

HABITER REIMS

Habiter Reims
#NewGame

2020



Qui est **SANDBOX** ?

Sandbox est une agence d'architecture et d'urbanisme basée à Reims et Bezannes dans le Grand Est.

Dans le langage informatique, plus précisément celui du jeu vidéo, le terme Sandbox (« bac à sable » en français) représente la notion de liberté. Une infrastructure SandBox n'a pas d'objectif prédéterminé et permet d'offrir un panel d'outils à son utilisateur afin de définir ses propres objectifs. Le principe de notre agence est le même : partir de la compréhension des **usages des habitants** afin de concevoir des projets et un paysage plus **inclusif** permettant une meilleure appropriation des lieux.

SandBox se veut donc être une agence d'architecture et d'urbanisme qui travaille sur des questions sociales et urbaines. La démarche de l'agence est de s'appuyer sur de nouvelles technologies comme l'utilisation de la **big data**, des réseaux sociaux et des nouvelles méthodes de conceptions (BIM, CIM) croisées avec la méthode de l'**enquête urbaine** afin de concevoir des projets proches des habitants et de leurs usages.

L'agence s'engage également sur les **enjeux écologiques** afin de proposer des solutions responsables face à la raréfaction des ressources. En deux mots l'agence SandBox se veut citoyenne et inclusive : **engagée** auprès des gens et de son environnement.



THOMAS GANDRA

ARCHITECTE - URBANISTE

Thomas intègre en 2011 l'ENSAVT de Marne-la-Vallée pour sa spécificité pédagogique fondée sur la transformation des villes et des territoires. Passionné par les problématiques urbaines, sociales et environnementales liées à sa discipline, il décide de suivre l'enseignement du master Métropoles dirigé par David Mangin.

Durant sa formation, il aura l'occasion de travailler au sein de l'agence BKBS, atelier d'architecture et d'urbanisme s'intéressant à la notion de scénographie urbaine au côté de Quiterie Mahler et Bertrand Renaudin. Il prendra notamment en charge l'avant-projet du réaménagement et la reconversion des friches sidérurgiques des « Portes de l'Orne » à Rombas, d'une superficie de 550 hectares. Il prendra également part au concours pour l'aménagement des espaces publics du quartier des Groues, à Nanterre.

Après l'obtention de son diplôme en juillet 2018, il se lance en tant qu'indépendant dans la région d'Ile-de-France. Il multipliera les chantiers pour particuliers et collaborera avec plusieurs architectes partout en France. Curieux d'aborder sa discipline à une échelle plus humaine, il décide en avril 2019 d'immigrer au Canada, où il travaille en tant qu'architecte au côté du designer Enock Robin à Montréal.



NIDHAL TAGHOUTI

ARCHITECTE - URBANISTE

Après avoir fait des études de droit, Nidhal Taghouti a exercé pendant deux ans chez un bailleur social en tant que chargé de mission. Travaillant sur un projet connexe de la réhabilitation du quartier de Bernon à Epernay. Le projet s'articulant autour de la sensibilisation des habitants aux économies d'énergies il sera sensibiliser au projet urbain et reprendra ses études au sein de l'Ecole d'Architecture de la Ville et des Territoires de Marne-la-Vallée afin de devenir architecte.

C'est pendant ses études qu'il intègre le master métropoles dirigé par David Mangin et qu'il tombe amoureux de la discipline urbaine. Il collaborera par la suite avec David Mangin sur le montage d'un cours interdisciplinaire sur le comparatisme urbain avec l'Ecole d'architecture de Marne-la-Vallée, l'Institut Français d'Urbanisme, l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée et l'Ecole Nationale des Ponts-et-Chaussées.

S'intéressant à des thématiques liées à la mobilité il collaborera avec AREP où il travaillera sur des projets gares en Ile-de-France. Enfin, il intégrera le groupe ADP où il travaillera sur les plans directeurs de deux aéroports internationaux : Kerbala en Iraq et le nouvel aéroport de Mexico City.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	04
PARTIE 1 : Rems, ville palimpseste !	07
PARTIE 2 : Prospective	21
CONCLUSION	32
REMERCIEMENTS	34
BIBLIOGRAPHIE	35

INTRODUCTION

À l'image de nombreuses agences d'architectures durant le confinement, nous nous sommes posé la question du devenir de nos villes. Jeune agence installée à Reims depuis septembre 2019, nous avons pris l'initiative d'étudier les espaces de notre nouveau lieu de vie et de travail, le centre-ville de Reims.

Comme l'histoire nous l'a enseigné, les crises sanitaires sont propices aux changements de paradigme de nos villes. La tuberculose a posé les bases de la charte d'Athènes. Haussman a créé ses grandes percées dans notre capitale après les ravages des trop nombreuses épidémies de l'époque pendant qu'Alphand et ses parcs faisaient respirer Paris. Ces périodes ont permis des prises de conscience générales. La ville est à la fois riche et dangereuse. Sa densité crée une ambiguïté entre les avantages de l'hypersociabilité et le danger que représente celle-ci lors des crises épidémiologiques.

La crise du COVID-19 et le confinement ont déclenché une remise en question des espaces publics de nos villes. Nous nous sommes tous rendu compte, lors de nos balades quotidiennes limitées à 1km, que l'espace donné à l'automobile était trop important. Légion d'études sont sorties sur ce sujet pendant cette période. Certaines d'entre elles prenaient la distanciation sociale comme nouvelle norme en militant pour un temps indéterminé de l'espace barrière. Nous n'avons pas souhaité sortir cette étude immédiatement. Nous nous sommes attachés à l'enrichir en observant les réactions des différents acteurs de la ville et notamment de ses habitants lors du déconfinement. Nous nous sommes aperçus qu'ils ne souhaitaient qu'une chose : sortir, respirer, prendre l'air ! Cependant, nos espaces étaient bondés, et le comportement des usagers, pourtant naturel, a été vivement critiqué. Nous en avons

émis un constat : beaucoup trop d'espaces publics sont inadaptés aux piétons, asphyxiés par la voiture, voire même inexploités. Pour cause : la discontinuité de l'espace public.

La crise sanitaire actuelle a posé un conflit : comment faire en sorte de garder nos espaces publics - sources de partage et d'interactions sociales - tout en respectant les mesures barrières?

Nous allons essayer de répondre à cette question en dressant tout d'abord une analyse du centre-ville de Reims. Ensuite, nous réfléchirons à des manières de pratiquer l'espace public en tant que piétons.

Aujourd'hui les rues des centres-villes sont conçues comme des axes de passages et non plus comme des lieux de vies. D'ailleurs, posez-vous la question de manière personnelle : «pour moi, qu'est-ce qu'une rue? »

Dans le paysage urbain contemporain, la rue a tendance à devenir un «non-lieu» (cf. Marc Augier), que l'on traverse, mais que l'on n'habite pas. Afin de passer du paradigme de la mobilité au paradigme de l'accessibilité (cf. les politiques d'aménagements cyclables au Pays Bas) nos villes devront penser, sans timidité et de manière assumée à des alternatives de mobilité durable, à une politique de programmation urbaine souple et à des actions publiques engagées et volontaires.



Des aménagements piétons temporaires de l'après-confinement sont en test chaque week-end à Reims. Certaines rues sont ainsi réservées aux piétons ce qui n'empêche pas les voitures d'emprunter ces axes.





Des rues de caractères et typiques de la ville, difficiles d'accès pour les piétons.



Certains secteurs remarquables de Reims n'ont pas évolué depuis plus de 30 ans. Les trottoirs de la rue Saint-Pierre-les-dames sont d'une largeur inférieure à 0,60 mètres.

PARTIE 1

Reims, ville palimpseste

De la ville des sacres à la ville laboratoire d'après-guerre, la ville de Reims s'est façonnée au rythme des grands événements des siècles passés. Véritable palimpseste de l'histoire française, elle doit aujourd'hui composer avec un patrimoine riche, mais parfois contraignant.

Depuis l'époque romaine, Reims s'est développé autour d'un important mur d'enceinte, bordé au sud par la Vesle. Le moyen-âge et l'époque moderne a conservé ce plan qui a été renforcé par l'arrivée du chemin de fer à l'ouest de ville, cintrant le centre dans une enclave réduite. Les faubourgs, développés dès le début du XIXème, ont été adaptés rapidement aux nouveaux usages, tels que les grandes charrettes et le début de l'automobile.

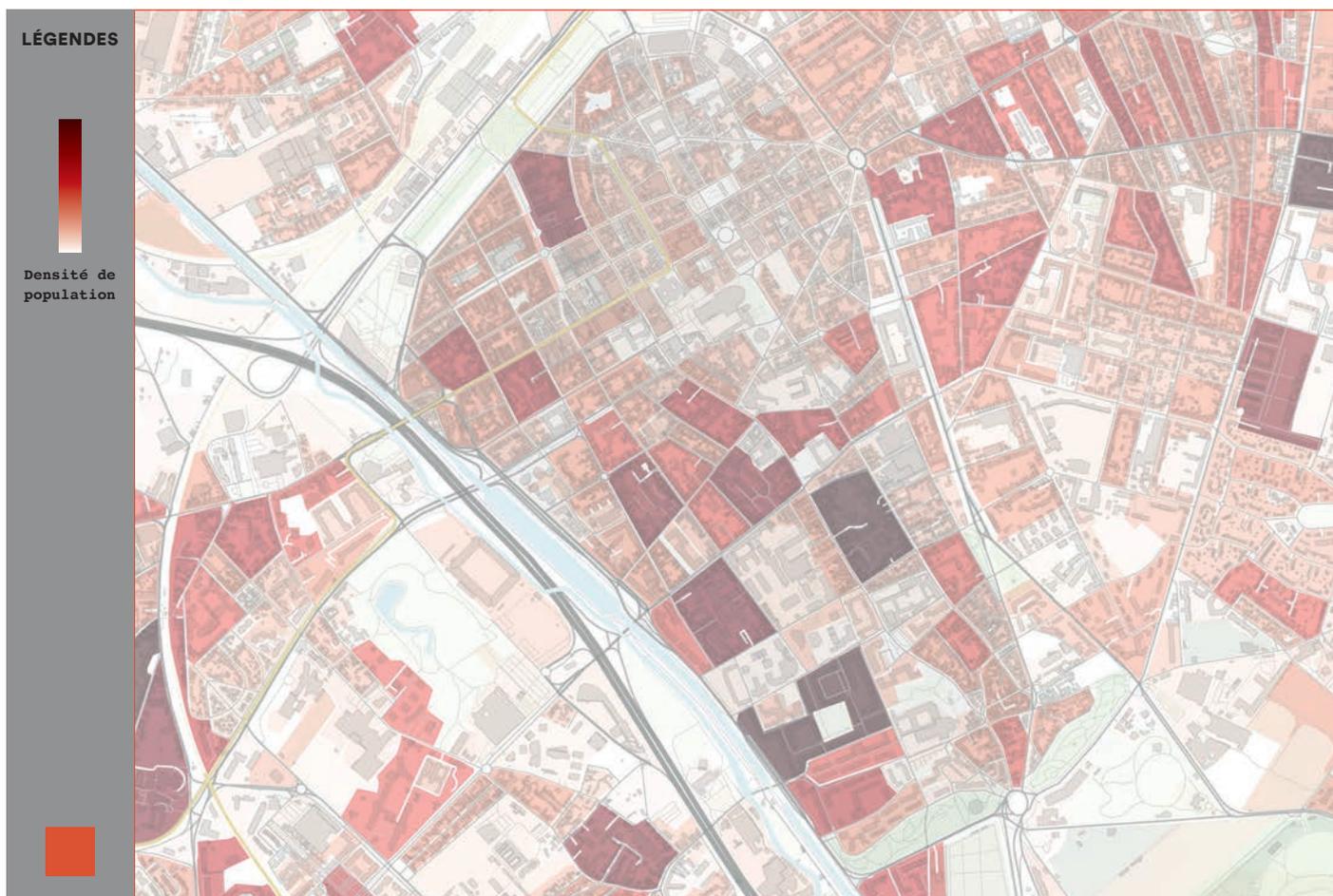
La ville s'est étendue de deux manières : un quadrillage très dense au centre, et détendue en périphérie des anciens remparts. La Première Guerre mondiale permettra au lendemain des bombardements, l'adaptation du plan Ford, qui élargira une partie des axes principaux en cassants les rues étroites héritées du moyen-âge.

