrain qui a les mêmes qualités d'accessibilité, ils y vont.

Donc, le fait d'avoir des terrains prêts à recevoir des programmes qui ne sont pas encore définis est la condition de leur arrivée. Je suis de plus en plus persuadé de cela. Et avec un certain nombre de communes autres avec lesquelles je travaille, on est sur la même stratégie en disant : finalement, des sites à peu près comparables dans une agglomération pour accueillir quelques programmes (et il n'y en a pas beaucoup) qui se promènent, ils sont sur 4-5 communes et c'est celle qui est techniquement la plus prête. Après, financièrement, politiquement, etc, se discutent d'autres éléments.

Et enfin, on avait effectivement, grâce au schéma directeur interne que l'on a établi dans le projet urbain, une hiérarchie qui était claire : il y avait un axe qui était celui du tram, sur lequel il y avait des immeubles d'alignement, c'étaient les seuls ; sous lesquels il y avait obligation d'avoir des programmes ouverts au public quels qu'ils soient : commerces, activités, etc. Ils étaient traversés par une place centrale qui, ensuite, était dessinée par Juan (**Bousquet**), qui était d'ailleurs un peu une (???) du concours d'idées, qui avait vocation à regrouper tous les programmes à vocation de centralité pour faire simple là encore puisqu'il y avait centralité d'agglomération et centralité de communes.

Donc, quand arrivait un élément comme ça, on savait par sa nature à peu près où il devait être, et il avait une série d'îlots capables. Le multiplex dont je parle, il a été testé par l'architecte d'opérations sur cinq îlots. Il a pris le plus grand. Dans notre schéma directeur, cet îlot était traversé par un canal que l'on a maintenu dans le schéma directeur, et qui était un vieux canal

d'arrosage et que l'on veut maintenir dans le projet urbain. C'est la seule chose que l'on n'ait pas gardée.

Voilà une réponse précise. C'est-à-dire qu'à un moment, on est dans la négociation et la contrainte du programme fait que Pathé, pour ne pas le citer, n'a pas accepté la traversée d'un passage public et d'un canal dans son bâtiment. Tout le reste, c'est bien passé. C'est-à-dire que la (**plainte** ?) commerciale, l'inscription dans le projet urbain, cela s'est fait totalement dans les règles du lotissement.

C'est une réponse anecdotique sur le cas mais je crois que l'on ne peut répondre que sur le cas.

La dernière chose, dont je suis à peu près persuadé - et c'est la plus difficile dans la pratique, en tout cas dans la mienne - c'est de savoir attendre. C'est-à-dire que quand on a une hiérarchie dans le projet urbain, des choses qui doivent se mettre là, etc, il faut savoir attendre les programmes. Et ça, c'est très difficile parce que quand la mécanique et l'aménagement sont lancés, quand les coûts d'acquisition fonciers ou les coûts de réalisation des infrastructures sont partis, il faut amener des recettes. Et c'est très difficile de faire comprendre à des aménageurs que quelquefois, il ne faut pas prendre tel programme parce qu'on peut en inspirer un meilleur. C'est extrêmement compliqué dans la pratique.

Emmanuel Caille, rédacteur en chef d'A

Gilles ?

Gilles Novarina, Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble ?

Moi qui ai été un observateur de cette opération, je voudrais ajouter un point que tu n'évoques pas. Ce qui semble assez exemplaire dans cette opération, c'est aussi le fait que la commune s'est engagée financièrement a priori sur un certain nombre de choses. C'est-à-dire que par rapport à ce que les aménageurs parapublics ont laissé croire, que l'on pourrait récupérer de l'argent sur les programmes de construction pour faire des espaces publics, la commune d'Echirolles a dit dès le départ qu'elle ferait une avenue, qu'elle ferait une place et que c'est elle qui la payerait. Elle n'est pas rentrée dans cette espèce de logique poussée par des sociétés d'aménagement françaises qui fait croire que la construction paye l'espace public. Alors qu'on sait très bien que ce n'est pas le cas et que ça n'a jamais été le cas.

Cela explique par exemple que cette opération ne soit pas conduite dans le cadre d'une ZAC ou de plusieurs ZAC.

Emmanuel Caille, rédacteur en chef d'A

Une dernière question ?

Marie-Claude (Tabar Nouval ?) – architecte urbaniste au ministère de l'Equipement

J'ai une question à propos des investisseurs sur le projet d'Echirolles.

J'ai une forme d'obsession ; je pense que l'on devrait apprendre, en France en particulier, à associer les investisseurs en amont de la conception du projet. Et il me semble avoir compris dans votre exposé sur Echirolles que par (**étapes** ?) successives, vous étiez arrivés un petit peu à cela. Ma question est donc de savoir si maintenant vous êtes presque prêts à faire un appel aux investisseurs, à avoir une démarche dynamique dans ce sens là. Vous parliez de plan intermédiaire, est-ce que vous êtes prêts à les associer à cette planification intermédiaire et y compris à la planification définitive ? Parce qu'il me semble que c'est la meilleure façon de pouvoir concevoir un plan efficace, non pas fournir aux investisseurs des terrains viabilisés,

aménagés, en leur disant « vous irez là, etc », ... Est-ce que c'est possible ? En fait, ce sont des discussions que nous avons en ce moment et on n'est pas toujours sûrs que ce soit possible, vu la culture publique française en particulier.

Yves Sauvage, Urbaniste conseil de la ville d'Echirolles

Ce sont toujours des questions toujours très compliquées mais très pratiques et je ne sais pas s'il faut qu'on les développe trop.

A la question qui est de savoir si on est prêts, je n'appartiens pas, pour ma part, au personnel communal. Je suis conseil, c'est-à-dire que je suis la maîtrise d'œuvre de la maîtrise d'ouvrage ! Et les urbanistes comprennent bien cette position intermédiaire.

Oui, la commune est prête mais nous n'avons aucun recul d'expérience. C'est-à-dire que le lancement d'une consultation n'est intéressant que parce qu'il pose la question justement de savoir quels vont être les éléments de cahier des charges, quels vont être les invariants qui vont être fixés à chacun des opérateurs qui vont leur permettre de développer après leur pertinence, leurs compétences.

Au début des années 90 quand l'opération s'est lancée, ce n'était pas du tout le cas, ce n'était pas les cultures, et je dirais que c'était plutôt dans un vrai rapport de méfiance réciproque que ça se passait des deux côtés, d'autant que cette commune comme les autres, elle a vu défiler les quelques rares groupes d'investisseurs français capables de porter une opération comme ça, qui leur ont tous promis, avec bénéfice à l'appui, un centre ville clé en main. Donc il y avait, c'est vrai, des positions qui étaient extrêmement simplistes et simplifiées de part et d'autre.

Par contre, sur la question que vous posez, je n'ai aucun recul, aucun. Nous avons créé des secteurs PLU dans lesquels il y a une règle urbaine très spécifique - Gilles l'avait noté en examinant ce PLU – et nous avons des tous premiers retours d'investisseurs qui disent : « ça paraît attractif mais on n'est pas bien sûrs d'avoir compris. On est en train de tester avec nos architectes d'opération ». Et donc, je ne pourrai répondre à ce genre de questions que dans quelques années. Il y a une vraie question d'évaluation. Autant on peut commencer à avoir quelques éléments d'évaluation du projet urbain, autant sur les nouvelles formes de participation des investisseurs publics, je n'ai rien.

Emmanuel Caille, rédacteur en chef d'A

Gilles, vous doutez des capacités des investisseurs ?

Gilles Novarina, Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble

Non et de ce point de vue-là, la comparaison que l'on a faite entre la France et la Grande-Bretagne est excessivement intéressante parce que je crois qu'on a tendance à transposer un modèle sans l'avoir compris. Notamment par exemple, on n'a pas compris qu'en Angleterre ce sont les investisseurs privés qui sont capables de porter, seuls, des opérations de la taille de la Défense, sans le pouvoir public, mais qu'ils ont aussi cette capacité à produire un master plan avec toutes les règles qui vont avec. Et ça, ce n'est pas un effet du hasard, c'est très significatif et c'est pour cela que j'ai mis dans le PowerPoint l'Urban Compendium qui a été produit par des associations de promotion immobilière et du ministère de l'Environnement. Il y a eu un vrai travail qui a été fait entre partenariats publics/privés pour se mettre d'accord sur une culture commune du projet urbain, ou d'une culture commune des règles d'urbanisme ou des principes d'urbanisme appliqués. On est encore vraiment loin d'être dans ce cas de figure en France. Peut-être que l'on va y arriver. J'espère que l'on va dans cette perspective-là mais je n'en suis pas sûr.

De ce point de vue-là, on a toujours tendance à oublier, quand on parle par exemple en Angleterre du partenariat public/privé, le rôle du ministère, le rôle de l'administration centrale en Angleterre qui, même sous Mme Thatcher, a été très importante.

Emmanuel Caille, rédacteur en chef d'A

Encore deux questions.

Véronique Granger, géographe urbaniste

Je voudrais revenir sur le statut de la représentation par rapport au dessin, ce qui a été évoqué au début, parce que cela me rappelle des débats que j'ai eus personnellement au sein de ma propre agence sur le statut des données et de leur représentation. C'est-à-dire que je suis frappée de voir qu'il y a deux attitudes. Je ne dis pas des écoles, même si on peut la retrouver de part les formations disciplinaires des uns et des autres, mais pendant longtemps, on a utilisé des données que l'on a mises en cartes et à partir desquelles les urbanistes, effectivement, élaboraient du projet au sens où vous l'avez dit, c'est-à-dire du design du projet. Je pense, par exemple, à une époque que certains d'entre vous ont peut-être connue sur la révélation de ce qu'a été le cadastre vert, à partir duquel on a fondé complètement des démarches de projet qui ont donné lieu après à des planifications. Et puis, depuis les systèmes d'information géographiques et depuis la sophistication de l'accès à un certain nombre de données, on s'aperçoit aujourd'hui que le statut de la mise en représentation de ces données change complètement. C'est-à-dire que l'on a des données d'un côté qui sont purement factuelles, que j'appellerai passives - elles représentent des données statistiques - et puis il y a toute la subtilité qui consiste à faire choix d'un certain nombre de données qui, elles, par un certain mode de représentation et de mise en dynamique - c'est le plus souvent les croisements de données - vont un petit peu s'inspirer de quelque chose qui est issu des méthodes d'environnement et qu'on appelle tout simplement les indicateurs pertinents. Les indicateurs pertinents étant, par définition, des indicateurs qui révèlent une dynamique, un processus.

Et donc, j'ai un peu l'impression qu'à travers ce que vous avez décrit les uns et les autres, cela repose la question, surtout pour les urbanistes de dessin, d'un positionnement par rapport à ce qui peut aujourd'hui être mobilisé et qui change complètement encore une fois le statut de la représentation. C'est-à-dire que certains éléments mis en dynamique représentée ont un véritable statut de révélateur au sens du processus photographique, et je suis très frappée de voir aujourd'hui qu'il y a beaucoup d'urbanistes qui, avant, ne traitaient ces données que pour justifier un projet. Généralement, ils faisaient un projet et puis après, ils allaient chercher les cartes topographiques et disaient : « bon voilà, ça justifie mon projet. »

Aujourd'hui, on est dans une démarche totalement inverse. Il y avait des besogneux dont j'étais qui continuaient d'alimenter les projets avec la recherche de données pertinentes. Et puis aujourd'hui, on est peut-être dans une phase beaucoup plus fusionnelle, où on va mobiliser effectivement toutes ces techniques pour donner de l'intelligence à des mises en dynamique d'un certain nombre de données.

Je ne sais pas si je suis très claire mais je pense qu'à travers cela, et c'est effectivement ce que vous avez posé, notamment à Pescara, c'est le statut qu'on donne de la représentation d'un certain nombre de données. Etant géographe, je peux vous dire que le choix des données n'a jamais été neutre, et que là aussi, ça nous amène à reposer un certain nombre de questions. C'est-à-dire que quand je fais le choix d'un certain nombre de données, j'oriente de toute façon le travail de représentation que je me fais de l'espace. Et ça, ça va être de plus en plus important parce que nous avons en fait une masse énorme de données, et tous les travaux actuels consistent

à faire le choix d'indicateurs pertinents et non pas des travaux de besogneux sur des milliers de données.

Frédéric Gilli, chercheur à l'Association SPO Economistes et Géographes

J'ai été assez intéressé par le graphique de synthèse que vous avez montré sur le cas italien, la mise en relation d'un schéma directeur, d'un schéma paysager et d'un schéma économique. Quand on regarde le schéma que vous avez projeté, on voit que les problématiques économiques arrivent après la définition du schéma directeur et s'imposent - c'est le terme que vous avez employé - au sous schéma. Je me posais donc la question de la temporalité des échanges entre la définition du PDE et du SD et la question de la hiérarchie entre les priorités et programmes économiques et les schémas locaux.

Emmanuel Caille, rédacteur en chef d'A

C'est une question assez complexe et je ne sais pas si on peut y répondre en deux mots.

Elena Cogato-Lanza, chercheuse à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

Tout simplement, on peut dire que concrètement, les temporalités sont très courtes. Les responsables des plans eux-mêmes les posent vraiment comme des conditions dès le départ. Il n'y a pas plus d'une année qui peut séparer le plan territorial du plan de développement économique, et le schéma directeur ne peut pas prendre plus d'une année pour ce faire. Parce qu'il doit y avoir cette possibilité de montrer effectivement comment certaines hypothèses peuvent être, non pas remises en cause parce que ce n'est pas un après qui remet en cause, mais qui doivent se mettre en tension avec des hypothèses déjà élaborées au préalable.

➤ **Projet urbain et idéal citoyen : Neptune et Dunkerque**

Emmanuel Caille, rédacteur en chef d'A

Merci à tous pour votre intervention. Je vous propose de passer à Dunkerque avec :

Peggy Hellequin qui est géographe, Docteur en urbanisme et aménagement, maître de conférences à l'Institut des Mers du Nord (Université du Littoral).

Jean Boissonade qui fait aussi partie de l'Institut des Mers du Nord. Il est architecte et Docteur en sociologie.

Vous avez demandé à Jean-Blaise Picheral, qui est de la Communauté urbaine de Dunkerque et à Philippe Nouveau, qui est président de l'Agence d'Urbanisme de Dunkerque, d'être vos témoins.

Je crois que vous allez surtout parler de la « citoyenneté ». Quel mot !

Peggy Hellequin, Maître de conférence en géographie, IMN, Institut du Littoral

Nous avons intitulé notre communication d'aujourd'hui « Projet urbain et idéal citoyen », ce qui n'est pas tout à fait le nom de notre recherche puisque nous allons vous présenter uniquement quelques résultats.

Quelques mots sur la recherche tout d'abord.

Nous nous sommes intéressés à une temporalité un petit peu particulière qui est l'après projet en nous intéressant à l'analyse des effets et de la réception. Sachant que les conditions d'élaboration

du projet urbain à Dunkerque avaient été travaillées par d'autres chercheurs, on s'est dit que cela pouvait être intéressant de travailler à la suite de ces travaux.

L'équipe a été pluridisciplinaire puisque nous étions des géographes, des sociologues, des architectes et des archi-sociologues.

Nous avons utilisé une démarche croisée en travaillant, d'une part, sur la forme urbaine – et là, ce sont plutôt les architectes - et en travaillant d'autre part sur les discours sur le projet urbain.

Pour travailler sur les effets et la réception, il nous a fallu choisir, trouver des effets qu'on voulait étudier. Comment avons-nous donc travaillé ? Nous avons d'abord – et c'était une réunion très dynamique - essayé de construire un tableau idéal des effets du projet urbain et nous nous sommes aperçus assez vite que les lignes et les colonnes ne tenaient pas sur un format raisonnable. Nous avons donc reconstruit un petit peu les effets et avons cherché à travailler sur ce que l'on a appelé « les effets attendus ».

Qu'est-ce que ces effets attendus ? Et bien, nous avons essayé de voir quels pouvaient être les effets attendus par les acteurs du projet. Nous avons surtout travaillé sur les attendus des acteurs politiques, urbanistes, économiques. Nous avons peu travaillé sur les attendus des habitants, même s'il y avait une piste de travail puisqu'une recherche avait été faite. Mais c'était un peu compliqué.

Nous avons donc travaillé par l'analyse de documents de planification et par l'analyse des paroles d'acteurs, et ce à travers la presse nationale et locale. Cela nous a permis de dégager ce que l'on a appelé trois figures du projet. Il y en a un peu plus que trois mais en ce qui nous concerne, nous avons travaillé sur ces trois-là, à savoir :

- la centralité attendue du projet,
- la continuité attendue du projet (continuité urbaine, continuité visuelle, continuité dans les usages),
- et enfin, une dernière figure qui nous a semblé intéressante et qui va être présentée aujourd'hui, à savoir la citadinité. Je vous montre juste une image du projet Neptune qui va nous servir de tableau pour écouter Jérôme Boissonnade.

Jérôme Boissonnade, Maître de conférence en sociologie, IMN, Institut du Littoral

Pour encore souligner la position spécifique de cette étude par rapport aux autres, c'était donc de travailler plutôt l'après réalisation que la conception et la réalisation qui était plutôt l'orientation générale des recherches. C'est la première chose. La deuxième chose qui est plutôt propre à ma part de travail dans l'équipe, c'était de reprendre à rebours finalement les différentes études qui avaient été menées sur le travail de conception de ce projet Neptune. Et ce parce que je débarquais à Dunkerque et que je venais d'être nommé. Il fallait donc que je remonte, au moins pour moi-même, le cours des événements. Et donc, mon travail a été plutôt d'essayer d'articuler justement les intentionnalités du projet qu'avaient insufflé les acteurs dans ce projet Neptune et ce travail de réception par les habitants et les usagers.

Ce qui m'intéressait donc, c'était d'essayer de comprendre comment ce projet Neptune était devenu légitime, légitime pour les acteurs qui se levaient chaque matin pour aller travailler sur ce projet, mais légitime également pour les différents usagers, les différents habitants qui habitaient cet espace urbain.

Ce que j'ai finalement travaillé, c'est d'une part les motifs qui étaient élaborés par les différents acteurs qui justifiaient à la fois leur position et les objectifs qu'ils essayaient d'atteindre et d'autre d'interroger le véritable travail de réception, pas simplement une perception urbaine mais un véritable travail de réception élaboré par les habitants et les usagers.

Quand j'évoque ce terme de légitimité, c'est non pas le travail de communication que font les différents acteurs urbains auprès de la population ou d'autres acteurs comme les agences d'urbanisme ou le travail de communication qui peut être fait justement dans les différents colloques comme celui d'aujourd'hui, mais c'est plutôt l'élaboration d'un bien commun que puissent partager ces acteurs au sein de l'équipe qui a travaillé ce projet Neptune, et ensuite de le faire partager à d'autres, que ce soit plus tard par les autres acteurs que sont les usagers, les habitants, etc.

La première chose, et c'est cela qui m'intéressait, c'est donc de savoir comment les habitants et les usagers se sont appropriés les intentionnalités du projet de départ. Progressivement au cours de la recherche, il y a un thème central qui est revenu et dont je vais vous parler aussi aujourd'hui et qui me semble intéressant, c'est comment ce projet s'est caractérisé par une dimension de réparation. Et c'est cette dimension réparatrice du projet que je vais beaucoup aborder aujourd'hui. Et ce, en se disant que finalement cette démarche de réparation peut avoir à la fois des implications au niveau de la conception du projet urbain et au niveau de sa réception.

Le projet Neptune est né de la fermeture des chantiers navals (qui se trouvent sur la partie complètement à droite de l'écran) ; fermeture dont il a bien fallu sortir par un moyen ou par un autre. Le projet Neptune a donc été un des moyens de sortir de ce traumatisme de la fermeture des chantiers navals.

Ce qui apparaît dans le travail de conception tel qu'il a été mené, c'est que plus que de l'élaboration de formes, c'est un projet de société qui a essayé d'être défini. En effet, pour sortir de ce traumatisme, il ne suffisait pas simplement de construire un nouvel espace, mais la mission que s'étaient assignés les différents acteurs urbains sur Dunkerque, c'était plutôt d'élaborer un nouveau projet de société et d'élaborer finalement un nouveau citoyen qui sorte de l'état antérieur du Dunkerquois marin, etc, ou travaillant dans les chantiers navals pour essayer de définir un nouveau statut de ce Dunkerquois.

Pour créer cette citoyenneté spécifique, il y a eu deux travaux qui ont été menés.

Le premier travail a été celui de la mise à distance de l'ancienne identité du Dunkerquois, cette mise à distance finalement d'une citoyenneté historique du Dunkerquois pour passer à un nouveau citoyen.

Le premier volet de cette mise à distance a été la mise à distance du port, puisque le port, tel qu'on le voit ici, s'est complètement déplacé vers l'ouest, hors champ - la photo en est le témoin - pour devenir un port de caractère industriel, c'est-à-dire passer d'une société maritime à une société industrielle. Il y a donc eu la mise à distance du port avec le passage d'une identité maritime à une identité industrielle. Mais aussi par l'émergence d'une véritable société urbaine débarrassée d'une certaine manière de tous les aspects anciens du travail des chantiers navals qui l'ancrent finalement sur « une image » qui a été considérée comme dépassée.

La modernisation du port, c'est-à-dire cette mise à distance et son changement de statut, est allée de pair aussi avec une esthétisation des activités portuaires traditionnelles. C'est-à-dire que n'ont été conservées (dans la partie du port que vous voyez ici) que les activités qui, symboliquement, pouvaient représenter quelque chose pour les citoyens de Dunkerque, donc une activité portuaire dans le sens traditionnel et assez iconique du terme avec l'image du remorqueur, etc, c'est-à-dire donc une relative esthétisation d'un côté du port qui est près de la ville, qui va être intégré finalement à Neptune et une mise à distance du port requalifié par la dimension industrielle.

Ce que l'on voit donc dans ce premier travail de mise à distance, c'est d'abord une mise à distance de la dimension laborieuse plus que finalement la mise à distance du caractère maritime. Ce que l'on veut donc créer finalement - et on le retrouve dans les différents textes qui jalonnent l'histoire de la construction de ce projet - c'est l'émergence de ce que l'on a appelé des espaces publics liquides, c'est-à-dire ces bassins qui devaient devenir des espaces publics liquides, ou encore le désir d'une eau non industrielle. Ce sont des citations que l'on retrouve dans les documents. Donc finalement, c'est passé du noir au bleu.

Le deuxième travail, pour créer ce nouveau citoyen, cette nouvelle citoyenneté spécifique, a été un travail sur la méthode, la méthode Rodgers, du nom de l'architecte qui a été retenu lors du concours et dont parlera certainement un peu plus Jean Blaise Picheral. La méthode Rodgers, c'est un peu la méthode anglo-saxonne, que l'on a évoquée jusqu'à présent, avec un Master Plan, etc. Je n'entre pas dans le détail mais simplement pour dire que cette méthode passe du modèle hiérarchique au modèle négocié, et qui a donc pris le nom de « projet partagé » sur Neptune.

Plutôt que de parler du Master Plan, je voudrais plutôt m'intéresser au groupe de travail qui va mener pendant des années ce projet et qui va être intitulé Workshop, du nom de cet anglicisme qui visait plusieurs choses. La première chose, c'était de se départir de la notion d'ateliers qui avait été utilisée historiquement et précédemment dans le quartier de Grande Synthe, qui portait plutôt l'identité d'ateliers populaires d'urbanisme ou d'ateliers d'urbanisme tels qu'on a pu les avoir dans les années 80 ; donc finalement une manière de se démarquer de cette histoire participative. Pourquoi se démarquer de cette histoire participative ? Parce que déjà les habitants ne prennent pas part à ce groupe de travail. C'est donc un groupe d'experts, un groupe d'acteurs qui met de côté à la fois les habitants qui n'existent pas puisque personne n'habitait auparavant sur les chantiers navals - en tout cas, c'est ainsi que l'on considère la chose - et qui met de côté aussi, sauf exception et participation ad hoc, les investisseurs privés.

On se retrouve donc finalement entre experts débarrassés à la fois des contraintes morales et temporelles des interventions des habitants, et des intérêts mercantiles des investisseurs privés.

La deuxième particularité de ce Workshop, c'est le rôle essentiel du maire qui est le garant de l'accomplissement du projet. C'est l'idée qu'il n'y a pas de place pour l'échec ; ce projet doit coûte que coûte arriver à un résultat. C'est donc une perspective de résultat obligé.

La troisième chose qui a été notamment travaillée par Marion **Segaud** et Olivier **Ratwid** dans un travail précédent, notre travail sur la réception intervenant après ce travail important de Marion **Segaud**, c'est l'idée que ce groupe de travail va développer ce que Marion a appelé « une croyance collective », c'est-à-dire l'idée que le Workshop préfigure déjà l'espace public qui doit émerger dans le projet urbain. C'est l'idée que le Workshop, ce groupe de travail qui est donc mené entre experts, c'est la pré-incarnation du futur espace public que ce groupe doit mettre en place. C'est finalement le processus de projet qui est l'anticipation de l'idéal citoyen qui est souhaité.

Pour faire émerger cet idéal citoyen, il va utiliser trois outils.

Le premier outil important, que l'on pensait en tout cas très important, c'est l'arrivée de la nouvelle université qui a été créée à ce moment-là, ou plutôt qui s'est largement développée à ce moment-là, avec l'implantation de nouveaux locaux sur l'espace urbain du projet Neptune.

Le deuxième outil, c'est une volonté très forte de mixité urbaine qui doit fusionner les classes sociales dans une espèce d'espace public idéal.

Et enfin, troisième outil, c'est la création d'espaces publics, de places publiques, de lieux, où va se former le futur citoyen. Il y a peut-être là justement une confusion que soulignait Yannis tout à l'heure, à savoir cette confusion entre citoyen et citoyen. C'est l'idée que le simple fait d'être citoyen nous fait citoyen. Donc peut-être que là, on peut au moins faire la césure entre le travail de Zimmel par exemple et celui d'Abermas où finalement, le travail de l'un et l'autre montre que citoyen et citoyen n'est pas forcément la même chose. Mais en tout cas, cette confusion montre bien cette volonté, cet idéal de citoyenneté.

En ce qui concerne maintenant la réception de ces intentionnalités, comment ces intentionnalités sont passées parmi les habitants et les usagers une fois que le projet Neptune a été réalisé ?

Ce que les acteurs urbains ont souligné dans le premier bilan qu'ils ont fait de ce tout jeune projet réalisé a été exprimé sous le terme de « difficulté de positionnement identitaire du projet Neptune ». C'est l'idée qu'il y a un manque d'appropriation, une absence d'identité de quartier, la nécessité d'un style architectural local qui pourrait ancrer cette population dans un espace urbain. Tout cela étant des citations.

Suite à ce bilan – et au sein de la recherche, nous avons mené plusieurs dizaines d'entretiens approfondis – ce que l'on constate, c'est que ce qui apparaît sous le terme de difficulté identitaire ou de manque d'appropriation, au-delà de toute difficulté à s'approprier un espace nouveau pour n'importe quelle population, c'est qu'il y a peut-être finalement une difficulté pour ces nouveaux habitants et ces nouveaux usagers à s'identifier au portrait type du Dunkerquois traditionnel, à s'identifier finalement à la figure du Dunkerquois que se projetait de quitter le projet Neptune. Finalement, on pourrait imaginer que les habitants et les usagers sont allés au-delà des espérances des initiateurs du projet Neptune qui voulaient reconfigurer une citoyenneté nouvelle. Et c'est peut-être justement cette nouvelle ambition d'une citoyenneté nouvelle qui provoque, par contrecoups, ces difficultés d'appropriation.

Ce que l'on constate dans les entretiens, c'est d'abord un souci de distinction de ces populations qui arrivent du reste de la population. Cette population qui arrive finalement, c'est essentiellement des Dunkerquois ; Dunkerquois qui sont dans un processus d'ascension sociale et qui n'ont qu'un seul but, celui de quitter « leurs anciens vêtements » pour acquérir de nouveaux vêtements. C'est une population qui naturellement aurait été portée à aller en périurbain et qui, finalement par ce processus d'identification et de retour au centre qui a été provoqué par le projet Neptune, a choisi de rester au centre.

C'est donc l'idée que ces nouveaux publics, ces nouvelles générations – ce sont plutôt des gens relativement jeunes, en tout cas qui y habitent même si les propriétaires sont peut-être plus âgés, mais notamment pour les locataires, ce sont des gens jeunes - mais aussi de nouveaux publics avec une part des employés qui est relativement importante, veulent quitter cet habit du Dunkerquois peut-être stigmatisé par la pauvreté, l'alcoolisme, etc. Ce souci de distinction s'opère par rapport à ces autres populations mais aussi par rapport à l'espace urbain du centre qui est l'espace d'exposition de ces différentes populations.

Et donc, on a parmi cette population – celle que l'on a interviewée, en tout cas pour une partie - une stratégie d'écart par rapport au centre ville, parce que le centre ville ne permet pas de reconnaître un autre citoyen. Mais le centre ville, dans l'autre, on reconnaît soit ses parents, soit des individus auxquels on n'arrive pas à s'identifier parce que c'est justement d'eux que l'on souhaite se différencier.

Et donc, cet objectif de mixité urbaine, qui avait été assigné au quartier Neptune, a exacerbé cette instabilité, a exacerbé ce souci de distinction. C'est-à-dire que cette peur du déclassement, qui touche notamment les populations qui habitent en logements privés, va finalement s'exacerber dans ce quartier où la mixité était particulièrement renforcée, notamment par la densité de l'habitat.

Cette peur du déclassement, elle intervient à travers la mixité qui a été notamment renforcée sur cette zone. Mais on peut comprendre cette exacerbation aussi par le statut de la ville de Dunkerque, puisque vous n'êtes pas sans savoir que Dunkerque est une ville fortement industrialisée, avec des industries lourdes relativement polluantes, et que cette peur du déclassement n'intervient pas simplement de la part de ces publics vis-à-vis des autres publics mais provient aussi de l'ensemble de la population dunkerquoise vis-à-vis d'une image stigmatisée du Nord de la France, mais aussi de la désindustrialisation, et plus récemment de tout ce qui concerne la toxicité. Et là, je pense plutôt à l'amiante qui a pris des proportions majeures à Dunkerque.

C'est donc finalement l'idée que cette peur du déclassement touche, dans le vécu quotidien, notamment à travers la saleté – sale dans les deux sens du terme : sale dans le sens toxique mais aussi sale dans le sens usé – le quartier Neptune mais touche plus généralement notre pratique de la ville. Dans plusieurs entretiens, on retrouve cette angoisse de la saleté dans le sens qu'elle signifie à la fois un déclassement social mais aussi, elle rappelle fortement l'environnement difficile de Dunkerque.

Je viens d'aborder la peur du déclassement pour ces populations, mais j'ai peu soulevé jusqu'à présent les signes du déclassement qui sont apparus lors du projet Neptune.

Ce qui n'a pas été souligné et qui peut différencier Echirolles de Dunkerque, c'est qu'à Dunkerque, les rapports de force sont relativement différents. C'est-à-dire que les investisseurs ne se bousculent pas au portillon pour venir investir à Neptune ; c'est même particulièrement criant et c'est aussi cela qui va ralentir énormément l'avancée du projet.

Un autre signe de déclassement de Dunkerque par rapport à d'autres villes peut-être, c'est l'expérience du pôle Marine. Le pôle Marine, c'est un complexe ludique commercial, c'est-à-dire qui rassemble à la fois un multiplex, un Virgin, un magasin de sport et des restaurants bon marché. Finalement, le produit commercial qui a été créé à cette occasion relève plus d'une « **péripharisation** » du centre, c'est-à-dire qu'on implante au centre ville une espèce de complexe qui a toutes les formes d'un complexe périphérique comme on peut en connaître dans toutes les villes. Et donc finalement - et c'est comme cela que je l'ai compris - c'est la manifestation d'un certain déclassement du centre par un des outils mêmes qui devaient au contraire le valoriser.

Cette sensibilité au déclassement que j'ai évoquée à la fois pour les populations et le projet urbain a conduit le projet urbain et les acteurs urbains, il me semble, à adopter une posture de réparation. (C'est la dernière partie que je voudrais évoquer aujourd'hui). En effet, quand on parle de réparation, on pense tout de suite évidemment aux zones urbaines sensibles, au projet ANRU, etc, et il me semble que la construction politique de l'espace en terme de réparation et ses implications sur les projets urbains est beaucoup plus large finalement que les projets ANRU.

Pour faire simple, cette posture de réparation met en évidence une contradiction entre d'une part une sollicitude identitaire, c'est-à-dire l'idée qu'il faut rester ancré sur un territoire, valoriser un esprit des lieux, etc, pour « protéger » les populations de tout ce qui peut les atteindre, et d'autre

part adopter un volontarisme qui soit capable de changer le Dunkerquois comme je l'ai dit précédemment.

Finalement, il y a une contradiction entre une sollicitude identitaire qui ancre le projet et une ambition de transformation.

Cela souligne deux limites du projet urbain, ou de tout projet urbain, notamment avec l'idée que l'espace public puisse être considéré comme un espace providence, c'est-à-dire un espace public dont la force doit permettre de maintenir les populations dans un état de citadin ou de citoyen. C'est donc l'idée, par rapport à cette idée d'espace providence qui doit faire tenir les citoyens malgré les difficultés du monde, que quand on est dans un souci de réparation de ce type, cette anticipation publique de tout ce qui pourrait atteindre les populations et donc ce devoir d'un espace public fort diminue la vigilance des populations, alors que, me semble-t-il, le projet urbain devrait, au contraire, construire une vigilance partagée.

C'est l'idée finalement que le projet urbain est une occasion inespérée de construire à la fois des rôles et des fonctions qui puissent intervenir dans le cours de ce qui se passe dans le monde (dans le monde proche évidemment) plutôt que, pour l'action publique, de se vouloir un rempart ou un bouclier face à ces difficultés.

La deuxième chose qui est soulignée par le projet Neptune dans une ambition de réparation, c'est la part active que prennent les acteurs urbains dans ces évolutions par la construction d'un imaginaire. Nous avons vu que le projet urbain devait, pour les acteurs urbains, créer une citadinité nouvelle qui puisse rendre lisible et appropriable les évolutions de la société. On voulait faire du citoyen du Dunkerquois un individu majeur.

L'idée dans ce cadre-là, c'est que le projet urbain a été considéré comme une avant-garde d'experts. Or, il me semble que si on ne donne pas la parole aux populations, avec toutes les ambiguïtés et tous les risques que cela peut comporter pour ces experts, on n'arrive pas à construire ce modèle de vigilance dont je parlais tout à l'heure. Et il me semble que le projet urbain, pour affronter les différences expériences à venir, doit affronter à la fois les contradictions du projet mais aussi les rapports de force. Peut-être que tout à l'heure, on n'a pas assez souligné l'importance des rapports de force. La force qu'ils ont eue à Neptune, c'est justement de faire dévier le Master Plan parce que les rapports de force n'étaient pas du tout favorables au public. Le Master Plan n'est donc pas forcément la planche de salut, tout dépend des rapports de force.

Je laisserai Jean Blaise Picheral parler de Neptune 2.

Emmanuel Caille, rédacteur en chef d'A

Merci beaucoup.

Jean Blaise Picheral, je crois que vous voulez intervenir sur la centralité et l'illusion de ...

Jean Blaise Picheral, Communauté Urbaine de Dunkerque

Sur la centralité et la citadinité.

J'ai lu la publication de l'article que vous avez publié dans le livre, avec lequel je suis plus d'accord que l'intervention que tu viens de faire, sur lequel j'aurais beaucoup de choses à dire mais je vais plutôt me concentrer sur centralité et citadinité.

Dans le texte qui est publié, il pointait le fait que dans les documents de 90/91, le mot « vrai », faire d'une agglomération une « vraie » ville, un « vrai » cœur d'agglomération, etc, est

complètement récurrent dans les textes politico-techniques de l'agglomération. Et ça, je crois que c'est très important. Cela plus de 7-8 ans que je ne plus sur l'opération Neptune. Même si j'y ai retravaillé en aide méthodologique l'année dernière et l'année d'avant, je ne fais plus le même métier, je ne suis plus dans l'urbanisme, et cela me permet peut-être d'avoir du recul. Et je crois que sur le terrain de la citadinité et de la centralité, on n'a développé à l'époque, et j'en porte une grosse responsabilité, une conception extrêmement européenne de la ville sur le Dunkerquois. Et avec le recul, je pense que l'on a fait une erreur car l'agglomération de Dunkerque n'est pas, avec quelques petites exceptions sur son centre, une ville européenne. C'est une ville qui a été démolie un certain nombre de fois ; c'est une agglomération qui est totalement linéaire ; c'est une ville, quelque part, hors sol. Son industrie, en tous les cas, a été décidée dans les années 60 par l'aménagement du territoire. Ce n'est pas une ville traditionnelle européenne traditionnelle, c'est une ville industrielle certes mais imposée, extra territorialisée. Et en plus, avec Mital, Alcan ou Alcoa, je ne sais pas parce que ça change tout le temps, Coca Cola qui est peu plus loin et (???),

...

Le territoire est absent, il a une sorte d'industrie hors sol.

Tout cela veut dire qu'il n'y a pas de bourgeoisie locale. Donc, la figure de la ville européenne, qu'est-ce que cela veut dire ? Or, au début des années 90, nous étions complètement sur la figure de la ville européenne. Pourquoi ? Parce que : ville reconstruire, déficit de sens. Pour ma part, j'avais travaillé à Brest avant, qui est également une ville reconstruite et ville portuaire, et nous avons travaillé sur le sens. Le texte qui est en premier dans les différents documents sur Neptune et sur le centre d'agglomération, c'est un texte de **Roland Bart** dans L'empire des signes qui parle des villes quadrangulaires et du manque de sens.

Et donc, c'était cela notre vision. Et pour ce qui me concerne, je pense que du coup, on s'est trompé. Alors, c'est une appréciation aujourd'hui et je pense qu'elle est peu partagée. Je ne sais pas d'ailleurs ce qu'en pense Philippe Nouveau avec lequel nous n'étions pas toujours d'accord.

Je vais lier cela à la question de la réparation parce que je pense que c'est une figure ... Ce qui est étrange, c'est que dans mon travail actuel qui est prospectif, stratégique de la collectivité territoriale intercommunale, nous sommes en train vraiment de réfléchir sur cette notion de la réparation. Alors, elle ne part pas de la question urbaine, elle part de la question sociale, économique, en constatant que finalement, face à la crise, on a mis en place toute une série d'outils de réparation sociale et économique et qu'aujourd'hui, il faut qu'on dépasse complètement cela parce que ces outils de réparation sociale deviennent pervers pour le développement du territoire.

Nous réfléchissons à cela, c'est compliqué mais cela rejoint cette idée de la réparation. Et je crois que le projet urbain Neptune et centre ville tel qu'il a été conçu est justement quelque chose qui a correspondu à une époque nécessaire. Cela a permis d'amener plein de choses : l'université – elle était décidée avant mais cela a permis de la renforcer très profondément – du grand commerce, un multiplex, ...

Aujourd'hui, c'est peut-être autre chose qu'il faudrait imaginer, et donc remettre en cause cette sorte de paradigme de la ville européenne et du centre. Ne serait-ce que parce que cette agglomération fait 12 km de long, 2,5 km de large et que l'on prétend avoir un centre d'une ville traditionnelle, alors qu'elle est maillée, elle a des points de focalisation et que du coup, on a une pensée qui pense le centre d'agglomération et les petites centralités, mais on n'a pas pensé la mobilité – je ne parle pas de la mobilité dont on a parlé tout à l'heure, même pas de la mobilité transport en commun – des points de fixation, des points de condensation de la ville qui peuvent être divers et qui peuvent bouger. Les villes qui ne sont pas européennes, ça bouge tout le temps. Regardez les villes américaines ou les villes en voie de développement, les choses bougent

énormément. En ce qui nous concerne, nous ne connaissons pas cela. On est sur un autre modèle et je pense que le modèle Dunkerquois de développement, avec son industrie hors sol, son port totalement ouvert à l'international et pas du tout ouvert sur la ville, il faut que l'on y invente un mode de développement différent, d'autres modèles, que l'on ne soit pas sur les mêmes modèles de centralité et de citoyenneté.

Emmanuel Caille, rédacteur en chef d'A

Merci. Philippe Nouveau, je vous cède la parole.

Philippe Nouveau, Président de l'Agence d'urbanisme de Dunkerque

Tout d'abord, je voudrais dire que l'université est effectivement la meilleure chose qui soit arrivée à Dunkerque depuis 15 ans, et je tiens à saluer Marion Segaud, Peggy Hellequin et vous-même. Pour nous à Dunkerque, cela a été extrêmement important que l'arrivée de l'université. Une de mes regrets actuellement, c'est qu'il y a eu un très grand enthousiasme pour demander l'université et pour accompagner son démarrage mais après, comme toutes les bonnes choses, c'est un peu retomber. Mais j'espère que l'on va retrouver ce lien entre l'université et la ville.

Je vous remercie pour cette recherche qui est fort intéressante et qui, je crois, doit nous aider à mieux poursuivre le projet. Car, et c'est la première chose que je voulais vous dire, ce projet, même si c'est démarré depuis 15 ans, nous n'en sommes qu'au début. Il va durer sur au moins encore 15 ans et peut-être même plus. C'est un projet sur un temps très long.

Simplement, je voudrais insister sur trois aspects que vous évoquez dans votre synthèse :

Premièrement, remettre la question du temps au cœur de la réflexion

Deuxièmement, et cela a été déjà évoqué tout à l'heure, ce projet Neptune s'est fondé et a tiré sa légitimité d'un projet de société plus que d'un projet urbain.

Troisièmement, l'habitant et l'usager sont ou devraient être autant acteurs de l'histoire du projet urbain au même titre, mais certainement dans des modalités différentes, que les acteurs décideurs politiques, architectes, urbanistes, entrepreneurs.

Le temps tout d'abord.

Pour une opération aussi importante, qui s'étale sur une trentaine d'années au moins, la question du temps est évidemment essentielle. Le contexte économique, les pratiques sociales, les comportements évoluent. Les horizons d'attente des décideurs et la réception par les habitants changent également.

Déjà aujourd'hui, le vécu du Pôle Marine - ce fameux centre commercial - par des jeunes ou par des retraités n'est pas du tout le même. Il suffit de voir le flot continu de jeunes qui traversent la rue des Fusillés marins, le samedi ou le dimanche, pour venir voir un film, ou acheter un disque chez Virgin au pôle Marine. Pour eux, la traversée de cette rue n'est absolument pas un obstacle infranchissable.

Cela dit, ce pôle doit être amélioré. D'autres activités vont lui être accolés et je pense que là aussi, ça va bouger.

Il en va de même pour les places qui évoluent elles aussi, en particulier la Place du (**Main ?**) qui relie le centre ville et le port, et qui n'est pas terminée. La plaisance se développe, ce qui était impensable il y a 15 ou 20 ans. Et les places et les bassins s'animent progressivement, même s'il reste beaucoup à faire. Rodgers aimait dire « *le bassin du commerce* (le plus vieux bassin de Dunkerque) *sera la place centrale de Dunkerque* ». Alors évidemment, c'était un peu provocateur car je ne pense pas que l'on va marcher sur le bassin, mais c'est un peu vrai - et il

faut le temps que ça vienne - que beaucoup de gens ont plaisir à faire le tour de ce bassin et que c'est devenu un lieu d'attrait.

C'est pour cela que je préfère que l'on parle d'un semi succès de la première phase plutôt que d'un semi échec, parce que notre volonté demeure intacte de poursuivre le renforcement et l'embellissement du centre d'agglomération, en tenant compte autant que possible des réussites et des erreurs passées. Je pense qu'il sera intéressant et utile de refaire la même recherche tous les cinq ou six ans pour voir justement comment la réception d'opérations évolue.

Deuxième point qui me paraît très important, ce n'est pas le projet urbain tout seul qui produit la ville mais un projet de société dont l'une des expressions est le projet d'agglomération. Ce projet d'agglomération concerne à la fois la diversité (**??? économique ?**), les coopérations transfrontalières internationales, la maîtrise de l'environnement industriel, le développement universitaire et culturel, la lutte contre les exclusions, l'amélioration de l'habitat existant, la réhabilitation (???) et la conduite de nouveaux projets dont celui-ci. Ce pour dire que c'est très vaste et que c'est toute une politique municipale qui est en cause, ce n'est pas simplement une opération.

Un premier projet d'agglomération a été approuvé à Dunkerque en 1991, un second en 2000, et le troisième est actuellement en cours de discussion. L'élaboration de ces projets associe un très grand nombre de partenaires publics ou privés, ce qui leur confère une certaine légitimité. Je vais prendre deux exemples. La mixité urbaine dont vous parliez mais la mixité sociale également sont des objectifs clairement affichés. La question pour nous est de savoir comment le faire de manière intelligente mais certainement pas d'y renoncer.

Cela s'est fait de manière intelligente lors de la rénovation du quartier le plus dégradé de Dunkerque, le quartier de la Vielle. Cela se fait actuellement dans l'opération Neptune mais c'est plus difficile.

La volonté de donner plus de confort aux piétons et de meilleures conditions de circulation aux bus et aux vélos a mis du temps à s'installer à Dunkerque ; elle est maintenant clairement affichée dans le plan de déplacement urbain. Là aussi, la question, c'est comment la mettre en pratique, mais ce n'est certainement pas de remettre des voitures sur la place centrale.

Dernier point et non le moindre, les habitants devraient être acteurs de l'histoire du projet urbain. C'est une question essentielle, mais les réponses qui lui sont apportées ne sont jamais totalement satisfaisantes.

Le réseau associatif est très développé à Dunkerque. La ville et la communauté urbaine ont mis en place toute une série de lieux d'expression et d'instances de (**concertation ?**) : des mairies de quartier, des conseils communaux, des maisons de quartier, des ateliers de travail urbains qui existent toujours, des ateliers de vie de quartier, un conseil de développement durable. Cela fait beaucoup de choses mais cela ne veut pas dire forcément que tout fonctionne très bien.

Cela a bien fonctionné. Pourtant, pour la rénovation du carré de la Vieille, où l'association des habitants, la maison de quartier et l'atelier de travail urbain ont suivi l'opération de bout en bout, je reconnais que c'est plus difficile dans une nouvelle opération comme Neptune où les futurs habitants ne sont pas encore connus. Mais cela se met en place avec la création d'une maison de quartier, sur le nouveau quartier, et le conseil communal de Dunkerque centre ainsi que le conseil de développement durable suivent cette opération phare avec attention.

Ceci est un éclairage d'un ancien élu de Dunkerque. Pour ma part, je crois effectivement que la volonté politique de Michel Delebarre a fait beaucoup bouger les choses. Je suis très attentif à ce que vous avez dit mais j'espère que nous progresserons, et je crois que nous réussirons à faire une ville sinon européenne du moins agréable à vivre.

Je vous remercie.

Emmanuel Caille, rédacteur en chef d'A

Merci beaucoup. Y a-t-il des questions dans la salle.

Jean Blaise Picheral, Communauté Urbaine de Dunkerque

Je voudrais revenir (**sur une question ?**) posée par Yves Sauvage sur le partenariat public/privé, comment on avance, ... parce que la deuxième phase de l'opération Neptune qui est en cours et dont Philippe Nouveau parlait, qui est un programme de 800 à 1000 logements dans la partie nord du site des chantiers navals, a été montée avec une expérimentation, à ma connaissance, un peu unique, à savoir qu'au lieu de dire « on refait le plan masse », qu'il soit pensé comme Echirolles ou comme ailleurs, ... Et puis, on va voir venir - l'idée ayant été de faire un partenariat public/privé – des équipes un peu spéciales, à savoir un partenariat public/privé sous contrôle public. J'ajoute exprès « sous contrôle public » mais je vais m'expliquer. Il y a eu une consultation de promoteurs publics et privés associée en leur demandant de s'associer sur un programme, dont on avait mesuré la faisabilité dans les 4/5 ans en terme de marché, politiquement validé sur 40 % de logements sociaux et 60 % d'accession et puis une diversification. Tout cela étant validé par les études de marché et par le politique évidemment. Les groupements de promoteurs publics (société d'HLM, etc) et privés se faisaient sur trois critères :

- 1) proposition de charges foncières
- 2) coût de construction
- 3) taux de rémunération de l'opération pour eux.

Donc de demander la transparence de ces trois élément-là.

Ils disaient dans le cahier des charges, 1) orientation, développement durable de ce quartier-là, en expliquant un petit peu, 2) le groupement retenu établira avec la collectivité publique (l'intercommunal) le cahier des charges d'une consultation d'architectes payée et organisée conjointement mais organisée officiellement par le groupement de promoteurs. Avec une contrainte à ce moment-là du coût de construction puisque la négociation ... Et il y avait un bordereau très détaillé dans le cahier des charges de consultation des groupements sur les prix (prix de géomètres, ...).

C'était donc l'idée d'un affichage préalable et ensuite un concours d'architecture et d'urbanisme sur la base d'architectes et d'urbanistes choisis en commun entre le groupement de promoteurs choisis et la collectivité et un jury avec le dernier mot au président de la communauté urbaine et non pas au groupement de promoteurs. Mais en fait, concours privé.

Cela a donné un projet où il y a à la fois un plan masse et une première tranche de 200 logements (gagnée par Nicolas Michelin).

Par rapport à ce que j'ai dit avant, je pense que l'on s'est trompé. Même si j'aime bien ce que fait Nicolas Michelin en général, je pense que l'on s'est trompé sur le choix du projet par rapport à la question de la centralité que j'évoquais tout à l'heure. C'est-à-dire que l'on a un projet qui est dessiné à l'européenne alors que l'on avait un projet belge, qui était complètement nouveau, posant de nouvelles questions sur la durabilité des quartiers, sur ce concept de centralité, sur le

concept de citoyenneté, totalement différent. Il a trop fait peur ; il ne pouvait pas passer. Donc, on a eu le moindre mal mais quelque part, je pense que là, il y a une question.

Ce qui m'intéresse dans ce processus-là, c'est qu'il y a eu tout le temps, d'un bout à l'autre, le contrôle du public et que l'on a pu jouer ensuite sur le coût « charges sociales » et sur le coût de construction en décidant oui ou non si la collectivité mettait plus d'argent dans l'opération, parce qu'elle veut ça mais dans un affichage très clair. D'ailleurs, il y a deux groupements qui avaient répondu : il y en a un dans lequel il y avait Bouygues qui s'est moqué de nous car ils ont parlé de 4,5 % de taux de rémunération de l'opération ; il n'y a pas un banquier qui prête à moins de 8 % ! Il nous prenait pour des rigolos. Il a donc été écarté. L'autre groupement était mené par Nexity en jouant la transparence.

Je trouve que cette idée du contrôle public sur le partenariat public/privé posé d'emblée est intéressante par rapport à d'autres expériences qui ont eu lieu.

Pour terminer, dans le concours d'architecture et d'urbanisme, les architectes ... On a fait le cahier des charges pendant trois mois à peu près. J'ai participé à cette partie-là pour intégrer la question de développement durable, etc, mais en plus du règlement de concours, qui était ouvert, il y avait 20 pages d'interviews de Michel Delebarre sur sa vision de ville. C'est-à-dire qu'en fait, il y avait le discours politique du projet urbain comme élément de programme porté par les promoteurs et par la collectivité locale.

Je voulais donner cette piste-là parce que je trouve que ça résonnait bien par rapport à ce que disait Yves Sauvage et la discussion de tout à l'heure.

Emmanuel Caille, rédacteur en chef d'A

Peggy Hellequin, vous voulez ajouter un dernier mot ?

Peggy Hellequin, Maître de conférence en géographie, IMN, Institut du Littoral

Je veux juste répondre à Philippe Nouveau puisqu'il donnait sa réaction sur notre texte. On hésitait entre demi échec et semi réussite.

Ce qui est clair, c'est que sur les trois figures que nous avons sélectionnées par rapport aux intentionnalités, on considère que nous avons un petit peu échoué. Mais il y a un autre élément qui est apparu dans les entretiens mais que l'on a assez peu étudié, et qui porte vers la réussite et que j'ai appelé un effet inattendu, c'est deux choses qui ont été repérées par les habitants. C'est d'une part la beauté de l'espace, mais c'est à travailler sur l'esthétique (je ne suis pas certaine d'en être capable d'ailleurs). Et c'est d'autre part l'image de mouvement de la ville. Et ceci a été très net dans les entretiens. Quelqu'un disait d'ailleurs « je n'aurais pas compris qu'ils ne le fassent pas ». Alors « j'aime pas » ou « j'aime bien » « je ne trouve pas cela très beau » « le pôle Marine, c'est un peu raté ; il est trop loin », « mais il fallait le faire ».

Il y a vraiment ces deux images associées au projet qui, dans le bilan, doivent compter aussi, à savoir la beauté spatiale et l'image du mouvement. A un an des élections, ça peut être intéressant pour le maire.

Je pense, par rapport à d'autres travaux, que ces deux éléments de beauté et de mouvement permettent un réattachement à la ville. Mais là, c'est une hypothèse qui est peut-être un petit peu différente de ce Jérôme montrait.

Emmanuel Caille, rédacteur en chef d'A

Merci à tous ceux qui sont venus. Cette matinée s'achève. Je vous propose de nous retrouver tout à l'heure.

Ariella Masboungi

Nous allons essayer d'avoir un après-midi extrêmement dense.

Je vais tout d'abord faire une petite présentation de cet après-midi qui va tourner autour de la ville et de la mobilité. Etrangement dans ce thème, la route est absente puisque nous allons surtout parler du tramway, des gares et des chemins de fer. Mais la route est toujours derrière tous ces sujets puisqu'il s'agit de proposer des alternatives à l'automobile, mais il n'y a aucune recherche qui porte particulièrement sur les interactions - en tout cas dans ce cadre - sur les interactions entre la route et la ville.

La question de la mobilité de la ville est une question très ancienne puisque beaucoup de théoriciens se la sont déjà posée depuis le 19^{ème} siècle. La plupart des utopies urbaines sont fondées sur cette question, et même si on remonte très loin dans l'histoire, Léonard de Vinci avait déjà imaginé des routes superposées pour mieux utiliser la ville. Cette réflexion sur l'articulation entre le transport et la ville est donc très ancienne. Et pourtant, cette question éternelle est très essentielle à la manière de structurer l'espace urbain, au confort des usagers, et est très souvent mal prise en compte dans les projets d'urbanisme des villes.

Alors pour être dans le sujet des temporalités qui est très cher à Yannis Tsionis, puisque vous avez cet ouvrage qui fait la synthèse de ce programme sur ce thème, il y a peut-être des différences de temporalité entre les acteurs qui interviennent sur les mobilités d'une part et les villes d'autre part.

Je vous propose de commencer avec le tramway ; le tramway étant sans doute ce qui fonctionne le mieux parce que peut-être qu'il y a là une plus grande unicité de partenaires, que très souvent le tramway est au service d'un projet urbain. Une des questions que nous pourrions nous poser, c'est comment la mobilité et la ville peuvent se servir mutuellement ou se desservir.

Sans aller plus loin dans l'introduction, je vais céder la parole à nos intervenants.

La première séquence étant centrée sur la question du tramway, elle sera présentée par Bernard Lamizet qui est chercheur, qui est professeur des sciences de l'information et de la communication à l'Institut d'Etudes Politiques de Lyon, et qui a mené cette recherche avec ses collègues qu'il nous présentera, notamment en s'appuyant sur les exemples de Lyon et de Strasbourg.

Réagiront ensuite justement les témoins qui ont été, d'une part, associés à cette recherche et qui, d'autre part, travaillent sur ces territoires, à savoir François Bregnac qui est architecte urbaniste, qui est Directeur adjoint de l'Agence d'Urbanisme de l'agglomération lyonnaise, très impliquée sur la question du tram et de l'ensemble des mobilités sur Lyon, et Michel Messelis qui est depuis très longtemps en charge de la question des transports et de l'urbanisme à l'Agence d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise. Il a beaucoup travaillé également sur les relations transfrontalières et il est à l'initiative d'un grand nombre de débats et de projets sur la relation entre la mobilité et la ville.

Bernard Lamizet, je vous cède la parole.

➤ Tram et trame temporelle de l'urbain

Bernard Lamizet, Professeur de Sciences de l'information et de la communication à l'IEP de Lyon

Je voudrais d'abord préciser que cette recherche a été menée par deux équipes qui ont été associées depuis le début, à savoir le Laboratoire d'Analyse des Formes qui appartient à l'Ecole d'Architecture de Lyon et en particulier François Tran, et une équipe qui s'appelait Médias et Identité, qui appartenait à l'Institut d'Etudes Politiques de Lyon et qui maintenant a fusionné avec d'autres équipes dans une équipe plus large en sciences de l'information et de la communication à Lyon et en particulier Jean-Michel (**Rampeau ?**)

Notre souci a été d'aborder la question des échelles et des temporalités, non pas d'un point de vue fonctionnel, non pas d'un point de vue organique mais du point de vue de la signification que représente, pour l'espace urbain, la question des échelles et la question des temps. Sachant que pour nous, cette problématique de la signification faisait se rejoindre deux domaines (deux champs) que l'on a essayés d'articuler sans arrêt l'un à l'autre, tout au long de cette recherche – c'est d'ailleurs un peu le résultat de cela que l'on vous donne aujourd'hui. D'un côté, une sémiotique de l'espace : qu'est-ce que l'espace veut dire ? Qu'est-ce que les pratiques de l'espace peuvent signifier ? Qu'est-ce que l'aménagement de l'espace peut signifier, et en particulier dans le champ de la ville ? Et de l'autre côté, la politique de la ville dans la mesure où pour nous, l'un des points de départ, l'une des hypothèses sur lesquelles nous partions, c'était que, par définition, l'aménagement urbain c'est du politique, et que l'une des dimensions essentielles justement de la politique urbaine - je n'aime pas trop dire politique de la ville parce que c'est devenu un nom collé politique-de-la-ville - l'un des aspects importants de la politique urbaine, c'est justement de faire cette triple articulation entre échelles et temporalités, sachant que les échelles, c'est une façon de penser l'espace, et que la temporalité, c'est une façon de penser le temps évidemment.

Et quand je parle de triple articulation, ce que l'on a voulu faire apparaître c'est, d'une part, une articulation entre temps court et temps long, qui est quelque chose que l'on est allé chercher dans le travail de (**Braudel**). Pour nous l'articulation temps court/temps long de l'espace urbain, c'est le fait que d'un côté, le tramway s'inscrit dans du temps court - le tramway a commencé à fonctionner il y a quelques années seulement - il permet de donner une dimension particulière au déplacement dans la ville ; ça c'est le temps court qui est le temps du politique, qui est le temps du mandat, qui est le temps de la décision. Et puis, on s'aperçoit quand on regarde un petit peu l'histoire - je prends l'exemple de Lyon - que finalement, le parcours du tramway, le réseau du tram, il emprunte des parcours, des réseaux, des voies qui étaient déjà des voies de circulation dans du temps très long. Quand on parle ici de temps long, on parle de quatre/cinq siècles, dans la mesure où par exemple, sans remonter jusqu'à cinq siècles mais en remontant jusqu'au 18^{ème} siècle, on s'aperçoit que la configuration du site de Perrache, qui est le terminus actuel du tramway, est déjà celle qu'elle est aujourd'hui.

Donc, cette première articulation temps court/temps long permet de donner une première approche à la question des temporalités urbaines. Et à partir de là, on peut peut-être esquisser une première définition de ce que c'est que la temporalité urbaine : c'est finalement la conjugaison des échelles. La temporalité urbaine, c'est la façon dont dans les différents temps de la ville s'articulent ensemble une échelle proprement urbaine et une échelle métropolitaine, une échelle individuelle de la ville, les usages singuliers de la ville et une échelle collective de la ville ; la

façon dont l'espace urbain projette finalement des projets de société sur la représentation et la configuration des déplacements.

En disant cela, j'en arrive à une deuxième articulation de la temporalité urbaine, autour justement du transport, qui est l'articulation entre le singulier et le collectif qui définit le concept de médiation.

Le singulier, c'est l'habitant de la ville. Le temps singulier de la ville, c'est le temps de l'habiter, le temps de l'appropriation d'un espace par un sujet singulier. Et par conséquent, ce sujet singulier va s'approprier l'espace urbain dans ses déplacements quotidiens, dans ses parcours quotidiens, et il va rencontrer à un certain moment une autre structuration de la temporalité qui est celle du transport collectif qui va lui imposer des modes de déplacement, qui va lui imposer des parcours et qui, par conséquent, va articuler à son temps singulier de l'espace un temps collectif de l'espace.

Et puis, à cette articulation temps singulier/temps collectif, je voudrais ajouter une autre articulation : d'un côté, le temps du politique qui est le temps des pouvoirs, le temps de la planification, le temps du projet urbain, et de l'autre côté, ce temps de l'usage, ce temps de la mise en œuvre de la planification urbaine qui, elle, appartient au temps court.

Et puis, troisième médiation, un peu plus compliquée et sur laquelle on a un peu travaillé, ... On a eu un travail très intéressant de confrontation entre des disciplines différentes, des cultures scientifiques différentes, et notre problème à nous, en sciences de l'information et de la communication, c'est le problème du sens, c'est le problème de la signification. Et l'articulation que l'on a essayée d'introduire dans l'analyse de cette temporalité urbaine, construite autour du tramway, c'est une articulation sur trois étages, trois instances différentes, dans lesquelles on passe son temps à circuler, à se promener, à parcourir. D'un côté, il y a le réel, et l'instance du réel, c'est l'instance de la contrainte. Ce matin, à propos d'Echirolles, Yves Sauvage a eu une formule qui selon moi illustre complètement cette notion de réel, quand il a dit : « *une des temporalités, c'est le savoir attendre* ». C'est cela le réel. C'est le réel de la temporalité, c'est le temps auquel on ne peut rien faire, qu'il faut bien subir. C'est le temps qui ne dépend pas de nous, qui est parmi les structures imposées à l'aménagement urbain. « *Savoir attendre* », c'est finalement savoir se soumettre aux aléas du réel, aux aléas de ce qui ne dépend pas de nous. Et en particulier - puisque là on parle d'institution, on parle de mise en œuvre de pouvoir - dans le réel, il y a entre autres le réel financier.

Et puis à côté de cette instance du réel, il y a une deuxième instance qui est celle de l'imaginaire, celle de l'utopie, celle du projet dans sa dimension justement libérée des contraintes du réel. Et une des choses qui apparaît bien quand on travaille sur les déplacements, c'est qu'au moment où on conçoit un mode de déplacement dans l'espace urbain, on s'aperçoit que, finalement, on est autant confronté à l'imaginaire des espaces, j'allais presque dire au fantasme qui tourne autour des espaces, qu'à la réalité de ce qu'ils sont dans notre pratique. Et l'un des aspects importants de la configuration de la mise en œuvre d'un réseau de tramway, c'est aussi de négocier avec cet imaginaire de l'espace de la ville où certains lieux semblent définitivement écartés de l'espace urbain, tout simplement parce qu'ils sont porteurs de fantasmes, d'images, d'a priori, de préjugés qui font que ces espaces-là sont relégués en dehors de l'espace urbain. Et l'un des enjeux du réseau de tramway est encore, pour Lyon par exemple, de faire sauter le verrou du Sud, le verrou de Perrache qui est un verrou qui est d'autant plus fort qu'il est en grande partie imaginaire.

Et puis, il y a une troisième instance qui est celle sur laquelle on peut agir, qui est l'instance du symbolique, des représentations. Je ferais trois champs du côté du symbolique : il y a un premier champ qui est la dimension proprement politique - il en a été question ce matin déjà et on va en reparler - c'est la question du débat public, la question de ce que représente un projet comme le tramway par exemple, pour l'espace politique, pour la culture politique dans une ville comme Lyon, sachant qu'à Lyon l'un des enjeux de la question du tramway, c'était justement le choix tramway/métro, dans la mesure où derrière le choix tramway/métro, il y avait tout un ensemble de représentations politiques qui accompagnaient évidemment cette alternative.

La deuxième temporalité du symbolique, c'est celle des médias et de l'information. C'est vrai que c'est une figure qui n'est pas toujours forcément habituelle dans les débats sur l'urbanisme, mais je voudrais quand même rappeler que cette figure des médias est un acteur essentiel des espaces urbains, à la fois parce que les médias vont scander le temps de l'aménagement, ils produisent une information quotidienne, ils produisent un point de vue quotidien sur l'aménagement urbain. Et par conséquent, ils produisent les images, ils produisent les représentations, ils produisent les mots. Et en même temps, le temps des médias, c'est le temps d'une évaluation politique, le temps d'une critique politique des aménagements. Et c'est là qu'en ce sens, les médias vont rejoindre la question du débat public en proposant justement les instruments de l'évaluation, les critères de l'évaluation, y compris, parce qu'encore une fois il y a des circulations incessantes entre symbolique réel et imaginaire, quand ces critères d'évaluation sont des critères imaginaires.

Troisième domaine du symbolique, dont il faut évidemment se souvenir, c'est le champ des représentations de l'urbanisme, le champ des représentations à la fois du projet urbain et de ce que l'on pourrait appeler l'intelligibilité du fait urbain - c'est là qu'intervient ce que l'on peut appeler une sémiotique urbaine, une sémiotique de la ville - qui donne à la fois des codes et des clés d'interprétation du fait urbain : qu'est-ce qu'implique un déplacement ? Qu'est-ce qu'implique un parcours ? Si le tramway passe le long du Rhône, ce n'est pas un hasard, ce n'est pas complètement neutre. La première ligne du tramway s'arrêtait à Perrache. Et encore une fois, qu'est-ce que ça signifie ? Et puis, au moment où on fait les choix des quartiers qui vont être desservis ou non desservis par une ligne de transport publique, on apporte avec soi un certain nombre de représentations des quartiers de la ville qu'il faut interpréter, qu'il faut analyser.

Et donc, la dimension symbolique de la temporalité, elle est importante parce qu'en particulier, elle va permettre de mieux comprendre comment le temps du parcours individuel dans la ville va rencontrer le temps du parcours collectif, comment le déplacement individuel va donner du sens au déplacement collectif et inversement.

Je voudrais juste conclure d'un mot en disant qu'il y a deux choses que je voudrais retenir de ce travail sur le chantier de tramway. La première chose, c'est l'importance de la décision politique dans l'aménagement urbain. Et la deuxième, c'est la façon dont cette décision politique accompagne des représentations sociales de l'habitation dans la ville.

Je vous remercie.

Ariella Masboungi

Je voudrais vous poser une question après l'intervention qui vient d'être faite. Pour ce qui me concerne, j'ai eu un peu de mal à rentrer dans votre définition des temporalités qui me semble être plus proche, selon moi, de la définition des échelles. Mais il est certain que c'est un parcours un peu complexe. Il serait donc intéressant que vous disiez comment vous associez temporalités et échelles, parce que j'ai eu beaucoup de mal en lisant le texte qui est dans votre ouvrage.

Bernard Lamizet, Professeur de Sciences de l'information et de la communication à l'IEP de Lyon

Je dirais que les échelles dans la ville, c'est les champs des pouvoirs, et que les temporalités, c'est la façon dont on peut articuler les champs des pouvoirs justement en temporalité individuelle. D'un mot, c'est ainsi que je définirais le rapport entre échelles et temporalités.

Ariella Masboungi

Très bien, je vais voir si François Brégnac le sent ainsi.

J'ai une autre question à poser car pour moi, pour parler des temporalités, le tram est un accélérateur de projet urbain, un grand accélérateur. On l'a vu un petit peu partout en France et pour Lyon, c'était particulièrement remarquable. Cela a également changé la manière dont les gens vivent l'agglomération, puisque les temps de transport sont raccourcis et ont rendu accessibles des lieux qui ne l'étaient pas. Ils les ont réintégrés dans l'urbain, en particulier les banlieues difficiles.

François Bregnac, Directeur général adjoint de l'Agence d'urbanisme de Lyon

Le cas du confluent justement montre bien... parce qu'à un moment donné, il y a eu une polémique, c'est-à-dire que soit il fallait prolonger le métro sur le confluent, soit mettre le tram. Justement, c'est très significatif à mon avis des deux logiques qui sont attachées au transport : il y avait les tenants du métro qui pensaient qu'il fallait terminer un premier réseau qui était largement engagé et construit avant d'envisager son extension par le tram. Et puis, il y avait les tenants qui pensaient qu'à bien moindre coût, en apportant le tram on apportait l'accessibilité, on apportait la condition indispensable pour l'investissement du projet.

Mais ça, c'est bon signe, c'est-à-dire que cela prouve que l'urbanisme et les transports ça percole.

Pour ce qui me concerne, je voudrais réagir, par rapport à ce projet de recherche, sur deux points. D'abord parler des temporalités. A mon avis, il y a une immense modestie que l'on doit avoir parce que l'on se situe vraiment sur une seule page du grand récit des villes. Donc, on a toujours tendance à globaliser tout mais tout ceci est complètement relatif par rapport au temps immense et immensément long de la ville.

Je voudrais donc faire une première remarque sur les temporalités en règle générale liées aux politiques publiques.

A mon avis, dans les années 60, on était dans un temps nié, et la table rase, l'édification en urgence des quartiers des années 60 le montre. On est, je pense, rentré dans un temps planifié avec la Loi d'orientation foncière de 67, et je pense que notre schéma mental est encore complètement structuré par la trilogie du long terme, du moyen terme et du court terme. Autrement dit du fait de dire des grandes orientations une vision à très long terme puis de programmer l'action à moyen terme et de l'engager à court terme. Les SDO, les POS, les ZAC.

Et puis, il y a une loi SRU qui renforce ceci alors que tout se passe autrement. A Lyon, on a commencé par faire le PLU et puis, on est en train de faire le SCOT, ce qui ne nous empêche pas du tout de faire des projets urbains ou d'inventer d'autres projets, ou même d'engager des réflexions sur l'aspect très singulier, très emblématique de l'agglomération.

Il me semble donc que l'on passe de cet héritage d'un système en poupées gigognes à une sorte de tectonique des plaques où il y a le territorial, le sociétal et la grande question des représentations. Ce sont donc plus des registres.

Et la question, c'est peut-être de mettre au diapason toutes ces temporalités qui sont hétérogènes, complexes et complètement désynchronisées. Je ne pense pas du tout qu'il faille rechercher encore la cohérence, rechercher des articulations entre les choses. Je pense que ce sont plus des registres. Il est naturel d'avoir une vision longue, il est naturel d'agir dans l'action. Est-ce qu'il y a forcément des liens entre ? Sans doute, mais des cohérences un peu systématiques, je ne pense pas.

Sur la question des temporalités également, je pense que l'on peut pointer le temps très long de l'histoire, le récit de la ville séculaire. Et le confluent, par définition, c'est le temps. S'il y a un site qui exprime mieux le temps, je pense que c'est bien celui-ci parce que c'est un terrain de conquête sur les eaux, c'est un site complètement récalcitrant au projet, c'est un site qui engloutit les entreprises les plus titanesques : Séguin, Perrache, ... S'il y a un arrière-plan historique aussi profond, c'est bien, à mon avis, dans ce site-là. Avec des permanences, des récurrences, etc, sur les coupures. Et (**Gretter ?**) me semble-t-il a bien redit ce temps long.

L'autre temps très important, c'est le temps immédiat, et en particulier dans ce quartier qui est un quartier qui était hors la ville, qui était derrière les voûtes, qui était hors du temps. Et tout le projet qu'a pensé (**Gretter**), et tous ceux qui y ont contribué, a bien consisté justement à allier, dans ce temps projeté symbolique très puissant du projet, les habitants de ces quartiers qui vivaient une sorte d'exclusion, ou en tout cas d'enclavement.

Il y a aussi des temps techniques très importants qu'il faut prendre en considération. Pour l'urbaniste, le paysagiste, je pense que le temps de l'idée urbaine est à 25 ans ; le temps de l'aménageur à 10 ans, le temps du politique à 6 ans, encore qu'à Lyon il y a une maturité politique extrême qui fait que sur les grands projets, on peut, à l'échelle d'une génération, conduire des projets en toute intelligence.

Et puis il y a le temps des procédures, il y a des temps contraints et des temps de la médiation, de la concertation qui viennent s'ajouter. Plus le temps des représentations. A Lyon, on est en train d'engager une vraie réflexion « Lyon 2020 » sur justement les emblèmes de la métropole : qu'est-ce qui fait filiation depuis toujours et qu'est-ce qui fait projet ?

Donc tous ces temps finalement se cumulent. On est plutôt dans des rôles de chef d'orchestre sur ces questions-là.

Concernant le projet, il est intéressant de voir comment deux grandes équipes de concepteurs ont raisonné par rapport à cela.

(**Boygas, Meulot et Mosba**) étaient plus sur l'idée d'un grand projet qui était un peu monolithique et qui était fondé sur des préalables, à savoir : amener le métro, supprimer la grande coupure avec la presqu'île, autrement dit dans un grand projet puissant, dans un grand geste qui était décrié. Mais il n'empêche qu'il y a X exemples de grands projets qui sont comme cela des pièces urbaines très fortes.

Il y a eu un deuxième projet, avec l'équipe de (**Gretter et de Devinck**), qui misait sur une approche très différente, beaucoup plus progressive de l'aménagement, sur l'idée de ne pas résoudre toutes les questions globales avant de démarrer l'aménagement, sur l'idée qu'au lieu d'attendre le métro qui viendrait dans trente ans d'engager tout de suite le tramway comme préalable à l'enclavement.

Je m'arrête là. Simplement, pour montrer que par rapport à cette question des temporalités, le confluent en soi, et par les projets urbains qui sont une méthode, le projet urbain est une vraie méthode de gestion des temporalités, exprime des attitudes complètement différentes.

Ariella Masboungi

Peux-tu nous en dire plus sur le lien entre le tramway et l'aménagement à Lyon, parce que je crois qu'il y a une vraie synergie et une articulation entre les différentes méthodes de travail ? Des méthodes de coordination qui permettent justement de rendre compatibles les différents temps d'aménagement. Il me semble qu'il y a une forme en tout cas de cohérence entre ce qui est attendu de l'aménagement et ce qui est attendu du transport.

François Bregnac, Directeur général adjoint de l'Agence d'urbanisme de Lyon

Je ne suis pas un spécialiste mais si on raisonne « réseau de transport » dans une logique d'agglomération, il y a l'héritage d'une trame de métro qui est non achevée ; il y a un deuxième réseau de tram qui s'engage. Et puis, il y a l'idée d'inclure le ferroviaire comme élément important dans ce réseau ; le ferroviaire pour répondre à la desserte de la métropole.

Donc, du point de vue du réseau global, on est dans une situation qui est très très hybride.

Après, ce qui fait qu'il y a choix d'une ligne de métro ou du tram, enfin du mode, c'est justement le projet urbain qui décide de cela. Et l'idée qui a été portée par un peu toutes les villes françaises ces dix dernières années, c'est que le tram est un bras de levier. C'est un bras de levier considérable pour le projet parce que ça modifie l'espace public, ça apporte une valorisation quasi immédiate, en dehors du fait que c'est d'un coût deux à trois fois moins cher.

Ariella Masboungi

Et à Lyon, en particulier, qui a été la ville après Barcelone la plus dynamique sur la reconquête de son espace public, le tramway a joué un rôle tout à fait important. Pas seulement le tramway d'ailleurs, le métro aussi. Il me semble que cela a été un accélérateur considérable des projets.

François Bregnac, Directeur général adjoint de l'Agence d'urbanisme de Lyon

Il y a une ligne qui est déjà en secteur dense, elle n'ajoute donc rien. L'autre ligne, par contre, elle va chercher les universités dans la périphérie ou les quartiers sensibles. Donc celle-ci, effectivement, joue davantage un rôle.

Pour ce qui me concerne, je pense qu'il faut finir ce que l'on a commencé. Nous avons un métro qui est un vrai réseau largement engagé, et je pense qu'on aurait dû le finir, en tout cas dans certaines parties centrales, avant de passer à une autre strate de transport en commun. Enfin, il y a un mélange, il y a une illisibilité même de la desserte, même si par ailleurs on peut dire qu'elle est performante.

Ariella Masboungi

Merci. Y a-t-il une réaction rapide ?

Bernard Lamizet, Professeur de Sciences de l'information et de la communication à l'IEP de Lyon

J'ai une réaction rapide sur la question de l'accélérateur. Personnellement, je ne raisonnerai pas en terme d'accélération. Je pense que c'est un effet de réciprocity d'aller-retour. C'est-à-dire que le tram, peut-être, est un accélérateur du projet urbain, mais s'il y a le tram, c'est parce qu'à cet

endroit-là le projet urbain a déjà connu des accélérations. Selon moi, je pense que c'est l'œuf et la poule.

Ariella Masbounji

Peut-être que Strasbourg fera la différence, parce qu'à Bordeaux, c'était vraiment un accélérateur du projet urbain en particulier. (**Bilion ?**) avait eu une politique tellement ancienne de réaménagement urbain que peut-être cela a moins joué moins dans ce sens.

Michel Messelis, Agence d'urbanisme de Strasbourg

Peut-être qu'au cours de ce que je vais dire, je vais répondre à la question d'Ariella Masbounji à l'instant.

Je vais préciser et compléter un certain nombre de choses qui ont déjà été dites.

Je ne suis plus à l'Agence d'urbanisme depuis le 1^{er} janvier 2005. J'ai d'autres activités. Pour autant j'y suis resté très longtemps. Je n'ose pas dire combien, ce serait déjà une temporalité en soi. On va donc parler d'autre chose.

Avant de commencer, je voudrais dire qu'il y a une chose que je n'ai vue apparaître nulle part, et qui me paraît quelque chose de très important dans la réalité, dans ce qui se passe quand on est confronté aux choses qui évoluent, c'est la temporalité des équipes. Ces équipes se constituent, bien ou mal, se dissolvent, et elles existent généralement quand des projets émergent, se mettent en place. Et une fois qu'ils sont lancés, ces équipes souvent s'évaporent, se dispersent.

Je crois que c'est très important parce que l'on ne fait rien sans les hommes et je pense que vraiment, c'est un point à creuser parce que les carrières, en particulier de fonctionnaires de l'Etat, font qu'ils sont là très temporairement ; ils ont des obligations d'aller ailleurs.

La position que j'ai prise est un peu curieuse, parce que j'ai travaillé avec des gens - une équipe de recherche - qui regardaient ce que j'avais pendant 35 ans. C'est toujours très bizarre. Et en plus, ils m'ont demandé après, pour exposer aujourd'hui, de regarder ce qu'ils avaient fait eux en regardant ce que j'avais fait moi. Donc, on est sur un miroir double et je ne vous explique pas les déformations !

Voilà donc quels sont un peu les éléments de contexte, et je pense qu'il fallait les dire.

Je suis resté sur une partie des conclusions (**de l'équipe de recherche menée par Bernard Lamizet ?**) sur les instances majeures de la médiation politique de la métropole strasbourgeoise en l'occurrence, avec quatre instances, en me posant la question de savoir, depuis qu'ils avaient travaillé (2004/2005), ce qu'ils avaient pu prendre en compte, ce qui allait se passer, ce qui s'était passé, et en quoi cela avait une chance d'infirmier, de confirmer, d'enrichir, de nuancer, enfin bref, d'ajouter quelque chose à ce qui avait déjà été dit. Cela permet de dire au passage d'ailleurs que les réseaux sont encore et toujours en cours de constitution, et qu'un réseau de tram, voire de métro, c'est un cycle, et c'est un cycle dont on sait qu'il dure à peu près entre 25 et 30 ans. A peu près dans toutes les agglomérations, on est à mi-course. Ce matin, sur le projet Neptune, on était à mi-course. Je pense que c'est bien de regarder à mi-course ce que l'on a fait, et comment on l'a fait.

Puisqu'il s'agit de voir ce qui s'est passé depuis, on va regarder comment a bougé le réseau de tram.

En 2000, on a deux lignes et donc deux tracés, un point central de réseau. Ce point central de réseau, c'est quelque part la réduction du centre de l'agglomération. D'ailleurs l'image de ce centre - et c'est peut-être par hasard mais peut-être pas complètement - c'est une couverture circulaire de la place de correspondance de ces deux lignes de tram. Ce réseau est bien entendu une résonance du réseau premier, celui qui a disparu en 1960, mais je reviendrai sur cette date après.

En 2007, la configuration du réseau change notablement et on passe de quelque chose qui a un point central à quelque chose pour lequel il y a une maille, et cette maille est d'abord vraisemblablement sur le long terme. Là, on ne le sait pas aujourd'hui mais vraisemblablement que les choses commencent à se faire de cette manière. C'est vraisemblablement une reconfiguration du centre de l'agglomération, une extension. L'hypothèse, c'est que c'est probablement une mise à l'échelle d'un centre qui était là depuis très très longtemps, qui n'avait pas beaucoup évolué et qui, peut-être, va se mettre à évoluer. J'en voudrais presque pour preuve - mais là aussi c'est une hypothèse qu'il faudrait vérifier - c'est que cette configuration permet de faire une ligne de tram qui ne passe plus par le centre, avéré comme telle, le point central de toute éternité, et qui passe à côté. Quelque part, c'est peut-être bien une preuve qu'effectivement, il y a une reconfiguration de l'espace central Strasbourgeois.

Alors, cela confirmerait aussi un autre souhait ou une autre exigence de Pierre (**Fluma ?**). Quand on a fait le schéma directeur, l'Etat voulait que les grandes agglomérations puissent accueillir deux fois la population qu'elles avaient. Pierre **Fluma** a dit : « *puisque l'Etat le veut... l'Etat le veut* ». Pierre **Fluma** a ajouté : « *cette agglomération n'aura qu'un centre qui est celui qui existe aujourd'hui. Il n'y aura pas d'autre centre* ». C'était une exigence fondamentale. De là, est né le tramway et un certain nombre d'autres choses, et dans cette reconfiguration du centre, il y a probablement (**une prise de position ?**). C'est peut-être l'une des conséquences de cette première prise de position qui est donc effectivement bien politique. Cette prise de position politique, elle se fait, elle s'exprime sur Strasbourg, par rapport à l'Agence d'Urbanisme en 70. Vraisemblablement qu'elle a été prise avant.

Donc, de là où on en est, quels sont les événements principaux impartis pour le tram ? Et on va revenir sur les quatre instances de la médiation politique de la métropole.

La première, qui est peut-être la plus importante, en tout cas pour ce qui me concerne, c'est la constitution de l'espace métropolitain, sur deux modalités. La première modalité, c'est l'extension du réseau de tramway (renforcement et structuration de l'espace métropolitain). On peut y ajouter l'insertion de l'espace européen dans l'espace métropolitain, parce que le tram va y aller. Jusque-là, il n'y allait pas ; il y avait de multiples raisons à cela. Et cela montre aussi que le réseau de tram passe d'un statut où on le nie. On le fait, d'accord, mais on le fait pour faire un peu de projet urbain, pour faire plaisir à des tas de gens. C'est un passage de la non-existence au statut d'équipement incontournable. Il ne se fait plus rien sans qu'il y ait référence au tram, à son existence et à la desserte qu'il assure.

Les deux derniers équipements, à savoir la médiathèque et la Cité de la Musique, sont dans la maille à proximité du tram.

L'élargissement de l'aire d'influence directe du tram, c'est un peu normal quand il s'agit d'extension, quand il s'agit d'augmenter le réseau. Ce qui va se passer - et qui commence à mon avis à poser un certain nombre de problèmes en terme de métropole, de définition d'agglomération, on ne commence à plus très bien savoir de quoi on parle - c'est le tram à Kehl. Kehl (30 000 habitants), qui est en Allemagne, fait partie de l'agglomération strasbourgeoise. On

ne pouvait pas aller à Kehl tout de suite parce que quelques communes françaises de la communauté urbaine de Strasbourg n'auraient pas apprécié. Mais, c'est sans doute la prochaine extension significative en terme de constitution du territoire métropolitain qui va se faire. En 2012 ou 2015, on ne sait pas très bien, mais peu importe, cette date n'a pas à ce stade beaucoup d'importance.

Le tram/train Strasbourg/Bahr/(**Dorlisheim ?**), vous ne savez ni où se trouve **Dorlisheim**, ni où se trouve Bahr mais ça n'a pas d'importance. C'est à trente kilomètres à l'ouest.

Le tram/train, c'est un engin très bizarre parce que cela a la portée d'un train mais ça fonctionne comme un tram, et ça rentre en ville comme un tram. On a donc là une espèce de projection de l'urbain au sens strasbourgeois du terme, au sens de la ville dense vers l'extérieur. En terme de définition de l'agglomération et de la métropole, de la constitution de l'espace métropolitain, je pense que cela aura un rôle important dans quelques temps.

En ce qui concerne l'élaboration d'un pouvoir et d'une identité politique, le tram est de toute évidence le moteur de la réalisation de beaucoup de choses, et le moteur de l'élaboration de ce pouvoir. On peut y voir comme l'hypothèse vérificatrice, c'est vrai, que depuis 1997, c'est-à-dire trois ans après la mise en service de la première ligne de tram, la deuxième ligne de tram était décidée. La communauté urbaine de Strasbourg a un président qui n'est plus le maire de Strasbourg. C'est son premier adjoint, mais ce n'est plus le maire. Cet attelage a été reconduit au changement de municipalité. Et d'un attelage, on est passé à la trentaine. Mais ça, c'est de l'humour local !

Donc, cette institution est pérenne. Ce qui montre bien que la communauté urbaine finit par avoir une existence en tant que telle et n'est plus, quelque part, quelque chose qui est une dilatation de Strasbourg.

Dans le même ordre d'idée, mais d'une manière plus revendicative, c'est la revendication strasbourgeoise du partage des charges de centralité, parce qu'il n'y a pas de raison finalement que la ville de Strasbourg paye la culture de toute l'agglomération.

Je ne vais pas aller beaucoup plus loin que cela. Simplement, je veux ajouter une chose.

Quand on parle du tram/train, quand on parle d'un certain nombre d'autres choses – et j'ai cité les principales - on est très clairement dans une dynamique de réseaux, dans une dynamique d'exploitants de réseaux qui pressentent qu'il peut y avoir un marché qui pourrait les intéresser, qui pressentent que les conditions sont peut-être bonnes pour lancer des projets. Et donc, on part sur des dynamiques de réseaux qui se font de manière un peu autonome, on part sur des dynamiques institutionnelles. Et les dynamiques institutionnelles, en l'occurrence, sont des résistances institutionnelles. On a une résistance très forte à l'extension, institutionnelle ou pas, de la sphère strasbourgeoise. Les gens de la campagne parlent de « l'arrogance strasbourgeoise » ; cela dépend un peu des maires mais enfin... Et donc, les dynamismes des réseaux ... En plus, c'est simple, c'est facile, ça va de soi quelque part, on répond à des questions que tout le monde se pose et on n'a pas besoin de faire de projet. Et donc, on risque à la sortie d'avoir une métropole comme résultat. La résistance institutionnelle, si elle arrive à être battue ou à être amodiée, va donner une métropole par projet. Et je pense que l'équilibre entre ces deux choses va être très difficile à gouverner dans la phase actuelle. On n'a pas d'instance politique qui permette de le faire. Et à ce titre, le SCOT n'est pas un projet.

Je m'arrête là mais il y aurait d'autres choses à dire.

Ariella Masboungi

Il y a beaucoup de non-dits dans ton intervention et de sous-entendus qui ne sont pas forcément clairs pour tout le monde. En tout cas, j'ai cru comprendre que tel que les dispositifs sont imaginés, le tram peut être un instrument de dynamisation et d'organisation d'une agglomération, notamment si on y adjoint le tram/train. On pourrait imaginer que le tram qui, pour l'instant, est un instrument très urbain pourrait devenir un outil d'organisation du grand territoire, en l'articulant avec des parkings, des rabattements pour permettre à une métropole de vivre de façon moins soumise à la voiture qu'elle ne l'était. Mais cela se heurte à des logiques de territoire, à des logiques décisionnelles. C'est bien ce que j'ai compris ?

Michel Messelis, Agence d'urbanisme de Strasbourg

Oui, tout à fait.

Ariella Masboungi

Alors que l'instrument pourrait nous permettre d'aller beaucoup plus loin dans un rôle de desserte de l'agglomération, voire de la métropole.

Michel Messelis, Agence d'urbanisme de Strasbourg

L'instrument, c'est un potentiel. Tous les réseaux de transport sont des potentiels. Pour l'instant, ces potentiels sont valorisés par leurs exploitants, qui les exploitent selon leur propre logique et qui les développent selon leur propre logique, ce que l'on ne pourrait pas leur reprocher. Cette logique apparaît assez agressive et apparaît comme une agression du territoire central sur le territoire périphérique.

Ariella Masboungi

Alors qu'il s'agit de le desservir.

Michel Messelis, Agence d'urbanisme de Strasbourg

Alors qu'il s'agit de le desservir, bien sûr, parce que l'on fonctionne complètement dans le champ des représentations. La périphérie se représente le centre comme la chose pas recommandable quelque part. Si tous les gens qui sont partis de Strasbourg sont en périphérie, c'est qu'il y avait quelque chose qui ne fonctionnait pas.

Et donc, on risque, avec cet outil du tram/train, l'extension du réseau de tram, d'autres choses encore comme d'aller à l'encontre de l'ouverture d'une possibilité de négociation entre la périphérie et le centre. Je pense que c'est l'un des problèmes qui est posé actuellement, et c'est un problème qui ne peut être pris en charge - et je vais revenir sur ce que Bernard Lamizet disait - que par un politique - un ou plusieurs car le problème n'est pas l'unicité, le problème c'est politique. Il n'y a que le politique qui peut le prendre en charge. Or pour l'instant, ça n'est pas pris en charge ; ça viendra peut-être, le pire n'est jamais sûr.

Ariella Masboungi

Je vous propose de poser des questions. Il y a beaucoup de sujets qui vous ont été livrés et il serait intéressant qu'il y ait quelques réflexions.

Yannis, est-ce que tu te reconnais dans cette définition des temporalités telle qu'elle a été donnée par Bernard Lamizet par exemple, ou alors est-ce que tu veux réagir sur la manière assez contrastée dont a été présentée la temporalité ?

Yannis Tsiomis, architecte professeur

C'est une des définitions de la temporalité. Justement, ce dont on se rend compte, c'est qu'il n'y a pas une définition, mais il y a des définitions des temporalités. D'ailleurs, toutes les recherches le montrent bien.

(Alors, on dit que le tram est un outil, une machine de transport qui agit de telle manière à Strasbourg et de telle autre manière à Lyon. Ce que je voudrais comprendre, c'est que quand on disait par exemple à Strasbourg, il y a plusieurs années, que le projet du tram allait susciter des projets urbains et que par ailleurs, on disait que c'étaient des projets urbains qui pouvaient générer la ligne du tram, il y a là une inversion, un va-et-vient. Deuxièmement, c'est comment et où situer la différence entre Lyon et Strasbourg ?) A Lyon, le rôle du tramway par rapport à Strasbourg est tout à fait différent.

Michel Messelis, Agence d'urbanisme de Strasbourg

Je vais vous dire ce que j'en pense et François Brégnac complétera, ou dira autre chose peut-être. On n'est pas du tout dans la même configuration. A Strasbourg, le tram c'est le nouveau réseau, c'est celui à qui on donne la mission, plus ou moins explicitement, de réorganiser cette agglomération, de la re-vertébrer. C'est-à-dire qu'on part d'une situation automobile, dont la caractéristique essentielle c'est qu'elle est à peu près isotrope, pour arriver à quelque chose qui est plus dans l'image des villes européennes qui sont des milieux polarisés.

A Lyon, on a déjà le métro qui est le réseau maître, le réseau principal. Le réseau de tramway vient s'y ajouter et il paraît, vu de loin et vu de Strasbourg en tout cas, comme étant, au moins en partie mais ce n'est jamais complètement ça, un réseau d'accompagnement, un réseau servant l'autre. Et donc, on n'est pas du tout dans la même configuration. Le projet urbain sur Lyon s'est porté d'abord, je pense, sur le métro. Que le confluent génère ensuite une extension d'un réseau de tramway, on est effectivement dans une logique de planification. Alors qu'à Strasbourg, le tram est né d'une planification. Sa réalisation est un rattrapage permanent d'un état qui n'était plus satisfaisant. Et pour la première fois avec l'extension qui va s'inaugurer à la fin de cette année, on va avoir quelque chose qui va être un peu similaire à Lyon mais pas tout à fait : le tram va aller chercher les institutions européennes, qui sont par ailleurs un élément du projet strasbourgeois, mais un élément implicite du projet strasbourgeois - il n'y a jamais rien eu d'écrit là-dessus - et derrière, il y a tout un développement de la restructuration d'un faubourg. Là, il y a aussi une conjonction tram/projet, et dans le sens projet vers le tram. Alors qu'ailleurs pour le reste, on était dans du rattrapage et donc, le tram permettait de remettre en forme quelque chose qui existait déjà.

François Bregnac, Directeur général adjoint de l'Agence d'urbanisme de Lyon

C'est assez juste. Je pense qu'à Lyon, le tramway n'est pas un mode neuf. Il y avait le tram, ensuite les trolleybus, après le métro, et ensuite le tram. Par contre, ce dont je suis sûr c'est que Lyon a bénéficié... En 97, c'est l'année où on décide de faire le tram. Alors, c'est vrai qu'il y avait une culture politique très forte, notamment socialiste, sur cette question du tramway. Mais on bénéficie de l'image de la « tram-mania », de l'image considérable que pouvait apporter le tramway aux villes et à l'urbanisme des villes. Et Lyon en a bénéficié en tout cas, j'en suis sûr. C'était un élément déterminant.

Bernard Lamizet, Professeur de Sciences de l'information et de la communication à l'IEP de Lyon

Il me semble que ce qui apparaît dans ce débat, c'est justement que les représentations, à un certain moment dans le politique, sont indépendantes des usages et des réalités. Et je crois que ça, c'est quelque chose d'important parce que finalement cela aboutit à des statuts des transports et à des modes de décision sur les choix de transport qui peuvent, à situation pratiquement comparable, aboutir à des résultats opposés.

Michel Messelis, Agence d'urbanisme de Strasbourg

Pour illustrer le propos de Bernard Lamizet, voici la dernière image. Est-ce que l'on dans la continuité du changement, de la représentation ?

Ariella Masboungi

C'est un peu facile tout de même parce que l'on ne voit l'espace urbain avant/après.
Y a-t-il encore une question ?

Gérard (Blanc ?), Urbaniste

Michel Messelis a raison, et François Brégnac également, sur le fait que le tramway à Lyon a une importance relative qui n'a rien à voir avec celle qu'il a à Strasbourg. Et notamment, la politique d'embellissement de la ville à travers l'espace public à Lyon est indépendante du tramway. Et ça, je crois que c'est très important par rapport à ce qui se fait ailleurs en France où bien souvent, ces politiques ont été servantes ou dans la trace du tramway, ce qui n'est pas le cas à Lyon.

Ce qui m'intéresse personnellement - et je pose la question à François Brégnac - c'est la question des ponts. Parce que sur le confluent, j'ai toujours pensé qu'il manquait des ponts. Alors, j'ai vu qu'il en apparaissait mais ... Le métro évitait de poser la question des ponts, donc des franchissements du Rhône et même de la Saône. Or bizarrement, la trame s'arrête au niveau de Perrache, et après il faut aller jusqu'au bout du confluent pour la retrouver. Et donc, on considère toujours ce confluent comme une presqu'île. Le métro permettait donc d'éviter de poser la question ; le tramway a priori pose la question du transfert en surface et donc des ponts. Je trouve que là, peut-être, il y a, pour Lyon le fait de rejoindre le tramway et la production d'espaces publics de surface avec la question des franchissements, notamment du Rhône, une question neuve. Je ne considère pas pour l'instant qu'aucune des perspectives ne l'aient vraiment traité. On continue à traiter le confluent comme une presqu'île derrière les voûtes.

François Bregnac, Directeur général adjoint de l'Agence d'urbanisme de Lyon

Sur la question des ponts, c'est clair qu'il faut tisser la ville et continuer les ponts jusqu'au sud pour montrer sa grande unité. L'autoroute empêche d'avoir des ponts, sauf de les avoir de manière dénivelée en hauteur. C'est une vraie question de temporalité. Le raisonnement jusqu'à aujourd'hui dans le PDU était de dire que pour transformer cette autoroute qui est Lille/Paris/Marseille, qui traverse Lyon et qui passe le long du confluent, il fallait d'abord faire le contournement ouest, puis finir le périphérique dont on n'a que les trois-quarts, et enfin, ces deux conditions étant, transformer l'autoroute.

Voilà le raisonnement mécanique de ces temporalités qui portent à au moins vingt ans le fait de pouvoir faire des ponts. Aujourd'hui, l'idée inverse de partir sur la transformation de l'autoroute elle-même commence à poindre. Et c'est à ce moment-là que l'on peut commencer à imaginer des ponts. Mais on ne peut pas autrement imaginer des ponts de manière dénivelée parce qu'on sortirait là de la morphologie des quais et des traversées des fleuves.

Ariella Masboungi

Ce que je trouve très intéressant aussi à Lyon confluent, que l'on pourrait rapprocher de l'attitude qu'a eue Gênes, c'est que l'on ne commence pas par le plus difficile, on commence par rendre l'espace désirable. On lui confère de la valeur et ensuite, on peut attaquer les infrastructures. Je trouve cela extraordinairement stratégique et tout à fait bien vu finalement dans la question des temporalités puisque c'est notre sujet.

François Bregnac, Directeur général adjoint de l'Agence d'urbanisme de Lyon

C'est toute la différence entre les deux projets de (**Boyegas ?**). D'abord, le premier acte était de résoudre tous les préalables, toutes ces énormes contraintes pour ensuite développer un projet unique. **Gretter**, à l'inverse, commence effectivement par points et par imaginer l'aménagement.

Yannis Tsiomis, architecte professeur

Je crois que la différence majeure entre les deux, c'est cela.

Ariella Masboungi

Encore une question.

Gilles Novarina, Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble

Je fais également partie d'une ville dans laquelle on a un tramway depuis assez longtemps. Je suis assez surpris du côté magique que vous mettez dans le tramway. Parce que si on regarde la réalité de l'évolution des déplacements dans une agglomération comme Grenoble - mais c'est la même chose à Bordeaux, à Lyon ou à Lille - malgré le tramway, la voiture a augmenté et la part de la voiture dans la ville a augmenté. Donc, c'est quand même une interrogation que l'on doit avoir. Cela m'amène à ce que j'ai abordé ce matin, à savoir l'articulation des différentes échelles de planification. Il me semble qu'il y a eu un moment où, effectivement, le tramway avait un effet de requalification urbaine qui est certain et aujourd'hui, quand on pense projet urbain autour du tramway, on doit poser des choses à une autre échelle. Et là, ça pose un problème d'articulation, de mise en relation - ce qui ne veut pas dire de mise en cohérence - entre une réflexion sur les transports et une réflexion sur le projet urbain à une échelle plus grande. Cela suppose d'abord par exemple d'articuler politiques de déplacement, politiques de stationnement, inter modalités, ce qui est une question assez compliquée. Cela suppose de repérer d'autres espaces comme celui dont on a parlé ce matin à propos d'Echirolles qui sont des espaces qui ne sont plus en centre ville mais qui sont en périphérie. Et cela suppose également de construire des projets à une autre échelle qui est une échelle plus large, plus complexe.

Ariella Masboungi

C'était une des questions justement que l'on avait évoquée quand on a préparé cette séquence. Notamment sur Strasbourg, on a constaté qu'il n'y a pas eu réduction d'automobiles, il y a eu une augmentation de la mobilité, ce qui en soit d'ailleurs est une qualité énorme. Mais je pense que le dispositif que tu as montré indique bien qu'il n'y a pas eu de stratégie d'ensemble qui attaquait le problème. En fait, quand on parle tramway projet urbain, on ne parle pas transport et urbanisme. On parle plutôt tramway espaces publics. On est très loin effectivement de ce que vous dites, sauf peut-être dans l'agglomération lyonnaise où on commence à se poser des questions à une plus grande échelle.

Je suggère une réponse très rapide de part et d'autre car nous sommes très en retard pour cette table ronde ?

Michel Messelis, Agence d'urbanisme de Strasbourg

On est encore, sachant que je n'aime pas utiliser ce terme mais pour une fois il est adéquat, dans un marché qui n'est pas saturé. Quelle que soit l'offre de mobilité que vous faites, elle est utilisée. Personne n'a vu une route sans voiture ; personne n'a vu un tram sans personne. Donc, on fait de l'offre de mobilité, on transfère des gens dans le tram, ça libère de la place ou ça augmente la mobilité.

On va rester dans cette situation pendant très longtemps, pour une première raison je pense, c'est que l'on a pensé le tram au départ - et en tout cas c'est vrai à Strasbourg mais je pense que c'est vrai dans d'autres villes également - comme étant le moyen qui ferait ce que l'automobile ne pouvait plus faire.

Pour le centre de Strasbourg, c'est clair. (???) a dit : « le centre de Strasbourg est intouchable ». Ben oui Monsieur le Président, si ça doit rester le centre de l'agglomération et qu'il est intouchable, si on n'y vient pas en transport en commun, on n'y viendra pas du tout ! Ce sera donc un centre de rien. Et on est là sur un problème d'économie de l'espace beaucoup plus que sur un problème de transport.

Alors, sur cette économie de l'espace, il peut se greffer un certain nombre de projets urbains, c'est vrai. Et d'ailleurs, le tram à Strasbourg est passé avec un projet urbain, alors que le métro, qui du point de vue des transports était notablement plus efficace, n'est pas passé. Et ce, parce qu'il n'était qu'un projet de transport et que, finalement, on ne vote pas pour un projet de transport.

Donc, on est au départ sur quelque chose qui n'est pas clairement posé. Et donc, vraisemblablement que l'on va rester dans cette situation un certain temps jusqu'au moment où on se rendra compte qu'il faut penser le tramway autrement, ou qu'il faut penser les transports collectifs autrement, c'est-à-dire comme mode à statut égal avec la voiture. Car on ne parle de la voiture nulle part. C'est évident, la voiture c'est quelque chose qui est là mais qui va la remettre en cause ? Il va probablement falloir, et là je m'engage peut-être au-delà des questions de temporalités, encore que, s'engager beaucoup plus clairement dans une voie qui va réduire la place de l'automobile. Sauf à abandonner les villes comme on les pense, après tout pourquoi pas...

On est donc là sur quelque chose qui est mal posé pour l'instant. Qui a été bien posé à un moment donné et qui ne l'est plus.

Ariella Masboungi

Une réaction pour terminer avec François

François Bregnac, Directeur général adjoint de l'Agence d'urbanisme de Lyon

Le tram, en 95, c'est 15 % de parts de marché. Aujourd'hui, ce doit être 16 ou 17 %, c'est-à-dire des milliards d'investissements pour gagner deux points. Par contre, il y a moins de circulation dans Lyon. Pourquoi ? Parce que l'offre de l'espace a été gagnée pour faire des pistes cyclables, pour faire le tram, pour élargir les trottoirs, pour mettre des couloirs de taxis, etc. C'est-à-dire que ce n'est pas l'effet attendu de la maîtrise de la voiture, c'est beaucoup plus l'action sur l'espace public que l'effet tram purement et simplement.

Ariella Masboungi

J'imagine que l'on poursuivra sur ces sujets avec les autres tables rondes.

Un grand merci à vous trois.

Maintenant, nous allons parler des Tangentielles en Ile de France avec René Tabouret, Philippe Revault, Bert Mac Clure qui remplace Patrick Braouzec et Frédéric Gilli.

Les Tangentielles, c'est un sujet très complexe. Le texte que vous avez écrit pour l'ouvrage demande vraiment d'entrer dans l'espace. C'est complexe de comprendre ce qui se passe, quelle est la question qui est posée. Mais ce qui s'en dégage assez clairement de toute façon, c'est que là, les logiques sectorielles ont été à l'œuvre à la puissance un million je dirais, alors que votre objectif était justement de voir comment on pouvait croiser une réflexion sur les transports, une réflexion sur la ville, à cette grande échelle de la métropole parisienne. Et vous pointez du doigt, avec beaucoup de perspicacité, les ruptures entre les différents acteurs, les différences de temporalités d'action et l'absence de pilotes. C'est un peu dommage que l'on n'ait pas Patrick Braouzec avec nous mais peut-être que Bert nous expliquera comment ça s'est passé au niveau du portage politique ou de l'absence de portage politique.

C'est Philippe Revault qui va intervenir en premier. Vous êtes enseignant chercheur à l'Ecole d'Architecture de la Villette. Et René Tabouret est un chercheur qui investit depuis très longtemps le thème de la ville.

➤ **Les tangentielles en Ile de France : mobilité et projet d'aménagement**

Philippe Revault, architecte professeur ENSA Paris la Villette

Nous allons découper notre intervention en deux. Pour ce qui me concerne, j'essayerai d'expliquer d'où nous sommes partis, car c'est assez intéressant de savoir comment une équipe de chercheurs s'est constituée et d'où elle est partie. Et ensuite, René Tabouret présentera les points forts de la recherche et ce que nous avons appelé les questions vives de la recherche.

D'où sommes-nous partis ? C'est-à-dire comment notre expérience initiale a orienté notre réponse pour le présent appel d'offre, notamment notre choix de travailler sur la question des tangentielles nord et sud SNCF en Ile de France.

Notre expérience était triple. La première, c'était d'avoir travaillé à une échelle macro sur le projet de l'agglomération de Strasbourg conçu délibérément comme un guide d'actions collectives. Il est intéressant de savoir qu'à l'échelle d'une agglomération est organisée une structure de travail, de décision pour penser le développement du projet d'agglomération comme un guide d'actions collectives.

Concernant les deux autres expériences, c'était d'avoir travaillé à une échelle plus micro. Et ce, en tant que professeur dans une formation DESS ouverte dans les années 90 à Strasbourg, notamment aux ingénieurs et aux architectes - ce qui était à cette époque-là un sacré objectif - avec comme problématique majeure : comment penser en cohérence (j'oserai à peine dire simultanément) projet d'infrastructure et projet de forme urbaine, et peut-on dire projet de forme urbaine et donc d'idée de ville. Donc penser la ville.

En fait, la troisième expérience, c'est une expérience professionnelle sur trois sites concernés par les lignes tangentielles SNCF. Nous avons travaillé sur le projet de Versailles Chantier avec l'arrivée de la tangentielle SNCF Nord, sur le Bourget et sur Epinay sur Orge. Et chaque fois, dans chacune de ces expériences, est posée la question de l'articulation entre l'arrivée d'une nouvelle infrastructure telle que la tangentielle SNCF et le nouveau quartier en résultant. Si je dis

« nouveau quartier en résultant », c'est qu'en banlieue, on se trouve effectivement à chaque fois avec une disponibilité foncière existante importante, et donc cette opportunité de pouvoir penser la transformation de la ville.

Concernant l'expérience d'Epinais sur Orge en 1994, par rapport à la tangentielle Sud, par rapport à la tangentielle Nord, on voit que ce qui est en rouge, c'est une infrastructure existante qui correspond à la ligne de grande ceinture. Et là où c'est vert, ça ne passe plus. Donc, il faut réfléchir à une infrastructure nouvelle.

Cette expérience d'Epinais sur Orge nous a paru comme extrêmement positive puisqu'elle a permis de construire un processus de projet réellement partagé entre les acteurs du groupe de travail qui a été alors constitué. Il était formé par des gens de la DDE, par des gens de la SNCF puisque RFF apparaît en 1997, par SEITA Voyageurs, par la SEM Essonne et nous qui étions mandatés par le Conseil général pour apporter la réflexion sur la dimension urbaine là où il s'agissait jusque-là d'une dimension transport.

Un fait important aussi, c'est que ce groupe de travail était présidé par le directeur de la SEM Essonne. Cela aura son importance.

Le processus mis en place a donc permis de déboucher sur deux scénarios distincts, en précisant non manichéens, c'est-à-dire que effectivement la différence entre ces scénarios a permis de construire et de comprendre facilement les enjeux qui étaient présents sur le territoire concerné. Le premier scénario, par exemple, consistait en un tracé en sous-sol, en une gare d'interconnexion RER C/tangentielle Sud, la ligne Paris/Orléans existante. Donc une gare située au centre du site qui est représenté par la confluence de deux vallées : l'Orge et l'Yvette. Et avec comme conséquences, comme accompagnement, une programmation à dominante habitat, donc à l'échelle plus de la commune sur laquelle la gare était située.

Le deuxième scénario, c'est un tracé en surface, une gare d'interconnexion en limite Est de la confluence de deux vallées et avec une programmation à l'échelle de cette partie Nord-Ouest du département de l'Essonne. Donc, à dominante services, à dominante activités, à dominante équipements qui constituent un manque très important dans cette partie du département. On se trouve donc là à l'échelle intercommunale.

L'appel d'offre « Echelles et temporalités du projet urbain » nous a donc offert l'opportunité de vérifier notre hypothèse sur la présence de processus de projets partagés, à l'échelle micro, c'est-à-dire à l'échelle communale. Et puis, aussi nous avons comme ambition de pouvoir élargir cette problématique à l'échelle macro, c'est-à-dire à l'échelle de la région Ile de France. La région Ile de France où l'inégalité entre les modes de transports en commun est tellement flagrante, comme peut l'illustrer assez facilement le choix fait dans les années 90, pour les deux projets parisiens Météore et Eole, au détriment des tangentielles Nord et Sud à l'époque. Sachant que chacun de ces projets, Météore et Eole, a coûté 1,1 milliard d'euros, c'est-à-dire l'équivalent de la totalité des deux tangentielles Nord et Sud, soit 140 kilomètres.

Notre approche a procédé d'une part à l'analyse des documents de planification, les documents d'urbanisme, les documents d'aménagement, de 1967 à 2004. Donc les schémas directeurs, la charte Ile de France, le PDU Ile de France, etc. Et son intérêt, nous le trouvons essentiellement dans le fait que c'étaient des informations capitales que l'on recevait sur la chronologie, donc l'évolution en quelque sorte des idées, des prises de décision, et aussi sur les types d'argumentation selon chacune des périodes.

Nous avons aussi procédé à des entretiens avec des acteurs concernés, des techniciens comme des politiques. Et puis, une attention particulière a été donnée sur les représentations des acteurs - représentations globales, représentations fragmentaires - ainsi que sur les mots qu'utilisaient les différents acteurs, tels que tangentielle, tels que rocade, tel que maillage, tel que radial, et cela en trente ans. Il y avait des mots qui disparaissaient, des mots qui revenaient, etc.

La question à partir de cet intérêt pour les mots, c'est comment passe-t-on du terme « tangentielle » en 1973 dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, donc à l'échelle de la planification, au terme « correspondance entre des radiales parisiennes », c'est-à-dire entre des lignes RER, des lignes de métro, au niveau du projet en 2004. Cette question me permet de passer le relais à René Tabouret.

René Tabouret, Ingénieur chercheur

Quand nous commençons effectivement l'enquête, nous rencontrons des interlocuteurs qui ont des vues extrêmement fragmentaires de l'ensemble du projet, et qui ont pris peine à se situer dans le processus en cours compte tenu d'échéances constamment remises en question.

Et puis, comme vient de l'évoquer Philippe, on rencontre le fait que la ligne, qui est d'actualité dans les années 2000 au moment où nous allons travailler, c'est la ligne entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, et que cette ligne est considérée par certains comme une ligne susceptible d'avoir un effet structurant dans le territoire et chez d'autres, elle est considérée simplement comme un moyen efficace de mailler les radiales qui convergent sur la ville centre.

Dans ces conditions, nous réorientons notre recherche en se disant qu'il faut comprendre toute cette histoire. Histoire qui commence en 1965. Je vais la décrire rapidement en essayant d'identifier ce qui est de l'ordre du projet de territoire et ce qui est de l'ordre du projet de transport. J'emploie le mot de « transport » parce que souvent, le projet m'apparaît plus comme un projet d'infrastructure et jamais comme un projet de gestion des déplacements.

En 1965, c'est l'époque où il faut accueillir la croissance démographique et urbaine de la région parisienne ; c'est l'époque de la confiance dans la croissance et dans l'intervention de l'Etat. Un délégué est nommé qui va faire prendre en charge une idée : un vrai parti d'organisation territoriale. Ce schéma fait partie, ainsi que les suivants, de la préparation du schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne en 1965.

Le parti est clair : il s'agit de rompre avec le développement radioconcentrique qui a prévalu jusqu'alors, et il s'agit - c'est écrit - de sortir des vallées qui sont saturées par le construit et par les infrastructures. Cela donne cette image qui est une vision globale du territoire, dont on peut souligner la dimension géographique au sens où, à cette époque, la géographie attachait d'abord de l'importance au site plutôt qu'à ce qui s'y passait.

Ce schéma est donc adopté pour le schéma d'aménagement de la région parisienne, dont voici la figure retenue dans la planification. Toutes ces zones sont des zones d'urbanisation nouvelles.

Très rapidement, les autorités prennent des mesures administratives et juridiques qui permettent l'émergence des villes nouvelles, qui seront réalisées ici et qui vont s'inscrire dans le territoire suivant ces deux axes parallèles à la vallée de la Seine, au nord de Paris et au sud de Paris.

Par contre, le projet de transport qui est sous-jacent à ce SDR URP, qui comporte effectivement la création de deux maillons permettant de matérialiser par des voies ferrées les trois axes est-ouest, sera sans suite. Et pendant les années suivantes, en dehors des villes nouvelles qui émergent, l'urbanisation continue par l'extension et la densification des banlieues, pendant vingt ans. Quinze ans après (je précise que l'on est en 1982), la critique du tout automobile commence à être entendue et va surgir une proposition - ici, elle est signifiée comme émergeant de la DRE

mais je crois que c'était conjoint DRE et SNCF – qui est de dire : « mais, il y a la grande ceinture. Cette ligne existe depuis 1872, elle est accessible en grande partie aux voyageurs et totalement au fret. Et comme sur cette grande ceinture, il y a des voies, il n'y a après tout qu'à mettre des voyageurs dessus ». C'est une idée qui justifie l'inscription au plan d'un crédit pour une étude d'une ligne qui va de Sartrouville à Val de Fontenay. Cette étude est sans suite mais je crois que c'est important parce que c'est là qu'on voit émerger cette image d'une rocade externe ; rocade qui se superpose très clairement à la notion de grande ceinture. Qui dit « ceinture », « rocade », tout ça, ça tourne en rond.