Peu étalé et assez dense, la ville de Reims dispose d'atout permettant une adaptativité aux nouveaux usages.

En effet, la compacité du centre-ville révèle plusieurs avantages comme la promiscuité entre les usagers et les divers services, réduisant les parcours et favorisant les modes doux. La faible topologie de la ville va également dans ce sens. Au sortir d'une crise sanitaire, ces atouts se révèlent être fondamentaux pour l'appréhension d'une nouvelle pratique urbaine, plus responsable et axée sur la notion de parcours.

L'enquête de terrain va permettre de connaître les usages et les règles adoptées par les habitants. Nous remarquerons que les usages informels sont devenus quotidiens, bouleversant ainsi certaines règles tacites d'occupation de l'espace public.





UN CENTRE VILLE COMPACTE

La ville de Reims s'est développée autour du mur d'enceinte de sa vieille ville. On retrouve une densité assez forte dans le centre, aussi bien en termes de population que d'attractivité. La majorité des services et des commerces sont concentrés autour de points névralgiques comme la rue de Vesles, la place d'Erlon ou encore la place du Forum.

Cette densité n'est pas tenue et cela est dû à l'histoire de la ville, ainsi qu'au passage de plusieurs axes comme la ligne SNCF, le canal et l'autoroute A4 qui viennent interrompre la continuité du tissu urbain. La municipalité s'est posé de bonnes questions lors du travail effectué avec l'urbaniste Philippe Panerai. Cette réflexion a abouti à la réalisation quelques années plus tard du projet des promenades,

même si certains points n'ont pas été poussés. Effectivement, nous nous apercevons que la gestion des flux piétons et cyclables est souvent interrompue, et qu'il n'y a pas eu de réflexions sur les parcours.

Nous avons souhaité montrer dans ces cartographies à quel point le cheminement piéton était discontinu et chaotique. Celui-ci se concentre autour de la cathédrale et de la rue de Vesles. Mal relié aux différents points attractifs de la ville celui-ci dessert un cheminement logique dans le centre.

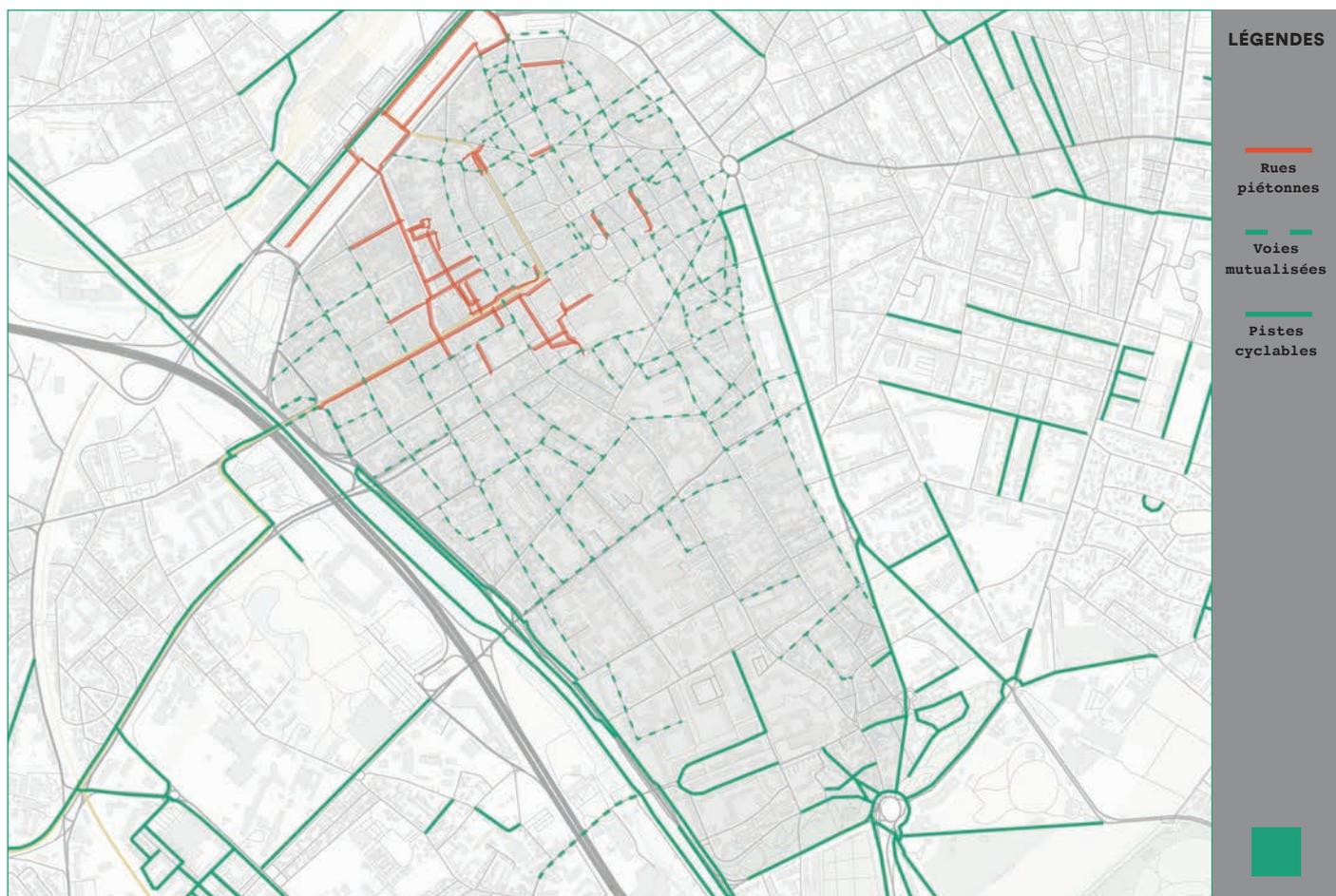
Par ailleurs, même constat pour les voies cyclables qui sont discontinues et qui ne s'inscrivent pas dans un projet global.

La discontinuité des parcours urbains, aussi bien piétons que cyclistes, dénote avec des aménagements leviers comme les promenades de la gare ou la piétonnisation de la rue de Vesles.



MARINE
GESTIONNAIRE D'ASSURANCE
28 ANS

« Je me sens plus en sécurité en voiture qu'à vélo, j'ai peur de me faire renverser. »



LÉGENDES

Nébuleuses de datas
(twitter, instagram, snapchat)

Constellations

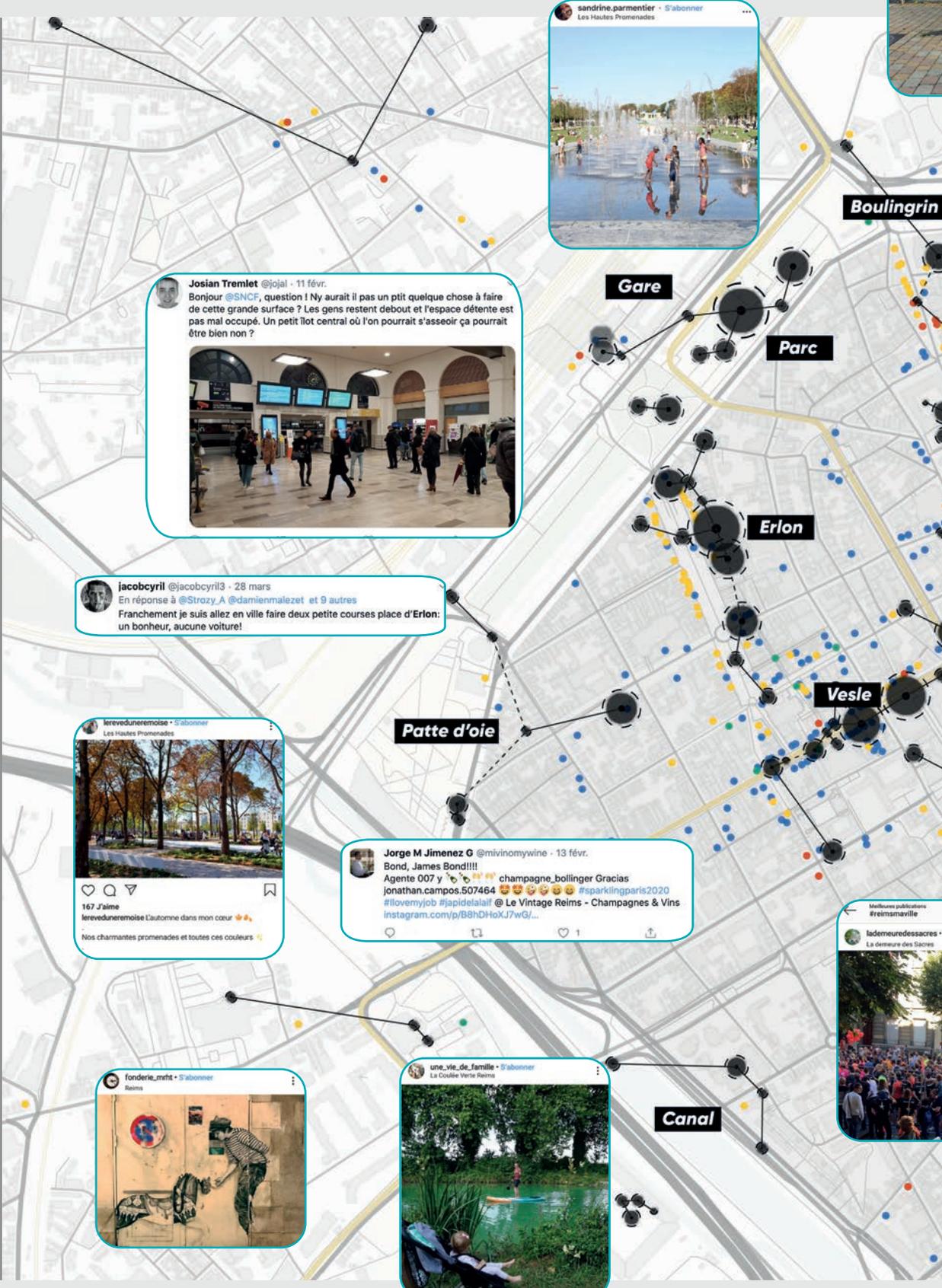
Pistes cyclables

Commerces alimentaires

Cafés / restaurants

Culture

Services



Josian Tremlet @jojal - 11 févr.
 Bonjour @SNCF, question ! Ny aurait il pas un plit quelque chose à faire de cette grande surface ? Les gens restent debout et l'espace détente est pas mal occupé. Un petit îlot central où l'on pourrait s'asseoir ça pourrait être bien non ?

jacobcyril @jacobcyril3 - 28 mars
 En réponse à @Strozy_A @damienmalezet et 9 autres
 Franchement je suis allez en ville faire deux petite courses place d'Erlon: un bonheur, aucune voiture!

lereveduneremoise · S'abonner
 Les Hautes Promenades
 167 J'aime
 lereveduneremoise L'automne dans mon cœur 🍂
 Nos charmantes promenades et toutes ces couleurs 🍁

Jorge M Jimenez G @mivinywine - 13 févr.
 Bond, James Bond!!!!
 Agente 007 y 🍷 champagne_bollinger Gracias
 jonathan.campos.507464 🍷🍷🍷 #sparklingparis2020
 #lovemyjob #japidelalail @ Le Vintage Reims - Champagnes & Vins
 instagram.com/p/B8hDHoXJ7wG/...

fonderie_mft · S'abonner
 Reims
 (Image of a gallery wall)

une_vie_de_famille · S'abonner
 La Coulée Verte Reims
 (Image of a canal scene)

Meilleure publication #reimsnaville
lademeuredessacres · La demeure des Sacres
 (Image of a crowd)

La multiplication des réseaux sociaux est aujourd'hui à prendre en compte, au-delà de son simple caractère physique. Celui-ci est alors transformé en vitrine pour les futurs visiteurs de la ville. L'enjeu futur s...



Joly Olivier @olivemure2 - 22 janv.
 En réponse à @FabSintes et @franceinter
 J'habite à Reims. La ville se targue d'avoir augmenté le nombre de kilomètres de pistes cyclables : problème, c'est avant tout en rendant possible la circulation en sens interdit dans les zones 30, ce qui est dangereux....