A la fin des années 80 (1988/1992), l'exécutif régional reprend la main et prépare un nouveau schéma d'aménagement de la région, cette fois-ci Ile de France. Et cet exécutif régional va susciter des études. En effet, on voit se succéder en quatre ans un livre blanc, une charte, des documents préparatoires du nouveau schéma d'aménagement.

Dans le premier, le livre blanc, on voit apparaître ici une vision de l'urbanisation territoriale à trois étages. D'une part, une unité centrale dont il est souligné qu'il faut encore augmenter sa densité, « une plus grande unité », est-il écrit.

Sans rentrer dans les détails, je vous laisse lire les images : unité centrale, rocade, et puis ici des pôles qui vont prendre un nom nouveau « pôles d'envergure européenne », entre lesquels on établit des liaisons.

Le principe de ce SDRIF va être poli-centriste, et là, on va voir que la notion de pôle va être complètement floue et se pervertir au fur et à mesure des années. Et puis liaison.

Dans la charte en 91, on identifie encore deux tangentielles distinguées d'une rocade intérieure qui s'appelle orbitale. Dans la suite, l'arbitrage se fait au niveau du contrat de plan. E là, on repère que la SNCF a gagné le financement de ces deux tangentielles. Ceci étant, les priorités ne semblent pas établies avec les autres projets d'extension du métro, etc, et pendant ce temps-là, Eole et Météore absorbent tous les crédits.

On arrive aux années 2000. Comme c'est inscrit au plan, on a l'inscription des tangentielles. On va donc raisonner sur l'objet technique qui est maintenant finançable. Il y a une inversion. Alors que jusqu'à maintenant, on avait une vision territoriale et une vision projet de transport qui venaient en appendice ou en support, ici il y a une inversion : on a une ligne et on cherche quel est le territoire qui va pouvoir bénéficier de cette ligne. Alors, l'IAURIF commande à l'Ecole des Ponts et Chaussées ou Master AMUR une étude qui ... Cette image a l'intérêt de montrer que – et ça sera repris tout à l'heure par les discutants – l'on raisonne non seulement par ce qui existe, et ce qui est en voie de transformation, mais aussi en terme de déplacement, c'est-à-dire en temps d'accessibilité.

Ce projet est repris par l'IAURIF pour dire : il y a un grand projet urbain - le terme est employé, c'est une extension du terme qui me paraît douteuse - qui va de Sartrouville à Noisy-le-Sec. Et on dessine ici, à travers ce périmètre tout à fait fictif, l'idée qu'il y a un territoire métropolitain qui va surgir de cette ville.

J'en arrive aux questions et aux constats que ce tour d'images permet de poser.

La première, c'est que le sort des projets territoriaux et des projets de transport a été suspendu pendant 10 ans à une analyse des enquêtes de déplacement (des enquêtes générales transport) non affinées. C'est-à-dire que pendant 10 ans, on a dit : attention, il y a un déplacement banlieue à banlieue, de 67 % puis ensuite de 70 % du total.

Il a fallu attendre 2002-2003 pour que cette analyse soit affinée et que l'on s'aperçoive que « le banlieue à banlieue », susceptible d'être intéressé par les rocade, est de l'ordre de 30 % ; tout le reste étant des déplacements à l'intérieur d'une commune ou entre deux communes voisines. Là, c'est donc un problème de traitement des données qui a été évoqué tout à l'heure.

La deuxième question qui se pose, c'est la question de l'anticipation des différents acteurs et en particulier de la SNCF. La SNCF, pour envisager ses investissements, fait un calcul en faisant tourner, sur un modèle très certainement sérieux, très mis au point, des données INSEE recueillies sur l'architecture de son réseau actuel qu'elle projette sur l'architecture du réseau modifié. Avec cela, on calcule des taux de rentabilité internes et on s'aperçoit que la tangentielle Sud, c'est du 5 à 6 %, que la tangentielle Nord, puisque l'on passe en zone dense, c'est du 16 % de taux de rentabilité interne. Donc, c'est là que l'on va investir, c'est normal. Mais comme capacité d'anticipation sur l'organisation du territoire, c'est extrêmement limité.

La troisième remarque, c'est que le projet territorial nous semble un artefact tant que les acteurs concernés ne sont pas impliqués eux-mêmes dans l'invention du territoire en question.

Par rapport aux remarques théoriques et générales que je vais énoncer maintenant, c'est que sur la scène régionale, on n'a plus affaire, comme on avait dans le cas qu'évoquait Philippe Revault tout à l'heure, à des acteurs qui sont face à face et face à des choses concrètes et à des décisions responsables, mais on a affaire à des instances qui essaient de naviguer dans la planification, donc dans cette grande machine destinée à organiser des financements.

Dans cette scène régionale, on se trouve surtout dans une fragmentation croissante des compétences qui noient les responsabilités. C'est-à-dire que le politique n'est plus en mesure de savoir à qui il a affaire et à qui il peut imposer ses volontés. Il ne participe même plus à l'élaboration du projet.

Alors, on imagine pouvoir tirer des enseignements de ce contraste entre ce travail sur la planification et le travail de projet tel que l'a évoqué Philippe Revault ou les autres intervenants de la matinée. Tirer des enseignements de ces expériences de projet mais aussi d'un problème qui est actuellement très général et qui est la réorganisation industrielle confrontée à la nécessité d'innover. Et nous sommes bien dans une problématique de l'invention permanente de l'urbain.

Il nous semble que c'est, pour aller dans le même sens, peut-être une solution – et c'est celle que je mets en discussion - ce serait d'imaginer des échelles intermédiaires, donc la définition de territoires de projet, qui définiraient à la fois un lieu d'élaboration du projet qui permette le face à face des forces et des organismes directement impliqués.

Le sens même du projet que nous mettons en débat, c'est : ne pas séparer la proposition de formes, la proposition d'interventions suscitant des différences dans la situation existante, de la définition des actions. Le projet c'est cela, c'est « formes et actions conjuguées ». Cela met complètement en cause les dispositifs de planification sur lesquels je fais l'impasse.

Ariella Masboungi

Merci. Il est vrai que le cas était particulièrement complexe et je comprends que la concision était difficile car il faut se mettre ce territoire dans la tête qui est très difficile. Mais ce que vous avez pointé, qui me paraît tout à fait important, ce sont les choix de la SNCF qui privilégie la ville centre au détriment de l'agglomération, l'incapacité d'avoir une instance qui soit en mesure de diriger ce que l'on appelle un grand projet, qui n'est pas un grand projet et qui n'est pas porté par des politiques finalement. C'est un projet abstrait, sans acteurs, avec, au fond, un acteur principal

qui est la SNCF qui a sa propre logique. Et donc, cela met beaucoup en cause ce que l'on met derrière une vision de projet urbain.

Nous allons donc mettre cela en débat avec nos discutants, à savoir Bert Mac Lure qui est architecte urbaniste. Il a dirigé le Master AMUR à l'Université des Ponts et Chaussées. Il a fait travailler ses étudiants sur ce territoire.

Une réaction et peut-être une réponse à tous les débats qu'a soulevés René Tabouret ?

Bert Mac Lure, architecte urbaniste, Directeur d'études Ponts et Chaussées

Ce que j'ai envie de dire, par rapport à ce qui a été soulevé, c'est qu'à partir du moment où vous vous trouvez face à quelqu'un qui vous explique l'aménagement du territoire à partir du transport ou à partir du développement, vous êtes déjà « mal barré », parce qu'il ne faut jamais séparer les deux. On ne peut absolument pas parler du développement urbain sans parler de mobilité ou de déplacements, etc. L'inverse étant également vrai.

Je pense donc que dans un premier temps, il faut garder cela bien en tête : on ne peut pas comprendre une structure aussi complexe que l'agglomération. Et quand on parle des trains, c'est des agglomérations, ce n'est pas des quartiers dont on parle, au moins dans un premier temps. Donc, c'est vraiment extrêmement important de ne pas confondre la situation dans laquelle on se trouve et de comprendre que c'est très complexe, et que si on veut comprendre quelque chose pour prendre une décision, on est obligé de plonger dans cette complexité. C'est vraiment très très complexe, c'est très dur et ce n'est pas facile du tout.

Mais d'un autre côté, c'est absolument passionnant, et c'est dommage d'avoir fait des études d'analyses et de ne pas aller jusqu'au bout parce que c'est au bout que ça devient vraiment intéressant, où on peut vraiment parler des stratégies, parler des actions, des effets d'entraînement parce qu'on maîtrise quelque part le sujet dont il s'agit.

La première chose, c'est qu'il est très important de ne jamais séparer les deux.

La deuxième chose qui est extrêmement importante, c'est l'obligation, une fois que l'on a accepté cela, de faire des sauts d'échelles constants. C'est-à-dire qu'il faut à la fois regarder l'échelle du territoire, et dans l'étude qui a été faite par les élèves, il faut savoir que quand ils ont attaqué le problème d'accessibilité, ils ont regardé l'accessibilité. Ici, vous ne le voyez pas sur la légende mais l'orange foncé, c'est le secteur qui est couvert par 15 minutes à pied à partir de la gare ; l'orange moyen, c'est 15 minutes en bus. Et l'orange pâle, c'est 15 minutes en rail. L'idée, c'est donc de montrer la surface du territoire qui est accessible à partir des gares qui sont positionnées sur la tangentielle Nord.

Ceci est extrêmement important parce c'est l'élément de base fondamental pour comprendre le potentiel stratégique de l'installation d'une gare, c'est-à-dire d'augmenter l'accessibilité, soit vers cette gare, soit de cette gare-là vers un autre lieu. Et cet élément d'accessibilité a son importance parce que c'est à partir de ces augmentations d'accessibilité – on peut dire d'attractivité dans l'autre sens – que cela va avoir un impact énorme sur ce qu'on appelle les effets d'induction. C'est-à-dire qu'à partir du moment où on se trouve dans une situation ou un lieu qui était à une heure de chez nous à l'heure actuelle, à 10 minutes, un quart d'heure, cela change tout. C'est-à-dire que l'on n'a plus du tout le rapport dans ses déplacements de se dire : « tiens, j'irai là où je ne suis jamais allé avant. ». Il y a une bonne illustration de cela, c'est le tramway T2. Lorsqu'ils ont lancé le T2, ils pensaient atteindre un certain chiffre de passagers/jours en 10 ans ; ils l'ont atteint en 3 ans.

En tant qu'urbaniste, je n'étais pas surpris parce que les endroits qui étaient à 45 minutes de la Défense étaient subitement à 10 minutes. Cela veut dire qu'on pouvait faire un saut à la Défense.

On pouvait aller et habiter dans ces coins-là, assez lointains, qui étaient le Parc de Saint Cloud, Sèvres. On pouvait très facilement, en 10 minutes, un quart d'heure, être à la Défense. Donc, ça change tout. C'est exactement la même chose quand on change la situation d'Avignon qui, de 5 heures passe à 3 heures. On trouve cela assez normal, c'est plus attractif, les prix flambent, etc, mais quand on change les notions d'accessibilité, on change tout. Et donc, on joue un peu l'apprenti sorcier et c'est là où il faut faire attention. C'est pour cela qu'il faut comprendre le territoire sur lequel on est en train de travailler.

Ce qui est intéressant ici avec l'étude qui a été faite par les élèves - et je les salue parce qu'on leur a donné quelques idées, une méthodologie qu'ils ont suivies et ils ont fait vraiment une étude excellente - c'est qu'ils ont travaillé à trois échelles.

La première échelle, c'était comment faire pour le territoire ? C'est le rapport entre la tangentielle Nord et toutes les radiales en terme de transport, tous les lignes de métro étendues, les RER, les stations de train, etc. Ça, c'est vraiment l'échelle du territoire et cela a vraiment son importance en terme d'accessibilité, mais l'impact est relativement faible sur l'échelle locale.

L'échelle intermédiaire dont on parle, c'est l'échelle entre les gares et entre les activités qui se trouvent donc sur la ligne. On trouve la Porte de Gennevilliers ; on trouve Villepin ; on trouve l'Université de (???) ; on trouve Saint Denis, Bobigny, etc. Tous ces secteurs sont des secteurs qui, subitement, sont plus facilement accessibles par les gares, c'est-à-dire par les gens qui sont dans les différentes communes. Ça change donc beaucoup de choses.

Et puis, il y a une dernière chose - et je les salue parce qu'ils ont vraiment bien travaillé - c'est qu'ils ont fait un atlas des gares qui est un plan de recollement. C'est la situation actuelle de chaque commune autour de sa gare. Ceci est extrêmement important parce que là, on peut commencer à projeter comment ça va changer quand il y aura quelques centaines, voire quelques milliers de piétons aux heures de pointe qui vont accéder au train en traversant le centre ville. Donc, ça change la structure des commerces du centre ville, l'attractivité, les prix vont flamber, ne pas flamber, comment faire pour loger les gens sur place, etc. Donc, ça devient une question très importante. Il est donc très important de ne pas négliger ni le local (la place des gares), ni l'échelle intermédiaire entre les gares, ni l'échelle du territoire.

Ce sont des choses qui me semblent extrêmement importantes.

Je ne suis pas élu - c'est évident ; ça se saurait - mais ce qui est vraiment important, c'est la transformation que j'ai pu expérimenter depuis deux ou trois ans. D'abord sur le SCOT de Montpellier. J'ai travaillé avec l'équipe (???) et surtout, je joue un rôle d'expert auprès du PADD du SCOT de Bayonne dans les Landes. Ce qui m'a beaucoup frappé, c'était la volonté des élus d'assumer les responsabilités qui sont les leurs. J'étais assez étonné, dans le cadre de Montpellier, de voir que les élus ont commencé par rouspéter en disant : « vous êtes (???) mais c'est moi qui décide chez moi. » Et puis à la fin, on les a surpris à discuter les mérites relatifs des différentes densités. Et en fin de compte, par un effort pédagogique, on est arrivé à un point où on a commencé à faire le travail ensemble, c'est-à-dire qu'on était co-équipiers. Ce n'est pas nous qui avons fait une étude pour les élus, nous l'avons faite ensemble. Et j'ai eu exactement la même réaction dans le travail à Bayonne où tout le monde criait en disant « on va en territoire indien. Les gens du sud des Landes ne sont pas comme chez nous... etc. ». Et puis en fin de compte, cela a très bien fonctionné.

Donc, pour les professionnels qui se posent des questions sur le travail avec des élus, je dirais, pour ce qui me concerne : « allez-y, c'est génial parce que de toute manière, l'ancien système est fini. Ce n'est plus votre projet, c'est le projet des élus. C'est à vous d'aider l'élu à faire son

projet ». Et dans mon expérience au moins, si on s'y prend bien, ça peut très bien fonctionner. Et puis, je dirais que j'ai eu beaucoup de plaisir. Je trouve que c'est très bien que cette situation change parce que c'est nettement plus intéressant.

Ariella Masboungi

Oui, mais ce que nous ont dit nos chercheurs, c'est qu'il n'y a pas d'élus. C'est-à-dire qu'il y a beaucoup d'élus mais il n'y a pas un élu ou un groupe d'élus qui porte. Il n'y a aucune instance au fond. Donc, si on n'a pas une instance politique qui puisse le porter, ça ne peut être le projet de personne. C'est bien ce que vous dites ? C'est ce que j'ai entendu du moins. Et c'est pour cela que vous dites qu'il serait mieux que dans l'ensemble de ce projet, il y ait des projets qui soient portés par des élus responsables sur leur territoire. Donc en fait, cela pose la question de la vision territoriale à grande échelle du projet urbain, notamment dans le contexte de l'Ile de France.

Mais la question que je me suis posée, c'est que l'on est tout de même sur le territoire de l'opération d'intérêt national (**plaine de France ?**) avec un établissement public. Et vous ne l'avez pas vu. Il n'est pas présent sur ce territoire. Parce que le rôle des OIN, c'est bien celui-là, c'est bien d'arriver à coordonner un certain nombre de logiques sur des territoires qui sont des territoires stratégiques autour de l'Ile de France. On vient même d'en créer des OIN. Donc là, il n'y a pas eu d'intervention de l'OIN sur ce territoire.

Bert Mac Lure, architecte urbaniste, Directeur d'études Ponts et Chaussées

Il n'intervient plus (???)

Ariella Masboungi

Mais, c'est dans son territoire ?

Bert Mac Lure, architecte urbaniste, Directeur d'études Ponts et Chaussées

Ça peut être dans son territoire

Frédéric Gilli, Economiste, géographe

En fait, il est octogonal. Le territoire de l'établissement public de l'aménagement de l'Ile de France, il commence Porte de la Chapelle et il remonte jusqu'à Roissy. Pensant qu'il y aurait Patrick Braouzec, je n'ai pas préparé de travail particulier sur l'établissement public d'aménagement ; je fais donc cela de tête Mais quand on regarde le plan stratégique de l'établissement public d'aménagement, il est découpé en trois : il y a une partie sud qui travaille l'ancrage de la plaine de France sur Paris ; il y a une partie centrale qui se sert de la tangentielle et du pôle du Bourget pour redéfinir un projet de territoire, en fait une bande centrale ; et il y a toute la partie nord qui réfléchit à comment est-ce que ce territoire se redéfinit autour du pôle de Roissy. Mais le résultat, c'est que l'on se retrouve avec la difficulté sur cette tangentielle en rocade, puisque c'est quelque chose que vous n'avez pas projeté mais qui est assez intéressant dans le document. On voit que dans le temps, le dessin est passé de Pontoise - le tracé jaune quasiment - à un tracé de rocade. Donc ce territoire que l'on vient de voir sur la carte de l'AMUR, il est complètement fictif ; il n'a jamais eu vraiment d'existence en tant que territoire intégré. Et ce n'est pas étonnant dans certains cas qu'il n'y ait pas d'OIN dessus parce que l'OIN, il est Nord-sud sur le nord de Paris et il fait l'axe Paris-Roissy. Et il en prend une partie mais je dirais que ... Quand on évoquait tout à l'heure des territoires intercommunaux, qui seraient capables de porter des projets forts, ce n'est pas un arc qui va être capable de se créer, c'est une série de projets.

Puisque j'ai la parole, je continue.

Je ne vais pas rentrer dans le détail des projets. J'avais davantage prévu de faire quelques rebonds généraux sur l'étude. Il y a des établissements publics d'aménagement, des OIN qui ont été créés à la fois sur le nord et sur le sud. Puis, il y a le SDRIF qui n'est pas intégré dans l'étude puisqu'il est en cours de définition et que l'étude s'arrêtait en 2004. Et c'est intéressant parce que l'on se rend compte que dans le dernier SDRIF en discussion aujourd'hui, les tangentiels nord et sud sont toujours là ; elles sont quasiment avec les mêmes tracés que ceux de 2002 évidemment, mais ceux du début des années 70 avaient quasiment le même rang de priorité.

Ariella Masboungi

Je ne vous ai pas présenté. Vous êtes Frédéric Gilli, vous êtes économiste et géographe. Pourquoi vous êtes-vous intéressé à ce territoire ? Dans quel cadre ?

Frédéric Gilli, Economiste, géographe

En fait, c'est une affection particulière pour Paris d'une part, et ensuite il se trouve que j'ai commencé par occuper des fonctions à l'INSEE en Picardie où je m'occupais de la relation entre la région parisienne et les régions autour de la région parisienne, dans le cadre de la préparation du rapport Frémont sur l'aménagement du bassin parisien. Et qu'à la suite de cela, j'ai travaillé avec la DRE Ile de France sur un bilan du SDRIF de 1994 sur l'évolution de la localisation des emplois dans la région parisienne, dont je précise au passage que j'ai fait une thèse en économie sur ce sujet-là. Et puis dernièrement, j'avais été interpellé, dans le cadre d'un débat à la mairie de Paris, sur la question de la zone dense. Et il se trouve que la DATAR, sur un fond de ligne de crédit, avait une définition sur ce qu'est la zone dense. On a travaillé l'année dernière avec Paul Chemetov pour produire un petit essai de réflexion sur ce qu'était la densité et la centralité, aujourd'hui à l'échelle de la région.

En fait, c'est une succession de hasards qui finit par faire une certaine affection et proximité avec le sujet.

Mais en fait, plutôt que sur la région parisienne sur laquelle on pourra peut-être discuter après, je trouve que l'analyse sur les 30-35 ans d'histoire de ces deux projets met en lumière deux points : d'une part l'évolution de la conception de la ville : est-ce que c'est un projet d'ensemble ou est-ce que c'est un empilement de choix techniques successifs plus ou moins bien superposés, plus ou moins bien agencés ? Et d'autre part, la question de la vision temporelle de l'organisation de l'espace métropolitain : comment est-ce que les projets et les stratégies naissent et meurent, puisqu'ils meurent ?

Je vais commencer par l'idée de fabrique urbaine de villes comme système de systèmes. Il y a une anecdote à propos de ce travail-là, c'est qu'en 65, le projet de territoire est central et le projet de transport n'est même pas mentionné en fait ; il est dedans, l'intendance suivra. Alors qu'à la fin, c'est l'inverse, c'est-à-dire que le projet de transport est premier et on cherche une logique territoriale derrière.

Comment est-ce que l'on passe de l'un à l'autre ? (Compte tenu du temps, je vais aller très vite). L'idée centrale, c'est que ... En fait, j'ai l'impression que ce que l'on a perdu dans le temps, dans ce passage-là, c'est l'idée que la ville, c'est ce qu'il y a au-delà de l'empilement de choix techniques. C'est-à-dire que si on met un projet de transport, un projet de logement, un projet de rénovation foncière, etc, on n'aura pas de la ville. On n'aura pas de la ville mais le résultat, c'est

que cela a des conséquences très fortes sur les capacités de financement des projets puisqu'en fait, chacun va regarder sa ligne, son coût de transport, son coût de foncier, son coût de transformation, etc, en se disant : « ça c'est acquis. Qu'est-ce qui peut m'arriver ? Si je prends un promoteur immobilier, il va avoir un taux d'occupation plus ou moins élevé. » Donc en fait, on n'aborde le projet que comme défalquer de risques potentiellement mais jamais potentiellement comme créateur de valeurs. Et ce que vous disiez tout à l'heure sur l'approche du T2, elle est révélatrice. C'est-à-dire que le T2, il transforme la géographie de la ville et résultat, c'est qu'il transforme complètement les potentialités de valorisation. Donc, quand on aborde la ville non pas comme un système de systèmes mais comme ce qui existe au-delà de l'empilement de systèmes, uniquement comme une succession de choix techniques, on perd complètement la capacité à gérer ces choix techniques et même à les faire. Il n'y a qu'à voir ce que prouve bien cette étude : cela fait 35 ou 40 ans qu'on parle de faire une tangentielle nord et de faire une tangentielle sud, quelles sont toujours inscrites comme prioritaires mais qu'elles ne sont toujours pas faites. Si les projets se suffisaient à eux-mêmes, étaient capables d'embarquer des choix urbains forts, et bien à la rigueur ils sont autosuffisants. Et il suffit juste d'avoir la capacité de convaincre un financeur ; qu'il soit public ou privé, la question, à la rigueur, ne se pose plus parce que si le projet urbain est autofinancé, allons-y. C'est donc cette idée, à mon avis, que l'on est dans une logique Malthusienne parce que l'on a perdu de vue ce qu'était la ville.

La deuxième anecdote, c'est sur les projets successifs de tangentielles qui, en fait, font passer d'une tangentielle à une rocade. En fait, ce n'est pas tellement le choix de rocade et ce que cela signifie derrière sur l'équilibre urbain qui m'interpelle, c'est plus : que signifie la vision stratégique que l'on a sur la métropole pour réinterpréter un projet local ? En gros, comment arriver à positionner ces projets locaux dans des choix métropolitains ? On a un peu abordé cela ce matin quand on parlait de plan ou de projet. A force de travailler sur la région parisienne, je me dis que si on compare aux autres villes, il y a peut-être une échelle qui manque un petit peu, ou sur laquelle on ne raisonne peut-être pas assez ou on n'échange pas assez.

Ce matin, dans la première présentation, il y avait un petit schéma avec : schéma directeur, schéma économique, schéma paysager. Le SRDE et le SDRIF ont été pensés un peu côte à côte ; ils doivent se superposer, s'agencer, etc. Résultat : on a un SRDE et un SDRIF qui, par volonté de couvrir à peu près tout, manquent finalement de choix stratégiques affirmés et forts. Ils ont plein de qualité par ailleurs mais forcément, on insiste toujours sur ceux qui accrochent.

On a un problème de stratégie urbaine. En gros, on a un projet, que ce soit le SRDU ou le SDRIF, qui est à cheval entre les deux niveaux, à cheval entre le niveau stratégique, là où on définit quels sont les grands projets - pas forcément projets urbains mais projets humains, économiques, culturels, sociaux - qui vont donner son identité à la ville, qui vont permettre de fédérer tous les acteurs, et la déclinaison dans les plans de ces projets-là. Un SCOT ou un PLU ne va jamais s'ancrer dans une vision stratégique lancée en l'air. En revanche, il y a une nécessité... Dans l'essai avec Paul Chemetov, on disait : « territorialiser les projets ». Territorialiser des projets métropolitains, c'est-à-dire qu'à l'échelle métropolitaine, on se dit qu'il faut qu'on se fixe des objectifs pour la région, à savoir devenir un pôle mondial de l'aéronautique, être une région référence environnementale. Ce peut être tout et n'importe quoi ; il s'agit de se mettre d'accord ensemble sur ce que cela signifie. Et une fois qu'on s'est mis d'accord sur cela, il y a un enjeu à territorialiser, dans un espace métropolitain donné avec ses enjeux, ses contraintes, etc, les projets généraux et métropolitains que l'on s'est donnés. Et une fois que ceci est produit - c'est l'étape du plan, du schéma directeur je dirais - on se pose la question des espaces urbains, des projets

locaux. On revient à l'espace dont vous parliez tout à l'heure : comment est-ce que l'on arrive à faire émerger localement, à donner du sens et du corps à un territoire, en travaillant avec des projets urbains particuliers sur la maille et la trame.

Je terminerais rapidement en revenant sur la question des échelles.

Le graphique final qui était présenté tout à l'heure avec la logique centre périphérie, je pense qu'il doit faire peur à tous les élus et à tous les intervenants sur le mode « Aïe ! Gross Paris is back » (je mélange un peu les langues) ! Ce que cela évoque en fait pour moi, c'est plus la vision que l'espace central s'est complètement reconfiguré. Dans le premier schéma de 65, on a l'arbitrage en faveur non pas de tangentiels et, en gros, d'un plan quadrillé mais d'un plan interconnecté.

Au final quand le centre se densifie et explose, un petit peu comme ce que l'on a vu à l'instant sur le tramway strasbourgeois, quand on va commencer à densifier la maille et le nombre de lignes, et bien on va déplacer le centre, on va l'éclater, on va le refaire. Aujourd'hui de fait, le centre n'est plus interconnecté autour de Châtelet, il est interconnecté autour d'un tripôle Gare du Nord/Aubert/Châtelet, et le jour où, si par miracle on arrive à faire que ce soit une tangentielle nord ou un métro ferré, ou je ne sais trop quoi qui interconnecte et qui maille les différentes (???) et bien on aura, de fait, étendu le centre à une autre échelle.

Je m'arrête-là en précisant que je n'ai pas du tout parlé de mobilité et de l'ancrage territorial des mobilités mais ce sera peut-être dans les questions.

Ariella Masboungi

Nous verrons.

Vous insistez sur le cartésianisme à la française, la pensée descendante. C'est-à-dire qu'une fois qu'on a résolu un problème, il y a des projets virtuels et on en est ... Finalement, c'est comme cette tangentielle qui existe depuis trente ans, on est content car elle existe mais on ne la fait pas.

Je suis très frappée par la différence avec, par exemple, le monde espagnol où la planification stratégique existe depuis très longtemps. On est vraiment dans un débat plan ou projet qui est absurde parce qu'on ne peut pas faire plan ou projet. Il faut évidemment des plans ; il faut évidemment de la planification, mais elle ne peut pas être linéaire, elle ne peut pas être descendante, elle ne peut pas être abstraite.

Frédéric Gilli, Economiste, géographe

Je suis complètement d'accord avec vous. Mon discours ne le laissait peut-être pas paraître parce qu'il faut aller au plus court, mais je suis complètement d'accord avec vous. C'est-à-dire que l'enjeu aujourd'hui, c'est d'arriver sur une région ... Tout à l'heure, on disait, dans la comparaison Strasbourg/Lyon... En fait la différence, c'est peut-être qu'il y a une ville dans laquelle le tram s'inscrit dans un projet en devenir, et une autre dans laquelle le tram rattrape ce qui... En 65, le réseau ferré s'inscrit dans une construction de métropole en devenir. Depuis on est en train de rattraper. Donc quand on rattrape, on essaie de hiérarchiser les coupes que l'on doit faire et il y a besoin d'un pilote. Mais à partir du moment où on n'essaie pas uniquement de rattraper ... Je dirais que tant qu'on essaie de rattraper, le cartésianisme suffit. C'est quand on essaie d'inventer qu'il faut autre chose.

Ariella Masboungi

On est assez content en fait quand on a résolu les problèmes. Quand on a un schéma directeur qui est parfait, qui répond à toutes les questions, on est très content mais c'est une approche ...

Frédéric Gilli, Economiste, géographe

On est content mais on a tort.

Ariella Masboungi

Tout à fait. On est content mais on a tort !

Frédéric Gilli, Economiste, géographe

C'est-à-dire que tant qu'on est dans une logique de rattrapage, le cartésianisme suffit mais dès qu'on cherche à créer du projet urbain, et créer quelque chose qui emballe, il faut de l'échange. Je dirais que la phase d'échange préalable à l'élaboration du SDRIF qu'il y a eue, qui a soulevé énormément de débats, pourquoi est-ce qu'on l'arrête aujourd'hui ?

Ariella Masboungi

Il n'y aurait pas de raisons de s'arrêter.

Frédéric Gilli, Economiste, géographe

Tout à fait, il n'y aurait pas vraiment de raison de s'arrêter. A la rigueur, on la continue et dans cinq ans on refait un bilan d'étape des débats.

Vous parliez des cas espagnols, Barcelone est exemplaire de ce point de vue-là. Il y a des moments où on arrête la réflexion et on débouche sur des projets, mais la réflexion continue.

Ariella Masboungi

On ne l'arrête pas forcément, mais simplement elle est stratégique, elle part d'opportunités et elle passe à l'action.

Frédéric Gilli, Economiste, géographe

Elle débouche. Il faut arriver à permettre la continuité dans la réflexion et à déboucher dans l'action.

Ariella Masboungi

Je vous propose de prendre quelques réactions. Yannis tout d'abord.

Yannis Tsiomis, architecte professeur

Ce qui est intéressant, c'est que chacune des recherches renvoie sur des choses que d'autres recherches ont touchées. Par exemple, Ariella a parlé de cette opposition plan/projet abordée ce matin. Avec l'équipe de Novarina, on en a parlé aussi en disant exactement ce que vous dites.

Il y a quelque chose qui me gêne quand même dans ce mea culpa. D'abord, je me demande si Barcelone se compare à Paris. C'est une question. Et deuxièmement, vous parlez de ville ; je me demande si le terme de ville est pertinent pour cette échelle. Qu'est-ce qu'on entend comme ville ? Tout en étant tout à fait d'accord avec vous sur le fait que l'on fait des superpositions et des juxtapositions d'approche sans essayer de les articuler. Mais je ne pense pas que sur toutes les échelles, on puisse appliquer ce type d'approche.

Alors, est-ce que l'échelle de Sartrouville à Noisy-le-Sec, comme vous l'avez dit, c'est de l'ordre du projet urbain, ou est-ce que ça ne dépend pas d'une autre instance de pensée ? Et s'il y a toute

cette inertie, c'est que les tangentielles répondent à une époque où on pense qu'on va répondre à la crise, quand déjà nous sommes dans un autre type de territoire qui est un territoire de mutations. Là, il y a une inertie mentale sûrement qui n'est pas théorique, parce que théoriquement on sait ce que c'est, mais il y a une inertie mentale « administrativo-bureaucratique » qui fait que ça ne peut pas marcher. C'est-à-dire que ce n'est pas une carence, c'est presque une impossibilité d'affronter cette échelle.

Je voudrais terminer sur la question du portage du projet qui me paraît très importante. On parle d'élus, on parle de politiques en fait, et c'est la SNCF qui se substitue aux politiques. Et là, le rapport de stratégie entre acteurs et articulation s'efface. Il n'y a plus de politiques qui s'affrontent comme c'est le cas par exemple dans une intercommunalité de l'agglomération où des petites communes vont se bagarrer avec un centre consolidé d'une grande ville à côté, avec le maire qui a le pouvoir, qui a peur de devenir le cimetière des gens qui vont dormir dans leur petite commune et qui vont aller travailler dans la grande ville, etc. Il n'y a plus de débat politique, au sens politique, stratégique du terme.

Je m'arrête-là sachant qu'il y a encore plein de choses à dire.

Ariella Masboungi

Encore une réaction ?

Bernard Lamizet, Professeur de Sciences de l'information et de la communication à l'IEP de Lyon

Je veux juste dire un mot sur ce qui a été dit à l'instant à savoir « Tant qu'on est dans le rattrapage, le cartésianisme suffit. ». Je ne crois pas. Il me semble justement que si on est dans une situation où il y a du rattrapage à faire, c'est qu'il faut changer de mode d'intelligibilité. Et donc, le cartésianisme ne peut pas suffire.

Ariella Masboungi

Je pense que « le cartésianisme suffit », c'était très ironique. Je pense que ce n'était pas du tout à prendre au sens propre du terme.

Je vous cède la parole. Vous avez été extrêmement attentif à tout ce qui a été dit. Peut-être une réaction pour conclure sur tous ces débats ?

Intervenant ?

Une seule intervention à propos de la dernière intervention de Yannis.

Nous étions partis pour réfléchir sur les cultures des acteurs en présence, et le rôle que cela jouait dans l'élaboration d'un projet. A l'arrivée, on n'a plus d'acteurs, on a des instances, mais ça pose un vrai problème. L'inertie mentale, comment la vaincre ? Très courtement, je pense que c'est dans une situation de projet, dans des groupes de travail face aux problèmes concrets que les gens peuvent changer leurs attitudes d'esprit. Ça ne sera pas le résultat même d'un livre.

Frédéric Gilli, Economiste, géographe

Quand j'emploie le terme de ville, c'est de manière générique. Je souscris complètement à ce que vous avez dit, c'est-à-dire que l'on est aujourd'hui dans la situation dans laquelle les schémas historiques de la région parisienne ont été construits et pensés, à mon avis, pour répondre au passage de la ville ou l'agglomération à la ville périurbaine. Et aujourd'hui, il faut changer la façon qu'on a de les lire, de les penser et de les concevoir pour passer de la ville périurbaine à la

métropole. Ça veut dire quoi ? Ça veut dire qu'on introduit justement avec leur vraie force les jeux d'échelles. Parce qu'à la différence d'une ville périurbaine, dans une métropole, les territoires en tant que tels ont des fonctions propres et des enjeux locaux qui ont des résonances mondiales à l'échelle de Paris.

Il n'était pas question pour moi de faire un mea culpa vis-à-vis de l'extérieur mais plutôt de se nourrir de ce qu'on peut pour...

Ariella Masboungi

Un grand merci à vous tous. Je sais que vous êtes frustrés parce que vous ne pouvez pas poursuivre le débat, mais il faut qu'on écoute la troisième intervention qui va être tout à fait intéressante.

Nous poursuivons avec la question des gares, l'architecture de la mobilité, le projet de ville, avec Cristiana Mazzoni qui explicitera la recherche qui a été menée, avec Michel Perrot qui était Directeur général des services de Plaine Commune, avec Anne Molinier qui dirige le projet Plaine de France, et avec Christine Albertini qui est architecte à l'AREP et qui est en charge du projet dont on va parler.

Cristiana Mazzoni, vous allez nous parler de la gare, du lien entre la mobilité, le projet urbain et le lieu de centralité, qui a été créé ou qui n'a pas été créé.
Je vous cède la parole.

➤ L'architecture de la mobilité et le projet de ville : la construction d'une centralité métropolitaine au cœur de la Plaine

Cristiana Mazzoni, chercheur, Laboratoire ACS

Je vais être vraiment très concise pour donner à mes invités plus de place par rapport à la place que j'ai donnée à la recherche ; mes invités de la maîtrise d'ouvrages publics.

Dans notre recherche nous étions quatre : Valérie (**Lebois** ?) psychosociologue, Albert Lévy architecte urbaniste, (????) architecte urbaniste, et moi-même architecte.

Notre recherche a défini la gare ferroviaire et son quartier comme la clé d'entrée pour explorer le processus du projet urbain. Et ceci à partir de deux questions qui ont été centrales depuis ce matin. La première question, c'est la question des échelles et leur articulation, l'échelle des bâtiments destinés à la mobilité en ce qui nous concernait, celle du quartier, et l'échelle de la ville ou du territoire desservi.

La deuxième question : la question des temporalités et de leur imbrication, celles des décisions politiques, la temporalité de l'action des acteurs, la temporalité des modes de représentation et les charges symboliques des territoires.

Nous sommes partis de l'hypothèse que la gare tend à retrouver aujourd'hui - et ceci au niveau européen - une nouvelle valeur structurante. Elle semble se dessiner comme une articulation complexe de lieux au carrefour de plusieurs échelles, intervenant sur l'identité même de la ville et des territoires périurbains.

La question qui pour nous a été centrale a été de comprendre comment le lien entre ce pôle de transport et la ville est pris en compte aujourd'hui en Europe et en France, et comment ce lien nous instruit sur le processus du projet urbain.

La question européenne :

Quelques exemples européens analysés montrent comment la gare et son architecture peuvent intervenir dans la définition du modèle urbain post-industriel, donc un modèle dominé par la diversité des échelles et la multiplicité des acteurs ; un modèle aussi où les nouvelles centralités sont appelées à signifier l'ouverture des espaces, la diversité des fonctions et le contraste des éléments. En particulier, l'exemple de la gare SBB de Bâle, que nous avons étudié plus en détail, montre qu'une bonne gestion de la temporalité du projet et une réflexion poussée sur l'articulation entre les échelles de la part des acteurs, a permis une maîtrise de la qualité de l'espace vide, qu'il soit couvert ou à ciel ouvert, et de donner des réponses de qualité au thème de l'ouverture (que j'évoquais tout à l'heure), de la diversité et du contraste actif.

Mais, qu'en est-il des projets de gares et des quartiers de gare intéressant le cœur du réseau français - Paris et l'agglomération parisienne - et comment s'inscrit ce projet dans la dynamique des projets urbains ?

Pour répondre à ces questions, nous avons focalisé l'attention sur trois grands projets urbains situés respectivement dans Paris intra-muros, dans la première et dans la deuxième couronne.

Dans l'analyse de ces trois cas d'étude, nous avons préféré, à une démarche comparative et synthétique, une juxtaposition de regards analytiques.

Pour la gare d'Austerlitz et le secteur de la ZAC Paris Rive Gauche, nous avons étudié la conception du projet dans la maîtrise d'ouvrage, donc l'élaboration de la commande et des programmes, et dans la maîtrise d'œuvre l'analyse du projet architectural et urbain. Sachant qu'Albert Lévy reviendra tout à l'heure sur ces questions.

Pour la gare RER B, et en moindre mesure nous avons étudié aussi la gare RER D et le projet de la Plaine, il a été intéressant de comprendre l'interaction élus/architectes et habitants, avec une attention sur la réception de l'équipement, ou de ses équipements gare liés à la mobilité et une considération sur comment l'espace projeté est réalisé et est réellement vécu et pratiqué par les habitants.

Concernant le troisième territoire, il s'agissait de la gare TGV Chessy-Marne la Vallée et le secteur Val d'Europe. Dans cette partie de la recherche, ce qui a été intéressant pour nous c'était de comprendre l'inscription du projet dans le débat actuel sur la ville dispersée.

A l'échelle de la première couronne, l'exemple de la Plaine, qu'Anne Molinier expliquera plus en détail, surtout dans son devenir, a montré que la coopération intercommunale peut être à l'origine d'un véritable projet de ville, créant débats entre les élus, les architectes urbanistes et la population.

Pour nous, l'exemple de la Plaine a montré, au moins dans sa phase initiale se développant sur presque une dizaine d'années (de 1985 à 1993), que le projet urbain porté par un regroupement de communes peut, grâce à ce débat pluriel que j'évoquais tout à l'heure, avoir la force de mettre en avant les potentialités intrinsèques à cette tranche de la métropole quelque peu délaissée face à la toute puissance de la ville centre.

Dans ce projet de la gare, le rôle de la gare a été primordial en tant qu'élément participant de la construction d'une nouvelle centralité métropolitaine. Cependant, sa création a créé un conflit de temporalité. C'est ce qui est ressorti de notre analyse. Le temps court nécessaire à sa réalisation s'est inscrit dans le temps long de maturation du projet urbain, sans que les habitants aient l'opportunité de participer activement, comme c'était le cas auparavant, aux décisions de projet. Donc très vite, les habitants se sont aperçus qu'il ne s'agissait pas d'un projet de gare les impliquant à l'échelle locale, mais d'un équipement plus large au service d'un projet d'envergure nationale, traité à part dans le processus de concertation.

Si aujourd'hui la gare créée par l'AREP en 1998 est perçue comme un équipement remarquable de la presque totalité des entretiens, elle ressent vraiment cette appréciation positive. Donc, c'est un équipement capable de valoriser l'ensemble du territoire de la Plaine, c'est un signe de modernité, c'est un signe de mobilité élargie et efficace. C'est aussi un moyen ou un symbole renvoyant à une échelle qui dépasse celle du simple bâtiment pour s'ouvrir à l'échelle du réseau et marquant l'émergence d'un nouveau pôle urbain dédié, comme on le sait, à l'évènementiel et aux loisirs.

Alors, s'il y a cette appréciation positive, le discours laisse apparaître aussi un déficit au niveau de la réflexion dans l'insertion plurielle et quotidienne de la gare dans le quartier. Et surtout, si on se réfère aux objectifs initiaux du projet urbain qui visaient la réalisation d'un maillage transversal par rapport à l'axe de l'autoroute A1 - un maillage transversal articulant finement l'existant aux nouveaux espaces conçus - on se rend compte que le projet de la gare n'a pas traité de manière prioritaire la question de son intersession locale et de son rapport au quartier.

Entre parenthèses, ce déficit apparaît aussi dans les deux autres cas étudiés (le rapport au quartier).

En conclusion à notre recherche, on peut affirmer que l'analyse des grandes lignes du débat, relatif à la conception des gares, et le regard plus spécifique sur trois projets de gare contemporains ont permis de mettre l'accent à la fois sur les grands enjeux de ces équipements et sur les périls latents de ces lieux publics qu'est la gare dans le processus de fabrication de la ville à l'échelle de la métropole.

Nous savons, et cela a été évoqué plusieurs fois depuis ce matin, que depuis les années 80 et avec l'émergence de la notion de projet urbain, on ne peut plus parler d'une forme générale de fabrication de la ville mais de plusieurs processus en œuvre. Et dans ces processus caractérisés par une pluralité d'acteurs et par des temporalités spécifiques, la gare risque de ne pas pouvoir assumer pleinement la valeur structurante qu'on lui prête. Si elle conserve dans les projets urbains relatifs à la métropole parisienne un rôle structurant en terme urbanistique, économique et social, ce rôle de structuration privilégie l'échelle métropolitaine au détriment de l'échelle du quartier.

Nous avons aussi émis l'hypothèse que ce sont les conflits de temporalité et d'intérêts entre la SNCF et les aménageurs, ainsi que la présence de structures fortes telle l'AREP qui a le monopole des projets des gares et des pôles multimodes en France, qui sont à l'origine des dérapages constatés. Il est vrai que dans la recherche, on ne l'avait pas émis comme hypothèse, c'était notre conclusion. Et avec les débats que nous avons pu avoir avec les acteurs présents aujourd'hui, je pense qu'il est important pour nous de l'affirmer comme hypothèse de travail pour un ajustement possible de notre recherche. Ces conflits de temporalité semblent constituer des freins pour que la gare devienne - et ceci pour l'ensemble des acteurs - un thème majeur de projet, lui permettant de donner des réponses de qualité aux différentes échelles en question.

L'analyse du cas de la région parisienne a montré que la présence de l'AREP dans le processus de conception de fabrication de la ville provoque une certaine paralysie du débat. Implicitement, le projet de gare est résolu en dehors du projet urbain par un acteur à la compétence reconnue, ce qui empêche le développement à son sujet d'un vrai débat entre acteurs ; débat à la fois culturel et technique.

Et pour cette raison, la gare risque, au sein du projet urbain, d'être un élément autonome et autosuffisant relié plus à l'image du réseau qu'aux enjeux locaux. Et au lieu de permettre une variété d'espaces - et tout à l'heure, je parlais de vide architecturé - qui (???) entre eux sur la base d'une structure de relations réciproques, finement étudiées, on risque de produire des réponses architecturales (**spatiales partielles ?**) qui, même si de qualité, ne dialoguent pas entre elles et par là, avec la ville.

Je laisserai tout à l'heure Albert Lévy le soin de faire une synthèse de la recherche.

Pour l'instant, je m'arrête là avec cette légère polémique.

Ariella Masboungi

Le sujet de la gare comme noyau de ville, comme centralité, comme polarité, comme symbole est très riche. Vous pointez du doigt à la fois des côtés très positifs à l'échelle métropolitaine, du service qu'elle rend, et un manque de réponse à cette ambition qui a été souvent affirmée de croiser l'approche gare et l'approche ville, de créer des centralités très fortes, des lieux d'identité, des lieux de repère. Et il est vrai que sur les images, on le voit assez bien.

Christine Albertini, vous êtes mise en cause parce que je pense que l'AREP est très fortement interpellée comme un acteur extrêmement puissant qui arrive avec son savoir-faire, sa culture. On ne dénie pas du tout votre talent, mais en même temps, cette puissance de l'AREP, doublée de la puissance de la SNCF d'après la recherche, ne permet pas une négociation et fait en sorte que vous posez votre objet dans la ville. Est-ce que vous vous reconnaissez dans ce portrait qui est fait de vous ?

Vous souhaitez changer l'ordre des interventions ?

Michel Perrot, Directeur général adjoint Plaine Commune

Pour animer un peu le débat je voudrais intervenir au secours de Christine Albertini – cela dit, elle va se défendre toute seule – pour dire que l'on trouve, au niveau de la Communauté d'agglomération, que l'AREP a fait un travail assez remarquable, en particulier sur la gare du RER B, sachant que sur la gare du RER D, c'est un autre sujet, on y reviendra. Mais après mise en concurrence, on a confié à l'AREP tout un travail, toute une étude sur le sud de la Plaine et (**Ouest Wilson ?**) qui nous a bien aidés, en particulier pour la recherche de complémentarités, voire de contradictions avec le grand projet de Paris Nord-Est du Sapin et Leclerc sur Paris. On parlait tout à l'heure - et c'est pourquoi je me permets d'intervenir un petit peu avant - de la tangentielle nord pour dire qu'il n'y avait pas de structure de gouvernance sur la totalité de la tangentielle ; je ne vais pas revenir sur ce qui a été dit parce que c'est tout à fait vrai. Par contre, sur la première tranche, Epinay le Bourget, la Communauté d'agglomération a pris en effet les choses en mains dans l'articulation entre ce grand projet structurant et d'amélioration et l'ensemble des projets sur lesquels on a pu travailler. Et en particulier, sur tous les pôles liés à l'articulation entre les projets ponctuels et puis la tangentielle, il s'est trouvé que c'est l'AREP qui a travaillé et qui a travaillé, je trouve, dans d'excellentes conditions.

Je tiens à le souligner parce que cela me paraît une critique un peu injustifiée.

Ariella Masboungi

C'est la liberté des chercheurs.

Christine Albertini, je pense que vous allez très bien vous défendre.

Christine Albertini, architecte AREP-SNCF

Ce qui apparaît clairement, c'est que c'est l'objet d'un débat, et je trouve que l'intérêt de cette recherche, c'est d'avoir soulevé ce débat en guise de conclusion et en le faisant sous forme d'hypothèse. Et pour ma part, j'espère qu'à l'avenir, à travers les recherches que vous formulerez, on pourra aller un petit peu au-delà au niveau de ce débat. Il y a les pour et il y a les contre.

Je vais me présenter rapidement pour rebondir sur ce thème. Je suis architecte urbaniste. J'ai commencé ma carrière au ministère de l'Équipement, à la Direction de l'architecture. On m'avait surnommée Madame AMO puisque j'étais arrivée pour lancer l'Association Architecture et Maître d'Ouvrage. J'étais donc sur le thème de la production et non pas celui de la réalisation. J'ai toujours été du côté de la maîtrise d'ouvrage et non pas de la maîtrise d'œuvre. Et après quelques années passées au Ministère et après avoir interviewé un certain nombre de grands maîtres d'ouvrages français, j'ai rencontré la SNCF. J'ai découvert qu'à la fois, elle n'avait pas vraiment de maîtrise d'ouvrage et que sa maîtrise d'œuvre était intégrée. C'était donc contraire à tous mes principes, à toute l'éducation dans laquelle je venais d'être formée. J'ai donc décidé de la rejoindre pour faire un audit. C'était au début des grandes gares TGV. Il y avait un chantier énorme ouvert en terme de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. Et j'ai constaté que la maîtrise d'ouvrage était totalement absente, d'où une maîtrise d'œuvre qui, par défection de la maîtrise d'ouvrage, était forte. La maîtrise d'ouvrage avait donc besoin de se construire, de construire ses outils, que ce soit en terme de programmation, que ce soit en terme de décision. Et quand on se mettait à construire un projet de gare, non seulement les acteurs autour de nous étaient multiples, on avait les acteurs de la ville, on avait les politiques, mais également en interne, on avait une multiplicité d'acteurs : les stratèges, les financiers, l'infrastructure, à l'époque RFF n'existait pas. On se trouvait donc avec une multiplicité d'acteurs, déjà en interne, sans avoir des outils propres à la conception.

J'ai donc monté un groupe de programmation des gares, qui a préfiguré l'agence des gares, puis l'AREP, que je n'ai jamais intégrée bien qu'étant architecte urbaniste ayant toujours travaillé du côté de la maîtrise d'ouvrage, donc de la SNCF. SNCF que j'ai par ailleurs quittée récemment.

Ceci dit, j'ai toujours travaillé en bonne intelligence et amitié avec AREP puisqu'il me semblait fondamental d'avoir un échange et un dialogue entre maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre pour arriver face à des acteurs de la ville - vous venez de souligner l'importance du travail - et de faire entendre les différents points de vue, que ce soit celui du réseau ou que ce soit celui de la gare.

Par la suite, toujours à la SNCF, j'ai développé des projets à l'international - ce qui fait que Cristiana m'a demandé d'intervenir aujourd'hui - davantage sur l'Italie et l'Angleterre où là, on est face à des organisations de la maîtrise d'ouvrage très différentes de l'organisation française. Organisations qui se rapprochent probablement plus que celles que l'on trouve au sein de la SNCF, avec une maîtrise d'œuvre intégrée. On l'a vu ce matin, et Madame Cogato-Lanza l'a pas mal développé sur le cas de Pescara, il est vrai que l'on peut avoir des organisations très différentes. Néanmoins, il y a toujours des points communs, des multiplicités d'acteurs et des

multiplicités de vocations, donc d'attentes, par rapport à un équipement public structurant qui est la gare. Et ça, c'est l'enjeu. Je pense que la recherche l'a assez bien montré, c'est-à-dire que l'on a des enjeux qui sont totalement contrastés. On a des échelles de temps qui sont différentes. Sur le cas de la Plaine par exemple, entre le moment où vous avez démarré et le moment où vous êtes arrivés à un schéma directeur, vous avez eu 7 ans. Cristiana disait que la gare arrive de façon un peu brutaliste dans un délai très court. Effectivement, une gare, c'est 7 ans également. Donc, là où vous, vous démarrez sur un projet qui va durer 20-25 ans, nous, en 7 ans, la gare est bouclée. On trouve déjà ça très long. Il se trouve que dans le cas de la Plaine, les délais ont été encore plus brefs compte tenu de l'équipement du grand stade et d'une volonté de devoir faire beaucoup plus vite. Ce qui a totalement fracassé les logiques de projet, que ce soit la vôtre en tant qu'aménageur, que ce soit celle de la SNCF en tant que transporteur, et que ce soit celle de la SNCF en tant que concepteur.

Je trouve que ce qui est intéressant dans ce cas-là - et l'exemple de la Plaine est assez judicieux - c'est que quoi qu'il arrive, puisque l'on a parlé depuis ce matin des temporalités, c'est que le projet de gare est un projet d'aménagement. Et donc, c'est un projet d'aménagement bref. C'est-à-dire que soit il arrive trop tôt, soit il arrive trop tard, soit il arrive pendant. Et il me semble que dans le cas de la Plaine - et on est dans un cas remarquable - il est arrivé en cours de route. Alors, le projet il est en devenir. Nous avons parlé tout à l'heure des tangentielles et des villes nouvelles, quand on est dans le cas de Cergy Saint Christophe, quand la gare est arrivée, il n'y avait rien autour. Il a fallu 20 ans pour que la ville se crée autour. Donc, on est dans un cas dramatique de non-interaction entre la vie de quartier, les équipements qui arrivent, les usagers de ce pôle d'échange et les aménageurs. Ceci est un point important.

La gare c'est quoi ? La gare c'est un lieu de transport. Un lieu de transport, c'est un espace servant et puis c'est un espace desservant. C'est un espace qui dessert un quartier. C'est un lieu d'échanges, ça pose la question de l'accessibilité ; c'est un lieu de services.

Dans les critiques constructives que j'ai lues dans cette recherche, j'ai vu qu'il y avait des difficultés. Là, je vais rebondir sur la Plaine pour vous laisser la parole et faire assez court. J'ai vu que les habitants avaient des difficultés d'appropriation de cette gare qui aurait été faite trop vite. C'est évident. En même temps, ils disent qu'elle est esthétiquement remarquable. Je trouve cela assez amusant.

Le troisième point que vous citiez, c'était de dire que la qualité de la maîtrise de l'espace vide était une des forces de la conception des gares. Alors, on doit articuler ce que j'ai dit avant, c'est-à-dire un espace de transport, un espace de services avec la gestion des villes.

Vous m'avez interpellée tout à l'heure sur la question de l'architecture : est-ce que le projet de gares ne deviendrait pas un objet architectural ? La question des gares, qu'elles soient des gares d'Ile de France, qu'elles soient des gares grandes lignes ou des gares internationales, est la même. C'est-à-dire que tout l'enjeu, c'est la gestion des vides. On est dans des espaces qui vont gérer des flux énormes. On peut avoir 500 000 visiteurs par jour ; on a quatre fois un centre commercial de Châtelet qui rentre dans une gare parisienne. Dans une gare de banlieue, on n'en est pas loin. Quand on a un événement au grand stade, on y est également. En même temps, ce temps est très bref, et le reste du temps, on est donc dans du vide. Il faut donc avoir une capacité à gérer ces foules et une capacité à animer ce vide. Et c'est là où je pense que le rôle de l'AREP est bien de créer cette capacité à gérer ces foules dans leurs accessibilités diverses, que ce soit le véhicule, que ce soit le métro, le tram, le train, les différents modes de transport, les piétons mais il y en a de moins en moins qui accèdent à ces nœuds de transport sur le territoire. Et puis, le reste de la SNCF et des acteurs de l'aménagement et du quartier sont là pour, au contraire, animer ces

vides, dans les temps où il y a possibilité de le faire, c'est-à-dire pas ou difficilement superposition avec ces flux de voyageurs, pour qu'il y ait appropriation par le quartier ou par une échelle plus large du territoire de l'équipement gare dans la ville, qui devient à ce moment-là un réel équipement public.

Je crois que c'est cela l'enjeu. Cette difficulté est souvent mal perçue.

Le deuxième point qui m'a interpellée dans cette recherche, c'est la question du jeu des acteurs. Sur cette question, j'ai envie de dire, après avoir passé près de 15 ans à la SNCF, « merci les aménageurs. Quand on vous a rencontrés, on était contents ». Car il n'y avait pas de maîtrise d'ouvrage forte à la SNCF, donc tout le monde se prétendait maître d'ouvrage. Et les états de faits qui ont été pointés dans la recherche précédente, que j'ai vécus en interne, et il suffit d'ouvrir le moindre schéma directeur pour les retrouver, montrent bien que l'on est tous toujours à la recherche d'un interlocuteur.

Alors une autre des difficultés, c'est qu'il n'y a pas un interlocuteur SNCF, il n'y a pas un aménageur et que l'on est toujours à la recherche - et tous les débats de l'après-midi le montrent - de celui qui serait l'interlocuteur unique, qui serait, à un moment donné, le décideur. Et bien, il n'y en a pas. Il y a des SNCF, il y a des aménageurs, parce que l'on change d'échelles - et je pense que l'étude précédente était remarquable de ce point de vue-là. On est sur différentes échelles de territoire. Et à un moment donné, on n'est plus sur l'écu, ni sur le grand écu. Et il nous manque toujours un maillon, il nous manque toujours quelqu'un.

Donc, le rôle de l'AREP, c'est bien de travailler sur la durée, sur ces articulations, sur ces frottements. En ce qui nous concerne, nous y avons trouvé une très grande richesse. C'est pour cela qu'en tant que maître d'ouvrage, on a essayé à la fois de les soutenir et de leur faire porter pour nous ce discours et ces nécessités qui permettent néanmoins de faire construire un équipement structurant qui marche et qui fonctionne car c'est quand même l'essentiel.