Le Despote du Stade @JimmySDR - 20 janv.
 En réponse à @AuboisLachampa @reimsvdt et @footje
 Reims les gens se plaignent du stationnement mais y vont quand même. Ils ont juste la flemme de marcher. Les transports en commun sont pas si chiants quand on y met de la bonne volonté

DATA CITY



Le centre-ville de Reims fonctionne comme une constellation où des lieux, des sous-lieux, et même des hyperlieux (cf Michel Lussault) s'entremêlent. Ici, en plus de regarder où était l'attractivité commerciale, nous avons mappé les tweets, snaps, et instas envoyés depuis les smartphones des occupants. Nous en avons dégagé des constellations, sur lesquels nous nous sommes reposés (croisé à une enquête urbaine) afin de réfléchir à un projet.

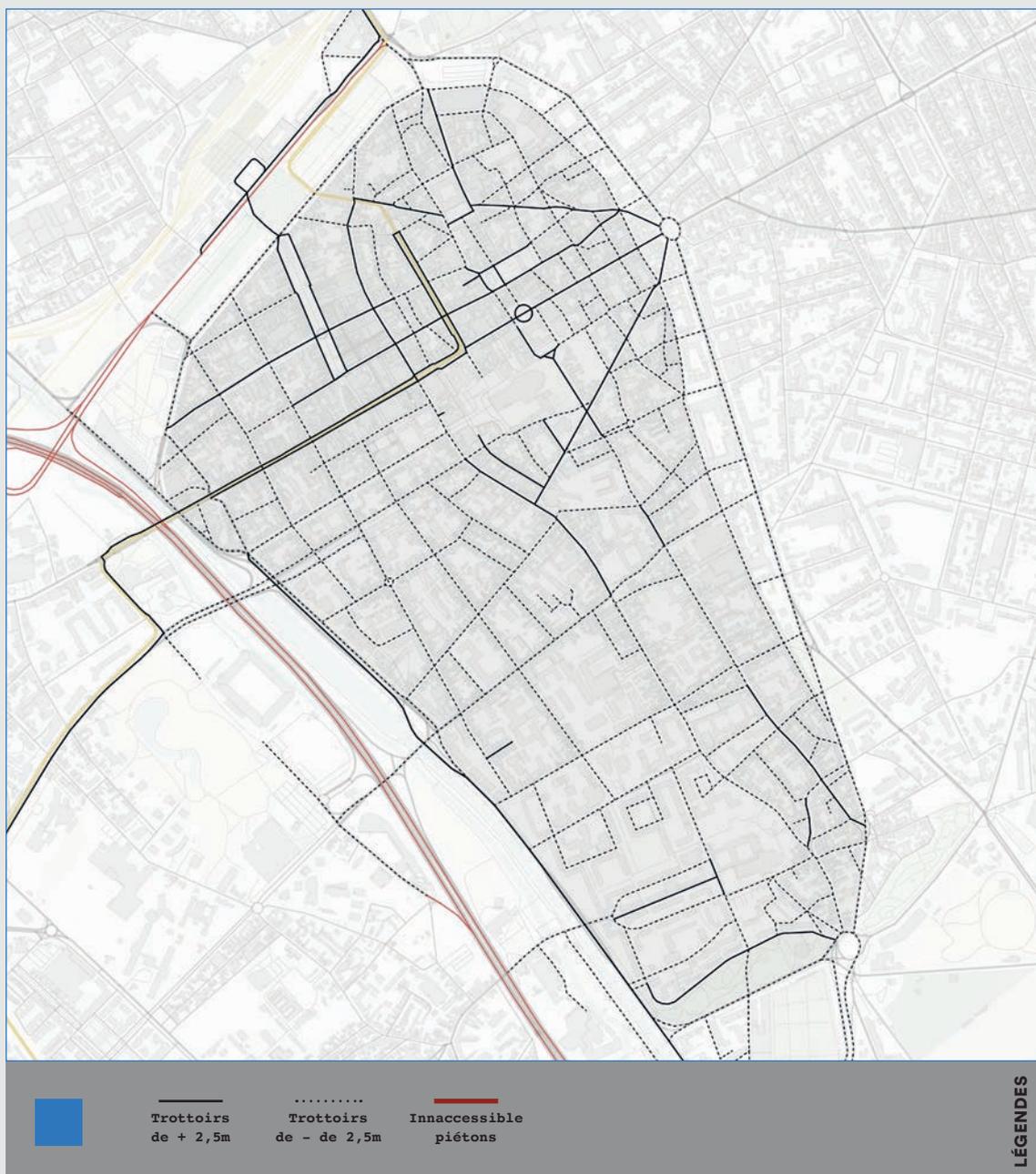
Nous pouvons tirer de ce travail plusieurs choses : nous visualisons clairement des zones attractives concentrées autour des « locomotives urbaines » de la ville (place d'Erlon, rue de Vesle, mairie, boulingrin...). En ajoutant le calque des données récoltées, certaines zones se dégagent, et révèlent une nouvelle continuité dans le paysage urbain.

Des constellations se découvrent ainsi et montrent une interconnexion et une synergie entre elles. Avec la création du complexe aqualudique de Marc Mimram, de nouveaux besoins de cheminement piéton vont devoir être créés afin d'assurer une cohérence dans les déplacements, et permettront de développer l'activité économique et touristique de la ville.

Compte dans la réflexion autour de la ville, car elle fournit une image du territoire formé en hyperlieux. Les endroits visités rayonnent ainsi globalement et permettra de maîtriser ces polarités, en maîtrisant l'urban-data.

VOITURE

La place de la voiture dans le centre-ville laisse peu de place au piéton : ci-dessous, en rouge, les trottoirs de moins de 2,50 m, soit la mesure idéale pour le croisement de deux personnes en temps de crise.



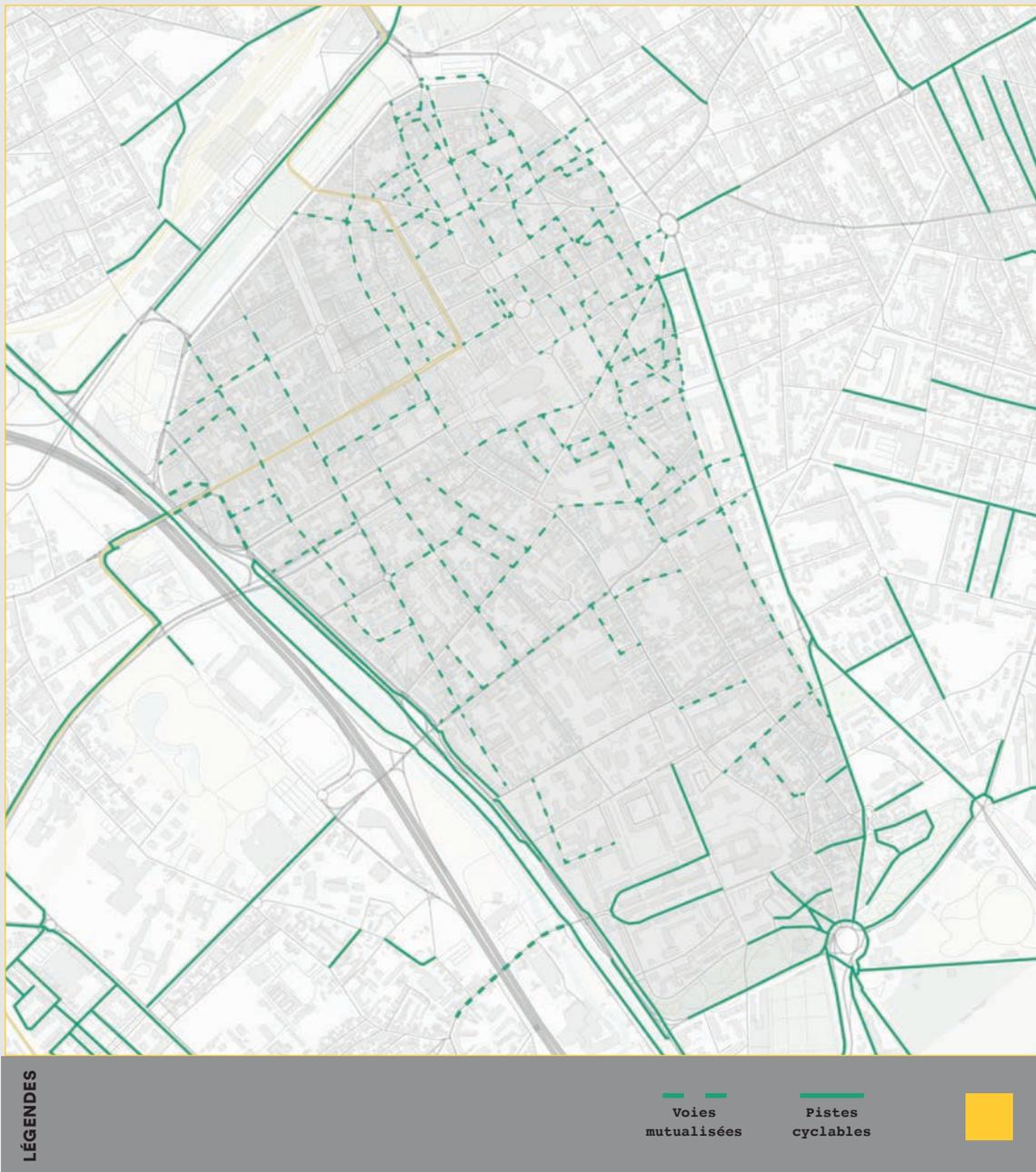
{FOCUS}

De prime abord, la ville de Reims réunit toutes les caractéristiques urbaines assez uniformes, une compacité du tissu et un étalement urbain pas trop élevé de la voiture qui est quasi-obligatoire quand on travaille dans ou autour

HT ?

VELO

Sur le papier, Reims offre un paysage cycliste plus que favorable. Plus des 3/4 des rues du centre-ville sont équipées de pistes cyclables. En vert, les pistes cyclables en pointillés les voies mutualisées.



nes avantageant la pratique du vélo sur son territoire : une topographie excessif. Cependant, encore beaucoup de trajets nécessitent l'utilisation de la ville.

STATIONNEMENT

Les places de stationnements représentent une part importante de l'espace public. En plus de réduire la place du piéton, elles nuisent à l'appréciation du paysage historique riche du centre-ville de Reims.



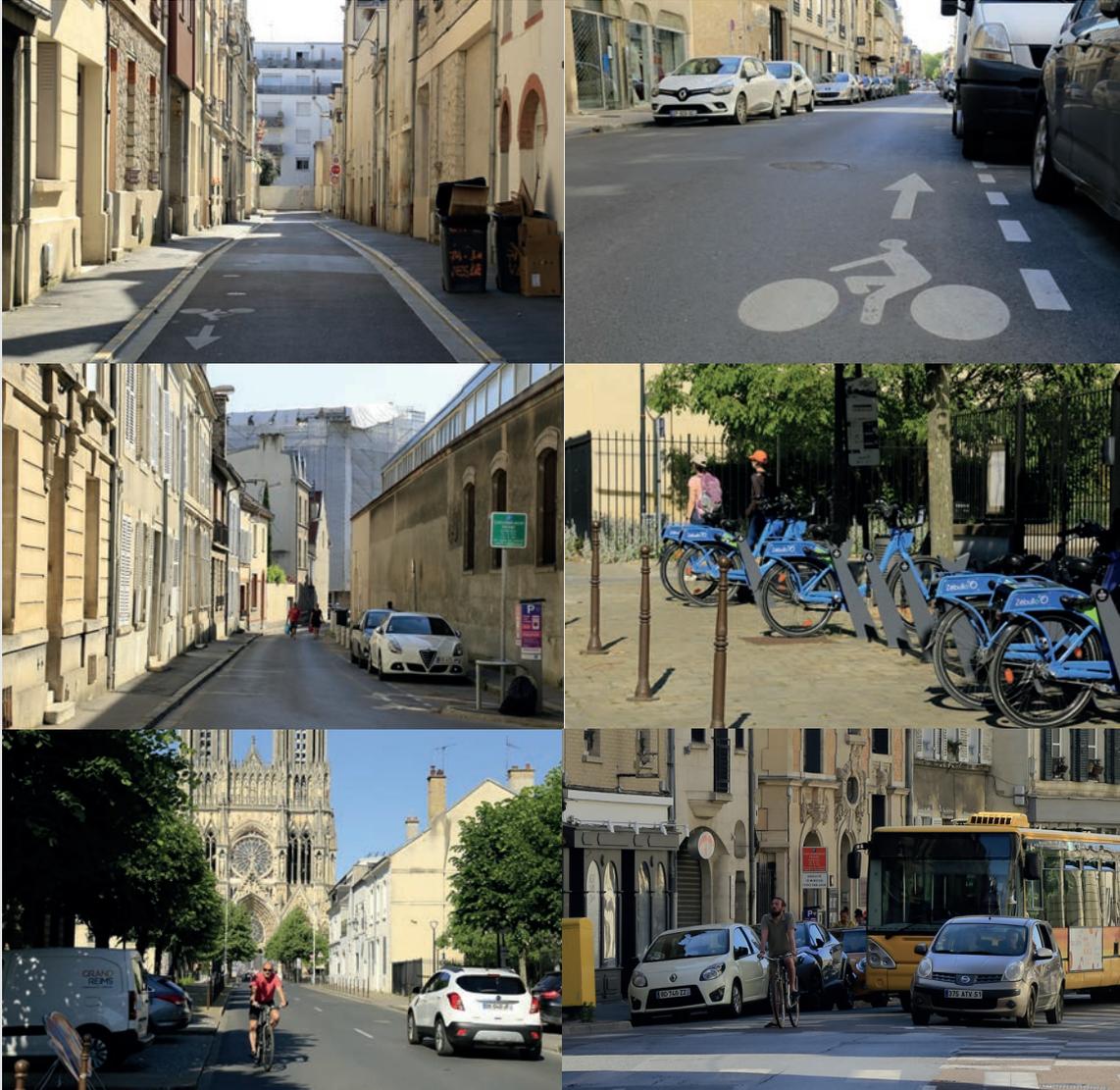
V.