Le troisième point que je voudrais souligner par rapport à la recherche - ce n'est pas par rapport à la recherche de Cristiana mais ce sont les recherches en général - ... Ce matin, Yannis Tsiomis a dit : « la recherche c'est l'aide à la conception. ». Quand je suis rentrée à la SNCF après cet audit et après avoir constitué ces groupes de programmation, j'avais en face de moi des architectes très forts, qui avaient leurs propres idées mais qui n'étaient pas habitués à travailler avec d'autres, encore moins avec une maîtrise d'ouvrage, même s'ils avaient aidé à leur mise en place. Et je suis allée chercher de l'aide. Et où suis-je allée chercher de l'aide ? Auprès des chercheurs. Et donc, grâce au plan urbain, à Patrice (**Aubertel**), nous avons réussi à co-financer un grand nombre de recherches pendant une dizaine d'années sur les équipements, sur les lieux de mouvement de la ville, avec Isaac Joseph qui a animé tout cela. Et c'est vrai que j'ai réussi, dans un monde de techniciens, à faire passer l'idée de la recherche comme aide à la décision ; à la conception bien sûr car les architectes étaient très contents de les avoir, mais aussi comme aide à la décision auprès de la maîtrise d'ouvrage. Donc, la recherche en tant qu'aide à la production de nouvelles formes urbaines. Et je pense que ceci, c'est un élément très important et je suis très contente de voir aujourd'hui que vous reprenez le flambeau et que vous reprenez ces questions, parce que ce sont des questions, dans des organisations différentes, que l'on se pose tous les jours en Europe.

Je travaille essentiellement en Italie, en Angleterre aujourd'hui. On se repose exactement les mêmes questions. Les réseaux, même s'ils ne sont plus un seul, même s'ils sont totalement dissociés, même si on a différents transporteurs, différents opérateurs, ne sont pas plus faibles que la SNCF. C'est vrai qu'ils ont tous besoin de ce savoir. Et je pense que ce savoir de recherche, ce

savoir constitutif d'analyse et ce recul - et j'espère qu'Anne pourra parler un petit peu de cette notion de recul tout à l'heure - permet de concevoir ensemble.
Je m'arrête là et je vous passe la parole.

Ariella Masboungi

Une réaction de Michel Perrot avant une présentation plus précise d'Anne Molinier.

Michel Perrot, Directeur général adjoint Plaine Commune

Je vais donner quelques idées à propos de cette question des gares.

Tout d'abord, je crois qu'il faut dire que les deux gares du RER B et D à la Plaine Saint Denis ont fait partie du paquet qui a été négocié par Patrick Braouzec avec l'Etat au moment de la demande de l'Etat d'implanter le grand stade qui est devenu le Stade de France, là où il l'a été et en particulier dans la plaine. Avec la grande avenue du Stade de France qui a été ensuite réalisée par Alexandre Chemetov, les deux gares du RER, la couverture de Michel Corajoux de l'autoroute A1. Tout cela constituant un ensemble cohérent de desserte du stade. Je dirais que cela a d'abord été fait pour cela. Et en particulier à l'horizon 98. C'est pour cela que cela a quand même été fait dans un temps urbain relativement inhabituel de 6 ans.

Il faut dire cela a remarquablement fonctionné, et que cela fonctionne toujours tout aussi remarquablement. Qui aurait pu imaginer que 80 à 90 % des 80 000 spectateurs du Stade de France viennent en transport en commun, et en particulier par le RER ? Personne n'aurait mis un kopeck sur cette hypothèse quand on en a parlé, de même que personne n'aurait mis un franc à l'époque sur le fait qu'il y ait autant de manifestations dans le Stade de France. Egalement, personne n'aurait mis un euro maintenant sur le fait que le moindre match regroupe 80 000 spectateurs.

Les gares ont donc été faites d'abord pour cela.

Le deuxième aspect, c'est que depuis, elles continuent évidemment ce service, à savoir cette distribution égale entre la gare du RER B et la gare du RER D, mais elles ont été un facteur central du développement. Je dois dire d'ailleurs qu'entre les deux - et Cristiana Mazzoni le dit dans son travail - c'est un peu le jour et la nuit du point de vue du rapport urbain, parce que l'on peut critiquer le travail qui a été fait sur la gare du RER B par rapport à toute l'articulation avec le centre Plaine et le sud Plaine. Pour autant, c'est un objet symbolique, emblématique, visible. On y voit la ville de partout. Alors que la gare du RER D, c'est un fond du fond ; on est au bout de la banlieue, il n'y a aucune articulation urbaine possible, au jour d'aujourd'hui en tout cas. Et donc, pour des raisons qui seraient un peu trop longues à expliquer, on a un seul concepteur, on a une même temporalité, et pour autant, on a deux conceptions et deux articulations urbaines qui sont fondamentalement différentes. Mais le système des gares et de l'ensemble a été un puissant facteur de développement. Qu'on en juge quelques éléments.

Premièrement, on a actualisé une partie du projet urbain du fait même de la présence des gares, ce qui n'était pas prévu par la force des choses en 92 quand il a été approuvé. On a un axe dans le SCOT qui est, en fait, l'axe des gares entre Pleyel et la gare du RER B qui est un des axes dominants d'implantations tertiaires au même titre que le pôle de la ZAC canal port d'Aubervilliers, du Parc du Millénaire et du domaine des EMGP.

Au jour d'aujourd'hui, réalisé plus projet, c'est de l'ordre de 700 000 m² de bureaux et d'activités qui rayonneront à moins de 500 mètres de l'une ou l'autre des deux gares. Et ceci a été un élément déclencheur, d'appui en tout cas, important pour la Plaine Saint Denis. Ce n'est pas un hasard si, aujourd'hui, des sociétés comme ARCELOR, XEROX, la SNCF, GENERALI ou

COTEBA se sont installées avenue Mitterrand. Et il suffit de voir les 14 000 montants de la gare du RER D, si l'on en croit la SNCF, et le flux, voire le flot des cadres et des employés le matin avenue Mitterrand pour s'en rendre compte. D'autant que pour l'essentiel, ils n'habitent pas le territoire, ce qui est une problématique de fond de la banlieue nord en règle générale, et de la banlieue peut-être plus largement, mais c'est un autre sujet, en tout cas un sujet central en matière d'inclusion sociale et territoriale par l'emploi et par l'habitat, qui est évoqué d'ailleurs assez largement dans l'étude.

Donc, un axe confirmé dans le SCOT de développement tertiaire.

C'est aussi un moyen de travailler sur les quartiers de la Plaine, qui est une deuxième actualisation du projet urbain de 92, parce que la gare du RER B est articulée avec le quartier Cristino Garcia, qui est un petit peu le village emblématique de la Plaine, et dans le quartier Landifrance, qui est une création ex nihilo à partir d'une tabula rasa. Il va falloir que le temps fasse son œuvre mais en tout cas, on travaille, après une espèce de tsunami tertiaire vécu comme tel d'ailleurs par la population, à un équilibre, une combinatoire des fonctions à développer des espaces verts. Il y a l'Académie du cirque, il y a plus de 1000 logements qui seront réalisés dans un cas comme dans l'autre dans la toute périphérie déjà.

Donc un travail sur les quartiers.

Et puis, ces deux gares vont générer deux projets majeurs, sachant qu'il y en a d'autres. En effet, sur les bureaux actuellement, on a plus de cent projets urbains au niveau de Plaine Commune. Ces deux gares vont donc générer deux projets majeurs que je voudrais souligner, qui sont organiquement liés à la présence des gares.

Le premier projet, c'est, pour la gare du RER D, donc à l'ouest - le travail est lancé actuellement avec la SEM Plaine Commune Développement, ING comme promoteur et la Caisse des Dépôts en partenariat - de travailler à un projet d'ouvrage de franchissement habité qui sera, en partie - on l'espère en totalité - financé par l'ouverture de droits à construire sur le quartier Pleyel qui est la tête de pont du développement tertiaire avec SIEMENS, EDF, etc.

Le deuxième grand projet, qui démarre aussi en ce moment, c'est le centre aquatique olympique, qui lui aussi va être en partie financé pour la partie foncier qui a fait l'objet d'un accord partenarial de l'Etat, de la Région, des départements, de la Ville de Paris et de la Fédération Française de Natation pour sa construction. Le foncier va être financé par l'ouverture d'une partie de droits à construire qui sont possibles aussi du fait de la présence et de l'attractivité de la gare du RER B.

Voilà donc quelques éléments qui montrent que les gares ont quitté leur fonction de seule desserte fonctionnelle du Stade de France pour être des éléments organiques du développement de la Plaine Saint Denis.

Je peux peut-être continuer par une troisième idée, c'est qu'aujourd'hui sur la Plaine, il y a une gouvernance. Alors, elle fonctionne peut-être plus ou moins bien mais elle existe au niveau de la communauté d'agglomérations. Les élus ont un projet de territoire. Il y a un schéma de cohérence territoriale qui vient d'être validé et qui est une base d'appui de développement pour les vingt ans à venir. Il y a donc une gouvernance. Il y a également un projet qui s'est appuyé sur le projet initial et qui - et ce n'est pas évoqué dans l'étude - a connu un certain nombre d'actualisations. J'en ai évoquée deux : la stratégie tertiaire et la présence des gares.

On pourrait dire aussi que l'on a travaillé à une réévaluation du patrimoine et de l'histoire des lieux, qu'il y a une réflexion sur le velum général des 18 mètres qui est évoqué par rapport à une certaine acupuncture urbaine avec des éléments d'immeuble de plus grande hauteur très localisés, et en particulier un hôtel de 1500 chambres et un centre de congrès qui va venir au nord de la gare du RER B - ce n'est pas non plus tout à fait un hasard - qui va être un point extrêmement puissant au plan de la région Ile de France.

Et puis, alors que le projet urbain était d'abord et avant tout essentiellement un projet d'espace public (un projet guide), on a aujourd'hui une charte de qualité sur le plan des constructions, une charte de qualité sur le plan social, urbain, environnemental et architectural qu'on impose ou qu'on partage avec l'ensemble des promoteurs publics ou privés.

Voilà quelques éléments.

L'ensemble du projet de la Plaine se développe aussi en fonction et avec un maillage d'ensemble des transports qui sont les deux gares du RER mais qui sont aussi le métro. Métro qui va venir au centre Plaine et avec une grande place qui sera la grande place centrale de la Plaine qui ne pouvait pas être prévue en 92 par exemple.

C'est aussi le projet de tramway qui va mailler la Porte de Paris, la gare du RER B jusqu'à Paris Evangile. Il n'est pas financé dans le contrat de projet 2007/2013 mais on espère qu'il le sera, et plus rapidement que le métro à Basilique où il a fallu 35 ans et le métro à Aubervilliers où il aura fallu 30 ans. Vous voyez que la banlieue a encore de beaux jours devant elle.

On a donc un projet qui a une articulation organique avec l'ensemble du maillage des transports. Je pourrais rajouter que tout récemment encore, la RATP a proposé une réorganisation complète du réseau de bus de façon à ce que le transport des habitants - on est passé de 10 000 à 30 000 habitants aujourd'hui - et des salariés trouvent leur compte du point de vue des déplacements.

Voilà quelques éléments qui montrent toute l'importance que ces gares ont eue, pas seulement pour le Stade de France mais comme point de focalisation, comme point organique et comme point d'accélération d'un développement que l'on n'a connu que depuis - à part le grand épisode du Stade de France - 1999. Par conséquent, ayez pitié de la maîtrise d'ouvrage urbaine. Ça ne fait jamais que 7 ans que l'on est, dans un premier temps, confrontés à un développement. Et je dois dire que l'on a fait du contre parce qu'il y avait une espèce de ruée vers l'or sur la Plaine Saint Denis. Depuis 3 ou 4, la maîtrise d'ouvrage urbaine publique a repris l'initiative - je ne rentrerai pas dans les détails - pour une maîtrise structurelle de celui-ci dans la cohérence que j'énonçais.

Ariella Masboungi

Nous avons discuté avec Cristiana Mazzoni par téléphone pour préparer cette séance. Ce qu'elle dit, je le partage assez. C'est-à-dire que les gares, dans les trois cas que vous avez regardés, n'ont pas été les moteurs des projets urbains. Elles se sont développées à côté et ensuite, il y a eu des synergies. Je pense que l'on ne peut pas ne pas lui donner raison.

La deuxième chose, c'est que dans les trois cas, il n'y a pas réellement eu un lieu très fort créé autour de la gare. Parce que la gare Plaine Stade de France, elle est tout à fait intéressante mais ce n'est pas un lieu encore, ce n'est pas le centre symbolique d'un territoire. Pas encore du moins, mais ça le sera peut-être. Alors bien sûr, il faut être patient. Mais il est vrai que ça s'est développé à côté, et que l'on est toujours dans des logiques de rattrapage, on n'est pas dans des logiques de coordination. Je pense que votre observation est assez juste. Cela dit, ce n'est pas une remise en cause du travail qui est mené, qui est tout à fait reconnu et remarquable. C'est intéressant parce qu'en fait, il y a des synergies mutuelles et ce qui est intéressant, c'est quand on rentre en

synergie, qu'on bricole. Après le tout, le projet urbain, c'est très souvent du bricolage, ce n'est pas de la construction magnifiquement cérébrale qui s'applique strictement. Mais c'est vrai que la gare n'a pas... Elle pourrait peut-être dans certains cas être conçue comme le démarrage d'un projet et être pensée autrement à ce moment-là. Mais ce seront d'autres histoires qui seront analysées par d'autres chercheurs.

Anne Molinier, avez-vous quelque chose à rajouter ?

Anne Molinier

Il est vrai que Michel a dit l'essentiel. Je voudrais malgré tout insister sur les outils et les acteurs. En fait, sur le mode opérationnel et opératoire, sur ce cas précis de la Plaine, la Communauté d'agglomérations a été créée à partir d'un projet urbain intercommunal - ce qui est un peu la spécificité de ce projet - et non pas autour d'une ville centre comme on l'a vu dans les exemples précédents (je vous ai mis les différentes étapes mais tout le monde les connaît à peu près), né aussi d'une gouvernance et d'une volonté politique très fortes ; ce qui entraîne certainement une relation très passionnelle, aussi bien entre les élus que les techniciens, avec ce territoire.

Aujourd'hui, nous sommes une communauté d'agglomérations qui rassemble huit villes. Vous pouvez voir d'ailleurs le périmètre au nord de Paris. Et donc, nous avons créé finalement un rapport de force avec l'élaboration du SCOT qui vient d'être validé ; un rapport de force tout à fait intéressant avec Paris puisque maintenant on peut échanger, voire même faire des projets intercommunaux à cheval entre Paris et la communauté d'agglomérations, ce qui est le cas Porte de la Chapelle et sur le secteur de la Gare (**des mines ?**) sur lequel nous sommes en train de travailler ensemble. Et ce à travers l'étude Sud Plaine dont parlait Michel Perrot qui a été réalisée par l'AREP. Ceci une première échelle.

La deuxième échelle qui me paraît importante, c'est l'échelle régionale. Nous avons pu avoir un rapport fort au niveau de l'élaboration du SDRIF et émettre des hypothèses comme, au centre, la banlieue. Nous savons nous positionner contre une agglomération centre de Paris. Ceci a été également une particularité. Et puis, la particularité liée aussi à la gare, c'est de pouvoir travailler sur les J.O. En effet, nous avons beaucoup travaillé en interne pour les J.O. de 2008 et de 2012, dont le centre aquatique près de la gare est un des éléments qui va rester et qui est bien lié à la présence de la gare.

Donc, il est vrai que nous avons une différence de temporalité. C'est très net entre les deux gares, le stade et la couverture de l'autoroute qui sont un ensemble né des Championnats du Monde de football en 1998. Et puis aujourd'hui – et on le voit bien sur le projet - un temps un peu plus long qui voit sortir des projets plutôt privés, et publics également.

Tout l'enjeu donc étant de gérer la cohérence entre tous ces projets-là.

Ariella Masboungi

Nous n'avons malheureusement pas le temps de prendre des questions mais j'imagine que Cristiana Mazzoni a quelques mots de conclusion à proposer après tous ces échanges et toutes ces interpellations, ces compliments et ces incompréhensions parfois.

Comment réagissez-vous et quelles conclusions pouvez-vous donner à ce débat ?

Cristiana Mazzoni, chercheur, Laboratoire ACS

Je voudrais ajouter que notre approche n'avait pas été d'exprimer des critiques ouvertes, c'était juste de pointer du doigt des éléments qui mettaient en péril ou qui donnaient une interprétation négative au développement du projet urbain. Tout à l'heure, l'espace vide évoqué dans mon

discours, tu l'as repris et tu as parlé de la gestion de l'espace vide. Pour nous, ce n'est pas seulement une question de gestion de l'espace mais c'est aussi la conception de cet espace. C'est là que se joue, à mon avis, la question de l'importance du débat entre un chercheur - quand on est interpellé pour travailler dessus - et la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage qui, à mon avis, peut être résolue à travers l'outil du concours. Quand il y a un concours en Europe, il y a ce débat qui est davantage présent par rapport au cas français. Mais, il faudrait avoir la possibilité d'aller plus au fond dans nos analyses et essayer de mieux comprendre toutes les relations car il est vrai que souvent, le temps est assez court, et donc on essaye de comprendre tous les enjeux, tous les éléments.

Ariella Masboungi

C'est vrai, peut-être, que la très grande compétence d'AREP pourrait s'élargir à l'approche urbaine autour des gares pour créer de vrais lieux, de vraies places, des espaces urbains. Progressivement, c'est vrai. Mais à ce jour, dans les opérations que nous avons vues, nous avons de très beaux objets, nous avons une négociation avec l'espace urbain mais nous n'avons pas de vrais espaces urbains à ce jour, me semble-t-il.

Cristiana Mazzoni, chercheur, Laboratoire ACS

C'est autour de la gare que les attentes sont les plus importantes.

Ariella Masboungi

Peut-être qu'il y aurait un débat à avoir sur ce qui est attendu autour d'une gare et, potentiellement, ce dont la gare peut être porteuse, notamment dans les territoires de la périphérie. Et je crois que nous ne serons pas trop nombreux à mettre tout le monde autour de la table, chercheurs y compris, pour imaginer de nouveaux programmes et de nouvelles manières d'aborder ces questions. Cristiana, je crois que c'était l'esprit de votre travail.

Cristiana Mazzoni, chercheur, Laboratoire ACS

Tout à fait.

Christine Albertini, architecte AREP-SNCF

Pour ma part, je voudrais rebondir sur deux choses. Je ne peux pas faire autrement, même si nous devons clôturer ce débat !

Les gares suscitent de grands débats et ceci est absolument passionnant quand on travaille dessus. Dans son étude, Cristiana a pointé trois époques : les époques où la gare étaient la porte de la ville (fin 19^{ème} siècle), les Trente Glorieuses où les gares étaient effacées, gommées et où on ne les voyait plus dans la ville, et à nouveau cette deuxième gare TGV 1980 : requalification des gares, les gares symbole de la ville. Je vais prendre deux exemples pour rebondir sur ce que disait Monsieur Perrot. Quand on fait la gare et qu'il n'y a aucun aménageur et aucun développement - on est dans le cas de Vendôme - 20 ans après, il y a toujours de grands panneaux « Développement », « Terrains pas chers », et on ne trouve pas preneurs. Donc, on est dans des cas dramatiques où la gare ne peut pas être porteuse du projet d'aménagement urbain.

Dans le cas de la Plaine, on est dans une question de requalification de territoire. Vous parliez avec un certain amour de la beauté de ces lieux de transport. On n'est pas au point, c'est vrai. Je dirais simplement pour ce qui me concerne que dans les gares des Trente Glorieuses, on a d'énormes problèmes de vandalisme, ce sont des gares cassées. L'AREP s'est battue pour des gares ouvertes, pour des gares de lumière, pour des gares transparentes. La SNCF s'est battue

contre en disant : « Impossible à gérer. Trop cher. Va être vandalisé. ». On a fait des études montrant que toutes les gares qui représentent une gare, qui sont un symbole fort en terme de conception architecturale, ce sont des gares qui ne sont pas vandalisées.

Alors, dans le cas de la Plaine, on a trouvé un aménageur. Les temporalités ne sont pas tout à fait adéquates mais on y arrive petit à petit. Avec les nouveaux projets en cours, on va y arriver. Et puis, je crois que dans ces cas-là, l'importance pour les gares c'est d'être des lieux capables de s'adapter.

Je parlais de gestion ; il faut que la conception permette une adaptation aux évolutions des projets d'aménagement.

Quant au reste, sur les modes de conception, à savoir « concours, pas concours », je crois que c'est l'objet de débats intéressants. Il faudra d'autres recherches et d'autres débats sur le sujet.

Ariella Masboungi

Je vous propose d'en rester là. On voit bien que ce sujet pourrait susciter - et a d'ailleurs suscité - de très nombreuses recherches au PUCA, des colloques. Ce n'est pas fini, nous y reviendrons.

Merci beaucoup de votre attention. Nous nous retrouvons demain à 9h30.

Mercredi 23 mai

Yannis Tsiomis, Architecte, professeur ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Nous reprenons ce colloque sur les échelles et les temporalités. La séance de ce matin va être présidée et animée par Bernardo Secchi qui, comme vous le savez, est architecte urbaniste, professeur à Venise et l'un de ceux qui ont marqué, ces dernières années, la pensée et la pratique sur le projet urbain.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Ce matin, nous avons trois grands projets à discuter. Tout d'abord le premier qui est un projet à Toulouse dans la ZAC Andromède, autour de l'usine des avions. Pour ce faire, nous allons écouter Enrico Chapel qui est chercheur et enseignant à Toulouse, Alain Gares qui est le maître d'ouvrage de la SEM Constellation et Jean-Claude Garcias qui est le concepteur de cette ZAC.

Je propose que dans un premier temps, ils nous illustrent ce projet dans toutes ces dimensions. Et ensuite, nous en discuterons.

➤ **Place de l'image dans la fabrication du projet urbain : Andromède à Toulouse**

Enrico Chapel, enseignant, chercheur LET, ENSA Toulouse

Je suis donc chargé de présenter le travail que nous avons fait dans le cadre d'un programme « échelles et temporalités ». Notre équipe a travaillé sur la question de la représentation du projet urbain, avec l'objectif de préciser le rôle de l'imagerie spatiale dans le fonctionnement des collectifs d'acteurs engagés dans l'aménagement local.

Avec Isabelle Grudet et Thierry Mandoul, nous avons étudié trois de ces collectifs situés dans des villes françaises : l'un à Rennes, l'autre à Montreuil-sous-Bois et le troisième à Toulouse.

Pour des raisons d'économie de temps, je présenterai ici les principaux résultats de notre recherche en faisant uniquement référence à ce troisième cas.

Comme vous pouvez le voir sur cette image, il s'agit du projet d'aménagement d'un nouveau quartier d'habitat appelé « Andromède », qui côtoie la nouvelle zone d'activités aéronautiques pour réaliser l'Airbus A380. C'est donc le projet d'un quartier qui s'inscrit dans le programme nommé « constellation », engagé à la fin des années 90, qui comprend également la réalisation d'un deuxième quartier d'habitat dans la commune de Cornebarrieu, la ZAC **Monge Croix du Sud**. Bien évidemment, nous sommes situés au nord-ouest de la ville de Toulouse.

Par rapport aux autres cas que nous avons étudiés, le projet de la ZAC Andromède se caractérise par les trois éléments suivants :

- C'est d'abord un projet (????) de développement. Autrement dit, la coalition d'acteurs qui y opèrent a pour principal but de promouvoir la croissance urbaine et de renforcer l'économie régionale. Sa conduite est largement conditionnée par des contraintes financières et dans ce cadre, la scène de la négociation est relativement fermée.
- Les autorités locales ne se limitent pas à appliquer la réglementation, à mobiliser les subventions, à procéder aux acquisitions foncières. Elles expriment également une

commande politique forte qui comprend des objectifs d'ordre qualitatif (qualité de l'habitat, qualité de vie, etc.).

- Ce projet a fait l'objet d'une procédure relativement longue, d'un marché d'étude et de définition. Il faut le souligner car c'est le premier marché de définition engagé dans la région de Toulouse. L'opération a donc tout naturellement acquis une dimension symbolique importante dans la mesure où la maîtrise d'ouvrage a voulu faire de ce marché un lieu d'expérimentation de méthodes innovantes à l'échelle régionale, voire nationale.

Dans le cadre de cette procédure qui s'est déroulée avec trois équipes d'urbanistes en concurrence, au moins dans la phase finale du marché : comment les images spatiales ont-elles été reçues par les différents acteurs ?

Afin de répondre à cette question, nous avons suivi deux pistes d'analyses :

- Les dispositifs d'inscription des images : l'iconique et le verbal. Nous nous sommes référés à un certain nombre de recherches ayant déjà traité la question de la représentation du projet urbain. Ces recherches avaient en commun d'insister sur le rôle joué par le dessin d'architecte dans la négociation et la mise en forme de ce projet. Nous avons assumé une posture un peu différente dans la mesure où nous avons décidé de ne pas réduire l'image à sa dimension visuelle, avec l'objectif, précisément, de faire la part entre l'iconique et le verbal dans la validation d'une représentation commune de l'espace et du projet, dans les collectifs d'acteurs que nous avons étudiés.
- Le rapport entretenu entre les images et les discours des valeurs portés par les groupes locaux. En effet, si l'on accepte l'idée que les collectifs d'énonciation de l'espace sont à la fois des lieux de production et de partage d'images et de valeurs politiques, peut-on expliquer la fabrication et la réception des premières sans se référer aux secondes ?

Concernant la première question, notre enquête a fait apparaître qu'en réalité, le projet urbain, en tout cas le projet de la ZAC Andromède, s'est beaucoup élaboré dans l'itération orale lors des échanges informels et des réunions entre la maîtrise d'ouvrage locale d'une part et les architectes urbanistes d'autre part. Elle a révélé le rôle important joué dans ce cadre par un certain nombre de formules verbales renvoyant au statut et à la forme des espaces.

Comme vous le voyez ici, il s'agit de l'image verbale du cours **Urban** proposées par l'équipe TGT donc nous avons ici Jean-Claude Garcia qui en est le représentant, qui conçoit le nouveau quartier autour de cinq cours parallèles liés entre eux par une sorte « d'écharpe verte » (terme de l'équipe).

Il s'agit des images du parc **Urban** et du **Campo** proposées par la deuxième équipe concurrente, l'équipe (**Deviller ?**), qui conçoit le quartier autour d'un grand parc (que vous pouvez voir à l'écran) dans l'espace public linéaire liant le paysage du fleuve (le paysage de la Garonne) à la nouvelle zone d'activités aéronautiques.

Il s'agit enfin, troisième équipe concurrente (l'équipe Ellipse), de l'image du parc habité, avec le dispositif d'habitat qui lui a été associé et qui était représenté par ce jeu de mots « Ilo-tissement », un dispositif mi-ilot, mi-lotissement.

Ces images sont bien évidemment l'expression d'une problématique particulière, celle de la forme à donner à des espaces publics et à l'extension urbaine dans une ville étalée comme Toulouse, caractérisée (comme vous le voyez sur ces images) d'un pavillonnaire diffus. Ces images véhiculent d'ailleurs trois conceptions différentes du paysage périphérique :

- Le parc urbain, de l'équipe **Deviller**, sous-entend l'idée d'une nouvelle centralité à l'échelle métropolitaine.
- Les cinq cours, de l'équipe TGT, cherchent la continuité entre la ville de Blagnac au sud et la ville de Beauzelle et une urbanité plus locale.
- Enfin, le parc habité véhicule l'idée d'un habitat diffus dans la verdure.

Ces images, que je résume de façon synthétique et que j'associe de façon un peu artificielle au dessin du rendu final des équipes d'architectes ont, en réalité, fait l'objet, pendant l'année du marché des définitions, d'affrontements, d'hésitations entre les différents acteurs et pour certaines d'entre elles, bien évidemment, à la fin des consensus.

Le fait qu'elles ont été évoquées par tous les interlocuteurs avec lesquels nous nous sommes entretenus témoigne, me semble-t-il, du fait qu'elles ont joué un peu le rôle de repère par rapport auquel les acteurs ont pu se positionner.

Notre hypothèse, en ce qui concerne cette question, est qu'elles ont joué un rôle irremplaçable dans la fabrication du projet. Avec les images iconiques, elles ont formé une partie de la substance du projet spatial. Et plus que les images iconiques, ces images verbales ont assuré la cohérence de l'ensemble du collectif d'acteurs. Et cela, pour la raison que le mot offre plus de malléabilité que le dessin. Nous avons pu constater, notamment dans les échanges entre les élus et les professionnels, que les acteurs ont pu s'entendre plus facilement sur un mot, tout en y mettant dedans des choses différentes, que sur une image matérialisée dans un dessin.

En ce qui concerne la deuxième question, à savoir le rapport entre les valeurs du projet et l'imagerie spatiale, Toulouse s'est révélée un cas propice à notre analyse. En effet, les acteurs se sont référés d'emblée à l'ensemble des valeurs qui nous ont été présentées, de façon positive, comme l'aboutissement d'une concertation ouverte.

Cohésion sociale, développement durable, sûreté urbaine, ville conviviale, mixité et qualité environnementale sont quelques-unes de ces valeurs - par ailleurs largement répandues dans la scène nationale - que la maîtrise d'ouvrage urbaine locale a voulu négocier avec, notamment, les promoteurs (intervenir dans la construction de ce quartier) et inscrire dans une sorte de charte des valeurs.

Notre hypothèse, par rapport à cette deuxième question, est que ce système de valeurs, ce système d'idéalité a eu un impact dans le processus d'imagination spatiale. Nous avons d'abord constaté que les architectes qui ont participé au marché des définitions se sont appropriés le discours politique local pour construire leurs récits des projets.

A titre d'exemple, je vous invite à lire cet extrait de la plaquette du rendu final de l'une des équipes, l'équipe **Deviller**, où cet architecte écrit ceci :

« Comment concilier les conditions du développement économique avec la gestion responsable des ressources et de l'environnement, et la cohésion et la richesse des liens sociaux ?

C'est là, la vocation et le pari que doivent relever la ZAC Andromède et la ZAC Monge, créer en bordure du pôle aéronautique toulousain les conditions durables du développement d'une ville conviviale, mixte, respectueuse de son environnement proche ».

Par ces mots, **Deviller** ne fait que mettre en scène, encore une fois, l'association idéale qui a structuré le récit local depuis l'origine du projet. D'un côté, un développement industriel important avec son cortège d'innovations, d'efficacité, de compétences, de volonté d'agir. Et de l'autre côté, la sauvegarde, la préservation de la qualité de vie de l'identité locale.

Un discours bien affiché, dont la plaquette de présentation du programme de la liste de gauche plurielle et du rassemblement qui a gagné les élections de Blagnac en mars 2001, qui montre, dans cette double page et cette association entre les deux composantes majeures du discours politique local, le projet industriel : l'avion d'un côté et le projet urbain de l'autre.

Dans notre enquête, il apparaît ensuite qu'il y a au moins une catégorie d'images d'architectes, celles dites « incantatoires », qui jouent un rôle d'accroche, qui s'imprègnent de ce discours et le magnifient en même temps. Cette vue perspective sur le grand parc dessiné par l'équipe de **Deviller** est, à ce propos, emblématique parce qu'elle évoque, par un jeu d'annonces, de signaux, de motifs, le monde des représentations idéales autour duquel l'action a pu se bâtir.

Vous pouvez remarquer que l'architecture est en brique, ce qui nous semble renvoyer à cette identité du pays cher aux membres du groupe local. Je rappelle pour ceux qui ne le savent pas que la ville de Toulouse est unanimement reconnue comme « la ville rose » ; tout est construit en brique.

La présence importante de la verdure renvoie à l'idée d'une ville respectueuse de l'environnement où la nature fusionne avec le minéral de l'architecture.

Enfin, le choix de l'architecte d'afficher, en arrière plan, les silhouettes des nouvelles usines pour produire le nouvel avion, peut s'interpréter, me semble-t-il, comme un clin d'œil fait à un groupe local qui identifie son action d'aménagement à l'innovation, dont l'industrie aéronautique.

Autrement dit, cette image magnifie l'idée d'un développement industriel et urbain qui se marie harmonieusement avec la sauvegarde de l'environnement naturel et des racines locales.

Nous pouvons donc conclure – c'est en tout cas la conclusion que nous avons tirée de cette étude de cas - que les attentes et les valeurs identitaires du groupe local peuvent modifier l'image fabriquée par l'architecte.

Enfin, et c'est le troisième volet de notre hypothèse, nous pensons que ces images ne sont pas de simples décors. Il serait erroné de considérer ces images comme des outils utilisés par les architectes pour mieux présenter leur projet et pour mieux séduire les membres d'un jury.

Puisqu'elles entrent en résonance avec le discours politique local et qu'elles affichent les valeurs de ce discours, elles agissent au sein des collectifs d'acteurs que nous avons étudiés. Elles participent à la construction d'une vision de l'opération d'aménagement conforme aux attentes et aux aspirations dominantes.

Ces deux scènes urbaines, du **Campo** et du canal, aux allures hyperréalistes (dessinées toujours par l'équipe de **Deviller**), jouent bien sûr un rôle d'accroche. Mais en même temps, elles naturalisent, pour reprendre un terme de **Roland Bart** de 1957, « les idéaux de mixité intergénérationnelle » de ville conviviale et de lien social en les condensant en des images vivantes. Autrement dit, elles donnent, aux imaginaires des vérités du groupe local, une clarté qui n'est pas celle de l'explication mais celle de l'évidence. Certes, ce passage n'est pas automatique et dépend de la capacité des images à intégrer le discours politique local sans faire tomber le mythe qui unit les acteurs et les projette dans un avenir heureux.

Dans le cadre de notre recherche, nous en avons repéré un certain nombre qui ont réussi ce passage et d'autres, comme celle que je viens de vous présenter, qui ont échoué parce qu'elles ont été perçues comme des contrevérités, comme des images porteuses d'une vérité faussée. Mais dans tous les cas, nous avons constaté que les images rendues par les architectes sont reçues par les acteurs locaux comme dépositaires et révélatrices à la fois des valeurs auxquelles ils adhèrent.

Ainsi, l'image du grand parc **Urban** de **Deviller**, porteuse de l'idée d'une nouvelle centralité à l'échelle métropolitaine, est ressentie par l'un de ses acteurs, je le cite : « *comme un espace difficile à sécuriser qui pourrait devenir un lieu d'extraterritorialité subie par les résidents* ». Donc, inapproprié à réaliser cet idéal, cette valeur de sûreté urbaine affichée dans la charte des valeurs. Tandis que l'image du cours **Urban** proposé par l'équipe TGT devient, au fur et à mesure pour les acteurs locaux, synonyme de lien social. Ce qui peut avoir joué un rôle positif dans la construction du consensus autour du projet de cette dernière équipe qui a été, en effet, l'équipe lauréate.

Pour conclure, je dirais que la notion d'image spatiale s'est révélée d'une grande utilité pour observer le fonctionnement des collectifs d'énonciation de l'espace, me semble-t-il. Elle a permis d'inscrire, dans une même réflexion, des questions sur la visualisation des projets, généralement posées par rapport au travail des professionnels, et des questions relatives au discours politique. Ce discours semble d'ailleurs imprégner constamment les images qui balisent les projets.

Des questions restent ouvertes, comme toujours lorsque l'on termine une recherche. Ce sont les questions que j'offre à la discussion avec les acteurs qui se sont impliqués directement depuis quelques années dans ce projet : est-ce que les images spatiales participent à la stabilisation du discours politique et à la légitimation des actions locales ? Les architectes qui les manient jouent-ils un rôle de médiation au sein de ces groupes ?

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Je te remercie beaucoup, bien que je sois bien loin de dire que le rôle de l'image n'est pas important. Puis-je utiliser des mots différents comme « le rôle de la rhétorique » ? Mais je dois dire que c'est un rôle ambigu. Il faudrait que nous – et ce n'est pas une critique envers toi mais une critique faite à nous tous - arrivions à dire, avec beaucoup plus de précisions, pourquoi nous disons des mots et comment ces mots sont liés physiquement au caractère du projet que nous allons proposer. Je crois que la maîtrise d'ouvrage pourrait dire quelque chose parce que partout, pas seulement en France, nous disons qu'il faut de la mixité intergénérationnelle, sociale, mais du point de vue pratique, c'est très difficile. Partout, on dit que l'on va faire de la HQE, de l'environnement, mais comment faire cela ? Ce n'est pas tout à fait facile.

Si je peux me permettre, je voudrais donc que la maîtrise d'ouvrage aille un peu plus en profondeur sur cela.

Alain Gares, Directeur général SEM Constellation

Des mots, vous avez raisons de le dire car la maîtrise d'ouvrage, que fait-elle ? Elle utilise des mots.

Alors effectivement, ce dont je vais parler ici à la suite d'Enrico Chapel, c'est d'une part des mots qu'on a utilisés, c'est-à-dire l'énoncé que l'on a fait des valeurs puisque c'est de ces valeurs que nous sommes partis.

Il est vrai que tout le monde dit vouloir faire de la mixité sociale. Ce que nous prétendons - pas très modestement - c'est que, premièrement, nous avons effectivement commencé par un travail d'explicitation de ces valeurs. Ce qui a été important car ce sont souvent des valeurs qui sont un peu implicites, qui sont dans le discours général mais pas forcément formulées de façon très précise. Nous avons donc essayé de les formuler de façon précise au départ. Par conséquent, il y a eu un travail de concertation, c'est-à-dire que nous avons fait des séminaires avec tous les gens qui pouvaient avoir quelque chose à dire sur le sujet, à savoir les élus, les urbanistes à qui nous

avons dit au début « vous assistez mais vous ne parlez pas ». Dès lors, ce travail d'explicitation des valeurs effectué, nous avons essayé de voir comment les mettre en œuvre.
Je vais vous expliquer comment nous avons fait pour essayer d'arriver à tout cela.

La première étape de cette méthode, c'est les marchés des définitions. Cela a été important pour nous car il nous a semblé que cette procédure - qui effectivement n'avait pas été utilisée à Toulouse mais ce n'est pas pour autant, cela dit, qu'elle était innovante ; il se trouve que localement, on ne l'avait jamais utilisée - était vraiment adaptée à la démarche que nous avions en tête pour ces opérations. Nous avons essayé d'en tirer le meilleur parti, c'est-à-dire en prenant d'abord le temps qu'il fallait. Et ceci est un facteur très important, peut-être le plus important finalement parce que toutes ces idées ont une existence dans le temps ; ce n'est pas parce que l'on énonce une idée qu'elle est là, il faut l'énoncer puis après, lui laisser faire son chemin dans l'esprit des gens. Nous avons donc pris un peu plus d'un an pour faire ce marché de définitions. Il ne faut pas lésiner sur le temps, comme il ne faut pas lésiner sur les moyens, et les moyens financiers car les équipes qui travaillent, il faut les rémunérer.

Nous avons donc utilisé cette procédure pour, d'une part, mettre en œuvre toute la concertation que nous pouvions et pour y consacrer, d'autre part, le temps nécessaire comme je viens de le dire.

Nous avons lancé la procédure en mai 2002. Nous avons arrêté des projets qui étaient en janvier 2004 sous la forme que vous avez vue, c'est-à-dire une forme encore un peu schématique. Et il a fallu encore plus d'un an pour préciser puisque c'est seulement en mars 2005 que nous avons eu un plan directeur à partir duquel nous pouvons dire que les choses étaient relativement figées. C'est ce plan directeur que nous sommes en train d'appliquer maintenant.

Tout cela n'était que la fin de la planification. A commencé ensuite la réalisation proprement dite. Nous avons commencé les travaux en octobre 2005. Les travaux d'aménagement pour la première tranche sont maintenant pratiquement terminés. Et c'est seulement au mois de juin prochain que vont commencer les premières constructions.

Vous voyez donc que tout cela prend du temps. Nous avons le sentiment d'être allés relativement vite mais il fallait quand même passer par toutes ces étapes.

Les équipes qui ont été retenues sont, pour les urbanistes, Trotel Garcia Trotel & Associés, Jean-Claude Garcias étant l'auteur principal de ce projet.

Et puis, nous avons aussi retenu des assistants en maîtrise d'ouvrage sur les différents points qui nous semblaient mériter une attention particulière de notre part :

- La conduite générale de cette procédure de marché de définitions, que nous ne connaissions pas, il a donc fallu que quelqu'un nous aide. Cela été l'équipe de G3A devenue ICADE.
- Un urbaniste, Jean **Deluz**, lui-même « Grand prix de l'Urbanisme » et dont on se disait qu'il fallait avoir quelqu'un de ce calibre à côté de nous pour parler avec les gens que nous avons en face qui étaient du même calibre, à savoir les urbanistes qui équipes qui étaient retenues.
- Et trois conseils spécialisés : un conseil de la Direction de l'équipement pour la gestion des eaux pluviales, un conseil plus général en terme de développement durable avec le bureau d'études CRP Consulting et un conseil en sûreté urbaine avec Suretis.

Pourquoi ces deux sujets ? Parce que ce sont deux sujets qui nous ont semblé mériter de notre part une attention constante depuis la conception initiale de l'opération jusqu'à la phase de construction dans laquelle nous sommes aujourd'hui. Nous continuons à travailler avec ces conseils pour analyser chaque projet des promoteurs qui nous sont proposés pour les constructions sur Andromède.

Concernant les valeurs que nous avons vues, il y a trois grandes familles :

- Le volet social : la mixité sociale et la mixité fonctionnelle.
- La qualité de la vie : les déplacements doux, les transports en commun, les espaces publics, et la notion de sûreté de la ville que nous avons voulu intégrer dans la conception initiale et dans tout le déroulement de l'opération car nous savons que c'est une question qui se pose. En revanche, nous ne voulions pas avoir des réponses, comme on le voit beaucoup et surtout en particulier dans l'agglomération toulousaine, c'est-à-dire des réponses sous forme d'opérations fermées, juxtaposées les unes aux autres sans lien urbain entre elles. Nous voulions donc créer la sûreté dans la conception sans recourir à ce qui nous semblait être de mauvaises solutions.
- Le côté environnemental, avec notamment le travail sur la performance énergétique – environnementale un peu plus généralement - que nous avons essayé d'atteindre dans l'aménagement de l'ensemble de la zone proprement dite et dans chaque construction. Et nous allons voir comment.

Nous en arrivons donc à ce qui nous semble être les caractéristiques essentielles de l'opération.

Concernant la mixité sociale, il y a effectivement des logements pour tous, c'est-à-dire que ça va du logement social le moins cher au logement « le plus cher » de l'agglomération toulousaine.

Concernant la mixité fonctionnelle, je pense que nous sommes en train d'y arriver en créant un ensemble où nous trouverons des logements, des commerces, des bureaux, des équipements publics, des espaces verts, ... tout ce qui fait finalement une ville. Nous parlons de 4000 logements et 150 000 m² de bureaux, c'est-à-dire qu'il y a quand même 10 000 personnes qui y habitent et 7 000 qui y travaillent.

Concernant les transports et les déplacements, nous avons un tramway. De même, un très gros travail a été fait sur la circulation des piétons et des cyclistes.

Pour ce qui est des espaces publics, c'est 70 hectares d'espaces verts et d'équipements sportifs sur 210 hectares au total pour l'opération, c'est-à-dire 1/3 de la surface. C'est énorme mais cela faisait partie des données du projet.

Il y a également la sûreté urbaine que nous avons intégrée dans la conception et que nous poursuivons.

Concernant la qualité architecturale, c'est le point qui devient important maintenant puisque nous arrivons à la phase de construction.

Et en matière de qualité environnementale, des efforts importants ont été faits, notamment l'incitation à une conception dont on pourrait dire qu'elle est liée au climatique. Nous ne sommes pas dans l'application de normes mais nous voulons aller dans le sens d'une conception des bâtiments qui soient en accord avec l'environnement.

Comment fait-on pour arriver à cela ?

C'est le deuxième grand aspect de cette méthode. Sachant que le premier aspect portait sur l'aménagement d'ensemble de l'opération et qui a consisté essentiellement à utiliser cette méthode

des marchés de définitions avec toute la réflexion qu'elle suppose, ce deuxième aspect concerne la construction.

Pour la construction, nous faisons des concours. C'est-à-dire que lorsque nous voulons vendre un terrain à un promoteur pour faire un ensemble de logements, nous l'organisons sous forme d'un concours. Ne nous faisons pas d'illusion, c'est une méthode dite « de riches », c'est-à-dire que nous pouvons le faire car nous sommes dans une période où il y a beaucoup de demandes.

Comme vous l'avez vu, Andromède est divisé en îlots ; un îlot représentant environ une centaine de logements en moyenne.

Par conséquent, lorsque l'on veut vendre un îlot, nous faisons un appel à candidatures, sachant qu'une candidature, c'est une équipe composée d'un promoteur et d'un architecte, plus les bureaux d'études qui vont bien. Nous avons eu en moyenne 45 candidatures dès lors que nous avons mis un îlot en vente.

Ensuite, nous retenons trois équipes et à ces trois équipes, nous allons demander un projet. Projets qui font l'objet de tout un travail qui se ... Ce n'est pas du tout l'esprit des marchés publics où on remet un cahier des charges et on regarde le résultat la fin. Là au contraire, il y a un accompagnement des équipes. Nous voulons voir ce qu'ils font pendant qu'ils sont en train d'élaborer leur travail. Nous avons des réunions intermédiaires avec eux de façon à, éventuellement, réorienter les projets. Et au final, il y a un jury qui choisit un projet parmi les trois. Quelquefois d'ailleurs deux. Pour l'anecdote, il est arrivé de retenir les trois sur l'autre opération parce que nous ne pouvions pas les départager.

Il faut préciser que nous indemnisons les équipes d'architectes qui ne sont pas retenues, et c'est l'aménageur qui le fait. Une fois que l'équipe lauréate est retenue, nous continuons à travailler avec elle pour l'élaboration du projet jusqu'au permis de construire.

La clé de tout cela pour nous, c'est que nous signons le plus tard possible avec le promoteur. C'est-à-dire que jusqu'au moment où il dépose un dossier de permis de construire, nous ne lui vendons pas le terrain et nous lui faisons savoir que si son projet n'arrive pas au bout dans les conditions souhaitées, nous pouvons ne pas le lui vendre. C'est de cette façon que les tenons si j'ose dire et que nous arriverons à faire que les projets qui se construisent réellement correspondent bien à celui que l'on nous a présenté au départ, car nous savons très bien que cela pourrait être autrement.

Comment fait-on pour choisir ces projets ? (dernier point important dans cette méthode). Nous avons des critères explicites, que nous expliquons clairement aux promoteurs et aux architectes au moment où ils commencent à travailler.

Premièrement, il n'y a pas de négociation sur la charge foncière. Nous ne faisons donc pas monter les enchères sur le prix des terrains.

En revanche, l'idée, c'est de faire monter les enchères sur la qualité du projet. Par conséquent, nous allons leur dire que nous allons retenir le meilleur projet des trois. Nous les mettons donc réellement en compétition. Et le meilleur projet, c'est celui qui répond à deux familles de critères :

- La qualité architecturale : nous demandons une architecture contemporaine et raisonnée dans le sens où nous ne voulons pas de choses extravagantes car ce n'est pas l'esprit. Il est vrai qu'à Toulouse, cela ne se faisait pas trop jusqu'à maintenant. Comme on l'a dit, c'était beaucoup la brique. Cela dit, on ne l'interdit pas, mais ...

- La qualité d'usage du logement, ce à quoi nous faisons très attention, c'est-à-dire la façon dont c'est conçu, dont les espaces sont distribués, la taille des appartements : est-ce qu'il y a des balcons ou des terrasses, est-ce qu'il y a des celliers, etc ?

Pourquoi cela ? D'une part parce que c'est important, et d'autre part parce que c'est la façon que nous avons trouvée de lutter contre les excès de la défiscalisation. La défiscalisation fait des ravages partout, en particulier à Toulouse. En effet, 80 % de la construction des dix dernières années étaient en défiscalisation. C'est-à-dire que ce sont des logements qui sont achetés par des gens qui ne les voient pas et qui ne les achètent pas pour eux. Ils achètent un produit financier. Certains de ces logements sont « bien » si j'ose dire, mais beaucoup, et de plus en plus malheureusement, étaient faits n'importe comment. C'est-à-dire que nous avons vu la taille des T3 diminuer jusqu'à 52, voire 53 m². Pour ce qui est des expositions, ce n'était même pas la peine d'en parler. Quant aux placards, il n'y en avait pas. Bref, tout était fait au minimum.

On ne dit pas que l'on ne veut pas de défiscalisation, parce que cela ne nous semble pas à propos et en plus, comment le contrôler ? C'est difficile. On dit que si les gens qui achètent un appartement s'en servent pour faire des économies d'impôt, tant mieux pour eux. En revanche, ce que l'on ne veut pas, c'est que ces appartements ne soient pas des appartements à habiter. On veut que si demain, celui qui l'a acheté - même si ce n'est pas pour l'habiter - veut le revendre, ça pourra être acheté par quelqu'un qui, lui, voudra y habiter parce que ce sera fait pour cela. Par conséquent, il y a un gros travail sur la qualité d'usage du logement.

La deuxième famille de critères, c'est la qualité environnementale, avec le traitement des eaux pluviales car c'est un souci général de l'opération. Mais surtout, nous avons focalisé cette question de qualité environnementale sur les économies d'énergie et le confort thermique d'hiver et d'été, ce qui est évidemment très important dans le sud. Nous n'avons pas imposé de moyens, nous n'avons pas dit : « on veut des murs en mono mur, ou des murs en ceci ou cela ». Nous disons simplement : « nous voulons que vous alliez le plus loin possible dans ce domaine, avec les moyens qui vous semblent les plus appropriés ». Et simplement, nous retenons le meilleur projet, sachant que c'est la compétition qui fait la qualité.

Nous avons donc un niveau minimum d'exigences qui est la certification habitat et environnement, ce qui est déjà pas mal mais ce n'est pas non plus une demande extravagante. Nous avons donc fait savoir au départ que tous les programmes seraient certifiés habitat et environnement.

Avec cela, à quoi arrivons-nous ? Jean-Claude Garcias va nous le dire.

Il me semble qu'au stade où nous en sommes aujourd'hui, nous avons 1000 logements qui sont partis ; partis au sens où ce sont soit des projets dont le permis est accordé et dont la construction va commencer, soit des projets dont le permis va être déposé dans les jours qui viennent.

Nous avons donc 1000 logements, dont 28 % de logements sociaux, d'à peu près tous les modèles, toutes les tailles. Tous les types de logement sont représentés. Nous avons à peu près 80 000 m² de bureaux qui sont prévus également. Ce n'est que la première tranche de cette opération qui, évidemment, est importante et qui va durer quelques années.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Ce que vous avez dit est très intéressant, et je commence à penser qu'une procédure va se mettre **(en place ?)** en France. C'est la même que nous. Pour ce qui me concerne, je suis architecte urbaniste à Rennes, pour la ZAC de la **Courousse** qui a plus ou moins la même dimension que la

vôtre et c'est plus ou moins la même procédure. Il y a des petites différences dans les relations avec les architectes mais ce sont des nuances et non pas des différences. Je crois que le rôle de la maîtrise d'ouvrage est très important dans cette procédure. En ce qui nous concerne, nous avons une très bonne maîtrise d'ouvrage, que vous connaissez peut-être...

Alain Gares, Directeur général SEM Constellation

Le rôle de la maîtrise d'ouvrage, c'est bien sûr l'aménageur - la SEM en l'occurrence puisque dans les deux cas, c'est une SEM - mais la SEM ou l'aménageur n'est rien sans le soutien politique. Il faut le dire. Il faut avoir des élus qui portent ces projets-là. Les élus sont constamment soumis à des pressions. C'est bien joli de dire : « on va choisir les promoteurs en faisant des concours, en prenant les meilleurs projets ». Mais derrière, les promoteurs vont voir les élus et leur disent : « je n'ai pas été servi. Rappelez-vous que je vous ai financé tel truc ». Il faut que les élus disent : « non, la procédure, c'est celle que la SEM mène et ce n'est pas une autre ». Cela demande donc de la part des élus beaucoup de constance.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Après, je vous demanderai comment vous faites pour vous garantir le soutien des élus. Chez nous, chaque mois, nous avons un comité de pilotage avec les élus et c'est nous qui essayons de poser les problèmes, de les convaincre. Je crois que c'est plus ou moins la même chose.

Jean-Claude Garcias, TGT Architectes

Puisque nous sommes censés parler du rôle de l'image, de l'icône ou de la propagande dans le travail d'architectes et d'urbanistes, je vais vous montrer quelques images. Ce ne sont pas uniquement les images qui permettent de séduire ou d'embobiner le personnel politique ou la maîtrise d'ouvrage, mais les images sont à l'origine de notre propre travail.

Je commence par une image relativement connue : c'est une image, de façon consciente ou inconsciente, qui a orienté notre travail dès le début. C'est-à-dire que dans cette plaine à maïs bordée par la Garonne d'un côté et bordée par les énormes hangars d'Airbus de l'autre côté, que faire ? Nous nous sommes d'abord tout simplement appuyés sur l'image du terrain d'aviation, à savoir les rectangles allongés des pistes d'aviation, et nous nous sommes vaguement inspirés des tournements de Malevitch dont vous avez sans doute remarqué qu'on l'a mis à l'envers pour que cela corresponde à l'orientation de Toulouse Blagnac (le tableau original est dans l'autre sens).

Egalement, nous nous sommes un peu intéressés à l'histoire du lieu. Nous ne nous sommes pas immédiatement jetés sur la ZAC en disant « on va faire x milliers de m² ». Nous avons essayé de voir à quoi ressemblait le territoire depuis le 17^{ème} siècle. Et de façon un peu provocatrice ou immodeste, nous avons inséré notre plan dans un plan du 17^{ème} siècle de la ville de Toulouse. Ce qui vous donne au moins une idée de son éloignement relatif par rapport au centre-ville et de son positionnement par rapport à la rivière.

Ensuite, nous nous sommes intéressés à la représentation du futur quartier et nous avons mis à la même échelle, sur la même diapositive, la représentation d'un quartier du centre-ville avec ce que les Toulousains appellent « le Grand Rond » et le quartier que nous proposons (à droite) représenté avec les mêmes couleurs, avec la même technique. Nous avons voulu également démontrer, dans une certaine mesure, que le tiers d'espaces publics, dans la ZAC des années 2000-2010, existait aussi dans la ville néoclassique de Toulouse, tout au moins à cet endroit-là.

De la même façon, nous n'avons pas voulu nous enfermer dans notre ZAC. Nous avons voulu élargir le plus possible, non pas le terrain d'études puisque nous avons étudié bien sûr la ZAC Andromède, mais nous avons essayé de replacer la ZAC dans le contexte le plus vaste possible.

Nous n'avons pas hésité non plus – mais là aussi, vous pouvez dire que c'est de la propagande ou du cynisme - à critiquer la réalité toulousaine.

Sur la partie gauche de l'image, vous avez un lotissement presque fermé, qui est juste à côté et qui touche Andromède. Et vous avez en haut ce que nous proposons, non pas à la place mais nous pensons que le modèle en bas à gauche est un modèle qui est (**distendu** ?) en espace, ce qui stérilise une bonne partie du sol, qui ne favorise pas une vie sociale si extraordinaire que cela. On ne dit pas que notre modèle - le modèle que nous proposons, c'est un modèle d'un niveau d'un hectare de 70 mètres de large et de 160 mètres de long, divisé en parcelles plus longues que larges - va de façon magique développer une vie sociale plus intéressante, mais nous pensons que la forme urbaine nous paraît plus belle et que dans la mesure où la forme est plus belle, peut-être que le contenu sera légèrement meilleur.

C'est ce que nous avons vendu aux jurys, aux acteurs locaux, c'est-à-dire cinq grands cours orientés sud-ouest/nord-est, comme la piste de l'aéroport de Toulouse, reliés par la fameuse « écharpe verte » pour laquelle nous avons « bassiné » le jury. Mais finalement, cela a fini par prendre. Et maintenant, je pense que localement, on parle d'Andromède comme les cinq cours d'Andromède reliés par l'écharpe verte.

Voici des images du concours. Là aussi, nous avons adopté une stratégie un peu inverse de celle de **Deville**. Sans médire du projet Elypse, le choix, c'était entre **Deville** et nous. **Deville**, comme l'a très bien montré Enrico Chapel, avait recours à des images de type réaliste, des images de type « Moniteur » que l'on reçoit à l'agence le vendredi matin, des images de persiste professionnel. En ce qui nous concerne, nous avons préféré faire des images à l'intérieur de l'agence et faire des images naïves, simplettes mais dont on pensait qu'elles seraient peut-être plus compréhensibles par les acteurs locaux.

Les bâtiments en rouge sont des bâtiments qui existent, que nous avons proposé de conserver (les autres également).

Voici des images toujours simplettes, de plus en plus simplettes, totalement naïves. Le but étant toujours d'essayer de démontrer aux décideurs que la ZAC Andromède, c'est une chose mais il ne faut pas s'y enfermer, il faut essayer de voir un peu plus loin, à l'échelle de Blagnac, à l'échelle du nord-ouest de Toulouse, à l'échelle de l'agglomération.