{FOCUS}

La ville a eu la bonne idée de mettre en place des pistes cyclables après ponctuelle et discontinue, sans forcément donner d'importance à une réflexion globale, une bonne communication autour de l'utilité des pistes

PISTE CYCLABLE

Malgré une offre importante en piste cyclable, la pratique du vélo est polluée par un environnement urbain largement consacré à la voiture. Cette prééminence rend la circulation cycliste difficile et peu fluide.



S

le confinement. Cependant celles-ci ont été positionnées de manière réfléxion sur le parcours. D'où partent les cyclistes ? Où vont-ils ? Qui sont-ils ? Beaucoup de questions qui peuvent être solutionnées grâce à une planification et une sécurisation de ces dernières.

HISTORIQUE



ENJEUX LOCAUX



Avec la montée en puissance du tourisme, il serait logique de retravailler sur le cheminement piéton et cycliste. Le cheminement piéton permettrait de rendre certaines rues plus attractives et donc de favoriser un développement commercial et économique qui pourrait également attirer plus.

L'image touristique de la ville repose sur de grands atouts comme sa cathédrale ou son architecture significative d'après-guerre. Il faudrait améliorer les parcours vers ces entités, créer des « surprises » qui permettrait à la ville d'être poli-attractive. Aujourd'hui un touriste reste entre 1 et 2 jours dans la ville. Il serait intéressant de capter l'intérêt de celui-ci afin de passer d'un tourisme de passage, à un tourisme « lent », piéton et/ou cyclable, afin de capter plus longuement le visiteur.



Code : #12011

Code : #12010

Code : #12012



Code : #12010

Code : #12011

Code : #12012

PATRIMOINE VS VOITURE

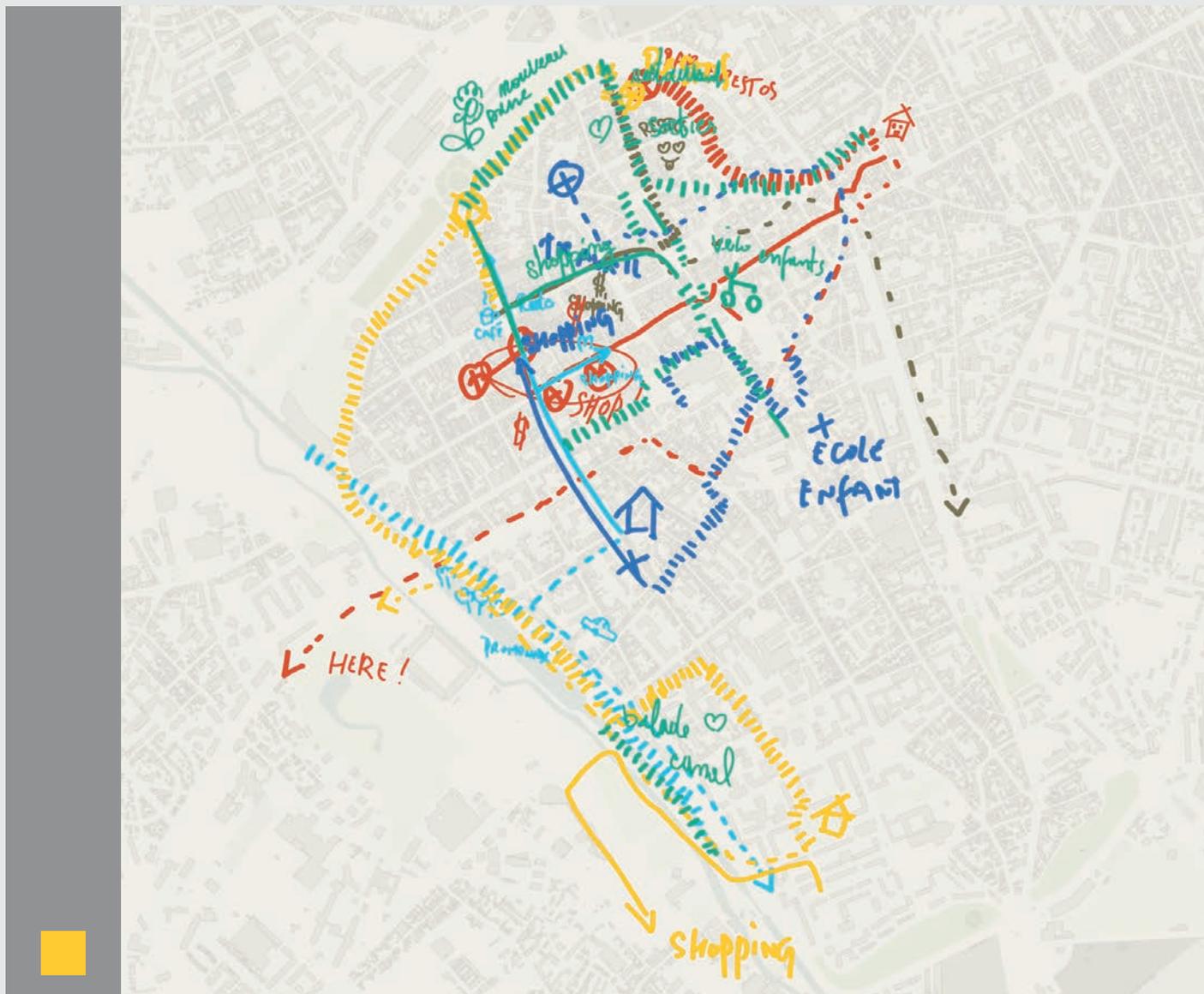
La ville mène actuellement une réflexion sur la préservation de son patrimoine architectural en créant un inventaire de ses façades historiques. Certains bâtiments possèdent une architecture art-déco unique en France. Cette démarche judicieuse est malheureusement entachée par l'omniprésence de la voiture dans le parcours visuel urbain. Nous avons répertorié sur cette carte (marques noires) les places de parking situées devant les façades remarquables de Reims.

Comme vu précédemment, le centre-ville se caractérise par une

compacité urbaine remarquable en comparaison à des villes de tailles similaires en France. Cette compacité donne peu de place aux espaces verts, mais est riche de ses façades et bâtis remarquables.

La rareté des espaces publics, moments d'aération dans la ville et de rencontre, et cette richesse patrimoniale, encourage à la conception de rues libérées du poids de la voiture et conçues comme de véritables lieux d'accessibilité (et non plus de mobilité) et d'interaction sociale.

La ville de Reims est riche d'une diversité de façades remarquables issues de la reconstruction, visuellement polluées par la voiture.



ENQUÊTE URBAINE

Notre démarche a été d'aller à la rencontre des reimois(es) afin de les questionner sur leurs manières de pratiquer la ville. L'objectif étant de cerner les habitudes et les parcours des habitants, ainsi que leur sensation sur leur ville.

Le choix du profil des personnes interrogées s'est effectué selon plusieurs critères : lieu de vie, lieu de travail, âge et situation familiale. Pendant ces entretiens, nous leur avons demandé de traduire en dessin leurs cheminements, que nous avons ensuite retranscrits sur cette carte.

Nous pouvons voir que certains lieux identifiés lors de notre analyse ressortent. Cependant, entre ces lieux d'intensité, il n'y a rien mis à part des lignes matérialisant le parcours. Ces lieux de passages sont à dynamiser afin qu'ils deviennent des lieux à habiter.

Certains secteurs sont difficilement praticables à pied et ne donnent pas envie de se poser, alors que le cheminement piéton pourrait inciter à la découverte, au tourisme et à la dynamisation de l'économie.



MARINE
GESTIONNAIRE D'ASSURANCE
28 ANS

« Je me sens plus en sécurité en voiture qu'à vélo, j'ai peur de me faire renverser. »



ANNE-MARIE
RETRAITÉE
75 ANS

« La question que je me pose est celle du parking. Comment va-t-on se garer quand le complexe aqualudique sera terminé ? »



FANNY
COMMERCIAL
35 ANS

« J'adore la taille de la ville, mais je trouve qu'il y a un manque d'animation et de vie de quartier. »

INTERVIEW



L'enquête auprès des habitants de la ville s'est faite sur la base d'un questionnaire augmenté d'une carte vierge du centre. Chacune des personnes interrogées devait placer son lieu de vie et de travail et tracer par la suite ses différents parcours. Elles devaient également préciser leur mode de déplacement selon leur activité. Ce procédé nous a permis de visualiser les différents parcours selon le mode de déplacement ainsi que les points en commun entre les différents parcours répertoriés, traduit comme des points d'intensité de la ville.

À l'issue de cette première partie, nous remarquons que Reims souffre d'un léger retard dans le passage du paradigme de la ville pour la voiture à la ville piétonne. Il existe une certaine confrontation entre les automobilistes, les cyclistes et les passants. Comment guider la population rémoise vers une pratique urbaine plus douce et responsable ? Dans la prochaine partie, nous démonterons certains aprioris, nous proposerons nos préconisations et enfin nous les traduirons à travers 4 projets fictifs.

PARTIE 2

Prospective



Réservé aux piétons, une portion de la rue des capucins possède un important dispositif de mobilier urbain dédié à la voiture et empêchant la fluidité du parcours piéton.

Et si on démontait les aprioris ?

La pratique cycliste fait souvent l'objet d'explications erronées. Les nombreux exemples européens en faveur du vélo nous ont appris que les politiques d'aménagements volontaristes sont décisives dans l'implantation de voies cyclables.



CLIMAT ET TOPOGRAPHIE

« *Il pleut tout le temps ici, je ne vais pas utiliser le vélo !* »

Bien que Reims présente une topographie largement favorable à l'utilisation du vélo, ces deux paramètres ne sont pas des éléments déterminants dans la part modale accordée au vélo. En Suisse, plus particulièrement à Zurich et à Berne, 35 à 40 % des déplacements ne sont pas motorisés. Il en va de même pour le facteur météo. Au Danemark par exemple, au climat réputé rugueux, la part modale de la bicyclette est de 25%.



SÉPARER LES MODES

« *Séparer cyclistes piétons et voitures est plus sécuritaire* »

L'expérience hollandaise nous apprend que la séparation des trafics routiers/vélo/piétons, en plus de rimer avec aménagements lourds et coûteux, conduit à un comportement hégémonique des automobilistes qui attribuent une valeur supérieure à leur mode de locomotion et monopolisent l'essentiel de l'espace pour leurs voiries et parking. La mutualisation des espaces conduit à un respect mutuel entre usagers et une interaction sociale essentielle au partage de l'espace public.



DENSITÉ

« *Plus il y a de monde, plus il y a de vélos* »

La forte utilisation du vélo pourrait s'expliquer par un environnement urbain densément occupé. Or, on s'aperçoit que les villes les plus étalées font l'état d'une pratique du vélo plus importante. Cela est notamment dû à la desserte compliquée des transports collectifs. La question de la densité n'est donc pas un facteur explicatif de premier ordre, les transports en commun étant une composante intégrante de ce paramètre.



SUPERFICIE

« *Donc plus de transport en commun, moins de vélo?* »

A priori, la part modale du vélo décroît avec la taille de l'agglomération, du fait d'une desserte publique importante. Or, à Amsterdam, la part modale du vélo est 3 fois supérieure au transport en commun, pour les trajets de moins de 7,5 km. Si l'on regarde de plus près, on remarque que la part modale du vélo a une proportion plus élevée dans les villes moyennes comme Reims comprise entre 100 000 à 200 000 habitants.



PAS DE VOITURE = PAS DE COMMERCES

« *No parking, no business* »

Ce slogan fut déclaré pour la première fois dans les années 70 par Bernardo Trujillo, gourou de la grande distribution. Qu'en est-il pour les petits commerces de centre-ville ? L'important ne réside pas dans le nombre de places disponibles, mais dans le turn-over, avec la mise en place d'un stationnement payant, comme c'est déjà le cas à Reims. Lors de la mise en service du tramway en 2008, plusieurs centaines de places ont disparu. Pour autant, le taux d'attractivité de la ville et de fréquentation est sain.

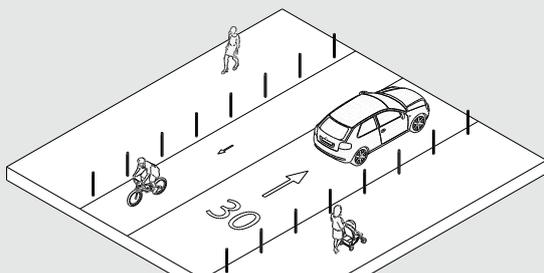


STATIONNEMENT

« *Il n'y a jamais de places en centre ville* »

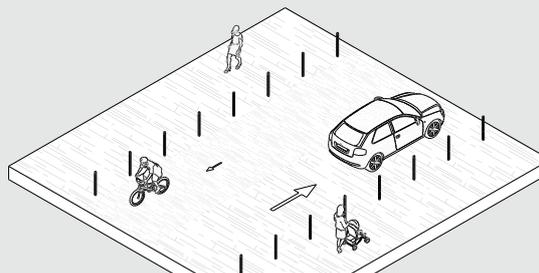
Le surplus de places de parking engendre une augmentation de la congestion et participe à rendre les hypercentres répulsifs de par les embouteillages interminables. En effet, les espaces disponibles sont souvent utilisés par les résidents et travailleurs pendulaires à proximité et non par les consommateurs. Les consommateurs disposant d'espaces libres ont tendance à rester pendant de longues périodes, laissant un nombre de places limitées pour les nouveaux visiteurs.

Nos préconisations !



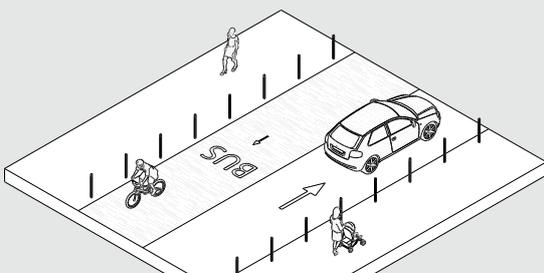
Apaiser les rues

Au-delà de la piétonnisation, la généralisation des zones 30 en hypercentre permet une cohabitation plus saine des modes aux rythmes différents. Contraindre, mais ne pas supprimer, en réduisant l'usage de la voiture au strict nécessaire (livraisons, accès au logement, dépose-minute).



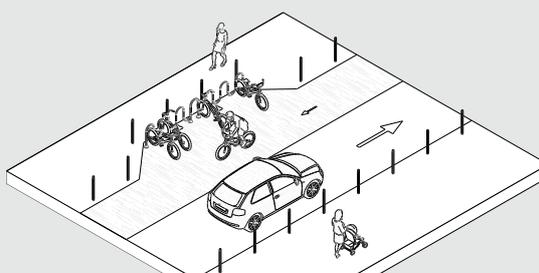
Travailler les sols

En plus de proposer un environnement urbain agréable, un sol continu entre espace piéton, cycliste et automobile favorise un comportement bienveillant entre les différents usagers. L'enjeu réside dans la mise en place de parcours clairs et ludiques pour chaque mode de déplacement.



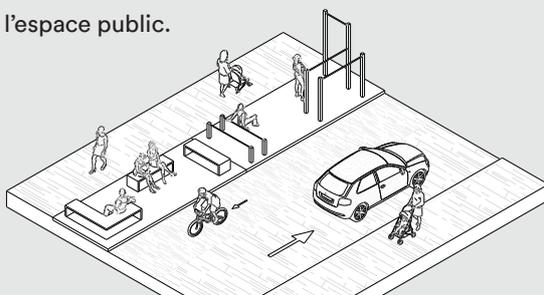
Mutualiser les modes

La séparation des modes favorise des comportements détachés entre usagers. Elle implique également des aménagements lourds et coûteux. La mutualisation des espaces quant à elle, conduit à un respect mutuel entre usagers et une interaction sociale essentielle au partage de l'espace public.



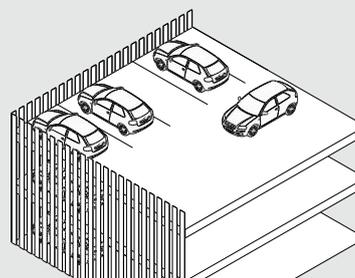
Equiper la ville

Une stratégie axée sur le développement des modes doux doit s'accompagner d'une mise en place d'équipements venant renforcer leurs usages : locations de vélos, mobiliers urbains, stationnements cyclistes, technologies antivols, etc.



Diversifier les usages

Les stationnements en surface représentent une part importante de l'espace public. Investir ces espaces permet d'injecter de nouveaux usages à la rue, redonner de la place au piéton et favorise la cohabitation des modes. La rue n'est plus un lieu de passage étriqué, mais une véritable destination !



Mutualiser les parking

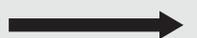
Les stationnements en surface peuvent être regroupés dans des parkings silo, stratégiquement disposés aux portes du centre-ville. En plus d'un plan parking optimisé à l'extrême, les parkings aériens intègrent des fonctions complémentaires et sont même parfois reprogrammables.



Voilà maintenant deux ans que les commerçants de la Rue de Tambour prennent les pinceaux pour peindre les pavés de la rue la plus ancienne de Reims. Cette démarche citoyenne et appuyée par la mairie est un exemple encourageant dans l'appropriation d'une rue comme lieu de vie et d'identité.



Après avoir succinctement dressé quelques préconisations, nous proposons de les mettre en oeuvre dans 4 projets fictifs du centre-ville.



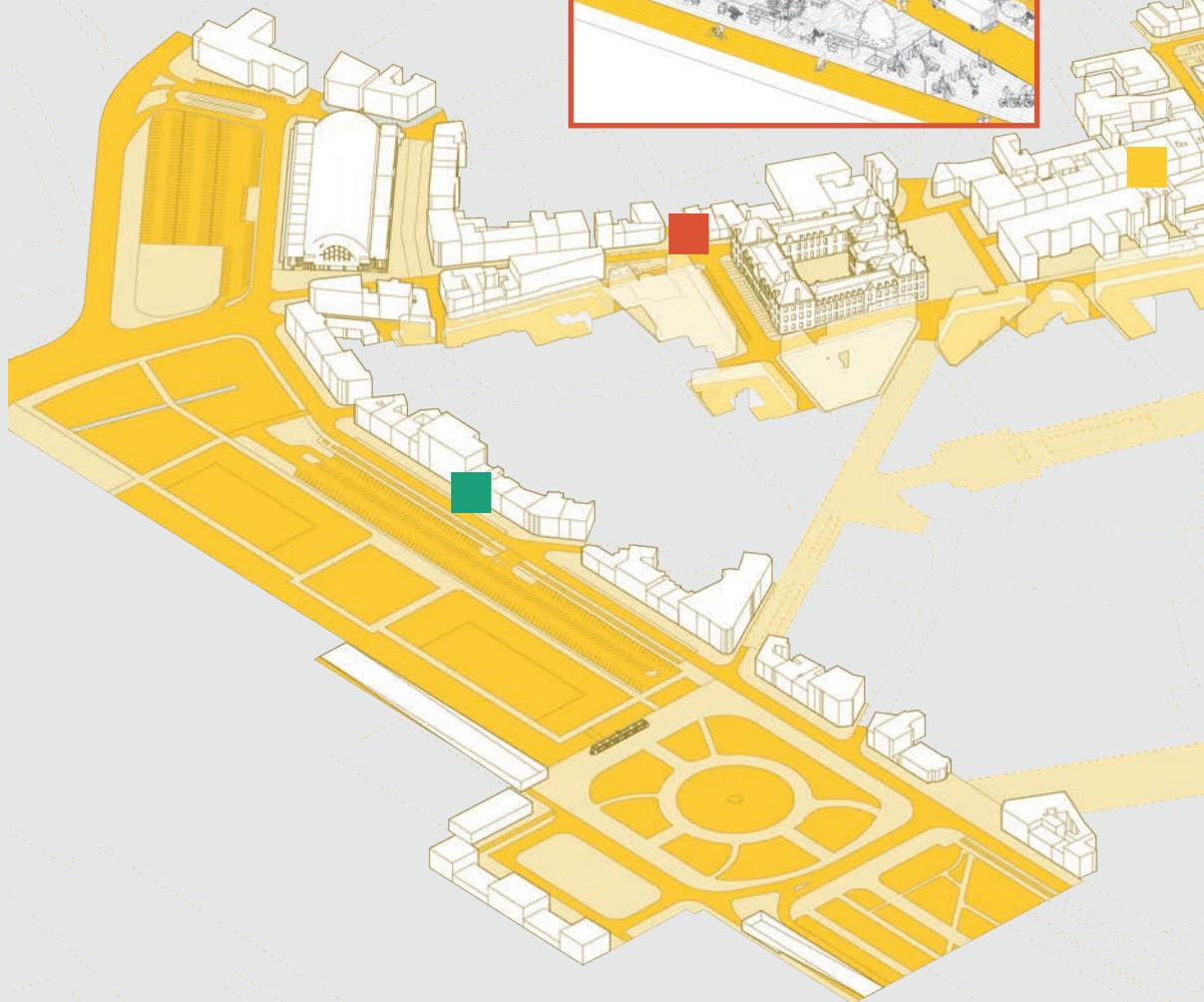
4 exemples de projets fictifs



Le boulevard Foch est une avenue historique de la ville de Reims. Elle a vite constitué un enjeu important de l'étude notamment par sa situation fondamentale entre le centre-ville et les promenades du parc.



L'intersecti
Mars est un
le paysage
Sa forme p
que sa situ
à un champ
intéressant
souhaité ex



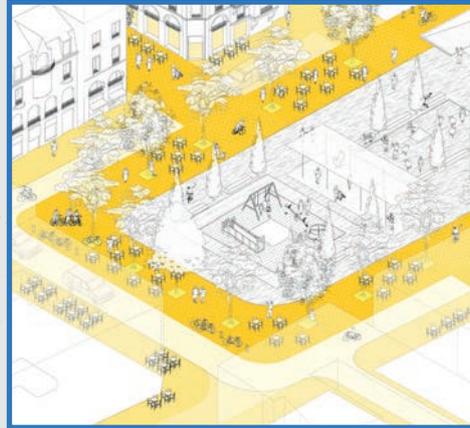
{FOCUS}

Afin de réaliser nos préconisations, nous avons décidé de définir un parc de la mairie - Place du Forum - Place Royale - Cathédrale. Nous en avons le front bâti), dans lesquelles nous avons projeté un scénario d'aménagement public.