Nous nous sommes livrés aussi à toute une réflexion sur la typologie : quelle doit être la taille des parcelles ? Quel doit être la taille des bâtiments ? Peut-on desservir les garages par des venelles intérieures, de façon à avoir le moins de bateaux à l'extérieur ?

Là aussi, il y a eu un long débat mais nous avons fini par avoir, pas totalement, gain de cause sur la desserte des voitures à l'intérieur de l'îlot.

Voici maintenant une image du parcellaire. On voit clairement que le parcellaire d'Andromède que nous proposons est beaucoup plus mince, beaucoup plus étroit, en lanières, par rapport au parcellaire environnant qui est un parcellaire de type « promoteurs », de type « maison carrée » sur une parcelle carrée autour de laquelle court le chien de la famille.

Là, c'est une image prise par le hublot de l'avion lorsque l'on va à Toulouse. Ce n'est pas uniquement un exercice d'école, ça se fait vraiment. Et voici vraiment les nouvelles rues d'Andromède dans le paysage.

Alain Gares a parlé du développement durable, de la gestion des eaux pluviales, du respect du sol. Voilà ce que nous proposons. Nous en sommes au creusement des noues - c'est donc la noue qui va recevoir les eaux pluviales – d'un cours. Evidemment, nous avons conservé – mais tout le monde le faisait - un petit bois qui était au fond. C'est donc en cours ; cela se fait.

Nous nous sommes même intéressés à la malheureuse Andromède. Nous nous sommes demandés pourquoi cela s'appelait Andromède. Cela s'appelle Andromède parce que c'est une constellation et que Toulouse, l'aéropostale... Constellation... Aéro constellation... Ils ont donc sans doute cherché (**un rapport entre constellation et Andromède ?**). En ce qui nous concerne, nous nous sommes aussi intéressés à Andromède. La véritable Andromède était une pin-up dont le père et la mère l'ont inscrite à un concours de beauté contre les filles de Neptune. Neptune s'est terriblement énervée et l'a livrée aux griffes d'un monstre marin qui voulait lui faire subir des traitements que la morale réprouve. Heureusement, Persée est arrivé sur son cheval Pégase, a tué le monstre évidemment et a délivré Andromède qu'il a épousée. Ils vécurent heureux ...

C'est donc ce que nous avons fait pour le concours. C'est ce que nous avons fait pour les images que nous avons utilisées, que nous avons manipulées mais aussi pour les images auxquelles nous croyons quand même car je pense que l'on ne peut jamais gagner un concours, petit moyen ou grand, si on n'y croit pas du tout. Pour gagner, il faut donc y croire. Nous y croyions donc, sachant que nous y croyons toujours.

En deuxième partie, je vous montre ce que nous faisons en ce moment, c'est-à-dire participer à la rédaction du cahier des charges. Pour cela, je vous donne l'exemple d'un îlot (il est en rouge). A l'agence, on dessine des plans, on propose, pour les architectes qui vont participer aux concours dont a parlé Alain Gares, les formes ; formes qui ne sont absolument figées. (Petite axonométrie toujours naïve. Nous croyons beaucoup à la naïveté en urbanisme). Et à partir de cela, trois architectes, généralement compétents, participent à un concours. Voici, par exemple, la planche d'un architecte lauréat sur l'îlot que je viens de montrer. D'une part, vous voyez qu'ils ont vaguement respecté ce qu'on leur propose de faire. Mais par ailleurs, ils transgressent largement. Ceux qui gagnent d'ailleurs sont souvent ceux qui transgressent le plus.

Voici un autre îlot, qui est assez difficile, en forme de parts de camembert. La forme des voies, qui n'est pas de notre fait, est liée au passage d'un fil électrique qui alimente les usines. Toujours la même chose concernant le travail que nous faisons à l'agence : on détermine des plans, on détermine l'emplacement du logement social par rapport au logement privé, la maison individuelle par rapport à la maison double ou la maison double par rapport à « collectif ». On fait des petites axonométries qui n'engagent à rien : si les architectes trouvent une possibilité beaucoup plus intelligente, on est évidemment ravis de l'apprendre. Et l'architecte lauréat (toujours le premier, celui qui est en haut) ... ça ressemble forcément à l'îlot que l'on a dessiné mais ça ne ressemble pas nécessairement à la volumétrie que l'on a dessinée.

Voici un architecte qui n'a pas vaincu mais qui n'est pas méprisable pour autant ; loin de là.
Voici un architecte star dans son pays : un batave qui n'a pas vaincu mais qui a beaucoup réfléchi à la chose et qui a proposé ...

Là, c'est **Mécanou**. On a mis trois images d'eux parce que cela nous a paru très intéressant même s'ils n'ont pas gagné. Eux ont poussé à l'absurde évidemment ce qu'on leur proposait de faire.
Là, c'est un parking qui couvre la totalité de l'espace, avec deux arbres plantés au milieu.

Enfin, le troisième îlot, qui est aussi d'un hectare de 70x160 m.

Voici notre travail de cahier des charges.

Cela s'accompagne évidemment de tout un discours qui va avec mais je ne vous montre ici que les documents graphiques.

Comme vous le voyez, on indique où doit se trouver le logement collectif, où doivent se trouver des logements individuels, etc.. Parfois, on se trompe, et les architectes concurrents trouvent des choses plus intéressantes que celles auxquelles nous avons songées. Mais, ce sur quoi nous ne transigeons pas, c'est la desserte des voitures par l'intérieur de l'îlot.

Là, c'est le projet **Dusapin Leclerc**, l'architecte lauréat, qui ne respecte pas nécessairement ce que l'on propose, mais comme le projet était le meilleur, on le prend.

En voici d'autres.

Je vous remercie.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Merci. Y a-t-il des questions dans la salle ?

Intervenant, Université de Liège

Ma première question s'adresse à M. Gares. Quand vous avez parlé de la mixité, vous avez dit : « des logements pour tous et plusieurs fonctions à l'intérieur du projet ». Mais, comment se fait exactement la mixité dans les temporalités du projet ? Comment a-t-elle été mise en place ? La mixité a-t-elle été pensée par les autorités locales, par le groupe urbain ou a-t-elle été laissée aux architectes dans leur définition de l'îlot ?

Par ailleurs, et toujours dans le sens de la mixité, beaucoup de travaux ont été faits sur la mixité et surtout le rapport mixité/proximité. La proximité n'est pas forcément la mixité. Ce n'est pas parce que l'on met des gens ensemble, proches les uns des autres, que l'on a la mixité. Cela pourrait retomber dans une question d'échelles. Est-ce que l'on ne repasse pas d'une fragmentation de l'espace à une échelle plus petite ?

Alain Gares, Directeur général SEM Constellation

Concernant l'usage du temps dans la mixité, vous avez raison de poser la question car c'est effectivement un des moyens. Mais, ce n'est pas le seul. Nous avons comme premier moyen l'exigence d'avoir, sur chaque îlot, 20 % de logement social. Chaque fois donc que l'on fait 100 logements, il y a 20 % de logement social. Ceci, nous le faisons en choisissant un promoteur et un projet par la méthode que j'ai creusée tout à l'heure. Au stade où ils sont encore trois candidats, on leur demande à chacun de s'associer avec un bailleur social. C'est donc cette équipe qui va monter un projet, et nous allons donc retenir un projet qui, à l'arrivée, est présenté par un promoteur privé, un bailleur social et l'architecte. C'est la seule exigence que nous ayons.

Après, nous leur disons de s'organiser. Ce n'est pas nous qui allons leur dire s'ils doivent faire une partie de l'îlot qui est dédié au logement social et le reste au secteur libre, s'ils doivent de la mixité à la cage d'escalier ou non. En fait, ils s'organisent. Et le résultat, c'est qu'il y a tout. C'est-à-dire que nous avons des bailleurs sociaux qui achètent x logements répartis dans toute l'opération qu'il achète en VEFA. En fait, rien ne différencie un logement social d'un autre. Et certains, au contraire, réservent une partie de l'îlot à du logement social.

De toute façon, la conception des îlots – et vous l'avez vu - fait qu'il y a une vie commune.

Ce qu'il faut savoir, c'est que les premiers demandeurs de la mixité ne sont pas forcément les bailleurs sociaux justement. Nous avons même eu des cas, plusieurs fois, où le bailleur social voulait séparer - même physiquement, avec une barrière - sa partie de celle de l'autre. Il était quand même paradoxal de voir que c'était le promoteur privé qui disait au bailleur social qu'il n'était pas possible de mettre une barrière entre les deux. Pourquoi faisaient-ils cela ? Pour de sombres histoires de partage des charges de l'entretien des espaces verts, etc. Bref, il faut le savoir.

Donc, nous avons un peu forcé à la mixité, en tout cas au mélange de différents types de logements à ce stade.

La deuxième façon de le faire, c'est dans le temps. On s'est aperçu que même avec cette exigence sur le logement social, on arrivait à avoir du logement dans le secteur libre qui était plutôt cher. Cela a été très vite un des reproches faits à cette opération. On nous a dit « vous faites une ZAC de riches. Même s'il y a 20 % de logement social, ce n'est qu'un prétexte. Et pour le reste, ce ne sont que des prix qui font que c'est réservé à des riches ».

Nous avons joué sur le déroulement des îlots. Comme vous l'avez vu, il y en a beaucoup. Donc, au fur et à mesure que le temps passe, on essaye de rectifier le tir et d'avoir aussi du logement qui ne soit pas du logement social mais qui soit du logement quand même moins cher. Par exemple, sur le projet sur l'îlot triangulaire que l'on vient de voir, qui est fait par **Brochet Lajus Payot**, Bouygues s'est engagé à sortir les trois quarts de ces logements à moins de 3000 €/le mètre carré, ce qui est plutôt le bas de la fourchette à Toulouse en général et ici en particulier.

On joue aussi sur le pilotage de l'opération dans le temps pour rectifier le tir et arriver au bout du compte à ce qu'il y en ait à peu près pour tout le monde. Telle est l'idée.

Quant à votre deuxième question sur la proximité, j'y ai un peu répondu avec cette anecdote sur le partage que certains bailleurs sociaux demandaient et que nous avons refusé.

Yannis Tsiomis, Architecte, professeur ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Une question d'information : Vous n'avez pas parlé du tout de la mobilité et du lien avec le centre historique, d'abord en termes programmatiques et peut-être aussi en termes de conception. Autrement dit, quel est le lien avec le centre-ville et est-il nécessaire ?

Jean-Claude Garcias, TGT Architectes

Le lien, c'est un tramway qui doit apparaître incessamment sous peu, à savoir en 2010. Evidemment, nous avons beaucoup réfléchi aux circulations douces mais tout le monde le fait. Mais de façon générale, nous avons réfléchi à ce quartier comme un morceau de ville passante. Tout le monde circule partout. Dans le contexte toulousain, les gens ont beaucoup de voitures et ces voitures, on tente de les avaler en souterrain, ce qui n'est pas extrêmement facile.

Effectivement, nous n'avons parlé que des logements et nous n'avons pas parlé des bureaux. Mais, il y a une partie importante de bureaux qui sert de zone tampon entre l'usine et l'habitat, et

les commerces et les cours (la partie verte sur notre travail). Et donc, dans cette zone de bureaux, nous avons obtenu des promoteurs qu'ils enterrent toutes leurs voitures. Et dans les zones d'habitat, nous avons obtenu - peut-être pas suffisamment cela dit - que les voitures soient garées, soit à la parcelle dans un garage à l'arrière de la maison, soit sous les immeubles collectifs. Donc, en ce qui concerne la mobilité, je ne peux rien dire d'autre que le fait qu'il y ait un tram, qu'il y aura des bus, et les voitures individuelles seront contrôlées le plus possible. Je ne dis pas le mieux possible mais le plus possible.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Nous vous remercions. Vos différentes interventions ont été très intéressantes. Mais pour ce qui me concerne, je voudrais aller davantage en profondeur !

Je propose que nous passions au cas de l'île de Nantes, avec Laurent Devisme, chercheur et enseignant à l'école de Nantes, et Jacques Morel qui est de la Communauté nantaise.

➤ La centralité révélée de l'île de Nantes

Laurent Devisme, enseignant – chercheur, Laboratoire LAUA, ENSA Nantes

Je voudrais tout d'abord saluer le travail qu'ont pu faire Danièle Valabrègue et Yannis Tsiomis sur l'animation et le suivi du programme qui se clôt aujourd'hui par ce colloque.

J'aurais volontiers commencé avec un clin d'oeil à ce qu'a été la démarche d'Alexandre Chemetov lorsqu'il a présenté le plan guide en projet de l'île de Nantes en 2000, lors du jury, où il a dit à tout le monde qui leur avait écrit - et c'était effectivement la publication du plan guide en projet – qu'il n'avait plus rien à dire d'une certaine manière.

C'est un clin d'oeil évidemment puisque de la même façon en ce qui nous concerne, nous avons écrit un rapport de recherche que nous avons remis il y a un an, un peu long, et puis nous avons écrit un morceau dans l'ouvrage qui paraît aujourd'hui.

Je vais tout de même essayer d'aborder ce que nous avons travaillé et de poser un certain nombre de questions pour que nous puissions échanger.

Notre travail pendant deux ans environ, même si c'est un travail construit depuis assez longtemps sur l'île de Nantes, a été de suivre la mise en place d'un certain nombre de dispositifs, d'acteurs, à la suite du lauréat du marché de définition sur l'île de Nantes, remporté par le groupement d'architectes Chemetov & Berhomieux. Et ce, en essayant d'être le plus attentif possible à ce que ça venait bousculer du côté de la maîtrise d'ouvrage notamment, mais aussi dans l'ensemble des manières de faire la ville.

En ce sens-là - et c'était le titre de notre rapport de recherche - la mise à l'épreuve du plan guide en projet de l'île de Nantes a été de se focaliser sur la phase qui suit celle qu'a présentée Enrico Chapel de l'analyse des trois équipes en liste dans le marché de définition, de leur rapport aux images, etc.

De fait, 7 ans plus tard, les transformations spatiales sont assez conséquentes. D'ailleurs, si vous lisez la dernière livraison d'Urbanisme, vous avez une recension rapide à la fois par Laurent They, le Directeur de la société d'aménagement (la SAMOA), et par un journaliste qui dit qu'il y

a deux ans, une exposition, qui comparait les projets de Boulogne-Billancourt et de l'île de Nantes, s'était tenue en disant que l'île de Nantes, il y a deux ans, on ne savait pas bien ce qui allait partir, ce qui allait être rendu visible. Et là, l'article mentionne plutôt l'inverse. C'est-à-dire que là, du coup, tout est très visible, que ce soient des transformations d'espaces publics, des ouvertures de rue, de nombreux programmes de construction, de bureaux, des entrepôts démolis. On a véritablement une nouvelle façade face au quai de la fosse à Nantes qui est en train de se construire.

Donc tout cela, on a essayé de le documenter en regardant les transformations des espaces publics, ce qu'elles signifient. Et nous avons essayé, dans notre travail, de coupler cette analyse des espaces publics à l'organisation qui a permis ces transformations. Ce qui renvoyait à la mise en place progressive d'un « système » d'acteurs qui a précipité, dans la SAMOA, une nouvelle société d'économie mixte, mais qui a aussi nécessité une forme d'appropriation du plan guide par différents acteurs, et puis la composition de plusieurs cultures professionnelles qui ne sont pas forcément naturellement convergentes : les mondes de l'urbanisme, de la culture et de l'art, les mondes du business, ou en tout cas de l'immobilier, sont plus ou moins convergents, et cela fait l'essentiel de notre travail.

Ce que nous avons essayé de bien mettre en avant, c'est cette idée de la composition et de l'ensemble des rapports technico-politiques qui sont à l'oeuvre dans l'urbanisme aujourd'hui.

Pour évoquer ces questions méthodologiques et pour observer l'urbanisme en acte, nous avons essayé de tenir une approche pragmatiste plutôt caractérisée par le fait qu'on laisse ouvert longtemps l'obturateur dans nos observations. Nous avons essayé d'éviter des approches qui seraient trop extérieures aux processus qui sont en oeuvre. Et en ce sens, nous avons plutôt privilégié une approche que l'on pourrait dire situationnelle des situations de projet, de qui y travaillent, à quel moment, ce qui se passe, etc, par des méthodes qualitatives, des entretiens, des battues sur le territoire, de l'observation fine.

Cette autre particularité que l'on essaye de déployer dans un programme convergent qui est celui de ladite plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines, c'est celui d'essayer, côté chercheurs, de mener des pourparlers avec les pouvoirs urbains en place, avec les puissances. C'est l'évocation de ce que Gilles Deleuze évoquait à propos du rapport de la philosophie.

Je l'évoque car je me dis que ce qui se passe dans ce colloque, c'est aussi une tentative de dire : comment ces pourparlers sont menés entre des chercheurs et des acteurs (aménageurs, collectivités locales), et qu'est-ce que l'on est capable de produire collectivement ?

Un autre élément sur ces méthodes, c'est que cela suppose, du côté des chercheurs, de mettre en place ce que l'on a appelé un dispositif de veille, d'enregistrement, et de perplexité, avec cette idée que seul le tracé de l'expérience ou des expériences que l'on a pu observer leur donne une forme civile. Si l'on reste trop extérieur, soit tout cela est trop barbare, soit tout cela est trop compliqué pour pouvoir être bien restitué. Et justement, en restant trop extérieur, on a le risque de rester à un niveau superficiel ou de dire que le projet de l'île de Nantes, c'est le plan guide, par exemple, sans être bien capable de dire ce qu'est le plan guide.

Un troisième temps, qui est toujours un temps délicat dans la recherche en général, c'est un temps d'intéressement progressif des acteurs du projet. Temps de traduction, si je reprends les travaux de la sociologie de la traduction notamment, qui posent tout le problème des alliances que le laboratoire est capable de nouer autour de sujets de recherche.

Et dans notre cas, cet intéressement ne renvoie pas tant à l'idée de susciter l'adhésion – car ce n'est pas notre travail en tant que chercheurs - mais c'est plutôt une idée d'interpeller et parfois de dérouter ou de décaler les choses dites. Par conséquent, c'est plutôt une interpellation qu'une adhésion et je crois que c'est quelque chose qui peut être intéressant à comparer dans les différentes équipes qui ont pu travailler. Et donc, c'est le paradoxe de comment plutôt déstabiliser que conforter des acteurs au travail, tout en s'assurant d'un rapport de confiance qui puisse durer dans le temps, car on n'est pas dans une situation ou une posture de critiques radicales des éléments.

Je fais écho d'ailleurs au LAUA où nous avons une revue qui s'appelle Lieux communs dont le numéro de septembre sera sur un sujet qui émerge complètement à cette question, à savoir : quelles sont – s'il y en a de nouvelles en tout cas - les formes et les pratiques de l'activité de recherche aujourd'hui ? Alors que la recherche développement justement est très présente comme modèle, et est-ce que l'on peut s'en servir ou s'en saisir pour faire un peu autrement ?

Je reviens au projet de l'île de Nantes.

Intérêts pour les processus et intérêts notamment pour la question de la place d'un projet urbain dans le processus plus large de production de la ville.

Cela a pu vouloir dire :

- s'intéresser à un élément déclencheur (le plan guide), et cela rejoint la question de la figure abordée par Enrico Chapel précédemment et la question de l'instrument de ce qu'il donne à penser,
- mais c'est aussi, dans le processus de production de la ville, un intérêt de savoir comment se concrétisent des préceptes plus ou moins nouveaux, plus ou moins globaux. Nous avons parlé de mixité, de développement durable. Là, il faut plonger un peu dans les « cuisines » du projet. Les cuisines n'étant les coulisses. Les coulisses, ce serait ce qui serait inabordable par nos chercheurs, ce serait tout cet ensemble global propice aux complots. Au contraire, les cuisines, c'est accessible.
- Et puis, comment les acteurs se transforment dans le travail. C'est l'idée qu'il n'y a pas, dès le départ, une communauté urbaine, une ville, un opérateur – qui n'existe pas au départ en l'occurrence - qui serait avec des positions et qui ne bougerait pas du tout. On voit bien dans un projet comme celui de l'île de Nantes que ces positions évoluent fortement.

Ce qui nous a frappé, c'est plutôt le recours croissant à des scènes, des acteurs, des dispositifs de plus en plus complexes qui renvoient à une difficulté de pouvoir organiser une concertation à peu près claire pour l'ensemble et qui explique le recours croissant à la communication. Communication du projet pour continuer à faire exister ces intentions par-delà le temps des réalisations qui est souvent assez long.

Cette évolution (nombre de scènes, nombre d'acteurs, nombre de dispositifs) ne signifie pas pour autant une nébuleuse désorganisation qui serait au travail ou des puissances organisatrices. Il y a bien – et c'est un écho au précédent travail - des collectifs d'énonciation de l'espace. Et il est vrai que la manière dont nous avons procédé a été d'être avant tout attentifs à ces collectifs. A la limite, peut-être y a-t-il des auteurs - et nous pourrions engager une discussion sur l'urbaniste et la figure d'auteur - mais en tout cas, cela n'a pas été notre problème.

Les cuisines du projet urbain : un cas majeur que vous devez avoir en tête a été d'analyser l'évolution du portage politique et technique du projet, sachant que le marché de définition à la

fin du précédent millénaire est lancé par la ville de Nantes, qui va être récupéré derrière par une nouvelle communauté urbaine créée en 2001, avec tout d'abord une mission transversale : île de Nantes / rive de Loire qui suit le début de ce projet, et tout un monde de réflexions croisées par des expertises (bureaux d'études, la G3A également) qui ont amené à la création d'un outil dédié : la SAMOA, SEM spécifique – il y avait d'autres SEM d'aménagement à Nantes mais il a été plutôt décidé d'en créer une dédiée - au projet d'île de Nantes qui, via une convention publique d'aménagement, essaie de mobiliser l'ensemble des trois pouvoirs qui sont ceux de prise en compte, d'ordonnancement et de suivi des actions. Et ce, en lien étroit avec la communauté urbaine et la ville, mais surtout avec l'ensemble des acteurs privés qui interviennent désormais. Ceci, nous l'avons bien documenté et ce qu'il faut avoir en tête, c'est que c'est spécifique et différent d'autres projets.

Et pour l'ensemble des politiques plus ou moins sectorielles, orchestrées de plus en plus par la communauté urbaine mais par la ville également, l'aménageur doit toujours les prioriser. Il est souvent le lieu d'arbitrage de différentes échelles et de différentes temporalités. Et ce sens-là, on peut (**filer** ?) la métaphore de la question de la cuisine : l'aménageur cuisiniste se doit d'orchestrer. Je pense que cette idée de l'orchestration est importante.

Voici quelques exemples de cette concrétisation et de mises à l'épreuve de politiques publiques. Par exemple, à Nantes Métropole, vous avez une politique qui essaie de traduire des éléments du développement durable, une politique d'éco-quartier notamment qui se traduit pour l'île de Nantes mais aussi pour d'autres ZAC. Et la concrétisation se fait par bien des manières : des programmes européens liés à la revitalisation des friches, des études pour intégrer les éléments durables dans les constructions, le lien en réseaux de chaleur existante. Il a été d'ailleurs intéressant pour nous de voir, sur l'île de Nantes, quelles questions poser, à savoir concernant le raccordement à un réseau de chaleur alors que des projets étaient déjà engagés, comment on peut jouer et peser sur des opérateurs privés pour modifier les modes de chauffage qui étaient envisagés.

Et si ce sont bien souvent les élus qui font des choix et des arbitrages, l'aménageur doit transformer l'énonciation dans des rapports de force.

Tout récemment, pour bénéficier incidemment, via un programme de fonds européens, il s'agit de tenir des délais de réalisation pour telle opération qui pourrait émarger un ensemble de bureaux, associant un grand promoteur national et un grand architecte. Il s'agit de voir derrière quels sont les coûts de sortie d'une opération environnementalement performante, quels utilisateurs ou habitants sont impliqués. Et est-ce que tout cela va permettre d'incarner une nouvelle génération de centres d'affaires ou non ? La question reste en suspend pour des politiques comme celles-ci.

Politique de transports en commun : Nantes est sûrement connu pour cela. L'île de Nantes est traversée par la ligne 4 de « Bus Way », la nouvelle génération de transports en commun. La participation d'un territoire comme l'île à une organisation des transports en commun sur l'agglomération, mais aussi pour plusieurs acteurs, c'est l'enjeu d'une toute autre échelle, à savoir – et on revient à cet enjeu de la centralité métropolitaine évoquée tout à l'heure – est-ce que l'Île de Nantes peut être centre d'agglomération, de métropole, voire d'estuaire ? Sûrement avez-vous entendu parler de la manifestation à venir à Nantes. Pour le coup, des acteurs ferroviaires par exemple ne sont pas forcément certains au départ que leurs utilisations ne vont plus servir. Ce qui peut être vu dans un premier temps comme des friches industrielles ou ferroviaires n'est pas forcément vu de cette manière par RFF ou SNCF. Et ceci est un bon exemple de conflits souvent

dépassés mais de rapport entre des échelles et des acteurs. Vous pouvez avoir un protocole d'accords entre une collectivité locale et des opérateurs ferroviaires et en même temps un aménageur qui doit sortir de la SHON et la vision stratégique d'un grand territoire qui est impliqué par le SCOT Nantes/St Nazaire, etc.

Donc, les jeux d'échelles à partir d'un enjeu d'articulations des politiques de transports en commun, d'une nouvelle gare TER par exemple, c'est un très bon cas pour rentrer dans le programme « Echelles et temporalités » notamment.

Je passe assez rapidement sur la question du nouveau quartier d'affaires simplement pour dire que ce qui nous avait notamment intéressés lorsque nous avons suivi ce projet de l'île de Nantes, c'était de voir arriver, plus tard justement, alors que le projet de l'Île de Nantes, alors que le projet Malakoff Pré-gaucher étaient lancés, l'irruption d'une nouvelle figure qui était celle d'un quartier d'affaires. Alors, même si pour le quartier d'affaires à Nantes, il y a déjà eu bien des avatars, nous sommes bien prudents parmi les acteurs locaux par rapport à cela. C'est donc cette idée d'un nouvel ensemble entre gare et un ancien espace portant le tripode qui est promis à être l'un des éléments d'un quartier d'affaires Euronantes pour ne pas le nommer.

Et, il a été intéressant de voir des brouillages possibles entre affichage du projet île de Nantes et Euronantes d'un autre côté. Et là en gros, on rejoint une politique économique qui était celle lancée notamment par la Direction générale du développement économique de l'intercommunalité, et des acteurs dans le projet urbain qui ne sont pas forcément les mêmes et qui ne voient pas le territoire de la même façon. L'un des principaux acteurs du projet de l'île de Nantes ayant d'ailleurs eu cette phrase que le projet de l'île de Nantes était « irréductible » en ce sens qu'on ne pouvait pas venir le percuter avec Euronantes.

Le dernier exemple sur ce deuxième point des cuisines du projet urbain et de l'articulation plus ou moins difficile entre des politiques publiques et le projet, c'est évidemment un projet, celui de l'île de Nantes, qui recourt largement à l'intervention sur les espaces publics (cf les propos de Chemetov initiaux que je vais développer ensuite). Nous avons un certain nombre de problèmes qui se posent régulièrement, voire quotidiennement, sur la gestion des espaces publics : qui est impliqué ? Si c'est plutôt un espace public de type jardin, c'est la ville de Nantes ; si la question de l'éclairage est impliquée, c'est la communauté urbaine, et en quoi il est possible de tenir dès le départ une gestion qui soit claire d'un espace public qui sera livré alors que les travaux vont commencer.

Alors, c'est peut-être un peu déroutant pour vous de commencer cette présentation avec l'Île de Nantes, avec cette évocation initiale de Chemetov du plan guide. Quid ? Pour l'instant, rien ou presque. C'est l'occasion maintenant de se poser la question des figures du projet urbain et de la place du plan guide.

Nous allons rejoindre des éléments de tout à l'heure, y compris pointés par Bernardo Secchi sur la question de la figure, de la rhétorique. Je vais essayer de prolonger ce débat.

Le plan guide, nous allons lui retrouver une caractéristique, pointée par d'autres également : la description opérée par le plan guide est aussi bien un instrument pour fabriquer la ville. Reste à savoir comment et à quel moment cela intervient.

Le plan guide en projet, qui était un document d'environ 100 pages, édité en 2000 par l'équipe finalement retenue, porte, à l'issue de ce marché de définitions, sur une recomposition de l'ensemble des espaces publics, d'un territoire promis à un nouveau statut de centre de

l'agglomération. Il apparaît en 2000 comme un document figuratif mais aussi comme méthode - nous nous sommes donc dit : « essayons de le suivre » - altéré, mobilisé par différents acteurs. Nous avons repris des travaux que connaît bien Enrico Chapel aussi sur efficacité externe et efficacité interne. L'efficacité externe, qui est inséparable d'ailleurs de la première, c'est en quoi on peut avoir dans la figure un pouvoir de persuasion certes, mais aussi une aptitude à coordonner un cours d'actions. Et ça, je pense que c'est même l'essentiel que nous allons pouvoir retrouver derrière.

Donc évidemment, le projet de réaménagement de l'île Nantes renvoie d'une part à une représentation de la ville existante, établie à partir d'un lieu, et d'autre part à une représentation de la ville inexistante, établie à partir d'un non-lieu peut-être mais qui va proposer une image d'une ville à venir. L'état projeté étant le plan suivant.

Une des caractéristiques depuis, c'est de voir un plan guide actualisé tous les trois mois - même s'il est beaucoup moins mis à l'épreuve du public que ce qui était annoncé - et en même temps qui, à chaque fois, vient remplacer les versions précédentes. Ce qui fait que, autant dans le premier plan guide, on a « état initial/état projeté », autant désormais, tous les trois mois, le plan guide fait peau neuve. Et une des critiques que l'on pouvait lui adresser, c'est que, hormis pour les initiés, hormis pour ceux qui à la SEM ou ailleurs travaillent avec, c'est très difficile de savoir ce qui a changé d'une version à l'autre, voire impossible, d'autant que - autre caractéristique - on a une légende qui a tendance à s'épaissir et à être de plus en plus complexe. Ce qui veut dire que le visuel, s'il n'est pas commenté, s'il n'est pas développé, est insaisissable pour bien des acteurs.

Dans notre travail, nous essayons de montrer que le plan guide est sûrement très caractéristique de son temps et montre des pouvoirs urbains contemporains qui sont confrontés à la question de l'imputabilité des projets, qui à la fois veulent pouvoir s'identifier à des actes urbanistiques et en même temps qui sont parfois pris d'effroi face aux risques d'échec ou de remise en cause qui va plutôt les mener au retrait ou à mettre en avant une maîtrise d'œuvre, et non pas une maîtrise d'ouvrage. Et donc, cette question de la fuite de l'imputabilité des projets peut être analysée dans le couple toujours instable maîtrise d'ouvrage/maîtrise d'œuvre, de manière dynamique et fluctuante.

Tout à l'heure, nous en avons vu une des concrétisations possibles à Toulouse avec, justement, la présence des deux représentants.

Ce que nous avons essayé de mettre en œuvre - et ça, je le développe plutôt dans l'article du livre qui est sorti - c'est un plan guide qui, pour certains, est devenu un descripteur précis de ce qui a changé. Et pour d'autres, il est devenu quasiment un panorama, c'est-à-dire qu'il permet la contemplation d'une affaire plurielle mais commune. Et évidemment, il permet la communication interne et externe. Je ne développe pas davantage car c'est assez connu de vous-mêmes.

Ce qui nous a intéressé, c'est cette plasticité du document qui peut émarger aux deux statuts. Et d'un sens, le plan guide est une matrice. Une matrice étant un moule qui, après avoir reçu une empreinte particulière, en creux et en relief, permet de reproduire cette empreinte sur un objet soumis à son action. Mais comprendre cette matrice, c'est supposer effectivement que l'on accède - ce qui n'était pas forcément très simple au début - au niveau de ses usages en lien avec d'autres plans et d'autres procédures. En ce sens-là, même si le plan guide relève sûrement d'une posture plutôt que d'une méthode, il faut bien sûr avoir en tête que l'essentiel du travail, c'est bien d'autres productions faites par l'atelier de l'île de Nantes, qui est une déclinaison locale de l'atelier de Chemetov, à savoir la faisabilité sur des îlots, la co-élaboration d'un cahier des charges pour des promoteurs investisseurs sur un bout du quartier d'affaires, etc. Et là, l'originalité présumée est

beaucoup moins forte, mais c'est tout à fait normal puisque la mise à l'épreuve d'une intention, c'est bien celle de sa banalisation d'une certaine manière.

Nous avons donc bien un plan guide qui est une cartographie hybride comme toutes les cartographies de projet, et quoi qu'en dise son concepteur initial, il permet tout de même de faire venir une partie du monde nantais sur une carte et donc de faire converger. On a donc bien une sélection d'éléments du réel, une réduction qui n'est pas qu'une réduction d'échelles. Et donc, ça s'inscrit bien dans cette histoire des sciences et techniques qui visent, pour une part en tout cas, à ramener le monde sur une surface de papier pour permettre à l'esprit de le dominer et de le voir.

Ce que j'aurai abordé si j'avais eu le temps, c'est une réflexion, que je reprendrai après l'intervention de Jacques Morel, sur le fait de savoir comment nous sommes passés d'une centralité métropolitaine figurée à une qui est en train de se concrétiser : quelles sont les différences entre la centralité du moment et les projections de centralité antérieures.

Pour conclure, c'est cette idée que la centralité métropolitaine renvoie à un urbanisme de révélation ; révélation qui est tout sauf la centralité directionnelle des années 70 que nous avons tous connue. Et donc, projet de centralité métropolitaine qui est destiné à orienter les regards, à proposer de nouveaux panoramas comme je le disais précédemment.

Lorsque je disais que le plan guide est un projet, c'est bien de dire que l'on est bien – ce que Bernardo Secchi pointait dans sa première leçon d'urbanisme - dans une époque où, face à la dissolution des formes, l'urbanisme doit être en mesure de proposer un récit des matériaux urbains contemporains et de leurs possibles articulations. Et du coup, lorsque vous-mêmes vous appeler un urbanisme processuel (charte, séquence, stratégique), l'idée c'est que l'urbanisme se veut avant tout d'être une pratique de l'expérience concrète de la ville, seule à même de proposer des lieux d'expérimentation et de mises au point de nouvelles idées. C'est donc aussi bien un projet de sol qu'un projet de ré-enchantement des espaces.

Le projet de ré-enchantement des espaces, il est manifestement à l'oeuvre pour Nantes, associé à d'autres démarches comme celles des machines de l'île de Nantes, de la biennale d'art contemporain qui commence dans 10 jours.

Je voulais donc plutôt conclure sur cette idée que le projet de l'île de Nantes est bien de ce temps, à savoir un projet de ré-enchantement de l'espace, peut-être bien parce qu'il n'y a pas de réalité sans représentation. Et en ce sens, comme Enrico Chapel avait terminé son travail en appelant à des questions, il me semble que l'on pourrait envisager de comparer des politiques urbanistiques et des projets urbains selon la manière dont ils peuvent contribuer à rendre visible ces nouvelles échelles, non pas dans une logique d'affirmation monumentale où on comparerait la hauteur des réalisations, leur ampleur, mais plutôt pour dire comment l'articulation des échelles est tenue. D'où cet enjeu de rejoindre le tracé des expériences que j'évoquais.

Je vous remercie.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Je cède la parole à Jacques Morel de la communauté de Nantes.

Jacques Morel, Directeur DGRU Nantes Métropole

Pour ma part, je suis venu simplement avec deux diapositives et uniquement dans l'intention de rebondir sur le titre que Laurent Devisme avait choisi, à savoir « la centralité révélée de l'île de Nantes ». Pour retourner un peu la question, cette révélation, comment Nantes et l'agglomération

la transfigurent. Car si Nantes a le mérite d'avoir révélé une certaine centralité d'échelles d'agglomération, elle n'en est pas pour autant porteuse de toute l'identité de ce centre de Nantes, et de l'agglomération dorénavant.

Sans rentrer dans une approche (**trop formelle ?**) car je pense que la plupart d'entre vous connaissez Nantes, avec la Loire d'est en ouest, deux affluents qui sont l'Erdre et la Sèvre sud, je dirais que le centre-ville de Nantes aujourd'hui, les Nantais, si ce n'est les urbanistes, s'accorderaient à dire qu'il se situe dans cette zone verte, cette zone historique au nord de la Loire. Il faut savoir qu'il y avait un ancien bras de Loire ici qui est comblé. Et aujourd'hui, l'île de Nantes est là. Mais la plupart des Nantais vous diraient que cette partie de l'île, ce n'est pas vraiment le centre de Nantes. Le centre de Nantes, il est ici. Et on le voit bien, c'est un centre issu de l'histoire, issu de la géographie, issu d'un fonctionnement radio concentrique des principales voies. La plupart des grands équipements publics se trouvent dans ce secteur-là.

Par contre, ce qu'il est intéressant de voir, c'est que si l'île de Nantes a permis de révéler ce centre d'agglomération, on voit bien qu'elle ne porte pas en elle-même intrinsèquement toutes les spécificités du centre. Et ce qu'il est intéressant de regarder, c'est comment cela se passe avec les autres espaces. C'est ce que je vais essayer de vous commenter.

Comme vous l'avez dit, je suis de la communauté urbaine de Nantes. Avant de venir à Nantes, j'ai été Directeur de (??? **d'urbanisme**) et je suis aujourd'hui Directeur général adjoint de Nantes Métropole. J'ai donc une vision plutôt généraliste avec, nécessairement, une vision économique de l'aménagement de la ville et notamment de la centralité nantaise.

Pour moi, l'île de Nantes, c'est 10 millions d'euros qui sont sortis pour Nantes Métropole pour équilibrer le budget. Et il y a, dans cette centralité que j'évoquais à côté, d'autres enjeux territoriaux, d'autres projets urbains.

Le premier, historiquement, c'était le centre tel que les Nantais, avant de s'identifier à l'agglomération, le portaient. Et le premier projet urbain a été celui porté par la ville, repris par Nantes Métropole, le projet Fortier avec le Cours des cinquante otages qui était l'ancien bras comblé de l'Erdre, et le fameux projet de la Loire à la gare, le projet d'île verte de Bruno Fortier. Ce projet est toujours actif. En effet, Bruno Fortier est toujours en contrat avec nous et travaille sur la centralité nantaise mais avec la particularité qu'il a un projet non pas urbain mais un vaste projet d'espaces publics : les bras comblés de Loire, le Cours des cinquante otages.

Élément extrêmement structurant, en tout cas dans les mentalités et vis-à-vis de l'institution Ville de Nantes. C'est une dimension très importante.

Le deuxième projet urbain est celui de Malakoff Pré-gaucher. C'est un grand projet urbain qui a été reconnu d'intérêt communautaire en 2002.

Autant dans le premier cas de figure, on voit que la communauté urbaine intervient pour les espaces publics mais le projet urbain, c'est autre chose, il se fait au niveau de la ville. Celui-ci, c'est le premier et le second projet urbain d'intérêt métropolitain puisqu'il y a l'île de Nantes et il y a Malakoff Pré-gaucher.

Là, c'est un dossier GPV (Grand Projet de Ville) avec tout un dispositif de procédures et d'ingénieries centralisées à Nantes Métropole. Il y a une équipe dédiée - dont je ne dirais pas qu'elle est aussi puissante que celle de Chemetov et de la SAMOA - sur ce projet, mais en régie. Ce sont des équipes qui sont sous mon autorité et qui font ce projet urbain. Projet qui coûte à la collectivité environ 10 millions d'euros annuels. Projet avec également un grand maître d'oeuvre

qui a un contrat de type Chemetov sur de la longue durée, c'est l'atelier **Ruelle** avec Gérard **Pénot**, avec qui nous travaillons sur ce dossier important.

C'est donc un projet urbain avec, on le voit, un mode de gouvernance très particulier.

Mon propos, c'est de dire comment la centralité peut s'exprimer à travers les projets urbains. Là, on voit trois natures : une nature de projet urbain, c'est l'espace public, une nature sur une procédure et un dispositif contrôlés par Nantes Métropole, et un dispositif particulièrement original, c'est celui de la SAMOA où, effectivement, c'est une centralité géographique qui correspondait à l'extension à l'agglomération, fondée en projet. Et comme c'est un projet extrêmement important, on dédie à une SEM la capacité d'être le médiateur entre Nantes Métropole qui va financer et la ville qui était porteur d'une certaine identité.

On voit que ces territoires, vert jaune et bleu, vont, en fait, en faire une ZAC (c'est **Revers** qui avait fait cette ZAC-là). J'en profite pour souligner pour ceux qui ne connaissent pas, que la gare de Nantes est ici ; que la cité internationale des congrès est ici et que le château est ici. C'est donc vraiment une centralité.

Aujourd'hui, la centralité en cause, c'est celle-ci, ce sont les zones plus foncées avec les ponts. C'est ce secteur-là qui est vraiment le lieu de tous les enjeux et sur lequel il va falloir que la collectivité puisse impulser, par les investissements publics qu'elle fera, la dynamique de la nouvelle centralité nantaise qu'a révélée l'île de Nantes. Alors on dit « attendez, il faudrait peut-être qu'il y ait un super projet urbain de cette centralité-là ».

Ce n'est pas la posture que choisit Nantes Métropole parce qu'elle ne le peut pas institutionnellement. Comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a des territoires au sein de cette centralité qui se sont exprimés différemment au niveau de la maîtrise d'ouvrage et aujourd'hui, toute la méthode de Nantes Métropole consiste à jouer sur les interstices de ce projet urbain pour révéler justement le sens des politiques publiques que Nantes Métropole doit conduire.

Nantes Métropole représente l'intercommunalité, n'a pas le pouvoir politique que peuvent avoir les élus (élus au premier degré), et donc, n'est légitime que sur ces politiques publiques thématiques. On veut des transports, on a de l'argent pour faire des transports, pour faire des espaces publics dans les communautés urbaines. On a de l'argent pour financer l'habitat. On a de l'argent pour le développement économique. Mais l'ensemble, nous ne sommes pas légitimes pour le faire. L'ensemble, c'est le projet urbain et ce sont les élus qui le portent.

D'où une démarche que j'ai initiée sur Nantes Métropole d'essayer de travailler sur les interstices en des projets urbains, qui renvoie donc une idée globale du projet urbain à travers des ancrages territoriaux.

Au niveau de la gouvernance, il est vrai que dans chacun de ces projets, on y trouve les mêmes acteurs mais dans des configurations différentes. Sur l'île de Nantes, il y a des rapports très étroits avec le monde de la culture. Le projet urbain en porte d'ailleurs un certain nombre de stigmates. Sur GPV, vous imaginez que ce sont d'autres types de rapports avec les bailleurs sociaux qui n'existent pas ici.

Et la richesse du centre-ville, c'est justement la capacité d'organiser un certain nombre de projets urbains porteurs de la totalité de l'âme centrale de l'agglomération, et sans vouloir afficher un projet urbain unique, être en capacité de les mettre en résonance les uns avec les autres. Et ce pour que Nantes Métropole puisse exprimer ses politiques publiques sur lesquelles elle investit lourdement, en matière de transports publics notamment, et instaurer un mode de gouvernance pour lequel elle n'a pas le pouvoir mais où elle fait en sorte que les réseaux de chaque projet urbain s'articulent les uns avec les autres.

Je vous remercie.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Merci. J'ai bien compris que le cas de Nantes est beaucoup plus compliqué que ce que je m'imaginai.

Y a-t-il des questions ?

Yannis Tsiomis, Architecte, professeur ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Ma première question concerne M. Morel et l'autre concerne M. Devisme.

Vous avez dit la phrase suivante : « les Nantais, avant de s'identifier à l'agglomération... ». Pour être dans l'esprit de ce colloque, je voudrais comprendre ce que signifie cet « avant ». Est-ce que cet « avant » signifie que les Nantais ont pris conscience de l'extension de l'échelle et de toute cette stratégie qui ne concerne plus seulement Nantes à proprement parler, ville consolidée historique, où est-ce que cet « avant » signifie : « avant, malheureusement, qu'ils prennent conscience de l'agglomération » ?

Jacques Morel, Directeur DGRU Nantes Métropole

Il n'y a pas un avant et un après. Il y a 10 ans, un habitant de La Chapelle sur Erdre, à la question « où habitez-vous ? » alors qu'il était à Marseille, il répondait qu'il habitait à Nantes. Cette conscience d'un territoire qui fonctionne a toujours existé.

Par contre, là où il y a peut-être un avant et un après, c'est qu'aujourd'hui dans les représentations de Nantes, le fait qu'il existe de par l'institution Nantes Métropole, c'est un certain nombre d'images à travers des politiques thématiques de l'habitat qui sont homogènes sur l'ensemble de l'agglomération, qui renvoient des images d'un Nantes élargi. En ce sens, et c'est là tout l'intérêt du projet urbain de l'île de Nantes, c'est le seul projet urbain aujourd'hui reconnu communautaire. Je caricaturerais presque en disant que parfois, certains élus nantais disent : « ce n'est pas à Nantes, c'est sur l'île de Nantes ». L'île de Nantes, c'est une forme d'extra territorialité attachée à une commune. C'est un projet urbain qui a bien intégré la dimension d'agglomération.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Et pourtant, je crois qu'il y a un avant et un après.

Yannis Tsiomis, Architecte, professeur ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

En fait, je pensais à Rennes et plus particulièrement à des débats auxquels nous avons assisté dans le cadre de l'intercommunalité et de l'agglomération et où les petits maires – et c'est une question politique - avaient peur d'être « mangés » par Rennes Métropole. Ils disaient justement « notre identité n'est pas Rennes » en s'adressant au maire de Rennes mais « c'est nous, ancien village qui risquons maintenant de devenir le dortoir de Rennes ». Et donc, cette prise de conscience que l'échelle a changé et que l'on n'est plus localisé, que notre identité ne tire pas sa légitimité par la petite échelle, c'est un vrai problème et c'est pourquoi je posais la question en parallèle en pensant à Rennes.

Jacques Morel, Directeur DGRU Nantes Métropole

Je voulais juste apporter une précision très importante si vous êtes amenés à comparer des grandes agglomérations. Entre le statut de communauté urbaine et de communauté d'agglomération, il y a un pas énorme : ce sont les espaces publics. C'est-à-dire que pour une communauté urbaine, les espaces publics communaux sont gérés par l'intercommunalité, ce qui

n'est pas le cas dans les communautés d'agglomération. Donc aujourd'hui, le moindre bout de trottoir qui se fait dans les communes est fait par la communauté urbaine. Et pour l'espace public, on imagine bien combien l'identité d'un territoire se fond dans ces espaces publics.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Dans le cas de Nantes, je crois bien qu'il y a un avant et un après. En fait, j'ai travaillé un petit peu à Saint-Nazaire et lorsque je travaillais là-bas, on parlait beaucoup de l'agglomération de Nantes/Saint-Nazaire (l'agglomération de la Loire). Et pourtant, j'avais l'impression que personne n'était convaincu qu'il y avait une unité entre ces deux villes. Et donc, il n'y avait pas de conscience – et moi-même, j'ai des doutes à ce propos-là - qu'il y avait une communauté Nantes/Saint-Nazaire. Donc, peut-être qu'il faut prendre conscience du fait que la grande échelle, l'échelle régionale, l'échelle du territoire, est quelque chose qui devient toujours plus important. Je crois que c'est vraiment un processus très long. Et même parce que cela produit les réactions que disait Yannis. Lorsque l'on fait la guerre à l'étalement urbain, souvent on arrive à nier l'identité des petits villages, surtout en Haute Bretagne. Et donc, il y a un véritable problème de projets à « grande échelle » et de projets à « petite échelle ».

Laurent Devisme, enseignant – chercheur, Laboratoire LAUA, ENSA Nantes

Sur cette question, je crois que nous avons des matériaux à observer pour voir comment se traduit cette échelle métropolitaine. Je l'ai évoqué un peu mais à Nantes – et ce sera déjà un terrain pour les quatre mois à venir – c'est : en quoi l'instance culturelle et artistique vise cette identité métropolitaine ? Avec plutôt, il faut le reconnaître, pas mal de (**mairies** ?), de prouesses, etc.

La question qui se pose ensuite est : quelle est la réception de cela ? Est-ce que l'on peut mesurer un sentiment d'appartenance dans la population ?

Chez les élus, nous pouvons voir comment cela fonctionne. A Nantes, il y a des particularités qui font qu'à mon avis, il y a un degré d'intégration, depuis 10 ans, plus fort que ce qui existait à Rennes. Mais c'est parce que ce ne sont pas les mêmes configurations communales non plus sur l'ensemble périphérique. Je me souviens qu'au début du projet de l'île de Nantes, des élus de l'agglomération disaient « votre éléphant ... », genre c'est l'éléphant de la ville de Nantes, « on voudrait le nôtre aussi », c'est-à-dire l'éléphant qui va se promener sur le territoire de la ville de Nantes. Et à ce moment-là, c'était révélateur du fait que ce n'était pas partagé. Je l'ai moins entendu ces derniers temps, ce qui serait signe peut-être de quelque chose qui serait plus intégrée, plus acceptée. Et puis tout de même, l'adjoint à l'urbanisme qui était Patrick Rimbert disait, en 1998, « l'île de Nantes, c'est une vue d'avion, ça n'existe que vue d'avion ». Aujourd'hui, il y a d'importants acteurs qui parlent de l'île de Nantes. Le toponyme, c'est un sacré outil de centralisation d'ailleurs et il commence à être assez existant.

Pour compléter ce que disait Jacques Morel précédemment, ce qui est important à rappeler c'est la convergence de la quête de centralité et d'insularité. Et ceci est assez paradoxal a priori, puisque dans l'insularité on peut avoir l'isolement, on peut avoir l'idée de rompre avec le reste. Mais en même temps, on a beaucoup de figures du centre qui renvoient à cette idée de l'île aussi. Le fait que ce soit une île tout de même contribue puissamment à accréditer l'idée d'un centre d'agglomération.

François Bregnac, Agence d'urbanisme de Lyon

Vous nous expliquez que l'île de Nantes est l'extension de la centralité de la commune de Nantes. Est-ce que vu de manière beaucoup plus large de l'ensemble de l'agglomération, le projet de l'île

de Nantes recentre la centralité ? Et comment est-il perçu notamment par toutes les communes situées au sud ?

Jacques Morel, Directeur DGRU Nantes Métropole

La question est un peu difficile, mais je pense, effectivement, que ce sens d'une centralité élargie était une nécessité pour les communes périphériques. Et donc, mesurer que sur l'île de Nantes il se passe des choses sur une territorialité qui est, d'une certaine manière, intercommunale permet cette solidarité avec les autres communes. C'est la chance de Nantes, je crois, d'avoir ce projet-là.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Je suis désolé de vous interrompre mais cette idée que la centralité de l'île de Nantes soit nécessitée par les communes périphériques n'est pas évidente. Il faut expliquer pourquoi car les communes périphériques qui aspirent à des centralités plus élargies, (????). Donc parfois, il y a cela.

Jacques Morel, Directeur DGRU Nantes Métropole

Effectivement, chaque commune a aussi sa propre centralité, mais celle de l'agglomération, cette identité qui doit être portée dans un lieu, dans un projet urbain, l'île de Nantes, par son caractère insulaire, a été le révélateur d'un possible. Pourquoi ? Parce qu'il y a un certain nombre d'événements.

Tout à l'heure, nous parlions d'Euronantes. Euronantes, c'est aussi la vitrine économique de Nantes Métropole, avec la gare qui est celle de l'agglomération. Par conséquent, s'est concentrée, dans ce lieu et sur une île, la représentation potentielle d'une centralité d'agglomération. C'est pour cela que je crois que ... par la dynamique du projet urbain, qui est indépendant d'un projet urbain communal dirigé par les élus de la ville, ... Mais la communauté urbaine permet, à travers justement le fait de faire de l'urbain, de solidariser les communes. Et ça, c'est une chance pour Nantes. Pour avoir (**moltoné** ?) dans beaucoup de villes, c'est une caractéristique qui joue certainement en sa faveur.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Pour conclure, je dois dire que j'ai des doutes. Mais cela dit, ce n'est pas une critique. En ce qui nous concerne, nous fabriquons des mythes : la centralité de l'île de Nantes, Lyon Confluence, Rennes, ... Et les mythes ne sont ni vrai, ni faux, ce sont des outils que nous utilisons pour faire avancer des projets. Mais le bien-fondé de ces mythes et de ces projets reste un peu mystérieux je dois dire.

Jacques (Deval ?), Direction générale de l'équipement en Ile-de-France

Je voudrais revenir aux propos de Bernardo Secchi sur la relation métropolitaine Nantes / Saint-Nazaire et poser une question à Jacques Morel, parce que les propos initiaux sur le travail sur l'île de Nantes mentionnaient la relation « monde de l'urbanisme, monde de l'art, monde de l'économie », et insister sur le travail d'un paysagiste qui est quand même le « guide » de ce travail. Or, l'équipe de maîtrise d'ouvrage s'est initiée sur Saint-Nazaire. Et le guide de Saint-Nazaire, cela a été plutôt un artiste, Yann (**Kersal** ?) qui, lui, n'a pas fait un plan guide d'ailleurs, il a plutôt évoqué une relation ville / port très forte qui, maintenant, se concrétise.

Je voudrais donc poser la question à Jacques Morel sur cette relation institutionnelle et de travail du projet et leur relation à l'échelle de la métropole.

Jacques Morel, Directeur DGRU Nantes Métropole

Je ne sais pas si j'ai bien compris la question ! Tout à l'heure, lorsque j'évoquais la centralité d'agglomération, je pensais à l'agglomération nantaise. Vous avez introduit la notion de métropole Nantes / Saint-Nazaire qui est un autre territoire, avec d'autres enjeux, d'autres solidarités, d'autres réseaux, qui est une certaine forme de réalité aujourd'hui. Pour ma part, je ne m'exprimais pas sur celle-ci qui relève d'autres enjeux politiques, de positionnements régionaux et autres. Je parlais beaucoup plus de la centralité vécue par des populations dans la notion d'aire urbaine. Mais je n'ai peut-être pas bien répondu à votre question ?

Jacques (Deval ?), Direction générale de l'équipement en Ile-de-France

Et sur le rapport à l'art ?

Jacques Morel, Directeur DGRU Nantes Métropole

Le rapport à l'art, c'est celui d'un réseau qui est ... L'île de Nantes n'est pas, de part par la méthode du plan guide, un projet architectural urbanistique en soi. En revanche, il y a une intégration de ces dimensions qui se fait par le fait que grand nombre d'architectes ou même de personnes intéressées par cela s'identifient au projet de l'île de Nantes et veulent le construire.

J'ai été extrêmement étonné tout récemment, lors de la manifestation Estuaire 2007 qui a été évoquée précédemment, de voir qu'il y avait une manifestation pour les sponsors de cette manifestation (Total et autres). Il y avait notamment le patron d'une boîte de design importante. C'était un acte militant pour faire la ville et non pas pour soutenir l'exposition. Et ce, pour participer au projet culturel et de développement urbain architectural de l'île de Nantes. Et donc, jusque dans le milieu économique, il y avait cette imprégnation.

C'est peut-être un peu osé de le dire mais c'est cet ensemble qui fait aujourd'hui le projet culturel et architectural de l'île de Nantes.

Laurent Devisme, enseignant – chercheur, Laboratoire LAUA, ENSA Nantes

A mon avis, c'est lié aussi à des personnages et des réseaux. Nous avons parlé de Laurent Thery ou de Jean Blaise, il faut voir aussi leur trajectoire professionnelle pour comprendre comment cela a pu se tisser. Laurent Thery a été directeur de la ville de Saint-Nazaire avant d'avoir fondé la DDRN. Là aussi, il y avait des liens avec le monde artistique. On peut suivre ces expériences du côté de l'analyse pour ne pas en faire des mythes pour le coup. Mais cela rejoint une belle question que vous avez soulevée, à savoir qu'ils ne sont ni vrais ni faux, et qu'en tant que chercheur, il faut que nous analysions leur construction et il faut que nous puissions les déconstruire également.

Nathalie (???) architecte urbaniste à l'Agence de l'urbanisme de l'agglomération de Besançon

Cette constellation de grands projets qui, en fait, restructure une centralité élargie n'est pas sans rappeler des grands projets de restructuration que nous avons ailleurs dans d'autres villes européennes, type Birmingham ou Breda.

Par rapport à cela justement, je me demandais si au niveau du portage et de l'investissement, il y avait eu des rapprochements avec le privé, s'il y avait eu des rapprochements dans un partenariat public/privé ? Et, en corollaire, est-ce que le plan guide l'y autorise ? Autrement dit, est-ce que cela permet d'aller dans ce sens, vue la complexité et le nombre de ces grands projets ?

Jacques Morel, Directeur DGRU Nantes Métropole

Le partenariat public/privé sur l'ensemble, je ne le perçois pas pour ma part. Les grands acteurs économiques de l'immobilier sont bien évidemment régulièrement informés de l'évolution du bouillonnement qui se passe sur tous les territoires de projet dont j'ai parlé. En revanche après, que ce soit le plan guide, la méthode pré-gaucher GPV ou centre-ville, ce sont des assiettes qui se déterminent et les opérateurs sont au courant, et des partenariats se créent pour réaliser dans une même opération le parking public, tel équipement, le logement social, etc. Et ce, à des échelles très variables. Quant à la manière dont ça se monte, je n'ai pas fait l'analyse mais bien évidemment que ça existe. Mais par contre, pas à l'échelle du faire la ville ... Les raisonnements urbains globaux aujourd'hui, ils sont nulle part ; ils ne sont pas incarnés par un grand maître d'œuvre. Il n'y a pas un Master plan du centre ville de Nantes

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Je propose que nous en restions là pour passer à la troisième équipe. (passage incompréhensible). Nous commençons avec Marie-Hélène Bacque.

➤ **Projet urbain en quartier ancien : enjeux, valeurs et méthodes**

Marie-Hélène Bacque, professeur de sociologie à l'Université d'Evry

La recherche que nous allons vous présenter est une recherche comparative qui a été menée conjointement par une équipe nord-américaine de l'Ecole d'architecture d'Harvard et par une équipe française pluridisciplinaire.

Nous avons souhaité travailler dans une perspective comparative en mettant en perspective justement la façon dont, dans deux quartiers anciens, le projet urbain s'est fabriqué dans le temps. Et là, le temps est un temps long puisque c'est à peu près trois décennies sur chacun des deux quartiers.

Cette perspective comparative est permise parce que nous avons choisi deux quartiers qui ont un certain nombre de similitudes. Tout d'abord, ce sont deux quartiers populaires et d'immigration. Vous connaissez le quartier de la Goutte d'Or. Le quartier du South-End sur lequel nous avons travaillé à Boston est un quartier qui a connu aussi plusieurs vagues d'immigration, de la vague d'immigration noire venant du sud des Etats-Unis jusqu'aux latino-américains, et ensuite une immigration asiatique.

Dans les deux quartiers, par ailleurs, les processus de fabrication du projet urbain se sont transformés dans la même dynamique, c'est-à-dire en intégrant des démarches participatives, en intégrant la contestation des habitants. Et nous pouvons observer, dans ces deux quartiers, deux modèles différents de démocratie participative.

Par contre, ces deux quartiers renvoient bien sûr à deux histoires urbaines différentes et surtout deux types de politiques urbaines différents. Nous savons bien que la place de l'Etat fédéral américain ou de l'Etat du Massachusetts en l'occurrence, et son rôle dans les politiques urbaines est assez radicalement différent de celui que peut jouer l'Etat français. En effet, nous avons encore des politiques urbaines très centralisées ou qu'ils l'ont été en tout cas. Mais bien que nous soyons dans deux cadres différents, nous pouvons observer un certain nombre de convergences, et c'est ce que cette recherche a essayé de montrer.

Béatrice Mariolle, architecte, Maître de conférence ENSA Paris Belleville

En termes de situation géographique, par rapport à la ville de Paris et la ville de Boston, nous nous rendons compte que le quartier de la Goutte d'Or et celui du South-End ont des similitudes

de part leur proximité forte avec le centre historique, leur très bonne desserte en transports en commun et leur situation au cœur des grandes voies de circulation des métropoles.

En termes physique et architectural, ce sont des quartiers qui se sont constitués à peu près au même moment, c'est-à-dire au milieu du 19^{ème} siècle, avec des similitudes physiques assez importantes, en tout cas en termes de parcellaires. Nous avons le même outil de production de la ville, à savoir des lotissements. Des lotissements qui, à la Goutte d'Or, ont toujours produit un cadre bâti populaire pour loger, à l'époque, les ouvriers qui venaient participer aux transformations de Paris. Et donc, on a des petits immeubles de rapport sur un parcellaire assez étroit comme cette image le montre.

Dans le South-End, on a, sur un parcellaire également très étroit, plutôt des grosses maisons bourgeoises et unifamiliales à l'origine qui, très rapidement, sont devenues un cadre de vie populaire et sont re-divisées en petites unités et densifiées à l'intérieur d'elles-mêmes.

Marie-Hélène Bacque, professeur de sociologie à l'Université d'Evry

Ce sont deux quartiers qui ont évolué de façon assez parallèle. Dans les deux cas, on a une population étrangère importante, qui arrive dès le début du siècle à la Goutte d'Or et qui va accueillir notamment une population algérienne importante, puis une population subsaharienne.

Dans le South-End, on a d'abord une population noire et ensuite une population latino-américaine.

Dans les deux quartiers on observe donc ce que les chercheurs de l'Ecole de Chicago appelaient dans les années 30 « un phénomène de succession », c'est-à-dire des groupes sociaux et ethniques qui, progressivement, vont se succéder et prendre la place du groupe précédent.

Dans les deux quartiers, on observe également depuis 10 ou 15 ans, et de façon plus ou moins importante, un processus de gentrification. Processus de gentrification qui est bien engagé dans le South-End mais qui est au début, à son frémissement à la Goutte d'Or.

D'où des enjeux très particuliers de ces projets urbains, en particulier pour la puissance publique : faut-il accompagner ou faut-il contrecarrer la gentrification, et de quelle façon ? Finalement, pour qui faisons-nous un projet urbain ? Pour qui transformons-nous la ville ? Quelle est la place dans la ville de ces quartiers centraux ? Est-ce que ce sont des vitrines urbaines comme est en train de le devenir le South-End ?

Finalement, quand on regarde une série d'articles publiés aujourd'hui sur la Goutte d'Or, y compris dans des ouvrages touristiques, on voit que le quartier de la Goutte d'Or est également utilisé comme image et comme vitrine urbaine plus que comme quartier habité.

Dans les deux cas, nous avons observé une évolution du projet en trois temps sur lesquels nous allons revenir. Ce qui nous a frappés, c'est la similarité de ces trois temps, même si la temporalité bien sûr n'est pas la même.

Une première étape, c'est celle de la rénovation urbaine, classique, avec un urbanisme de plan masse décidé d'en-haut. C'est le cas dans le South-End, dans les années 50, où émanent les premiers projets de rénovation urbaine. A la Goutte d'Or, plus récemment (dans les années 80) et nous allons le voir avec un urbanisme de plan masse qui marque déjà une autre étape ; ce n'est plus l'urbanisme des années 60.

Une deuxième étape, c'est celle qui est marquée par la contestation des habitants, soit contre le projet, soit en demandant qu'une série de revendications, de transformations soit inscrite dans ce projet.

La troisième étape, c'est la reformulation de ce projet par la puissance publique, en articulation avec des intervenants privés. Projet qui va intégrer la critique des habitants et prendre en compte le marché et reprendre à son compte un certain nombre de contraintes du marché.

Béatrice Mariolle, architecte, Maître de conférence ENSA Paris Belleville

Ce que l'on remarque à travers les différents projets, c'est que depuis le début des réflexions sur les transformations de quartiers, que ce soit le South-End ou la Goutte d'Or, se pose la question centrale du patrimoine architectural et de la trame urbaine et du patrimoine parcellaire.

Dans les années 50-60, ce que l'on voit, c'est le projet qui a mis le feu aux poudres, qui a été réalisé et qui est un projet type « mouvement moderne » et qui vient complètement effacer la trame des petites maisons de lotissements pour créer des barres et quelques tours.

Le plan d'après, qui est assez intéressant, montre tous les terrains acquis par la municipalité pour baser le nouveau projet urbain du South-End et commencer à faire des propositions et à mettre en place des outils de constitution d'un autre projet.

Marie-Hélène Bacque, professeur de sociologie à l'Université d'Evry

Pour apporter un complément, cela montre simplement que par rapport à l'image quelquefois caricaturale que nous pouvons avoir de l'Etat et de l'urbanisme aux États-Unis, on a bien là une puissance publique qui exproprie, qui achète des terrains et qui, ensuite, va construire.

Béatrice Mariolle, architecte, Maître de conférence ENSA Paris Belleville

Dans le quartier de la Goutte d'Or sud, nous avons un dessin d'un nouveau plan masse qui compose, à la fois, avec des bâtiments qui vont être réhabilités et un nouveau découpage du sol permettant de réaliser des opérations relativement importantes qui vont remembrer le parcellaire de manière assez considérable, tout en continuant à inscrire la nécessité de garder cette image historicisée du parcellaire ancien.

Marie-Hélène Bacque, professeur de sociologie à l'Université d'Evry

Dans les deux cas, ces premiers projets sont à la base d'une contestation et d'une mobilisation collective importante. Dans le South-End à Boston, cette contestation est appuyée par ce que l'on appelle des « mouvements communautaires ». Sur la notion de communautaire entre parenthèses, cela renvoie simplement à l'idée de « community », c'est-à-dire d'une entité sociale inscrite dans un territoire et on est bien loin des débats sur le communautarisme que l'on peut avoir en France. Une série de groupes d'habitants vont donc s'organiser contre cette opération, surtout pour que les habitants du quartier puissent y rester. Ils vont donc se mobiliser et, avec l'appui de la municipalité, ils vont s'engager directement dans la production de logements accessibles. C'est-à-dire qu'ils vont devenir des opérateurs et vont se structurer en ce que l'on appelle des « community organisations », et progressivement, ils vont se professionnaliser.

A la Goutte d'Or, les associations se structurent également, mais là beaucoup plus dans une logique protestataire. Mais ce quartier étant un des premiers quartiers engagés dans ce que l'on appelle aujourd'hui la politique de la ville, donc un des premiers îlots sensibles, puis des quartiers dits de « développement social », une série de procédures spécifiques vont être mises en place. Et les associations vont s'engager dans la gestion sociale du quartier et prendre en place toute une partie de cette gestion sociale.

Ces mouvements collectifs vont amener à une reformulation du projet et on peut dire que cette reformulation du projet intègre plusieurs critiques portées par les associations.

La première critique, c'est la critique sociale, la première critique dans les deux cas état le relogement des habitants sur place. Dans la Goutte d'Or, cela va se traduire par le fait que l'on réalise du logement social, et uniquement du logement social dans cette première phase, où une partie importante des ménages va être relogée. Dans le South-End, on va réaliser une partie de logements dits « accessibles ». Et finalement aujourd'hui, le quartier du South-End compte 60 % de logements accessibles alors qu'à la Goutte d'Or, on arrivera à peine à 20 % à la fin de l'opération.

La deuxième critique, pour reprendre les termes de Luc Boldanski, c'est ce que l'on appelle la critique « artiste », c'est-à-dire que les habitants sont également défenseurs d'une forme urbaine. Ils considèrent que le quartier dans lequel ils habitent a une valeur urbaine. Et dans les deux cas, nous allons assister progressivement à une patrimonialisation de la forme urbaine et à une défense de l'existant.

La troisième critique, c'est une critique procédurale qui porte sur la place des habitants dans l'élaboration du projet urbain. Et dans les deux cas, par le biais de différentes procédures, de différentes structures, les habitants et leurs associations vont prendre une part plus importante, soit dans l'élaboration du projet urbain, soit dans la gestion des services sociaux et du quartier.

La troisième étape du projet urbain, c'est celle qui est en cours dans les deux quartiers. Dans le South-End, elle se traduit par le développement d'opérations privées importantes avec le fait que la Ville de Boston impose la réalisation de 10 % de logements accessibles ; et du point de vue architectural, avec le fait que les opérations qui sont construites aujourd'hui sont des opérations qui reprennent un vocabulaire urbain très classique, qui, même si elles sont réalisées sur de grandes parcelles, ont une forme urbaine très découpée qui tend à, au moins du point de vue de la façade, reproduire l'idée que l'on garderait un tissu parcellaire.

Béatrice Mariolle, architecte, Maître de conférence ENSA Paris Belleville

Ce qui est intéressant sur cette image, et cela a fait l'objet de beaucoup de débats entre l'équipe de recherche de Harvard et nous-mêmes, c'est que dans le South-End, on arrive à des opérations de plus en plus importantes, sur un remembrement total d'îlots entiers. On sent donc que derrière, il y a derrière un outil économique très fort et une rentabilité des opérations très importante. Alors qu'à la Goutte d'Or, notamment dans le quartier de Château rouge, on arrive au contraire à une patrimonialisation très forte de la parcelle et à un remembrement parcellaire qui dépasse rarement quatre ou cinq parcelles existantes, anciennes.

Dans les deux cas, on a un discours architectural très historiciste mais qui, évidemment, se développe de manière très différente selon les opérations. Dans l'étude, nous avons fait, en partant sur un parcellaire à peu près équivalent au 19^{ème} siècle, l'évolution du remembrement parcellaire jusqu'à aujourd'hui et quand nous avons présenté cela à l'équipe de Boston, ils étaient complètement étonnés que nous puissions produire en France de l'habitat sur des parcelles aussi petites.

On ne rentrera pas dans les détails économiques aujourd'hui mais dans l'étude, nous sommes allés jusqu'à chiffrer le coût des opérations de Château rouge et évidemment, c'est assez faramineux.

Marie-Hélène Bacque, professeur de sociologie à l'Université d'Evry

Parallèlement à ces transformations du projet urbain, on assiste également à une transformation des acteurs associatifs ou communautaires. Les associations de la Goutte d'Or qui étaient nées et qui s'étaient développées dans les années 80 sont pour beaucoup devenues ce que l'on pourrait appeler des « prestataires de services », c'est-à-dire qu'elles rendent une série de services (centres sociaux, activités extrascolaires, ...) directement financés par la politique de la Ville.

De leur côté, les associations communautaires du South-End sont devenues des « developers » et ont intégré une logique managériale et professionnelle. On voit donc une évolution dans les deux sens. Et ce qui est surtout intéressant, c'est que dans les deux cas, la transformation du quartier s'est traduite également par l'arrivée de nouvelles populations. Populations qui se sont organisées, qui ont contribué à renouveler le tissu urbain, qui ont apporté d'autres logiques et d'autres intérêts sociaux qui sont bien souvent conflictuels avec ceux portés par les premières associations.

Pour le dire vite, ce sont, dans le South-End, des associations de propriétaires appartenant aux couches aisées blanches qui s'opposent aux associations traditionnelles qui étaient essentiellement portées par des leaders noirs très liés avec les mouvements d' « Affirmative Action ».

A la Goutte d'Or, on assiste au même mouvement finalement, c'est-à-dire que l'on a de nouveaux arrivants qui sont des propriétaires occupants et qui vont s'organiser pour demander « le droit au calme » (c'est le nom de leur association) dans le quartier.

A travers ces évolutions, s'expriment de nouvelles valeurs qui structurent le projet urbain. Elles sont de plusieurs ordres.

C'est d'une part la protection du patrimoine que l'on observe dans les deux quartiers. C'est d'abord une réaction à l'idée de la table rase et qui, d'une certaine façon, est utilisée par ces nouveaux habitants et par ces couches moyennes ou aisées qui viennent habiter dans le quartier pour valoriser l'espace dans lequel ils vivent à leur profit.

La deuxième notion, c'est celle de la mixité sociale qui a été évoquée tout à l'heure. Je voudrais tout de même attirer l'attention sur l'idée que cette notion de mixité sociale est une notion totalement floue et ambiguë et que selon les acteurs qui la manient, elle renvoie à des réalités et à des objectifs sociaux et politiques totalement différents. Elle peut être utilisée par certains membres des couches les plus populaires pour maintenir ce qu'ils considèrent comme étant un quartier déjà de mixité sociale et ethnique, et elle peut être utilisée par d'autres acteurs pour, au contraire, légitimer le fait que l'on ouvre les portes aux couches moyennes et que l'on renouvelle la population du quartier.

Et surtout derrière l'idée de mixité sociale, il y a directement l'idée de mixité ethnique qui est rarement abordée de front dans les débats.

Une autre question importante, c'est celle de l'échelle et de l'échelle du quartier ; notion de quartier qui est mise en avant dans les deux contextes : quartier d'un côté et « community » de l'autre.

Enfin, c'est la question de la participation et de l'intégration d'une dynamique participative dans les projets qui renvoie à des logiques et des dynamiques très différentes selon les deux contextes.

Béatrice Mariolle, architecte, Maître de conférence ENSA Paris Belleville

Ce que l'on voit en fait, c'est qu'à Boston, on n'a pas de grands plans d'urbanisme opposables comme on peut avoir des POS et des PLU en France. Mais en revanche, on a une participation très forte des habitants à la mise en place de projets de secteurs dans les différents quartiers.

Et depuis 1996, il y a l'article 80 du Code de l'urbanisme de Boston qui généralise et qui impose la participation des habitants pour l'ensemble de la ville avec, en même temps, un guide tout à fait intéressant qui forme les habitants et qui décrit bien la responsabilité et le rôle qu'on leur demande de jouer au sein de ces groupes.

Il y a donc à la fois des réglementations homogènes sur l'ensemble de la ville et des projets de quartiers qui sont très largement débattus et dessinés avec des habitants. Sur le South-End, cela a donné lieu à un document qui est antérieur parce que les réactions qui ont eues lieu sur le South-End ont participé à la mise en place de ces outils à l'échelle de la ville, mais en 1988, on a un plan axonométrique entièrement dessiné, accompagné de fiches qui donnent des règles allant assez loin dans les détails des matériaux, de l'architecture, de l'implantation, etc, qu'ils appellent « **policy plan** ».

Ce que l'on a aujourd'hui, ce sont en fait des « **Owning Commission** », c'est à dire des commissions comprenant 11 membres dans lesquelles les habitants sont partie prenante et interviennent à la définition préalable des projets et à toute acceptation de ces derniers.

Je ne ferai pas le parallèle car tout le monde connaît les outils français, avec le PLU qui impose une concertation obligatoire et que l'on voit arriver à différentes phases suivant les municipalités. Le PLU va donc développer des règles générales. Et après, on voit se mettre en place des cahiers des charges locaux - comme à la Goutte d'Or par exemple, il y a trois cahiers des charges de la Goutte d'Or sud, Château- rouge et de Duployer - avec chacun un urbaniste qui va décrire sa vision de l'évolution du quartier.

Ce qui est intéressant à la Goutte d'Or, c'est que l'on voit trois cahiers des charges extrêmement différents, qui mettent la question de l'innovation architecturale à une place complètement différente. En revanche, on voit que ces cahiers des charges ne sont pas du tout débattus publiquement, et concernent finalement un travail de techniciens et de politiques.

Marie-Hélène Bacque, professeur de sociologie à l'Université d'Evry

Pour terminer sur la participation, à Boston, aucun projet ne peut être accepté par la municipalité sans l'accord des associations de résidents. Mais dans les deux cas, on voit bien que cette participation est une participation socialement très sélective, que ce n'est pas n'importe qui participe. Et en particulier, les résidents qui prennent la parole et qui imposent une série de règles, ce sont des résidents qui appartiennent largement aux couches moyennes et aisées.

Pour finir, il nous semble que deux débats croisés se retrouvent dans les deux contextes. Tout d'abord : un projet et un quartier pour qui ? Et finalement, on voit que la gentrification est largement portée par les logiques publiques de valorisation du quartier. Et, quelle forme urbaine ? donc quel rapport à la modernité ? Mais il nous semble que ce qu'il est important de souligner, c'est que ces deux questions sont largement articulées.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Je cède la parole à Rivka Bercovici.

Rivka Bercovici, SG Maire de Paris

Dans mon intervention, je vais tenter de décliner, sur le thème de ce colloque, les différentes échelles d'intervention urbaine et les éléments de temporalité que l'on peut repérer dans le projet

d'intervention publique sur le quartier de la Goutte d'Or. Je dis bien « intervention publique » puisque finalement il ne s'agit que de cela.

Comme l'ont montré les deux intervenantes, c'était un espace urbain dense, très habité et soumis à de forts enjeux sociologiques et fonciers, même si étant une opération publique (???).

Concernant l'échelle, c'est en fait un projet qui n'est pas porté. Je m'explique : au départ, il n'est porté que par la relative évidence de la nécessité d'intervenir sur l'insalubrité. L'échelle du projet, c'est finalement quelque chose que l'on ne connaît pas au début du projet dans les années 80 mais que l'on connaît maintenant. En effet, nous avons une carte de l'insalubrité à Paris qui date de 2004 et qui donne un peu l'état de ce qui est tellement dégradé qu'il semble totalement évident qu'il faille intervenir. Je vous renvoie d'ailleurs aux travaux de (???) sur la question. C'est donc une évidence. D'ailleurs, nous pourrions discuter de cette évidence mais ce n'est pas le lieu de ce débat.

Ça, c'est l'échelle générale du schéma mental dans lequel s'inscrit l'action publique et donc qui amène les urbanistes, les architectes et toutes les sociétés qui contribuent à cela, à intervenir. On voit bien que le secteur de la Goutte d'Or est bien marqué. Cela dit, il y en a d'autres qui seront d'ailleurs l'objet d'une autre intervention.

La Goutte d'Or, c'est un territoire qui est bordé au sud par le Boulevard de la Chapelle, les emprises ferroviaires de la Gare du Nord, la rue Ordinaire et le boulevard Barbès. Du point de vue urbain, c'est un peu une presqu'île. D'après ce que vous pouvez voir, c'est un territoire extrêmement contraint sur l'intégralité.

Pourquoi est-ce que je parle de ce territoire ? Parce que ce territoire, qui compte 22 000 habitants, est uni par une procédure qui est la zone urbaine sensible. Nous allons voir que dans ce territoire, il y a bien trois projets et trois manières de l'aborder. Et c'est ce qui fait l'intérêt sur un projet dont le temps s'étale de 1984 – début des procédures actives sur le sud - à un projet achevé environ à 2012-2014, donc sur 30 ans.

Ces trois temporalités sont : la Goutte d'Or sud, château rouge et Émile Duployer.

Sans m'étendre, le périmètre sud bénéficie effectivement d'une hypothèse plan masse, production de logements sociaux, plans de construction d'équipement. C'est d'ailleurs quelque chose de très gratifiant pour les urbanistes mais en fait original à la Goutte d'Or puisque après, ce ne sera jamais refait comme cela. Mais le sud a effectivement une résorption de l'habitat insalubre qui permet de recomposer l'intégralité des îlots avec des objets qui sont des objets de remembrement important.

En fait, cette procédure-là permet de réaliser 850 logements sociaux en hyper centre de Paris, ce qui n'est pas négligeable, mais c'est aussi le laboratoire de la contestation, de la négociation et de la concertation qui a amené à modifier ce projet.

Ce projet-là a une particularité, c'est qu'il a une volonté politique, une description de programme, et il a surtout un aménageur unique : l'Office public d'aménagement et de construction de la Ville de Paris qui, à l'époque, fait l'appropriation foncière, la démolition, les relogements, et finalement construit et reloge, avec délégation totale des attributions par la préfecture et la ville.

Nous ne sommes pas là pour parler de cette opération précisément mais cela donne effectivement un poids lourd dans l'intervention. Mais cette opération a été modifiée par le caractère conflictuel des échanges pendant un long moment et au fur et à mesure de l'opération.

Il y a aussi Château rouge qui est une opération qui commence à se penser dans les années 90 et puis, il y a le secteur d'intervention Duployer.
Ce sont donc les trois secteurs.

Et puis pour pimenter le tout, pendant toute la période de la Goutte d'Or sud, il y avait des opérations programmées d'amélioration de l'habitat - qui sont une forme d'opérations d'aménagement quand même - visant à stimuler les propriétaires privés d'aller vers la réhabilitation. Mais après deux OPA, une opération d'amélioration de l'habitat dégradé à des adresses ciblées, on est arrivé à une déclaration d'utilité publique sur ce qui, finalement, était visiblement impossible de sortir par l'opérateur privé ou par les bailleurs privés.

Sur le secteur de Château rouge, l'intention était - avec une déclaration d'utilité publique en 98 mais un début de travail dans les années 90 - de se dire : c'est un quartier avec un objectif de réhabilitation du quartier en maintenant son caractère populaire et en conservant autant que faire se peut un caractère faubourien. L'intention était assez claire. Il y a donc eu des travaux dans les années 90. L'OPAC acquiert au fil de l'eau, dans le cadre d'une délégation de préemption urbaine renforcée, des immeubles mais il n'y a pas vraiment de projet. Il y a des concertations qui sont mises en oeuvre sous l'égide de la **CEMAVIP** à l'époque.

A la fois, il y a conscience que l'opération sud ne peut pas être refaite de la même manière et que l'état du bâti apparaît comme pas aussi dégradé. On le lit comme un bâti qualifié quand même. Les enjeux de relogement pesaient très lourd dans la décision, et l'hypothèse d'une ZAC à réhabilitation était écartée car l'on n'avait pas la certitude de maintenir la forme urbaine et la conservation des bâtiments dont on espérait qu'ils puissent l'être. En même temps, il y avait la conscience claire qui était aiguillonnée par les habitants eux-mêmes, dès 95 par la municipalité du 18^{ème} qui était opposante à la municipalité centrale, qu'il fallait bien intervenir, entre autre parce que cet habitat se dégradait, et avec son cortège d'activités illicites qui accompagnent et accélèrent les dégradations de quartier.

Finalement, l'opération Château rouge se réalise en plusieurs étapes. Au départ, une première DUP 98 à l'adresse ; ensuite une deuxième en 2002 à l'adresse encore, intégrant les immeubles qui avaient été mis dans l'opération d'amélioration de l'habitat dégradé qui ne s'en était pas sorti tout seul. Et finalement, une troisième DUP l'année dernière.

La seule constante du plan Château rouge, c'est le cahier de prescription architecturale. Avec des prescriptions architecturales sur les lots et les prescriptions d'aménagement de voirie. C'est le seul projet dessiné par des maîtres de l'art et c'est tout. Le reste, c'est le temps. Ce n'est pas très gratifiant pour l'urbaniste mais c'est ainsi.

En plus, c'est un projet qui est tout le temps en évolution. Il est au rythme des dégradations constatées du bâti, de la possibilité avérée par certaines copropriétés de se réhabiliter. Au point même que l'intégralité du projet de zone urbaine sensible était un projet qui a été soumis à l'ANRU et qui a été validé l'année dernière. Il est déjà évolué puisque qu'il y a même des propriétaires qui demandent l'acquisition de leur immeuble, bien que ce ne soit pas des immeubles qui étaient visés dans l'opération parce qu'ils n'étaient pas brillants, mais on pouvait espérer une réhabilitation par la propre force du propriétaire. En réalité, ces immeubles qui viennent à l'acquisition sont évidemment acquis parce que tout ce qui concourra aux 20 % de logements sociaux sur ce territoire est favorisé. Et par ailleurs, résorber l'insalubrité et peut-être même anticiper des immeubles dont le manque d'entretien conduirait inévitablement à l'indignité et de manière certaine, à l'insalubrité à terme.

Voici Château rouge avec le programme final.

Il y a un secteur autre qui est le secteur Émile Duployer qui, lui, est un secteur d'intervention depuis finalement assez longtemps puisqu'il y a une acquisition au fil de l'eau par la ville de Paris. C'est un secteur en régie. Toute la construction est dévolue à l'OPAC. L'OPAC construit tout mais c'est la ville qui fait la maîtrise urbaine vu qu'il y a un architecte coordinateur qui nous est commun entre l'OPAC et la ville.

On avait un projet dans les années 90 qui était visé par la nécessité de produire un lycée et une voirie qui devait traverser la création de ce barreau-là.

Là, on a un petit périmètre qui fonctionne encore comme un sous périmètre du grand périmètre. On avait simplement le vrai exercice de dessin, c'était ça et un équipement, et le reste, c'était du logement.

Le périmètre était assez clair ; le programme ne l'était absolument pas. C'était un peu le contre-pied de Château rouge. Finalement, le programme, c'est du logement social mais par contre, le périmètre est totalement fluctuant.

Là en l'occurrence, on est sur Duployer. Changement d'échelle complet puisqu'on est là sur un sous périmètre. Changement de procédure. Et finalement, on va passer une DUP en 98, où il n'y a plus de lycée mais une école polyvalente, une halte garderie et du logement social, mais toujours ce petit barreau-là qui permet effectivement de passer dans le coeur d'îlots. Sinon tout le monde faisait le grand tour.

C'est dans cette opération-là qu'il y a des exercices d'innovation architecturale un peu plus conflictuels mais ce effectivement parce que l'échelle se pose différemment.

Finalement, le projet urbain de la Goutte d'Or, c'est la relative absence de schéma d'aménagement et un perpétuel changement d'échelles avec une forte tendance vers la plus petite unité, c'est-à-dire la parcelle. Elle est compensée par la fixation d'objectifs qui peuvent être qualifiés de très généraux, voire flous mais qui sont, en tout cas, constants.

Il me semble que cela a permis la poursuite d'une intervention publique sur une durée qui dépassait le temps des mandats électifs. C'est peut-être la force du coup parti finalement. C'est aussi la relative faiblesse d'une intervention publique qui intervient quand les actions des propriétaires privés ne sont plus possibles sans que les investisseurs immobiliers n'aient porté leur intérêt sur ce quartier. Alors, on comprendra que parler de temporalité et de durée devient un sujet un peu étrange. Pour ce qui me concerne, je vais essayer d'avoir un éclairage très pratico-pratique sur la question « mais pourquoi est-ce dont si long ? ». Pour vous, c'est évident parce que vous êtes des professionnels mais c'est assez éclairant quand on le met bout à bout. Ce qui fait que l'on perd les délais ou ce qui fait durer dans une opération d'urbanisme en tissu dense et constitué.

Là, je vous ai mis les secteurs et les projets de logement.

Donc, sur la question de la temporalité, qu'est-ce qui fait que c'est si long ?

Le temps de ces projets, c'est le rythme d'abord de la décision du politique. C'est la décision du politique qui va déterminer le lancement de ce type d'action. Ils ne savent pas trop comment, ils ne savent pas trop pourquoi mais en tout cas là, ils avaient une intention : c'était en gros « faites quelque chose, ça ne peut pas continuer comme ça ». Mais ça, je pense que c'était partagé de la Goutte d'Or sud jusqu'à Duployer avec des outils dont ils n'avaient pas du tout conscience.

Puis, on a les phases de concertation qui se sont accélérées. Puis le retour vers le politique. Puis la reprise des hypothèses pour les techniciens. Puis le retour vers le politique.

C'est un patient tricotage entre décision/procédure, procédure/décision. Et à partir de 90, on voit bien que ce sont après des OPH et une OAG que l'on finit par faire une DUP.

Nous sommes là sur un temps très long, beaucoup trop long d'ailleurs pour les politiques qui voudraient bien, en une mandature, sortir du logement digne et décent. Mais ce sont aussi des délais qui semblent beaucoup trop courts pour les propriétaires de leur propre logement qui n'arrivent pas à être dans les délais et qui se retrouvent en appropriation publique.

Le rythme, c'est aussi des relogements. Je dis que dans ce genre de programme, si on ne prend pas en compte le temps des relogements qui sont des temps très longs parce qu'il faut faire les dossiers, parce qu'il faut ouvrir des droits, parce qu'il faut attendre des régularisations de familles qui sont sans papier pour accéder au logement social, ... Entre temps parfois d'ailleurs, il y a un enfant qui est né et les dossiers sont à reprendre. C'est une opération d'urbanisme avec des cortèges de relogements et donc de délais qui sont peu maîtrisables.

Ensuite, il y a le dernier propriétaire qui conteste son expropriation. On a un temps de justice qui est long, non maîtrisable.

Et après, il y a les questions de permis de construire, il y a les questions de débats architecturaux qui deviennent à chaque fois extrêmement lourds, longs et qui, souvent ramènent à la décision du politique.

Et puis le comble, c'est quand des chantiers démarrent en co-action et que l'on s'aperçoit que l'on ne peut pas couper la rue et qu'il faut reporter de six mois le démarrage d'une construction pour finir de démolir en face.

J'ai passé sous silence les longues tractations financières sur un programme qui est cher. Il y en a bien eues mais ce qui fait finalement le caractère assez exceptionnel de cette opération - peut-être inhabituelle en tout cas - c'est qu'il y a une volonté politique forte et à chaque fois partagée entre l'Etat et la municipalité, quels que soient les bords d'ailleurs, sur des financements. Et finalement, cette opération très chère finit par se réaliser, s'exonérant d'ailleurs un peu trop des éléments financiers. Est-ce un effet de cette évidence de la nécessité d'intervenir sur l'habitat insalubre ? Est-ce un effet du coup parti ? Est-ce un effet de la centralité ? Je laisse cette question en débat.

Gérard Thurnauer, architecte

Avant d'ouvrir le débat, je voudrais faire des remarques que mon itinéraire professionnel, et pas seulement à la Goutte d'Or, m'a appris sur la question des échelles.

D'ailleurs, le mot « échelles » me paraît suffisamment trop spécifique ou trop flou pour que dans nos métiers, on ne puisse l'employer que si l'on parle de systèmes d'échelles. Car on sait que les territoires, les villes, les quartiers, les îlots, etc, fonctionnent par échelles croissantes et décroissantes, par un jeu de zooms ou de tables gigognes. Donc, quand on parle d'une échelle particulière, on ne peut pas se maintenir à cette échelle particulière, on est tout de suite impliqué par des problèmes d'échelle autres. Nous avons d'ailleurs vu cela de manière très claire sur l'histoire de Nantes.

L'autre chose, c'est ce que j'appelle l'échelle politique. Toutes ces entités territoriales à des échelles physiques correspondent à des populations, à des élus, à des responsables, à des systèmes d'administration qui leur sont propres : les 36 000 communes, les départements, etc. Donc à chaque fois, nous avons là aussi un problème d'échelle politique. Et donc, les décisions se jouent aussi exactement sur le même système que les tables gigognes.

Il y a également une chose qui a été abordée à propos de Nantes, très importante pour la Goutte d'or, c'est ce que j'appelle les échecs identitaires. De nouveau, les problèmes d'identité se posent aussi par rapport à des systèmes de territoires. C'est-à-dire que l'on a l'identité par rapport à son logement, on l'a aussi par rapport à son immeuble, on l'a à la rigueur par rapport à son quartier, et puis on l'a éventuellement par rapport à l'agglomération. Tout cela est, à mon avis, un domaine, à propos de recherches, sur lequel il y aurait des choses absolument formidables à chercher. Cette histoire de l'identité, nous avons mis le doigt sur ce problème à propos de Nantes.

Enfin, il y a ce que j'appelle l'échelle culturelle. C'est encore un autre type d'échelle. C'est-à-dire que par ces pratiques culturelles et les minorités ou les classes sociales auxquelles nous appartenons, nous sommes là de nouveau dans un mode d'appréhension culturelle où les espaces se différencient énormément. Ce qui m'a intéressé à propos de l'île de Nantes c'est : qui va pratiquer, dans la vie de tous les jours ou une fois par an, l'île de Nantes ? Et qu'est-ce que cela veut dire pour ces gens-là sur le plan culturel ? En tant que conscience qu'ils ont de l'espace, qu'est-ce que cela veut dire dans le champ de leur investissement culturel ? Et là aussi, il y a tout un tas d'échelles qui bougent.

Telles sont les quelques remarques que je voulais faire.

L'autre remarque qui était la conclusion de mon papier et qui est aussi une remarque générale, et qui a été pour moi une expérience absolument formidable à la Goutte d'Or – car c'est quinze années d'observation et de partage de ce qui se passait dans ce quartier absolument formidable - c'est la mobilisation qui est créée auprès de politiques, auprès d'une population, auprès d'associations, auprès des administrations. Quand on décide de créer une véritable opération chirurgicale à l'intérieur d'une ville - et pas dans des espaces périphériques plus ou moins non habités ou presque vierges - avec en plus un patrimoine historique considérable qui est à la fois mythique et réel - l'histoire de la commune de Paris, tout ce qui s'est passé, la guerre d'Algérie, tout ce que la Goutte d'Or a signifié - il y a une sorte de mobilisation générale absolument formidable et qui me paraît être la meilleure école de citoyenneté que l'on puisse inventer aujourd'hui. Et Dieu sait si ce problème est important.

Identité, citoyenneté, c'est au cœur de notre travail. Et si les responsables, qu'ils soient techniciens, politiques ou responsables d'associations, prennent conscience, en étant des acteurs principaux de la transformation de l'espace social et de l'espace urbain, qu'ils sont les acteurs d'une sorte d'évolution culturelle et « citoyenne », c'est important car cela oriente la manière dont ils travaillent.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Ce que vous venez de dire est très intéressant et très important.

Gérard Thurnauer, architecte

C'est plus important que quelques descriptions précises sur la Goutte d'Or. Si vous le souhaitez, je suis prêt à répondre à des questions. Cela dit, si vous voulez que je vous dise encore deux ou trois mots, je vous les dirai.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Par conséquent, est-ce qu'il y a des questions dans la salle ?

Gérard Thurnauer, architecte

S'il n'y a pas de questions, je vais faire des remarques sur ce que j'ai vu ce matin, et en particulier sur le formidable travail toulousain. Je suis extrêmement frappé que dans un exposé sur un projet d'une telle importance, nous n'ayons quasiment pas parlé d'équipement.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Peut-être que c'était par manque de temps

Gérard Thurnauer, architecte

Ou peut-être qu'il n'y a pas d'équipements.

Je reliais ceci à Nantes avec ses problèmes de centralité. Je suis tout à fait d'accord avec vous, la centralité transporte énormément de mythes. Alors, est-ce que le mythe est fondateur ou destructeur ? Est-ce qu'il est mobilisant ou, au contraire à long terme, démobilisant ? C'est un autre problème.

Egalement, nous n'avons pas parlé de la pratique de l'espace que l'on pouvait imaginer sur cette vaste opération résidentielle. Car c'est un grand développement résidentiel. Nous avons même dit « tellement résidentielle » que nous avons peur que cela devienne résidentiel de riches. Mais il n'y a pas que le résidentiel. Alors, on a dit « animation », etc. Où est-ce que les gens vont se retrouver ? Est-ce qu'ils ont besoin de se retrouver d'ailleurs ? Est-ce que le parc va être un lieu de rassemblement ou, au contraire, un lieu de terreur quand il va falloir le traverser, à 23 heures, lorsque l'on rentre du cinéma parce que l'on a été au cinéma dans le centre de Toulouse ? Ce sont certainement des problèmes qui ont été analysés et évoqués.

Cela dit, je pense qu'il est important, quand on parle de projets urbains, que l'on puisse quand même apercevoir ce qui constitue l'urbanité du projet autrement que par son programme principal qui est essentiellement des logements, avec des espaces ouverts, des espaces publics, des espaces verts correctement aménagés afin que cela soit agréable pour tout le monde.

Alain Gares, Directeur SEM Constellation

Pour vous rassurer, des équipements, il y en a évidemment : il y a des écoles, des crèches, le tramway, des bâtiments anciens que nous conservons et que nous réhabilitons pour en faire un centre de loisirs pour les enfants, une salle polyvalente pour la mairie de la commune qui est au nord. Bref, il y a tout un accompagnement d'équipements publics. Et si nous n'en avons pas parlé, c'est que le but n'était pas de faire une description totale du projet.

Quant à savoir ce qui fait l'urbanité du projet, je vais peut-être, sur ce sujet, repasser la parole à Jean-Claude Garcias. Mais à mon sens, c'est d'abord sa conception. Nous n'avons pas trop parlé non plus mais il y a eu une réflexion sur la largeur des trottoirs et l'orientation de ces trottoirs de façon à savoir quels étaient les plus propices aux commerces, aux cafés, etc. Bien sûr, nous sommes en train de monter une opération d'installation de commerces.

Jean-Claude Garcias, TGT Architectes

L'équipement principal, de notre point de vue, c'est évidemment l'espace public, c'est évidemment les cours. Le grand équipement, c'est les abords du logement.

Par ailleurs, je ne sais pas si nous pouvons appeler cela un équipement mais un facteur de confort urbain, c'est un urbanisme d'îlots, quelque chose qui est compréhensible, un quartier dans lequel

on puisse se repérer. Ce qui n'était pas nécessairement le cas de certains quartiers dans les villes nouvelles.

Donc en gros, l'équipement, c'est l'espace public et c'est la possibilité de repérages.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Je crois que nous pouvons nous attendre à cette question critique sur qui travaille, surtout dans une partie de la ville comme la Goutte d'Or et Château Rouge, par rapport à ceux qui sont en train de construire une nouvelle partie de ville. Parce qu'il est vrai qu'ici, nous avons des pratiques sociales très consolidées qui ont leur histoire et une histoire qui a bougé dans le temps. Des groupes sociaux se sont appropriés ce quartier dans une manière différente dans le temps. Nous avons donc toute une série de pratiques sociales que l'on peut imaginer. On peut même les étudier. Au contraire là, nous n'avons pas encore les habitants et on n'a pas encore les pratiques sociales.

Lorsque je dessine une nouvelle partie de la ville, j'essaie d'imaginer les pratiques sociales. J'essaie d'imaginer comment on sort de chez soi pour aller à la crèche, pour aller à l'école, pour aller dans les magasins faire ses courses, ... et j'essaie de deviner ce que feront les habitants. Mais vous le savez bien, c'est difficile de dire cela parce qu'après, on s'aperçoit que les pratiques sociales sont peut-être différentes de ce que l'on avait imaginé. Et c'est vraiment à faire avec le dessin des espaces publics.

De plus, je trouve qu'il est toujours difficile, même lorsque l'on a une maîtrise d'ouvrage très efficace – comme ils ont à Toulouse et comme pour ce qui me concerne à Renne - de parler des équipements publics parce que toute administration veut avoir, avant, les habitants et après les équipements publics.

Marie-Hélène Bacque, professeur de sociologie à l'Université d'Evry

Simplement, il me semble quand même que la question des habitants est bien souvent absente de l'élaboration du projet, de sa fabrication. Un secteur comme Toulouse et Blagnac, ce n'est pas un secteur vide, il y a des habitants qui habitent autour. Les équipements vont être gérés et utilisés par des gens qui utilisent déjà des équipements.

Cela dit, il est vrai qu'ici, nous sommes dans un quartier particulier car c'est un quartier ancien, mais cela pose tout de même une vraie question qui est de savoir comment, dans une pratique de projets, on est capable d'intégrer les savoirs des habitants, des associations, des professionnels qui viendront ensuite utiliser et animer des équipements.

Il me semble que c'est une question qui, aujourd'hui, est très absente, très peu théorisée, quasiment pas apprise dans les écoles d'architecture, que d'être capable de mener ce dialogue avec les habitants et de le mener de façon fructueuse, pas seulement pour faire de la communication ou de l'information.

Alain Gares, Directeur SEM Constellation

Si vous le permettez, je voudrais répondre car ça, je pense sincèrement que c'est une vue de l'esprit. Nous sommes dans des situations totalement opposées. Là, vous travaillez sur un quartier qui est plein d'habitants, et donc forcément, il faut tenir compte de ce qu'ils pensent.

En ce qui nous concerne, nous travaillons sur un quartier où il n'y a, par définition, pas d'habitants sur place. Il y en a autour, je suis d'accord, mais peu parce que nous sommes dans des tissus peu denses. Et la concertation avec ces habitants qui habitent juste à côté, elle est vite faite. Et pourtant, je vous assure que nous l'avons faite, peut-être moins formellement que dans d'autres circonstances, mais elle est vite faite. La personne qui a un champ à côté de chez elle, ce qu'elle

veut c'est garder le champ. Et plus elle est installée récemment, et plus elle va défendre son droit à rester « seule ». C'est un classique des opérations d'urbanisme en périphérie. Donc avec ces gens-là, sincèrement, la concertation est assez vite faite. Ce qui ne signifie pas que nous ne parlons pas avec eux. Nous venons d'avoir récemment, sur un îlot, c'est-à-dire sur une échelle réduite, un peu le même processus que vous évoquiez tout à l'heure, à savoir qu'il y a eu un projet, qu'il y a eu des réactions des habitants voisins. Réactions totalement injustifiées, en fait essentiellement motivées - mais sans que cela soit dit - par le fait que c'est du logement social que l'on faisait à côté de chez eux et que, quelque part, cela les chagrinait. Cela a donc été habillé sous d'autres apparences. Nous avons donc modifié le projet et il est passé, et tout va bien.

Je pense que dans une opération de ce type, on ne peut pas parler de concertation comme on le fait dans un contexte comme celui de Paris qui, encore une fois, est totalement opposé.

Gérard Thurnauer, architecte

Il me semble que la question que vous posez, c'est : y a-t-il une réflexion sur la structuration de l'espace urbain par ces équipements ? Et à partir du moment où l'on imagine où vont ou peuvent être situés ces équipements, comment est-ce qu'ils entretiennent des relations entre eux ? Comment ils ont des effets de synergie ? Quels rapports ils ont éventuellement avec des activités commerciales dont nous serions capables de contrôler l'implantation ?

Qu'est-ce que cela veut dire et qu'est-ce que cela veut dire éventuellement pour la modification de cet espace urbain qui sera autour de ces équipements ? Et quelle sera la pratique de ces espaces que l'on peut imaginer ? Là-dessus, y a-t-il dans le projet de Toulouse, soit une approche un peu théorique, quitte à ce qu'elle soit bousculée 5 ou 10 ans après parce que la pratique montrera que le concept ou les idées n'étaient pas tout à fait pertinentes, soit une réflexion là-dessus ? Comment les équipements structurent-ils l'espace urbain ? Ou, est-ce que l'espace urbain c'est seulement du résidentiel, des îlots, de l'espace public, des rues, des coulées vertes, etc. ? Et ensuite, nous verrons. Ce qui sera peut-être une politique d'aménagement tout à fait efficace. Mais je n'en sais rien ; c'est une question que je pose.

Béatrice Mariolle, architecte, Maître de conférence ENSA Paris Belleville

Je pense qu'il ne faut pas se focaliser sur Toulouse mais élargir le débat.

Jean-Claude Garcias, TGT Architectes

Pour répondre à Gérard Thurnauer, tu as sans doute remarqué que les îlots de Toulouse sont globalement les mêmes qu'à la Goutte d'Or ou qu'à Château Rouge dont nous sommes aussi par ailleurs urbanistes.

Donc, nous ne pensons pas – on se trompe peut-être mais l'histoire tranchera - qu'il existe une forme qui favorise ..., mais on pense qu'il y a des formes urbaines conventionnelles. Et parmi celles-ci, il y a celles de la Goutte d'Or qui datent des années 1840-1850 et il y a celles que nous proposons à Toulouse et qui vont dater des années 2010. Ces formes sont finalement peu différentes.

Béatrice Mariolle, architecte, Maître de conférence ENSA Paris Belleville

Je voudrais ajouter quelque chose. Je pense – et nous l'avons fait apparaître aussi dans notre étude - qu'il y a aussi la question de l'échelle de la gouvernance et l'échelle des débats autour des projets urbains. Et je pense que la manière dont on pose les questions qui se posent à la Goutte d'Or, elles dépassent très largement ce quartier. On voit bien par exemple qu'il y a un débat autour du projet Paris nord-est qui est complètement lié à l'évolution de la Goutte d'Or. On

pourrait même imaginer qu'il y ait un débat régional dans lequel le projet de la Goutte d'Or aurait également sa place.

Je pense que la question des échelles de la gouvernance, la question des échelles du débat, la place du débat et de qui y participe, autour d'un projet urbain qui est peut-être un projet urbain ponctuel, situé à l'intérieur d'un quartier, il faut vraiment la poser.

Nous pourrions parler du projet des Halles autour desquelles la question de la concertation et de l'échelle de la concertation a été très largement posée. Je pense que dans tous les projets qui sont présentés dans ce colloque, nous sommes à des échelles métropolitaines et il faut se poser la question de la gouvernance à l'échelle métropolitaine.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste, Venise

Je propose que nous en restions là et que nous continuions ce débat cet après-midi.

Je vous remercie tous.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Je vous propose de reprendre notre colloque.

Je vous présente Mme Chris Younes qui est philosophe et responsable du Laboratoire GERPHAU, à Clermont-Ferrand d'abord et à la Villette ensuite.

M. Frédéric Bonnet qui est architecte urbaniste et qui est chargé des études à Montpellier.

Et M. Jean-Pierre Charbonneau qui est assistant en maîtrise d'ouvrage dans plusieurs villes en France et à l'étranger.

Je cède, tout d'abord la parole à Mme Chris Younes sur le thème « figures urbaines du Durable » qui était également le sujet de la recherche.

➤ **Figures urbaines du Durable**

Chris Younès, philosophe

Je vais essayer de présenter assez brièvement une recherche qui a duré assez longtemps et qui est partie de l'idée de la notion d'utopie jusqu'à celle de figures urbaines du projet, avec en sous-titre la notion de « limites et passages » qui, quelque part, résume ce que je vais essayer de reprendre.

Lorsque nous avons démarré cette recherche, l'idée principale était de se demander, dans le nouveau contexte du développement durable qui était déterminé par de grands principes tels que viable, vivable, équitable, dans quelle mesure les projets urbains étaient infléchis, modifiés et quels types de production émergeaient de ces projets durables. Puisque l'ambition de répondre aux besoins du présent en prenant en compte les générations futures va forcément amener à décaler... Nous pouvons le supposer et même l'espérer.

Nous ne nous sommes pas concentrés sur les nouvelles modalités de gouvernance qui font l'objet de beaucoup de recherches que cette orientation requiert et qui sont tout à fait déterminantes dans chacun des cas que nous avons étudiés, mais nous nous sommes centrés sur les thématiques et les figures opératrices de ces processus complexes puisque cette approche du développement durable s'inscrit dans la complexité et amène à traiter encore plus de complexité ; l'échelle temporelle devenant tout à fait centrale.

Nous avons également essayé de voir comment projets urbains, projets de villes et projets de territoires vont s'articuler en articulant des échelles spatio-temporelles contrastées et connectées avec des thématiques ciblées relativement limitées. Car finalement, ce qui nous est apparu dans la confrontation de ces territoires, c'était de voir la conjonction de certaines thématiques qui revenaient de façon très dominante.

Nous avons plus particulièrement analysé des « figures du durable » - sachant que je vais essayer de vous expliquer ce que nous entendons par cela - dans quatre projets concrets d'architecture des territoires qui, explicitement, se positionnent dans l'orientation du développement durable.

Les séparations comme les passages entre les espaces distincts, les arbitrages, les limites sont réorganisées d'une certaine manière dans les productions comme dans les discours d'ailleurs. Nous avons travaillé à partir d'analyses de documents, de cartographies, d'interviews, en particulier de la maîtrise d'ouvrage, et notre recherche a porté sur quatre cas :

- le SCOT de la communauté d'agglomérations de Montpellier,
- Orestäd à Copenhague (Danemark),

- Ljburg à Amsterdam,
- le quartier de Bjorvika à Oslo.

Aujourd'hui, nous aborderons plus particulièrement les deux premiers cas puisque nous aurons des réactions à cette recherche.

Les figures spécifiques à chaque cas vont résulter des articulations entre les données environnementales, sociales, économiques et culturelles. C'est vraiment une base et il est intéressant de voir comment les architectes, les décideurs et les aménageurs vont s'en emparer.

Ces figures expriment des problématisations en relation avec des projets politico-territoriaux dont l'échelle envisagée est celle d'une croissance urbaine corrélée à un étalement urbain discontinu. En fait, le point commun entre tous les territoires, c'est comment faire face à un étalement urbain à partir du moment où actuellement, comme le dit très bien le philosophe Jean-Luc Nancy dans sa préface à l'ouvrage de Benoît Goetz « la dislocation », il y a un passage à effectuer entre une logique extensive à une logique intensive. Autrement dit, comment va-t-on travailler en intensité dans les territoires plutôt qu'en extension ? Puisque cette extension a des effets de nuisance tout à fait dénoncés dans la consommation des réserves des sols, l'accroissement des transports, la pollution. Et d'une certaine manière, dans ces quatre études, ces éléments-là sont des contrepoisons qui sont recherchés je pense.

Les thèmes mobilisés, qui sont ceux que l'on trouve absolument partout aujourd'hui et qui font l'objet de beaucoup de colloques, sont : les mobilités, les densités, les mixités, la question de la nature. Ce sont des thématiques qui reviennent en permanence.

Il nous semble que la grande différence, par rapport à d'autres types de projets qui ne se revendiquent pas du durable, c'est certainement dans la façon de rechercher un autre rapport à la nature qui serait moins en termes de rupture que d'interaction et d'interdépendance. L'idée que tout est en interdépendance, en interaction et comment est-ce que l'on va fabriquer des territoires qui vont pouvoir être interdépendants, devient tout à fait déterminante, que ce soit dans les entretiens que nous avons menés ou dans les productions que nous avons pu observer.

Notre hypothèse de travail portait beaucoup sur les figures qui étaient médiatrices : est-ce qu'il y a des figures médiatrices ? Est-ce qu'il y a des figures matricielles qui permettraient, plutôt que de recourir au modèle de la ville classique, d'effectuer d'autres types de tracés opérateurs qui seraient les tracés opérateurs de macro et de micro processus évolutifs ? C'est comment effectivement on va tracer ces nouvelles problématiques, et comment on va les spatialiser, les inscrire dans l'espace ?

Les figures de ces tracés se veulent à la fois porteuses de mémoire par rapport à des espaces urbains préexistants et dans lesquels elles s'inscrivent parce que c'est devenu évidemment une constante qui est cette idée de remettre en question et la Tabula Rasa. C'est cette idée qu'il y a des milieux naturels et culturels et que ces milieux-là sont la matière première des transformations et ceux sur lesquels nous allons pouvoir nous appuyer pour porter une forme d'avenir, par la mise en cohérence d'une pluralité d'éléments.

Nous avons parlé de figures de figures dans la mesure où dans le travail de cartographie que nous avons mené, nous avons un peu décanté les différentes figures que nous avons commencées à repérer dans la recherche, pour finalement travailler sur quelque chose qui reste beaucoup plus schématique.

Ces figures de figures activent des séries d'inscriptions opérationnelles locales et vont permettre de mobiliser ce fameux « global local » dont on parle beaucoup et dont on n'a pas toujours les outils pour pouvoir les mettre en œuvre.

Nous avons identifié quatre figures de figures :

- le territoire urbain constellé du SCOT de l'agglomération de Montpellier,
- la ville ou le territoire linéaire avec Copenhague, sachant que je préfère parler de ville linéaire
- l'archipel avec Ljburg à Amsterdam,
- et la ville B à Bjorvika à Oslo.

Nous avons considéré que ces figures de figures ne sont pas seulement induites par l'accord aux conditions du contexte, ce n'est pas simplement s'accorder au contexte, et c'est dans ce sens qu'il y a certainement quelque chose de différent par rapport à la notion de contextualisation, même si cela le suppose, ni encore moins produite mécaniquement par des principes et des indicateurs du durable que l'on ne peut pas vraiment énoncer, bien qu'ils le soient de plus en plus dans les Agendas 21 ou dans beaucoup de documents mais qui restent pour l'instant certainement à inventer comme un chantier qui est d'ailleurs en plein essor.

Finalement, ces figures vont être davantage induites et issues par l'association d'une pensée des milieux dans leur dimension géographique, physique. Je crois que la question de la géographie redevient très importante avec les orientations que nous voulons donner au devenir des territoires, à la vision du devenir des territoires. C'est-à-dire, quelque part, l'imaginaire d'un nouveau territoire qui va être porteur de certaines valeurs et qui va finalement arbitrer et va choisir des éléments.

C'est dans ce sens que les figures de figures sont avant tout culturelles. Elles sont médiatrices, voire matrices d'une vision urbaine qui permet de donner sens à une échelle globale de projets mais qui va prendre des formes et des mesures différentes selon les milieux d'intervention, et ce de façon extrêmement marquée.

Si le choix d'une volonté de développement durable ne produit pas en lui-même ces figures, il en oriente par contre les valeurs. C'est un peu ce travail sur les valeurs, portées par les visions des territoires, qui me paraissent finalement très importantes. Plus finalement que les tracés que nous allons voir, qui sont présents mais qui quelque part sont la résultante de ces géo-récits territoriaux.

Loin d'être le résultat d'une simple conjugaison d'intentions, la figure ou ce que je pourrais appeler les tracés opérateurs vont les transmuier en tant que dispositifs spatiaux. Car en fait, cette question de transmutation, c'est comment on passe d'un système d'intentions, de valeurs, d'orientations à des inscriptions spatiales ?

Elle se détache d'une seule soumission à des contraintes pour envisager d'autres scénarios susceptibles de tirer partie des résistances et des ressources d'un milieu, avec l'objectif de rendre compatibles nature et ménagement de la vie urbaine. Ce qui n'est pas facile.

Augustin Berg vient de publier un article par rapport à une postface d'un ouvrage qu'il intitule « la nature en litige », avec cette idée qu'il y a tout un déplacement du rapport de la ville à la question de l'urbanité et de la nature qui est vraiment en grande discussion et où nous en voyons déjà des effets de façon assez notable.

Les figures de limites et de partages qui se dessinent sont particulièrement significatives selon nous. A des conceptions antagonistes du rapport entre artificialité et naturalité, selon lesquelles l'artifice serait en quelque sorte le contraire du naturel, semblent se substituer des conceptions intermédiaires que nous pouvons appréhender à travers ces figures de figures. Elles cadrent et accompagnent l'instable urbain et ses transformations, cherchant moins à opérer des ruptures que des limites, des séparations, pour permettre, favoriser des mises en relation et des passages.

En ce qui nous concerne, nous avons employé tout un vocabulaire de limites actives, de porosité, qui nous semblent être très présents dans ce qui se cherche dans de nouveaux tracés permettant d'articuler différentes échelles.