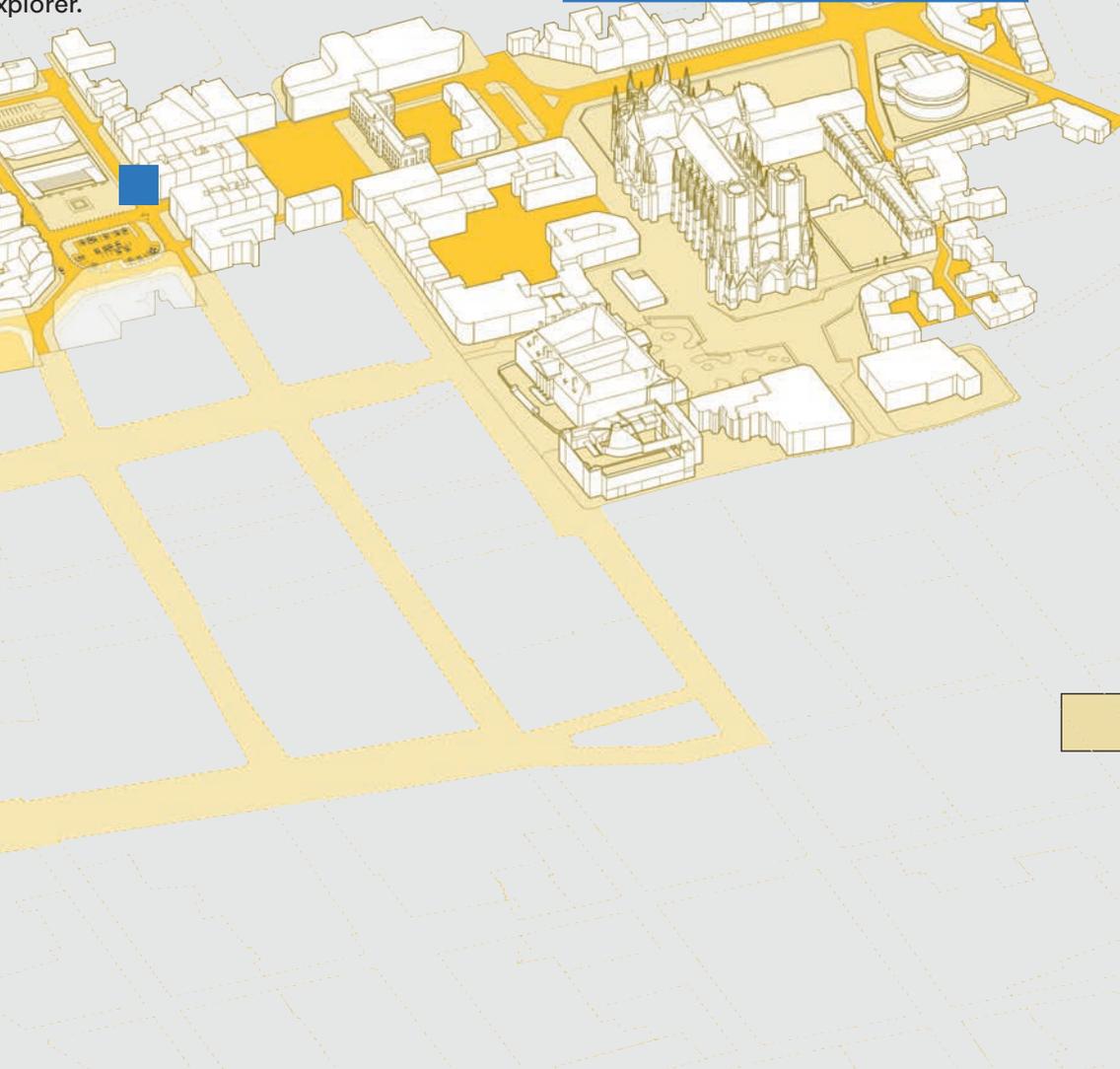


La rue Colbert, jonction entre la place de la mairie et la place du Forum, est une rue symbolique de Reims. Malgré sa situation primordiale au coeur du centre-ville, elle laisse très peu d'espace au piéton, étouffé par l'omniprésence de la voiture.

on de la rue de
n événement dans
urbain de Reims.
particulière ainsi
ation laissent lieu
o de conception
que nous avons
explorer.



La place du Forum est sans doute le point de départ de notre étude. Considérée comme la place centrale du Reims gallo-romain, elle est réduite aujourd'hui au rang de rond point et de parking, autant de frein à une pratique piétonne saine et sécuritaire.



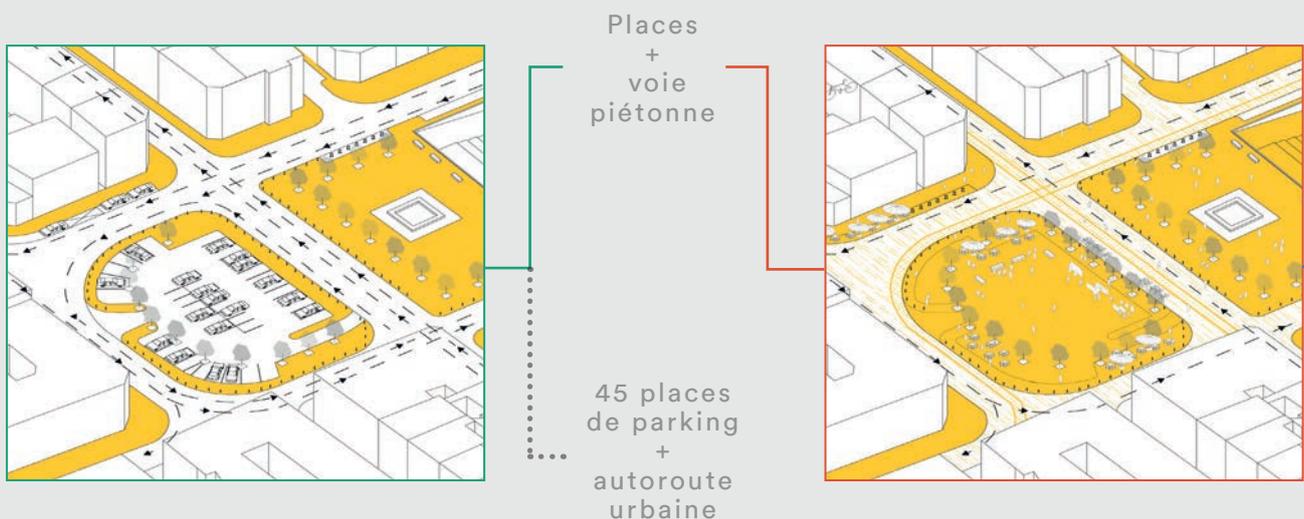
Parcours piéton supposé.

ours piéton partant de la gare et traversant l'axe Halles Boulingrin - Place
tiré quatre sites, de typologies différentes (la rue, la place, le carrefour,
ement répondant à la problématique de la place du piéton dans l'espace



PROCESSUS

Afin de réaliser ces projets, nous préconisons la méthode de l'urbanisme tactique. Cette méthode s'appuie sur des tests à moindre coût sur une période donnée. La ville de Reims a en partie appliqué cette méthode au déconfinement en rendant certaines rues du centre piétonnes.



1. DESIRES LINES État des lieux

Dans un premier temps, l'enjeu est de relever les desires lines, que l'on pourrait définir comme des cheminements façonnés par les piétons et ne prenant pas en compte le cheminement officiel.

C'est aussi l'art de cerner les besoins des usagers et la spécificité du quartier à l'étude : est-ce un quartier d'affaires, commercial ou résidentiel ?

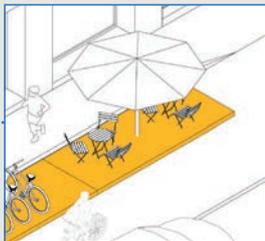
Cette phase se concentre sur la compréhension des usages, de manière pragmatique et factuelle.

2. PHASE BETA Réaliser avant de concevoir

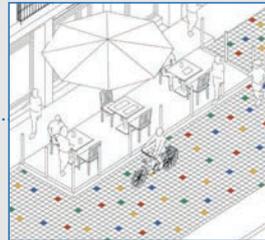
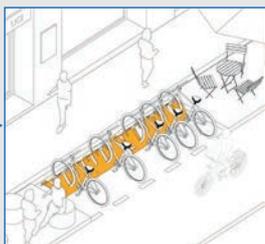
Dans le langage informatique, les développeurs testent de nouvelles fonctionnalités via des phases dites "Bêta". L'objectif étant de soumettre les modifications envisagées à un petit groupe de personnes pour voir si elles valent la peine d'être pérennisées. Il s'agit ici d'essayer, en mettant en place des solutions peu coûteuses, rapides et réversibles, en réponse directe aux besoins des usagers. C'est aussi une manière de faire participer l'utilisateur au projet d'aménagement en prenant en compte son retour. Le réel devient la base du dialogue entre le concepteur et l'utilisateur.

{FOCUS}

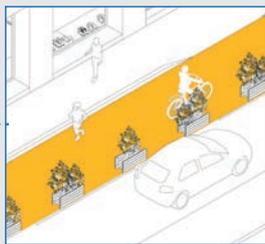
Dans un contexte de crise sanitaire et économique, le besoin d'agir vite. L'urbanisme tactique, défini en 2012 par Mike Lydon comme des "actions plusieurs grandes villes comme New York et Paris.



Diversifier les usages



Apaiser



Mutualiser



3. BRING DATA La ville laboratoire

Le troisième temps se concentre sur l'observation des aménagements proposés et son accueil par le public. L'attention est portée sur la cohabitation des piétons, cyclistes, automobilistes, et leur cohabitation. C'est le temps de la ville laboratoire, une occasion de montrer comment l'aménagement peut influencer le comportement des usagers, mais aussi comment l'usager peut interpréter et utiliser tel ou tel mobilier urbain. Cette phase d'évaluation permet de capter au mieux les besoins et de construire des réponses plus pérennes et citoyennes.

4. ÉTAT DE PROJET Perreniser les aménagements

Si le résultat est probant, la pérennisation de l'aménagement est amorcée. La réussite de la phase pilote justifie l'énergie économique et environnementale allouée à un aménagement plus lourd et coûteux. C'est ainsi qu'en 2010, Janette Sadiq Kahn, chargée des Transports à la ville de New York, dont l'objectif est de piétonner une partie de Time Square, décide d'engager sur le carrefour le plus attractif du monde une stratégie d'urbanisme tactique. Un an plus tard, motivée par le succès unanime de l'expérience, la municipalité décide de son réaménagement complet pour 55M \$.

et à faibles coûts, pousse les concepteurs et les collectivités à innover.
à court terme pour un changement à long terme", a fait ses preuves dans



1. Le boulevard des Promenades



RETOURNER LA VILLE SUR LE PARC

Dans la continuité des travaux de revalorisation des espaces verts des promenades de Reims engagé depuis 2018, l'objet de ce projet serait d'investir la limite que constitue aujourd'hui les boulevards Foch et Leclerc entre le parc des Promenades et le centre-ville.

Dans ce scénario, la limite serait investie au maximum par divers usages. La double voie et les places de stationnements sont remplacées par une promenade cyclable et de nouveaux programmes dans une bande utile au service des différents types d'utilisateurs.

Ces nouveaux usages permettent d'ouvrir le front bâti sur le parc tout en marquant un effet de seuil entre riverains et promeneurs. Les programmes sont plus ou moins publics, allant de l'air de jeux pour enfant au jardin partagé à disposition des habitants du centre-ville.

Le boulevard n'est plus perçu comme une limite que l'on doit franchir, mais comme un espace à la fois servi et servant, un lieu de vie fonctionnel et modulable dans le temps.

L'aménagement constituerait un lien entre le front bâti et les Promenades, réintégrant le parc dans le tissu urbain du centre-ville.

LA PORTE D'ENTRÉE DES HALLES

Historiquement porte d'entrée de la cité médiévale, la rue de Mars reste aujourd'hui une des rues les plus attractives du centre-ville. D'ailleurs, la mairie ne s'y trompe pas. Sa piétonnisation les week-ends, depuis le déconfinement, appuie son statut de rue programmée pour le piéton.