Pour terminer mon exposé, je voudrais présenter très sommairement deux figures de figures :

Le territoire urbain constellé (que l'on a appelé aussi la ville territoire constellée)

C'est un travail qui a été mené principalement en liaison avec Bernard Reichen et qui porte précisément sur le schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération de Montpellier. Le projet nous a paru très emblématique dans la mesure où il est fondé avec celui de Copenhague (c'est la raison pour laquelle nous proposons de présenter ces deux cas particuliers). Celui-ci est fondé sur la préservation d'espaces naturels et agricoles majeurs en établissant une série de limites épaisses qui sont de véritables sites de projets opérationnels entre ces espaces de valeurs et les extensions urbaines à venir sur les 10 ou 15 ans. Ce qui est très intéressant dans la façon dont ce SCOT a été pensé, c'est comment limiter l'étalement dans le territoire de Montpellier et comment instituer des limites mais des limites qui vont être elles-mêmes supports de projets opérationnels et qui vont, d'une certaine manière, ménager les territoires à venir.

La figure globale de ce territoire urbain en étoile marque une réinscription territoriale des discontinuités et polarités bâties existantes suivant les mobilités, principalement le réseau de tramways.

Partant du centre-ville en se diffusant dans la périphérie, la figure en étoile s'inverse en une autre figure de constellation « d'îles urbaines » (pour reprendre le vocabulaire même du SCOT), qui sont disséminées dans un milieu végétal, agricole et qui vont être créées à partir des amorces de développement greffées autour des anciens villages, en leur donnant des limites face au paysage revalorisé.

Ces différentes îles font l'objet d'un traitement spécifique en fonction du contexte agricole environnant, comme, par exemple, la figure morphologique compacte du masque du troisième millénaire où sur un hectare vont se répartir les habitats en hameaux resserrés, alors que le même nombre en pavillonnaire ordinaire à Montpellier consommait auparavant une dizaine d'hectares.

On voit donc bien comment les limites se réorganisent et comment le territoire devient poreux. En tout cas, c'est rechercher et favoriser les mobilités, les déplacements avec les territoires plutôt que de fabriquer des territoires fermés.

La ville linéaire structurée autour d'un métro aérien à Orestäd à Copenhague.

Cette figure territoriale de la ville linéaire, qui s'étend sur 5 km de long, permet de relier la ville centre à l'aéroport, en croisant en son milieu le nouvel axe autoroutier qui connecte le Danemark à la Suède grâce au pont reliant Copenhague avec la ville suédoise de Malmö.

Cette dimension territoriale, dans les entretiens que nous avons menés avec la maîtrise d'ouvrage, était tout le temps ramenée. En fait, c'était l'échelle des déplacements des territoires qui sont totalement remis en question pour favoriser une certaine qualité de vie qui passe par tout un

développement économique. La dimension économique était très présente dans le SCOT de l'agglomération de Montpellier, comme il l'est à ce niveau-là.

La figure se structure longitudinalement et transversalement autour d'axes de mobilité territoriale (avions, voitures) qui permettent une accessibilité aisée susceptible d'attirer les dynamiques économiques. C'était l'élément qui était fortement souligné.

A l'échelle urbaine, dans une figure de ville corridor, est inséré un métro aérien qui permet d'atteindre en quelques minutes depuis le centre-ville les différents quartiers de Orestäd par un mode de déplacement rapide mais moins polluant.

A l'échelle urbano-architecturale, le bandeau de la ville corridor va prendre la forme d'un peigne, alternant des bandes bâties et un parc ouvert sur la réserve naturelle dans laquelle la ville nouvelle est insérée. Cette présence forte de la nature végétale au sein même de la ville est corrélée à une densification du bâti à l'intérieur de quatre quartiers, chacun conçu à partir d'agencements programmatiques mixtes spécifiques (université, communication, habitats et services, le centre de commerces, etc.).

Je ne vais pas aller plus loin dans la description de nos conclusions et peut-être également de notre orientation de travail. Malgré tout, je voudrais terminer en insistant sur le fait qu'il me semble que le contexte du développement durable suppose, requiert d'ouvrir d'autres possibles dans la façon dont on va articuler les échelles et les temporalités, dans la façon dont on va mobiliser les thématiques, dans la façon dont on va prendre aussi au sérieux le rapport à l'espace. Car je pense que nous avons certainement minimisé la dimension spatiale. Nous avons énormément réintroduit la question temporelle, ce qui est tout à fait central dans ces questions-là, mais à partir du moment où le développement durable - même si cela s'inscrit dans l'idée du devenir, dans l'idée de préserver finalement les générations futures, et donc dans une approche de responsabilité vis-à-vis des milieux de vie -... Dès qu'on part d'une logique intensive, dès que l'on va s'opposer à une logique extensive, la question de l'espace va revenir tout à fait au centre : comment va-t-on être finalement économe de l'espace ? Comment est-ce que l'espace est quelque chose qui est matière d'architecture ? De telle sorte que ce qui est en jeu va se poser en termes des nouvelles limites que l'on va mettre en place, c'est-à-dire quels types d'espace on va séparer pour éviter l'uniformisation, l'homogénéisation, donc pour qualifier l'espace, pour que cette qualification de l'espace porte finalement la communauté humaine qui habite ces territoires. Et finalement va instaurer tout un travail sur l'idée de limites actives où les gens qui habitent les territoires pourront se relier et faire communauté.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Merci Chris. Sans plus attendre, je cède la parole à Frédéric Bonnet qui a travaillé, je crois, sur le SCOT de Montpellier.

Frédéric Bonnet, architecte urbaniste, OBRAS architectes

Je n'ai pas travaillé sur le SCOT mais sur une partie de l'agglomération de Montpellier qui est autonome et coordonnée - ce qui est un peu paradoxal - d'une échelle différente. C'est-à-dire que le SCOT représente environ 6000 hectares, la maîtrise d'œuvre de ce travail a été menée par Bernard Reichen, et en ce qui nous concerne, nous sommes intervenus parmi d'autres sur un territoire d'à peu près 500 hectares qui est à l'est de Montpellier sur la commune Castelnaud. C'est donc une étude différente mais à une échelle assez inhabituelle puisque 500 hectares, cela

commence effectivement à être au-delà des échelles de projets urbains que l'on connaît un peu mieux que sont les ZAC ou les projets maîtrisés dans le temps.

J'ai remis ces trois figurations d'agencement de trois projets sur lesquels nous travaillons, le dernier étant à Toulouse avec Bruno Fortier, pour simplement resituer, dans le travail de l'Agence, l'importance que nous accordons à des manières de représenter, de façon extrêmement simple, des dispositifs pouvant être mouvants par ailleurs. Je tiens à le souligner. Evidemment en architecture, on parle beaucoup de géométrie mais quand on parle de dispositif en termes de figures du durable, il y a des éléments de fluidité dans l'agencement qui obligent à penser les éléments plutôt en termes de topologie qu'en termes de géométrie. A mon avis d'ailleurs, cela devrait faire l'objet de recherches spécifiques. C'est-à-dire que ce sont évidemment des dispositifs, des relations entre les choses, des manières d'établir des bords, des limites, mais ce n'est pas forcément, de manière définitive, figer la géométrie d'un lieu. Ce qui permet d'enclencher les processus ou des durées qui sont des durées différentes.

Ce que vous voyez là, c'est une figure qui est simple : c'est, dans un paysage un peu continu qui est un morceau de campagne en bord de village, d'arriver à organiser des plates-formes qui, par négatifs en quelque sorte, font apparaître en leur cœur un parc.

Une question beaucoup plus récente dans notre travail qui est la base de choses qui me paraissent des plus intéressantes aujourd'hui sur ces questions de durable puisque cela réintroduit la question de la continuité des milieux naturels qui est très paradoxale, puisque faire la ville, c'est faire des limites, c'est définir des emprises foncières, c'est définir en gros des séparations. Et donc, dès que l'on parle de figures de milieu, on est dans des systèmes de continuité.

Le paradoxe entre la manière dont fonctionne le vivant et la manière dont fonctionne la ville, quand on essaye de les faire correspondre, cela introduit forcément de nouveaux outils, de nouvelles manières de disposer le bâti, de découper le foncier, de faire passer des voies, de dissocier les flux, qui sont à mon avis très porteurs et très difficiles parce que ce qui a été dit sur la question des porosités, qui est liée à des demandes concrètes – ce n'est pas un exercice de style, ce ne sont pas des questions géométriques, ce n'est pas pour le plaisir en fait que l'on cherche ces figurations, ces dispositifs un peu différents – cela vient d'abord d'une demande de modes de vie, de qualités de vie, de choses très concrètes, de choses qui sont assez simples et qui existent d'ailleurs dans certains exemples que l'on connaît (des exemples plutôt dans la sphère protestante en Europe, aux Pays-Bas, dans les pays scandinaves, en Allemagne, en Suisse) qui sont en fait liés à des modes de vie où tout d'un coup le rapport entre les parties habitées de la ville et la nature s'expriment de manière extrêmement différente. Et les dispositifs qui sont des outils réglementaires et des dispositifs juridiques (le système économique de gestion du foncier), nous allons voir que sur l'exemple de Montpellier sont tout à fait inadaptés pour établir ces continuités aujourd'hui.

Sur Montpellier, cette idée de bord creusé de limites épaisses, sur 3 km de long, fait effectivement écho au travail de Bernard Reichen.

Ce que vous voyez, c'est la figure du SCOT. En ce qui nous concerne, nous sommes quelque part par là à Castelnau. C'est un territoire qui est urbanisé. Sur les collines, il y a des pavillons. Sur la plaine, vous voyez Montpellier qui « pousse » avec des zones d'activités. Et puis, il y a une

grande zone agricole, une voie de chemin de fer, une route nationale en pied de coteaux, et le centre du village qui est une petite ville à côté de Montpellier.

On voit bien qu'actuellement, l'étalement urbain est quand même essentiellement lié à une certaine conception de la valorisation foncière, c'est-à-dire que nous ne savons pas aujourd'hui rétablir la richesse autrement qu'en la distribuant de manière homogène. Les tribunaux le confirment, c'est-à-dire que nous sommes dans un système où, à cette échelle, il est évidemment impossible pour la collectivité d'acquérir. En effet, il y a très peu de politiques foncières. Donc, on n'acquiert pas 500 hectares pour les manipuler comme une ZAC. On sait faire sur 50 hectares, ce que fait la SEM Constellation à Toulouse, mais on ne sait pas le faire sur 500 hectares. A moins d'avoir une sorte de dynamisme extraordinaire mais ça commence à être des échelles très difficiles.

Quand on a évidemment la possibilité d'avoir la maîtrise foncière, on sait répartir différemment la densité, on sait établir des épaisseurs, on sait mettre de la nature entre, etc. Si on n'est pas capable de faire cela, on est forcément dans un système de répartition homogène, pour des raisons qui ne sont même pas juridiques (aucune loi n'interdit de faire autrement) mais pour des raisons de philosophie de la répartition des richesses puisque toute urbanisation correspond à une plus-value très importante.

Et puis, on arrive de ça à ça, chacun ayant eu sa petite part de gâteau durant le découpage. Et on a tout perdu : on a perdu les grandes continuités paysagères, les grandes logiques écologiques, la qualité de vie. On a à peu près tout perdu en logeant finalement assez peu de mètres carrés avec de tels systèmes.

On avait donc travaillé sur des systèmes de continuité avec l'existant assez classiques, avec des scénarios, une manière différente d'organiser le rapport entre le vide agricole pris en charge par des pratiques économiques (qui ont leur propre rentabilité) et des zones urbanisées.

Alors, on est arrivé à un schéma qui propose, le long des continuités, des avenues qui sont essentiellement une structure qui est fondée sur des éléments de l'existant, qui permettent d'aller chercher le transport en commun en pied de coteaux et qui viennent organiser une série de plates-formes qui sont des plates-formes d'activités - les logements étant plutôt dans les parties interstitielles - avec un maintien de l'activité agricole autour de certains mas existants. Il y a donc des sortes de continuités qui s'installent dans la durée entre la structure existante du territoire, qui est une structure essentiellement rurale avec des chemins qui ne sont pas tout droits, avec des mas qui existent, avec un certain nombre d'évènements topographique de question de récupération des eaux, etc, et des principes d'urbanisation qui valorisent. C'est-à-dire que le rapport entre ces deux éléments est indissociable. C'est-à-dire qu'il faut que la partie vide valorise très fortement la partie pleine pour qu'il y ait une sorte de pérennité de la limite - c'est indispensable, sinon la partie vide n'est qu'une future zone d'urbanisation - et il faut ensuite assurer l'économie de cette frange.

Ce que vous voyez, c'est une figuration qui joue à la fois sur la densité, la mixité et la nature des usages, avec cette forme de pixellisation, en fonction des couleurs et les densités : si c'est très dense, c'est qu'il y a beaucoup de densité, si c'est très divers en couleurs, cela veut dire qu'il y a beaucoup de mixité. Comme on peut le voir, il y a des polarités qui s'installent. C'est donc une manière de figurer autrement que par des tendances d'aménagement.

Pour ces deux images, on est sur une échelle de 5 km. Définition d'un bord de développement urbain épais et poreux sur 5 km de long. Et dans le même temps, on fait le travail sur une petite partie (12 ha) d'une zone d'activités qui est en cours de fabrication, qui fonctionne très bien, et qui travaille exactement sur les mêmes thématiques.

Ici, c'est plutôt un système d'archipels avec des plates-formes où les limites foncières ne correspondent pas aux limites visibles de la partie aménagée du sol qui est concentrée sur des éléments géométriques plus stables et qui permettent de fabriquer un paysage urbain continu, avec des porosités en l'absence de clôture, autour de ces éléments d'activité.

Ça, ce sont des choses qui fonctionnent bien en Scandinavie. Il y a des exemples qui ont 50 ans et qui sont moins faciles à trouver dans le sud. On nous a d'abord dit que cela ne fonctionnait pas et il se trouve qu'aujourd'hui les gens se précipitent pour acheter ces éléments. Economiquement, ça fonctionne bien.

L'économie qui me paraît fondamentale ... Cette question de la répartition correspond à ce que je disais, c'est-à-dire que ce que l'on sait faire, c'est ça et ce que l'on peut faire, c'est ça, c'est-à-dire regrouper les éléments de manière plus concentrée et garder du vide autour en gérant la question de la répartition des plus-values, ce qui est fondamental.

Toujours pareil sur la question de la qualité, c'est-à-dire comment on garde les potentiels paysagers, ... ça, on sait faire donc tout va bien mais après, comment fait-on pour, en mettant plus, garder des systèmes de continuité qui font que, quand on habite ici, on peut de manière continue avoir des liens avec le grand paysage sans être dans des systèmes de rupture. Et cela correspond, en termes d'agencement, à ce que Chris vient de dire sur ces histoires de porosités, de limites, etc. Cela suppose très tôt d'associer, à l'échelle des 500 ha, des micros zooms pour arriver à voir, en termes opérationnels, comment les choses peuvent s'agencer et permettre aux paysages de rentrer très profond dans les parcelles. Ceci est assez nouveau car ce que l'on fait, c'est une étude en amont. On ne fait ni ZAC, ni maîtrise d'œuvre, ni rien, à part le petit contre-exemple de la zone d'activités. C'est une étude de cadrage pour laquelle nous avons fait une recherche et une typologie, une recherche sur des manières de construire jusqu'à essayer de simuler où on met les voitures, comment on passe, où on se gare, comment on circule... de manière à montrer que tous les systèmes de porosité, d'épaisseur de bord, d'interpénétration entre la partie construite et la partie naturelle de gestion des sols, etc, pouvaient réellement fonctionner dans un contexte économique et opérationnel précis qui est celui d'aujourd'hui.

En conclusion, la principale difficulté à laquelle nous sommes confrontés, qui nous oblige dans les agences à faire de l'expérimentation, à fabriquer et à proposer des outils, c'est qu'il y a une dissociation complète aujourd'hui entre les outils qui sont à notre disposition et les tendances ou les désirs de vie et de rapport entre les gens. C'est-à-dire que l'on ne sait pas gérer aujourd'hui et de manière simple les paradoxes du rapport ville/nature avec les outils dont on dispose.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS
Merci. J'espère d'ailleurs que nous reprendrons cette dernière remarque lors de la table ronde.
Je cède la parole à Jean-Pierre Charbonneau, à la suite de quoi le public pourra poser des questions.

Jean-Pierre Charbonneau, urbaniste, conseiller ville de Copenhague

Je vais commencer par parler d'Orestäd. Il se trouve que je suis conseillé de Copenhague et en fait, j'ai beaucoup aimé la fondation du projet d'Orestäd (ce qui a été décrit tout à l'heure par Chris). Quand on passe d'une couche à une autre couche ou d'une échelle à une autre échelle, il y a une déperdition considérable entre les principes généraux et la traduction derrière.

Ce que tu viens de montrer du passage d'une échelle à l'autre est extrêmement important et on ne peut pas en rester à une échelle générale sans avoir la même exigence, sans avoir la même attention, non seulement à la forme urbaine, non seulement au rapport ville/nature mais aussi aux rapports sociaux qu'un territoire invite avec la ville en général.

Si je prends l'exemple d'Orestäd qui, structurellement, est un remarquable exemple, la traduction dans les faits, c'est que le parc naturel tourne le dos au quartier, que la densité est considérable, que les prix sont très élevés, qu'avant de faire la partie sud, tout a été mis à zéro. Donc, cette idée que développe à juste titre Chris, et dans laquelle je me retrouve complètement, qu'une ville préexiste, qu'un territoire préexiste, je pense qu'il y a eu de la déperdition dans la prise en compte des autres échelles de la mise en oeuvre de ce projet d'Orestäd.

Je considère que notre métier a évolué de manière extraordinaire depuis 20 ans et qu'il est devenu professionnel aujourd'hui. Il y a 20 ans, on était davantage sur des formes, sur des dessins. Et aujourd'hui, dans les territoires, dans les villes, on travaille, si l'on peut, tous les sujets en un temps. Et peu à peu, on apprend à mieux comprendre en territoire, à mieux comprendre ses valeurs, à mieux s'appuyer dessus, à mieux décider, à mieux faire les transmutations dont parlait Chris. C'est-à-dire qu'il ne suffit pas de célébrer un passé ou un territoire, il y a des nécessités de le transformer pour de nombreuses raisons.

Les Minguettes dont j'ai été responsable il y a une vingtaine d'années, c'est un territoire comme bien d'autres qui nécessite une transformation.

Ce que je veux dire, c'est que je ne sais pas si c'est du développement durable. En tout cas, je sais que c'est le métier que nous exerçons aujourd'hui dans les territoires, dans les villes, et qu'il est beaucoup plus complexe qu'avant.

Chris a parlé de la figure. Je ne sais pas non plus si c'est une figure mais pour moi en tout cas, c'est un projet. C'est-à-dire que chaque lieu, chaque ville a un projet, plus ou moins bien, plus ou moins abouti mais quoi qu'il en soit, un projet bouge, vit, se transforme.

Je ne sais pas si c'est une figure mais c'est un projet dans le sens qu'il y a des orientations politiques, des objectifs, des moyens humains et financiers. Et c'est tout cela qui fait projet, plus l'implication de divers partenaires.

Selon moi, ce que dit Chris ou ce que dit Frédéric ou ce que j'ai pu entendre d'autres, c'est profondément important, d'abord parce que cela nous permet de mieux connaître le milieu complexe sur lequel on travaille. En effet, on ne peut pas travailler et faire notre métier sans savoir ce sur quoi on travaille. Or, une ville, un quartier, un lieu, sont des endroits complexes. Il faut donc mieux les connaître.

La deuxième raison, c'est qu'il faut que l'on sache ce que l'on fait. A un moment donné, on ne peut pas passer son temps à mieux connaître, il faut s'arrêter de connaître pour faire, pour transformer. Mais après, il faut savoir ce que l'on a fait. Je me souviens notamment d'une étude de Catherine **Foret** dans les années 80 où elle avait mis en avant, dans l'étude de la rue de la République à Lyon, le fait qu'elle était le lieu de socialisation et de rencontres de tous les jeunes de l'agglomération, y compris des banlieues. En fait, l'équipe municipale qui est venue à ce moment-là a voulu garder exactement les mêmes usages de cette rue, les usages de fédération et

de rencontres, et non pas retrouver la rue du début du siècle telles que certaines personnes voulaient la retrouver, avec des grands trottoirs, des voitures, les bus au milieu.

Donc derrière la compréhension d'un lieu, d'un territoire, il y a aussi la liberté de la transmutation et l'évaluation qui nous est nécessaire. Qu'avons-nous fait ? On sait ce que l'on veut faire, on le fait, mais ce que l'on a fait devient quoi ? Et quelle dynamique cela a enclenché ? Qu'est-ce que cela a fait bouger ? Qu'est-ce qui ne va pas ?

J'en resterais là pour le moment.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Quand on les lit les temps qu'il faudrait pour résorber le malheur avant de voir le bonheur - c'est-à-dire à peu près un quart de siècle devant nous pour, en partie, résorber - je me demande, en vous écoutant mais également en tant que citoyen, si ce sont au fond des îlots de bonheur, sous réserve même qu'ils sont protégés, ou si ce sont des amorces de ce long terme, en espérant que ce sont des amorces ? Et à ce moment-là, par quel biais, à part la question politique de volonté, on peut arriver à les préserver et à augmenter leur pouvoir sur le territoire ?

Chris Younès, philosophe

Je vais répondre en tant que chercheur car cela fait très longtemps que je ne suis investie sur cette question.

Pour ce qui me concerne, j'ai travaillé sur la question du rapport de la nature à l'architecture. Et quand la question du développement durable est apparue, il m'a semblé que cela devenait finalement un nouveau type de contrat social basé à la fois sur une forte critique de la production des territoires telle qu'elle est actuellement avec des orientations très générales, mais pour que les milieux puissent continuer à être habitables.

D'abord, on voit une évolution extrêmement rapide sur ces questions-là, que ce soit le fait de se dire que l'on doit, dans l'enseignement, travailler avec d'autres types d'échelles, d'autres types de temporalité, d'autres types de savoir en architecture. Et pour moi, cela met en évidence l'importance de la question des milieux, la question des usages, la question de la culture. On la remet finalement au coeur du projet en liaison avec les questions environnementales. Ceci est pédagogique quelque part, mais au niveau des productions telles qu'elles sont faites, elles amorcent des nouvelles orientations pour résoudre des problèmes dans lesquels nous sommes immergés.

Je les vois effectivement moins comme des îlots que du levain quelque part sur les choses à venir. Car au fond, le durable est extrêmement mal vu parmi les intellectuels, dans les écoles d'architecture ou dans le milieu architectural en général. Je comprends très bien pourquoi. C'est parce que c'est un monde qui peut dériver très vite vers de la réglementation, de la procédure. Mais, il me semble que les enjeux qui sont ciblés par le développement durable – dans tous les secteurs d'ailleurs - nous obligent à travailler de façon beaucoup plus complexe, de travailler à partir du déjà là. Et pour ce qui me concerne, je pense qu'il y a une nouvelle stratégie très forte – en tout cas, je m'y engage dans les travaux de recherche que j'ai entrepris – c'est la stratégie que j'appelle des lieux et des milieux. C'est-à-dire que l'on va retravailler sur les milieux avec toutes les données (qui vont être des biotopes) que nous n'avions pas l'habitude de travailler dans la formation d'architecte. C'est aussi la question du lieu parce que le lieu va être vraiment à l'échelle du déplacement, des usages les plus ordinaires et les plus exceptionnels. Et finalement, ce rapport « échelles et temporalités » nous renvoie à cette question des milieux et des lieux. Et que ces expériences-là, en tout cas ces quartiers, ces territoires qui (???) dans cette orientation, avec des

nouveaux tracés, ce ne sont pas des tracés qui sont des modèles mais ce sont finalement de nouveaux scénarios pour habiter.

Frédéric Bonnet, architecte urbaniste, OBRAS architectes

Je crois qu'il y a trois mots clés qui donnent des raisons d'être un peu optimistes par rapport à ton interprétation, qui sont sur trois niveaux : économie, politique et géographie (ou écologie). Je pense qu'il y a une réévaluation de l'économie où tout d'un coup, les paramètres qui sont pris en compte ne sont plus tout à fait les mêmes comme, par exemple, les effets d'un certain nombre de décisions dans la durée qui peuvent être pris en charge, qu'on prenait sur du court terme mais que l'on commence à imaginer sur du long terme. Il y a donc une espèce de retour de l'économie dans l'architecture des territoires. Par exemple, la prise en charge de l'agriculture qui est une activité complètement paradoxale puisqu'elle n'est rentable que subventionnée dans le contexte actuel. On rencontre de plus en plus de gens qui disent qu'il y a un problème, c'est-à-dire qu'il faut considérer les choses autrement pour arriver à établir des liens entre la ville, la partie habitée et la partie cultivée qui ne soient pas simplement un lien de réserves foncières. C'est un des éléments moteurs du SCOT de Montpellier. C'est-à-dire qu'à un moment donné, la partie agricole devient une valeur en soi et ne devient pas une valeur par défaut en négatif. Je pense donc qu'il faut réintroduire de l'économie dans le projet, avec de nouvelles manières d'évaluation.

Il y a quand même des vraies transformations à Montpellier. En ce qui nous concerne, nous avons eu une transmutation du maire dans l'étude. C'est-à-dire qu'en deux ans, il a changé complètement d'avis. Il a compris en fait que c'était vendable politiquement. Ce qui était politiquement impossible devient possible et devient même ... Cela dit, il ne faut pas être trop dithyrambique car les choses sont plus complexes que cela, mais il y a un contexte politique qui est favorable à la prise en compte de la durée.

La troisième chose, c'est la géographie. C'est-à-dire que dès que l'on considère le territoire, non plus en termes de mètres carrés, de fonctionnalité, mais en termes de... J'aime bien parler de cette notion double de résistance et ressource. C'est-à-dire que le territoire nous résiste et en même temps, c'est une ressource. Nous sommes dans cet intervalle-là de négociation avec la nature, avec le territoire, avec des potentiels et les inconvénients. Et la dynamique d'une rivière, d'une forêt, d'un bord de mer, qui est forcément établie dans la très longue durée, tout d'un coup on réintroduit une forme de réflexion éthique dans le rapport à notre milieu qui n'est pas écologique au sens militant du terme mais qui repose un certain nombre de questions qui réinscrivent les projets dans des durées beaucoup plus longues.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Y a-t-il des remarques ou des questions par rapport à ce thème brûlant ? Albert Lévy, vous souhaitez intervenir ?

Albert Lévy

Je ne suis pas du tout un spécialiste du développement durable mais je me demande si les modèles et les figures que vous proposez du durable ne relèvent pas encore quelque part des figures traditionnelles de la charte d'Athènes, c'est-à-dire cette combinaison intime entre la nature et l'architecture, entre la nature et la ville, la dissolution de la ville. D'ailleurs même, les idées de ville linéaire étaient déjà sous-jacentes ; elles étaient même matérialisées et proposées dans des modèles chez plusieurs architectes et urbanistes. Et je me demande en quoi ces modèles-là seraient anti-éthiques aux modèles du durable, dans la mesure où la charte d'Aalborg de 2004, qui

se voulait être l'anti-charte d'Athènes, avait justement mis au centre de sa réflexion la ville compacte, l'idée de compacité. Il me semble que ce n'est pas tellement dans cette direction que vous proposez des solutions. Il me semble qu'il y a des choses qui sont beaucoup plus radicales qui sont proposées et vers lesquelles on aurait pu réfléchir, à savoir un certain nombre de quartiers durables qui sont réalisés en Angleterre, qui sont réalisés en Allemagne et d'où l'on peut tirer un certain nombre d'enseignements. De même, il y a une agence en Angleterre qui s'appelle l'Agence (**Aroup** ?) qui construit des centaines de villes durables en Chine, avec une méthodologie et des objectifs très précis et où la notion de durabilité est quelque chose de concret et un peu moins caricatural, un peu moins marketing comme je la vois ici présentée.

Chris Younès, philosophe

En fait, je pense que j'ai très mal présenté. (**Alors, on peut faire un rapport avec la charte d'Athènes puisque c'est l'anti-charte d'Athènes ?**). C'est exactement l'inverse de tout ce que j'ai essayé de dire mais j'ai dû le dire très mal.

Trois points, tout d'abord. D'une part, c'est une recherche qui travaille sur des cas, avec des villes qui se donnent cette orientation. C'est-à-dire qu'en ce qui nous concerne, nous travaillons dans un contexte durable. On ne détermine pas ce qu'est le durable, on prend un contexte et on l'analyse.

D'autre part – et c'est là que je suis d'ailleurs surprise de votre remarque – il ne s'agit pas de modèles dans le durable. On a quitté l'ère des modèles pour rentrer dans des scénarios où l'on va retravailler sur des situations extrêmement singulières. C'est à chaque fois sur des contextes très singuliers, sur des milieux, sur des lieux et, à chaque fois, les limites, les passages, les tracés qui vont organiser le territoire vont être déterminés, précisément, par des données très complexes, touchant les différents champs de l'économique, du culturel, de l'environnemental, du social. C'est absolument l'antithèse de cet élément.

Enfin, tout ce que vous évoquez sur les quartiers du (????), c'est très intéressant. Ils sont précisément très symptomatiques de cette dimension-là, à savoir qu'ils sont totalement situés, partant d'un savoir-faire local, des données économiques locales et ils sont, dans leur catégorie, une réussite parce que traitant justement des lieux singuliers.

Je me défie beaucoup de ce qui serait une norme de la compacité ou de l'étalement ou du diffus, ce n'est pas la question. La question, c'est comment les territoires évoluent, comment on organise un rapport à notre milieu, de telle sorte qu'il y a une urbanité et que des lieux denses existent, ce qui est tout à fait le cas dans tous les cas que l'on a pris. Il y a de la densité mais cette densité, elle est possible parce qu'il y a des espaces d'un autre type, et notamment la place qui va être liée à d'autres formes de rapport à l'espace géographique.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS
Monsieur Thurnauer, vous souhaitez intervenir ?

Gérard Thurnauer, architecte

Ce qui m'intéresse, ce sont les mots « durabilité, durable, durée ». Finalement, dans l'imaginaire social, cela veut dire quoi ? Cela porte sur quoi ? C'est la durée de la pensée ? La manière dont la culture regarde la nature ? C'est la durée dans le rapport nature/culture ? C'est la durée dans l'économie agricole du territoire ? Après tout, mes cisterciens ont défriché des territoires, c'est comme ça qu'ils ont commencé à acquérir des sols qui devenaient productifs. Ils ont constitué du sol productif. Est-ce que notre mission à nous aujourd'hui, c'est de conserver ce sol productif ou que tout projet doit avoir dans la tête l'idée qu'il faut être économe vis-à-vis du sol parce qu'il symbolise quelque chose qui regarde la production, même s'il ne produit pas ? Ce sont ces

choses-là qui m'intéressent, surtout à une époque où on introduit le contraire du durable qui est l'éphémère. On s'aperçoit que dans la construction, des choses qui ont été construites 30 ans après sont obsolètes : on démolit. Donc, qu'est-ce que l'on considère comme durable ?

Est-ce le support ? C'est toute une réflexion et c'est très intéressant, à mon sens, que l'on ait introduit ... C'est exactement comme l'émergence de l'idéologie de l'environnement. Elle a 30 ou 40 ans. Aujourd'hui, il y a l'émergence d'une nouvelle idéologie qui est un aboutissement de l'idéologie de l'environnement, c'est le durable. Il est très intéressant que ceci arrive au moment où l'on rentre dans une époque de l'histoire où ce qui est construit va devenir éphémère.

Chris Younès, philosophe

Il est certain qu'il y aurait beaucoup à dire.

Le durable est né dans un contexte de la fin de la Guerre Froide, de crise environnementale, de l'évolution des modes de vie, et donc, ce contexte-là est très important.

Le mot durable est tellement ambigu que souvent, on va être obligé de rajouter à côté « sustainable » parce que profondément, il y a une grande équivoque à propos de cette notion de durable.

Je ne fais pas du tout la défense du durable, ce n'est pas la question, je m'intéresse à ce qui va être finalement porteur d'un espoir pour que la qualité de la vie fasse que l'on puisse continuer à habiter dans des milieux urbains.

En fait le durable – et c'est le paradoxe des mots et de la traduction française - ... Finalement, ce qui dure, c'est le devenir, c'est la capacité à s'adapter.

Ce qui est durable en fait, c'est la capacité à s'adapter et à devenir, de façon responsable.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Une dernière question, sachant qu'à la fin du débat de la table ronde, vous pourrez réintervenir sur le thème que vous voulez.

Intervenant ?

Chris Younès a parlé de singularité, d'inversion de regard. Je pars de ce point de vue-là mais je voudrais poser plus précisément la question à Frédéric Bonnet qui a présenté un plan où il y avait des gros paquets avec des gros euros, et à d'autres endroits, il y avait des petits porte-monnaie avec des petits euros.

Je voudrais revenir quand même sur un modèle géographico-économique, l'un des premiers qui a été construit, c'est celui de (**Gotman et de mégalopole ?**) où il parlait exactement de cela. C'est-à-dire que la mégapole qu'il appelait, c'était le hiatus entre la revalorisation foncière urbaine et celle rurale. Et il construisait la mégapole en regardant ce hiatus. C'est-à-dire que la déprise du monde rural allait plus rapidement que l'emprise grandissante du monde urbain. Et c'est sur cette interaction-là que se faisait la mégapole.

Je voudrais donc savoir comment il y a une nouvelle forme d'interaction entre la valorisation rurale et la valorisation urbaine. Comment tient-on cette relation ?

Frédéric Bonnet, architecte urbaniste, OBRAS architectes

Précisément, on ne sait pas faire, en fait, c'est-à-dire qu'on ne le tient pas. C'est bien pour cela que même si c'est un vieux sujet, c'est un sujet d'actualité, c'est-à-dire que l'on ne sait pas le tenir. Il n'y a aucun moyen aujourd'hui pour le tenir.

Alors, il y a plein d'expériences, c'est-à-dire faire monter la valeur ajoutée de l'agriculture en en faisant une espèce d'agriculture urbaine, etc. Il y a des espèces de modèles alternatifs mais qui

sont encore extrêmement marginaux et qui sont, effectivement, davantage du côté du marketing que du côté d'une réalité économique. Non, il n'y a pas de moyens.

Je voudrais rajouter que ce n'est pas parce que je ne parle pas de la ville compacte que je ne trouve pas que c'est une solution intéressante, dans certains cas, à la question du durable. Là, je parle dans un certain contexte.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

La question est énorme parce que si l'on prend aussi les directives de la communauté européenne, elles sont exactement le contraire par rapport à la ville dense, exactement le contraire à ce qui se passe réellement.

D'autre part, je pense qu'il y a quand même une dimension technoscientifique au sens fort du terme que nous ne maîtrisons pas, et encore moins les architectes. C'est d'ailleurs peut-être aussi une des raisons des peurs. On parle de choses que l'on ne maîtrise pas. Et du coup, il y a risque de transfert dans le discours, la rhétorique et l'idéologie parce que, effectivement, ... A part des questions politiques, il y a aussi des questions technoscientifiques. Ces derniers mois, il y a eu pas mal de colloques de scientifiques qui montrent que l'on est au bord du désastre et on ne sait pas trop comment s'en sortir.

Je vous précise que pour la table ronde, nous avons, malheureusement, deux absences pour cause de maladie, à savoir Pierre Albertini, maire de Rouen, et Marcel Roncayolo.

Par conséquent, la table ronde sera composée de Bernardo Secchi, de Laurent Thery, d'Ariella Masbouni, d'Alain Gares et de Jean-Pierre Charbonneau. Sachant que je ne présente pas les participants à la table ronde puisque nous les avons déjà présentés tout au long de ces deux jours, à part Laurent Théry qui est Directeur général de la SAMOA et Président du club Ville Aménagement, et à ce titre tout à fait à sa place dans cette table ronde qui va conclure ce colloque suite aux recherches « Échelles et Temporalités »

➤ **Table ronde**

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Nous allons procéder par des petites questions que je vais lancer aux uns et aux autres pour animer le débat, sachant que j'ai déjà discuté avec certains d'entre vous.

J'ai envoyé quelques questions à tout le monde, autour desquelles vous n'êtes pas bien sûr obligés de répondre à toutes, même à aucune. Mais peut être aurez-vous envie, autour de notre sujet, d'intervenir et de poser d'autres questions.

J'espère que l'on pourra aussi avoir un débat un peu libre et non pas seulement des prises de paroles. C'est pourquoi les prises de paroles doivent être assez courtes.

Je voudrais commencer par une question qui s'adresse à vous tous, à savoir : à quoi sert la recherche urbaine ? Etant à la fin d'un colloque qui est la conclusion de recherche sur le thème est « Echelles et temporalités » je pense qu'il est tout à fait légitime de poser cette question certes « casse-gueule » mais importante.

Il ne s'agit pas de donner une réponse définitive mais Jean-Pierre Charbonneau, en tant qu'assistant à la maîtrise d'ouvrage et en tant que consultant, à quoi, à ton avis, servirait la recherche urbaine ?

Jean-Pierre Charbonneau, consultant

Je ne vous parlerai pas du développement durable parce que l'on risque d'y passer un moment. En revanche, je suis très partant, et d'ailleurs j'ai participé largement au SCOT de Plaine commune sur le sujet de l'espace public et du paysage, et on s'est associé avec Chris Younes. Je suis très intéressé par cette approche-là pour les raisons que j'ai dites tout à l'heure. C'est-à-dire que l'on travaille sur un milieu qui est très complexe, très difficile à comprendre, et nos interventions, qui en plus ne sont jamais scientifiques, ne sont jamais définitives. On travaille sur une matière molle et des interventions qui font bouger des choses mais qui ne transforment pas de manière définitive, qui lancent des processus. On a donc besoin de mieux coller à la réalité de cette complexité.

La recherche me permet donc de mieux savoir comment les gens vivent, de mieux savoir ce qu'est l'économie, de mieux savoir comment les transports fonctionnent, ce qu'est le milieu politique dans sa dimension presque organisationnelle. Enfin tout ce qui donne une meilleure compréhension d'une société urbaine et d'un milieu. Donc pour moi, il est essentiel. Autrement, on peut être un technicien, on peut faire des dessins, on peut monter des processus, faire des plannings et il faut le faire. Mais je pense que pour faire le métier que je fais, j'ai besoin de savoir cela. Mais j'ai besoin aussi d'aborder jusqu'à un certain niveau, même si je ne la connais pas de manière entière, la connaissance du milieu sur lequel je travaille.

A 80 %, la matière sur laquelle je travaille, existe déjà. Donc, je ne construis pas des villes nouvelles. Il m'arrive à Copenhague de travailler sur des nouveaux quartiers mais essentiellement sur la ville qui existe, et donc la ville qu'a ses tensions, son histoire, ses modes de vie, etc.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS
Alain Gares, la parole est à vous.

Alain Gares, Directeur général SEM Constellation

Je vais vous faire une réponse prudente ?

La recherche urbaine, selon moi aménageur, donc maître d'ouvrage, me sert à deux niveaux.

Elle me sert à prendre du recul par rapport aux opérations que je suis en train de conduire. Cela me fait réfléchir sur ce que je fais ; cela donne un certain recul et je pense donc que cela permet de mieux piloter des opérations que l'on a à faire et qui sont là devant nous tous les jours. Au-delà, j'espère que la recherche sert aussi à faire avancer des idées pour de nouvelles opérations.

On parlait tout à l'heure de la forme de la ville, la ville compacte qui va dans le sens du développement durable. Ceci est un vrai produit de recherche parce que l'on peut le mesurer et il y a des gens qui ont travaillé là-dessus.

Je pense que ce sont des résultats de recherche qui devraient faire évoluer la pratique urbaine, du moins je l'espère.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS
Ariella, c'est à vous.

Ariella Masbounji, chargée de mission auprès du directeur DGUHC

Nous avons discuté tous les deux sur les questions qui seraient posées lors de cette table ronde mais je précise que celle-ci n'y était pas. Est-ce une question piège ? Quoi qu'il en soit, je n'ai pas de réponse toute prête.

C'est très difficile parce que j'ai plutôt envie de répondre par la négative. Non pas que je n'aime pas la recherche mais ce que j'attends de la recherche et que je ne trouve pas, et qui m'est indispensable dans le travail que je fais de capitalisation sur le projet urbain, c'est que je ne trouve pas de capitalisation de la recherche. Je trouve cela très ennuyeux parce que je suis quelqu'un qui lit beaucoup mais il m'est impossible de lire l'ensemble de la production du PUCA par exemple, pour ne parler que du PUCA. C'est impossible.

Or, pour organiser des rencontres sur des sujets importants d'avenir sur le projet urbain, j'ai absolument besoin des acquis de la recherche parce qu'il y a un dispositif d'alerte, parce qu'il y a une capacité de distance, de recul, il y a un croisement d'expériences, et c'est remarquable. C'est-à-dire que quand on arrive à prendre le temps d'entrer dans les recherches, on se rend compte à quel point cela interpelle le réel et les acteurs.

Ce dont j'ai besoin, ce sont des recherches sur la recherche. J'en cite une que je vente beaucoup et dont je fais la publicité, c'est un travail d'Antoine **Aumont** qui a capitalisé un programme entier en 50 pages sur l'habitat. C'est extraordinaire parce que l'on en tire des enseignements majeurs.

Avec Frédéric Bonnet, on essaye de monter le prochain atelier « Projets urbains », à savoir comment habiter la ville contemporaine, et on a vraiment besoin des acquis de la recherche. On se propose avec Michèle Tilmont de tenter de capitaliser les acquis de 10 ans de recherche, un peu comme le font les entretiens de Bichat qui arrivent à livrer des messages très forts à la communauté concernée par le sujet afin qu'elle change ses pratiques.

Si la recherche reste dans les murs, elle ne touche pas les acteurs et ceci est très dangereux. Il faut se dire que les acteurs de l'urbanisme n'ont pas le temps de rentrer dans les dédales passionnants de vos travaux, ils ne peuvent pas le faire.

Par conséquent, je serais extrêmement demandeuse d'une capitalisation de toutes ces interpellations que vous êtes capables de faire et qui peuvent nous amener à faire un petit peu moins mal la ville de demain.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Nous avons discuté de cela !

Monsieur Théry, c'est à vous.

Laurent Théry, Directeur général SAMOA et président du Club Ville Aménagement

Il va être de plus en plus difficile de répondre et de ne pas répéter ce qui a déjà été dit.

En fait, c'est la question que l'on a envie de questionner.

Pourquoi se pose-t-on la question de la recherche urbaine ? Si on faisait de la physique, si on faisait n'importe qu'elle réflexion dans un domaine scientifique, on ne se poserait pas la question de l'utilité de la recherche.

On est dans un monde dans lequel on dit que son devenir est entièrement lié à l'économie de la connaissance. Et l'économie de la connaissance, elle est fondée d'abord sur sa capacité à investir des champs nouveaux, à expérimenter, à chercher. Donc, le rôle de la recherche est fondamental.

Si le rôle de la recherche est fondamental dans ce monde qui s'ouvre, si la place de l'urbain est ce que l'on croit qu'elle sera, alors la place de la recherche urbaine - en tout cas - devrait être majeure et présente dans tous les esprits.

Peut-être que le problème est-il : « Pourquoi y a-t-il ce décalage entre la question et la recherche ? ».

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Je vous propose de venir avec nous - parce que je trouve votre réponse excellente - et revendiquer le statut d'enseignant chercheur dans les écoles d'architectures, ce qui n'existe pas. C'est pourquoi la question est un peu... Je triche mais il est vrai qu'en même temps, au-delà de la question de l'enseignant chercheur et de la place de la recherche en France et de la recherche urbaine qui est une des plus riches, nous n'avons pas conscience ... Il faut voyager pour voir la place de la recherche universitaire, architecturale et urbaine dans le Monde.

Je pense que Bernardo Secchi ne me démentira pas. Et pourtant curieusement, on n'a pas un statut, ce qui est un paradoxe. En même temps, la réponse doit être modulée en fonction de ce que nous sommes, de ce que chacun de nous est. **Car je pense qu'un maître d'ouvrage répondra, différemment, à quoi lui sert la recherche, un penseur sur le projet urbain, un consultant et un professeur plus qu'un architecte.** C'est de part ton statut d'enseignant que j'aimerais que tu me répondes.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste

Je dois avouer que la question est mal posée car la recherche n'a jamais à se justifier. C'est ce que disait Laurent Thery.

Le problème, c'est de savoir ce qu'est la recherche urbaine. Et si l'on va vers ce problème-là, peut-être que l'on arrivera à donner une réponse à ta préoccupation.

Il y a là une grande équivoque, c'est-à-dire que l'on a de la recherche traditionnelle comme dans d'autres disciplines. En effet, les sociologues, les économistes savent bien faire de la recherche.

Ce qui fait l'architecte et l'urbaniste, c'est quelque chose d'autre. Je dirais que la plupart des connaissances de l'architecte et de l'urbaniste - des connaissances qui lui sont propres, qui ne viennent pas d'autres disciplines - ce sont des connaissances qu'il accumule à travers le projet.

Ce qu'il faut dire alors, c'est que le projet est un grand instrument de connaissances. C'est l'outil principal qui construit nos connaissances. Le projet, pas le dessin. Le projet dans tout son déroulement, son processus, sa validation, sa vérification, sa construction, sa modification dans le temps. Tout cela, c'est ce qui construit notre savoir à nous. Savoir qui est différent du savoir nécessaire des autres : des sociologues, des économistes, des ingénieurs, des botanistes qui travaillent avec nous.

Et là, je trouve qu'il y a une grande équivoque. Après quatre ou cinq siècles de discussions sur la recherche expérimentale, on ne veut pas comprendre que la manière de faire des expériences pour nous, c'est de faire des projets et les réaliser.

Ce monsieur qui travaillait à côté de moi, mais avec une distance de quatre siècles, et qui s'appelait (**Galilée** ?), que faisait-il ? Il prenait une petite bille et il la faisait couler sur un plan incliné. Il prenait des mesures, il voyait les réactions qu'il y avait s'il changeait l'inclinaison. Il faisait exactement ce que je fais lorsque je réalise un projet. C'est la même chose.

Par conséquent, il faut avoir conscience parce que je trouve que souvent, dans nos écoles d'architecture, on imagine que la recherche noble, c'est la recherche d'histoire - histoire de la ville, histoire de l'urbanisme - ou bien la recherche qui concerne d'autres domaines : le mode de vie, la sociologie. Ça, je trouve que c'est une responsabilité (???).

Mais, c'est difficile de sortir de cette sorte de conjure qui est dramatique en France. En Italie, les écoles d'architecture font partie de l'université. Pour ce qui me concerne, je suis prof des universités, je ne suis pas prof des écoles d'architecture. Et nous, nous pouvons voyager entre les différentes universités. Donc nous avons un statut complètement différent et lorsqu'on aspire à être financé par le ministère, c'est le ministère qui finance les autres et qui nous finance.

C'est dramatique en France.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

C'est un débat qui est très long et très pénible même. Car quand on commence à vieillir un peu, on se rend compte que la vie est courte et que la vérité éclatant, à ce moment-là, cela devient déprimant.

En deux mots, je voudrais rappeler les titres autour desquels, hier et aujourd'hui, nous sommes intervenus, et ce autour du sujet « Echelles et temporalités du projet urbain ». Nous avons vu que ces deux thèmes, « Echelles et temporalités » ont été traités à travers la mobilité, les transports, les tangentiels, les gares TGV, le tramway et les routes.

Quant au développement durable, nous en avons parlé deux fois, surtout aujourd'hui mais hier également : quelle échelle et quel temps à cette notion de développement durable ?

Egalement, nous avons parlé de la réhabilitation des quartiers dans la ville consolidée à travers l'exemple de Boston et de Paris.

De même, nous avons parlé de la réception des projets par les habitants : le temps du projet mais à partir du point de vue de l'habitant et sa réception.

Egalement, le rapport plan/projet, ce rapport qui n'est pas exclusif « ou plan ou projet ».

Enfin, les représentations, les images spatiales, que cela se rapporte aux images spatiales du projet ou que cela se rapporte à celles du paysage.

Voilà en gros ce dont nous avons discuté.

Je voudrais d'abord poser cette question du temps.

Lorsque nous avons préparé cette table ronde avec Ariella Masboungi, elle a parlé de quelque chose qui m'a semblé très intéressant. En effet, elle a fait cette distinction entre « temps utile » et « temps inutile » du projet.

Ariella, est-ce que tu pourrais nous en parler ?

Ariella Masboungi, chargée de mission auprès du directeur DGUHC

Tout d'abord, je dois dire que pour moi, le projet urbain, c'est l'action. C'est-à-dire qu'un projet urbain qui est de papier n'est pas un projet urbain, c'est une proposition, c'est une hypothèse. C'est uniquement quand le projet se met en marche qu'il devient projet urbain, quand il est porté politiquement, quand il se traduit en actions.

Pour expliquer mon propos, je dirais que c'est au regard de l'action que je pense qu'il y a des temps utiles et des temps inutiles.

On dit souvent que l'urbanisme prend du temps. C'est vrai. Et on est content que cela prenne du temps. Mais je reviendrai sur le fait que l'on est content que ça prenne du temps.

Il y a des temps qui sont indispensables et nécessaires à l'action, et il y a des temps qui sont réellement terriblement nocifs. Il y a du temps fécond et du temps nocif.

Le temps fécond, c'est le temps du diagnostic, de l'imprégnation, de la recherche, de la compréhension commune des enjeux, de la conception, de la maturation du projet, des négociations, de l'enrichissement du projet. Car un projet urbain n'est plus du tout quelque chose de figé. J'ai animé une table ronde hier après-midi et nous avons bien vu comment les projets évoluaient avec le temps au regard de l'évolution des modes de vie, du jeu des acteurs, de la nécessité de l'enrichir. Ce matin, nous avons parlé de l'île de Nantes et des projets toulousains. Ce sont des projets qui s'enrichissent avec le temps. De même, le passage entre la pensée urbaine et la pensée architecturale, c'est, a priori, un temps nécessaire, un temps de maturation.

Et puis, il y a aussi les apports dans le temps des premières réalisations qui sont, au fond, des vérifications ou des choses que l'on remet en cause ou qui font évoluer le projet. C'est également le temps avec les habitants, le temps de la participation. Tout ceci, c'est du temps utile

Le temps inutile, je le résumerais en disant que c'est le temps des logiques sectorielles qui jouent chacune dans leur sens et qui, se battant l'une contre l'autre, empêchent de faire le projet.

Hier, nous avons parlé des tangentiels, au nord et au sud de Paris, qui ne se font pas et qui ne se font pas pour raison de logiques sectorielles et de non portage politique. C'est un temps très occupé, c'est un temps où l'on travaille beaucoup, où il y a beaucoup de réunions. C'est du temps de réunion, mais on se réunit pour rien parce que l'on ne fait rien. C'est du temps de non décision et c'est terriblement grave.

Ce temps rend le projet délétère, le vide de son contenu. Ce n'est pas du temps où le projet s'enrichit.

Cela m'amène donc à dire que l'on a vraiment besoin de décideurs. Alors, il se trouve que j'ai été obligée de faire une troisième fois un cycle d'urbanisme dans ma vie, après avoir fait plusieurs choses. En effet, j'ai passé le concours d'urbanisme de l'Etat, je me suis retrouvée à l'école des Ponts et Chaussées et comme je ne voulais pas refaire encore de l'urbanisme, j'ai donc fait autre chose et j'ai fait en particulier un cours sur la prise de décision. C'était fascinant parce que l'on nous a expliqué que même sur des sujets extraordinairement techniques, la garantie de la bonne décision est totalement impossible.

On peut faire toutes les analyses, tous les diagrammes, personne ne peut jamais garantir qu'une décision est positive. C'est une chose impossible.

Donc à un moment donné, il va falloir trouver un décideur qui va dire : « On y va ! On y va sans garantie ». Et les décideurs – je l'ai appris dans ce cours et je l'ai vérifié dans mon existence - ont toujours « un grain » ; ce sont des gens qui ont quelque chose de pas tout à fait normal pour pouvoir se jeter à l'eau sans aucune garantie. On le voit bien d'ailleurs car tous les deux, nous avons travaillé par exemple avec un grand décideur qui est Joël **Bateux**. De toute évidence, Joël **Bateux** a « un grain ». Quand il se jette à l'eau en 90 pour mettre en lumière la base sous-marine, que tout son Conseil municipal pensait que c'était comme si il éclairait la décharge d'ordures, il se jette dans une décision sans du tout savoir si elle va être positive. Elle a été positive.

Donc en fait pour moi, la prise de décision implique, chez l' élu - parce que c'est souvent de l' élu que l'on attend cela - la prise de risque de sa non réélection. Cela va jusque-là. C'est-à-dire que pour décider, il faut accepter le risque de l'échec. Et on a besoin des décideurs.

Donc, la paralysie dans le projet et le temps inutile, c'est le temps de la non décision.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Tu mélanges deux choses en fait. Je crois que les logiques sectorielles et le temps perdu dû aux logiques sectoriels, c'est la logique politique qui est toute autre chose et que je voudrais que l'on...

Ariella Masboungi, chargée de mission auprès du directeur DGUHC

Non, ce n'est pas toute autre chose. Ce sont deux choses qui sont des temps négatifs. Mais c'est lié parce que le fait qu'il n'y ait pas un politique qui décide permet aux logiques sectorielles de se développer.

Je prends l'exemple que Jean-Pierre Charbonneau connaît très bien. A Lyon, du temps où Henri Chabert était adjoint de l'urbanisme, il a organisé le dispositif avec Jean-Pierre pour que les

logiques sectorielles ne puissent pas prendre le dessus sur la décision. Et ce parce qu'il avait décidé de réaménager les espaces publics. Il y a un lien très étroit quand même.

D'ailleurs, moi qui travaillait à Marseille, Gaston Deferre disait : « La technocratie, c'est quand il n'y a pas de pouvoir politique ». C'est absolument vrai. Quand il n'y a pas de patron, pas de décideur, les logiques sectorielles peuvent s'étaler autant que l'on veut.

A un moment donné quand il y a prise de décision, le politique accélère le dispositif et interdit. Donc pour moi, il y a un lien.

Je voulais dire aussi que le temps positif, c'est quand on trouve un accélérateur du projet. C'est-à-dire qu'un projet urbain se déclenche souvent quand il y a un levier qui le déclenche. Par exemple : le stade de France qui déclenche le processus du projet de la Plaine Saint-Denis. Un accélérateur du projet, c'est aussi une dimension très importante.

Je voudrais également parler d'un autre point, ce sont les temps très lents de l'Europe, de l'Europe en général. J'ai été sensibilisée à cela parce que j'ai dû animer des débats sur des mégas projets dans le Monde qui vont très vite.

En particulier, je reprends la parole d'**Yves Yon** qui dessine un projet de 4 millions de mètres carrés à la Mecque et qui va très vite. Il dit : « Le temps long, c'est le temps de la démocratie ». Il est vrai que dans les pays où cela va très vite, il y a des pouvoirs politiques qui peuvent décider envers et contre les habitants, envers et contre l'ensemble des acteurs, et il y a un accélérateur considérable.

Il se trouve que j'ai animé un débat la semaine dernière avec Jean Pistre qui dessine une ville de 14 millions de mètres carrés en Russie. Elle va se faire en 10 ans. Là aussi, on peut se demander où est le temps de la négociation.

C'est pour cela que je disais que le temps long nous satisfait parce que c'est aussi le temps de la démocratie. Une certaine forme de temps long.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Tout à fait. Quand on voit les Jeux Olympiques d'Athènes, il y a eu effectivement un accélérateur magnifique. Mais trois ans plus tard, je doute que cet accélérateur ait été absolument positif. Pourquoi ? Parce qu'il n'y avait pas de portage politique réel. Mais il n'y avait pas non plus de conscience de la charge du type du travail, et même de la part des logiques sectorielles. C'est-à-dire que deux (**rois nus ?**) et l'accélérateur s'emballe.

Par contre, j'aimerais bien que vous deux réagissiez avant que les autres ne le fassent par rapport à cette question du temps, et surtout du temps du politique. C'est-à-dire qu'en tant qu'aménageur, le fait que parfois - mais pas toujours - il n'y a pas de continuité et même parfois de la vengeance, il y a changement ou on arrête - ou on fait semblant d'arrêter - des projets pour dire que l'on fait autre chose. Comment cette question est-elle vécue par vous ?

Alain Gares, Directeur général SEM Constellation

Je suis entièrement d'accord avec ce que vient de dire Ariella. Dans la vie d'un projet, il y a en effet du temps positif et du temps négatif. Ce dont vous parlez là, c'est-à-dire les vengeances, c'est du temps négatif, c'est du temps que l'on passe à détruire ce qui a été fait avant. Cela existe, tout le monde l'a vécu.

Pour ce qui me concerne, je voudrais introduire une nuance par rapport à cela.

Il y a du temps positif et du temps négatif, et il y a du temps qui apparemment ne sert à rien, qui passe. On se dit que l'on perd du temps puisqu'il passe et rien ne se passe. En fait, ce temps est utile, et quelque part, c'est du temps de maturation des projets.

Souvent, dans la vie d'un projet, on voit une phase pendant laquelle il ne se passe plus rien parce que les choses sont en place mais ça n'avance pas, ça semble bloqué, ou bien ça semble même reculer. Mais en réalité pendant ce temps, les idées mûrissent parce que, forcément, les projets ça dérange quelque part. Si on ne veut pas déranger, il ne faut rien faire. Dès que l'on fait quelque chose, ça dérange.

Donc, si ça dérange, il faut que les gens l'avalent, l'acceptent, voient les aspects positifs. Bref, pendant ce temps, on parle mais on ne fait pas.