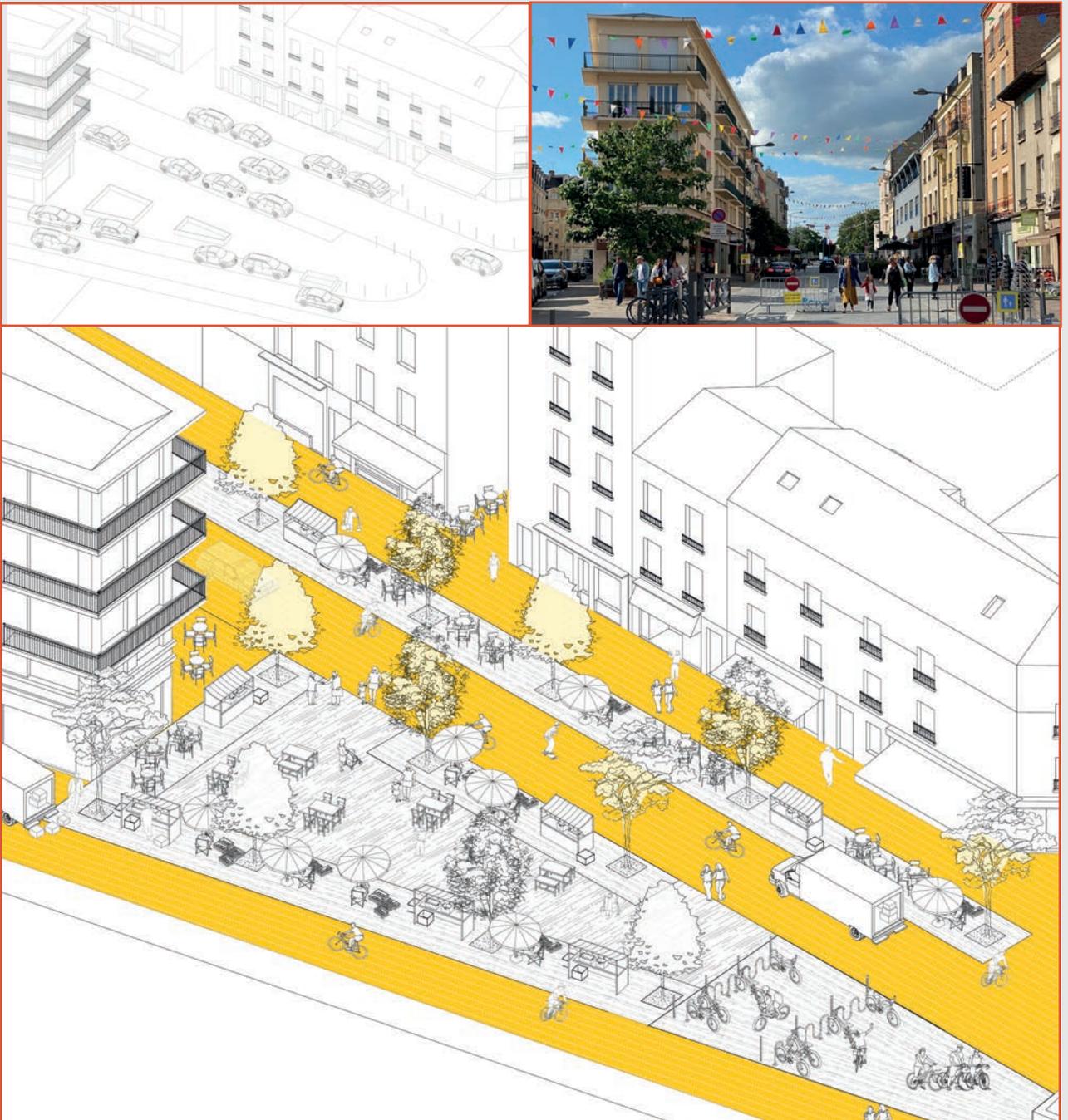
Dans le scénario proposé ci-dessous, l'idée est de proposer un environnement urbain propice à l'accueil d'un marché linéaire prenant essence au carrefour avec la rue Henri IV et finissant aux Halles Boulingrin. Ces aménagements

profiteraient autant au nouveau marché les week-ends qu'aux commerçants la semaine. Les stationnements cèdent leur place aux terrasses des cafés, comme c'est en partie le cas aujourd'hui. C'est aussi l'occasion d'introduire de la végétation le long de cet axe très emprunté.

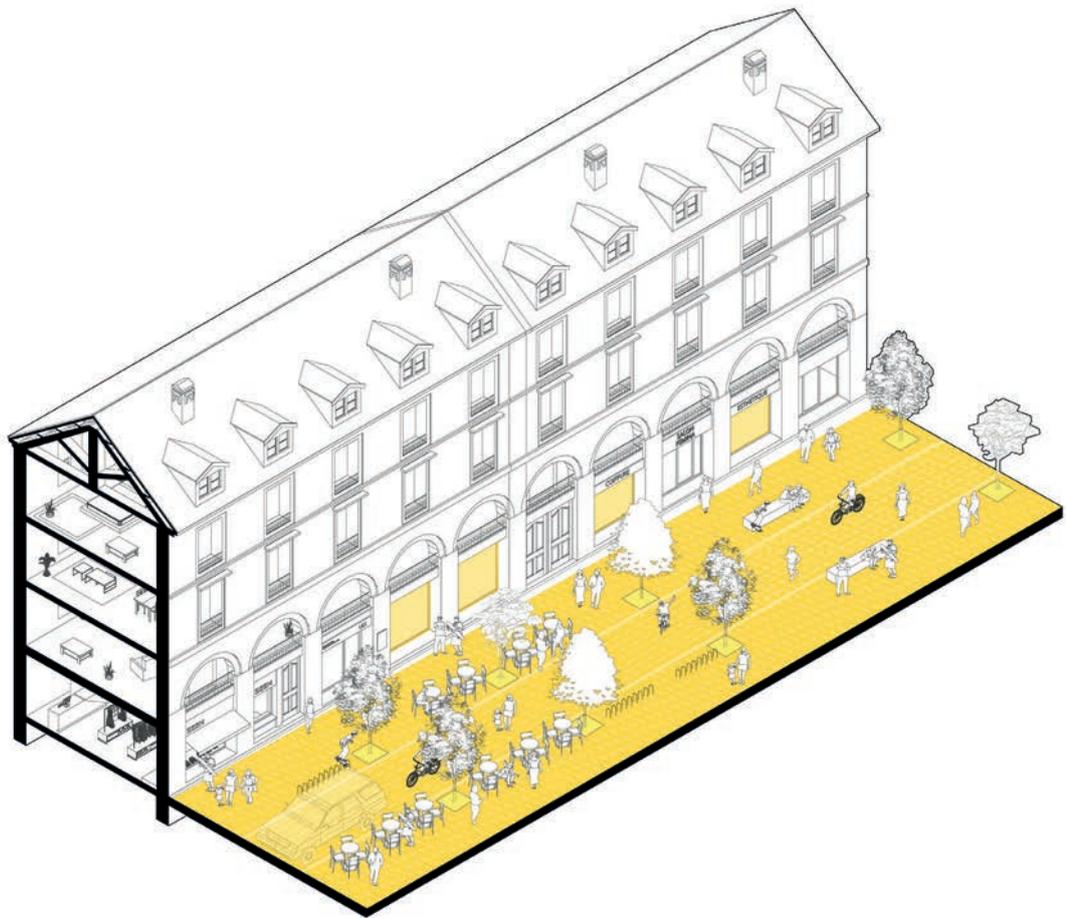
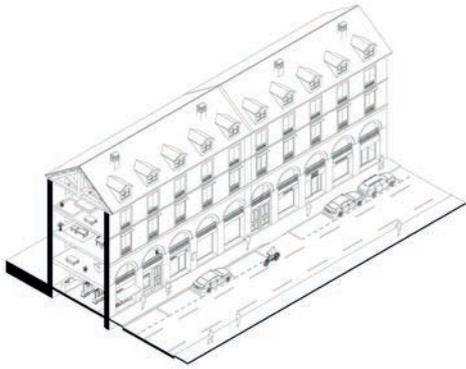
Le but étant d'affirmer la place du piéton, notamment en ne réservant la circulation routière qu'aux simples riverains et véhicules utilitaires.

Le projet vise à développer le potentiel du carrefour de la rue de Mars pour révéler cet évènement urbain caractéristique du centre-ville.

2. Un marché linéaire rue de Mars



3. La place du Forum



RÉINVESTIR LA RUE COLBERT

Dans la continuité de la place du Forum, la rue Colbert rejoint la place de la Mairie. Sa situation est symbolique: au coeur du centre-ville de Reims, c'est la principale jonction entre deux places iconiques de la ville. Il s'agit d'un axe visuel important, mais qui est aujourd'hui majoritairement dédié à la voiture.

Poursuivant les idées amenées avec les aménagements de la place du Forum, il s'agit dans ce scénario de réduire la circulation automobile à celle des riverains afin de permettre au piéton de s'approprier

la rue dans toute sa largeur, d'offrir des espaces flexibles et mixtes, où passants et cyclistes circulent ensemble.

On vient offrir aux commerçants et habitants la possibilité d'investir la rue tout en amenant une végétalisation, déjà introduite place du Forum.

Sur une partie de la rue, les arbres laissent place au mobilier urbain, créant une place appropriable par tous. La rue n'est plus un lieu de passage, mais une destination à part entière, un lieu de vie.

Idéalement située entre deux places symboliques, la rue Colbert doit s'inscrire en continuité de ces deux espaces publics majeurs de Reims.

DU ROND POINT À LA PLACE

Place emblématique du centre-ville de Reims, la place du Forum est aujourd'hui sectionnée par la voirie, priorisant ainsi la circulation automobile à celle du passant.

Il s'agit ici d'impulser un nouveau dynamisme en venant contraindre la voiture afin de donner plus de liberté, d'amplitude, aux déplacements piétons et cyclistes.

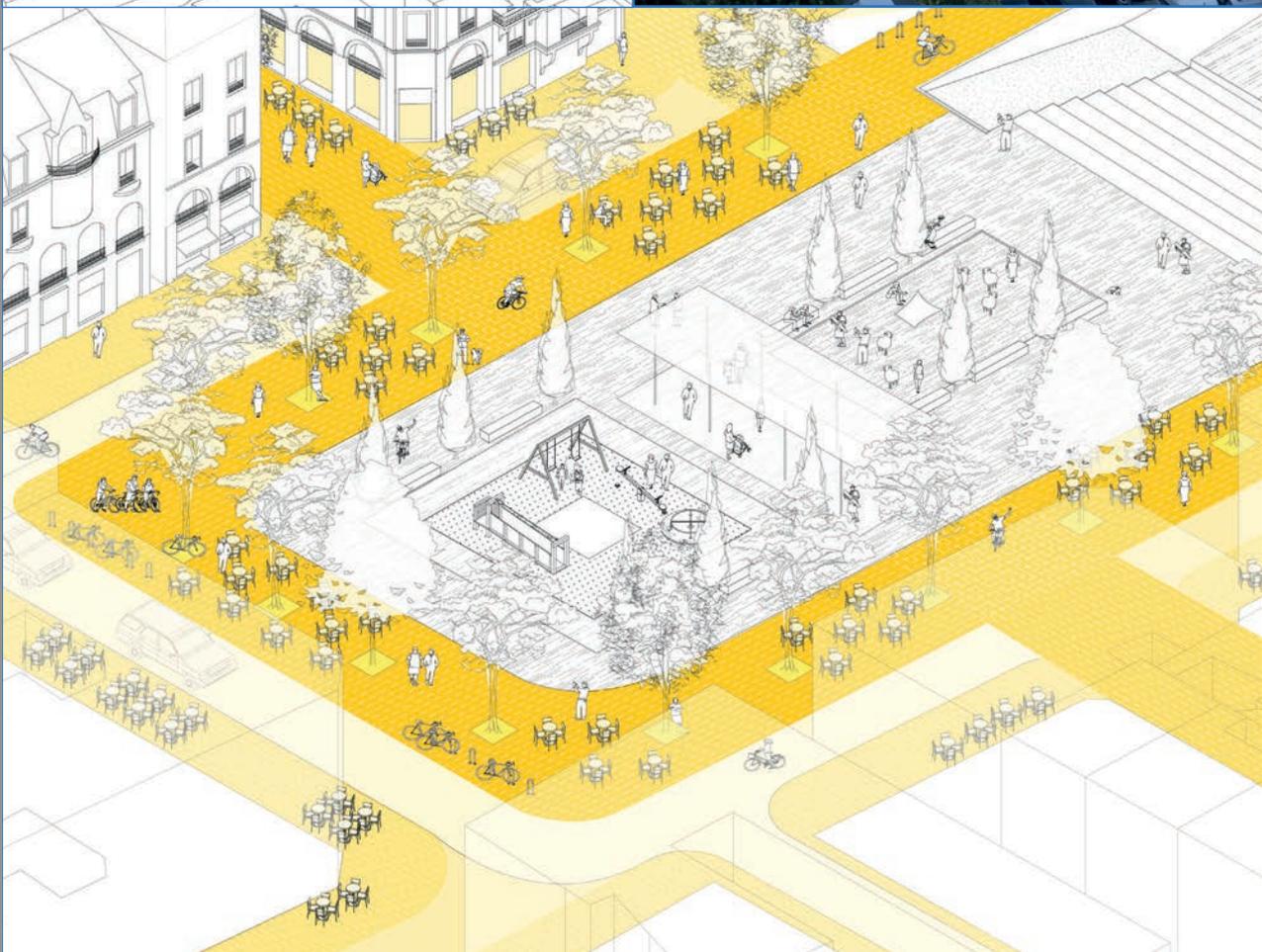
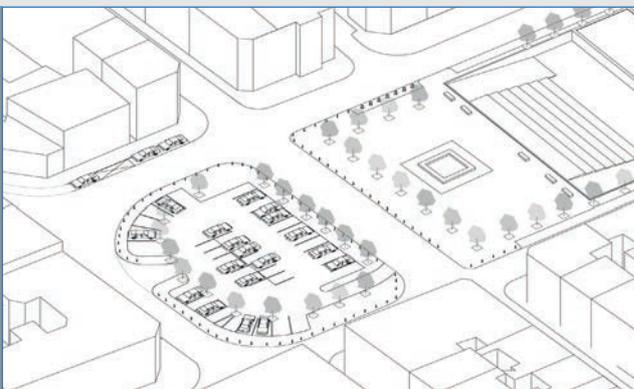
La place vient s'étendre et absorbe une partie de la voirie. Cela crée une bande de service qui accueille différentes fonctions, dont celle de

terrasses pour les cafés et les bars.

En son centre, on peut imaginer une multitude de nouveaux services, rendus possibles par le dégagement d'un espace important : espaces verts, zone de jeux, et pourquoi pas la réintroduction d'une pâture, comme il en existait autrefois.

Le souffle de ce projet est d'offrir une nouvelle manière aux habitants de vivre la place, tout en redonnant une visibilité aux éléments existants, comme le cryptoportique.

La place du Forum doit redevenir une place à part entière et s'inscrire comme un lieu de vie central dans le paysage reimois.



CONCLUSION

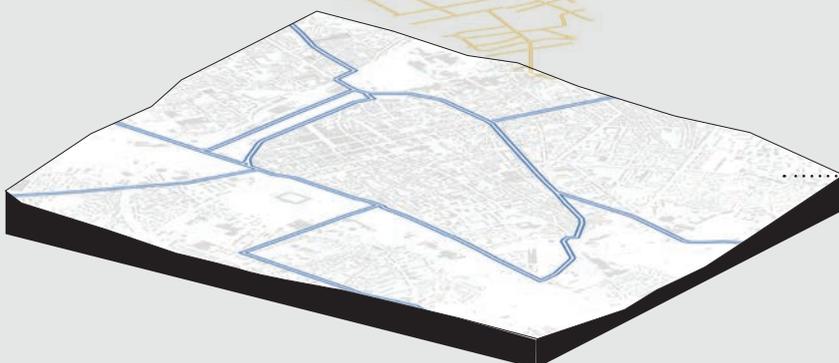
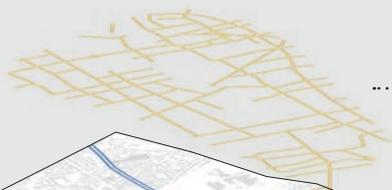
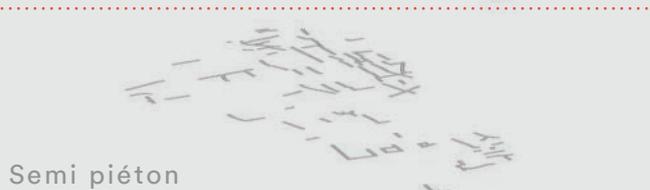
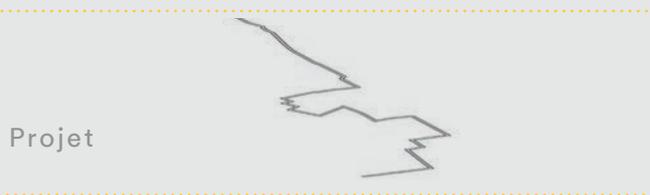
La crise sanitaire a eu pour effet une prise de conscience générale sur l'incapacité de nos villes de répondre à une demande piétonne importante. Il s'agit aujourd'hui de concevoir et appréhender nos espaces publics autrement.

Au sortir du confinement, nous avons eu pour projet de réaliser cette étude post COVID-19. Au lieu de sortir ce travail immédiatement, nous avons préféré poser nos idées, observer comment les habitants allaient revivre à l'extérieur, et comment la ville allait s'adapter face à toutes les préconisations qui fusaient de toute part.

Nous sommes arrivés à une conclusion : la distanciation sociale ne doit pas se traduire uniquement par un mètre entre les personnes, mais par une véritable réflexion sur l'espace dédié aux piétons.

Nous avons grossi les traits afin d'imaginer une ville plus agréable, plus verte, plus habitable, et la piétonnisation du centre a tout de suite été une évidence. Le projet paraît fou, cependant, quand on le compare à d'autres villes françaises de taille équivalente ou même plus petite, nous nous rendons compte que Reims est en retard sur ces questions. La ville tente de faire des choses. Mais de manière beaucoup trop timide et symbolique. Elle prend alors du retard par rapport à d'autres villes qui sont à des phases plus avancées dans le changement de paradigme entre ville automobile et ville piétonne.

Mettre au centre de la stratégie de développement urbain le piéton générerait une mobilité plus saine, moins polluante et moins congestive. Elle permettrait l'assurance d'une chaussée mutualisée et partagée, où cohabiteraient piétons, cyclistes et automobilistes, dans un respect mutuel. Le centre-ville doit passer d'un lieu de traverse à un lieu de destination, d'un lieu de mobilité à un lieu d'accessibilité.



Le boulevard intermodal

Un axe multimodal où cohabitent transports en communs, piétons et cyclistes



Healthy Street

Une rue mixte et apaisée, aux usages et modes diversifiés.

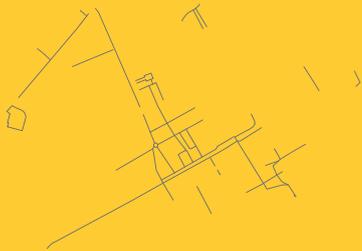


Le ring

Un axe cycliste rapide et capacitaire, reliant le centre ville aux quartiers périphériques.

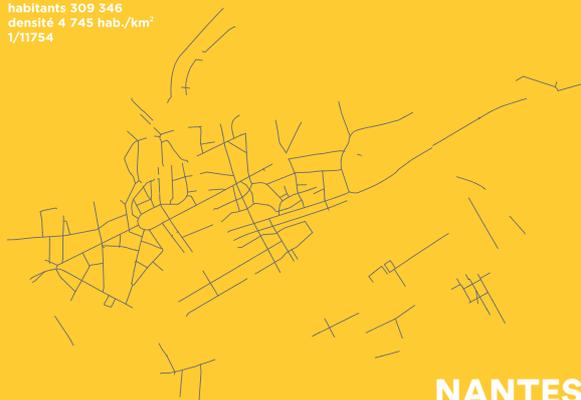
COMPARATISME

habitants 182 460
densité 3 880 hab./km²
1/11754



REIMS

habitants 309 346
densité 4 745 hab./km²
1/11754



NANTES

habitants 116 429
densité 2 776 hab./km²
1/11754



METZ

habitants 116 685
densité 4 246 hab./km²
1/11754



ORLÉANS

habitants 142 482
densité 766 hab./km²
1/11754



AIX-EN-PROVENCE

habitants 216 815
densité 4 303 hab./km²
1/11754



RENNES

Une faible offre piétonne : comparaison de l'espace entièrement offert aux piétons à Reims et dans d'autres villes françaises aux typologies différentes.

La mise en place d'une ville dédiée au piéton tient davantage d'une politique engagée et volontariste que de la mise en place d'aménagements ponctuels et politiquement « symboliques ». De plus, ces aménagements autistes de tout contexte et de stratégie globale mettent plus le cycliste en danger qu'autre chose, et favorise les tensions entre usagers par un manque de cohérence des tracés et donc de hiérarchisation et de cohabitation des modes. Ainsi, une telle politique en faveur d'une ville cyclable et piétonne serait en parfaite harmonie avec les enjeux actuels du centre-ville rémois : la hiérarchisation des voies résoudrait les problèmes de congestion routière, de compacité, de coût du sol et de rareté des espaces naturels.

Dans le cadre de la candidature prochaine au titre de capitale européenne de la culture et avec un possible attrait pour les JO 2024, ces préconisations doivent devenir réalité.

REMERCIEMENT

Nous souhaitons tout d'abord remercier Charles-Henry Boudet qui nous a poussé à réaliser cette étude lors de nos apéros Skype confiné. Merci également pour tes conseils, et ton aide précieuse sur le travail d'enquête.

Merci à David Mangin pour ses conseils toujours avisés et pour nous avoir retransmis sa passion pour la ville.

Merci à nos anciens camarades de l'École d'architecture de la ville et des territoires de Paris-Est qui nous ont encouragés ! Pensées particulières à Zahra Saab et Matthieu Schricke pour leurs soutiens indéfectibles.

Merci à Magaysen Govinden d'avoir été compréhensif quand nous étions absorbés par le sujet.

Merci à l'UDAP de la Marne d'avoir répondu à nos interrogations et de nous avoir redirigés vers des études déjà existantes.

Merci à Arnaud Robinet pour ses tweets inspirants.

Merci à nos collaborateurs, Lila Kaluzinski et Noam Schlegelmilch, d'avoir accepté de nous suivre dans la réalisation de cette étude.

Merci à tous ceux qui ont pris le temps de répondre à notre petite enquête : Fanny, Marine, Anne-Marië, Ben, Audrey, Abdel, Étienne.

Merci à nos amis, à la team TBK et à nos familles pour leurs soutiens.

Nous remercions également tous les rêveurs, et penseurs qui nous ont inspirés et ont donnés de leurs temps pour réfléchir à cette problématique de l'après-covid. Nous pensons au Pavillon de l'arsenal qui a facilité cette démarche de réflexion en donnant la parole à ceux qui le souhaitaient.

Thomas Gandra et Nidhal Taghouti

Livres

Janette Sadik-Khan et Seth Solomonow, *Streetfight: Handbook for an Urban Revolution*, Viking, New York, 2016

Web

Sylvain Grisot, *376 transats de plage à New York* [En ligne], Dixit, 2019, [consulté le 25 juin 2020] / URL : <https://dixit.net/376-transats/>

Vraiment Vraiment, *Demain (maintenant), l'espace public.*, Autrement Autrement, 2020 / URL : <https://autrementautrement.com/2020/04/21/demain-maintenant-lespace-public/>

Pavillon de l'Arsenal, *Et demain on fait quoi ?*, 2020 / URL : <https://www.pavillon-arsenal.com/fr/et-demain-on-fait-quoi/>

Film

France 3 Grand Est, *14/18 : ce qu'il faut savoir sur la reconstruction de Reims*, Grand format, 2018

Articles

Guy Baudelle, *Les politiques d'aménagement cyclable aux Pays-Bas*, Les Cahiers nantais, Université Rennes 2, 2003, n°60, pp 103-112

Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement, Les cahiers du Cerema, Cerema, 2020

Mayor of London, *Guide to the Healthy Streets Indicators, Delivering the Healthy Streets Approach*, Transport of London, 2017

SANDBOX[®]
ARCHITECTURE & URBANISME

contact@sandbox.archi
06.59.21.28.07

WWW.SANDBOX.ARCHI
@SANDBOX.ARCHI

siège social : 7 rue Pierre Salmon
51430 Bezannes