Pour parler du patrimoine génétique que l'on a tous, quand on explique que l'on est en train de le décoder, on s'aperçoit qu'il y a une partie qui est évidemment codante, c'est-à-dire qui contient de l'information mais elle est très petite, à savoir 10 %, et tout le reste, on ne comprend pas à ça quoi sert. Cela semble redondant, quelque fois contradictoire, on ne sait pas à quoi cela sert. En fait, c'est un peu la même chose. Alors, je pense que l'on va finir par trouver à quoi ça sert mais dans ce temps qui passe sans que rien ne se passe, les projets, on en parle, quelque part ça rentre dans le quotidien, dans l'acquis, cela devient présent. Et puis un jour, ça se remet à avancer.

Et tout ce temps-là, il ne faut pas le négliger, il faut même quelque part l'encourager parce que c'est nécessaire. Sans ce temps-là, les projets ne se font pas.

Je pense, de toute façon, que le temps est forcément long ; on l'a toujours dit et redit. L'unité de temps en urbanisme, c'est 10 ans et pendant ces 10 ans, on ne décide pas, mais il y a ce temps de maturation qu'il faut prendre en compte.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Et puis de toute façon, il ne faut pas confondre... Le temps, ce n'est pas cumulatif. Le temps du silence, ça peut être un temps de travail. C'est plutôt l'efficacité du temps indépendamment de sa longueur.

Laurent Théry, Directeur général SAMOA et président du Club Ville Aménagement

Je suis d'accord avec tout ce qui a été dit mais je pense qu'il y a le temps long, et que la ville a besoin de temps long (banalité sur laquelle je ne m'étends pas). Je pense en particulier à l'île de Nantes et à ce que l'on y a fait. On s'est bien rendu compte qu'avant même de mettre en œuvre ce projet, il y a eu la question industrielle, la question des chantiers navals, de leur fermeture. Et avant qu'une ville ait digéré et intégré une cassure aussi forte que la disparition de l'industrie majeure qui faisait son histoire, et bien il faut du temps, il faut un temps long pour que les choses puissent être pensées.

Mais il y a aussi le temps trop long. Et je pense que les risques des sociétés contemporaines, de nos sociétés développées, en France en tout cas, c'est celui du temps très long. C'est le principe de précaution qui vient alourdir le temps. En effet, je crois que l'on met trop longtemps à décider des choses, à les dérouler, à pouvoir les mettre en œuvre, à les administrer, à faire en sorte que cela devienne de l'action, à ce que l'action soit réalité. Tout cela est excessivement long et je pense qu'un projet, c'est aussi un mouvement, une mise en mouvement, une transformation. Si ce n'est pas transformation, si ce n'est pas mouvement, s'il n'y a pas une dynamique dans un projet, je pense que c'est le projet lui-même qui est mise en cause.

Je crois donc qu'il faut savoir agir sur le temps long parce que c'est notre fondement, et en même temps, il faut savoir faire vite. Et pour savoir faire vite, agir vite, cela suppose une mise en cause

de beaucoup de pratiques politiques et professionnelles actuelles, dans lesquelles on se contente d'une longueur qui, à mon avis, est excessive.

Enfin, pour rebondir sur ce que disait Ariella, je pense que la prise de risques, c'est quelque chose de très important. Et que la prise de risque, elle est d'abord politique. Et là, il faut avoir, aux commandes, des acteurs, des décideurs qui soient en cette capacité de regarder loin, de décider, de dépasser le temps de leur mandat, etc.

Mais je pense que cette notion de risques concerne tous les acteurs. Elle concerne les acteurs au niveau politique, elle concerne les maîtres d'ouvrage et elle concerne les maîtres d'oeuvre. Chacun a une dimension de prise de risques qui est en permanence à évaluer ; et sans cette prise de risque, on ne peut pas installer la dynamique dont on a besoin.

Jean-Pierre Charbonneau, consultant

Une fois n'est pas coutume, je vais dire des choses contradictoires. Quand je pense aux Minguettes - et à un certain nombre de quartiers de l'agglomération lyonnaise, sachant que l'on pourrait aussi parler de l'agglomération parisienne - on a mis six ans pour les construire. Et depuis 30 ou 40 ans, on travaille dessus, avec des coûts formidables, et on avance pas à pas. Alors, on n'en est toujours pas au bout et on ne le sera pas tout de suite mais on a pris beaucoup d'avance. Mais quand même, on a fait cela en 6 ans et depuis 40 ans, on essaye de rattraper les choses.

Donc oui pour le temps court mais avec des pincettes, ce qui ne veut pas dire qu'il ne faut pas prendre le temps (**en compte ?**).

En revanche, j'ai envie de dire que l'urbanisme est un sport de combat, pour reprendre votre propos, c'est-à-dire que même s'il ne faut pas aller trop vite, il faut, en même temps, aller vite. Je crois beaucoup aux rythmes qui sont les rythmes démocratiques, qui sont les rythmes des municipales. Il est normal qu'une équipe, à un moment donné, ait un pouvoir, qu'elle soit élue démocratiquement, qu'elle fasse des choses pendant 5 ou 6 ans, et qu'au bout de ce temps-là, elle rende des comptes, qu'elle soit élue ou non.

Donc, c'est un rythme qui est une des fondations de notre démocratie et auquel je crois. Je pense qu'il est très important que l'on s'inscrive dans un certain nombre de rythmes comme ceux-là et qu'on lutte constamment contre les temps improductifs dont tu parlais et dont vous parliez. C'est une lutte car lutter contre les logiques sectorielles, c'est un combat. Cela ne se fait pas comme ça, cela ne se fait pas que par la conviction.

Lutter contre les retards, c'est un combat. Le temps non rempli, c'est du temps zéro. On peut toujours dire que c'est de la maturation ; c'est un peu vrai mais ce n'est pas complètement vrai. Il y a beaucoup de temps qui sont du temps perdu tout court et dans lesquels s'enterrent les projets. Ce qui fait que, y compris des problèmes graves à résoudre, et il y en a beaucoup dans les villes aujourd'hui, ils ne peuvent pas être résolus parce que l'on court bien moins vite que les problèmes ne se complexifient et ne s'intensifient.

Donc, même si je suis contradictoire, je suis pour le temps suffisant. Mais en revanche, un combat constant contre un trop de temps. D'ailleurs, ce que je vous montrerai tout à l'heure, c'est comment, à ma manière, j'essaie de gérer ces contradictions.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

« Temps raisonné » au lieu de « temps utile et inutile », cela te conviendrait davantage. Quand je dis « raisonné », c'est parce qu'il ne faut pas voir le temps en termes de quantité. La question n'a pas été posée dans ce sens-là et la réponse d'Ariella n'est pas dans ce sens-là, mais c'est vrai que cela s'interfère.

Jean-Pierre Charbonneau, consultant

Je ne crois pas complètement à la raison, au moins collective, je crois plutôt au conflit. Je pense que c'est dans le conflit... Le conflit, c'est productif, c'est-à-dire que je ne crois pas que l'on puisse édicter des méthodes que tout le monde va utiliser. A chaque fois que j'arrive dans un endroit, j'arrive dans un endroit de conflits. J'essaye donc de trouver des réponses à tous ceux qui m'apportent des problèmes. Et à chaque fois que je suis dans un contexte différent, je tourne comme ça ou comme ça - avec d'autres car je ne suis pas tout seul - de manière, par le conflit parfois, par le détournement, à trouver des réponses à des questions que l'on me rapporte. Même quand j'ai trouvé une réponse mais ce n'est pas grave, cela fait partie du jeu.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS Bernardo ?

Bernardo Secchi, architecte urbaniste

Tout d'abord, je dois dire qu'il y a un point sur lequel je suis totalement en désaccord avec Ariella. Lorsque tu chantes ta chanson d'un décideur, je ne te reconnais plus. Car si je dois décider entre la démocratie et un temps qui roule très vite, je suis du côté de la démocratie et non pas du décideur.

Même dans les cas que tu cites, il faut tenir compte des fois que le décideur s'est trompé, qu'il a fait des choses négatives.

Par conséquent, allez-y un peu doucement avec ce (???) aux décideurs politiques, car nous avons eu des expériences partout en France, en Italie, en Allemagne.

Mais le problème est plus complexe à mon avis. Il est vrai que l'on a du temps perdu mais nous en avons aussi dans la famille, à l'école, dans la rue... Le problème, c'est d'arriver à comprendre pourquoi, dans notre métier, c'est-à-dire dans la réalisation de projets d'urbanisme, on doit souvent faire des détours, passer du temps à discuter de choses qui, à la fin, nous paraissent inutiles.

Il faut tenir compte qu'il y a un imaginaire, un imaginaire collectif, un imaginaire qui s'est déposé dans la tête des gens. Alors, si le maire et les élus partent avec l'idée qu'il faut faire un ring autour de la ville, parce que c'est la solution - je parle d'un cas que j'ai vu récemment dans la ville d'Anvers - il faut absolument faire le ring autour de la ville.

Je veux vous expliquer que ceci est une erreur, parce que la ville doit rester ouverte vers le territoire, que l'on peut résoudre le même problème du trafic avec d'autres solutions. Vous dépensez du temps pour les convaincre ! Et que font-ils ? Ils appellent des ingénieurs du trafic qui, avec des logiques sectorielles, disent la plupart du temps la même chose que le maire. Ils avaient d'ailleurs décidé de dire la même chose que le maire avant de faire leur analyse, mais c'est un autre débat !

Et alors, vous devez contraster ces gens-là avec de nouvelles données. Et alors, il est vrai que l'on perd du temps à faire cela parce que vous savez déjà que ce sera inutile.

A la fin, après deux ans de discussions, de réunions, de conflits, de démonstrations qui montrent qu'ils se trompent, vous arrivez à transmuter. Mais cela, c'est notre métier. D'habitude, qu'est-ce que l'on fait ? On superpose un imaginaire consolidé en un nouvel imaginaire. Et pour faire cela, il faut batailler.

Laurent Théry, Directeur général SAMOA et président du Club Ville Aménagement

Je ne comprends pas.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste

Tu ne comprends pas et pourtant, tu le fais comme moi.

Laurent Théry, Directeur général SAMOA et président du Club Ville Aménagement

Non, je prends le ring. C'est une conviction au départ qu'il n'en faut pas. Tu dis qu'il n'en faut ; c'est une analyse et une conviction. Le maire pense le contraire : il veut son ring. Il fait appel à un bureau d'études qui va lui dessiner son ring. Tu mettras deux ans à le convaincre qu'il ne faut pas le faire. Heureusement qu'il a fallu ce temps. C'est nécessaire parce qu'au final, il est quand même légitime que la décision soit prise par le maire.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste

Ce n'est pas ce que je dis.

Laurent Théry, Directeur général SAMOA et président du Club Ville Aménagement

Donc, on a une conviction qui n'est pas partagée mais il nous faut le temps pour préparer les conditions d'une autre décision. Et puis on gagne ou on perd.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste

Oui, mais tu vois que le processus est exactement le contraire de ce maire qui se jette à l'eau.

Laurent Théry, Directeur général SAMOA et président du Club Ville Aménagement

Non, je ne crois pas.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste

C'est le maire qui appelle quelqu'un pour avoir de nouvelles analyses ...

Laurent Théry, Directeur général SAMOA et président du Club Ville Aménagement

Je crois fondamentalement que nous, les maîtres d'ouvrage, les aménageurs, les professionnels, avons ce rôle justement de faire intervenir des professionnels, des spécialistes, des techniciens des différentes disciplines qui vont intervenir, dans un contexte de liberté, dans un contexte d'esprit critique, dans un contexte d'analyse ouverte, et d'éviter - ce que font beaucoup je le reconnais, même parmi les professionnels - d'aller chercher des spécialistes qui vont vous apporter les réponses que l'on attend. Mais c'est aussi une évolution très profonde que d'avoir cette attitude permanente d'ouverture, d'esprit critique, de recherche, et nous-mêmes d'accepter d'ailleurs d'avoir tort, de penser à la fin différemment de ce que l'on a pensé. Mais heureusement qu'au final, tout ceci est sanctionné par le pouvoir démocratique.

Ariella Masboungi, chargée de mission auprès du directeur DGUHC

Pour poursuivre le débat, je dirais qu'un urbaniste est, a priori, quelqu'un d'impertinent, sinon ce n'est pas un urbaniste. Il se trouve que j'enseigne depuis deux ans et j'insiste beaucoup là-dessus auprès de mes étudiants. Si on est béni, il faut vraiment changer de métier parce qu'en général, on reformule la question.

Mais quand je parle de décideurs, c'est qu'à un moment donné, quand tu arrives à convaincre de mettre en oeuvre un projet urbain, si tu n'as pas un décideur, tu ne le fais pas.

J'ai vécu huit ans à Marseille où on a tout dessiné et on a eu zéro décision. Et cette ville a du mal à bouger parce que c'est une ville clientéliste, et dans le clientélisme on ne peut pas prendre de

décision parce qu'à un moment donné, un projet va mécontenter un certain nombre de gens. On ne peut pas contenter tout le monde. Il n'empêche que la décision, elle est de toute façon soumise au vote démocratique. Un maire est élu tous les six ans – et tous les cinq ans en Italie - donc il y a la sanction démocratique. Et heureusement.

Je voudrais juste vous faire part d'une définition, que je trouve très jolie, que donne Claude **Martinant** qui est vice-président du conseil des Ponts et chaussées, et qui, peut-être, peut alimenter notre débat. Il dit : « Il y a des hommes d'objectifs, et des hommes d'objection ». Je trouve sa définition magnifique et il est vrai que dans le métier du projet urbain, nous avons besoin d'hommes d'objectifs. Il y a beaucoup d'hommes d'objection, qui travaillent autant que les hommes d'objectifs, pour bloquer les processus. C'est le cas en France particulièrement. Nous avons en effet cette difficulté énorme d'avoir un processus d'hommes d'objection qui est très lourd. Donc à un moment donné, il est vrai qu'il faut passer outre et sans un décideur, c'est absolument impossible.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Il est malheureusement absent mais la présence de M. Albertini aurait été très pertinente pour poser cette question de responsabilité du politique parce qu'elle est en plein dedans. Cela dit, je pense que ce n'est pas seulement une question de décision, c'est aussi quand même, de la part du politique, un peu la question de la vision. Car le politique peut parfaitement avoir le pouvoir narcissique de dire : « Moi, je fais ça ! » et tout s'accélère. La démocratie prend parfois un coup sous prétexte que le maire en question est élu démocratiquement mais s'il n'a pas de vision...

Je crois que cette question me paraît quand même fondamentale. Il ne s'agit pas seulement d'une vision politique mais d'une culture pour pouvoir vraiment se prononcer par rapport à la pertinence des projets qui sont proposés. Ce n'est pas pour accuser qui que ce soit mais très souvent, on voit que cette culture manque. Mais manque parfois également la vision, voire la droiture (???).

Nous avons parlé du temps ; je voudrais maintenant que nous passions à la question de l'échelle. Cette question s'adresse à vous tous. Vous n'êtes pas obligés d'y répondre mais je me demande s'il y a une échelle pertinente au-delà de laquelle la notion de projet se délite, n'est pas elle-même pertinente.

Aujourd'hui, on parle d'échelle d'agglomération mais il y a une autre échelle qui est celle du pays, qui est même inscrite dans la loi. Quelle est la limite de cette échelle, non pas pour gérer mais pour qu'elle soit susceptible d'être objet de projet ? Quelle est l'échelle au-delà de laquelle il ne faut pas projeter ? Est-ce qu'un projet peut-être (?????), quand je pense à ce projet urbain. Car si l'on prend un certain nombre d'exemples (dont l'exemple que tu cites), il y a quand même une impertinence parfois par rapport à l'échelle. Mais pourrait-on dire : « voilà l'échelle pertinente » ?

Laurent Théry, Directeur général SAMOA et président du Club Ville Aménagement

En tout cas, à la question « y a-t-il une échelle pertinente », je suis sûr que non, au sens où l'on pourrait définir ainsi une échelle au-delà de laquelle le projet urbain n'aurait plus de sens et donc à l'inverse, une échelle qui donnerait la pertinence du projet. Je pense, de toute façon, que le projet urbain, c'est forcément un espace de liberté. Un projet urbain, c'est une figure libre. Et on ne peut pas lui définir un périmètre, un territoire. Il a un certain nombre d'objectifs, de moyens, de dispositifs, etc, il va être centré sur un espace mais à partir du moment où on essaye de lui définir, c'est-à-dire de lui limiter et de lui donner une frontière, je pense que la plupart du temps

on va perdre la notion même de projet, d'objectifs, de qualité ... On va s'enfermer dans une production, dans une procédure, dans un outillage, dans un système qui, justement, est celui qui ne permet pas le projet urbain. Je pense que le projet urbain a besoin de périmètres flous, a besoin de pouvoir changer de périmètre, a besoin de pouvoir évoluer dans ses thématiques. C'est à dire que la vie du projet doit pouvoir s'enrichir d'époques successives dans lesquelles les thématiques, aidées des échelles, et les limites doivent pouvoir être mises en cause.

Jean-Pierre Charbonneau, consultant

J'ai préparé un travail - pas forcément pour dire quelles sont les limites des échelles – dans lequel j'ai essayé de combiner sans arrêt les échelles et les temps ; ce qui est à peu près mon travail en général. Et si vous permettez que je vous le montre, je vais aller très vite.

Je vais donc vous montrer des exemples de divers villes dans lesquelles je travaille actuellement. Cette idée de la différence des échelles m'intéresse beaucoup puisqu'il se trouve qu'on le fait tous les jours dans notre travail, ainsi que la différence de la nature des actions.

Ce que vous voyez, c'est le nouveau plan lumière de Lyon, que nous avons construit avec le Directeur de l'éclairage public et François Brégnac, qui est une échelle qui est celle de la ville de Lyon, qui reprend un ancien plan lumière et qui travaille à l'échelle de la ville. Nous travaillons également sur un plan à l'échelle de l'agglomération.

Pourquoi je vous dis cela ? C'est parce que ce qui me paraît très important à Lyon, c'est la culture. C'est-à-dire que la culture qui a été construite à Lyon, grâce notamment à l'agence d'urbanisme, à savoir la représentation, la compréhension des territoires, l'agglomération lyonnaise, le Grand Lyon, les villes, des thématiques, les transports, le développement social, la lumière ou d'autres... donne une compréhension de l'ensemble du territoire à un grand nombre de gens. Et d'ailleurs Jean **Frébaud** y a participé à une époque avec le **SDO**. Donc pour moi, ce n'est pas neutre parce que j'arrive parfois dans des endroits où il n'y a même pas de fond de plan. Donc, faire un premier fond de plan, c'est déjà une manière de commencer à construire une culture puisque par nature, nous travaillons avec beaucoup de gens qui ne sont pas des professionnels.

Voilà ensuite une autre échelle qui est à l'échelle du confluent où nous avons traduit - puisque nous travaillons beaucoup, sur les territoires, sur la lumière - ce plan lumière territorial qui appartient au plan lumière global. Nous l'avons fait François **Grétaire** notamment et la même équipe.

Et ensuite, on passe à des projets.

Tout cela pour dire qu'à Lyon, où il y a une techno-structure très solide, nous arrivons à manier les échelles avec beaucoup d'imperfection certes mais en même temps, on y arrive.

Et puis ici, issue du **SDO** (1986), c'est la réalisation de la rive gauche du Rhône : 5 kilomètres qui sont passés d'un parking à un grand site qui est complètement plein les week-ends et qui va du nord au sud. Nous sommes donc passés de l'échelle du **SDO**, à une échelle de projet très concrète ; le projet se reliant lui-même au quartier qui le traverse.

Et puis quelque chose que je poursuis et qui m'intéresse beaucoup, c'est comment on travaille sur des projets à long terme ou à moyen terme, et comment on travaille le très court terme.

Ce que vous voyez par exemple, ce sont des voiries très larges que l'on ne refait pas tout de suite mais sur lesquelles on plante des carrés de jardin. Et comme ces carrés de jardin sont conçus par des artistes, cela fait, chaque année ou tous les deux ans, un festival des jardins de rues :

comment allier la culture, la vivacité, le temporaire à un changement des usages, sans investissements très lourds ou lourds ?

Ici, c'est à Saint Etienne et c'est différent. Ce sont à la fois des grands projets, à savoir la 2^{ème} ligne de tram qui vient d'être terminée et puis le siège du casino, etc.

En même temps, il y a toujours cette idée de manier le moyen, le long terme et le court terme. J'ai monté un système d'aménagement qui consiste à prendre des bordures de trottoirs et à libérer des espaces grâce à des bordures de trottoirs retournées et dans lesquelles on plante avec les espaces verts. Cette place, par exemple, que l'on aménagera d'ici 5 à 6 ans pour laquelle nous allons lancer un concours d'ici 1 an ½, en attendant on l'a libérée. C'est une place sur laquelle se passent des événements et ce sera le centre de la candidature de Saint-Étienne, capitale européenne de la Culture.

Ici, vous pouvez voir un autre exemple où on travaille à la fois la cité du design mais également des petits projets avec des jeunes créateurs, que l'on fait dans l'année. La cité du design a 5 ans, et ces petits projets, nous en avons faits 150 ou 170 à un rythme très rapide.

Ici, c'est le **Puits Couriau**, toujours à Saint Etienne. C'était un dépotoir qui, depuis 30 ans, polluait. Il était inaccessible. Nous avons lancé un marché de définitions sur l'ensemble du site, mais à court terme, nous l'avons nettoyé, nous avons mis une pelouse, nous l'avons ouvert et nous avons fait des aménagements à un prix défiant toute concurrence. Et dans les 5 à 6 ans à venir, il va vivre avant qu'on ne l'aménage définitivement.

J'aime beaucoup l'idée de manier des échelles différentes.

Ici, c'est Plaine commune. Avec Chris, nous nous sommes occupés de la partie paysage et espaces publics du SCOT.

Ici, c'est un exemple du SCOT dans lequel on proposait de travailler les centralités mais aussi les connexions, les liens dans le territoire, le centre-ville de Saint-Denis...

Pourquoi je dis cela ? Le centre-ville de Saint-Denis, c'est notamment un marché qui compte 30 000 personnes trois fois par semaine, c'est 700 commerçants. Il y a 300 commerçants sur le marché lui-même.

Travailler un territoire comme cela, c'est travailler avec des partenaires obligés : la RATP puisque nous avons rendu le centre uniquement pour les transports en commun, les piétons et les vélos. C'est travailler avec le syndicat des commerçants. C'est travailler avec les institutions. C'est travailler avec tous ceux qui font un territoire. Et donc pour moi, le partenariat fait partie de notre travail. Ce n'est pas quelque chose qu'il faudrait prendre avec des pincettes, c'est une partie de notre travail.

Par exemple, la petite image que vous voyez en haut, c'est quelque chose qui s'appelle « partenaires pour la ville ». Ce sont des fonctionnaires qui se sont rendus volontaires pour expliquer le projet « centre-ville », pendant un an avant que l'on ne fasse les travaux, puisque l'on a fermé le centre pour le faire vivre avant qu'on ne fasse les travaux. Et puis, ce que vous voyez en bas, ce sont les assises du centre-ville. C'est-à-dire qu'en continu, et avec la férule de Patrick Braouzec, des mécanismes de concertation ont été mis à de multiples niveaux. Absolument imparfaits. Je ne sais pas ce qu'est une concertation parfaite. En revanche, nous avons travaillé une concertation très importante, en travaillant les documents, en faisant des réunions à de multiples niveaux, etc.

Sur Copenhague, nous travaillons des grands territoires. Et puis en même temps, et cela rejoint ce que l'on disait tout à l'heure, ...

Autre chose : c'est toujours cette culture... Dans notre métier, nous travaillons avec des gens qui ne sont pas des professionnels et pour ce qui me concerne, je suis très attentif au travail sur le dessin. Nous faisons retravailler à Copenhague les territoires pour qu'ils soient plus compréhensibles, pour qu'ils donnent la valeur des choses, pour qu'ils donnent la valeur d'un quartier. Et ce, pour que tout le monde le comprenne mieux. Je me souviens d'ailleurs d'un ouvrage que tu avais dirigé il y a quelques années sur le dessin qui, pour moi, est essentiel. C'est-à-dire que l'on fait un boulot savant, technique mais en même temps, il faut arriver à le traduire de manière simple pour des gens qui ne sont pas des spécialistes.

Voici un autre exemple : on travaille sur des liens, des connexions, des perméabilités entre les lieux, notamment en libérant les lieux sans les réaménager mais avec un travail sur le sol de dessins notamment.

Je voudrais finir par ces deux images.

1^{ère} image : j'étais au Venezuela il y a quinze jours et j'ai rencontré un truc absolument fou. C'est un maire qui, trois fois par semaine, va sur le terrain pendant 3 ou 4 heures - parfois même, il couche sur le terrain dans les bidonvilles - Il arrive avec une centaine de fonctionnaires sur le terrain, à savoir des gens qui s'occupent de l'électricité, des gens qui s'occupent des égouts, des médecins, des représentants de tous les services. Ils restent pendant 4 heures l'après-midi dans un quartier et, à la fois, ils donnent des béquilles à ceux qui n'en ont pas, ils vaccinent les gamins, ils changent l'éclairage comme vous pouvez le voir, ... C'est-à-dire qu'il y a une sorte de côté christique. En fait, il y a un engagement qui est extraordinaire.

Si je dis cela, c'est parce que l'urbain, pour moi, c'est parfois du projet lourd, c'est parfois des nouveaux territoires mais c'est aussi beaucoup le travail sur ce qui existe : c'est parfois remettre de l'électricité, c'est parfois agrandir un trottoir... C'est tout cela l'urbain ; Ce n'est pas simplement le nouveau construit.

Cette deuxième image se situe dans un bidonville et où sur le terrain, avec la directrice des services, nous avons dessiné, avec des pelleteuses, le projet avec des petits squares, des rues et des grands trottoirs, alors que cela ne devait être que deux voies qui passaient très vite. Nous l'avons fait sur place, sachant que d'habitude, il nous faut trois ans, et cela a fonctionné.

Voilà donc toutes les dimensions qui, pour moi, essaient de gérer les échelles et les temporalités.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Merci Jean-Pierre pour ce rapide panorama qui me fait justement penser au sens de la comparaison. Comme nous l'avons vu dans plusieurs recherches, on compare des situations françaises à proprement parler mais on compare aussi des projets, des situations qui sont européens ou même plus loin. Puisque l'on parle de recherche, je voudrais avoir une réaction sur non seulement les raisons de la comparaison mais sur les raisons de l'efficacité de la comparaison. Et si je demande cela, c'est parce que je sais que tu travailles à Copenhague et que tu as, en même temps, cette expérience et cette capacité de mobilité.

Alors, est-ce que chaque exemple, chaque projet est unique ? Est-ce qu'il peut y avoir, et dans quelle mesure et sans tomber dans l'erreur du modèle, des emprunts par rapport à nos questions ? C'est-à-dire des situations particulières, des cadres administratifs et législatifs particuliers, des

dispositifs pour faire le projet, le rôle du politique, etc. Indépendamment du travail de l'architecte, quels sont les éléments qui sont non pas exportables mais éclairants et transférables en terme intellectuel plutôt qu'en modèle ?

Jean-Pierre Charbonneau, consultant

Naturellement, je ne pense pas qu'il y ait de règles. Je pense qu'à chaque fois, il y a du possible. Je vais prendre quelques exemples. Une première singularité, c'est qu'à Copenhague, un déplacement sur trois se fait en vélo. Et le maire actuel chargé de l'urbanisme – sachant qu'il y a un collègue de maires et non pas un seul maire - veut mettre en avant le vélo et passer de 30 % à 50 % en cinq ou six ans. C'est-à-dire que beaucoup des investissements vont se faire sur le vélo, avec des parkings, avec de la signalisation dynamique, etc. Ce qui est assez intéressant par rapport à nous, c'est que les files de vélos sont énormes et que les feux vont être gérés en fonction des files de vélos, alors qu'en ce qui nous concerne, nous le faisons pour les bus aujourd'hui pour favoriser les bus. C'est un autre contexte complet. Ce qui ne veut pas dire qu'il ne faut pas défendre le piéton parce que les vélos peuvent être les automobiles de la ville, d'une certaine façon. Donc, ces conflits d'usages qui ne sont jamais que la multiplicité des usages dans un même territoire, il faut aussi les gérer, il faut discuter avec des spécialistes, etc.

Une autre singularité, c'est qu'il n'y a pratiquement pas de foncier. Le maire voudrait construire 5000 logements à très bas prix en 5 ans, à 5000 couronnes du mètre carré. Mais comme il n'y a pas de foncier, il y a une très grande difficulté pour trouver des réponses, dans la mesure où contrairement à la France, à Nantes, à Lyon, ou à Toulouse ou ailleurs, il y a des politiques foncières qui, souvent, remontent à longtemps. Donc, quand vous voulez avoir une action et que cette action n'a pas de territoire pour s'exercer, ce n'est pas évident. Donc, tout est négocié. Les nouvelles opérations que Chris a montrées ce matin sont systématiquement négociées avec du privé.

En Amérique Latine où j'étais par exemple, il n'y a pas d'argent. Mais en même temps, faire un trottoir large, ça ne coûte pas grand-chose. Planter des arbres, ça ne coûte pas grand-chose... Or, des actions comme celles-là apportent considérablement à la vie locale et à la vie de gens qui déjà ne vivent pas dans des conditions extraordinaires. Donc parfois, il y a des choses assez complexes et parfois, il y a des choses très simples. A chaque fois, je pense que les réponses doivent être absolument adaptées au contexte ; on ne peut sûrement pas plaquer une recette. Mais en même temps, je suis d'un optimisme absolu, c'est-à-dire que l'on trouve toujours des solutions. Elles sont plus ou moins difficiles, mais on les trouve. Si on les cherche, on les trouve. Si on est une personne d'objectifs, et pas d'objections, on trouve des solutions.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS Ariella ?

Ariella Masboungi, chargée de mission auprès du directeur DGUHC

Je voudrais juste essayer de parler de mes échelles parce que j'avais commencé une réponse là-dessus.

En fait, je suis d'accord avec Jean-Pierre, il est hors de question de pouvoir copier des expériences. Cela n'a absolument aucun sens. Ceci étant, cela se fait et cela peut être très dangereux. Par exemple, toutes les villes maintenant ont envie d'avoir un Guggenheim, si possible signé de Franck Guéry. Ceci est très grave et très ennuyeux parce qu'en fait, on copie les solutions mais on ne copie pas la méthode. Et c'est là que c'est très grave. Personnellement, le travail que j'essaie de faire, c'est de repérer les villes pilotes. Je connais donc beaucoup mieux les

viles que les dispositifs d'Etat. On apprend beaucoup de choses sur les méthodes et on se rend compte qu'il y a des territoires qui sont des « poissons pilotes », qui se jettent à l'eau et qui montrent des directions. A nous de voir comment cela peut ou pas nous servir. Par exemple, sur la conduite des projets et sur la lutte contre les logiques sectorielles, on a par exemple deux expériences qui sont fascinantes : celle de Bilbao avec la structure Bilbaoria 2000 qui réunit, au sein de la même structure, tous les acteurs du projet (nationaux, locaux, le port, le chemin de fer, tout le monde) avec une décision unanime. Ce qui permet d'avoir négocié au départ l'ensemble des conditions du projet et ce qui permet effectivement une faisabilité beaucoup plus grande. C'est un outil remarquable qui, bizarrement, n'a même pas été copié en Espagne.

Si l'on regarde du côté de l'Allemagne, le dispositif de (**Libenheim park ?**) est un peu du même type. C'est-à-dire une structure extrêmement légère qui n'est même pas une structure de maîtrise d'ouvrage mais qui est une structure qui porte la vision d'un grand territoire. Et c'est là que j'en viens à l'échelle. Par exemple, **Libenheim park** fait beaucoup réfléchir à la question de la dimension d'un projet puisque l'on est sur 70 kilomètres par 20, et c'est très grand. Donc, la coordination possible au sein de (**Liba ?**) qui porte une vision, qui porte une philosophie de projet et qui l'a mis en œuvre sur différents projets en négociation avec les acteurs permet aussi d'articuler une logique sectorielle. Voilà un des enseignements.

Liba nous montre aussi que l'on peut agir sur des grands territoires, non pas de la même manière que sur des territoires plus petits, mais plus à coups d'acupuncture sur des projets qui ont du sens par rapport à la volonté de changer l'économie de ce dispositif qui est industriel et qui devient une économie de très haut niveau.

Nous pourrions multiplier les exemples. J'en cite juste un qui, personnellement, m'a beaucoup intéressée, c'est le dispositif britannique que j'ai découvert à Birmingham où on fait les centres commerciaux dans le cœur des villes. Je pensais que c'était exceptionnel et génial mais les gens de Birmingham étaient très étonnés de mon enthousiasme parce qu'ils m'ont dit qu'ils ne pouvaient absolument pas faire autrement, qu'ils avaient une directive nationale qui dit que c'est très mauvais. C'est assez amusant d'ailleurs de comparer avec les lois françaises. En ce qui nous concerne, nous avons une accumulation de lois. Pour ce qui les concerne, pas du tout, ils ont une directive qui dit que c'est très mauvais de faire des centres commerciaux ailleurs que dans le centre. Et tout cela sur un ton très « donneur de conseils ». C'est très mauvais parce que la vie des villes, c'est le commerce. Et donc, ce n'est pas bien, il faut faire dans le centre-ville. Et si vraiment vous ne pouvez pas faire autrement, vous devez faire la démonstration que ce n'est pas possible. Alors, si vous mettez le commerce hors de la ville, il faut faire un projet urbain. Et toutes les villes anglaises appliquent cela.

C'est donc assez intéressant de comparer les méthodes.

Une leçon que j'ai tirée, c'est qu'en France nous avons une accumulation de lois et de textes que nous avons beaucoup de mal à appliquer parce que fondamentalement, nous avons un territoire complètement constructible. Sauf ce qu'on décide de ne pas construire. J'ai mis du temps à comprendre cela en voyant ce qui se passe dans les autres pays européens.

Dans les pays du Nord, tout le territoire est inconstructible, sauf ce que l'on décide de construire. Notamment en Allemagne et en Hollande. Ce qui amène une attitude par rapport au projet qui est radicalement différente et qui est tout à fait intéressante.

Je n'en dirai pas plus mais en tout cas, c'est extrêmement intéressant d'aller voir chez les voisins, ne serait-ce que par effet miroir et pour apprendre des choses sur les méthodes.

Bernardo Secchi, architecte urbaniste

Je pense que la seule chose que l'on peut exporter, c'est nous-mêmes. Par conséquent, lorsque Jean-Pierre va à Copenhague, la « chose » qu'il exporte, c'est Jean-Pierre Charbonneau. Et lorsque je viens ici, c'est moi que j'exporte. Et ce, parce que chaque projet est une aventure en soi. Chaque projet est une recherche. Comment agir dans ce contexte, comment faire évoluer ce contexte...

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Oui, mais en même temps, il y a une culture quand même qui est...

Bernardo Secchi, architecte urbaniste

C'est vrai que ce n'est pas totalement exact. Si c'est moi qui fais ce projet, on aura des choses (à dire ?) dans ma méthode de travailler, dans ma manière de dessiner, dans ma manière de parler, dans ma manière d'essayer de convaincre les gens et qui fait partie d'une culture différente. Mais si l'on veut être plus précis, on a des choses sur le plan de l'ingénierie institutionnelle, et ces choses-là, avec un certain effort, on peut les exporter. Par exemple, il y a des années que j'essaie de transférer à la Belgique les procédures qu'il a illustrées ce matin, parce que je trouve quand même que ces procédures sont plus efficaces que lorsque l'on n'a pas de SEM et d'aménageurs. Lorsque tu as la ville, c'est-à-dire les élus et les fonctionnaires, et le maître d'œuvre, c'est-à-dire moi-même, et un 3^{ème} acteur qui est la maîtrise d'ouvrage de la SEM et de l'aménageur, les choses sont beaucoup plus compliquées. Et on a du temps perdu beaucoup plus long. Donc cela, on pourrait l'exporter. Tous les cas qu'Ariella a mentionnés sont des choses que l'on pourrait exporter. Et je dois dire que petit à petit, on les exporte parce que l'on apprend quelque chose des autres.

Après, il y a quelque chose que l'on exporte sur le plan thématique. Par exemple, pratiquement tout le monde est convaincu aujourd'hui que le problème des eaux, ou plus précisément comment gérer l'eau, est devenu un problème excessivement important, et que c'est ce problème-là qui va décider l'échelle à laquelle on va faire le projet.

(Je dois dire encore une fois que c'est une des choses pour laquelle je porte la France avec sa loi sur l'eau, qui est maintenant suffisante, mais au début, c'est la première loi sur l'eau que l'on avait en Europe et c'était un bon exemple ?) Donc ça, ce sont des choses que l'on peut exporter.

Ce que l'on n'arrive pas à exporter - et heureusement je dois dire parce que c'est dangereux lorsqu'on les exporte - ce sont les formes architecturales. Là, on tombe souvent dans le ridicule.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Et pourtant, c'est ce qu'on exporte le plus !

Bernardo Secchi, architecte urbaniste

Mais, je dois faire une petite parenthèse. Allez en Chine. En Chine, ils copient tout : Venise, Saint Pierre de Rome, la maison allemande, la maison hollandaise, ... et pour ce qui me concerne, je me suis plusieurs fois interrogé : c'est quoi ça ?

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

C'est de l'économie !

Bernardo Secchi, architecte urbaniste

Mais c'est quelque chose de plus profond. La première fois que je suis allé aux Etats-Unis, dans le Massachusetts - c'était dans les années 60 et c'était pour étudier – j'avais l'impression d'être en Hollande parce que l'on avait le même type d'architecture qu'en Hollande.

Je crois donc qu'il y a ces passages dans l'histoire d'un territoire, dans l'histoire d'une culture, qui sont faits par des copies. Et il ne faut pas avoir peur de cela. Petit à petit, les gens apprendront à voir que telle chose n'est pas une copie et que c'est quelque chose d'original. Mais ce qui devient ridicule, c'est ici. Si on fait du Guggenheim à Venise comme on a proposé de le faire, si on fait du Guggenheim partout en Europe, peut-être que Franck Guéry sera content mais en ce qui nous concerne, on ne peut pas être content de cela. Donc, c'est cela qui devient ridicule.

Laurent Théry, Directeur général SAMOA et président du Club Ville Aménagement

Je voudrais dire un mot sur la question des structures. En tant que Président du Club des Aménagements, je crois effectivement que la France a une chance d'avoir ces sociétés d'aménagement, d'avoir leur expérience, leur culture, leur savoir-faire en matière foncière, en matière de gestion des opérations d'urbanisme. Je dis cela parce que je le crois. Et en même temps, je crois que nous avons besoin aussi de beaucoup faire bouger nos structures, leur savoir-faire, pour s'adapter à l'unicité de chaque projet urbain. Et ça, je crois que l'on a encore du mal dans la culture de nos structures. Et pour cela, les autres expériences, nous servent beaucoup. On a du mal également dans les règles administratives, juridiques et nationales. Quand Ariella parle de ce qui se passe à Bilbao, la société Ria 2000, elle est unique mais elle a été possible. Pour ce qui nous concerne, elle n'est pas possible ; on ne peut pas la faire en France. Alors, elle ne se reproduit pas à l'identique – et je pense que c'est très bien - parce qu'elle est spécifique à la façon dont ils ont construit le projet de Bilbao. Mais cela veut dire qu'il faut aussi que l'on puisse faire évoluer la maîtrise d'ouvrage. Je pense que c'est essentiel parce que la seule forme autorisée, c'est, soit la régie municipale, soit la SEM, dans un format qui est celui de l'aménageur.

Ariella Masboungi, chargée de mission auprès du directeur DGUHC

C'est une sorte d'établissement public

Laurent Théry, Directeur général SAMOA et président du Club Ville Aménagement

C'est une sorte d'établissement public mais dont les compétences, les marges de manœuvre, les zones d'actions sont déjà très encadrées.

Ariella Masboungi, chargée de mission auprès du directeur DGUHC

Oui mais la différence, c'est qu'au sein du Conseil d'administration, tu as des acteurs qui ne sont pas présents dans les structures françaises et qui sont des acteurs fondamentaux. En particulier, le port et l'aéroport... Tous les intervenants qui décident et qui mettent à contribution avec des solutions très souples du genre : « on ne vend pas les terrains, on fait des trocs », cela facilite grandement les opérations. Pourquoi, ne pourrait-on pas faire cela en France ?

Laurent Théry, Directeur général SAMOA et président du Club Ville Aménagement

Parce qu'on n'a pas le droit.

Ariella Masboungi, chargée de mission auprès du directeur DGUHC

Pourquoi ?

Laurent Théry, Directeur général SAMOA et président du Club Ville Aménagement

Parce que la seule forme autorisée d'une société à capitaux publics, c'est la SEM, avec prédominance de la collectivité locale. Si c'est l'Etat, c'est un établissement public d'aménagement...

Ariella Masboungi, chargée de mission auprès du directeur DGUHC

Même dans les établissements publics, tu n'as pas cela.

Laurent Théry, Directeur général SAMOA et président du Club Ville Aménagement

Non, mais tu ne l'as pas non plus dans les SEM. On n'a pas la capacité « de ». Donc, je pense qu'il y a encore une rigidité des structures. En fait, je crois qu'il faut faire évoluer. On a besoin de beaucoup de mobilité dans les formes de la maîtrise d'ouvrage. Et c'est vrai que les expériences intéressantes que l'on voit partout, en Europe et ailleurs, peuvent se fonder sur des régies. Il n'y a pas longtemps, Ariella nous avait emmenés à Breda et j'ai été très impressionné par la qualité de l'équipe professionnelle à Breda qui est une équipe interne à la ville. Donc, c'est possible. C'est évidemment possible dans nos outils d'aménagement : les SEM en France telles qu'elles sont aujourd'hui. C'est aussi la forme associative qui est sur (??? Park ?).

Mais je crois que nous avons besoin de donner de la liberté aux conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage pour qu'elle puisse vraiment épouser les conditions d'un projet. Ce qui doit être premier, ce sont les conditions d'élaboration, de pensée, d'objectif, etc., donc de définition du projet et, ensuite, de faire en sorte que la structure porteuse puisse au mieux se caler sur ce qu'est l'objectif et les conditions d'un projet. Je crois qu'aujourd'hui, il y a encore trop de rigidité dans nos formes d'organisation.

Alain Gares, Directeur général SEM Constellation

Je suis entièrement d'accord avec ce que tu viens de dire mais il ne faut pas oublier une chose dont on n'a pas dit un mot jusqu'à maintenant, c'est que cette évolution est en train de se faire sous la contrainte et non pas de la façon que tu évoques, à savoir que demain, c'est le privé qui va faire des opérations d'aménagement. Ce n'est pas demain en fait, c'est aujourd'hui. Et là pour le coup, on importe des pratiques. On n'est pas en train d'exporter les maîtrises d'ouvrage publiques par les SEM ou les établissements publics, on est en train d'importer si j'ose dire, parce que c'est ce qui se passe un peu partout. Dans les pays où il y a un développement important actuellement, on est en train d'importer cette pratique-là. Il ne faut donc pas se voiler la face, il faut savoir que demain, les grands projets d'aménagement, ça va être Bouygues, etc.

Alors, on essaie de défendre la place des aménageurs publics comme porteurs d'une volonté collective, comme meilleur traducteur de la volonté des élus. Je pense que l'on y arrivera mais il faut quand même voir que l'évolution globalement, elle est dans le sens d'une libéralisation absolue.

Yannis Tsiomis, architecte, professeur, ENSA Paris la Villette, chercheur Laboratoire ACS

Je pense effectivement que cette question est au cœur de ... et tout le monde, indirectement, la pense. Et quand je dis « économie » pour la Chine, je pense que le transfert des modèles de cette manière-là, c'est parce que effectivement (???) une sorte de prise de pouvoir à travers la symbolique de l'architecture de l'espace, etc. Mais c'est purement économique.

Je propose que nous en restions là pour cette table ronde. Je vous remercie beaucoup pour cette discussion. Nous n'avons pas tout dit. De tout façon, nous ne dirons jamais tout. En tout cas, avant de passer la parole à Michèle Tilmont pour la clôture de ce colloque, je voudrais surtout

remercier les chercheurs qui ont travaillé pendant cinq ans sur cette recherche qui est très intéressante. Et il faudrait peut-être tenir compte de la remarque d'Ariella quant à une recherche sur les recherches, pour une efficacité et une diffusion à travers des textes plus simplifiés peut-être et qui pourraient être utiles aux maîtres d'ouvrage, aux politiques, etc.

Enfin, je voudrais remercier Danièle Valabrègue pour sa constance, pour sa fermeté gentille, mais aussi pour son amitié pour nous tous parce que sans cela, je pense que les recherches, quand elles aboutissent, aboutissent mal.

Je cède la parole à Michèle Tilmont.

Michèle Tilmont, Secrétaire permanente du PUCA

Je veux juste vous dire un mot, avant que l'on ne se quitte, en clôture de cette journée.

Tout d'abord, je voudrais regretter, comme vous tous, l'absence de Marcel Roncayolo à qui nous souhaitons tous un prompt rétablissement. Ceci d'autant qu'il travaille sur un projet assez fantastique. En effet, il a accepté de consacrer la majorité de son temps aujourd'hui - c'est un homme âgé - à délivrer un message sur tout ce qu'il a connu, tout ce qu'il a appris, tout ce qui a été sa vie d'universitaire, à travers la publication d'un abécédaire qui va reprendre, lettre par lettre, des thématiques sur la ville, sur la géographie. Il en était à la lettre « L », sur « les limites », et il m'a avoué la dernière fois que je l'ai rencontré qu'il était en train de recommencer pour la 3^{ème} fois l'écriture du chapitre « Limites » à la lettre « L ». Nous lui souhaitons un prompt rétablissement parce qu'il faut absolument qu'il arrive à la lettre « W, X, Y, Z ». Du reste, il m'a avoué également que celles-ci, il les laisserait de côté parce qu'il n'y avait pas de thèmes bien porteurs dans ces lettres-là.

Il faut souhaiter également un prompt rétablissement à Pierre Albertini, car c'est vrai que le Président de notre Conseil d'orientation, en tant qu'élu, a un message très fort. Message qu'il a déjà fait passer à maintes reprises sur la nécessité, pour la recherche urbaine, de s'adresser et d'être utile aux décideurs urbains. C'est vrai que c'est une injonction sur laquelle nous sommes très sensibles.

Nous avons fait, je crois, beaucoup de progrès et des progrès absolument nécessaires puisque nous sommes en pleine phase de valorisation des travaux du PUCA. Je dois vous avouer que j'ai une chance fantastique car cela fait trois ans que je suis au PUCA, et j'arrive au moment où se termine un grand nombre de programmes. C'est cinq ans pour le PUCA et pour les chercheurs, c'est, au démarrage, dix-huit mois, et je dois vous avouer que je signe des délais de prolongations pour que les recherches s'achèvent enfin.

Donc il est vrai que c'est long. Et du reste, l'expérimentation sur les réalisations expérimentales, c'est tout aussi long. Presque plus long parce qu'il y a des maîtres d'ouvrage avec du temps qui passe, du temps passé à pas grand-chose. En tout cas, la recherche papier est parfois plus rapide que l'expérimentation en vraie grandeur.

Pierre Albertini nous a incités, justement, à organiser des rencontres avec les villes. Nous avons maintenant un ministère de la ville et du logement mais il est vrai que l'urbanisme est décentralisé depuis 83, et que les décideurs, c'est comme les villes, il faut que la recherche urbaine puisse s'adresser à eux. Ceci est une vraie question.

Depuis, nous sommes le PUCA forain - c'est ainsi que l'a appelé Pierre Albertini - qui fait que nous dressons notre chapiteau dans différents sites de villages et de villes pour porter la bonne parole et essayer de sensibiliser, à ces thématiques un peu compliquées, la mixité sociale, la gouvernance, etc.

Nous essayons d'engager un dialogue avec les élus qui, eux, ont bien sûr une réalité du terrain qui fait qu'ils ont des questions à adresser à la recherche, sachant que parfois, les chercheurs sont un peu déconcertés par ces demandes très directes. Je crois donc que ce dialogue croisé est très important.

A ce propos, notre prochain « cirque » du PUCA se dressera sur la place du village de Rennes et dont le thème sera « Densifier les périphéries ». Thème très important dans la mesure où il traite de la question de l'étalement urbain, du développement durable... Bref, toutes ces thématiques qui reviennent. C'est un thème tout à fait européen puisque cette question de l'étalement urbain se rencontre et s'accroît également dans l'ensemble des pays qui nous environnent au-delà de notre hexagone.

Pour conclure, je peux dire que la recherche urbaine, c'est vrai, c'est une interrogation constante. D'abord, je dois dire, à mon sens, que ce n'est pas tout à fait dans ce sens-là que je l'entends après cette table ronde où la recherche urbaine était la recherche sur le projet urbain. C'était essentiellement la recherche pour les urbanistes ou pour les architectes. Bien sûr, avec des témoignages de sociologues ou de philosophes, mais c'était quand même sur le projet urbain. Et c'est normal puisque c'est ce qui nous réunissait pour ces 2 jours.

La recherche urbaine, c'est encore plus compliquée que cela parce que quand on dit recherche urbaine, on dit recherche sur l'urbain. Et l'urbain, c'est aussi les transports, les mobilités, c'est toute sorte de thématiques qui sont extrêmement larges. Si bien que le PUCA a fort à faire parce que nous nous intéressons à des sujets très différents les uns des autres. Par exemple, nous avons beaucoup travaillé sur les « sans domicile fixe ». Nous avons beaucoup travaillé également sur les questions d'accès au logement. Mais nous avons aussi travaillé sur les questions de densité et Danièle Valabrègue, quant à elle, a, depuis la création du PUCA, voire même avant, beaucoup travaillé sur ce thème des projets urbains et architecturaux, à l'échelle française et à l'échelle européenne.

Par conséquent, notre diversité de domaines, notre champ d'actions fait que nous avons une sorte de recherche qui pourrait être intégrée. Parce que c'est bien cela la question. Mais en fait, elle ne l'est pas. Elle n'est absolument pas intégrée, et je dois dire qu'arrivée au PUCA, je me suis bien aperçue que ceux qui s'occupaient des SDF ne parlaient pas du tout à ceux qui s'occupaient des espaces publics et des mises en lumière des projets urbains dans les villes.

Les politiques publiques peuvent être intégrées probablement. C'est-à-dire qu'un maire est un échelon de décision où il doit - avec bien sûr des conseils, avec de l'expertise, avec tout un Staff politique autour de lui - arriver, sur un terrain donné, à intégrer un certain nombre de questions pour avoir une politique qui soit la moins sectorielle possible. Quoique encore !

Mais en termes de recherche, c'est extrêmement difficile. D'ailleurs, le constat que je fais tous les matins et qui est un constat un peu douloureux, c'est que la richesse de la recherche, elle est dans l'analyse et elle est donc dans le sectoriel, dans la segmentation. C'est pour cela que nous avons beaucoup de difficulté à diffuser les travaux de recherche. En effet, quand on en fait des synthèses, elles sont toujours appauvrissantes. Quand on synthétise des travaux de recherches, on passe au plus court et souvent, ce plus court n'est pas le meilleur. C'est dans l'épaisseur des papiers - et Dieu sait s'ils sont parfois épais - que se trouve toute la richesse de la recherche urbaine.

Alors, il faut des lunettes, il faut du temps, il faut beaucoup de choses. Pour ce qui me concerne, j'ai une grande pile de documents à lire, que je ne lirai jamais mais j'attends d'être à la retraite. Cela dit, j'espère avoir le temps de revenir sur toutes ces questions.

Pour être plus positive, je voudrais terminer sur deux points.

Même dans cette épaisseur de la recherche et dans sa segmentation, nous arrivons quand même à avoir des croisements de points de vue différents. Je crois que c'est un progrès. Nous avons eu une recherche urbaine très fondamentalement marquée par des travaux de sociologie urbaine très forts, avec des grands noms, du reste, de la sociologie urbaine en France. Je pense à Henri **Lefèvre** mais il n'y avait pas que lui. Je crois que ceci est un déterminant français très fort. Mais au jour d'aujourd'hui, nous arrivons quand même à faire travailler ensemble des équipes qui réunissent des points de vue disciplinaires beaucoup plus ouverts et beaucoup plus larges. Tel est ce premier point de progrès.

Le deuxième point de progrès, c'est probablement que nous travaillons maintenant à l'échelle européenne et que nous connaissons des PUCA en Angleterre, au Danemark, en Finlande. Bref, nous connaissons des PUCA un peu partout, des petits ou des gros PUCA du reste. Ce sont souvent des agences publiques très techniques, qui travaillent très fortement sur les questions environnementales pour beaucoup. Cette fertilisation croisée avec eux est très riche. L'effort de recherche menée par l'Union européenne, dans les 15 pays d'abord et maintenant dans les 25 pays émergents, est un effort extrêmement lourd et extrêmement important.

Je voulais dire cela en conclusion parce que cela me paraît quand même un point fondamental pour le futur. Il est évident que s'ouvre cette année le 7^{ème} PCRD, qui va être sur une durée de temps plus longue que les précédents programmes européens, avec des financements beaucoup plus importants que par le passé parce que la recherche est un objectif très fort pour l'Europe. Je crois que cela va nous amener à travailler avec des chercheurs sur des projets urbains, sur des projets architecturaux à cette échelle-là qui nous enrichiront tous par leurs résultats et par leurs complémentarités ou les analyses comparatives que nous pourrions pour cela.

J'espère que ces débats vous ont intéressés. Danièle Valabrègue, Philippe Cromback et moi-même, nous sommes toujours au PUCA demain. Nous restons donc en contact.

Je joins également mes remerciements à ceux de Yannis Tsiomis pour tous nos chercheurs et tous nos intervenants praticiens, professionnels qui ont justement témoigné devant nous de l'intérêt qu'ils pouvaient porter à la recherche urbaine.

Merci à tous. Je vous souhaite une très bonne soirée.



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère
de l'écologie,
du Développement
et de l'aménagement
durables

ministère
du logement
et de la ville

Direction générale
de l'urbanisme
de l'habitat et
de la construction

Le plan | urbanisme | construction | architecture | PUCA depuis sa création en 1998, développe à la fois des programmes de recherche incitative, des actions d'expérimentation et apporte son soutien à l'innovation et à la valorisation scientifique et technique dans les domaines de l'aménagement des territoires, de l'habitat, de la construction et de la conception architecturale et urbaine.

Organisé selon quatre grands départements de capitalisation des connaissances : **Sociétés urbaines et habitat** traite des politiques urbaines dans leurs fondements socio-économiques ; **Territoires et aménagement** s'intéresse aux enjeux du développement urbain durable et de la planification ; **Villes et architecture** répond aux enjeux de qualité des réalisations architecturales et urbaines ; **Technologies et construction** couvre les champs de l'innovation dans le domaine du bâtiment ; le PUCA développe une recherche incitative sur le **Futur des villes à l'impératif du développement durable**.

Ce plan 2007-2012 se décline, selon huit programmes finalisés dont les objectifs de recherche répondent aux défis urbains de demain. Ces programmes sont accompagnés par des ateliers thématiques de bilan des connaissances et des savoir-faire, ainsi que par des programmes transversaux à l'échelle des territoires et des villes et à l'échelle européenne avec la participation du PUCA à des réseaux européens de recherche.

Le PUCA, par ailleurs, assure le secrétariat permanent du programme de recherche sur l'énergie dans le bâtiment.

plan urbanisme construction architecture

► Le gouvernement des villes et la fabrique du bien commun

Planification sociale de l'urbain et services publics
Citoyenneté et décision urbaine
Intercommunalité et métropolisation

► Le renouveau urbain

Rénovation urbaine et mixité sociale
Renouvellement et recomposition des quartiers
Créativité et attractivité des villes

► L'avenir des périphéries urbaines

Territoires urbains et sûreté
Architecture de la grande échelle
Habitat pluriel : densité, urbanité, intimité
Systèmes périurbains et coûts d'urbanisation
Dynamiques et pratiques résidentielles

► Comportements résidentiels et défis démographiques

Vieillesse de la population et choix résidentiels
Habitat et services aux personnes âgées
Évolutions démographiques et inégalités territoriales

► Accès au logement

Trajectoires résidentielles
Recompositions institutionnelles de l'offre de logement
Modes et formes de l'hébergement
Économie foncière et immobilière

► L'innovation dans l'architecture et la construction

Le futur de l'habitat
Logements optimisés : coûts, qualité, fiabilité, délai
Concept qualité, habitat, énergie
Observatoire des bâtiments durables
Palmarès de l'innovation
Évaluation énergétique du patrimoine existant (PREBAT)
Bâtiments démonstrateurs (PREBAT)

► Territoires et acteurs économiques

Espaces urbains et dynamiques économiques
Lieux, flux, réseaux dans la ville des services
Développement économique local et mondialisation
Économie de l'aménagement
Attractivité des territoires

► Vers des villes viables et acceptables

Politiques territoriales et développement durable
Risques technologiques : enjeux économiques et territoriaux
Villa urbaine durable
Quartiers durables
Aménagement et démarches HQE
Collectivités locales et politiques énergétiques (PREBAT)
Collectivités locales et défi climatique (PREBAT)

PUCA - plan urbanisme construction architecture

Grande Arche de la Défense - Paroi Sud
92055 La Défense cedex
tél. 01 40 81 24 30 - fax 01 40 81 63 78
www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca