

Dans cet ouvrage, Jean-Pierre Charbonneau relate, sans fioritures ni faux-semblants, les moments qui ont jalonné sa vie professionnelle. Cherchant à transmettre son expérience et à décrire sa méthode de travail, son approche participative de la concertation et son souci de faire beaucoup avec peu, il mêle analyses fouillées, comptes rendus de situations, escapades conceptuelles et agacements. Par le biais de ce rassemblement de textes d'intervention parfois très polémiques, d'articles de fond et d'éléments plus personnels, il propose un livre original, cohérent avec son approche atypique du métier d'urbaniste, approche qu'il explique par la diversité des enjeux et des niveaux de compréhension et d'action.

Jean-Pierre Charbonneau

est urbaniste, consultant en politiques urbaines ou culturelles. Il est actuellement conseiller des Métropoles de Bordeaux et de Montpellier et de la Ville de Périgueux.

EDITEUR
ENGAGÉ DÉCOUVRIR
PARTAGER

22 €



HARMONIA MUNDI
livre

 **l'aube**

Conception graphique : Isabelle Enocq. Illustration de couverture : © Jean-Pierre Charbonneau

Les aventures
de Monsieur Urbain

JEAN-PIERRE CHARBONNEAU

 **l'aube**



Jean-Pierre Charbonneau

Les aventures de Monsieur Urbain

Préface de Michel Lussault

 **l'aube**

LES AVENTURES DE MONSIEUR URBAIN

La collection *Bibliothèque des territoires*
est dirigée par Jean Viard

Jean-Pierre Charbonneau

Les aventures de Monsieur Urbain

Préface de Michel Lussault

© Éditions de l'Aube, 2019
www.editionsdelaub.com

ISBN 978-2-8159-3669-9

éditions de l'aube

*À Jeanne, Adèle et Irène,
en témoignage d'une vie professionnelle
qui est aussi une vie.*

À Chantal.

*Tous mes remerciements à Cécile
pour son concours précieux et bienveillant,
à Germinal pour ses conseils avisés.*

Préface

On le sait, le monde s'urbanise et cela va continuer – en 2050, au moins les deux tiers des Terriens seront des urbains. L'urbanisation est bien la force instituante et imaginante de la mondialisation : elle arrange de nouvelle façon les réalités matérielles, humaines et non humaines et construit les environnements spatiaux des sociétés – voilà pour l'institution –, autant qu'elle installe les idéologies, les savoirs, les imaginaires et les images constitutifs de la mondialité – voilà pour l'imagination.

Le territoire français, comme tous les autres, est totalement inséré dans le processus d'urbanisation du monde qui l'a puissamment modifié. La géographie d'antan en est bouleversée, à toutes les échelles en même temps. La France connaît donc une « urbanisation en profondeur » : plus rien n'échappe à l'urbain, qui reconfigure le moindre espace et étalonne les valeurs et références sociales et culturelles. La vitalité économique du pays est, elle aussi, directement dépendante du fonctionnement des organisations urbaines. Celles-ci constituent à la fois des diffuseurs des formes de vie urbaines et des connecteurs de la France au monde.

Logiquement, les organisations urbaines sont les espaces où se cristallisent toutes les grandes questions politiques et sociales du moment : effets des inégalités croissantes, difficultés d'accès au logement dans un marché spéculatif, mobilités entravées et de plus en plus coûteuses, migrations dont on

se refuse à prendre en considération le caractère structurel, accueil des populations les plus fragiles, changement global et atteintes à l'environnement, interrogations sur les effets de la dégradation des milieux sur la santé humaine, réclamations de nouvelles pratiques agricoles et de nouveaux régimes alimentaires, mouvements critiques de la démocratie représentative classique, etc. De nouvelles cultures s'y forgent, de nouvelles aspirations apparaissent et s'expriment.

Pourtant, les ingénieries urbaines, les politiques publiques et les formes de production architecturales et immobilières semblent quant à elles encastrées. Elles déclinent toujours et encore la même grammaire de l'aménagement et de l'urbanisme des années 1980-1990 (quand ce n'est pas celle des années 1960-1970), elles parlent encore et toujours le langage de la métropolisation et du développement à l'ancienne, elles ressassent les stéréotypes visuels et narratifs du projet urbain. Le psittacisme est la règle, et où que l'on porte les yeux, partout les opérations de promotion immobilière et les macro-lots imposent leurs standards, partout les mêmes espaces publics, les mêmes designs.

Jean-Pierre Charbonneau constate sans cesse ce décalage persistant entre la complexité des réalités urbaines contemporaines changeantes et le simplisme de politiques locales qui, quant à elles, tournent en rond et ressassent. Il n'en fait pas prétexte à une quelconque lamentation, car ce qui l'intéresse est lié avant tout à la réflexion sur ce que l'on pourrait d'ores et déjà faire évoluer, sans attendre un quelconque grand soir, sans espérer un bouleversement brutal.

Sa réflexion s'appuie sur presque quarante ans de pratique professionnelle d'urbaniste conseil. Une pratique de jardinier, écrirais-je au risque de surprendre, au sens où elle se fonde sur l'observation attentive des choses et des êtres, qu'il aborde avec douceur, sur la volonté d'identifier comment cet écosystème social et spatial complexe qu'est une ville s'agence et

fonctionne. Pour lui, aucune action ne saurait être juste sans une telle immersion. Jardinier, aussi, en ce qu'il prône la régularité des interventions modestes, préférée aux gestes tapageurs et sans lendemain ; il ne s'agit jamais de redresser, de contraindre, de ployer tout sous la volonté de l'idée abstraite, mais, à rebours, d'accompagner, d'identifier les signaux faibles du renouveau, de dessiner des trajectoires audacieuses à partir des potentiels parfois les plus ténus.

Cet observateur attentif écrit sans cesse, pour s'aider à construire son appréhension des cas étudiés et ensuite formaliser des hypothèses. Ce n'est pas un urbaniste du dessin, du visuel, mais du dessein, de la mise en mots de ce qui compose un milieu urbain donné et de la mise en récit des chemins possibles ouverts par une décision politique. Ce sont quelques-uns de ces textes écrits ces dernières années et publiés dans différents journaux qui ont été regroupés dans ce volume. Non pas pour former une somme qui voudrait en imposer et éditer une parole normative, mais plutôt comme un carnet de route et de réflexions, un ensemble de feuillets arrachés à un bloc-notes où il a consigné des « choses vues ». Ce volume, où l'on retrouve sans difficulté un ton et un style qui lui sont propres, celui d'un honnête homme d'aujourd'hui qui souhaite engager la conversation, se veut une incitation à réfléchir collectivement. Infatigable discutant, chantre de l'échange calme et pacifié (qui n'exclut pas une vraie fermeté dans ses affirmations lorsqu'il l'estime nécessaire) qui permet d'expliquer, de faire émerger les partages et les écarts, il ne désespère jamais de l'intelligence des acteurs sociaux et de ses partenaires.

Au centre de la démarche de Jean-Pierre Charbonneau se tient une visée compréhensive : rien n'est jamais possible si l'on ne cherche pas d'abord à comprendre véritablement ce qui caractérise une ville, ou un quartier, un espace quelconque. Une telle caractérisation n'est jamais liée à la seule forme urbaine et architecturale. L'essentiel est ailleurs, dans le

repérage de ce qui fonde une urbanité : une manière pour les individus de cohabiter, de s'approprier des cultures citadines, d'en inventer de nouvelles. Jean-Pierre Charbonneau tente toujours de saisir ce qui lie les individus aux lieux, ce système de liens dans lequel la question des imaginations géographiques, des valeurs sociales, des attachements aux choses et des affects est toujours centrale.

À partir cette compréhension, il propose une action qui est tout à la fois sensée (elle procède d'une saisie objective des réalités et de l'usage raisonné d'outils de connaissances et de définition d'un projet) et sensible. Cela le pousse à se méfier des idées toutes faites, des martingales qui se diffusent si bien dans le champ de l'urbanisme, très sensible aux effets de mode. Ces « solutions miracles » flattent des concepteurs et des élus qui ont l'arrogance de penser qu'ils doivent toujours repartir de zéro, marquer une ville de leur empreinte.

À rebours de telles approches, Jean-Pierre Charbonneau préfère miser sur la continuité et privilégier l'élaboration de « stratégies partant de l'existant, de l'acquis, tirant les leçons pour améliorer, enrichir ». Car « il faut [...] être capable d'agir d'une manière adaptée à un monde et à des structures sociales complexes et qui bougent ». Ne voyons pas là l'expression d'un pragmatisme mou, mais l'affirmation d'une sorte de *phronesis* : une sagacité pratique donc, une capacité à créer du neuf en refusant les facilités du prêt-à-penser et des réponses toutes faites. Chaque cas urbain étant insubstituable et singulier, il importe de commencer par identifier ce « je-ne-sais-quoi et ce presque-rien » qui le qualifie et le distingue. Et cela demande du temps, un souci des détails, en particulier ceux des vies ordinaires, de ces petits signes du cours quotidien des existences qui comptent tant dans la définition d'une atmosphère urbaine.

C'est avec ce type d'approche que, à Saint-Étienne, Jean-Pierre Charbonneau, conseil de la municipalité en cette fin des années 1990 où la crise était particulièrement sévère,

sut mettre en exergue que la ville possédait une personnalité très forte qu'il ne fallait pas camoufler ou oublier, et en déduire que son renouveau ne pourrait passer par l'adoption mimétique d'un projet métropolitain calé sur ce qui se faisait ailleurs. Il pensa la politique stéphanoise à partir de la considération portée à cette singularité qui procédait de l'histoire minière et industrielle mais aussi de la prégnance du site et de la façon dont il avait été urbanisé, et qui s'exprimait, plus encore que dans les bâtiments, dans les usages. S'ensuivit un projet urbain et culturel global, capable d'intégrer la moindre requalification d'espace public dans un récit cohérent et une vision d'ensemble. L'audace ici ne consista pas à vouloir oublier ce qui fut, à dissimuler les faiblesses, pour reproduire mécaniquement des actions réalisées partout ailleurs, mais à tramer le projet à partir des fils des histoires humaines qui ont fabriqué la ville, avec ses qualités, ses défauts, ses forces et ses fragilités (qui sont aussi importantes à prendre en compte que les atouts, et parfois même à valoriser, aussi bizarre que cela puisse paraître).

Jean-Pierre Charbonneau excelle dans cet exercice, mais il s'agace des lourdeurs procédurales et des pesanteurs administratives et politiques qui le rendent difficile, voire impossible. Il est également irrité des renoncements trop fréquents des individus à leur citoyenneté active, qui fragilisent plus encore la démocratie locale qui est pourtant à ses yeux un capital politique essentiel. D'ailleurs, Jean-Pierre Charbonneau, s'il connaît parfaitement ce qui participe de la mondialisation urbaine, est un localiste, ou plutôt un localier, pour détourner ce mot de son univers premier, celui du journalisme. Pas localiste, donc, au sens où il serait porté au panégyrique par principe d'un territoire et où il surferait sur la vague très en vogue des identités locales, mais localier, car il aime appréhender les lieux et pense qu'ils sont toujours porteurs d'un message qui les dépasse, que l'on peut toujours y découvrir des chemins qui

JEAN-PIERRE CHARBONNEAU

nous emmènent au loin, ouvrir des perspectives qui nous font voir le monde. « Un local sans les murs », c'était la définition de l'universel proposée par le grand écrivain portugais Miguel Torga ; c'est le terrain qu'arpente inlassablement Jean-Pierre Charbonneau.

Michel Lussault
Géographe, professeur à l'ENS,
ancien directeur des programmes
au ministère de l'Éducation nationale,
directeur de l'École urbaine de Lyon,
ancien président de l'université de Lyon

COMPRENDRE

Ronds-points, centres coquets et gendarmes couchés

Tous urbains n° 0, décembre 2012

« Il vaut combien ce rond-point ?

— Il est fourni brut, et comme il est petit, je vous le fais à trois cent mille euros. Mais si vous le souhaitez, pour à peine quatre cent mille, je vous fournis l'œuvre d'art et la fontaine avec. Si vous voulez le jardin japonais décoratif en plus, j'arrondis le tout à quatre cent cinquante mille. »

Vendu ! Avec le logo de la commune en mosaïculture en plus !

La France est le pays des ronds-points, financés à prix d'or par les communes ou les conseils généraux, empruntés à pied de façon totalement incongrue, dessinés par des techniciens routiers, décorés par des spécialistes de la décoration de ronds-points, recommandés par les CERTU (Centres d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) et autres organismes payés pour donner des recettes qui marchent à tous les coups (tous les coûts ?). À une époque où je devais analyser les projets d'une grande ville, je faisais sauter un maximum de ronds-points, conduisant à des économies et luttant avec mes faibles moyens contre la banalisation du territoire.

Être un spécialiste des espaces publics est passionnant, mais rend les voyages éprouvants. Des explications. Traverser des villages conduit souvent à ne plus voir la qualité des rues ou des maisons, la perspective offerte étant celle de luminaires

bien alignés de douze mètres de haut, soit la hauteur pour éclairer les autoroutes. La couleur parfois rouge sang laisse à penser que le maire a suivi le discours du vendeur d'appareils d'éclairage lui affirmant que son village prendrait de la valeur. Des mobiliers urbains et des bacs à fleurs de la même couleur complètent le tableau, achevant de transformer une ambiance de façades et de toits adaptés au climat et aux matériaux de la région en un showroom pour collectivités locales en mal d'achat d'images toutes faites. On aurait pu planter les fleurs ou les arbres en pleine terre ? Cela n'aurait pas mis en valeur les bacs qui ont coûté cher. Les luminaires éclairent la chaussée sans souci de la poésie des rues ? De toute façon, pourquoi se promènerait-on à pied la nuit ? Il est des avenues exceptionnelles du fait de la présence de grands arbres ? On sera mort quand ce que l'on plante sera adulte et il faut que cela se voie tout de suite !

Une fois passé le premier agacement et dépassée la rue d'accès au centre du bourg, alors même que je me dis ou que l'on me souffle « ... à quoi bon, c'est pas grave, les poteaux vont rouiller, tu ne vas pas t'indigner de tout, tu es en vacances... », nous arrivons au centre de la commune.

Alors là ! On se croirait chez un marchand de matériaux, Point P pour ne citer que celui-ci. Le technicien de l'ex-DDE (Direction départementale de l'Équipement) devenu employé du conseil général s'est lâché. Des dalles, des pavés de granit ou de calcaire partout, même sur les places de stationnement, où ils recueillent les fuites d'huile, sur les voies, où ils se déchaussent sous la pression des camions ! Quand il n'y a pas assez d'argent, des pavés autobloquants en veux-tu en voilà, des fontaines sans eau, des fleurissements dignes d'un monument aux morts, des œuvres d'art achetées chez le même fournisseur... Et toujours ce rouge insistant ! Et comme le passant doit se sentir à l'aise, l'on a ajouté des « gendarmes couchés » ou autres dispositifs ralentisseurs, multipliant

barrières et potelets écarlates, qui ont pour effet que les pots d'échappement des voitures cognent la chaussée. Les goûts et les couleurs, ça se discute pas ! Continuons pourtant par quelques commentaires sur ce qui, plus chic, a été conçu par certains paysagistes ou architectes qui ont voulu faire œuvre. D'une part ils reprennent les mêmes matériaux, végétaux et mobiliers que partout en France, mais de plus ils transforment une ambiance paisible, assise sur une histoire rurale faite de bâtisses et de lieux simples et attachants, en un exploit de formes, de murets, de dalles, de signes parachutés pour que cela se voie. On en a pour son argent, et même beaucoup trop ! Sommes-nous obligés de tout transformer et aménager, et faut-il chaque fois que l'on ait l'impression que Monsieur Propre est passé ? Je me prête à rêver de murs fatigués qui racontent discrètement que l'on peut s'y asseoir ou qu'en s'y appuyant on perçoit un joli point de vue. Je me mets à regretter les allées de platanes avec de la terre battue au sol, les places plantées de tilleuls où le vieux goudron perdure entre les graviers et l'herbe tondue de temps en temps, les berges naturelles en ce que l'on ne les a pas bétonnées...

On dépense trop d'argent dans des réalisations trop chères, trop compliquées, destructrices. Faisons simple et laissons tomber cette quincaille de projets dont la nécessité est loin d'être avérée. En faire moins aurait l'avantage de ne pas abîmer les sites, d'y porter attention et de ne changer que ce qui doit l'être, conservant les qualités et s'attachant aux usages. Un bon projet est un projet juste, pas un projet criard. Il demande compréhension, intelligence et sensibilité. Ces actions de trop empêchent de mettre l'argent là où il est profitable pour le présent et la vie, pour le développement et l'avenir. À quoi destiner cet argent ? C'est le rôle du débat public et de la politique que de conduire à choisir en connaissance de cause et pas du fait de modes : l'espace public aujourd'hui, les médiathèques hier... Quelques propositions en vrac : il permettrait

de désendetter les collectivités et que nos enfants aient des budgets pour faire ce qu'ils auront décidé dans le monde qui sera le leur. Il pourrait être engagé dans la formation, l'assistance aux personnes en difficulté, aux SDF – à propos desquels on se demande pourquoi notre société sophistiquée n'a pas réussi à trouver une solution. Le débat est ouvert !

Le président, le coiffeur, Pierrette et le potelet

Revue Urbanisme n° 381, décembre 2011

« Je m'appelle Jean-Pierre et je suis président de l'association créée pour rendre aux piétons la rue Gustave-Goublier à Paris. La mairie nous a promis un aménagement définitif d'ici quelques mois. En attendant, nous avons voulu expérimenter une solution provisoire : seuls des potelets ferment la rue. C'est une catastrophe ! Depuis six mois, ils sont régulièrement brisés. Les clients des coiffeurs veulent continuer à se garer jusque devant leur salon ou alors ce sont les entreprises qui y garent leurs véhicules pour la journée. Nous avons toujours voulu que cette rue soit un lieu paisible, accueillant pour tous, résidents, coiffeurs, passants, enfants... Mais la cohabitation n'est pas possible tant que ces maudits potelets sont cassés et n'empêchent en rien les voitures d'occuper l'espace... »

« Je m'appelle Slimane et je suis coiffeur chez MG3D. Avant, les clients pouvaient passer en voiture devant le salon et déposer les clients devant la porte. Maintenant, ce n'est plus possible. Il faut laisser la personne au bout de la rue. D'un côté, c'est mieux car les enfants peuvent jouer sur la chaussée et puis il y a moins de bruit. Mais certains clients enlèvent les potelets ou profitent du fait qu'il y en a un de cassé pour venir se garer. La rue piétonne est bien pratique, pourtant. Quand je fais une pose, je m'assois devant le salon, je discute ou je regarde les gens passer. Mais comme sa

fermeture est fragile, elle redevient comme avant, un parking. On a des discussions avec l'association, mais c'est pas facile... »

« Je m'appelle Pierrette et vit dans la rue depuis cinquante ans. Avant, c'était comme un village. On se disait bonjour. Tout le monde se connaissait. Maintenant, vous avez vu tous ces basanés ! Et puis ils ne respectent rien. Il y a plein de cheveux par terre ! Et même, l'association avait fait partir les voitures garées. Moi, je ne demandais rien. Mais regardez ! Les potelets sont toujours cassés. Les coiffeurs ne respectent rien... »

« Je m'appelle Philippe et je coordonne les actions de la Ville de Paris sur les espaces publics de l'arrondissement. Les associations nous demandent d'améliorer la vie quotidienne. Quand il s'agit de faire une rue neuve, on sait faire. Mais on n'a pas les budgets pour rénover toutes les rues de Paris ! Alors, comme dans la rue GG, on imagine des solutions provisoires. Déjà c'est plus propre. Les agents passent régulièrement et c'est plus facile pour eux, car le matin, il n'y a pas de voiture. Mais on n'arrive pas à tenir les potelets. On ne va pas mettre la police dans chaque rue ! Alors pour l'instant, on travaille avec la Ville et l'association à une solution plus pérenne. Mais c'est pas facile... »

Le fonctionnement d'une rue est complexe, contradictoire, à l'image de la société urbaine. Pour l'améliorer, la bonne volonté ne suffit pas. Il faut aussi en comprendre avec finesse les usages, même conflictuels. Il faut faire projet, ce qui n'est pas choisir le mobilier ou les matériaux de sol, mais répondre à la complexité de la vie urbaine en étant capable d'assumer l'évolution des usages. Il faut mettre en lien les actions à conduire, de l'aménagement à la gestion en passant par le changement des pratiques. Il faut définir des priorités, car tout n'est pas possible et « l'on ne peut faire rentrer deux litres d'eau dans une bouteille d'un litre ».

Des rues à Paris, à Copenhague ou à Istanbul portent des fonctions semblables. Elles ne peuvent pourtant être traitées de la même façon, car non seulement elles ont une histoire différente, mais les modes de gestion, la pression sociale et le rapport que les citoyens entretiennent avec la civilité n'y sont pas les mêmes. Il n'est pas dit qu'à Copenhague ou à Istanbul des potelets soient toujours nécessaires. Quelques explications.

À Paris, l'occupation de la rue est, sauf dans les secteurs piétons, réglée par des bordures qui délimitent les fonctions, par des potelets qui protègent les espaces piétons. Des expérimentations sont en cours, mais, en général, ce sont des moyens physiques qui séparent les usages. On ne sollicite pas le civisme du citoyen, l'organisation de la rue n'affiche pas une certaine confiance en lui, et l'on ne fait que peu appel à la police.

À Copenhague, les trottoirs et les pistes cyclables sont délimités clairement mais sans ostentation, et non protégés. Il y a moins de voitures. Les Danois sont attentifs à la règle et il existe un civisme doublé d'un contrôle social assez important. De ce fait, les espaces sont naturellement respectés, il n'y a pas de potelets, l'usage reposant sur la confiance en la personne.

À Istanbul, il semble exister un certain civisme complété par une présence policière destinée à faire respecter les règles. Dans les nombreuses rues qui ne sont pas encore rénovées, la place du piéton est difficile. Mais dans les secteurs aménagés, il y a peu de potelets, bien que la voiture soit très présente dans la ville. Existerait-il une conjonction entre civisme, respect de ce qui est réalisé et contrôle de la règle ?

En fait, des objets aussi anodins que des potelets témoignent de la personnalité des diverses sociétés urbaines. Or les villes sont en mutation et se transforment. L'urbanité est revendiquée, assumée. Les changements sont nécessaires, attendus, en cours souvent. Ne faut-il pas alors privilégier l'expérimentation

physique et sociale au lieu d'appliquer des recettes ? Certes, il est plus aisé de dépenser dans du gros œuvre que de s'attacher à la qualité de la vie collective. Mais la crise à l'œuvre devrait aider à retrouver les fondamentaux : pourquoi pas utiliser le potelet pour organiser la vie publique plutôt que des alignements de granit, et travailler à son efficacité ?

Janus ou l'urbaniste de la ville vive

Revue Urbanisme, 2010

Les villes ne sont pas que bâtiments, rues, paysage, morphologie. Elles sont construites sur une histoire qui en oriente l'esprit autant que la forme. Leur vie sociale génère des modes de vie, des comportements particuliers, notamment dans les espaces publics. Leur histoire politique produit des valeurs collectives, leur capacité éducative crée des savoirs nécessaires à leur évolution. La vitalité des acteurs culturels, en résonance avec les publics, partage une mémoire commune, porte un regard sur le présent et ouvre des possibles pour l'avenir...

La réalité d'une ville, d'un lieu, est de tout cela entremêlée, dans l'harmonie ou le conflit, dans la cohérence ou la contradiction. Le sujet de l'urbain n'est donc pas que le plein et le vide et le bon agencement entre eux. Il ne mobilise pas uniquement l'architecture et le paysage. Il ne se rapporte pas plus à la seule organisation de fonctions à laquelle on ajouterait l'économie, la concertation, et le développement durable parce qu'il le faut bien. Les villes sont habitées.

Traiter de l'urbain demande d'aborder ce réel, de s'intéresser au matériel et à l'immatériel, au mesurable et à l'allusif. Il faut travailler sur une matière mouvante, souvent riche et parfois retorse, dont la complexité et les contradictions mêmes font la valeur. On peut revendiquer (à tort) de partir d'une

page blanche dans les nouveaux quartiers. Mais la majorité de l'action urbaine porte sur la ville existante avec sa forme et son âme, ses qualités et ses conflits, la *ville vive*.

Plutôt que de penser faire le bien et le beau, il nous faut apprendre à comprendre. Tant de projets passés, menés de bonne foi, sont la matière présente de notre implication : des grands ensembles créés en cinq ans et rénovés depuis quarante, des centres mis en beauté que leurs habitants ont quittés, des exploits architecturaux vides de sens qui font écran à l'enjeu d'urbanité.

Le thème du contexte n'est pas tangible, au sens propre du terme. Mais il est déterminant dans les choix qui sont adoptés. Un urbaniste doit donc l'approcher pour tenter des réponses justes. La connaissance, alors, n'est pas qu'objective. Elle est ce que l'on perçoit ou fait émerger : une histoire, une analyse sociologique, des écrits, des entretiens. Elle se construit aussi par allusions, elle émerge de rencontres, du spectacle inédit d'un site, ou de l'observation des gens. Elle naît également de frôlements, de frictions, et les débats ne sont pas vains, qui aident à exprimer la profondeur, le vif d'un territoire, vécu et perçu.

Le contexte est physique et donné par le lieu. Mais le savoir-faire d'une ville, ses forces vives, ses écoles, ses dynamiques, sont le terreau à partir duquel construire un projet. Il y gagnera en pertinence, et enrichi, repris, géré, il existera dans la durée. De cette approche des compétences, l'on renforcera ce qui doit l'être ou suppléera à ce qui manque. Confortant alors la capacité d'une ville à s'assumer, l'on assurera un avenir au projet, après qu'il nous aura « échappé » pour vivre sa vie.

On doit, pour connaître, utiliser les écrits, les récits, les rencontres, les observations. La construction partagée d'un projet, dès les phases amont, peut être précieuse, apprenant en marchant les lieux, les acteurs, les méthodes.

On ne peut pour autant en rester au seul contexte. L'on doit aborder tous les problèmes, améliorer des situations parfois difficiles, passer à l'acte. Il faut exercer la compétence d'urbaniste de la transformation, faite de dialogue, de compréhension d'enjeux, techniques ou sociétaux, de maîtrise des temps ou de l'emboîtement des échelles, de capacité à créer un projet, intégrateur de la complexité, mobilisateur et pertinent. Il faut analyser, représenter, expliquer, proposer des hypothèses, des stratégies, montrer une vision, un terme. Il faut assumer d'être un acteur parmi d'autres et donc écouter, se coordonner, composer, défendre. Il faut initier des stratégies qui proposent des réponses entremêlant les logiques, les échelles et les temporalités : apporter des solutions de court terme à des problèmes ressentis de propreté, d'usage ou de sécurité, et à moyen terme conduire la rénovation de logements ou d'espaces publics. Le projet urbain y gagnera en crédibilité, en adhésion. Mais la responsabilité des acteurs de l'urbain est de répondre aussi à ces problèmes immédiats. Il n'y a pas le noble qui serait le neuf et le secondaire qui serait l'existant, le prestigieux qui serait lié à la tâche de construire et le métier de soutier qui serait de gérer. Au contraire, la palette disponible pour améliorer l'urbain va d'une meilleure gestion à la transformation. Et on peut utiliser tout cela en même temps sur un même lieu (ce qui est loin d'être le cas).

La ville vive est la ville bien réelle, avec ses valeurs – et sa dureté, quelquefois. Notre rôle n'est pas d'en critiquer la réalité, mais d'agir sur elle pour l'améliorer. Elle est notre matériau : des situations imparfaites, compliquées, pathogènes parfois, souvent formidables, toujours changeantes, dont nous ne possédons que certaines des clés, et encore, forcément en partenariat avec d'autres. Être urbaniste demande de l'assumer et de mobiliser son savoir à ce service d'être le médecin modeste d'un corps toujours fuyant. Pour cela, nous devons avoir le double visage de Janus : être ingénieur et entendre les

bruits de la ville, mesurer ce qui peut l'être et faciliter le récit de la vie. On doit s'appuyer sur les observatoires, connaître les techniques ou les processus, et mobiliser la sociologie, la culture, la parole. On doit mêler la rigueur, face à des situations complexes, et l'écoute de l'âme d'un lieu pour que les réponses soient justes, travailler avec des techniciens des réseaux, avec des politiques et mobiliser des artistes pour qu'ils révèlent de la valeur.

Pour aborder la ville vive, il ne faut pas être naïf, laisser faire ou s'en remettre au fil de l'eau. Il faut entendre la parole, mais aussi assurer la qualité et la réalité des projets. Initier des débats doit être prévu au bon moment pour être entendu. L'on doit les « instrumentaliser » et donc les intégrer précisément dans l'agenda des études. Car si, urbanistes, nous devons la justesse, il nous faut aussi transformer ce qui doit l'être. En ce sens, le projet et le temps du projet priment. Alors, aborder la ville vive n'est plus une croyance ou une conviction, mais une réalité, qui induit une certaine façon de faire de l'urbanisme.

« On court, on court après la banlieue ! »

Tous urbains n° 10, juin 2015

L'État et les collectivités locales absents des banlieues ? Je n'ai pas l'ambition d'apporter la solution sur ce que doit être l'action publique face aux événements récents. La liste des certitudes venant de ceux qui n'y ont jamais mis les pieds risque d'être suffisamment longue. Mais il s'agit du témoignage d'un acteur impliqué pendant des années, d'abord comme chef de projet des Minguettes, à Vénissieux, puis à divers titres, y compris dans des villes étrangères comme à Naples.

L'État et les collectivités sont présents, reste à savoir comment. On pourrait appeler cela « de l'art de courir après une réalité urbaine sans jamais la rattraper ».

On a dit, face aux difficultés de logement, que la création des grands ensembles s'était faite dans l'enthousiasme. Chez moi, à la campagne, on les appelait « des cages à lapins ». Depuis le milieu des années 1970 et leur achèvement, les procédures se sont suivies sans toujours se ressembler. Des sigles successifs racontent l'évolution de la réflexion et de l'implication publique. Après la rénovation du bâti (HVS : Habitat vie sociale), parfois avant même que les quartiers soient terminés, on a mis l'accent sur le social (DSQ : Développement social des quartiers), que l'on a relié ensuite à l'urbain (DSU : Développement social urbain), cherchant les solutions au sein du quartier. La réflexion a été étendue hors des sites et tous les thèmes ont été abordés en même temps : les espaces

publics, le commerce, la culture, l'éducation. On a alors pu voir les limites de la rénovation. Des démolitions-reconstructions ont donc été engagées. Là, on sait faire, on est efficace, point d'atermoiement, une agence a même été créée pour cela, l'ANRU (Agence nationale pour la rénovation urbaine). Les gens ? On ne les a pas oubliés, mais les projets sont de plus en plus complexes, les montages, de plus en plus lourds. On tente donc de les intégrer, de tenir compte du social, de l'éducatif, de la sécurité. Des gens engagés y mettent toute leur énergie, est-ce à l'échelle de difficultés qui augmentent au fil des décennies ?

Agir est nécessaire, et l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers est en général manifeste : création d'équipements publics, de squares, de rues, rénovation des écoles, transports en commun plus pratiques... Mais l'action publique n'est pas toujours concluante. Des sommes énormes ont été investies, mais parfois pour quels résultats ? Un œil averti repère sur un bâtiment les époques de « réhabilitation » successives. À la fin des années 1970, des fresques censées apporter l'art ont égayé les pignons et bien vite vieilli. Dans les années 1980, les revêtements des façades d'origine ont été remplacés par des isolations moins solides. Les années 1990 ont adjoint des balcons, des portiques rapidement dégradés. Puis on a « résidentialisé »... La liste est longue, le résultat, parfois peu brillant. C'est que le sujet est difficile. Agir dans des lieux où les espaces collectifs sont très sollicités exige du professionnalisme. Or l'on manque de transmission des savoirs, la perte de mémoire conduisant à refaire les mêmes bêtises. Les intervenants apprennent sur le tas quand travailler sur les banlieues est spécifique, quand la réhabilitation, l'espace public, demandent d'autant plus de soin. Alors, avec les meilleures intentions, l'on produit souvent des projets de faible qualité que l'on ne sait gérer ou qui se dégradent vite...

Que dire de la continuité institutionnelle ? La volonté politique, bon an mal an, perdure. Mais les procédures, et donc les critères de la sacrosainte éligibilité, changent. On passe deux ans à élaborer un dossier pour répondre aux exigences de l'administration centrale, le ministre est démis, la politique, redéfinie, et l'on doit refaire sa copie sur des bases différentes. Face à des phénomènes graves, changeants, on perd du temps dans des dossiers, dans des procédures de plus en plus compliquées. Au bout du compte, les solutions sont dépassées avant même d'être appliquées. Si l'on ajoute les lourdeurs administratives de tout poil, l'action sur les quartiers sensibles marque les difficultés de l'action publique, l'importance de la technocratie, et montre crûment les limites de la politique et du pouvoir de la République. Que dire du sentiment que peuvent en avoir les habitants !

Que faudrait-il faire ? Quelques suggestions. Au lieu de chercher toujours la solution miracle forcément nouvelle, de tout remettre en cause régulièrement, les politiques publiques doivent avoir de la continuité et élaborer des stratégies partant de l'existant, de l'acquis, tirant les leçons pour améliorer, enrichir. Il faut éviter les solutions toutes faites et être capable d'agir d'une manière adaptée à un monde et à des structures sociales complexes et qui bougent. Les réponses miracles n'existent pas. L'on doit faciliter l'action, la réactivité, et donc alléger les procédures, les processus, coordonner les initiatives. Il faut des gens expérimentés, et cumuler les savoirs, les compétences dans des équipes légères, actives et soutenues par un pilotage politique fort et continu. Il est nécessaire de renforcer les services publics et non de les fragiliser, d'inventer de nouveaux processus, de dépasser les conservatismes, les conventions : mettre énergie et moyens pour construire de vraies démocraties locales, un projet de société qui ferait du bien à la société tout entière.

Craintes et préjugés ou les leçons de Cali

Tous urbains n° 9, mars 2015

J'ai, avec deux collègues de *Tous urbains* et à l'invitation de l'Institut français, participé à un atelier sur le thème des espaces publics à Cali. Troisième métropole de Colombie avec 3,5 millions d'habitants, elle fut, comme Medellín, un repère pour les narco-trafiquants et, comme elle, eut à subir de grandes violences. À présent à peu près pacifiée, Cali est à la recherche, comme Bogota ou d'autres cités d'Amérique latine, de qualité de vie, ou au moins d'urbanité et d'attractivité.

La réflexion s'appliquait sur deux grands sites : la Carrera 8 et le pôle d'échange de l'Avenida Ciudad de Cali. La municipalité a décidé du premier qu'il devait devenir un lien vert entre l'Ouest et les quartiers pauvres et le centre. Le deuxième est un centre d'échange de bus fermé par de hauts murs et des grilles. La demande concerne les conditions de son ouverture pour apporter activités et urbanité aux quartiers qui l'entourent.

Quelques réflexions, inspirées des discussions avec les professionnels présents sur place.

Il semble qu'il y ait une certaine peur vis-à-vis des quartiers informels et des usages de l'espace public. On la comprend née d'un passé violent encore récent. Or, pendant des années, j'ai travaillé dans des quartiers sensibles en France et ailleurs. Cela m'a convaincu de dépasser craintes et préjugés, et de considérer ces territoires et leurs habitants, certes comme des

sujets normaux et respectables, mais surtout comme ayant les mêmes besoins de qualité urbaine qu'ailleurs. Des arbres, des bancs, des Abribus, des espaces publics et des rues confortables, des équipements de proximité, une école accueillante, des transports efficaces... Avec cette nuance qu'apporter des réponses demande plus encore de sérieux, de professionnalisme, car l'on n'a pas le droit à l'erreur. Or, si les attentes sont les mêmes, ce qui permet d'y répondre (assises, luminaires...) est souvent bien plus sollicité du fait des incivilités, ou en raison de la surutilisation de ce qui est public. Un banc, des jeux pour enfants devront être solides, les arbres seront protégés pour avoir le temps de pousser, les Abribus seront élégants mais robustes... L'enjeu est celui de l'appartenance visible du quartier au territoire de la ville. Tout l'art est alors de montrer le souci de qualité que l'on a, ici comme ailleurs, d'ouvrir à des usages intenses tout en effaçant l'aspect défensif : l'intensité d'usage ne doit pas signifier enlaidissement.

Il ne faut donc pas être naïf et considérer qu'il suffit de mettre du beau. Il faut aussi du costaud, faute de quoi toute détérioration stigmatise encore plus le lieu et les gens. « Vous voyez bien ce qu'ils font de ce qu'on leur donne ! » Les bonnes intentions non plus ne suffisent pas. Confrontées à l'intensité, parfois à la dureté de la réalité, le résultat peut se révéler opposé au désir aimable initial, élargissant encore le fossé existant entre habitants et quartiers d'une même ville. Ces propos ne sont pas secondaires, car bien des initiatives généreuses butent sur le manque de savoir pour répondre à la réalité de situations complexes, notamment dans les espaces urbains, conduisant à des dépenses inutiles et à la désillusion. Des bancs réalisés avec des enfants se retrouvent en bien piteux état, le jardin partagé par les habitants devient une aire pelée pour les chiens...

La demande de Cali devrait en quelque sorte s'appuyer sur un *changement de regard* vis-à-vis des quartiers, des espaces publics, des gens. Sans candeur, il faut peut-être, à présent

que le temps a passé, agir avec une vision confiante et réaliste des communautés et des lieux. Apporter avec soin, avec intelligence, et en les adaptant, des qualités, comme on le ferait en d'autres sites. S'agit-il d'ailleurs d'en créer ou de reconnaître les qualités existantes ? Les communautés, les groupes sociaux, ont construit des lieux, des pratiques qui, au-delà de celles qui sont délictueuses, représentent des usages urbains, des valeurs. La collectivité a tout intérêt à partir d'elles pour développer le dialogue avec les populations. C'est une façon de concevoir l'amélioration du quartier sur la reconnaissance de l'existant et un moyen d'apporter de la pertinence aux projets à venir en les nourrissant du réel et du vécu. La démocratie peut s'en trouver localement renforcée de rapports devenant confiants entre habitants et collectivités, chemin précieux pour que peu à peu s'instaure le droit.

On est loin d'une réflexion qui ne s'appuierait que sur des paradigmes internationaux et n'appliquerait que des concepts (des recettes ?) venus d'ailleurs. À quoi fait-on référence alors, lorsque l'on parle de quartiers informels ? Dans la plupart des cas, et en particulier à Cali, ils possèdent une structure de rues, souvent à angles droits, un parcellaire comportant des lots plus ou moins grands mais dans lesquels on trouve l'habitation, la cour ou un jardinet. Des architectes présents lors de l'atelier ont analysé la manière dont les maisons étaient construites. Ils ont constaté qu'elles témoignaient de beaucoup de subtilité, d'une vraie appréciation du bien-être, de capacités d'évolution lors de changements familiaux, par adjonction d'une pièce ou d'un étage. Ces quartiers ne sont pas, ou plus, forcément isolés. Ils ont des systèmes de transport plus ou moins efficaces, ils ont été, avec le temps, alimentés en eau et en électricité. Ils ont généré des modes de vie, des activités, des commerces capables d'évoluer et de s'améliorer, mais qui, en tout cas, sont la réponse d'une population à son désir de vie (parfois de survie) et d'intégration à la ville...

Les quartiers informels sont en fait très urbains, et en aucun cas des accidents de l'urbanité, des épisodes provisoires de l'histoire des cités, amenés à disparaître au profit d'une organisation rationnelle telle qu'on la voit en Europe ou en Amérique du Nord. Le changement de regard porte aussi sur ce point et ne concerne pas que les Calinçais. Ces territoires sont une ressource pour la ville présente et future pour peu qu'ils soient considérés, accompagnés et non contredits, pour peu qu'ils deviennent territoires de projet au même titre que les développements urbains traditionnels. Ils sont l'émanation de groupes sociaux constitués, par obligation parfois, en groupes urbains et décrivent une autre manière de faire où les habitants ont une part centrale. Ils interrogent les leçons que nous avons données à l'Amérique latine comme le culte de la planification ou des grands projets et fournissent en retour des pistes sur la manière dont nous pourrions faire évoluer nos propres pratiques.

Rue Gustave-Goublier, suite
Tous urbains n° 8, novembre 2014

Cela avait commencé comme un conte de fées urbain...

Il y a quelques années, les résidents de cette rue parisienne dans laquelle j'habite s'associaient pour que leur petite rue-passage soit fermée aux automobiles et rendue aux piétons qui habitaient là, travaillaient dans les salons de coiffure africaine des rez-de-chaussée ou empruntaient le site pour se rendre d'un endroit du quartier à un autre. De grands pots plantés de végétaux, des poubelles, un nettoyage journalier par les services municipaux donnaient un aspect plus sympathique, sans aménagement notoire. Des animations, des événements furent organisés pour faire vivre le lieu et renforcer, comme l'on dit, le lien social.

Le résultat fut longtemps positif. Les écoliers prenaient la rue pour aller à l'école, les coiffeurs attendaient le client devant leur porte, assis sur des chaises, leurs enfants jouant sur la chaussée libérée... Il y eut bien quelques automobilistes pour ne pas admettre qu'ils ne pouvaient se garer où ils voulaient. Fermer la rue posa en effet longtemps un problème technique, les potelets ne résistant pas à la poussée d'irréductibles, peu nombreux mais qui ont un impact fort sur l'occupation de l'espace et donc l'ambiance : toute brèche dans la fermeture entraînait un afflux de véhicules. Des barrières assez laides mais efficaces résolurent ce problème.

Il y avait bien les prostituées, la nuit, qui faisaient parfois des passes dans les montées d'escalier, les canettes de bière dans les bacs à plantes, les dégradations mineures, un ou deux SDF qui dormaient sous le porche et partaient au matin... C'est une situation commune à bien des rues de grande métropole, mais ici, tout cela « roulait » et les relations étaient bonnes entre les résidents, les utilisateurs de la rue et les pouvoirs publics, chacun mettant du sien pour la bonne tenue de l'espace commun.

Certaines villes, et Paris en fait partie, sont le théâtre de l'expression des soubresauts du pays et du monde. La traduction dans les espaces publics y est souvent directe, et pas seulement dans les manifestations. De plus en plus de pauvreté, de chômeurs, de personnes en difficulté sociale, psychologique, sanitaire, économique...

Les deux SDF d'origine ont été chassés par d'autres, plus nombreux, certains étant violents. À présent, une dizaine de personnes en moyenne sont installées jour et nuit sur de vieux matelas, dans des conditions d'hygiène épouvantables, sous le porche par lequel on pénètre dans la rue. Ils forment une microsociété, avec des difficultés bien plus grandes que celles d'un groupe « normal », avec ses bagarres, ses effusions de sang, les rats sont revenus... Ces personnes ont colonisé le lieu, contrôlent une partie de la rue et en ont « plombé » l'ambiance. Pourtant, une certaine solidarité avec elles existait de la part des passants et des résidents. Mais les rapports se sont tendus. Car si nous ne sommes pas en guerre comme en Syrie ou en Irak, il faut quand même imaginer dormir à quelques mètres d'un endroit sale, violent, où les hurlements, les harcèlements sont fréquents.

L'association, à l'origine très présente, agissait dans de bonnes conditions avec les pouvoirs publics. Mais après quelques années d'activités participant à rendre la rue très vivante, elle a été peu à peu débordée. Il n'est de toute façon

ni possible ni souhaitable, dans une cité démocratique, qu'un groupe humain, même bien intentionné, prenne en charge des responsabilités qui ne sont pas les siennes. Elle a alerté bien des fois la mairie, le commissariat... Peu à peu, les résidents l'on fait individuellement. Huit mois après, quelques actions publiques ont été conduites de temps en temps, mais le problème reste entier.

C'est que le sujet est difficile. La collectivité, dont la responsabilité est en jeu, serait-elle dépassée par l'ampleur du problème à l'échelle de son territoire ? On peut supposer ou espérer que chacun, dans son rôle, fait ce qu'il peut, assume ses responsabilités. Sauf que si le service de nettoyage passe sans la police, il ne peut rien faire. Les services sociaux sont conscients, mais n'ont pas toujours de solution. Appelés, les pompiers ne peuvent faire que ce qui est en leur pouvoir...

Le résultat : une situation qui continue à se dégrader, que les habitants, les passants ne comprennent plus et qui passe pour une incapacité à agir, un abandon. Pourtant, elle témoigne moins de leur égoïsme que de la difficulté des collectivités à se coordonner et à gérer des problèmes complexes. Or c'est bien de cela qu'il s'agit. Dans la situation économique-sociale qui est la nôtre et dont on peut supposer qu'elle ne va pas, à court terme, s'arranger, nous sommes face à une réalité urbaine très concrète, même si elle est là poussée à son paroxysme.

Elle pourrait inviter au repli sur soi et à l'attente béate de l'action des pouvoirs publics. Elle sollicite en cela la capacité de chacun à se considérer comme responsable et appartenant au monde, quel que soit le lieu où il habite. Elle nous place face à nos contradictions, y compris éthiques. Mais elle met aussi l'accent sur la nécessité, pour les politiques locales, d'affronter la réalité des problèmes, de savoir s'adapter à l'évolution des contextes, de concevoir les moyens institutionnels, humains et financiers pour les résoudre. En ce sens, faut-il

continuer à investir dans le dur, les aménagements cossus, ou arbitrer, orienter les choix plus en faveur de la gestion de la vie urbaine, qu'elle soit douce ou violente ? Cette question, très actuelle et très politique, mérite d'être posée. Elle n'est en aucun cas alarmiste ou défaitiste, mais entend que l'on affronte la réalité urbaine et sociale, et, pour ce faire, que l'on mette en adéquation avec elle une action publique absolument nécessaire.

De l'aménagement à la réparation et à l'activation
« Time for play », architectes AZC, Barcelone, 2016

Et si, comme en économie, d'autres politiques urbaines étaient possibles ?

L'on a, depuis plusieurs décennies, en partie réparé les villes. Sans naturellement en terminer – car jamais une cité ne s'achève –, sans même parfois beaucoup de succès – comme dans les grands ensembles, tant le sujet est complexe et renvoie à des thèmes qui dépassent l'urbain. On a réparé face à la désindustrialisation, à l'obsolescence de l'habitat, à la prééminence de la voiture, aux blessures écologiques... sachant qu'il n'est pas dit qu'en même temps nous n'ayons ailleurs continué à déqualifier.

Un mouvement commence à apparaître, qui mobilise les capacités intellectuelles sur des thèmes et des pratiques nouvelles : transformer le fonctionnement sans aménagement, privilégier les attentes sociales dans leur complexité plutôt que des solutions prémâchées et technocratiques, conserver ce que l'on peut et éviter la table rase... Se libérant des prérequis, il aborde comme un élément du contexte les données nouvelles liées à la diminution des budgets, à la demande sociale, à la nécessaire évolutivité. Le fait économique, loin d'être un handicap, devient même un atout qui oblige à aller à l'essentiel. La situation telle qu'elle est devient vecteur d'innovation, support de création et d'enrichissement du projet, d'appel à l'intelligence. Elle oblige à aborder les pratiques, les usages,

à tenir compte de l'humanité des lieux. Elle invite à prendre les expériences extérieures au sérieux, alors que l'on peine encore à tirer les enseignements des initiatives spontanées, encore plus à coller au mouvement réel de la société.

Après la réparation, serions-nous dans le temps de l'activation ? En effet, ces nouvelles pratiques considèrent comme un atout les acteurs et les initiatives locales et, les mobilisant, ajoutent au dynamisme d'un territoire. Elles incitent à mettre au cœur du sujet et de la réflexion non la technique, les matériaux, l'argent, mais l'individu et la vie urbaine. Elles étendent les possibles grâce à l'innovation. Les approches créatives dues aux projets dans leur diversité et à leur appropriation permettent de créer une urbanité plus vive, plus active, plus mouvante, plus réactive aussi, à l'image de la société urbaine.

Ainsi en est-il du parti pris par les architectes d'AZC. Face à un contexte qui a évolué, ils proposent des solutions qui dans leur forme, leur usage, leur économie, leur temporalité, sont nouvelles. Prenons l'exemple de leur proposition de pont sur la Seine, « Bouncing bridge¹ ». Gonflable, facile à déplacer, il permet de traverser le fleuve, mais offre également une expérience urbaine singulière. Il fait découvrir Paris autrement, créant une sorte de trampoline inattendu et ludique en plein cœur de la capitale. Ce projet, à première vue utopique, est en fait tout à fait réaliste et réalisable. Les architectes ont utilisé leur intelligence et leur savoir non pour répéter des solutions conventionnelles parfois inadaptées et insatisfaisantes, mais pour inventer des solutions contemporaines. Ils ne sont plus dans une reproduction statique de la ville et des formes du XIX^e siècle, dans la répétition d'une

1. Pour des visuels du projet, voir AZC, *Time Play*, Barcelone, Actar, 2016, [en ligne], URL : <https://issuu.com/actar/docs/azc_time_for_play> (lien vérifié le 16 août 2019).

culture d'avant, mais bien dans la construction de réponses de notre temps. Est-ce la modernité ? Cette proposition serait-elle un premier pas qui fait date, comme l'ont fait Paris Plages en son temps ou les aménagements évolutifs de la rive gauche du même fleuve ?

Il existe bien sûr, au sujet de la ville, des réflexions, des intelligences multiples et solides, des qualités créatives fortes, construites depuis plusieurs décennies. Mais elles sont encore trop utilisées dans les méthodes d'avant et pas assez dans les méthodes d'avenir. Par exemple, nous vivons encore sur l'idéologie des grands projets qui ont construit des savoirs que les grands commis de l'État et des collectivités se sont peu à peu appropriés. Ils ont convaincu le personnel politique local, qui en a fait un marqueur de sa capacité à entreprendre, d'ailleurs souvent en contradiction avec les administrés qui n'en demandent pas tant. Ils donnent l'illusion de maîtriser le temps, les coûts, le projet... Or entre la décision et l'achèvement, on en prend souvent pour vingt ans. Il est de plus courant que les collectivités remettent la main à la poche pour combler les déficits. Entretemps, le contexte économique, social et urbain, les acteurs, le monde a changé.

Les grandes opérations concentrent aussi les budgets, les moyens humains, l'attention. Il est même courant qu'au sein du périmètre du grand projet, un soin excessif soit accordé aux espaces publics, au mobilier, au confort, et que de l'autre côté du trait fictif qui en marque la limite, les trottoirs soient défoncés, les luminaires hors d'âge. L'approche par territoires limités siphonne les capacités des collectivités et répond plus à l'idéologie du développement qu'à la recherche de bien-être urbain.

D'autres politiques urbaines sont possibles, qui doivent s'appuyer sur le savoir accumulé, mais doivent l'utiliser autrement, sans enfermer dans des règles peu à peu stratifiées, ossifiées et qui empêchent d'évoluer quand pourtant le monde

change. Il faut absolument ouvrir les esprits et les méthodes, et laisser d'autres perspectives advenir. Quelques exemples illustrent ce propos.

Sur le thème du logement, l'intérêt que présentent certains habitats informels des périphéries de villes d'Amérique latine est souvent reconnu. Ils répondent aux attentes de leurs constructeurs en matière d'usages ou de coût, et acceptent aisément les changements au sein de la cellule familiale. Ils fabriquent, certes, des rues au début peu amènes, mais qui peuvent sans difficulté évoluer vers l'urbanité. La collectivité a alors pour tâche de faire venir les transports, les réseaux, d'assurer l'éducation, l'action sociale, la sécurité... De notre côté, nous nous efforçons « d'éponger » depuis quarante ans les erreurs liées aux grands ensembles planifiés dans les années 1960. En même temps, nous fabriquons du logement souvent trop cher, trop loin, qui banalise les territoires et ne répond pas vraiment aux attentes des acheteurs ou des locataires, quand il ne laisse pas sur le carreau un nombre croissant de personnes.

L'espace public fut longtemps laissé pour compte, envahi, maltraité, en dehors des préoccupations des édiles et des administrations. Il fait aujourd'hui l'objet de toutes les attentions, à tel point qu'on en oublie son rôle, qui est d'accueillir partout les usages habitants et les fonctions de la ville. Alors on aménage richement de nouveaux sites, avec une débauche de matériaux, de mobiliers, de végétaux, comme si la même recette s'appliquait partout. La sophistication, la profusion « plombent » même les budgets, empêchant d'agir sur des lieux ou des sujets plus essentiels. Souvent vides, car n'est pas place de la République qui veut, on fabrique trop d'espaces publics, trop riches.

Alors, dans certaines villes, l'on expérimente et réalise des projets plus simples, moins chers, collant aux attentes et aux fonctions. L'aménagement n'est qu'un levier parmi d'autres.

L'objectif est le dynamisme du site et son appropriation, et pour cela on sollicite l'intelligence, l'approche sensible, la créativité au service de la vie du lieu et en valorisant déjà ses qualités, ses singularités.

Concernant les transports, on promeut les trams à tour de bras. On leur a même trouvé la vertu de qualifier les espaces publics : en serait-on incapable sans cette opportunité ? Nous avons moins d'argent, alors pourquoi ne pas utiliser des véhicules sur roues, des bus améliorés dans des sites protégés ? Ils seraient moins performants. À Bogota peut-être, cité de sept millions d'habitants, mais dans nos villes moyennes ! Et pourquoi ne pas investir dans les vélos ? les habitants de Copenhague font un déplacement sur trois à vélo. La marche est gratuite, efficace, le covoiturage... Bien des systèmes sont imaginables si on y réfléchit et se donne les moyens de les mettre en œuvre, si on conçoit une stratégie qui libère des *lobbies* et accompagne un changement que l'on pressent inéluctable.

Nous ne pouvons plus faire comme avant, mais ne sommes pas encore décidés à imaginer et à mettre en œuvre des solutions nouvelles. Posons-nous les questions différemment, évitons la réponse qui n'en est pas une et qui consisterait à baisser les bras. D'un côté, il existe un processus puissant, bien huilé, une machine à aménager portée par des professionnels aguerris, des savoirs sophistiqués, des réseaux économiques et industriels. De l'autre, des pistes de réflexion ou d'action sont engagées. Certaines sont des tentatives plus ou moins adroites ou naïves, qui, par exemple, idéalisent le « travail avec les habitants », les jardins potagers en ville ou l'art dans la rue : des bonnes intentions souvent en dehors de la réalité, de l'échelle que représente une ville, de son mouvement, de sa vie réelle.

Mais il existe, face à des situations en effet complexes, une vraie réflexion, de vraies capacités à aborder la multiplicité des logiques à l'œuvre pour en tirer des propositions adaptées,

évolutives et qui marchent. En témoignent certains travaux d'étudiants dans les écoles d'architecture ou d'urbanisme, ou les résultats de concours d'idées, ou certaines actions de transformation d'usages. Ils montrent souvent une véritable approche sensible des modes de vie et des situations, y compris économiques ou écologiques. Ils illustrent une vraie capacité à imaginer des stratégies opérantes.

Sauf que la réalité de l'action urbaine n'a toujours rien à voir, que la perte en ligne est considérable, que la manière de produire de la ville n'a pas encore réussi à évoluer. L'équation est simple pourtant, elle est même mathématique : doit-on mettre l'argent, l'énergie, dans la pérennisation d'un mode de fabrication conventionnel et que l'on rend encore plus efficace, ou investir dans la réflexion, l'intelligence, la matière grise appliquée à l'urbain ? Doit-on financer le dur, l'aménagement, ou activer la vitalité de la société locale et favoriser la créativité, l'ouverture, l'expression du dynamisme des acteurs culturels, associatifs, sportifs, économiques... ? Cette question ne se pose pas seulement en France et en Europe, et mérite d'être posée également dans les pays émergents.

Retour de Beyrouth

Tous urbains n° 16, décembre-janvier 2017

Le Liban compte 4 millions d'habitants dans un territoire grand comme le département de la Gironde. Il accueille, à l'heure actuelle, 2 millions de déplacés venus de Syrie et 500 000 Palestiniens. Les conflits font rage à sa porte. La guerre civile a duré de 1975 à 1990 et a laissé des séquelles dans les esprits, les corps et le pays. Israël et le Hezbollah se sont battus en 2006, conduisant à la destruction de nombreuses infrastructures.

Et pourtant, le Liban et les Libanais manifestent la volonté de vivre malgré les innombrables difficultés.

Beyrouth a été en partie détruite, séparée pendant quinze ans par une ligne de démarcation que ceux qui ont vécu cette période n'ont pas oubliée. La ville n'a quasiment pas de transports publics, les rues n'ont que rarement des trottoirs, le centre vide est un simulacre de lieu de rencontre... Et pourtant Beyrouth vit, tant bien que mal parfois, avec des difficultés sans doute, mais Beyrouth fonctionne.

La comparaison avec notre pays est brutale, pas nécessairement pour le Liban. La France possède un territoire de 650 000 kilomètres carrés, une population de 63 millions d'habitants. Pourtant, dès lors qu'il s'agit d'accueillir quelques dizaines de milliers de déplacés ou de migrants, on entend des cris d'orfraie !

Il semble qu'il soit plus facile de faire de la communication et de porter des points de vue simplistes et définitifs à la Trump que d'analyser avec une certaine objectivité, de

discuter de diagnostics et de solutions, d'agir avec des propositions adaptées. On peut parler de racailles des banlieues, d'éradications multiples, d'identités tout à coup retrouvées, mais il est difficile de défendre des évidences, de s'accorder sur des consensus, de reconnaître des réalités objectives. Dans un article du *Monde*, Marie Peltier parle de la victoire de la propagande complotiste qui, après la décrédibilisation de la parole publique, voit fleurir la falsification des faits par des extrémistes sans vergogne comme Poutine et bien d'autres à la moindre notoriété¹.

S'agit-il d'une période éphémère ou d'un horizon destiné à durer ? Si tel est le cas, ce que notre société porte de valeurs de justice, d'égalité, de soin, doit s'attendre à être sans arrêt remis en cause, discuté, controversé. Comme si la parole n'était plus permise sans le doute sur la parole.

L'action urbaine justement est fondée sur des valeurs : c'est une certaine société que l'on défend, vers laquelle on cherche à tendre. Mais les questions urbaines sont complexes, à l'image des sujets sociétaux et parce que toute cité est un système compliqué. On doit convoquer l'intelligence, des études, des décisions, de la continuité. On ne peut se satisfaire de réponses toutes faites, à l'emporte-pièce. D'autre part, les problèmes ne se règlent pas en un tour de main : si les points de vue analytiques ou critiques éclairent, ils doivent être suivis d'actes, et les engagements doivent donner lieu à des réalisations. Est-ce dans ces brèches que s'engouffrent les populistes de tout crin qui nient la complexité et revendiquent des approches simplifiées, tranchées, caricaturales ? En ces temps de défiance et de travestissement de la réalité, il est essentiel de ne pas ramener l'urbain à des slogans ou à de la communication. Jusqu'à présent, on a en partie échappé, en France, aux visions trop

1. Marie Peltier, La chute d'Alep, c'est la victoire de la propagande complotiste, *Le Monde*, 14 décembre 2016.

simplistes, à trop de démagogie, de cynisme, de désinvolture. Beaucoup d'acteurs cherchent sincèrement à agir de manière positive pour les territoires et les concitoyens. Mais dès lors que l'on peut raconter n'importe quoi sans avoir de comptes à rendre, ne devons-nous pas prendre acte du changement et avoir un engagement plus déterminé, moins consensuel : « la vérité n'est plus la bienvenue », rappelle Marie Peltier ? Doit-on intégrer qu'à l'avenir la pratique du mensonge pourrait se développer ?

Du coup, oubliant le consensus, je propose une mesure : cherchons dans nos communes à dégager des marges budgétaires, que l'on aura économisées en étant plus sobres et attentifs aux choix, en simplifiant et agissant avec mesure. Grâce à cet argent, finançons des initiatives permettant d'apporter localement des solutions pour les déplacés : des logements, une intégration dans les écoles, un accompagnement... Une utopie ? Le Liban le fait dans des conditions autrement plus difficiles. La France n'en serait pas capable ? Il y a plus de 30000 communes, leur est-il impossible d'accueillir ces personnes en fonction de leur taille ? Elles y trouveraient souvent avantage, quand la population rurale a tendance à vieillir, que l'on peine à trouver des forces vives pour assurer certaines tâches, que la capacité d'innovation patine, que des villages entiers se désertifient, que des écoles ferment... Techniquement, il n'y a pas de difficulté. Financièrement cela est envisageable. Politiquement, c'est compliqué, montrant l'état du débat politique sur le sujet. Pourtant, il s'agit des valeurs de la République, qui parlent de 1789, de notre récit national. Voilà un beau thème en période préélectorale : la parole politique réhabilitée non dans un illusoire consensus, mais en assumant controverse et conflit et en s'engageant dans les actes ! Chaque ville, en plus de l'attention à ses propres habitants, se donnant les moyens d'accueillir des déplacés, alors que ce sujet ne va pas tarir par miracle. Il fait partie du

paysage mondial et local, et nous ne sommes pas face à un accident de l'histoire, à un événement vite oublié. Les guerres, le réchauffement climatique, appartiennent à notre présent et à notre avenir. Si l'urbanisme consiste à analyser des situations pour tenter d'apporter des solutions, l'accueil de ces migrants involontaires dans nos villes et nos villages en fait partie, pour les aider certes, mais aussi parce que nous pouvons y trouver notre intérêt.

Il serait opportun de substituer au doute généralisé un engagement déterminé.

La Philharmonie, carottes et salsifis*Tous urbains n° 13, avril 2016*

La Philharmonie de Paris est ouverte depuis quel que temps déjà. Nous ne parlerons ici ni de sa forme ni de son contenu, encore moins de la polémique autour du rôle du concepteur. Équipement culturel aux qualités indéniables, au succès artistique indiscutable, à la fréquentation populaire à confirmer, il est pourtant probable que son existence même serait mise en cause si la décision de le construire devait être prise aujourd'hui, dans la période politique, sociale et même culturelle dans laquelle nous vivons.

Ses origines remontent au début des années 2000. Le budget initial était de 170 millions d'euros. À la fin, il s'élèvera à 386 millions, dérive comblée par l'État, la Ville de Paris et la Région. Bien entendu, il était difficile, une telle construction commencée, de tout à coup l'arrêter. On se prête pourtant à rêver à ce que ces collectivités auraient pu faire de telles sommes, dont l'affectation s'est en partie imposée à elles sans qu'elles aient à la choisir. À ce titre, la comparaison des 386 millions d'euros avec certains autres budgets d'investissement est intéressante, même si l'on compare des carottes et des salsifis. En 2015, le budget affecté au logement à Paris : 443 millions d'euros. Celui de Plaine Commune, quand on connaît les difficultés sociales auxquelles ce territoire est confronté : 85,8 millions d'euros. En 2016, le budget de la Métropole du Grand Paris : 65 millions d'euros...

Une telle dérive du programme, et par conséquent du projet, interroge. Tout le monde, ou presque, est favorable à la musique classique. Pour cette raison, un choix politique correspondant à l'importance que les institutions accordaient à ce sujet s'est traduit par la somme qu'elles souhaitaient lui allouer, au regard des autres obligations auxquelles elles devaient faire face. Le programme et le projet devaient traduire cette décision et cette ambition, et non s'en affranchir. Si les objectifs des commanditaires étaient trop élevés, il fallait les revoir à la baisse et rentrer dans le budget voté. Écouter de la musique dans des conditions si exceptionnelles ne justifie pas l'argent que les collectivités ont été contraintes d'y mettre, car les surcoûts ont été comblés au détriment d'autres actions pourtant essentielles.

La décision de cette construction a été prise il y a longtemps, en un moment où les villes, petites et grandes, rivalisaient à coups de grands équipements prestigieux censés rejouer « l'effet Guggenheim » : le musée des Confluences à Lyon, la médiathèque « Coluche » dans les villes moyennes... L'on sait que les grands projets sont décidés à un moment et peuvent apparaître décalés lorsqu'ils se réalisent, après les péripéties qui en émaillent la conception. Les dérives du coût de la Philharmonie interrogent, mais on peut se demander si un tel message est celui que notre société a à transmettre aujourd'hui, si ce choix politique a encore un sens.

Reprenons les propos d'Anne Hidalgo, maire de Paris, le 5 janvier 2016 sur France Inter, à propos de la déchéance de nationalité : en substance, « le chômage, l'éducation, la sécurité vis-à-vis du terrorisme... n'y a-t-il pas aujourd'hui autre chose à faire que de s'étripier sur la déchéance de nationalité ? »

On objectera que la construction a fait travailler des gens, favorisé l'économie. Nous sommes justement à un moment où l'on s'interroge sur le sens du développement, les paramètres que sont « créer de l'emploi » étant complétés par bien d'autres

comme « créer de la valeur sociale et environnementale ». La COP21 a donné l'occasion de faire bouger les lignes. Et si nous nous recentrons sur les questions actuelles et y portons les investissements : l'intérêt public, celui de la planète, conforter les hôpitaux, la sécurité, l'éducation... ? N'y a-t-il pas contradiction à diminuer le nombre de fonctionnaires, mais à en embaucher pour que la Philharmonie fonctionne ? À l'heure où la réparation de ce que nous avons abîmé ou détruit est bien actuelle, le choix des priorités est l'occasion de discuter ce que notre société souhaite privilégier, les projets qu'elle entend conduire pour cela et qui traduiront dans les faits le message qu'elle porte.

Si l'on aime la musique classique, il existe des salles de grande qualité permettant une excellente écoute. Il importe d'ailleurs de leur trouver une affectation qui les valorise plutôt que de les considérer comme des friches. Si l'on parle de culture, imaginons l'impact qu'aurait le seul budget de fonctionnement de la Philharmonie sur le corps culturel justement, sur l'activité des compagnies, des créateurs, des petites structures qui irriguent (ou irriguaient) notre pays, des festivals dont on est contraint à l'heure actuelle de couper les budgets, sur la restauration des monuments dont certains se délitent. Imaginons la souplesse, l'inventivité ainsi favorisées, le dynamisme créé, la capacité, soudain, d'évolution culturelle rendue possible pour qu'elle s'adapte à son temps. C'est un autre projet culturel, mais qui vise à irriguer, à féconder le vivier existant, même si la Philharmonie fait de la pédagogie et diffuse dans les quartiers, dans la banlieue, sa position géographique s'y prêtant.

Vient-on à Paris pour la Philharmonie ou pour son extraordinaire richesse et diversité culturelle ? Paris n'a pas besoin de cet édifice pour asseoir sa place dans le concert des grandes capitales et conforter son attractivité touristique. Donner du sens à ce que l'on construit, l'on conçoit, l'on produit invite à

des débats politiques que notre démocratie mérite bien. En un moment justement où celle-ci est discutée, parfois mise en danger, ils en enrichissent la valeur, les vertus et témoignent de la vivacité de la vie publique.

La Philharmonie est là et bien là. Puisse-t-elle vivre le plus longtemps possible sans nécessiter de réparations...

La ville est encore conduite par la voiture*Tous urbains n° 2, septembre 2013*

Supprimer des places de stationnement, vous n'y comptez pas !

Malgré tout ce qui est dit, affiché dans les documents de communication, les choix dans l'espace public sont souvent faits pour favoriser la voiture. La concertation en témoigne. L'on passe en général une bonne partie de la séance à parler « nombre de files de circulation, de places de parkings », plus que de « confort, ambiance, sécurité des enfants, assises pour les personnes âgées... ». C'est qu'il existe cette croyance qu'il est impopulaire de toucher à l'automobile. Du coup, l'on commence par ce sujet, le considérant comme essentiel. Certes, cela change. À présent, les habitants se sentent de plus en plus citoyens. Ils ont plutôt moins de voitures et sont soucieux de la vie quotidienne. Des points de vue contradictoires s'expriment, racontant de manière plus juste la réalité des modes de vie urbains.

C'est que l'on revient de loin. Depuis les années 1960, l'on a imaginé la ville au service de la voiture. L'organisation des déplacements, les infrastructures, les paysages, les budgets ont été orientés en ce sens. Et même si, depuis vingt ans, le propos affiché évolue, le savoir en transformation urbaine a continué de se concentrer en partie sur ce thème. Il y a peu, évoquer l'espace public conduisait à chaque fois à devoir d'abord se justifier sur les « rayons de giration, le nombre de véhicules par heure, les remontées de files aux heures de pointe... ».

Les quartiers eux-mêmes étaient conçus en fonction de calculs réalisés à partir de matrices prédisant le nombre de voitures à venir. À cet égard, l'exemple de Copenhague est frappant. Dans le nouveau quartier de Nordhavnen, la projection des déplacements est calculée à partir d'une prévision de 50 % de trajets à vélo, le reste pour une grande part en métro. Et les investissements, l'utilisation de l'espace public sont orientés en ce sens : des passerelles piétons-vélos au lieu d'échangeurs d'autoroutes, des pistes cyclables larges et sûres, des services aux utilisateurs, des parkings seulement pour le fonctionnement du quartier... Il y a là une décision politique et sa traduction en projets multiples chargés de la concrétiser dans les faits. Et, bien entendu, l'on n'obtiendra pas la même ville, le même quartier que si l'on part d'une projection fondée sur 80 % de déplacements en voiture.

En France, jusqu'à récemment, les administrations et notamment les services voirie des collectivités étaient organisés, formés, formatés même, pour faciliter l'usage de l'automobile. C'est en train de changer, mais il est encore courant d'avoir à expliquer qu'un trottoir réglementaire d'1,20 mètre n'est pas confortable, pas plus que traverser des îlots entre des barrières de sécurité. Il faut argumenter longuement pour supprimer quatre places de stationnement au profit d'arbres ou d'une placette devant une école, utiliser la rhétorique pour convaincre que marcher deux cents mètres n'est rien et qu'il n'est pas nécessaire de toujours garer sa voiture devant sa porte.

C'est le quotidien de quiconque travaille sur l'espace public. Or une grande part de son activité porte sur la réparation de ce qui fut abîmé depuis trente ans (des quartiers relégués ou coupés en deux, des fleuves rendus inaccessibles...), sur la démolition de ce qui, construit au seul profit de l'automobile, est devenu inutile (des autoponts, des trémies autoroutières en pleine ville...). En quelque sorte, l'on tire un trait (onéreux !)

sur les voies rapides qui séparent, les chaussées surdimensionnées qui laissent à la vie locale la portion congrue, les ronds-points à un million d'euros, et l'on cherche à retrouver une ville et des espaces publics aimables, avec des continuités de cheminements, des arbres, des bancs, des ambiances, de l'espace. Cette réparation répond de manière concrète à l'évolution de la demande d'urbanité et a pour conséquence de donner une autre place à l'automobile. Il n'est alors pas tant question de « l'après-voiture » que de la recherche d'une ville équilibrée entre la possibilité d'une vie urbaine agréable et un usage de l'automobile raisonnable.

À une autre échelle, celle des agglomérations, on tente d'organiser globalement et de manière cohérente les déplacements en réalisant des Plans de déplacement urbain (PDU). Leur objectif affiché est d'accompagner le besoin de mobilité en favorisant les transports en commun et les modes doux, et en luttant contre les nombreux travers induits par l'usage intensif de la voiture. Intéressants en tant que tels, ils donnent cependant des échéances lointaines et n'obligent pas vraiment à court terme, d'autant qu'ils portent sur des objectifs généraux, sur des résultats que l'on n'évaluera pas forcément.

Ils sont censés guider « l'après-voiture ». Mais que prépare-t-on dans la réalité ? On construit loin des villes, rendant nécessaire l'usage d'un véhicule ou de transports en commun saturés pour aller au travail. Les images des autoroutes aux entrées des agglomérations, celles des trains de banlieue aux heures de pointe, sont édifiantes. Est-on à l'échelle du problème ? Combien de lignes de tram, de RER, de TER, de logements en secteurs denses, de zones d'activité accessibles faudrait-il construire pour inverser la tendance, et en combien de temps ?

Alors que faire ? Déjà, ne pas en faire une question de doctrine (« pour ou contre la voiture »), mais considérer que ce sujet est structurel de l'évolution des villes au même titre

que l'habitat ou l'économie, et en cohérence avec eux. Il ne parle pas d'autre chose, d'ailleurs : habiter dans les centres de métropoles, aujourd'hui, n'est pas à la portée de toutes les bourses, et souvent on habite loin car l'on n'a pas le choix.

Ensuite, la réponse est forcément plurielle et mobilise des décisions concernant les transports, le stationnement, l'aménagement, l'habitat, l'urbanisme, le foncier, les qualités, la vie quotidienne dans sa diversité... En ce sens, c'est un véritable projet politique d'agglomération, qui doit être porté par les acteurs, chacun dans sa responsabilité. « Après la voiture » ne se décrètera pas, mais se construira en partenariat.

Enfin, le sujet nécessite que chaque action soit conçue, imaginée avec soin non dans sa seule logique (faire passer des voitures, améliorer le temps de parcours des bus, construire du logement, une zone d'activité, rénover un quartier...), mais pour que chaque fois il y ait évolution vertueuse vers l'objectif de « l'après-voiture ». Vaste programme...

Le Muséoparc d'Alésia ou une occasion perdue

Tous urbains n° 9, mars 2015

Alésia, une seule bataille que deux sites revendiquent en France. En les périodes de doute existentiel, Vercingétorix est décidément célébré plutôt deux fois qu'une ! Sa statue monumentale fut commandée par Napoléon III et implantée à Alise-Sainte-Reine, sur les lieux présumés de la bataille, au faite de la colline qui domine les vallées et la petite ville de Venarey-les-Laumes, en Côte-d'Or. Sur le socle est écrite cette phrase que notre héros est censé avoir prononcée : « La Gaule unie, formant une seule nation, animée d'un même esprit, peut défier l'univers ». Les paroles restent, la comparaison avec la réalité de l'histoire laisse perplexe. Qu'importe, utilisons le passé pour construire l'avenir, les collectivités justement ont passé commande d'un lieu pour cela : le MuséoParc d'Alésia.

La géographie du site doit être rappelée. La bataille a eu lieu sur la colline. Vercingétorix y fut encerclé avec ses troupes par les soldats de Jules César. Il reste sur place de cette époque, si ce n'est de cet événement, de discrets vestiges archéologiques dont on peut apercevoir les fouilles derrière des grillages. De cet oppidum, l'on voyait jadis très loin la belle campagne environnante et les lieux d'implantation des différents camps romains. Las ! Les arbres ont poussé. Reste une table d'orientation dont le plan en céramique fait référence à une géographie que l'on ne peut plus voir.

En bas, dans la vallée, Venarey-les-Laumes est séparée du site historique par des champs, un village. Petite ville industrielle qui fut très liée aux chemins de fer, elle a depuis périclité, comme bien des communes françaises. Reste une cité populaire en déclin, que les collectivités cherchent à rendre de nouveau attractive. Elles s'appuient pour cela sur ce qui peut être un levier touristique et économique : la bataille d'Alésia. D'où la course à la légitimité et à l'ancrage de l'histoire qui les a conduites à créer un musée. Comme souvent, peut-être pour imiter les grandes métropoles, l'on a joué l'architecture prestige, et un concepteur de renom, Bernard Tschumi, a été sollicité auprès des archéologues.

Le résultat extérieur est un objet cylindrique posé dans la campagne, à côté d'un parking et d'une reconstitution de camp romain. Le site historique est en haut et le musée en bas. Entre les deux : des rues, des routes, des champs clos et l'obligation de reprendre sa voiture. Cette séparation entre le lieu de la bataille et les explications altère la compréhension, fait oublier récit et ambiances et empêche que l'ensemble formé du musée et du site « fasse lieu » dans un paysage que l'on pourrait par la même occasion embrasser.

Le musée a été construit à l'extérieur de la ville. Il lui tourne le dos et contribue peu à la rendre plus active et attractive, à être le ferment de son évolution. Le parking par lequel on y accède ressemble d'ailleurs à celui d'un centre commercial de périphérie. On aurait pourtant pu imaginer que les restaurants locaux auraient profité du projet, que l'on aurait évité de construire de vastes aires de stationnement indépendantes mais les aurait mutualisées avec l'existant, que les parcours d'accès piéton auraient emprunté les rues de la cité...

On comprend le souci de développement des élus locaux, leur désir de voir leur territoire reprendre de la valeur, leur population rester sur place, dans un lieu vivant. Ils y ont mis les moyens. Les initiatives sont louables et généreuses. Mais

les projets ne sont pas reliés. On a un lieu patrimonial ici, au cœur d'un paysage très beau mais qu'on ne voit pas. On en commente l'histoire là-bas, ailleurs, dans un bâtiment prestigieux et coûteux mais créé en dehors de la ville. Encore ailleurs, la municipalité aménage de manière trop chère, avec une débauche de matériaux et de fontaines, le parvis de la gare par laquelle les touristes sont censés arriver. Or il est la plupart du temps vide et ne représente en rien le cœur animé d'une cité duquel le renouveau devrait naître.

Beaucoup de bonnes intentions donc, une volonté politique, des investissements importants, de l'intelligence et de l'énergie mobilisées, mais un résultat très insatisfaisant. Le visiteur est contraint de faire des sauts de puce en voiture entre les sites sans profiter du très beau paysage ou s'approcher de la ville.

Ne peut-on déjà couper quelques arbres et faire réapparaître à peu de frais ce qui existe : les collines, les vallées, les villages, les champs ? Le coût n'en serait pas bien lourd et, même si le public frémit dès que l'on évoque cette possibilité, le jeu en vaut la chandelle au vu de ce que l'on découvrirait depuis ce lieu d'exception. On n'a pas pris tant de précautions quand, au sommet des collines, on a rasé les forêts au profit de l'agriculture industrielle, faisant d'un système agricole riche et complexe une monoculture dans un paysage de calvitie !

Il aurait fallu que les sites soient reliés par les espaces publics et par le circuit de la visite et son récit. Il aurait fallu avoir une approche urbaine qui mette en lien et organise afin que les activités se complètent et se renforcent. On aurait visité ici, reçu les informations, puis mangé là, dans un endroit facilement connecté favorisant la vie du bourg, et finalement on aurait repris un moyen de transport là-bas, après avoir parcouru les rues de la cité.

À la place, on a passé commande d'un objet de prestige et créé une collection de lieux séparés. L'on n'a pas su rapprocher de manière cohérente les initiatives de tous au service du

propos historique et de l'intérêt du territoire. Il y a sûrement des raisons. Il est plus aisé de construire un nouvel équipement dans les champs plutôt que dans la ville ou à proximité du site archéologique. Les partenaires sont nombreux et, malgré leur intérêt commun, peuvent avoir des difficultés à travailler dans la même logique, avec des projets coordonnés. Dans ces conditions, le politique doit rappeler à chacun le projet auquel il participe. L'urbaniste doit montrer les enjeux et défendre la mise en cohérence dans l'espace et dans le temps, au service de la valorisation du territoire. Un tel projet assez complexe nécessite aussi un pilote solide coordonnant des initiatives aux logiques séparées.

Une approche urbaine n'a pas vraiment été développée. L'on en perçoit les conséquences. C'est que l'urbanité ne se décrète pas, que « tous urbains » ne tombe pas sous le sens. On a perdu là l'occasion d'en construire les conditions, patiemment et avec détermination. Quel enjeu, pourtant, dans des villes pas bien riches où c'est le présent et l'avenir qui se jouent !

Athènes ou l'apparent paradoxe*Tous urbains n° 19/20, septembre-novembre 2017*

Dans l'espace de quelques encablures, on trouve un des hauts lieux du tourisme mondial, l'Acropole, bien sûr, le centre dégradé des années 1950 autour de Psirri et, plus loin et proche de la mer, le nouveau site aménagé par le milliardaire Stávros Niárchos et conçu par Renzo Piano. Visiter Athènes interroge l'urbaniste français que je suis.

Commençons par l'Acropole – ou, plus largement et en accéléré, la civilisation grecque. Comment un tel petit pays a-t-il pu, il y a plusieurs millénaires, inventer le théâtre, la démocratie, la philosophie, une architecture et une organisation urbaine adaptées, et bien d'autres choses encore ? Comment ces lumières ont-elles pu s'éteindre pendant de longs siècles ? La civilisation humaine aurait-elle une évolution qui ne serait pas linéaire ? Il nous reste bien sûr l'agora, vernis historique incontournable de tout projet d'espace public contemporain. Mais il n'est pas courant aujourd'hui qu'un philosophe local exprime ses doutes en public à côté du supermarché, du parking et de l'aire de jeux pour enfants. Une civilisation a pu exister (il en est d'autres, comme celle des Incas) et en partie disparaître sans laisser de leçons à celles qui l'ont suivie. À méditer pour un urbaniste qui intervient sur des villes et des sociétés urbaines : nous ne sommes que de passage...

L'Acropole témoigne d'une organisation urbaine, politique et sociale largement étudiée depuis longtemps. Mais à

quelques centaines de mètres, plusieurs quartiers des années 1950 à 1970 sont dégradés, certainement en raison de la crise économique. Des immeubles de cinq à huit étages en partie vides, des squats, des commerces peu actifs en rez-de-chaussée, des rues défoncées, sans trottoirs, où l'assainissement lui-même n'est pas vraiment assuré, où les poubelles débordent. Ces quartiers jouent un rôle puisqu'ils accueillent les immigrés. L'on perçoit aussi quelques foyers positifs, issus d'initiatives publiques ou privées et redonnant vie à des micro-lieux : une placette ici, un bistrot là... Pour l'urbaniste que je suis, qui travaille depuis longtemps sur la rénovation des grands ensembles ou des centres-villes dégradés, le fait qu'un quartier central de cette dimension soit dans un tel état interroge. Dans des sites où l'action privée est peu présente parce qu'elle n'y trouve pas d'intérêt, l'action publique est obligatoire. Mais elle est difficile et complexe, et nécessite un temps long. Y a-t-il à Athènes, aujourd'hui, la volonté politique et la capacité financière sans lesquelles le quartier ne s'améliorera pas naturellement ? En France, nous agissons avec plus ou moins de bonheur, depuis plus de trente ans, sur les grands ensembles, dans des conditions sociales proches, avec des méthodes qui ont évolué mais ne sont toujours pas d'une totale efficacité, malgré les sommes astronomiques mobilisées par les pouvoirs publics. Combien d'années faudra-t-il pour redonner du dynamisme ou de la qualité aux quartiers d'Athènes en question ?

Et si, sans le dire, ils étaient laissés à eux-mêmes, à la dérive ? Il ne s'agit pas de donner des leçons aux Grecs, qui pourraient au contraire nous apprendre comment survivre en temps de crise réelle. Des propos entendus : « On en a marre de l'Acropole, c'est bon pour les touristes ! Ce n'est pas là que l'on vit, cela ne nous représente pas ! » Encore un motif d'étonnement pour l'urbaniste français : la Fondation Stávros-Niárchos a commandé et financé un immense complexe conçu par Renzo Piano et implanté sur des terrains situés entre le

centre et la mer. Il s'agit de la création d'une colline artificielle comportant un ensemble Opéra, Bibliothèque nationale, parc, Centre culturel et éducationnel. On est loin de la construction irresponsable de centres commerciaux hors les murs destinés à faire de l'argent, même s'ils vident les cœurs des villes françaises. Le lieu, imaginé de toutes pièces, est devenu emblématique pour les Athéniens, qui s'y retrouvent symboliquement et physiquement : un autre centre en quelque sorte... Et cela marche, du fait de la qualité même des architectures et des programmes, de l'ambiance du parc, de la création d'un promontoire duquel on découvre la ville à trois cent soixante degrés. Et cela interroge. Fallait-il s'intéresser plus au centre dégradé, voir comment lui redonner des qualités, au lieu de créer un centre *ex nihilo* à l'extérieur ? En un temps record, une fondation privée a construit un lieu aux portées autant urbaines que politiques, économiques ou culturelles. Cela marche, et une des leçons à en tirer est moins de se perdre en conjectures que de reconnaître les vertus d'un pragmatisme qui recherche les chemins les plus opérants, les plus efficaces dans la situation spécifique dans laquelle le projet s'inscrit. Le contexte n'est pas seulement urbain au sens des réseaux ou des formes urbaines. Il convoque l'économie, la psychologie, la politique, l'humanité..., le temps et les choix. Que peut-on faire dans une temporalité raisonnable ? Que doit-on choisir de réaliser pour que le résultat soit réel et non une illusion par rapport à des problèmes qui seraient ailleurs ?

L'exemple d'Athènes interroge certains lieux communs urbains qui ont la vie dure : « Le patrimoine est le substrat à partir duquel tout projet doit se penser ; ce que fait le public est bien, le privé n'est là que pour faire de l'argent ; il faut coûte que coûte réhabiliter... » Il interroge aussi les politiques urbaines conduites en France, et notamment la nécessité de construire des stratégies adaptées à la complexité des contextes et non d'appliquer des méthodes éprouvées ailleurs.

Ma rue (suite)

Tous urbains n° 21, janvier 2018

Y a-t-il une solution définitive ou le destin de l'appropriation d'un espace public est-il la cohabitation négociée en continu entre usagers conventionnels et ceux qui ne sont que provisoires ?

Il y a quelques années, dix SDF vivaient la journée et la nuit, allongés sur des matelas repoussants, sous un porche, à l'entrée de la rue dans laquelle je réside. Maintenant, vingt-huit migrants y dorment la nuit sur des cartons. La présence des premiers signifiait leur marginalité, leurs difficultés multiples, leurs problèmes de santé physique, parfois mentale... Elle s'accompagnait de saleté, de cris, de conflits, d'agressions parfois, du retour de rats (voir *Tous urbains* n° 8, « Ma rue (suite) »). Les seconds sont afghans, irakiens, syriens. Ils sont jeunes, désemparés, sans abri, souvent sans suivi social ou médical... Ils témoignent d'une situation courante à Paris : qu'un grand nombre de jeunes gens prennent, pour des raisons économiques ou liées aux guerres, tous les risques pour émigrer.

Pourtant, l'histoire récente de la rue avait commencé comme un conte urbain. À la fin des années 2000, elle était réservée au stationnement et à la circulation. Restaient deux trottoirs étroits sur lesquels l'on ne pouvait marcher. Avec quelques riverains, nous nous sommes mobilisés pour la rendre aux piétons, aux enfants se rendant à l'école. Après discussion, ce nouvel usage fut accepté par la Ville de Paris qui

mit en place des moyens de protection d'abord peu efficaces (voir p. XXX) puis renforcés par des barrières empêchant l'intrusion automobile. Le but des membres de l'association Arrgg, créée à l'occasion, était que la rue soit accueillante, vivante : une cohabitation sereine quelles que soient l'origine ou l'activité (coiffeurs africains, résidents, galeriste, passants et même prostituées). Une certaine bienveillance régnait, des événements furent organisés pour renforcer les liens, des plantations pour améliorer l'ambiance. Un hôtel fut réhabilité, un café, un magasin de mode tenu par de jeunes créateurs s'implantèrent, la rénovation d'un immeuble en logements sociaux était prévue...

Tout cela ne fut pas facile. Une première épreuve avait été de faire accepter la fermeture de la rue. Faire respecter la nouvelle situation ne fut pas non plus aisé : trouver une technique de fermeture efficace, contraindre à ne plus stationner, à faire dix mètres à pied. Les difficultés furent résolues à chaque étape et le résultat se révéla consensuel : la rue était plus agréable, et les rapports entre les gens, meilleurs. Depuis, pour compléter un aménagement volontairement minimum, deux fosses furent réalisées et plantées.

Une deuxième « épreuve » fut celle de la présence, durant plus d'un an, des SDF sous le porche. Malgré un rapprochement de l'association avec les acteurs institutionnels (Ville de Paris, commissariat, services sociaux...) et la recherche de solutions « humaines », la vie locale devint de plus en plus difficile. Finalement, ce qui permit de la pacifier fut la réhabilitation de la façade, laquelle conduisit à fermer une partie du porche : la réalité de la vie urbaine met la bienveillance à rude épreuve !

Depuis ce temps, deux ou trois personnes dormaient bien là régulièrement, mais personne n'en prenait ombrage. Jusqu'à ces derniers temps et l'arrivée d'une trentaine de migrants installés chaque nuit, à touche-touche, sans sanitaires, sans

protection. Leur situation n'est certes pas enviable, et passants et habitants se demandent comment aider : de la nourriture parfois, quelques vêtements. Finalement, peu d'échanges verbaux ont lieu, du fait de la barrière de la langue. Mais pour l'ambiance de la rue, il s'agit bien d'une nouvelle épreuve. Elle était parvenue non sans mal à une situation apaisée, avec une vie sociale riche et complexe, accueillant les facteurs positifs et réussissant à gérer ceux qui le sont moins. La galerie participait à l'activité, le café et la boutique également. Mais leur existence même est menacée, les dormeurs ne libérant les lieux qu'en milieu de journée. Alors que faire ?

Déjà la mobilisation des institutions est relancée. Auront-ils des solutions ? Le problème dépasse le porche et la rue, et, localement, les points de vue sont contrastés. Des bénévoles de l'Armée du Salut apportent du café le matin. Le balayeur ne peut nettoyer du fait de la présence des dormeurs. Il met donc à disposition des sacs poubelles pour les déchets. Les cartons qui servent de matelas improbables sont entassés le jour, même s'ils ne favorisent pas la qualité de l'ambiance. Les commerçants, aidés de membres de l'association, réveillent les dormeurs à partir d'une certaine heure et tentent de nettoyer un peu. Des balais sont mis à disposition, peu utilisés bien qu'un accord ait été trouvé avec les migrants pour qu'ils rendent les lieux à peu près propres le matin. On sent bien que l'on ne parvient pas à résoudre les problèmes d'une rue à la vie fragile, encore moins les leurs. Des idées reviennent, comme l'implantation de bacs à plantes évitant l'occupation du porche. Les avis sont partagés, car même si les lieux sont libérés, le problème sera renvoyé ailleurs et qu'en est-il du sort des personnes ? De plus, ce dispositif ressemble fort à ce que l'on voit souvent et qui consiste à empêcher ce qui ne va pas avec le décor. À l'inverse, il est aisé de juger quand on vit à l'abri chez soi, dans un quartier hors des bouleversements du monde.

Mon métier m'a appris qu'affronter les problèmes demande d'aborder la complexité de la réalité. Entamer un dialogue évite les incompréhensions ; analyser les faits, chercher avec d'autres des alternatives, évitent les positions de principe qui font joli mais ne permettent pas d'avancer. La solution, ici, ne tombe pas sous le sens. Serait-elle justement dans la non-solution, dans l'acceptation d'un compromis actif et attentif, évoluant avec le temps et les événements ? À suivre donc...

L'espace public contemporain : crise ou mutation ?

Entretien débat entre Michel Corajoud

et Jean-Pierre Charbonneau

Pavillon de l'Arsenal, Catalogue de l'exposition

« Voies publiques », mars 2006

Aux derniers rendez-vous de l'architecture, en avril 2005, Christian de Portzamparc a fait un éloge remarqué de la rue. Est-ce que, selon vos expériences respectives, la rue redeviendra l'élément fondateur de l'aménagement urbain ?

Michel Corajoud. – Je pense qu'il faudrait qu'on commence à différencier toutes ces notions, notions de rue, notions de ville... Ce n'est pas la même chose de penser la question de la rue quand on est dans la ville sédimentaire, telle qu'on la connaît, et dans la ville périphérique, qui est sans doute la ville d'aujourd'hui. Je crois qu'on est face à une véritable révolution de l'espace public, et il est vrai que la rue, telle que tout le monde la rêve ou l'imagine, a sans doute disparu, définitivement. Et cela parce qu'il n'y a plus, en limite basse de la rue, c'est-à-dire à hauteur d'épaule, à hauteur du contact charnel, des hommes qui se baladent dans la rue. Il n'y plus de tissu vivant dans l'architecture qui borde les rues. Pourquoi ? Parce que le commerce est parti ailleurs, dans des grands ensembles, dans des grands centres en périphérie de ville, parce que les équipements sont toujours suffisants pour équiper cette rue. On pourrait donc dire qu'on a un tissu

mort, de part et d'autre, ce qui rend la rue peu vivante, peu attractive. Et c'est pourquoi, d'ailleurs, elle a été parfois, dans les formes urbaines des mouvements modernes, abandonnée purement et simplement, parce cette rue n'avait plus de signification. Aujourd'hui, on a beaucoup de mal à organiser le pied des bâtiments en bord de ces rues contemporaines, parce que les logements ne peuvent pas descendre jusqu'au niveau du rez-de-chaussée; on a alors tendance à y mettre des sous-sols, des caves, etc., ou des rangements de voiture, qui rendent cette situation de proximité incorporelle, en tout cas un peu difficile.

La ville diffuse n'a plus cette contexture des rues des centres-villes, où précisément le niveau des rez-de-chaussée est extraordinairement vivant, attractif. Dans la ville périphérique, cela n'existe plus.

Mais précisément, c'est ce que l'on essaie de refaire aujourd'hui : après la négation de la rue par le mouvement moderne, dans les années 1950-1970, on a essayé de réintroduire la rue. Vous avez travaillé, avec l'AUA, au quartier de l'Arlequin à Grenoble, où vous avez tenté de recréer une rue, une rue intérieure.

Michel Corajoud. – La rue intérieure de Grenoble, c'était un imaginaire, mais on a bien vu, dans la réalité, l'échec qu'a été cette rue. On a fait une rue, certes, mais là où on s'est trompé, c'est qu'on a voulu mettre cette rue sous les bâtiments. Et quand on se promenait, le soir, on était tout seul, alors qu'on avait cinq ou six mille logements au-dessus de sa tête, et personne ne pouvait voir qu'on était là, dans la rue, ce qui représentait un véritable danger. Le fait d'avoir un boulevard, de réinventer la rue, et de la mettre en-dessous des bâtiments, c'était une erreur. Dans la rue ancienne, vous avez mille fenêtres qui vous regardent, et qui peuvent vous porter secours en cas de danger; à Grenoble, ce n'est pas possible.

C'est très difficile de réinventer la rue; je n'ai pas d'exemple de rue réussie, dans des situations urbaines où on n'est pas capable d'activer, d'une manière forte, le rez-de-chaussée.

Pour vous, la rue n'est pas morte...

Jean-Pierre Charbonneau. – Je me méfie : tout à coup la rue deviendrait une recette. Avant c'était l'architecture, après l'espace public, puis cela sera autre chose. On pense toujours à une ville à construire. Or pour l'essentiel, la ville sur laquelle nous travaillons est déjà là, bien réelle, pas tant à construire qu'à améliorer. Alors on l'aime ou on ne l'aime pas, mais en tout cas elle existe. Donc, je ne me pose pas la question de savoir si la rue doit être ou ne pas être. Non plus si elle sauvera soudain l'urbanité. Elle est... Avec d'autres types d'espaces urbains : des places, des pôles d'échange, des espaces extérieurs d'habitat social... Certains sont complètement « in-urbains » ou inhumains, apparemment sans valeur. Alors on travaille pour essayer de leur donner ou redonner de la qualité. Je ne crois pas aux recettes, même si l'on aurait toujours tendance à en chercher. Je crois à un travail profond, continu, tous azimuts. La rue est un des sujets, mais il en est bien d'autres, et il ne faut pas seulement s'intéresser aux centres ou aux grands ensembles, mais bien travailler sur tous les lieux d'une ville, d'une agglomération, même les infrastructures.

Il faut faire des projets, beaucoup de projets.

Vous avez parlé du centre. Depuis le Second Empire, on parle de ville mouvement, avec une lecture très dynamique de la ville, presque cinématique. N'y a-t-il pas aujourd'hui, dans le travail sur l'espace public, le besoin non pas de réintroduire un élément statique, mais de contrecarrer cette ville « mouvement perpétuel » ? De faire en sorte que la rue, l'espace public en général, devienne un

élément de centralité en étant capable non plus seulement de diffuser, mais de faire que les gens se rassemblent, qu'ils ne soient pas seulement en mouvement ?

Jean-Pierre Charbonneau. – Je ne vois pas de contradiction entre l'espace du mouvement et l'espace sédentaire. Chacun forme une des manières de vivre la ville, qui doivent cohabiter dans le temps et pour le coup l'espace. Je ne crois pas d'ailleurs à des actes si planifiés qu'ils viseraient à contredire le mouvement au profit de la rencontre. Outre que cela me semble peu réaliste, plutôt abstrait, je me demande si cela n'est pas même dangereux, si cela ne veut pas dire : voilà comment vous devez vivre !

Non, la base de notre travail est au contraire de qualifier, de faire coexister tous ces modes de vivre : les centralités par exemple, mais aussi les liens entre elles et les lieux de la mobilité, sans exclusive. C'est ce que nous faisons à Copenhague et qui est traduit dans un plan d'action (CUSAP), ou à Plaine-Commune où j'interviens par ailleurs. Il n'y a pas une, mais de multiples centralités de natures différentes. Saint-Denis est une centralité de Plaine-Commune, peut-être la plus importante. Mais en même temps, il en est d'autres à Aubervilliers ou à Pierrefitte. À Saint-Denis même cohabitent le centre historique qui est aussi commercial ou institutionnel et Pleyel plus tourné vers les bureaux, ou les alentours du Stade de France qui vit dans des temps différents. Plutôt que d'opposer tel mode de vivre à tel autre, il me semble préférable de les faciliter tous, et donc de travailler tous les lieux, y compris une sortie de métro, une entrée d'université ou un petit lieu de quartier. Et puis les relier, les mettre en réseau, pas seulement par l'automobile ou les transports ou les vélos – rappelons qu'un déplacement sur trois à Copenhague se fait à vélo –, mais aussi pour les piétons. Cela peut être des trottoirs élargis, des rues dans lesquelles on apaise la circulation,

des espaces confortables formant des continuités hétérogènes d'urbanité : des commerces ici, une haie, un alignement de façades là...

Je suis urbaniste du centre-ville de Saint-Denis. La Ville et Plaine Commune achèvent une première phase de la rénovation du centre. Il s'agit de rendre les espaces plus confortables aux piétons en réaménageant rues et places. Mais d'abord il a fallu favoriser l'accessibilité en bus (ils traversent à présent le secteur devenu piéton), rénover parkings et halle du marché, mettre en place une nouvelle signalétique, un contrôle d'accès sophistiqué qui répond à la complexité des fonctions, à la diversité des usagers du centre. Cette réorganisation a rendu possible l'embellissement, mais elle a aussi renforcé l'attractivité. En complément, un travail d'amélioration de la gestion et du service au public a été conduit, garantissant la pérennité des travaux. Il s'agit donc bien d'une approche qui prend acte des usages statique et dynamique et les favorise.

Michel Corajoud. – Je pense qu'aujourd'hui les réponses sont à trouver au cas par cas. La position qu'on a par rapport au traitement de la ville ne peut plus se décliner en termes généraux, pas encore du moins. Il y a des cas, et pour chaque cas on trouve des solutions. Et sortir du cas précis, c'est souvent faire des erreurs, c'est-à-dire généraliser. La situation urbaine pose une demande complexe, multiforme, et en même temps on ne peut parler que de choses précises : tel endroit à tel moment, comment règle-t-on cette question ? Comment réussit-on à porter des éléments de centralité à partir de circonstances ? Je crois plus à la question de la circonstance qu'à la question de termes génériques. Effectivement, on se préoccupe de la rue, de donner un réseau dans lequel les gens puissent non seulement circuler, mais aussi se rencontrer, se reposer, avoir des relations entre eux. C'est ce qu'on fait toute la journée, que ce soit au travers d'un espace continu qui est la rue, ou que ce soit

une place, un square... Mais on n'est pas encore dans la situation de pouvoir faire des généralités, tant la formulation qu'on donne de l'espace public est hésitante. Il faut montrer des projets, le plus possible, parce que c'est dans les projets et dans la façon qu'un certain nombre de personnes ont de résoudre des questions qui sont posées par la construction de la ville moderne, qu'on va trouver des réponses. Pas dans des théories, du moins pas encore. Et c'est pour ça qu'il faut qu'on soit beaucoup plus précis dans la manière dont nous nous interrogeons sur la ville contemporaine. Rem Koolhaas disait : « Attention, les urbanistes et les architectes contemporains sont les plus mal placés pour parler de la ville moderne. Puisqu'ils n'ont qu'une référence, la ville sédimentaire traditionnelle. » Il est vrai que, souvent, on a ce réflexe de ne penser à une situation urbaine qu'en fonction de la ville sédimentaire ; mais alors on ne peut pas comprendre ce qui se passe en périphérie de la ville. Il faut avoir les yeux plus grands ouverts que ça.

Comment penser aujourd'hui le rôle de l'automobile, pour laquelle on a fait en grande partie la ville pendant trente ans ou quarante ans, et avec laquelle il faut bien continuer à faire la ville ?

Michel Corajoud. – L'espace public est en crise, parce que les usages se multiplient et que l'espèce de schématisme de l'espace haussmannien trottoir/rue explose. Il ne peut plus être utile à accueillir la multiplicité des pratiques telles qu'elles se créent aujourd'hui – peut-être un jour retrouvera-t-on cette simplicité... Les Hollandais, eux, sont en train de mettre en place un niveau unique : il n'y aura même plus de trottoirs, plus de rues, plus de feux, plus rien. Tout le monde fonctionnera sur un même plateau, sur un même espace. C'est philosophiquement une situation assez intéressante. Imaginez que la civilité étant retrouvée, chacun puisse vivre sur un même espace, un espace partagé. Mais en France, et surtout à Paris,

la question, dans le centre-ville, c'est comment faire cohabiter un nombre de pratiques de plus en plus nombreuses et souvent contradictoires. L'arrivée des vélos dans Paris est une vraie question, car si on ne crée pas des situations où ces vélos sont sécurisés dans des espaces qui leur sont propres, on craint de venir à Paris. L'incivilité des voitures est trop grande et la sécurité de ces vélos exige qu'on crée pour eux des sites propres. Or ces sites propres créent une situation de cloisonnement de l'espace public qui est contraire à l'idée que nous nous en faisons ; l'espace public est un lieu de partage, et pas un lieu de cloisonnement. C'est là que les choses se compliquent : si vous ne créez pas provisoirement le cloisonnement, alors la situation du vélo à Paris n'advientra jamais. On est donc obligé de passer par une phase intermédiaire, qui est d'accepter provisoirement le cloisonnement du bus, des vélos, etc. On est dans une situation d'exploration et on ne peut que se féliciter que beaucoup de monde réclame une part de l'espace public. Il est vrai que la réponse aujourd'hui est celle de la ségrégation, mais demain, peut-être saura-t-on rétablir un mode de fonctionner ensemble.

Jean-Pierre Charbonneau. – L'espace public était en crise lorsqu'il n'y en avait plus, lorsqu'il était totalement alloué aux voitures. Aujourd'hui, la multiplicité des usages dans la ville est reconnue, l'amélioration des espaces au service de la vie publique est un acquis. À telle enseigne que l'espace public est même à la mode et qu'on lui demande de tout faire. Or l'évolution d'une ville, l'urbanisme, ne se résume pas à cela. C'est aussi la politique commerciale – on le voit à Paris –, les déplacements, l'habitat, la culture, le développement économique... Cela n'enlève pas son intérêt à l'espace public. Il en est dépendant ou peut en être le lieu concret d'application, pour les transports par exemple. Mais on voit tout le monde se ruer sur ce thème. Les demandes forment alors une

collection de revendications particulières, chacun voulant être propriétaire de son petit territoire. Les vélos veulent le leur, les personnes à mobilité réduite, les voitures, les bus, aussi. La seule solution est que chaque site fasse l'objet d'un projet qui montre les possibles et affiche les arbitrages. Mais la ville elle-même – chaque niveau territorial, en fait – demande une approche cohérente, des choix, et donc des projets, des plans. C'est vrai à l'échelle de Paris, même si ce qui s'y fait n'est pas indépendant des communes alentour. Du lieu singulier à la ville ou à l'agglomération, de multiples projets d'échelles différentes doivent donc s'élaborer. Bien sûr, on ne maîtrise pas tout. Ce serait un leurre, d'ailleurs, de croire que cela arrivera un jour car la cité évolue, change. Mais depuis vingt ans s'est construit un professionnalisme qui n'existait pas auparavant. On peut s'attaquer de mieux en mieux à la complexité des espaces et des villes. On l'a appris sur les places, les squares, les rues, dans les grands ensembles. On l'apprend sur les quartiers, à l'échelle des agglomérations. Je suis donc optimiste. Certes, il faudra choisir, décider, comme en démocratie. Mais, comme en démocratie, dans l'espace public l'on ne peut satisfaire les demandes de chacun. Alors les projets, les diverses hypothèses de projet aident à faire ces choix.

Michel Corajoud. – Il est vrai qu'on ne se posait pas la question des différentes pratiques, on ne les connaissait même pas. On n'était même pas à l'aube de penser qu'elles puissent revenir. Or, aujourd'hui, que le roller réclame sa place dans l'espace public, je trouve ça formidable parce que ça nous oblige, nous, à penser la place du roller dans la ville par rapport au vélo. Et c'est une situation corporelle différente : le cycliste occupe une place très restreinte, alors que le roller a une amplitude d'occupation de l'espace qui est énorme. Alors, on a du mal, parce que l'espace public a une épaisseur qui n'est pas extensible.

On parle régulièrement de l'haussmannisme, qui est toujours une référence, qu'on le veuille ou non. Il y a une autre référence en matière de systématisation, c'est Barcelone, qui a essayé, il y a déjà vingt ans, de systématiser l'approche de l'espace. En quoi cette expérience vous a-t-elle marqués ?

Jean-Pierre Charbonneau. – Je pense qu'il n'y a pas d'homogénéité dans l'espace public de Barcelone, chaque projet est différent, chaque concepteur aussi. Mais il y a une politique globale. À Lyon, il y a plus d'homogénéité. Mais ce n'est pas une valeur en soi, c'est un choix stratégique. On a travaillé avec le même mobilier urbain partout, le même vocabulaire des sols. Ce n'était pas le cas à Barcelone, même si cela commence à le devenir depuis plusieurs années. Cela étant, homogénéité veut seulement dire un certain nombre de règles simples, de principes. Ensuite, chaque projet se nourrit du contexte du lieu. Au Grand Lyon, les projets de la Duchère ou de la rue de la République s'appuient sur les mêmes principes qu'aujourd'hui la Rive Gauche du Rhône. En revanche, ils répondent à des contextes et à des usages différents, et les concepteurs sont différents.

Michel Corajoud. – Il faut reconnaître qu'on a tout appris à Barcelone ; on est tous allés à Barcelone et on a tous copié ce qu'ils font. D'un seul coup, on a donné à faire des projets à des jeunes concepteurs, qui ont donné un chatouement et une richesse de conception formidables, donc une expérimentation très grande, et on est allés là pour se nourrir de cela. Ce qu'il y avait d'assez bien dans l'expérience de Lyon, c'est qu'il y avait une belle coordination entre des maîtres d'œuvre qui étaient nourris par la situation barcelonaise et qui s'étaient exercés à ça, et une maîtrise d'ouvrage extrêmement forte, qui donnait des signes très clairs de ce qu'elle souhaitait. Ce qui fait que les maîtres d'œuvre qui ont travaillé à Lyon ont fait le meilleur travail qu'ils aient jamais pu faire.

Comment mettre en œuvre des projets urbains sur l'espace public qui soit précisément efficaces, de la maîtrise d'ouvrage jusqu'au second œuvre ? Est-ce dans ces nouvelles procédures que passe aussi une meilleure prise en compte de chacun des usages ?

Jean-Pierre Charbonneau. – À Lyon et dans les villes dans lesquelles j'interviens, je défends systématiquement une maîtrise d'ouvrage unique, un chef de projet par opération, car quel que soit le lieu, il ne peut être la somme de logiques séparées. Ensuite, pour tenir compte du contexte, l'on élabore un programme : qu'est-ce que ce site, ses usages, son histoire, combien de places de stationnement, quels objectifs, faut-il des jeux pour les enfants, etc. ? Ensuite, on passe des commandes à des maîtres d'œuvre, des architectes, des paysagistes, des urbanistes, pour des études ou des projets selon la question posée. Le concepteur fait une ou des propositions, elles-mêmes discutées avec la maîtrise d'ouvrage puis dans le cadre de processus de concertation assez complexes. Les arbitrages sont faits par les élus au sein de lieux de décision. Bien sûr, dans chaque ville, il existe des processus singuliers. Mais les principes restent les mêmes et visent tous à la professionnalisation. Au début, on a fait pas mal de bêtises, et puis, après quatre à six cents sites aménagés en quinze ans, on a appris notre métier. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas continuer à l'apprendre...

Cela vous semble impossible que l'espace public soit aujourd'hui entre les mains des seuls services municipaux, dans des grandes agglomérations comme Paris, Lyon...

Jean-Pierre Charbonneau. – C'est une question de priorité. Où met-on les moyens humains dont une ville dispose ? La gestion de projets urbains est complexe, elle demande de gérer des contradictions, des partenariats, de coordonner des

acteurs, de porter, voire de défendre l'intérêt général. Cela n'est pas secondaire, car, par l'action publique, on touche autant les dysfonctionnements urbains que des problèmes comme le mal de vivre dans certains quartiers. Seule une maîtrise d'ouvrage publique est en mesure d'assumer ce rôle. Sa base est, bien sûr, formée des fonctionnaires. En revanche, pour concevoir des projets, prendre la complexité de la matière urbaine et en faire quelque chose qui ait du sens, de la qualité de paysage et d'usage, qui ait sa propre autonomie, les architectes, les paysagistes ou les urbanistes privés font ça très bien. Je défends donc une maîtrise d'ouvrage publique, seule à même de gérer la complexité des villes, et une maîtrise d'œuvre privée pour faire les projets. Cela ne signifie pas qu'un maître d'ouvrage n'intervient pas à toutes les étapes d'un projet. Au contraire, il doit assumer son rôle avec vigueur.

Michel Corajoud. – Je ne suis pas sûr que l'on fasse encore ça très bien, on est encore dans la pensée des aménagements d'exception. On aménage, et je ne suis pas sûr que ce soit la réponse... L'espace public devrait avoir comme qualité première la continuité, c'est-à-dire que l'on devrait être capable de traiter le centre-ville avec une qualité qui soit égale à celle de la périphérie, et on doit penser économiquement l'idée que l'on n'a pas à dépenser plus d'argent ici qu'ailleurs. Il faut que les concepteurs soient disciplinés par une maîtrise d'ouvrage un peu forte; trop souvent, chacun est là pour gesticuler et raconter son histoire. L'espace public doit être un support un peu neutre; ce sont les gens qui font l'agrément de l'espace public. Ce n'est pas lui qui doit être fardé, ce sont plutôt les personnages, qui doivent être colorés, qui doivent être joyeux. L'espace public, lui, est un lieu d'accueil confortable, et pas forcément luxueux. Or on travaille trop dans cette idée. On voit des villes américaines qui sont assez extraordinaires, où,

comme il n'y a pas de financement de l'espace public, les banques financent leur bout de trottoir, alors il y a un bout de trottoir luxueux et puis ensuite on se trouve sur un trottoir totalement abandonné...

Je dirais volontiers – mais je ne sais pas si c'est vrai – que le travail sur l'espace public est un second œuvre. On devrait travailler dans un cadre, dans une discipline intellectuelle qui est celle de la simplicité et une recherche acharnée du confort.

Il faut aujourd'hui faire des choix à propos de la place qu'occupe la voiture dans l'espace, qui pourrait servir à d'autres usages. Dans une ville dense comme Paris, c'est une question extrêmement difficile, et qui accentue le contraste avec la périphérie...

Michel Corajoud. – Aider au choix, c'est créer des situations qui sont trop rares aujourd'hui, où des maîtres d'œuvre, des maîtres d'ouvrage, des élus, ont ensemble une culture commune de l'espace public, ont acquis cette culture. Les élus ne sont pas assez présents dans cette affaire, ils ont une idée politique, mais ils ne sont pas sur place. Et, de fait, il n'y a pas cette culture commune qui est nécessaire; les maîtres d'œuvre tout seuls n'ont pas à faire ce choix, ce n'est pas à eux de le faire. C'est pourquoi à Paris, il y a des rues où il est impossible de faire passer le bus dans son couloir, alors on ne le fait pas, mais à d'autres endroits c'est possible, alors on le fait. J'avais essayé à Saint-Denis, par exemple, de créer une commission des espaces publics; une commission transversale, qui échappait aux couches horizontales de responsabilité des ingénieurs de cette ville. Il y avait des gens qui justement traversaient les disciplines. Au début, quand on parlait de quelque chose qui touchait à l'espace public, on avait l'impression d'être compris, mais dès l'instant où il fallait qu'on tranche, on voyait bien que l'on n'était pas compris, parce que c'est difficile d'avoir

une culture commune, et ça prend beaucoup de temps. Qui peut dire aujourd'hui qu'une politique qui serait celle d'évincer définitivement la voiture de la ville est une bonne politique ? Je n'en sais rien ! La position que Paris présente actuellement est assez courageuse. Mais on voit bien aussi des critiques naître sur l'idée que l'on est en train de bloquer, d'enfermer Paris. C'est devenu extraordinairement difficile de venir de la banlieue au centre de Paris.

Jean-Pierre Charbonneau. – Pour le centre de Saint-Denis, nous avons fait plusieurs scénarios, avec plus ou moins de voitures, plus ou moins de transport en commun, plus ou moins de piétons. Ces scénarios ont été très discutés pendant six mois, avec des explications, des vidéos, des documents très simples à comprendre. Un débat a eu lieu. Puis tout ça a été exposé aux élus, à l'occasion des conseils municipal et communautaire, et ils ont choisi l'hypothèse bus-piétons pour tout le centre. On a ensuite pris chacun des projets, comme par exemple les places ou les rues ou la rénovation de la Halle, et chacun d'entre eux a été lui aussi travaillé avec plusieurs hypothèses et a fait l'objet de nouvelles discussions. Aujourd'hui, quarante projets sont en cours, coordonnés entre eux. Cela n'a pas retardé les réalisations – pour certaines, achevées. J'en tirerai au moins deux enseignements. D'abord, pour un même lieu, plusieurs solutions sont souvent pertinentes. Je crois donc beaucoup au fait de les présenter ; la discussion, ensuite, en enrichit le contenu et mobilise les acteurs sur des choses concrètes, qui font avancer les actes, non sur des théories. Ensuite, la décision peut advenir et c'est la deuxième leçon : les élus doivent se retrouver autour d'une même table pour décider. En effet, la contradiction étant inhérente à tout espace public, à tout projet urbain, il faut, pour la régler, de la conception, mais aussi un système de décision efficace, avec les décideurs au même endroit au même moment. La ville ne

se fait pas par la décision autonome de chaque élu sur son territoire, au risque d'une fragmentation des projets, de l'espace et des usages.

Michel Corajoud. – Le projet, c'est sublimer, c'est dépasser les contraintes. C'est trouver des réponses qui ne sont pas des réponses terme à terme à la question qui est posée. Au XIX^e siècle, les ingénieurs n'étaient pas seulement des gens qui répondaient techniquement à des questions, mais des artistes qui représentaient les espaces auxquels ils réfléchissaient, dans un contexte plus large. Il faut remonter ça aujourd'hui; ça rassurerait terriblement l'architecte des Bâtiments de France s'il savait que les projets qui lui sont confiés seront de cette qualité-là. Il reçoit, lui, tous les jours, et il le dit, des projets qui ne sont pas dignes, qui sont des projets de caractère simplement fonctionnel, qui répondent terme à terme aux questions, mais qui ne sont pas des projets au sens noble du terme.

Il y a à Paris un grand débat autour du tramway. Pierre Pinon, historien, a récemment écrit un article intitulé « Voirie ou plomberie¹ », qui met en cause l'accumulation des projets, la saturation de l'espace parisien (soit par du mobilier urbain, soit par des infrastructures). Comment aborder la question du tramway, vous qui connaissez la situation bordelaise...

Michel Corajoud. – Je fais partie des équipes de techniciens seulement sur la prolongation du tramway. Si on additionne toutes les contraintes (les arbres, les réseaux, la largeur des voies, les commerces, les livraisons, etc.) qui sont générées par la venue du tramway, l'espace qui nous est donné pour le faire n'est pas suffisant. Ça ne rentre pas, c'est tout ! C'est

1. Pierre Pinon, Voirie ou plomberie ?, *D'Architecture*, n° 147, juin-juillet 2005, p. 10-11.

pour cela qu'il faut faire des projets qui seront capables de reformuler cette question. Chaque élu arrive et met sa partie sur la table, et si on additionne toutes les parties, le déjeuner est trop copieux...

Comment abordez-vous la question du mobilier urbain, notamment sa démultiplication en fonction des contraintes d'usage, des interdictions, des prescriptions ?

Jean-Pierre Charbonneau. – Pour moi, le meilleur mobilier urbain, c'est celui qui n'existe pas. Au pire, celui que l'on ne voit pas. Malheureusement, il est plus facile de mettre du mobilier que de faire des projets, c'est-à-dire d'avoir une approche complexe d'un site, faite de différences de niveaux, d'utilisation de l'eau, de qualité d'usage pour divers groupes de populations, de délicatesse entre tous ces usages. Au contraire, on organise l'espace et les fonctions par des mobiliers souvent ostentatoires, créant encombrement, vieillissement rapide et négation du rôle urbain, social ou culturel de l'espace. Cela étant, je ne connais pas de ville capable de supprimer tout mobilier urbain, mais il faudrait n'en avoir que lorsque c'est absolument nécessaire. Après, qu'il puisse être dessiné par un tel ou un tel a probablement une importance, mais surtout, sa suppression est pour moi le premier objectif : le mobilier urbain, ce n'est pas une politique.

Je ne sais pas si c'est péjoratif de parler de plomberie : ça dépend quel est le rôle de la plomberie. Si c'est de contraindre la vie dans des tuyaux, là je suis contre, naturellement. Mais si c'est de permettre à la multiplicité des fonctions trouvées dans Paris de s'exercer dans de bonnes conditions, c'est bien ! La question est de savoir comment on rend cela possible, comment on les fait cohabiter. Je prendrai un exemple qui me soucie plus que le tramway : le boulevard Montparnasse. C'est important de faire un site propre bus à ce moment-là de la

politique menée à Paris en faveur des transports en commun. Cela en marque la force. Mais on a omis ce qui se passait de chaque côté. Avant, le boulevard était assez facile à traverser et, malgré sa largeur, était un site très urbain, agréable, même pour un piéton. Aujourd'hui, c'est une sacrée galère pour passer d'un côté à l'autre.

Michel Corajoud. – On est en train aujourd'hui de discipliner la voiture, ou du moins de lui donner sa vraie valeur dans la ville, en la restreignant un peu; cette discipline produit du mobilier urbain en pagaille, et l'on a jamais vu autant de signes de la voiture que depuis qu'on essaie de la juguler ! Les procès se multiplient en nombre incroyable, les poteaux de sens interdit ou d'interdiction de stationner sont de plus en plus nombreux. Moi-même, à Bordeaux, je passe mon temps à mettre des potelets pour éviter que les voitures ne stationnent sur les trottoirs; si je ne le fais pas, les grands trottoirs que j'ai faits à Bordeaux ne servent à rien, toutes les voitures se garent dessus ! On est dans une phase ultra-provisoire; il faut que l'on sache très bien que c'est provisoire, et il faut considérer que le mobilier urbain n'a pas de durabilité : dans dix ou quinze ans, on pourra recomposer tout ça, si la situation a changé et que l'on a régulé le poids de la voiture, ou du moins ces contradictions d'usage différemment. Aujourd'hui, on est obligé d'en passer par là, parce que si vous ne faites pas ça, la ville explose.

Que pensez-vous de la limitation de la vitesse ?

Michel Corajoud. – Le maire de Nîmes **SV : le quel ?** disait une chose formidable : « Il faudrait que l'on sache si l'on veut aller vivre dans une ville détruite ou arriver en retard dans une ville formidable. » Voilà, c'est tout, c'est le choix que l'on a à faire, la question est là. C'est ce que les Hollandais semblent

faire : personne ne peut rouler à plus de quinze à l'heure et c'est pour ça qu'ils peuvent enlever tous les feux rouges... Est-ce possible dans une ville comme Paris ? Il est sûr en tout cas qu'il faudra un jour que les voitures soient jugulées, que les moteurs soient jugulés, il n'y a pas d'autre moyen; que l'on ne puisse pas dépasser quinze ou vingt à l'heure dans la ville, sinon on n'y arrivera jamais.

Jean-Pierre Charbonneau. – Je me méfie des règles : si les règles font multiplier les potelets, multiplier les panneaux... Les règles, c'est comme un parapluie que chacun ouvre sur son bureau pour ne pas être embêté par la réalité, par la complexité et l'incertitude. La vitesse est naturellement à calmer, elle trouvera son bon rythme – si je puis dire –, mais méfions-nous de tout ce qui est réglementation, parce qu'une ville de réglementations, ce n'est pas une ville, un espace public qui émerge d'une somme de réglementations, ce n'est pas un espace public. Un espace public doit laisser un certain nombre d'incertitudes, il doit permettre des conflits; on ne peut pas régler tous les conflits. L'espace public doit accepter cette sorte d'imperfection, sachant que la réglementation est le contraire de la perfection.

Michel Corajoud. – Oui, mais on le voit bien, on est incapable aujourd'hui de faire une tranchée commune pour faire passer deux réseaux, parce que chaque réseau veut passer dans sa tranchée. Et pourquoi il veut le faire ? Parce qu'il a sa responsabilité, et qu'aujourd'hui la question de la responsabilité est devenue tellement importante en matière d'aménagement que personne ne veut la partager avec quelqu'un d'autre, sans automatiquement prendre en héritage la responsabilité de l'autre. La segmentation de l'espace s'accroît de jour en jour. On n'a par exemple plus le droit, à cause de la réglementation du travail, d'accrocher un indicateur de sens interdit à un mât

d'éclairage ou à un feu rouge. Pourquoi ? Parce que dans ces mâts passe de l'électricité et que l'ouvrier pourrait éventuellement, en venant changer le sens interdit, s'électrocuter. Donc c'est interdit, et ça fait un panneau de plus.

Jean-Pierre Charbonneau. – Travailler sur l'espace public, c'est aussi travailler parfois contre les réglementations. Ce n'est pas simplement faire du projet. Quand je vois l'attention que l'on a aux paysages, les discours que l'on a sur eux, et que l'on se retrouve, du fait de la réglementation, avec un paysage confisqué par la signalétique... On est obligé et l'on sera de plus en plus obligé de combattre la règle.

Michel Corajoud. – Enfin, souvent, le seul moyen qui nous reste, c'est de faire ce qui se fait à Paris, et ce qu'il y avait de bien jusqu'à maintenant, c'est que Paris avait réussi par le miracle de ce fameux marron tête de nègre, par la coloration de son mobilier urbain... Ce qui faisait la grande qualité de l'espace parisien, c'était que tout son mobilier était discret. Comme aujourd'hui nous sommes obligés de prendre en compte les personnes qui ne voient pas bien, les boules blanches apparaissent sur les potelets, et la loi du contraste fait qu'au bord de chaque marche il va falloir une bande blanche pour signaler l'idée de la marche. On s'éloigne de cet effet discret qu'avait le mobilier urbain jusqu'à maintenant. Comment va-t-on contourner ça ?

Comment voyez-vous l'évolution de l'espace public parisien à moyen terme, pas forcément en tant que praticien, mais aussi en tant qu'usager de cet espace ?

Jean-Pierre Charbonneau. – En tant que professionnel, au début, j'étais un peu gêné parce que je le trouvais un peu figé. Et puis, finalement, je le trouve agréable. Il y a des grands

trottoirs; quand je vois les combats qu'il faut faire dans certaines villes pour avoir des trottoirs qui sont la moitié de la largeur de ceux de Paris, je me dis qu'il y a quand même un espace public tout à fait estimable. Michel dit qu'il est en crise, je pense plutôt qu'il est en mutation, et on doit trouver les solutions pour qu'il assume ces nouvelles fonctions qu'on lui alloue. Je trouve formidable la politique de Paris en faveur des transports en commun ou des modes doux. Je souhaite que Paris réussisse. Ce sera une valeur d'exemple importante. Je ne crois pas à une opposition Paris-banlieue sur ce thème, au contraire : il est quand même incroyable que lors des pics de pollution, enfants et personnes âgées soient confinés chez eux et non que les voitures soient arrêtées. En revanche, je suis très critique sur toutes les manifestations dues aux groupes de pression : on met tel mobilier pour les uns, c'est peint de telle manière pour les autres... C'est plus du bricolage avec un brin de démagogie. Mais sur l'état et la structure de l'espace public parisien, sur son futur, là je suis très optimiste.

Michel Corajoud. – L'une des questions importantes aujourd'hui, et qui me fait dire que l'espace public parisien est en crise, c'est la symétrie. J'ai toujours pensé qu'une rue avec deux trottoirs symétriques, c'est une sorte de démocratie de la rue, qui fait qu'il n'y a pas de raison de privilégier un côté par rapport à l'autre. J'ai visité dernièrement un espace dit civilisé : pour mettre la végétation, on est obligé d'élargir un trottoir par rapport à l'autre. Comment répondez-vous à cette question-là ?

Jean-Pierre Charbonneau. – Ce qui me gêne davantage, c'est quand on plante des arbres dans des endroits où l'on sait qu'ils ne pousseront pas. Mais comme il faut planter un certain nombre d'arbres par an... Si on a un trottoir déséquilibré ou du moins asymétrique, si les arbres sont beaux et que le trottoir est large de chaque côté, ça ne me gêne pas.

JEAN-PIERRE CHARBONNEAU

Michel Corajoud. – La symétrie était jusque-là le garant du fait que, même si la ville change, les trottoirs ont tous les deux la même chance. Avenue d'Italie, on a fait des trottoirs rigoureusement exacts parce que le commerce s'exprimait aussi bien d'un côté que de l'autre. Et pourquoi, tout d'un seul coup, on désignerait à l'abandon une partie du trottoir pour faire planter des arbres, dont on n'a rien à faire au fond ?

FÉCONDER

Transmission

Tous urbains n° 24, novembre 2018

Commencer dans la profession d'urbaniste à un moment où elle était peu connue est peut-être un avantage. Il était alors plus aisé d'examiner les problèmes et de voir quelles solutions leur apporter. On pouvait plus facilement prendre acte des orientations politiques et chercher à les traduire dans les actes. Il y a vingt-cinq ans, à Lyon (un quart de siècle !), une politique de rénovation des espaces publics était ainsi élaborée à l'échelle de l'agglomération. De plus, dans tous les grands ensembles, était engagée l'amélioration des espaces, de l'accessibilité en transports publics, des logements, des commerces... travail qui se poursuit. Les règles étaient minimales, les normes peu présentes, la profession construisait son savoir et sa légitimité.

Depuis, le sujet de l'urbain est devenu central de l'action publique et du débat politique. Des savoirs se sont construits. L'on sait par exemple que l'urbanisme est partenarial et doit impliquer les acteurs concernés, que toute solution doit intégrer la diversité des thèmes qui forment l'urbain. Des outils ont été élaborés et on maîtrise mieux la rénovation de l'habitat dégradé, les copropriétés en difficulté. Des techniques de concertation existent. La cohérence se renforce entre prospective et action immédiate... Mais alors que la discipline devient mature, elle est de plus en plus codifiée, réglementée, cadrée. Comme si l'urbain pouvait être mis en boîte, alors

qu'il s'avère de plus en plus politique, sociologique. De plus, chaque contexte est différent et telle commune a peu à voir avec telle autre, rendant l'application de recettes inopérante et dangereuse, conduisant à des contresens. Avec le temps, une réponse juste à un moment peut se révéler fautive à un autre, les attentes des usagers évoluent, ils apprécient en partie la politique au regard des résultats concrets de l'action publique...

Comme si, en approfondissant sa propre technicité, la discipline s'éloignait de plus en plus de son objet. Comme si l'urbanisme produisait ses propres instruments qui, travestissant le réel, le mettaient à distance. Ainsi en est-il des règles et autres procédures dont la masse ne cesse de grossir : les études de ceci, les chartes de cela, la norme untel... Il est aisé d'édicter des règles quand, de son bureau, on n'a d'autre responsabilité que de dire comment cela devrait être dans l'absolu, partout, dans un monde idéal qui n'existe pas (serait-il idéal d'ailleurs ?). Quand on n'a pas à affronter les contradictions, à tenir compte des situations, des acteurs, qu'il n'est pas nécessaire de trouver des solutions, forcément imparfaites mais agissantes dans cette situation, à ce moment-là.

Un responsable de projet maître d'ouvrage doit à présent remplir un nombre incalculable de dossiers, même si manifestement ils ne serviront pas à grand-chose. Or ils coûtent, des sommes qui pourraient être mises ailleurs, en des endroits qui en auraient bien besoin dès à présent. Or ils prennent du temps, qui ne peut être employé à des sujets plus essentiels. Quant au maître d'œuvre, il doit ingurgiter ces mêmes dossiers (dont la masse même est rebutante) auxquels s'ajoutent de multiples injonctions parfois contradictoires.

Ne pas connaître règles et normes n'est toujours pas un manque. Trente ans d'exercice de la profession ont permis la participation à des centaines de réalisations concrètes et à des moments passionnants. Par rapport aux acteurs en

responsabilité maintenant, qui agissent sur le présent et préparent l'avenir, qui peinent parfois à garder la signification de leurs actes dans le dédale des figures imposées, que pourrions-nous dès lors désirer transmettre en priorité ? Au moins deux thèmes, le sens et la stratégie...

Ce que nous faisons a un sens. Suite à des analyses, à des réflexions et à des choix, les projets qui en découlent représentent un engagement par rapport à des contextes et à des objectifs à atteindre, et ils s'expriment dans des récits. Porter la même attention, le même soin à tous les territoires a un sens, traduit ensuite dans les initiatives. Considérer que les moyens doivent être mis là où ils sont nécessaires et non éparpillés au hasard est une prise de position. Transformer ce qui doit l'être, ne pas tout aménager pour la seule raison qu'on sait le faire, est judicieux. Avoir une approche contemporaine est tenir compte de l'évolution des villes et des modes de vie. Mettre en place des processus impliquant les publics est un moyen de conforter la démocratie locale...

Fonder l'approche urbaine sur la signification de ce qui est attendu et produit est essentiel. Mais pour passer à l'acte ensuite, on ne peut se satisfaire de l'application de méthodes, il faut élaborer des stratégies. Chaque fois adaptées au contexte, elles partent de son analyse (quels problèmes ou moyens financiers, quelles ressources humaines...) pour interpréter la demande, clarifier les objectifs puis imaginer les meilleurs scénarios pour les atteindre. Ainsi, pour améliorer les projets à l'échelle d'une métropole, on peut toujours édicter des règles qui ne feront que s'ajouter à celles qui existent. Ou on peut mettre en place des processus d'accompagnement des porteurs de projets sur leurs opérations. Les réponses s'en trouvent alors adaptées aux situations et l'objectif d'un impact à l'échelle du territoire peut être atteint. Pour régénérer des quartiers, on peut seulement exercer une incitation normative. Ou on peut faire émerger de véritables projets de

quartiers priorisant et coordonnant les actions et mobilisant les acteurs publics et privés dans les choix à chaque étape. Bien d'autres stratégies pourraient être décrites, adaptées toujours à leur contexte. Mais la transmission est bien d'affirmer que l'on peut et doit, sans appréhension, mobiliser intelligences et convictions.

**Urbanistes de l'ordinaire : adapter la profession
à la complexité territoriale**

Écrit avec Cynthia Ghorra-Gobin, géographe,
Revue Urbanisme n° 406, automne 2017

Face aux grands projets qui consistent à construire des quartiers *ex nihilo*, la demande des habitants et des élus concerne de plus en plus l'amélioration de l'existant. Y aurait-il contradiction ou plutôt nécessité de repenser une pratique de l'urbanisme héritée du siècle précédent et de concevoir le profil de l'urbaniste de « l'ordinaire », qui continue à mobiliser des techniques urbaines conventionnelles, mais repense sa manière d'intervenir ? Trois principes définissent son rôle.

Prendre distance avec la « starchitecture »

S'appuyant fréquemment sur la commande à des architectes médiatisés connus à l'échelle mondiale, il existe une sorte de modèle qui vise à la réalisation de méga-projets urbains censés assurer l'attractivité d'un site pour en faire un « haut lieu ». Or chaque territoire, chaque contexte est différent, et les ressources humaines, financières ou culturelles, les enjeux, les problèmes à résoudre, sont spécifiques. Le modèle actuel repose sur une approche de l'urbain valorisant ce qui est nouveau et non l'existant (les quartiers, les modes de vie, les habitants, les fonctions et réseaux techniques...). Pourtant, la ville « déjà là » représente souvent plus de 90 % des surfaces

urbanisées. De plus, elle n'est pas un objet inerte, mais est forte de ceux qui l'animent, la font vivre, de ceux qui ont conscience de ses ressources, de sa place dans d'autres échelles de territoire. L'on se doit d'aborder les cités dans la réalité de leur géographie physique et sociale, d'adapter les processus aux contextes.

Un exemple est donné par les « plans d'action de quartier », projets de territoires pour les secteurs sans investissement lourd. Leur but est de mener des initiatives rapprochant actions des collectivités et demandes des habitants. Ils consistent à recenser les problèmes concrets et à améliorer de manière simple et concertée les équipements, les espaces, le transport, la culture, les écoles, la propreté... Évitant la dispersion des initiatives et utilisant au mieux les budgets disponibles, ils apportent cohérence et efficacité à l'action publique en obligeant à décider de priorités. Ils sont aussi un moyen pour, agissant aujourd'hui, préparer l'avenir en mettant en place des méthodes de travail, des compétences, des partenariats, construisant ainsi une gouvernance locale adaptée. On revient alors à la raison même de l'aménagement urbain qui est d'être vecteur d'amélioration. Cette démarche, qui s'appuie sur le partage des réflexions et des actions, est un levier d'activation de la vie démocratique au service d'un territoire et de ses acteurs. Elle peut également s'appliquer au cas de la régénération des centres des villes moyennes.

S'imprégner du contexte local

En effet, certaines petites ou moyennes cités françaises voient les bâtiments de leurs centre-ville désertés, les commerces fermés au profit de zones périphériques elles-mêmes peu dynamiques. Les habitants se logent de plus en plus loin, induisant une surutilisation de la voiture. Face à cette fragilité urbaine, invoquer des investissements privés

est illusoire, ces territoires en décroissance n'ayant de marché ni du logement ni du commerce. Difficile d'imaginer que la construction d'une médiathèque ou l'aménagement luxueux de la place de la Mairie répondront à la complexité et à l'échelle du problème. Les édiles ont souvent conscience du décalage entre les questions concrètes posées par leurs administrés et les modèles. Il faut au contraire mobiliser les ressources, inventer des réponses adaptées, construire des stratégies, fixer des priorités.

L'urbaniste de l'ordinaire compose avec la complexité des lieux comme avec celle des niveaux politiques. Il intègre l'attente des habitants dans leur diversité, désireux de s'impliquer dans l'amélioration de leur environnement. Il est à l'écoute des singularités, des opportunités locales. Le but est certes d'améliorer le vécu urbain, mais aussi de consolider la capacité dudit territoire à évoluer positivement. Impliqué dans un projet de transformation urbaine conduisant à intégrer les enjeux sociaux, politiques et économiques comme les jeux de rôle, l'urbaniste de l'ordinaire participe ainsi à la construction d'un processus collectif capable de générer d'autres réflexions, d'enclencher de nouveaux actes.

Partir de l'état des lieux des conflits pour construire la « dispute »

On utilise ici le terme générique d'urbaniste pour qualifier le rôle du concepteur travaillant sur l'évolution des territoires (architectes, paysagistes et... urbanistes). Il n'exerce pas une profession dans un cadre consensuel, mais s'inscrit dans un débat politique, l'action urbaine étant au centre de contradictions locales. Dans l'urbanisme ordinaire, les acteurs impliqués sont en particulier les responsables de projet. Ils souhaitent voir le processus aboutir en dépit des oppositions plus ou moins affichées entre techniciens ou élus. Sont

également présents habitants, commerçants, usagers des transports publics, visiteurs, parents d'élèves... Ces catégories renvoient à une pluralité d'acteurs dont les représentations sont *a priori* diverses et souvent sources de conflits. Les commerçants souhaitent que l'on stationne au plus près de chez eux, les visiteurs acceptent de marcher à pied, profitant d'un parcours agréable. Personnes âgées et jeunes ne vivent pas les espaces publics de la même manière ni dans les mêmes temporalités, induisant parfois des conflits.

Dans ce monde incertain, contradictoire, où la reconfiguration du milieu local est en cours, l'urbaniste peut jouer un rôle fécond en prenant le pouls du réel urbain, en clarifiant les enjeux des diverses représentations, en problématisant les lignes de conflits et exprimant les intérêts des uns et des autres. C'est là un rôle d'écoute, d'observation et d'analyse d'un milieu avec l'objectif de le réparer ou d'améliorer son fonctionnement. L'urbaniste, à travers la production d'un projet, propose une pluralité de solutions, d'hypothèses d'évolution du site. Invitant à ne pas éluder les conflits mais donnant aux acteurs les éléments du débat, il donne de la vitalité à la « dispute », celle-ci étant considérée comme un moment nécessaire de l'expression de chacun. Cette phase représente un préalable au choix d'une solution par nature insatisfaisante mais qui permettra d'aller de l'avant et ainsi d'améliorer l'existant.

En mettant à plat les désaccords sur les enjeux du territoire, dans le cadre de réunions publiques par exemple, l'urbaniste donne un visage aux contradicteurs, un contenu à leurs arguments et transforme les conflits de représentation en une véritable « dispute ». Celle-ci peut ne pas se limiter aux orientations attendues du changement mais se poursuivre tout au long du processus, de l'expression des enjeux aux phases de réalisation en passant par les étapes de projet. Ainsi, un espace public peut devenir une place minérale ou un square intime, la question peut mériter débat. Une fois la décision prise, un

concours illustrera diverses options de traitement à discuter. Ensuite, l'étude du projet lauréat conduira à une discussion sur la place donnée aux voitures et aux piétons...

Le métier d'urbaniste de l'ordinaire se définit ainsi comme un processus d'apprentissage auprès des différents acteurs qu'il faut « aller chercher » pour les impliquer et les accompagner de manière à publiciser leurs points de vue et leurs conflits afin de favoriser l'expression de la « dispute ». Et si malgré tout aucun consensus n'émerge, le politique aura la légitimité pour arbitrer.

L'hybridité de la profession d'urbaniste

La démarche réflexive conduite ici s'appuie sur une pratique qui s'est affirmée au cours des dernières décennies dans les analyses des sciences sociales, lesquelles insistent sur la reconfiguration des territoires. Elle prend distance par rapport à une approche « glamour » de l'urbanisme que l'on retrouve dans les grands projets urbains et qui vise à élaborer les « hauts lieux » de la ville dans un monde globalisé. Elle précise l'intérêt d'une immersion dans le milieu étudié afin d'éviter de faire référence à des modèles venus de l'extérieur. Elle propose de partir de l'état des lieux, de faire émerger les conflits d'intérêts pour construire et donner à voir la dispute.

La pratique professionnelle de l'urbanisme de l'ordinaire est difficilement dissociable de l'intention démocratique, et on peut parler à son sujet d'« hybridité ». Profession d'accoucheurs de solutions contextuelles, elle peut se percevoir comme un « levier » de l'implication des publics dans le devenir de leur environnement. Ce qui représente aussi un enjeu considérable pour assurer à terme la vitalité du territoire et de la société à l'échelle nationale.

Vive le contexte !*Tous urbains* n° 15, septembre 2016

Composite et toujours en mouvement, l'urbain est un milieu. Il n'est pas qu'architecture, espaces publics ou modes de transport, mais est composé aussi des gens, des compétences, des habitudes, des réseaux, des dynamiques et des tensions, de l'immatériel...

La question posée n'est donc pas « qu'est-ce qu'il faudrait faire dans l'absolu » ou « comment appliquer des recettes », mais « qu'est-ce qu'il est possible de faire là, avec les moyens disponibles, à ce moment, dans ces circonstances, ce contexte urbain, politique, social, économique... ». Et cette réalité complexe, ce milieu est la matière sur laquelle on travaille, de laquelle on tire des propositions de stratégie, de modes de faire.

Ainsi, dans telle ville qui possède une maîtrise d'ouvrage forte, on conduira des projets complexes, tandis que dans telle autre, plus fragile, on abordera en priorité des problèmes simples, prenant le temps de former les acteurs. On fera appel dans cette cité à des concepteurs privés, tandis qu'ailleurs on formera de jeunes créateurs amenés à agir sur l'évolution de leur ville, ou on s'appuiera sur une maîtrise d'œuvre interne à la collectivité et on l'ouvrira, on lui fera intégrer peu à peu des compétences complémentaires. En matière de concertation, certaines cités ont une culture ancienne du débat, on avancera alors les études pas à pas, au gré d'une consultation

sophistiquée du public. Ailleurs, si ce sujet n'est pas prioritaire, on réalisera plus de l'information qu'une implication réelle du public. Dans les villes européennes où les budgets sont en baisse, on répondra malgré tout aux problèmes posés, mais en simplifiant les projets, tandis que dans certains pays bien moins lotis, on fera au mieux avec les moyens existants et les savoirs en place...

En fait, chaque territoire appelle des réponses adaptées, élaborées à partir de l'analyse de ses caractéristiques, de sa personnalité, du milieu qu'il constitue. Des études urbaines sont nécessaires, mais il faut aussi aborder les modes de vie, connaître les compétences locales, les acteurs, les moyens financiers... En quelque sorte entrer en dialogue avec le milieu, condition pour que projets et stratégies soient justes et que le processus se poursuive dans le temps, le but étant que le territoire élabore ses propres moyens et méthodes pour conduire son avenir.

Comment faire alors ? Agir sur un tel contexte n'exige pas d'en avoir une photographie parfaite. En effet, réaliser un diagnostic complet, supposé exhaustif, est illusoire et prend du temps, entraînant le risque que les actions se poursuivent sans en tenir compte. Faire le simple constat de problèmes sans chercher à les résoudre n'est pas non plus acceptable, à l'image d'un médecin qui ferait un diagnostic sans chercher à guérir le patient.

Une méthode pragmatique consiste à partir des projets déjà là, des dynamiques en cours, et progressivement à les connaître, en mobiliser les acteurs, les aider à travailler ensemble, à discuter des propositions qui ainsi peu à peu se précisent et s'améliorent. Cela part du constat qu'avancer ensemble à partir d'éléments concrets est très efficace et permet de chercher des solutions sur le socle de ce qui nous est commun et qui est plus important qu'on ne le croit. On évite de brandir des problèmes qui divisent, de se disputer sur des

grands principes sur lesquels un accord complet ne sera jamais trouvé. Ainsi du concept de gouvernance : il est si général qu'aucune réponse ne satisfera jamais tout le monde. Il est préférable, si l'on veut aller vers des solutions, de parler du mode de décision, de l'étape à laquelle on doit se revoir, du choix de l'implantation des bancs, du programme de l'équipement, des conditions de la contiguïté entre les maisons, de la manière dont le public est sollicité...

Commencer par les projets pour agir sur le milieu et s'en nourrir permet d'enclencher des mécanismes, des actes, des méthodes de partenariat, des jeux de rôle, de compléter des compétences, de complexifier peu à peu la démarche. Les valeurs à défendre apparaissent alors sur des choix concrets, tandis que se distingue ce qui nous est commun et ce qui ne l'est pas.

Ce processus évolutif, en mouvement, permet que l'on s'adapte au côté vivant du milieu. S'engageant face à des problèmes admis et qu'il faut surmonter, on accepte l'imperfection, le critiquable, l'empirique, l'improbable : on partage la tentative de trouver une solution. On admet le bricolage, l'expérimentation attentive, les approximations, car l'on sait être dans la volonté d'améliorer, de réparer, de transformer. Il est alors plus aisé de trouver des réponses satisfaisantes, aux imperfections assumées. Des connexions peuvent s'opérer, les sujets fonctionnant plus sur le mode de la complicité, de la connivence. On est loin de la défense stricte de théories ou de principes, de l'application de méthodes éprouvées ou de recettes. Il y a engagement, peut-être moins glorieux certes, mais efficace pour trouver une réponse à ce stade et dans ce milieu.

La nécessité qu'il y aurait à agir concrètement face à un problème aurait-elle plus d'importance que les mots, les arguments, les démonstrations ? Faire avec les autres et non contre les autres ne dispense en rien de défendre des points de vue,

d'argumenter, mais on doit forcément aller à la recherche de solutions et avancer ensemble. N'est-ce pas une des perspectives fécondes de l'évolution de la société urbaine ? Être à l'écoute du milieu est peut-être une solution pour assurer sa gestion dans le temps, tirant de sa connaissance idées, dynamiques et projets, et lui donnant alors la capacité à agir au gré de sa propre transformation.

Vive la ville ordinaire !*Tous urbains n° 19/20, septembre-novembre 2017*

Le cours Lafayette est une large avenue menant du centre de Lyon à Villeurbanne. Il aurait pu être un grand site vivant, actif, donnant toute leur place aux piétons, aux commerces, aux échanges, un lieu emblématique des quartiers traversés, un grand site urbain. Le résultat, suite à la construction d'un transport en commun en site protégé : deux larges voiries réservées aux bus (6,50 mètres), une voie de desserte interne (4 mètres) en enrobé également (en goudron si l'on préfère). Restent deux petits trottoirs dans l'espace disponible entre façades. Point d'arbres, même s'il est recommandé d'en planter pour lutter contre le réchauffement, les vélos iront avec les bus, et point d'urbanité dans cette avenue devenue une autoroute à transports publics, vide la plupart du temps. Son ambiance est tout sauf attirante et vivante : une coupure entre les quartiers traversés alors qu'elle aurait pu être un lien.

Conclusion rapide : ne pas laisser les sociétés de transports faire de l'aménagement. Elles favorisent naturellement leur intérêt, leur économie, au détriment d'autres usages. Conclusion complémentaire : dans les espaces publics, de multiples logiques sont en jeu – les livraisons, les déplacements à vélo, à pied, en transports publics, en voiture, les pompiers, le nettoyage, la plantation d'arbres, les bancs, les réseaux... Dans des espaces aux dimensions limitées (on ne va pas reculer les bâtiments !), seuls les sujets fonctionnels ont leurs propres

règles et exigent l'espace qui leur est nécessaire : « une chaussée c'est 3,5 mètres de large, deux bus qui se croisent c'est 6,50 mètres... » Or on ne peut faire entrer deux litres d'eau dans une bouteille d'un litre. Dans l'espace restant, doivent s'insérer les piétons, dont on suppose qu'ils se débrouilleront toujours (même les handicapés, les enfants... ?). L'ambiance, l'urbanité, chercheront tant bien que mal à trouver leur place : elles recouvrent des réalités bien concrètes, mais n'obéissent à aucune règle et ne se mesurent pas. Tant pis pour elles ! L'aménagement est souvent le résultat d'un conflit entre des usages, la conséquence d'un rapport de force entre *lobbies*. Le résultat se fait alors au détriment de ceux qui sont les moins structurés. Et en ce moment, si la voiture a moins bonne presse, les bus sont « au top » et ne souffrent aucune discussion. Il est au contraire nécessaire que la négociation entre les logiques à l'œuvre ait lieu. Du choix de priorités qui en découlera, dépendra ce que la cité promet dans la réalité, au-delà des slogans. Bien entendu, les projets peuvent aider à illustrer les scénarios possibles, à éclairer les choix. Il faut alors se rendre à l'évidence que l'on ne peut apporter de réponse qui satisfasse tous les domaines. En ce sens, l'espace public est politique, non seulement parce qu'il est un lieu d'expression des contradictions de la société, mais aussi parce qu'il oblige à des priorités, traduit des engagements.

L'enjeu n'est pas mince et l'exemple du cours Lafayette est loin d'être isolé. On a privilégié la voiture, et on répare encore et pour longtemps les résultats d'un tel choix. On a construit les grands ensembles dont, quarante ans après, on poursuit la tentative d'intégration urbaine et sociale... Chaque initiative doit être vecteur de production d'urbanité, au-delà de sa fonction première. La rénovation d'une gare l'ouvre sur la ville et la connecte avec les autres modes de déplacement, un nouveau quartier se relie à la cité existante, un projet commercial tient compte du contexte à proximité et dans le territoire...

On en est loin. Chaque maître d'ouvrage œuvre la plupart du temps dans sa discipline, dans sa bulle. Alors l'urbanité, objectif fondateur de l'action publique, au mieux se construit elle-même, au pire est absente. Certes, le concept en est peu défini. Elle est, de plus, une réalité changeante dans le temps (on ne vit pas aujourd'hui comme hier) et dans l'espace (elle est différente ici et là). Pourtant, chacun, vivant dans certains lieux ou en traversant d'autres, peut en ressentir les vertus ou l'absence. Tous les territoires ne sont pas des hyperlieux¹ et l'ordinaire est le commun des villes. Une rue, une place, une gare de banlieue, un secteur de commerces, un parvis d'école... tous sont concernés par la valeur d'urbanité à un degré ou à un autre, quelle que soit leur situation.

Car les cités sont fragiles et leur pérennité, leur évolution, sont en jeu. Un quartier qui progressivement se déprécie, une ville moyenne qui périclité, un site qui se dégrade : la recherche d'une certaine urbanité est au cœur des initiatives capables de générer une évolution positive. Aborder des solutions demande donc de la subtilité, de coordonner les acteurs, de rendre possibles les choix. Il faut élaborer des stratégies, des méthodes, pour que toute transformation urbaine, tout lieu, tout projet, génère de la qualité et fasse donc l'objet d'attention. En ce sens, il n'y a pas d'un côté les grands projets, qui devraient être conduits avec soin, et de l'autre les petites actions que l'on traiterait « à la va-vite ». Si l'on fait d'un cours une autoroute à bus, on perd la possibilité d'en faire un grand lieu fédérateur. Si l'on construit un stade loin de la ville, on exclut qu'il apporte de l'activité dans la ville existante. Mais si l'on ne prend pas garde à la qualité des lieux et des espaces ordinaires, ils se dégradent, la vie locale s'en trouve affaiblie, l'ambiance y devient peu attirante... Il ne s'agit pas d'un

scénario imaginé, mais de ce qui se passe partout dans des villes qui sont en évolution continue. On pourrait alors parler de l'enjeu urbain de la ville ordinaire : grands et petits projets, il y va de la pertinence des politiques urbaines, de la capacité aussi à accompagner le mouvement des cités.

1. Michel Lussault, *Hyper-lieux, les nouvelles géographies de la mondialisation*, Paris, Seuil, 2017.

Faire beaucoup avec peu, vite et bien...*Tous urbains n° 1, mars 2013*

Est-ce un slogan ou un objectif raisonnable ?

Un des buts de l'action urbaine est de rendre la vie plus agréable. Elle doit aider à régler des problèmes. Or les politiques publiques sont impliquées dans les grands projets, les lieux à enjeux, mais peu présentes ailleurs, dans ce qui forme la majorité des endroits de vie. Il faut donc faire beaucoup, car l'on doit améliorer la condition urbaine¹ partout et pas seulement dans les centres ou quelques lieux emblématiques. De plus, à l'heure de l'extension rapide des villes, l'on ne peut finasser et courir avec des modes de faire inadaptés après une réalité qui, du coup, nous dépasse.

Or le temps n'est plus à la dépense. Dans les collectivités, un sou est un sou et il faut s'habituer à faire avec moins. Mais devons-nous regretter les ronds-points inutiles, les alignements de bordures cossues, le réflexe de tout casser avant de construire, les aéroports qui attendent toujours les avions, les équipements qui attendent leurs publics ? Et si la diminution des budgets permettait de retrouver les fondamentaux !

Il faut faire vite, car les difficultés peuvent être graves (habitat indigne, espaces en déshérence...) et ne feront qu'empirer si l'on ne s'y attaque pas. Or il faut en général du temps pour qu'une collectivité agisse : quatre ans, six ans ?

Faire vite permet de prendre le problème au bon moment, quand il en est encore temps. L'on peut alors lui apporter une réponse simple, adaptée, sans qu'elle ait toujours un train de retard.

Faire bien ? On peut se demander si une partie de notre travail ne consiste pas à reprendre ce qui, en son temps, a été mal pensé, mal décidé, mal fait. Des échangeurs que l'on casse, des autoroutes dont on fait des boulevards urbains, des parkings qui deviennent des squares, des logements sociaux qu'il faut réhabiliter pour la quatrième fois... Faire bien, c'est apporter un élément de plus, et qui dure, au patrimoine urbain, c'est répondre aux usages, apporter des réponses justes, créer des ambiances, donner la capacité d'évoluer...

Plusieurs collectivités ont engagé de telles politiques sur le sujet des espaces publics. Comment faire ? Doit-on inventer des méthodes nouvelles ou s'appuyer sur les pratiques existantes et les préciser, les approfondir, les rendre plus opérantes ? Sont notamment convoquées la politique, la technique, l'organisation et la compétence.

La politique doit être présente, car il faut chercher les sites défaits, les « sans grâce », les parcours et les lieux de la vie quotidienne, et décréter qu'ils sont dignes de qualité. Puis, à partir de l'analyse de leur importance, il faut décider de ce que l'on y veut, du niveau d'intervention souhaité (de la gestion renforcée à la transformation complète), du budget que l'on souhaite y mettre. N'est-ce pas le moins que l'on puisse faire ? Souvent la demande sociale ne va pas au-delà, seule l'habitude conduit à toujours tout rénover, le goût du travail bien fait aussi, oubliant qu'un bon projet est juste, pas forcément riche.

La technique est sollicitée, car il faut récupérer des éléments (des sols, du mobilier...), les réparer, en changer d'autres, que le tout fonctionne. L'on doit gérer l'eau, ne pas refaire tous les réseaux, s'appuyer sur des fondations existantes, maîtriser le

1. Olivier Mongin, *La condition urbaine*, Paris, Seuil, 2005.

budget... En fait, il s'agit d'une approche qui, portant attention et prenant soin au lieu de jeter, prend ses distances avec la « société de consommation ».

L'organisation est en jeu, car les collectivités sont structurées pour investir (des sommes importantes pour casser et refaire) ou pour gérer l'existant (avec des budgets en diminution). Entre les deux, pas de nuances. Adapter la réponse au contexte remet cela en cause et mobilise les acteurs hors de leur pratique courante. Or il faut faire vite. L'organisation doit donc être efficace, car des programmes, des projets, sont à élaborer, à concerter, à arbitrer, entre hypothèses et contradictions qu'ils suscitent. Cela ne peut être sans la construction anticipée d'un calendrier clair, sérieux, partagé, qui donne à l'avance les rôles, les étapes et les dates.

L'appel à la compétence est nécessaire. En effet, l'on doit coordonner des opérations qui, petites ou grandes, sont toujours complexes. L'on doit, non pas répondre à chaque demande, ce qui est créateur d'incohérence et de déqualification, mais faire projet. Il faut pour cela aller à l'essentiel, apporter des solutions adaptées, qui s'épurent des excès et des facilités, qui, à défaut de coûter, innovent, recyclent. L'on doit être capable de voir, plus que leurs défauts, les qualités de toute chose et les féconder, intégrer les nouveaux modes de vie...

« Faire beaucoup avec peu, vite et bien » induit un état d'esprit qui s'affranchit des recettes et des habitudes, ouvre la capacité au changement, fait appel à l'intelligence. Il ne s'agit pas d'un retour en arrière, d'une perte de qualité du fait de projets pauvres, mais de la création de transformations justes. Il n'y a pas moins d'écoute, mais plus de pertinence, plus d'ambition aussi, celle d'améliorer la vie urbaine et sociale sans attendre et partout, avec les moyens disponibles.

Certaines des réflexions que porte Tous urbains parlent d'incapacité à comprendre la réalité contemporaine et donc à imaginer des réponses pertinentes. D'autres sont engagées

dans l'action, en reconnaissent les vertus mais aussi les limites. La méthode qui consiste à prendre soin des lieux, à aller à l'essentiel, à chercher des solutions adaptées au contexte et aux ressources, est une piste à poursuivre. En Europe, elle colle au plus près des évolutions sociétales et permet d'intervenir en temps réel, partout si nécessaire, sans se limiter aux périmètres des grands projets. Elle est tout aussi pertinente dans les villes ou quartiers informels, quand elle n'y est pas déjà parfois appliquée sans en porter le nom.

Alors... pessimiste ou optimiste quant à l'évolution urbaine... ?

**Développement urbain, attractivité
et vie démocratique locale**
Pouvoirs locaux n° 72, 2008

L'attractivité d'un territoire est loin de n'exister que par ce qui fait symbole, mais elle est fondée pour beaucoup sur ce qui donne envie de vivre là, ou de venir s'y installer. Le développement urbain en est un des vecteurs, qui ne passe pas que par des projets prestigieux, mais mobilise tout ce qui produit de la qualité de vie. Tous les thèmes de la vie urbaine sont donc concernés, y compris le quotidien. Un des ressorts de l'attractivité est alors la valorisation des ressources propres, partant du fait qu'une ville, un territoire, sont pour une grande part déjà existants, avec leur personnalité et leurs acteurs, qu'il convient de mobiliser autour d'un projet partagé.

Mettre en œuvre ce développement urbain raisonné permet, bien plus que la seule recherche d'image, de donner les conditions d'une maîtrise en continu de la mutation. C'est le support de la création d'une dynamique sociale et un levier pour la vie démocratique locale...

Après tout, pourquoi une ville, un territoire, devraient-ils évoluer ? Ne peut-on rester entre soi, arrêter le mouvement, se contenter de ce que l'on a ? Peut-être, et l'idéologie du développement à tous crins, de la course continue vers l'avant a du plomb dans l'aile. Les questions posées par le type de développement en cours depuis des décennies ne sont pas fausses. Elles devront trouver des réponses concrètes, et pas seulement

à un hypothétique niveau planétaire, car l'échelon local est aussi un niveau auquel on peut et on doit faire des choix.

Cependant, laisser croire qu'une cité peut s'abstraire de l'évolution, se figer dans un état donné, est un leurre pour de multiples raisons.

Faisons un exercice de prospective simplifié

Il existe de nombreux échanges entre les territoires, mais si un déséquilibre existe entre eux, faute d'intervention, il s'accroîtra. Et s'il y a manque d'activités ici, il y a alors moins d'emplois, l'on va donc en chercher ailleurs. De même, si l'habitat se dégrade et ne correspond plus aux demandes actuelles, une part de la population s'en va pour habiter plus loin. Se concentrent alors les populations captives, mettant en cause la mixité et accentuant les difficultés sociales. La population et les activités diminuant, les recettes baissent, tandis que les problèmes à résoudre augmentent. Qu'en est-il alors des investissements publics nécessaires en matière de services urbains, de déplacements, de vie culturelle, d'éducation, de loisirs ? Comment faire face aux nombreuses friches qui ne constituent pas tant des opportunités que des charges en plus, quand le secteur privé se révèle bien peu présent dans un tel contexte ? Comment résoudre des problèmes urbains, des inégalités grandissantes avec des moyens de plus en plus faibles ? Et la qualité de la vie citadine diminuant au regard de l'offre que d'autres territoires apportent, les activités économiques susceptibles de s'implanter vont plutôt ailleurs...

La nécessité du développement : une conviction partagée

Cette vision n'est pas un scénario catastrophe. Cela s'est passé de manière semblable dans de nombreuses villes suite aux restructurations industrielles des années 1970 et 1980 :

une évolution naturelle n'est pas vertueuse. La plupart de ces cités le savent, qui se sont battues pour retrouver une place, un attrait, un rôle, pour de nouveau être des lieux de production de richesse et d'épanouissement des personnes. Et l'on sent bien, intuitivement, après toutes ces années, que certaines villes semblent à présent porteuses d'énergie, d'enthousiasme collectif, quand d'autres semblent fanées.

Ce court essai prospectif – bien sûr caricatural – entend montrer en négatif les enjeux du développement urbain. À présent, chacun est en général convaincu du fait qu'il n'y a pas vraiment de choix, que l'inaction serait dramatique. L'objectif est souvent partagé que la ville, le territoire, doivent évoluer et se construire un avenir collectif se déclinant aussi en avenir individuel. Reste à savoir que mettre dans le terme de « développement urbain », quelles priorités se donner, quelle stratégie adopter ?

Des éléments constitutifs de l'attractivité urbaine

Dans les années 1980, avait cours cette vision simpliste que l'attractivité reposait sur l'image obtenue à coups de grands projets faits par de grands architectes. Si cette approche peut servir de levier, d'accélérateur, comme d'ailleurs les opportunités fournies par de grands événements sportifs ou culturels (les JO, Lille 2004...), elle ne peut se suffire à elle-même. Toutes les villes ne peuvent accueillir les jeux Olympiques et il est bien plus efficace de construire une stratégie solide, embrassant les courts, moyens et longs termes et s'attaquant à la réalité, à la complexité de l'urbain et non à son écume. Les « coups » n'ont souvent d'effets qu'éphémères alors que la vie urbaine bouge en continu. Il faut donc être en mesure de l'accompagner, d'en maîtriser les évolutions, en continu aussi, et sur tous les domaines de l'urbain. C'est cette constance qui fait vraiment changement, car les résultats en sont pérennes,

ancrés solidement, construits sur des bases, des analyses et des projets solides, dont les effets peu à peu s'additionnent. Ils construisent aussi des compétences précieuses pour améliorer la capacité du territoire à maîtriser son destin. Au contraire, ne s'attacher qu'au projet de prestige mobilise beaucoup d'énergie, de savoir, d'argent, sur un temps assez long et pour un effet très partiel, celui de la fonction qu'il est censé assurer, de l'image qu'il est censé donner, n'induisant que de faibles changements sur les autres domaines de l'urbain. Or, la ville, l'urbain, sont des sujets en mouvement qu'on ne peut travailler comme s'ils étaient statiques. Les pathologies, si elles ne sont pas abordées, ne font qu'augmenter, creusant encore les écarts.

Une attractivité fondée sur la qualité urbaine globale

L'attractivité d'un territoire suppose que l'on ait envie d'y venir ou d'y rester. Quelles peuvent en être les conditions ?

Il faut que l'on puisse y vivre bien et donc que l'environnement y soit agréable, confortable ; que l'on puisse y trouver les services, le travail auquel l'on prétend ; que le territoire soit accueillant, pour les hommes et les activités, qu'il fonctionne bien, favorisant notamment les mises en réseaux entre les acteurs ; que l'on puisse s'y épanouir dans une société urbaine humaine, vivante et inventive... Pour cela, il faut peut-être des projets prestigieux, qui font image à l'extérieur, mais il faut également et surtout des actions qui améliorent la vie quotidienne et l'activité, tout en renforçant le sentiment d'appartenance.

Des thèmes immatériels sont concernés : la culture, l'éducation, les services, la vitalité économique, les loisirs, la richesse de la vie sociale ou des moments collectifs (les fêtes, le sport, etc.). Mais s'y ajoutent aussi des actions urbaines très concrètes telles que : la rénovation de l'habitat pour correspondre aux aspirations actuelles en matière de logement ; la

création de parcs, de squares, d'espaces publics ; la réorganisation de l'accessibilité avec le développement des transports en commun ; la construction d'équipements culturels, éducatifs ; le renforcement de la vivacité urbaine du centre et des quartiers ; la résolution des problèmes des grands ensembles ; l'attention portée à la complémentarité entre petit commerce de centre-ville (qui participe à la qualité de la vie urbaine) et grandes enseignes commerciales ; la diminution de la pollution, la préservation de l'environnement ; le renforcement des liens avec l'extérieur, et même la propreté...

En fait, ce sont tous les thèmes de la vie urbaine — y compris dans leur dimension sociale, avec la réduction des inégalités territoriales — qui, ajoutés aux choix de priorités et aux modalités de mise en œuvre, constituent la politique urbaine.

Un ressort : valoriser les ressources propres du territoire

Sauf exception, une ville n'est pas à faire, elle est déjà là. Son attractivité ne repose donc pas que sur la création de ce qui serait nouveau (nouvel équipement de prestige, nouveau quartier, nouvelle zone d'activité), mais pour beaucoup sur une meilleure gestion ou une mise en valeur de ce qui existe. Elle n'est pas seulement consécutive à un ajout, elle naît des qualités redonnées à ce qui est : un patrimoine construit à rénover ou adapter, un paysage, des collines, des rivières à rendre visibles et accessibles, à libérer de ce qui les encombre, un potentiel humain, urbain, sur lequel s'appuyer, une vie des quartiers, des ambiances à favoriser, à protéger, des réseaux à renforcer, à dynamiser...

En complément, bien sûr, elle naît aussi de la résolution des problèmes : les difficultés urbaines et sociales des grands ensembles, les vides (mais aussi les opportunités) induits par les friches, les coupures faites par les infrastructures routières

ou par une mauvaise gestion du territoire, le déséquilibre possible avec d'autres centres urbains, dans un contexte territorial plus large...

Des solutions spécifiques pour chaque cité

Chaque fois, des solutions adaptées à la personnalité de la cité doivent être trouvées. En effet, non seulement le contexte urbain n'est jamais le même, mais tel projet pertinent ici sera un contresens ailleurs, car l'on n'habite pas sa maison, l'on ne vit pas dans l'espace urbain partout de la même manière. D'autre part, les capacités financières ou de maintenance, les techniques utilisées, les ressources humaines par exemple, sont différentes.

À ce sujet, plutôt que de ne faire que « parachuter » des professionnels extérieurs qui ne restent pas sur le territoire, il est autrement plus intéressant que, sans ostracisme, soient résolument construites des ressources locales qui permettront au territoire de posséder les savoirs, les milieux professionnels, les méthodes à même de conduire son évolution. On pourra pour cela s'appuyer sur des opportunités déjà là, et notamment les écoles.

Il s'agit de traiter du confort, de la mise en valeur de la cité. Les solutions passent donc par des grands projets, par de la transformation complète : la création d'un parc, la construction d'un équipement régional, une place rénovée, une rue percée, des logements reconstruits... Mais elles sont aussi dans une meilleure gestion quotidienne : comment renforcer la propreté, améliorer la collecte des déchets, favoriser par des bancs et de l'éclairage le confort quotidien, assurer une présence des services municipaux cohérente avec les temporalités de la vie de la cité, comment simplifier l'accueil des entreprises ?

Cela ne peut donc être seulement le fruit de quelques personnes, mais engage, par nature, les acteurs, les partenaires de l'urbain dans leurs multiples tâches et quels que soient leurs secteurs.

On le voit bien avec le thème de l'activité économique. Elle ne peut se fonder seulement sur l'apparition miraculeuse d'une entreprise tombée du ciel, mais se construit sur le terreau des activités existantes, en réseau avec d'autres ressources. Il faut libérer des terrains pour accueillir de nouvelles entreprises, et donc une politique foncière, faciliter la constitution de pôles géographiques reliant écoles, organismes de recherche et activités. Il faut des transports intérieurs et extérieurs efficaces, des informations crédibles en direction des entreprises et donc bien gérées, une bonne lisibilité de la stratégie publique, le soutien actif du secteur privé, de bons professionnels... en fait un processus complexe associant un grand nombre de partenaires et dont dépend la qualité du résultat.

Un des supports du développement : créer une dynamique d'acteurs

Il y a plusieurs décennies, l'on s'attachait plus à construire du nouveau qu'à rénover ce qui existait. Mais la décentralisation a permis aux collectivités d'apprendre à mieux aborder la complexité de l'urbain et des tâches à accomplir. Elles analysent mieux les problèmes et se créent des savoirs pour les résoudre. Ce qui est nouveau n'est plus traité sans cohérence avec ce qui existe. L'on coordonne mieux ce qui est de l'action lourde et ce qui relève d'une meilleure gestion.

Pour mobiliser les acteurs, il est important que soit élaborés un projet pour le territoire, une vision, facteurs de cohérence entre toutes les initiatives, publiques ou privées. C'est là le rôle du politique qui donnera les orientations, le cadre, fera les choix nécessaires, veillera à ce que les moyens soient mobilisés, que les réponses soient bien apportées. Mais cette vision doit être comprise et recueillir l'adhésion pour être support d'une dynamique.

Il n'y a bien sûr pas de recette pour rendre possible et opérant ce partenariat. Mais chaque collectivité devant assumer la responsabilité du développement urbain, en particulier grâce à son administration, elle doit se construire ou renforcer ce qui doit constituer pour elle une des facettes de son professionnalisme. Les exemples ci-après illustrent quelques pistes : partager, dans un souci de pédagogie, la connaissance, le savoir sur l'urbain, notamment par des documents, des illustrations compréhensibles par tous ; donner à comprendre avec simplicité les enjeux ; mettre en débat de manière ouverte les alternatives, les réponses possibles à partir d'analyses éclairées ; caler les étapes de la concertation précisément dans le planning d'étude pour qu'elle ne soit ni un frein ni une corvée ; prendre le temps d'écouter les réactions, de les étudier, de les transcrire pour en nourrir les arbitrages éventuels, pour en faire évoluer les projets et les enrichir ; organiser des lieux de décision clairs, efficaces, expliquer les choix...

Les projets, supports d'une dynamique sociale et démocratique

La concertation est une des conditions de la pertinence d'un projet. À l'inverse, tout projet, toute transformation, peut constituer, si certaines conditions sont remplies, un support de dynamisme social, quel qu'en soit le thème : la rénovation d'un espace public, la construction d'un équipement, la requalification d'un quartier, de logements, la réorganisation de transports publics, etc.

En effet, l'évolution, le mouvement, donnent l'occasion de débats avec le public ; ils sont un moyen de toucher les acteurs, habitants ou partenaires, en entendant les attentes, en connaissant mieux la complexité des manières dont chacun vit la ville, en abordant les contradictions qui en découlent. Ils permettent de résoudre de manière plus sereine les conflits en les mettant à jour, en les analysant et en montrant les

alternatives possibles. Ils donnent la possibilité de renforcer à chaque fois la qualité de la vie démocratique du fait des règles de débat ou de décision construites, des méthodes de partage de connaissance utilisées, de la manière dont les projets sont élaborés par étapes en se nourrissant de la réalité des attentes sociales.

C'est donc, pour un territoire, un élément fondateur de la maîtrise de sa mutation et une occasion de sa vitalité, un vecteur de son dynamisme.

Alors que la ville est un des terrains possibles de la résolution des problèmes sociaux, une telle approche est précieuse, dans les villes européennes comme dans bien des villes du monde, où s'ajoutent souvent aux difficultés sociales et urbaines des situations politiques délicates, avec des démocraties encore fragiles ou en devenir. Elles peuvent trouver là, localement, un support pour le développement de la démocratie, un moyen de renforcer la qualité de la vie et de la vie politique, comme certaines villes d'Amérique latine en témoignent.

Bien des questions, bien des thèmes restent en suspens. Ainsi, rien n'est jamais acquis, car la ville est changeante, comme le monde. Il s'agit donc plus de mettre en marche des processus dont les effets se poursuivront en évoluant, plutôt que d'imaginer des réponses définitives, qui scelleraient une fin : une discipline en construction dans une société urbaine en mouvement.

« Il faut lâcher la bride »

Tous urbains n° 10, juin 2015

Aurions-nous produit une société du doute et de la suspicion, de la norme et du contrôle ?

Tout ce qui n'est pas normatif est suspect et laisse à penser qu'il y a derrière mafia et corruption. Retenir un maître d'œuvre conduit à mobiliser un nombre de plus en plus important de concepteurs postulant à des appels d'offres pour lesquels remplir déjà les documents administratifs procède du jeu de piste. Ensuite, les 30, 40, 120 postulants dépensent du temps, de l'énergie pour qu'un seul soit, au bout du compte, retenu. Que d'intelligence et de créativité perdues, d'argent gaspillé pour rien !

L'heureux lauréat devra alors répondre à une liste de normes toutes plus compliquées, qui s'accumulent sans que les anciennes ne soient supprimées. Il est des organismes dont c'est la seule tâche : édicter des règles toutes partant d'un bon sentiment mais qui alourdissent, ne prennent pas en compte la complexité des contextes, se contredisent et sont fréquemment contraires au bon sens.

Le maître d'œuvre devra ensuite demander un permis de construire à des gens payés pour contrôler la conformité aux normes et vérifier l'alignement des façades, la hauteur des fenêtres, la pente de la rampe handicapés... Des voyages en des pays aux règles allégées montrent des résultats autrement intéressants. On mesure alors combien ces contrôles sont vains et induisent une production d'une qualité plutôt discutable.

Que de temps perdu et, au bout du compte, quel apport réel à la société ? En quoi cela correspond-il à ce que notre pays doit résoudre comme problèmes les plus urgents ? Ces pratiques ont peut-être eu un temps leur intérêt, mais qu'est ce qui les justifie aujourd'hui ou ne sont-elles qu'un reliquat de l'histoire ?

En Inde, en Amérique latine, des petits commerces informels représentent une véritable économie qui apporte des services essentiels, fait vivre une partie de la population qui participe ainsi à la vie de la société. Est-il plus souhaitable de laisser des centres commerciaux se développer et qui n'embauchent pas ? Pourtant, on le combat même si bien des gens sont au chômage, peu à peu marginalisés, hors de la société dans laquelle ils sont censés vivre. Le spontané est pourchassé, et dans ma rue, des agents contrôlent parfois violemment les repas livrés aux coiffeurs africains, comme c'est la tradition dans leur pays, par des cuisiniers non déclarés. Vendre un verre de vin lors d'une kermesse ou à l'occasion d'un repas de quartier demande des autorisations sans fin, faire du feu dans un brasero dans une rue est interdit... Contrôles à tous les étages !

Fallait-il verrouiller la pratique de taxi en exigeant pour la licence des sommes astronomiques, bloquant toute initiative nouvelle ? Les *rickshaws* indiens (tricycles couverts, motorisés ou non, transportant partout un à deux passagers) apportent un service, font vivre des familles, mais sont impossibles ici. On contrôle, on renforce les dispositifs. Pourtant, que représente cette économie souterraine par rapport au gaspillage de l'argent public dans une médiathèque, un rond-point... ou dans le contrôle de l'orthodoxie ?

Lâchons la bride à la construction, arrêtons de contrôler les fenêtres, contentons-nous du minimum que l'on réévalue régulièrement, comme la politique. Au lieu de partir d'une absence de confiance, vérifions *a posteriori*, ne nous cachons

pas derrière des règles censées tout anticiper, tout prévoir et qui alourdissent, figent et uniformisent par le bas. Privilégions le projet qui s'adapte au contexte des lieux, des acteurs, des finances, des usages et qui est discuté pendant son élaboration et évalué une fois réalisé.

Retrouvons de la légèreté et lâchons la bride ! C'est une manière de favoriser l'activité, le dynamisme, la vitalité urbaine, et pour cela la rue ne doit pas être domestiquée. Car la qualité de la vie et de la ville est faite aussi d'excitation, de trop d'énergie. Elle n'est ni ennui ni une animation qu'il faudrait constamment entretenir artificiellement. N'encadrons pas tout : les pratiques culturelles, la construction, les transports... Il y a des quartiers boiteux et c'est bien, alors que l'application bête de la norme souvent assèche et tue ce qui fait le charme de lieux, leur personnalité : des arbres bancals, des maisons non alignées, des bancs improbables, des étages pas tous accessibles aux handicapés... Acceptons le singulier, le non contrôlé, l'imprévu, l'informel. Ils sont des preuves de vie, et toute ville est aussi cela, une humanité qui fait la part aux autres, à ceux qui viennent d'ailleurs ou sont différents. Peut-être nous aideront-ils à passer d'une société du doute, de la suspicion et du contrôle à une société de la création, du mouvement et de l'acceptation. Une société humaine dans les contradictions que ce terme porte, innovante au moment où il faut prendre un virage pour ne pas s'ankyloser.

Une part de ce qui a fondé les valeurs de notre société est-il toujours valable aujourd'hui et ne doit-il pas être réinterrogé : le patrimoine, la conservation, le contrôle, la planification... ?

Aménagement et sociétés urbaines
Contextes, compétences, processus
Pouvoirs locaux n° 110, 2017

De la singularité de chaque territoire

On ne peut parler d'aménagement du territoire comme si celui-ci était unique, uniforme. Il est même fait d'innombrables singularités, les contextes économiques, urbains, paysagers, sociaux, politiques étant chaque fois différents. Quelle similitude entre une commune attractive de 300 000 habitants et qui doit construire 5 000 logements par an, et une ville moyenne qui a perdu ses commerces, ses activités, ses habitants dont une partie à présent réside dans les campagnes alentour ? Du coup, la copie de ce qui se fait ailleurs ou les recettes parachutées ont fait long feu. Une telle approche pour améliorer une ville conduit au mieux à des approximations, au pire à des erreurs ou à du gaspillage, quand ce qui est produit n'a aucun impact sur ce qui est en jeu. Implanter des lampadaires d'un rouge tapageur dans une commune traversée par une route départementale et dont les maisons qui la bordent sont fermées, n'a aucune influence sur sa revitalisation. Construire à grands frais un rond-point à l'entrée d'une cité n'a aucun effet sur son développement.

L'aménagement du territoire vu comme une politique généralisable serait-il non seulement une illusion, mais ne favoriserait-il pas cette pratique vaine en urbanisme qui

consisterait à prendre ses désirs pour des réalités ? C'est-à-dire à réaliser des opérations parce que l'on sait les faire, sans en analyser la nécessité réelle, sans en mesurer l'impact par rapport au contexte, sans se poser la question des moyens dont on dispose et des sujets sur lesquels les mobiliser pour une évolution réelle et positive par rapport à des problèmes qui sont, eux, bien concrets. On ferait ceci parce qu'on l'a vu ailleurs, cela parce que des *lobbies* ont habilement vendu une solution clé en main...

Au contraire, chaque aménagement exige d'être contextualisé. Ainsi, dans la métropole bordelaise où la transformation urbaine est un des leviers de l'amélioration des communes, les opérations sont conduites par quatre pôles territoriaux différents et font toutes l'objet d'un programme. Celui-ci notamment analyse le contexte, les qualités comme les problèmes, décrit les enjeux, met en avant les objectifs à atteindre... Un projet est ensuite conçu qui doit prendre en compte l'existant, conserver ce qui peut l'être, transformer ce qui doit l'être, s'attacher à respecter les usages, à conserver les ambiances... Une traduction concrète de l'exigence d'ancrage dans le milieu urbain dans toutes ses dimensions.

L'aménagement, un sujet complexe

Il mobilise l'habitat, les déplacements, les espaces publics, le commerce, l'économique... Il nécessite d'aborder la réalité d'une situation urbaine dans ses différentes facettes : ce qui fonctionne et ce qui ne marche pas, ce qui est un atout sur lequel s'appuyer et les enjeux auxquels il faut bien apporter des réponses. Il oblige à construire des solutions à partir des circonstances telles qu'elles sont : quels budgets peut-on mobiliser, de quelles compétences, de quels moyens humains pouvons-nous disposer, quels sont les partenaires susceptibles de participer... ?

Il implique de construire des réponses plurielles, faisant évoluer plusieurs composantes en même temps. Ainsi, revitaliser un centre passe par l'amélioration des espaces publics, du commerce, des équipements, mais aussi par la réorganisation de la mobilité, souvent à une échelle plus large que le site lui-même. En effet, les habitants ayant quitté la ville-centre pour habiter dans les environs continuent pourtant à y travailler. En découlent des va-et-vient qui peuvent générer des encombrements que l'on penserait réservés aux seules grandes cités. Ce sujet de la mobilité, des pratiques de circulation et de stationnement, est aussi essentiel que récurrent. Le rural et l'urbain sont aujourd'hui intimement reliés. On travaille ici et on habite là, les enfants vont à l'école ici puis au lycée là, on fait ses courses là-bas mais on retourne dans le centre dès qu'il y a événement... La ville et les territoires ruraux fonctionnent ensemble en matière de logements, de déplacements, de commerces, d'emplois... Il en découle que l'aménagement se réfléchit dans une approche urbaine mêlant plusieurs échelles, qu'il implique les institutions et les acteurs locaux à plusieurs niveaux, et donc mobilise la politique. Alors, plutôt que de singer les stratégies des grandes villes en rêvant de tramways ou autres moyens de transport lourds qui ne verront jamais le jour, les territoires ont intérêt à apporter des solutions pragmatiques, des réponses concrètes, progressives, adaptées à la réalité et aux pratiques locales telles qu'elles se sont créées. Mettre en place les conditions pour que soit accepté un changement dans les modes de déplacement implique de redonner l'envie d'utiliser les transports publics, de faire une place aux vélos, à la marche... Répondre à l'enjeu de la mobilité demande donc d'être capable d'apporter des solutions viables et opérantes, mais aussi d'être en capacité de comprendre les comportements, d'écouter, d'imaginer puis d'expliquer et de convaincre : l'aménagement du territoire n'est en rien une discipline seulement technique.

Savoir ce que l'on veut, passer à l'acte, se coordonner

L'aménagement demande de fixer des objectifs pertinents par rapport à la situation et aux moyens afin que l'on ait des chances d'améliorer ce qui doit l'être dans des temporalités adéquates. Il ne sert donc à rien de prétendre être le centre de l'Europe, slogan de pure communication qui fit florès en son temps, quand manifestement le problème est ailleurs, la solution aussi. De même, avoir la volonté de rendre une ville attirante est contradictoire avec le fait d'investir en majorité sur la voirie au profit des automobiles. En effet, plus on facilite ce type de déplacement, plus il y a de véhicules et moins il est possible de libérer l'espace au profit d'usages apaisés, ceux justement que l'on recherche dans la vie citadine. Engager une étude urbaine visant à un résultat à vingt ans se révèle la plupart du temps inefficace face à des problèmes qui se posent aujourd'hui. C'est un peu « tirer des plans sur la comète » parce que le contexte souvent évolue et rend très aléatoires les solutions à long terme. Il est préférable d'accepter les limites de l'aménagement urbain en répondant à court terme à des questions bien réelles, même de manière imparfaite. De plus, un beau projet urbain peut s'avérer vain et vite caduque s'il ne s'intéresse pas à la manière dont on pourra le traduire en actions, à partir des moyens à disposition et en un temps suffisamment court. Pourquoi ? Notamment parce qu'il faut se garder des changements, notamment politiques, qui ne manqueront pas d'advenir, tout projet n'étant pas réalisé dans un mandat électoral ayant peu de chances de voir le jour ensuite. Prendre en compte cette échéance, qui est un des rythmes de la démocratie, c'est suivre un tempo pertinent pour passer à l'acte.

La plupart du temps, des maîtres d'ouvrage publics ou privés sont concernés. De la mise en œuvre de ce qui est de leur responsabilité respective dépendra la réussite de la

transformation. Comment conduire alors et simultanément plusieurs projets dans des temporalités adéquates ? La tenue des plannings est un outil fondamental du passage à l'acte, favorisant la coordination et le pilotage des acteurs et des partenaires et rendant opérants les projets au bon moment. La société des transports devra réorganiser ses lignes, moderniser son matériel et rendre l'usage des bus plus attirant et performant. La commune ou l'agglomération devront améliorer les espaces publics – places, rues, parvis, parcours –, les rendre agréables et fonctionnels afin que les habitants les empruntent avec plaisir et retrouvent des usages comme la marche. Le commerce, souvent sinistré mais devant retrouver sa place dans l'attractivité urbaine, une démarche de valorisation devra être conduite avec les commerçants, complétée par la décision politique d'interdire l'extension des grandes surfaces en périphérie. D'autres initiatives pourront se greffer, qui donneront du corps à la transformation dans un temps donné : la modernisation des parkings en ouvrage et leur tarification, la réhabilitation d'équipements publics, la rénovation de l'habitat, l'amélioration de l'accès aux écoles, la mise en place d'un projet culturel accompagnant et faisant vivre le temps de la transformation... En fait plus qu'une somme de projets, c'est du projet d'une ville qu'il s'agit !

Le centre-ville de Saint-Denis a été rénové dans les années 2000. Les élus avaient fixé la date de la Coupe du monde de rugby 2007, pour que la ville soit accueillante. À cette date, les travaux devaient être terminés. De 2000 à 2007, un projet urbain a d'abord été élaboré avec les services des collectivités. Il a donné lieu à 43 projets différents concernant la rénovation des espaces publics, de la halle du marché, des parkings, l'accessibilité en transports publics, la vie culturelle et notamment l'archéologie, les monuments tels que la basilique, la résorption de l'habitat indigne, etc. Ces diverses initiatives, conduites par des maîtres d'ouvrage différents,

ont été coordonnées par un comité de pilotage se réunissant chaque semaine et vérifiant la bonne avancée dans le temps de tous ces projets reliés entre eux. L'importance même de la transformation a fait du centre-ville de Saint-Denis le projet prioritaire de la Ville durant toutes ces années.

Des compétences locales à construire ou faire évoluer

La complexité induit des moyens humains, financiers et de gouvernance spécifiques et sophistiqués, quelle que soit la taille des projets. C'est là que le bât blesse, et un des handicaps des petites communes qui ne possèdent pas toujours une ingénierie à la hauteur des difficultés à surmonter, lesquelles ne sont pas proportionnelles à la taille de la cité. Les services des collectivités sont souvent organisés pour gérer le quotidien, pas pour faire du développement ou traiter de sujets compliqués qui demandent une approche dépassant les logiques verticales le plus souvent à l'œuvre. L'accent mis actuellement sur les difficultés des villes moyennes doit prendre en compte cet état de fait si l'on espère dépasser le simple constat des carences et si l'on entend apporter des solutions.

Le projet urbain est souvent vu comme une analyse prospective, une réflexion à long terme qui n'engage pas vraiment les actes présents. Or, s'il est stratégique et s'appuie sur un choix raisonné d'objectifs à un terme pertinent au regard des problèmes posés et des moyens disponibles, il devient au contraire le cadre donné aux opérations qui apporteront l'impulsion nécessaire à un changement vertueux. Un plan d'action qui détermine ce que l'on va vraiment faire en le temps court du mandat électoral, et qui va le faire. Cela suppose une cohérence entre la volonté politique et l'approche urbaine et opérationnelle conduite par les services de la collectivité. On a là le fréquent chaînon manquant des politiques publiques, lesquelles peinent à assurer la continuité entre analyse du

contexte, expression de la volonté politique, construction d'une stratégie et sa traduction opérationnelle. Il n'est pas rare que les réalisations traduisent même le contraire de ce qu'un projet urbain ambitieux affiche. La nature des compétences des services des villes est en jeu, leur faculté à analyser, proposer, concevoir des stratégies, exprimer des éléments d'arbitrage, faciliter les débats, aider à la décision... L'aménagement urbain renvoie en fait à la capacité à réfléchir et à agir dans un milieu complexe, à dépasser la logique propre à chacun.

Si les compétences légales sont dans les collectivités depuis la décentralisation, le savoir n'est pas forcément au rendez-vous. Or il est nécessaire et précieux, seul à même de faire évoluer un territoire en donnant forme à un projet collectif fédérateur décliné ensuite en opérations. Ainsi, à Montpellier, la production de l'administration est organisée pour que les choix politiques soient traduits dans les programmes et les projets. La production des nouveaux quartiers est réalisée en partie par une SEM (Société d'économie mixte) d'aménagement, la SERM, les services de la métropole étant organisés pour conduire de manière fine un grand nombre d'opérations jusqu'aux réalisations. Des principes de travail horizontaux ont été mis en place, notamment les plans d'action de quartiers, outils de coordination des diverses initiatives de la collectivité à cette échelle territoriale, facilitant la cohérence avec les attentes des publics.

Et l'État dans tout cela ?

Son implication serait-elle une solution ? Tout dépend du sujet. Concernant le contrôle des développements commerciaux de périphérie peut-être. Une loi serait déterminante, qui répondrait aux carences des diverses commissions mises en place depuis des décennies et dont le résultat est affligeant. Concernant l'amélioration des cités, l'État pourrait faire

plutôt partie du problème, une démarche centralisée et unificatrice n'étant pas en mesure de prendre en compte la diversité des territoires et donc d'agir sur eux avec bonheur. Nous ne sommes plus dans les années 1970 ou 1980. Il convenait alors de protéger le patrimoine, d'assurer un développement économique, d'équiper pour assumer l'augmentation des populations... Les circonstances sont nouvelles. Elles demandent que l'on rebatte les cartes et pense de manière plus ouverte, en tenant compte de la réalité d'aujourd'hui et non d'une histoire passée. Faut-il sanctuariser un secteur historique vide ou accepter quelques démolitions-reconstructions attentives, à même de faire revenir des habitants en offrant des logements adaptés à la vie contemporaine ? Les services de l'État en charge de la protection du patrimoine ne semblent pas tous avoir intégré cette approche. En témoigne l'exemple de cet architecte des Bâtiments de France mettant en péril une implantation commerciale dans un centre-ville fragile parce qu'il n'est pas d'accord avec le matériau de façade.

Que dire des règles et des normes édictées sans tenir compte de la complexité et de la singularité des contextes urbains ? Elles font de toute évolution un parcours du combattant. Ici, un nombre de places de stationnement par appartement élevé conduit à un coût de construction trop important pour édifier des logements dans un secteur qui en aurait bien besoin. Là, un plan de prévention des risques d'inondation rigide empêche toute construction quand une réflexion architecturale intelligente apporterait des solutions... Le contexte n'est pas un frein ou un problème. Il est une ressource à partir de laquelle s'imaginent les propositions, se conçoit le projet en mesure d'exprimer la stratégie la plus adaptée, la plus opérante. Une solution universelle parachutée n'a aucun sens, en plus d'être illégitime face aux singularités territoriales. L'État, d'ailleurs, n'a ni les moyens financiers ni les ressources humaines. Son rôle assumé est plus celui de contrôleur que

d'opérateur : il est habilité à vérifier les équilibres, à éviter les appauvrissements, à alerter. Certes, dans les Opérations d'intérêt national (OIN), sa responsabilité redevient prépondérante. Mais elles ne peuvent être que ponctuelles et on peut souvent leur reprocher d'être étrangères aux politiques locales, des îles indépendantes contraires à l'émergence de compétences dans le territoire.

Or c'est bien cette direction qu'il faut privilégier. Pour que les collectivités assument leur développement, qu'elles gèrent maintenant et sur le long terme leur évolution, il leur faut créer des savoirs locaux en leur sein, jouant un rôle de conduite de projets urbains et de pilotage d'opérations. De l'élaboration d'un tel mode expert de production de l'aménagement dépend le résultat réel de ce qui sera réalisé. Bien sûr, toute approche n'est pas pertinente parce qu'elle est locale. C'est en tout cas une condition nécessaire qui n'obère en rien la participation d'acteurs extérieurs qui, grâce à la qualité de la commande, pourront alors donner le meilleur d'eux-mêmes.

Périgueux conduit depuis plusieurs années un projet de ville intitulé « Périgueux en mouvement ». Son élaboration a été l'occasion de traduire dans l'urbain le projet politique, puis d'organiser l'administration pour qu'elle mette en œuvre les multiples opérations qui le concrétisent. Les arbitrages budgétaires ont été faits au bénéfice de cette orientation prioritaire, le processus de décision a été consolidé pour en faciliter le pilotage, les agents ont mobilisé leur savoir à ce service, le complétant par des compétences extérieures en tant que de besoin. L'ensemble des opérations est suivi grâce à des plannings revus régulièrement et, en se coordonnant également avec l'Agglomération en charge des déplacements, la Ville a construit un processus lui permettant d'assumer ses engagements d'ici la fin du mandat électif, mais aussi son développement au-delà.

Certaines des mauvaises raisons pour ne pas agir

Face à la complexité de l'action territoriale, il est fréquent de se tourner vers des slogans aussi compliqués qu'éloignés de la réalité de terrain. Ils témoignent parfois du décalage entre les situations urbaines à affronter et les moyens humains et matériels à disposition. N'est-ce pas seulement de la « com' », une manière de ne pas s'attaquer au vrai sujet mais de « botter en touche » ? Les collectivités importantes sont légitimes à publiciser leur territoire dans la mesure où elles se sont souvent dotées des moyens de leur développement. Mais c'est loin d'être le cas de toutes les villes. Celles-ci auraient donc avantage à mettre en place déjà la gouvernance politique et technique nécessaire à une transformation urbaine vertueuse avant que de viser un objectif qui n'est en rien la cause première de leurs difficultés. En d'autres termes, il est préférable de privilégier l'aménagement, les actes, plutôt que ce qui ressemble fort à une marque publicitaire, à l'image du marketing urbain qui se faisait dans les années 1980.

Un argument souvent entendu est que les villes n'auraient plus d'argent. Mais elles ont surtout la possibilité de reconsidérer leurs priorités et d'utiliser leurs moyens différemment, au service de véritables « projets de villes ». Se dotant d'une ingénierie adaptée, elles sont en mesure d'arbitrer au service d'une véritable stratégie déclinée ensuite en actes. Elles peuvent, si elles le décident, faire converger les projets et les budgets au service d'un choix éclairé et assumé, du sens qu'elles souhaitent donner à leur action et des réalisations qui en découlent. Ainsi, les budgets alloués à l'entretien de la voirie peuvent être réorientés vers l'aménagement et favoriser la qualité urbaine ; un projet culturel peut s'adapter aux orientations voulues pour le territoire...

Les plans d'action de quartiers, à Montpellier, concernent un certain nombre de sites prioritaires sur lesquels les

initiatives sont concentrées pour améliorer vie quotidienne et lien avec le reste de la cité. Rénover les espaces publics, concevoir de vastes parcours en modes doux en direction des lignes de tram, réhabiliter les écoles, créer des jardins de proximité, des placettes, telles sont quelques-unes des réalisations en cours. Elles s'appuient en priorité sur les attentes des habitants, collectées lors de réunions publiques au cours desquelles sont discutés les diagnostics, les atouts et les faiblesses, sont amendées les propositions puis sont présentés les choix finaux après arbitrages politiques. La temporalité de l'élaboration de ces plans est courte, de trois à quatre mois, les réalisations devant intervenir dans les trois ans. Un tel projet fédère les énergies, entraîne les partenaires, donne une vision et un cadre commun, gère les différentes temporalités, assure coordination et cohérence... Mais sous certaines conditions, ce processus de concertation, qui implique les publics dans les choix, les discussions et le suivi, se révèle être un ferment de la vie et du débat démocratique local. N'éluant pas les contradictions ou les conflits mais donnant toute sa place à l'écoute et à la décision, il permet à la concertation de dépasser « la construction collective de poignées de portes ». C'est aussi à ce stade que des politiques globales peuvent trouver leur traduction concrète : planter des arbres pour lutter contre le réchauffement, favoriser les modes actifs, élaborer une programmation culturelle locale, mettre en place une politique de stationnement, améliorer la vie des enfants, prendre en considération les aspects sociaux...

À une échelle plus large

En leur temps, les quartiers populaires historiques ont dû être rénovés à Naples, à Bogota ou à Lisbonne. Depuis plusieurs décennies, les ports se voient transformés en des lieux essentiels de l'urbanité à Copenhague, à Gênes ou à Cape

Town. Les sites auparavant industriels sont devenus des opportunités possibles pour un développement dans la Ruhr, à Lille ou à Barcelone. Des secteurs urbains entiers se vident de leurs activités et se retrouvent dans une situation difficile à Athènes ou à Johannesburg... L'aménagement est non seulement d'actualité mais il est un des leviers, et pour longtemps, de la capacité des hommes à agir sur les milieux dans lesquels vivent les sociétés urbaines.

Obtenir réparation*Tous urbains n° 7, août 2014*

L'on sait construire du nouveau, mais l'on peine à entretenir ce qui existe. Un objet est-il abîmé qu'on le jette et en achète un nouveau. Un bâtiment ne répond plus aux fonctions et aux normes : on le démolit et en construit un neuf. Et chaque fois, cela produit de la croissance, comme le fait de « casser des vitres et les remplacer, puis les casser, puis... ».

Et si l'on prenait au sérieux la réparation de la ville et de ses territoires, considérant comme des valeurs les endroits banals – et en prenant soin –, les quartiers sans charme apparent – et les rendant plus agréables –, les logements démodés – et les transformant pour y vivre bien –, les espaces publics surannés – et en faisant des lieux de vie ? Le domaine de l'architecture présente des exemples remarquables de transfiguration de bâtiments. Se préoccuper de mobilité conduirait alors à trouver des solutions adaptées aux lieux, aux budgets, à l'existant, et non à apporter la réponse toute faite qu'est la création d'un tram.

Les compétences nécessaires sont là. On sait « développer » dans le but de créer du neuf, conduire des projets, intégrer le développement durable, la récupération des eaux, l'accessibilité des handicapés... Des budgets sont, bon an mal an, mobilisables. Si l'on en prend la décision, ce savoir peut parfaitement se mettre au service de la ville existante, alors que la majorité des territoires urbanisés nécessiteraient d'être améliorés, entretenus, au lieu qu'ils continuent à se détériorer.

Il existe des politiques de rénovation en France, mais elles sont très sectorisées (l'habitat, les grands ensembles, tel quartier dégradé...). Or, à proximité d'un nouveau quartier, réparer des logements ou un équipement public en déshérence en permettrait la survie et éviterait qu'on doive, à terme, les reconstruire. Dans les communes, on entretient la voirie. Il n'est pas difficile d'agir aussi sur la qualité de la vie urbaine en élargissant les trottoirs ou en facilitant le passage des piétons. On crée de nouvelles places. Mais bien des espaces verts existants méritent seulement « un coup de jeune », des friches peuvent devenir à peu de frais des parcs.

Le sens de l'action urbaine est qu'une ville et ses territoires soient plus agréables à vivre et fonctionnent mieux. Or des qualités préexistent qui ne demandent qu'à être fécondées (un site, une histoire, une pratique sociale, un mode constructif...). Reconnaisant leur valeur et y portant un regard bienveillant, on peut alors en prendre soin et métamorphoser, moderniser grâce à la créativité plutôt que de nier ou détruire. Il existe tant de capacités de création dans les territoires, les écoles, qui ne demandent qu'à être mobilisées. Alors que les logements neufs ne font souvent pas envie, que la production de l'urbain, apportant des réponses toutes faites sans se préoccuper du « déjà-là », semble rigidifiée et loin de son objet premier.

Or nous sommes dans un moment exceptionnel qui peut faciliter le changement.

En effet, la COP21 a fait partager ce diagnostic que nous ne pouvons continuer comme avant. Reste à adapter les décisions et les actes. Déjà, de nombreux exemples existent de projets réussis, de démarches vertueuses, plus ou moins connues, médiatisées, comme le montre le film *Demain*¹, témoignage optimiste de la manière dont des acteurs assument leurs responsabilités et agissent.

1. Film de Cyril Dion et Mélanie Laurent, 2015.

Pour l'instant, l'extrême droite tient le haut du pavé. Si l'on y réfléchit, cette situation nous invite à faire évoluer nos pratiques et, dans le domaine de l'urbain, à ne plus faire projet « en chambre » mais à impliquer le public pour qu'il soit concerné, partie prenante du monde dans lequel il vit, du territoire qui l'entoure.

Il y aurait « moins d'argent dans les caisses ». Cela ne nous empêche en rien d'inventer, d'innover, d'être attentifs au déjà-là, d'aménager moins et de réparer plus, d'utiliser l'intelligence, d'accompagner des initiatives, d'ouvrir au spontané plutôt que de tout centraliser, d'apporter plus d'attention au soin qu'au prestige...

L'occasion nous est donnée de revenir aux fondamentaux, de rebattre les cartes, de nous concentrer sur les sujets essentiels : l'éducation, le bien-être... Ces priorités possibles méritent d'ailleurs d'être discutées, le dynamisme de notre démocratie s'en trouvant renforcé. Nous avons la possibilité de refuser ce qui n'apporte rien ou est incohérent avec les priorités.

Nous pouvons renoncer à des projets, abandonner l'idée de prestige et redonner de la capacité d'investissement et de fonctionnement. Réfléchir aux priorités budgétaires donne de l'importance au débat public, au rôle du politique. Porter attention à la vie quotidienne, à la réparation de l'existant, ouvre de vastes chantiers, où la place des habitants est essentielle, à un moment où ils s'interrogent sur l'intérêt de la politique. Faire de l'humain, malgré ses contradictions, le but premier des actes, des choix, des méthodes, permet de refonder les projets...

Nous avons la possibilité d'une évolution vertueuse vers une vision attentive et soignée des territoires, impliquant les forces vives, bousculant ce qui a du mal à bouger, à se remettre en cause (les modes de production, habitudes, *lobbies*...). Nous sommes à un tournant que certaines villes

comme Montpellier commencent à prendre, mobilisant des habitants pour réparer leurs quartiers. Beaucoup est à inventer. L'histoire n'est pas finie, les cités ne sont pas achevées. L'avenir peut se révéler plus gai et ensoleillé que le présent, plus humain aussi.

Pour en finir avec l'idée de terminer*Tous urbains n° 7, août 2014*

« Je souhaite être réélu, car je veux terminer le travail que nous avons commencé. »

Cette phrase, tirée de la profession de foi d'un élu, d'ailleurs de grande qualité, laisse à croire que grâce à lui, la ville sera au bout du compte achevée. Le propos est bien sûr, et heureusement, déplacé, et l'idée, fautive : les cités changent au gré de l'évolution des pratiques et du monde. Pourtant, nous autres professionnels de l'urbain, des élus jusqu'aux techniciens, avons tendance à faire comme si les données du présent étaient suffisantes pour déterminer ce que serait le futur. Nous prenons des décisions, faisons des projets qui partent de l'illusion que nous pouvons anticiper l'avenir. Nous agissons comme si nous entendions achever le cadre urbain et faire passer celui-ci du statut de milieu complexe un peu chaotique à celui de milieu ayant atteint sa plénitude.

Depuis plusieurs décennies, on répare ce qui fut mal fait, ce qui a été abîmé ou qui ne fonctionne plus : les infrastructures, les espaces publics, des quartiers entiers, des friches industrielles, les berges de fleuve... Les exemples ne manquent dans aucune ville de France et cette approche est généralisée au-delà même de l'Europe. De là à penser que ce que nous faisons prend un caractère immuable !

Tout prouve au contraire que la vie urbaine change en continu. Ainsi, l'on ne se déplace pas comme il y a vingt ans,

les transports en commun prenant une place plus grande. La manière dont les espaces des villes sont utilisés est différente, de plus en plus complexe. Ils accueillent les piétons, les livraisons, les stationnements de courte ou de longue durée, les bus, les arrêts de vélos ou de voitures en libre-service, les fêtes et les manifestations, les terrasses de café été comme hiver, les utilisateurs du téléphone portable, les fumeurs... Ces événements quotidiens en tout genre caractérisent le fait que le monde est de plus en plus urbain. Le rapport entre centre et périphérie lui aussi a changé et les centralités nouvelles donnent aux cœurs historiques un rôle plus symbolique que névralgique. L'industrie, au XIX^e siècle, avait façonné des villes et des régions entières en Lorraine, en Alsace... Reste une histoire sociale et urbaine qui peu à peu s'évanouit. Les traces des usines s'estompent et elles deviennent des parcs, des lieux d'expérimentation ou ont carrément disparu. Perdurent des quartiers d'habitat ouvrier, souvent d'excellente qualité et qui, pour certains d'entre eux comme le quartier des États-Unis à Lyon, ont facilement intégré la mutation contemporaine.

Nous agissons comme si nous allions finir la ville. Bien sûr, les documents de planification laissent des « zones à urbaniser ». Mais les espaces vides sont considérés comme des opportunités pour construire ou aménager. Nous organisons des quartiers très complexes où les relations entre les lieux sont élaborées comme si elles ne devaient plus bouger. Évry est, à ce titre, caricatural. Les espaces publics sont conçus pour répondre à tous les usages d'aujourd'hui, rendant difficiles les mutations de demain. Ce ne sont pas les réunions de concertation où les demandes de chacun sont patiemment consignées qui le démentiront. À l'inverse, on les élabore parfois avec une telle recherche esthétique que la forme devient le cadre unique dans lequel les pratiques doivent rentrer, et pour longtemps. Les bâtiments sont imaginés dans une logique de

production, d'économie d'énergie, mais guère avec l'idée qu'ils pourraient changer d'affectation, leur structure même rendant problématique cette éventualité.

Dans le domaine financier, nous agissons de même. Les collectivités empruntent de l'argent pour investir et s'endettent. L'impact de la gestion des réalisations sur les budgets futurs est peu mesuré. Une conséquence est de laisser encore moins de latitude aux générations qui vont suivre pour agir. Elles devront pourtant elles aussi affronter des problèmes réels, inconnus aujourd'hui. Les acteurs de l'urbain des années 1970 pouvaient-ils imaginer les difficultés dans les banlieues, la crise du système bancaire ? N'avons-nous pas déjà une capacité d'investissement plus faible ? Alors que faire ?

Concernant les espaces publics, les rues, il convient de leur donner de l'espace et de les aménager sobrement afin qu'ils puissent accepter l'évolution des usages : avec voitures à un moment, et sans, plus tard ; lieu de manifestation l'après-midi et de fête le soir ; square ouvert puis place ombragée ensuite...

Il ne faut pas imaginer tout finir, mais « en laisser pour les autres », et donc ne pas construire partout, laisser des terrains sans affectation, se concentrer sur certains projets, certains lieux, et ne pas chercher des solutions pour tous les sites en friche, toutes les usines désaffectées. En revanche, il faut assurer une veille afin que ce qui n'est pas en projet ne devienne pas foyer de difficultés. L'on doit assurer une maintenance des quartiers existants, une gestion renforcée afin qu'ils ne se dégradent pas. Cette approche, qui procède d'un bon sens élémentaire, n'est pourtant pas courante : l'on sait investir, mais guère entretenir.

L'on peut aussi laisser les changements advenir, ne pas décider maintenant de choses dont on n'a pas les clés, permettre le mûrissement, et des réponses, des opportunités viendront,

que nous ne connaissons pas. Occuper temporairement des lieux, les faire vivre différemment à certains moments peuvent être des solutions qui explorent des possibles. Mais il en existe bien d'autres dès lors que l'on se penche vraiment sur le sujet.

C'est moins cher et c'est pas triste*Tous urbains n° 9, mars 2015*

On dépense beaucoup d'argent dans l'aménagement, trop même. Alors j'ai exploré des solutions moins chères, plus simples, souvent plus rapides et qui collent mieux aux attentes.

Prenons un espace public. Qu'est-ce que l'on attend de son amélioration ?

Il doit fonctionner, et on n'a pas pour cela besoin de multiplier les lignes de bordures en granit. Il suffit d'organiser les usages de manière claire et efficace.

Il faut pouvoir s'asseoir. Or il n'est pas nécessaire chaque fois de créer un banc singulier et qui fait date. La récupération d'assises existantes ou le détournement d'objets peuvent faire l'affaire. Et c'est drôle en plus.

On aime à ce qu'il y ait des arbres. Cela tombe bien, ils sont peu coûteux et d'un entretien simple. S'il y a des réseaux enterrés, on les plante là où il y a de la place, sans s'obliger à un alignement parfait.

De l'eau ? C'est plus compliqué, car les mécanismes sont sophistiqués, et l'entretien, difficile. À voir donc.

L'espace doit pouvoir être utilisé par des personnes aux envies et aux pratiques multiples. Ne le spécialisons donc pas trop par tranches d'âge ou usages spécifiques, et faisons simple, ouvert, évolutif, donc économique.

On pourrait continuer cette liste d'attentes... Mais qu'est-ce que l'on obtient, en général ?

Il nous est « offert » (avec de l'argent public, quand même) un espace à l'organisation complexe, où chaque usage est protégé et souligné par une ligne de bordure en pierre et coûteuse, où les sols, riches et sophistiqués, sont rendus horizontaux grâce à des murs et des constructions, où un mobilier cosu est créé pour l'occasion. De plus, l'on refait tout, du sol au plafond : les réseaux enterrés de gaz, d'eau, l'assainissement, l'éclairage, la signalisation lumineuse, les chaussées... À ce rythme, le moindre petit aménagement devient complexe et cher.

Partant de ce constat, j'ai, depuis plusieurs années, engagé des méthodes de transformation visant à simplifier les projets et à être plus économique. Quelques exemples.

Au lieu de tout casser puis de tout refaire, l'on prête attention à ce qui existe déjà et peut être conservé : un trottoir, une chaussée, des arbres, des feux de signalisation, des poteaux d'éclairage. On les conserve alors, et conçoit les projets pour qu'ils les intègrent. Ici, on conservera un trottoir et les avaloirs d'eau, et l'on élargira seulement l'autre trottoir. Là, on créera directement du stationnement sur la chaussée en signalant son emplacement par de la peinture. Devant une école, on reprendra de l'espace sur la voirie au profit des piétons et on le protégera par des barrières récupérées, colorées et gaies, chargées pour un temps d'assurer confort et sécurité. Les solutions sont aussi multiples que les situations, mais chaque fois l'on est amené à réfléchir à ce qui préexiste, à analyser ce qui doit être en priorité assuré, à imaginer des solutions adaptées, démarche aussi féconde (quand il s'agit de détourner des objets, par exemple) que contraire à l'application de normes et de recettes.

Elle n'est pas chère et conduit à des économies en moyenne de 30 %, si ce n'est plus. Un exemple : on devait, pour réaliser un parc en pente, combler un terrain qui avait été mis à niveau il y a une vingtaine d'années. Le réaliser sur le sol existant a

permis d'économiser 150 000 € et de conserver des arbres qui auraient du être coupés. Il est même des situations dans lesquelles une telle réflexion conduit à ne rien faire ou à gérer autrement. De plus, et même s'il faut savoir parfois mettre le prix, cette approche peut être appliquée à tout projet de quartier nouveau, à la conception des lignes de transport, aux équipements et à bien d'autres choses encore... Il y a donc un sacré gisement d'économies possibles si l'on tient compte des budgets considérables d'investissement encore prévus.

Cette démarche n'est pas non plus triste, car elle sollicite l'intelligence, l'inventivité, la « Matière grise », pour reprendre le titre d'une excellente exposition montée au Pavillon de l'Arsenal à Paris (en 2014) et qui donne à voir de tels exemples à travers le monde. On y voit par exemple des créateurs concevoir, à partir de matériaux de récupération, des mobiliers, des architectures pleines de ressources et qui donnent vraiment envie. C'est gai, astucieux, positif, respectueux du milieu... et pas triste du tout !

On pourrait alors la résumer comme ceci : « Des gens et de l'invention plutôt que du granit et de la sophistication ».

Des politiques culturelles et urbaines au service du mouvement des cités

In Culture et création dans les métropoles monde,
sous la direction de Michel Lussault et Olivier Mongin¹

Une politique culturelle est un choix, une prise de position. Elle n'est pas seulement l'application d'une méthode ou la dépense plus ou moins raisonnée de budgets. À l'image des stratégies urbaines, je suis convaincu qu'elle doit déjà mobiliser les forces vives. Quelques illustrations.

Au début des années 2000, François Barré, alors directeur de l'Architecture et du Patrimoine, lançait les Conventions villes/architecture et me demandait de l'accompagner dans ce projet. Le but était double : que la culture apporte du sens et de la profondeur aux projets urbains engagés dans un certain nombre de cités, qu'elle participe à la vitalité de la culture locale et qu'elle renforce l'implication des publics dans le mouvement de leur territoire. La première des approches a été d'aller chercher les projets, les valeurs, les acteurs déjà en place dans les collectivités (projets urbains, partenaires culturels, créateurs...) ou dans les services déconcentrés de l'État (DRAC, Inventaire, musées...). Car comme pour l'action urbaine, intervenir sur un territoire demande déjà que l'on en connaisse, et si possible implique, ceux qui y sont engagés. Se dessine ainsi un portrait qui raconte les projets en route,

1. Paris, Hermann, 2016, « Cerisy ».

montre le dynamisme, le mouvement de la cité, esquisse les possibles. Nous avons alors mis en lien les initiatives, en rapprochant les acteurs et en élaborant avec eux des actions transversales. Elles ont conduit à des commandes publiques complémentaires de ce qui était engagé, ciblées et destinées à accompagner les transformations urbaines. Le slogan était « connaître » (nous sommes dans ce territoire ci et pas n'importe où), « faire » (il s'agit d'accompagner la réalité du changement et pas seulement de le regarder passer) et « faire connaître (le but avoué était que le public soit présent dans les réflexions et les décisions). Huit conventions furent ainsi signées pour une durée de trois ans. Elles représentaient environ 80 initiatives qui touchaient à des commandes de reportages photographiques, d'œuvres artistiques, de textes, de rencontres, d'expositions touchant à l'évolution urbaine de la ville, de tel site, de tel quartier... Elles étaient chaque fois coordonnées et faisaient l'objet d'un agenda avec des moments forts correspondant à ceux des projets urbains. Un temps aussi court est peu adapté à une politique culturelle, encore moins à une politique urbaine, tout projet nécessitant un minimum de trois ans pour voir le jour. Mais nous avons pu ainsi enclencher des pratiques de collaboration et faire un bout de chemin avec des architectes, des artistes, des écrivains, des services de collectivités, de l'État, des publics, sur un territoire dont le dynamisme s'en est trouvé renforcé au lieu que soient parachutées des initiatives extérieures.

À peu près en même temps, un autre témoignage à Saint-Étienne, où je fus conseiller pour la politique urbaine et culturelle du maire de l'époque, Michel Thiollière. Dans cette ville pauvre, populaire et attachante, une école d'architecture et une école des beaux-arts formaient des jeunes, notamment de son territoire. Celui-ci était, à la fin des années 1990, dans un véritable état de délabrement. La ville, en effet, avait vu la plupart de ses industries disparaître et il avait bien fallu

parer au plus pressé, c'est-à-dire relancer l'économie locale en favorisant la création de PME. L'environnement s'était trouvé délaissé et ce fut un des objectifs du projet politique que de redonner de la qualité dans les quartiers, tout en engageant la ville vers un développement urbain et économique ambitieux. Le directeur de l'école des beaux-arts avait, avec ses étudiants, organisé la première Biennale du design. Le but était de s'appuyer sur l'histoire industrielle et créative de Saint-Étienne (Manufrance notamment) pour participer à un nouvel essor. Nous devions d'autre part rénover les espaces publics, donner des signes, et agir partout dans la ville pour redonner à la vie quotidienne ses qualités, à la ville, un certain attrait. La proposition fut que la politique urbaine elle-même participe au projet culturel. J'ai ainsi créé plusieurs ateliers de jeunes créateurs, issus des écoles stéphanoises (architectes, artistes, designers) et qui ont eu pour tâche de concevoir les espaces du quotidien de la ville. Une organisation fine de la production des projets a été mise en place, explicitant les rôles précis de chacun (les concepteurs, l'administration dirigée par Alain Cluzet...). Plus de 130 sites ont ainsi été aménagés en moins de dix ans. L'Atelier a également été mobilisé lors des moments exceptionnels à l'occasion des fêtes. Les grands projets, tels que le tram, qui nécessitaient une technicité plus forte ont intégré dans leurs équipes de conception ces mêmes jeunes gens pour des interventions inventives.

La collectivité a de cette façon facilité la constitution d'un vivier local de professionnels qui ont participé au mouvement de leur territoire tout en se créant des références. Une telle initiative n'aurait pu avoir lieu si elle n'avait été conceptualisée comme un véritable projet, portée politiquement et organisée précisément.

Lyon a cette particularité que la politique culturelle s'appuie sur de grands équipements (la Maison de la danse, le musée d'Art contemporain...). On peut s'en réjouir ou le déplorer,

mais c'est une réalité. J'ai été un certain temps conseil du Grand Lyon pour l'aménagement des espaces publics et les banlieues. Avec Henry Chabert puis Gilles Buna, tour à tour vice-présidents du Grand Lyon chargés de l'urbanisme, nous avons cherché à ce que l'action urbaine nourrisse la politique culturelle. Trois exemples en témoignent.

Le premier montre comment ce fut rendu possible grâce aux commandes passées par les collectivités dans le cadre de la transformation urbaine. Déjà, il s'est agi de construire un milieu de créateurs capables de faire projet sur l'espace public, ceci à une époque, le début des années 1990, où ce sujet n'était traité ni par les architectes, ni par les urbanistes. Nous avons pour ce faire sollicité à la fois des paysagistes de niveau national et des concepteurs locaux, lesquels ont peu à peu appris et pu ensuite s'exporter. Plus de cinq cents sites ont été aménagés en une dizaine d'années, dans les communes centrales comme dans les banlieues. Pour éviter une trop grande dispersion formelle et des difficultés de gestion, des lignes de mobilier urbain ont été conçues par des designers et ont formé un vocabulaire du Grand Lyon encore en usage. Peu à peu, la constitution d'équipes intégrant des artistes a été favorisée, notamment dans les parcs ou les espaces majeurs comme la place des Terreaux. Des *pocket gardens* ont été imaginés, le principe étant d'enrichir la créativité dans la conception des espaces publics grâce à l'appel à des artistes chargés de créer des jardins de proximité. Dans le même temps, le syndicat des transports (le SYTRAL) passait commande à des équipes architectes/artistes pour concevoir les nouvelles stations de métro, la société gérant le stationnement (LPA) en faisant autant pour les nouveaux parkings.

Dans ce même esprit que l'aménagement soit un levier pour l'expression culturelle, nous avons imaginé le Festival des jardins de rue. Il s'agissait de coloniser les espaces trop vastes de voiries par des carrés de jardin de 5 mètres x 5 mètres posés

sur la chaussée et conçus pas des créateurs architectes, artistes ou designers. Cette stratégie urbaine améliorait le paysage de la rue, le rendait plus vivant et donnait plus de confort sans induire des investissements lourds. Deux éditions ont été organisées, mettant en place un nouveau mode de faire, moins définitif et plus inventif, et mobilisant des créateurs qui n'étaient pas accoutumés à intervenir dans l'espace urbain. Il s'agissait là d'une manière de féconder en quelque sorte le territoire culturel.

On retrouve cette même approche dans le Défilé de la Biennale de la danse, autre témoignage du lien entre politique urbaine et création. Cette manifestation rassemble, au cœur de l'agglomération, plusieurs milliers de danseurs amateurs pour un événement au cours duquel des écoles de danse donnent à voir leurs productions. Venues de tous les quartiers de grands ensembles de la Région Rhône-Alpes, elles réalisent un véritable travail, encadré par des professionnels danseurs ou décorateurs. L'objectif a été dès l'origine culturel, mais aussi social et urbain. En effet, le Défilé complétait l'action publique dans ces domaines par un grand moment festif, produit dans le centre mais conçu dans des quartiers censés en être éloignés physiquement et socialement.

À Lyon, les grands lieux culturels s'attachent à être présents dans le territoire. Cela fait même partie de leur cahier des charges. Doit-on pour autant continuer à construire des équipements de prestige qui siphonnent les budgets, l'un des derniers en date étant, à Paris, la Philharmonie ? Ne vaut-il pas mieux mobiliser les richesses qui déjà existent pour une culture locale active, réactive et ouverte ? La politique urbaine peut être un des leviers de cette vivacité, et il fut un temps où, à Lyon, chaque nouveau projet d'espaces publics donnait lieu, au niveau du programme et avant que de faire projet, à une commande à un dessinateur de BD ou à un écrivain. C'était alors une manière d'interroger un site pour en montrer

la dimension immatérielle, humaine. Deux ouvrages rassemblant une partie de ces productions ont vu le jour : *Lyon quartiers BD*¹ et *Lyon, ville écrite*².

La rénovation du centre-ville de Saint-Denis a justement été l'occasion, pour la Ville, de concevoir un véritable projet culturel accompagnant le projet urbain.

Au début des années 2000, les élus d'alors, et notamment Patrick Braouezec, maire, et Didier Paillard, adjoint à la culture, souhaitaient redynamiser le centre, lequel avait perdu son dynamisme et était devenu peu attractif. Peu vivable, il était envahi par les voitures, difficile d'accès et fonctionnait mal. Je fus chargé, sous la direction de Luc Bouvet, le directeur général de l'époque, d'élaborer un projet urbain qui se traduisit par 43 projets différents, coordonnés, et traitant de l'espace public, des transports, du commerce, de l'habitat et... de la culture.

Un véritable projet culturel fut alors imaginé, notamment par Laurence Dupouy-Verrier, directrice de la culture, et Nicole Rodrigues, directrice de l'Unité d'archéologie, lequel accompagnait et commentait en quelque sorte le projet urbain et ses différentes traductions concrètes à chaque étape. Parmi les nombreuses initiatives, on peut citer les fouilles archéologiques et leurs visites commentées, des publications comme l'histoire des places de Saint-Denis, des visites de scolaires, des dessins d'enfants, les animations culturelles autour des « dimanches sans voiture » précédant la fermeture du plateau piéton, un concert du musicien Nicolas Frize dans le site de la rue du Cygne amené à devenir Centre d'interprétation du patrimoine, et bien d'autres initiatives encore... En fait, la dimension culturelle a été présente tout le long de l'étude

puis de la mise en œuvre du projet urbain du centre. On peut retenir, en matière de méthode, l'importance d'un aller-retour continu entre les deux approches afin que, les agendas coïncidant, des initiatives culturelles adaptées arrivent au bon moment pour avoir une signification dans l'évolution des études puis la réalisation des projets.

Nous sommes à un moment où le contexte change et les budgets, notamment, sont plus serrés. Mais l'exigence de culture, de sens, d'implication des publics, est plus cruciale encore. Nous ne devons pas abandonner, mais faire évoluer nos pratiques, porter des politiques nouvelles. Est-ce si grave ? Une attitude féconde est possible, qui consiste à travailler de manière horizontale comme à Saint-Denis, ou à utiliser toutes les opportunités pour instiller de la création comme ce fut le cas à Saint-Étienne ou à Lyon. Il existe aussi une posture qui consiste à favoriser les initiatives et à faire preuve de bienveillance à leur égard, à être à l'écoute des innovations et des dynamiques, à accompagner au lieu de planifier, à mettre en réseau, à améliorer les conditions de création, à rapprocher des publics, à ouvrir grandes les portes... Dans ce domaine comme dans bien d'autres, l'avenir n'est pas écrit mais à inventer, et il peut être la belle promesse d'un autre type de culture...

1. Collectif, *Lyon Quartiers BD*, Grenoble, Glénat, 2000.

2. Collectif, *Lyon ville écrite, des lieux et des écrivains*, Paris, Stock, 1997.

Le temps, matériau de la transformation urbaine*Urbanisme, 2006*

Le temps n'est pas une sorte de notion abstraite à l'usage de ceux qui ne seraient pas impliqués dans l'action quotidienne et qui, de ce fait, pourraient prendre le temps, justement, de spéculer sur l'état du monde. C'est un des matériaux de la transformation urbaine dont il convient que tout professionnel engagé dans cette tâche tienne compte, et quelques exemples pris à des stades différents de réflexion ou d'élaboration de projets, faisant appel à des acteurs divers, en témoignent.

Souvent, dans les collectivités, une liste impressionnante d'actions existe, dont personne ne s'est attaché à vérifier la faisabilité, ni à quel terme, ni pour quel budget, ni pour quel effet. Et il n'est pas rare que le projet public soit fondé sur la mise en œuvre d'une opération dont une analyse fine ne démontre que bien plus tard le caractère irréaliste, même à moyen terme. Alors, ce qui est finalement réalisé ne l'est pas tant pour son effet sur des problèmes tenus pour cruciaux, ou parce que, coordonné avec d'autres initiatives, il en démultiplierait l'impact, mais parce que tel service technique aura engagé des études, rendant plausible une concrétisation à un terme raisonnable. Dans ces conditions, l'argent public n'est pas utilisé en fonction de l'intérêt public décidé par des élus mandatés pour cela, mais sur des critères aléatoires. Le mandat électoral est une expression de la vie démocratique et c'est un des rythmes légitimes de l'évolution de la ville. Pour cela,

il faut, lorsqu'il débute, analyser la pertinence des projets envisagés en déterminant les échéances, les effets escomptés et le coût, de manière à ce que le choix politique puisse s'exercer (un projet politique cadre constitue un outil de cohérence précieux qui oriente les actes dans un sens partagé sur un temps donné). Alors, connaissant la réalité même de ce qui pourra être fait et à quel terme (par exemple, une opération d'aménagement d'espaces publics nécessite au minimum trois ans entre la décision de faire et la fin des travaux), il est aussi plus facile d'imaginer les actions complémentaires souhaitables et immédiatement réalisables (résolution de problèmes quotidiens, gestion renforcée, etc.), et d'utiliser ainsi de la manière la plus efficace l'argent public.

Toute opération d'aménagement urbain est complexe, qui fait appel à de multiples acteurs, traite de sujets divers et étroitement imbriqués, mobilise des processus autant administratifs que politiques, techniques ou, par exemple, sociaux et financiers. Pour autant, on voit bien souvent des opérations être engagées sans que le moindre planning même approximatif n'ait été fait, les organisateurs découvrant alors les difficultés au fur et à mesure de leur apparition, à vue en quelque sorte, sans capacité de prévision, et donc sans la moindre maîtrise. Alors, un projet qui répondait à un contexte particulier, arrivant bien plus tard et dans de mauvaises conditions de production, s'avère souvent inopérant ou décalé. Une des leçons de l'action sur les quartiers sensibles est par exemple le fait de mobiliser tous les acteurs dans le sens d'un projet partagé et sur un temps court de manière à obtenir un véritable effet d'échelle. Ainsi doit-on coordonner la rénovation des logements assumée par les bailleurs sociaux, l'accessibilité en transports en commun qui dépend de la société des transports, l'aménagement des espaces publics de compétence communale, l'éducation et le travail social, etc. Pour ce faire, la maîtrise du temps, ou plutôt des différents temps de chaque

partenaire, est primordiale, faute de quoi l'effet de chaque acte peut être remis en cause. La constitution de plannings adaptés est donc un des outils de base du responsable de projet. Et cette gestion du temps n'est pas une affaire facile car la transformation urbaine obéit à plusieurs temps différents : le temps perçu par les habitants n'est pas le même que celui de l'urbaniste ou celui du promoteur, par exemple. Celui-ci a d'ailleurs une capacité à agir vite que n'a pas une collectivité. Devant coordonner des acteurs, des processus qui n'ont pas les mêmes règles ou les mêmes intérêts, les professionnels de l'urbain se doivent donc d'intégrer le temps dans leur pratique. Maîtrisant la diversité des temporalités, ils sont alors en mesure aussi de construire des stratégies capables d'assumer le caractère changeant d'un contexte toujours en mouvement (c'est le cas, par exemple, en matière économique ou sociale).

La concertation apparaît souvent comme un pensum qui alourdit encore un travail déjà bien compliqué. Chacun a vécu une situation dans laquelle les responsables de l'urbanisme d'une collectivité présentent le projet d'évolution d'un quartier à ses habitants. Ces derniers sont bien sûr persuadés, sans que l'on songe à les en mettre en garde, que la réalisation devrait intervenir dans les prochains mois ; ou alors ils demandent que l'on résolve d'abord les problèmes concrets qu'ils ont aujourd'hui. Ont-ils tort et doit-on opposer la noblesse de l'urbain à la trivialité du quotidien ? Au contraire, nous devons mener de front action immédiate et projet à plus long terme, dératiser les caves et élaborer le cadre de l'évolution urbaine du quartier, planter des arbres dès que l'on peut le faire et concevoir des projets complexes : ce sont quelques-uns des moyens pour faire correspondre le temps des professionnels (temps d'étude, temps administratif, temps de décision, etc.) et celui du public (temps de prise de connaissance, de débat, de réponse, temps de la vie quotidienne, etc.). Cela suppose de prendre la concertation avec le sérieux qu'il convient

d'accorder à un thème qui est aussi complexe qu'un calcul de béton armé ou que la détermination d'un programme. Ainsi, il est fréquemment reproché aux maîtres d'ouvrage d'arriver avec des projets « ficelés », ou de fournir des documents trop tard pour qu'ils puissent être réellement étudiés ou d'attendre une réponse trop rapide par rapport au temps nécessité par l'étude sérieuse d'un dossier, la consultation d'un public plus large. Une méthode qui peut être utilisée et s'appuie sur l'exercice de la commande, consiste à faire évoluer le processus d'étude traditionnel des projets et à solliciter les maîtres d'œuvre de manière à ce que réflexion et propositions avancent non pas de manière linéaire et continue, mais par étapes successives, précisément préparées et organisées. Chacune d'elles est alors l'occasion de présenter à la discussion plusieurs hypothèses différentes, vraisemblables (l'expérience montre qu'il n'y a pas une réponse et une seule à une question), dont on vérifie la pertinence, sur lesquelles on sollicite un avis. Et un débat fécond, éclairé, utilisant pleinement les possibilités de choix qu'offre le processus, est un excellent moyen de faire avancer un projet dans de bonnes conditions et qu'il soit porté par les usagers.

Plutôt que de subir le temps, il faut l'appivoiser. Ainsi, une politique urbaine nécessite un engagement politique souvent jusqu'au niveau du maire. Or tout édile assume des responsabilités très consommatrices de temps et le mobiliser durant une période longue est souvent un exercice impossible. Utiliser au mieux la capacité qu'offre l'engagement personnel d'un homme politique conduit donc à préparer dossiers et arbitrages de manière fine, avec des documents clairs, des enjeux explicités, une présentation synthétique afin qu'en un temps par nécessité court, un grand nombre de dossiers puissent être traités correctement. Cela exclut naturellement les présentations qui n'en finissent pas, les digressions multiples. Cette rigueur même (qui n'est pas de la rigidité) constitue

une des conditions de l'efficacité d'une politique d'aménagement, laquelle se mesure notamment à sa capacité à produire de la qualité à grande échelle. Faute d'un tel processus, trop de temps est passé sur quelques projets seulement (souvent les plus prestigieux ou ceux qui sont portés le plus vigoureusement) tandis que la plupart de ceux qui transforment la ville et ses quartiers tous les jours échappent à un véritable contrôle de qualité. On aboutit alors à une ville à deux vitesses, certains lieux étant traités avec le plus grand soin (les places et les quartiers centraux, par exemple) tandis que d'autres (les rues, les infrastructures, les anciens quartiers parfois ou ceux qui sont peu « porteurs ») sont traités sans attention, voire dans la seule logique fonctionnaliste et avec un résultat qui contredit les principes affichés par la collectivité. La ville est une, et une politique d'aménagement doit s'attacher à ce que tout projet, quelles que soient sa dimension et sa situation, soit traité avec le même soin (manière de traiter avec le même respect les citoyens en tous lieux et quel que soit leur usage de la ville). Cela conduit à ce que la légitimité du travail des techniciens soit reconnue et, pour cela, les élus doivent construire une technostructure efficace, au service de leur politique et sur laquelle ils pourront en confiance s'appuyer.

Les projets politiques ont à peu près tous pour objectif que les villes assurent pleinement leur rôle dans le développement de la personne et de la société. C'est souvent aux résultats que les différences se mesurent. Mais jamais aucune échéance n'est avancée pour qu'un tel objectif soit atteint, tandis que plus le temps avance et plus les problèmes sont complexes, difficiles. Et depuis dix ans que l'on a réalisé des lignes de tramways, des projets urbains, que l'on a réhabilité aux sens propre et figuré des espaces publics, les déplacements ont continué à s'accroître, le fonctionnement de la ville, à se détériorer. L'action publique semble courir après une réalité qu'elle ne parvient pas à rattraper. Heureusement, dans le même temps,

des compétences se sont construites dans certaines grandes villes en matière de développement urbain, et s'attaquer à cette matière complexe que constitue une ville ne me semble plus illusoire. Il est à présent possible et nécessaire d'aborder le fonctionnement même de la cité en tant que tel comme sujet de projet, et de mobiliser les moyens humains et méthodologiques adaptés pour un résultat à une échéance raisonnable. On sait faire des politiques de transports en commun ou des politiques de tram, mais elles sont souvent conçues, pour la première dans la seule logique de rentabilité, et pour la seconde comme une conséquence d'un phénomène de mode qui sacrifie l'objectif (une ville agréable et dans laquelle on se déplace aisément partout) au profit d'un des moyens (construire une ligne de tram sur laquelle on met toute l'énergie en supposant qu'elle aura des effets sur la ville dans son ensemble). Il s'agit de dépasser cette logique fonctionnelle pour se donner l'objectif d'une ville vraiment humaine et qui fonctionne, et de déterminer alors les thèmes qu'il conviendra de développer (diminution de l'éloignement domicile-travail, attractivité de la ville constituée, etc.), les lieux qu'il faudra aménager ou transformer pour assurer de manière pragmatique et réaliste ce fonctionnement. On peut imaginer la création d'une armature de grands sites linéaires servant de liens entre les quartiers ou à l'intérieur de ceux-ci, véritables espaces actifs à dominante multimodale (vélos, piétons, rollers, activités de loisirs, etc.) mais dans lesquels la voiture serait marginalisée. L'organisation des transports, de la circulation et, par exemple, du stationnement serait alors mise au service de cet objectif d'une ville « aimable », et les opérations seraient réalisées par les divers organismes à une échéance compatible avec celle du projet cadre, sans que cela renvoie aux calendes grecques. Alors, le choix du mode de transport ne serait pas fait pour lui-même ou parce que c'est l'air du temps, mais de manière à ce qu'il soit au service d'objectifs plus larges et à un délai court.

Une telle approche a parfois été mise en œuvre, dans la dernière décennie, au niveau de quartiers où, dans un temps court (un mandat électoral), ont été déterminés les lieux dont l'aménagement permettait la création d'une véritable qualité de vie pour les habitants ou les usagers, assurant aussi les conditions du développement des sites. Alors, les actions concernant les transports en commun, la circulation et le stationnement ont été réfléchies puis mises en œuvre au service de ce projet global, limité dans le temps et dans l'espace. Il s'agit seulement d'étendre cette démarche à la ville entière, et il est temps de s'attaquer sans complexe à la fondation même de la discipline urbaine qui est d'être au service d'une ville vraiment aimable pour tous et qui fonctionne (maintenant, et non dans un temps dont personne n'est en mesure de déterminer l'échéance), temps aussi de développer des compétences en ce sens qui permettront de maîtriser plutôt que de subir l'évolution urbaine.

Temporalités et projets urbains

In *Urgences temporelles et action publique*, 2006¹.

Petite mise au point avant travaux

Je ne peux m'empêcher d'exprimer une certaine perplexité face à deux concepts qui semblent traverser tout propos théorique ou pratique sur la ville.

Le premier est le sujet du développement durable. Ce terme est tellement générique que l'on ne sait plus trop bien ce qu'il veut dire, ce qu'il englobe ou non. Il a cependant un avantage, c'est que sa généralité même n'oblige finalement pas à grand-chose.

Le deuxième est le terme « nouveau ». Il sous-entend qu'avant, cela n'était pas convenable, et que maintenant, l'on sait et l'on fait. Ce mythe n'a rien de fondateur, au contraire, puisqu'il laisse accroire que l'on doit à chaque fois reprendre sur de nouvelles bases, oublier ce qui a pu être avant, et jeter le bébé avec l'eau du bain. C'est très exactement le contraire de ce que je pense et pratique. L'on avance et l'on approfondit au fil des projets, des expériences, des leçons de ce à quoi l'on participe, de ce qui nous est rapporté ou de ce que l'on voit. Il n'est pas de concept qui tout à coup révolutionnerait la pensée (« le développement durable »),

1. Repris dans Dominique Royoux et Patrick Vassol dir., *Urgences temporelles et action publique*, Paris, Syllepse, 2013.

ni d'illumination qui nous arriverait du ciel et serait pour nous Le Guide (« le nouveau »). Notre métier est au contraire fait de continuité, d'analyse de ce qui a conduit à des résultats, de prise en compte de sujets permettant d'approfondir, d'être plus justes par rapport à des pratiques, des processus, une société, une réalité politique... Il est fondé sur la capitalisation et l'évolution. La capitalisation, car il n'est pas nécessaire de réinventer la poudre à chaque fois, qu'il faut se garder de refaire les erreurs du passé, qu'au contraire il faut progresser dans la connaissance, la compétence. L'évolution, car le monde, les situations, les contextes changent et les savoirs se renforcent.

Les villes sont temporalités

Quelques exemples d'applications.

Un projet urbain est un cadre qui donne des orientations à long terme et suggère des étapes cohérentes. Il oblige à un approfondissement, à une interprétation régulière, notamment grâce aux projets particuliers chargés de le concrétiser. Mais il est illusoire de tout penser, décider à l'avance. Certaines questions, certains sujets en suspens n'auront de réponse que plus tard, quand on aura avancé. Il faut seulement en avoir la conscience et ne pas laisser passer l'occasion quand elle advient.

On parle de grands projets, on y met de l'énergie, de l'argent. Ils concernent souvent des quartiers nouveaux. Pendant le long temps de leur conception et de leur réalisation, les autres quartiers souvent se dégradent, mettant en cause la qualité de vie des citadins, déstabilisant l'équilibre de la ville. Il faut donc avoir plusieurs fers au feu. D'un côté, des grands projets, et de l'autre, une veille sur les territoires existants afin d'en préserver, voire d'en améliorer les qualités. On recherchera alors la simplicité afin que les coûts induits soient supportables et que les échéances ne soient pas contraires à l'objectif d'action rapide et à court terme.

La construction d'un quartier prend du temps. Souvent les habitants arrivent avant qu'il ne soit fini et ils ne disposent pas des services nécessaires. Plusieurs solutions peuvent alors être mises en place. On peut par exemple offrir des services temporaires qui disparaîtront après la construction des équipements définitifs. On peut aussi favoriser dès à présent le lien entre ce qui est nouveau et la ville, organisant tout de suite l'offre de services aux nouveaux arrivants dans l'existant, et le renforçant par la même occasion.

La transformation d'un lieu en change l'usage. La concertation peut préciser ce qui est et ce qui est attendu. Mais la vie urbaine change. Il est alors intéressant de préfigurer ce qui pourrait être dans l'avenir par des manifestations temporaires ou l'ouverture des lieux sans aménagement lourd. L'observation de ce qui se passe nourrira le projet à venir et une certaine familiarité avec le site se créera, anticipant l'appropriation future. Pour autant, parce que justement les pratiques évoluent, l'on cherchera souvent à réaliser des aménagements simples, capables d'accepter les changements.

De plus, un lieu n'est pas porteur d'un mais de plusieurs usages. Ils peuvent dépendre de ceux qui le pratiquent et qui, chacun, le font à leur manière. Ils peuvent aussi être différents selon les heures de la journée, les jours de la semaine, les saisons. Toute transformation doit en tenir compte et témoigne que le projet n'est pas simplement là pour faire joli ou créer une ambiance, mais pour intégrer la complexité même du fonctionnement urbain et y apporter des réponses pertinentes.

Ces exemples et d'autres encore témoignent du fait qu'il ne s'agit pas tant d'une nouvelle démarche que d'une approche qui se complexifie, de compétences qui se complètent, de sujets qui peu à peu sont intégrés pour coller de manière plus juste à la nécessaire gestion de l'évolution urbaine.

C'est pas moi qui m'en occupe !
Tous urbains n° 2, septembre 2013

Et si les difficultés venaient pour une part non négligeable de la mauvaise volonté, du manque d'envie de changer les choses, de la peur de s'engager, de la frayeur vis-à-vis de l'énergie à dépenser ?

« C'est pas comme ça qu'on fait d'habitude... ! »

Le sujet de l'action sur la ville est complexe. Il fait appel à de nombreuses disciplines et à de nombreux acteurs. La sociologie des organisations s'y intéresse, on en étudie la gouvernance, on fait des analyses politiques, on échafaude des théories urbaines : la ville durable, la ville polycentrique... On échange des expériences, des bonnes pratiques, des méthodes rationnelles. Des revues s'y penchent (*Tous urbains* !), des livres sont écrits sur la mondialisation, la sociologie, les villes exemplaires, une critique féconde se constitue (pas assez développée, peut-être). On forme des professionnels, on ouvre des enseignements, on évalue, on capitalise. Un savoir s'est constitué, à disposition des villes et que l'on tente d'appliquer au mieux.

Peu à peu, on complexifie l'approche et on intègre la mobilité, la culture, les temporalités, la lumière, la nature. L'on sait à présent que la conduite de transformations, de projets est compliquée, que c'est un vrai métier qui fait appel à des compétences vastes, dans des champs variés. On essaie de faire mieux, plus juste, plus efficace. Les résultats ne sont pas

toujours à la hauteur des attentes, du problème posé ou de la dimension des territoires en jeu, mais on avance, on améliore, même si l'on peut déplorer le manque de transmission, de leçons tirées des échecs et des succès.

On n'envisage plus aujourd'hui de ne pas impliquer le public, de concevoir des projets en chambre. Les usages sont plébiscités quand, auparavant, ils étaient à peine abordés...

Il existe pourtant un étrange paradoxe.

« Les habitants sont contre... ! »

D'un côté l'on approfondit la discipline, la connaissance, les méthodes, et de l'autre, l'on n'aborde pas les problèmes créés par une partie de ceux qui ont la responsabilité de faire bouger ou d'entretenir la ville et ses territoires. Or ils sont un levier essentiel du changement, plus dans doute que les utilisateurs.

Quels professionnels de l'urbain n'ont pas entendu maintes fois une de ces réponses qui contredisent toute initiative, ou la plombent de l'indifférence au résultat, à l'action ?

« C'est pas moi qui m'en occupe... ! »

Un calcul rapide du temps passé à faire avancer un projet contre ceux qui le bloquent est éloquent (50 % ? Plus ?). Bien sûr, l'on apprend à aborder chaque jour mieux le sujet de l'urbain. Mais mobiliser ceux qui doivent agir est autrement plus complexe ! Et pourtant, l'on n'en parle pas. Peut-être parce que cela n'est pas scientifique, ou intégrable dans des méthodes rationnelles, dans des matrices. Les acteurs concernés, qui vivent chaque jour de telles situations, en ont pourtant une conscience aiguë. Or on spéculer sur d'autres sujets, intéressants certes, mais, en comparaison, d'un impact parfois faible sur la réalité des modes de production de l'urbain.

Alors osons quelques propos sur ce qui peut lutter contre cette situation très concrète. Des exemples...

« Je n'ai pas que ça à faire !... »

Un calendrier, élaboré dès l'origine et auquel chacun doit se tenir, est une réponse au fait de laisser filer le temps et donc de risquer de ne pas transformer ce qui doit l'être. Il permet de vérifier régulièrement que le processus avance et que chacun assume ses tâches, faute de quoi l'ensemble du dispositif de changement peut s'en trouver bloqué. Il est en cela un outil nécessaire et précieux, un levier dynamique au service du pilote du projet.

« Les élus ne veulent pas... ! »

Il est courant d'entendre des propos prêtés aux édiles, dont, au passage, on critiquera la pusillanimité. Cette parole tenue alors pour être d'évangile a pour conséquence immédiate d'arrêter toute discussion. Or l'expérience montre que des explications sensées, des hypothèses diversifiées et étayées, des alternatives, sont nécessaires pour que le choix des élus s'exerce dans de bonnes conditions. De plus, si l'on met en place un lieu qui rassemble ceux d'entre eux qui doivent décider, les discussions peuvent alors s'opérer et les arbitrages en ressortir aisément, contournant le blocage évoqué ci-dessus. Réunie régulièrement, cette assemblée donne le tempo des actions, et permet d'éviter le flottement et de contrôler que l'on avance dans de bonnes conditions.

« C'est contraire à la norme... ! »

Toute transformation ne peut être l'application de normes. Au pire, on accouchera d'un monstre, réglementaire certes, mais monstrueux quand même. Car les usages ne peuvent être normés. Les contradictions existent et c'est heureux, la richesse de la société urbaine étant en partie due à la multiplicité des manières de vivre la ville, un quartier, un site. Pour que ces manières de vivre différentes cohabitent, il est nécessaire de faire projet, de choisir, de donner des priorités, car tout n'est pas possible. Dans cette approche de la complexité, des rôles précis, des responsabilités claires (le concepteur, le décideur, le coordinateur, les divers usagers...) sont une aide précieuse au service de la transformation.

D'autres exemples, bien sûr, pourraient être évoqués du poids de cette allergie au changement, de la subtilité que d'aucuns peuvent parfois déployer et des manières possibles de lutter contre. S'agit-il de psychologie, d'étude des comportements, de politique ? En tout cas, il serait utile que l'on se penche sur cette réalité du quotidien des acteurs de l'urbain. Reste en tout cas que tout responsable doit savoir qu'il doit s'engager, résoudre les difficultés les unes après les autres, apporter chaque fois des solutions et non opposer toujours des problèmes, avoir une vision ouverte de l'avenir, du changement, lutter contre tout ce qui lui fait obstacle. Une sorte de combat en quelque sorte, condition pour que finalement on évite de se voir rétorquer :

« On vous l'avait bien dit... ! »

La concertation, le meilleur ou le pire ?*Métropolitiques, 2011*

Les effets de la concertation sont-ils positifs ou négatifs sur la qualité des aménagements urbains ? La question mérite d'être posée, même si ce thème est consensuel, s'il n'est de programme politique qui ne l'affiche comme prioritaire.

L'on pense en général que la participation du public est « bonne ». Mais pourquoi cette écoute conduit-elle parfois à des aménagements qui, au lieu d'unir, séparent et forment une collection d'usages sans faire lieu ? C'est que l'on a mis littéralement en pâture des projets qui doivent alors affronter les contradictions des avis et des intérêts personnels, sans la distance politique nécessaire. Or un projet ne peut répondre à toutes les attentes, assurer toutes les fonctions. Il revient certes aux techniciens et aux concepteurs d'assumer leur rôle d'organisateur et de créateur de projet. Il est nécessaire qu'ils sachent écouter et analyser les points de vue dans leur diversité. Mais c'est aux élus d'arbitrer, d'assumer des choix. Cette trilogie est la base, la fondation pour que la concertation soit féconde.

Que dire d'un projet conçu « collectivement » ? Bien sûr, cela peut parfois marcher, sous certaines conditions. Mais à quel prix en matière de temps, d'énergie dépensée, quand les moyens humains sont si précieux ? De plus, face à des difficultés urbaines ou sociales parfois douloureuses, le résultat est souvent affligeant, même pour ceux qui ont participé à

son élaboration. L'on peut certes prétendre à une expertise citoyenne. Mais elle ne donne ni la capacité de conception, qui est un métier, ni la légitimité du choix parmi les contradictions.

Que dire également de ces réunions où l'on ne sait quelle question est posée, quand on ne montre pas un résultat figé, sans information préalable, conduisant naturellement à interroger les objectifs et le programme avant que de débattre du projet.

S'interroger n'est pas un blasphème face à l'enjeu qu'il y a d'agir sur l'urbain efficacement.

Non, il ne faut pas oublier la concertation, et l'exemple de la manière dont la rénovation du centre-ville de Saint-Denis a été conduite en est une illustration. Elle permet en effet de préciser des attentes, de nourrir des projets et de leur donner plus de justesse, de favoriser l'adhésion de la population au mouvement, de mobiliser les acteurs de la cité en renforçant les partenariats.

Ce sont plutôt les conditions de son exercice auxquelles il faut veiller. Car comme la démocratie, elle doit avoir des méthodes, des règles adaptées à chaque contexte. Elle ne peut pas plus s'affranchir de professionnalisme que de jeux de rôle précis.

Une collectivité à l'écoute de ses pulsations

Tous urbains n° 3, novembre 2013

Il est de grands déclencheurs, comme les jeux Olympiques ou Lille 2004, et de petits déclencheurs qui correspondent plus à ce qu'est le quotidien de la vie urbaine et de l'action publique.

Une association investit un bâtiment pour y organiser un travail social. Un groupe d'artistes transforme l'ambiance d'une placette et crée des usages différents. Des jeunes s'accaparent un lieu qui devient leur point de rencontre. Un marché, une fête, sont organisés qui font vivre différemment un territoire...

Ces événements peuvent soit n'avoir pas de suite, soit fournir à une collectivité l'opportunité d'imaginer une évolution urbaine positive. À y regarder de près, l'éphémère, les initiatives non institutionnelles, permettent d'apprendre ce qui pourrait être attendu d'un lieu et par qui, avec la limite que ce sont des appropriations particulières. Mais qu'importe, pourvu qu'on en ait conscience ! L'informel parle de la vie, avec ses contradictions mais aussi ses richesses, avant qu'elle ne soit passée à la moulinette de la vision technique, technocratique ou simplificatrice. Il donne l'occasion d'anticiper, de tester, d'expérimenter sans que des réponses toutes faites ne soient apportées *a priori*.

Pour cela, il faut ouvrir les yeux, observer, chercher à comprendre, accepter avec bienveillance ce qui ne vient pas d'une

vision planifiée, avoir le désir et l'humilité de s'en nourrir, dépasser les méthodes rationnelles, les conventions. Alors une collectivité peut en tirer profit. Elle peut même favoriser de telles démarches et les accompagner. Occuper temporairement des berges de fleuve est convaincant pour montrer comment elles peuvent participer à l'activité urbaine et les choix qu'il faut faire pour cela (en général les désencombrer des voitures en circulation ou stationnement). Ensuite, on peut approfondir les usages possibles et l'aménagement qui les traduira. Tenir compte du commerce informel dans les villes d'Amérique latine, même s'il est à la limite de la loi, et travailler avec leurs animateurs à trouver des solutions plus pérennes, est une manière de renforcer le dynamisme économique et social. Prendre acte de ce qui, à l'origine, est un lieu d'expression créative, culturelle ou numérique, imaginer comment la collectivité peut l'accompagner pour en faire un foyer de développement sans en être l'initiatrice, tout cela peut être plus efficace que de se substituer à ceux qui, déjà, ont fait et obtenu des résultats.

Une collectivité peut non seulement s'en nourrir, mais elle peut aussi en faire un élément de sa stratégie. Elle peut favoriser les appropriations temporaires et regarder, analyser, montrer ce qui peut advenir pour que le public et elle-même comprennent mieux les possibles. Elle peut avancer par étapes, tester, laisser vivre, préciser et peu à peu construire ce qui deviendra pérenne. Une telle approche est riche d'enseignement pour que les réponses urbaines soient plus justes. Elle est d'autant plus pertinente à un moment où les budgets se font plus réduits et où, pour autant, il faut poursuivre l'amélioration de l'urbain. Elle suppose de ne pas tout planifier, d'être ouvert au changement, de laisser advenir des événements que l'on n'aura pas forcément imaginés, d'accepter l'imparfait, de ne pas finir.

De la France de Pondichéry à celle de la métropole

Tous urbains n° 11, septembre 2015

Les Occidentaux doivent-ils agir sur le sujet de l'urbain dans les pays du Sud, ou toute tentative est-elle un contresens aux relents coloniaux ? Un voyage en Inde, et notamment à Pondichéry, à l'invitation de l'Institut français, permet de repérer trois attitudes chez ceux qui interviennent.

La première consiste à appliquer sa propre technicité, à faire ce que l'on a l'habitude de faire. La conséquence d'une telle approche est visible dans plusieurs grandes villes indiennes où il se construit actuellement des lignes de métro. Elles seront probablement efficaces pour transporter des voyageurs, mais elles ne tiennent pas compte des sites traversés. Des piliers gigantesques atterrissent sur l'espace public, les stations sont monumentales et surdimensionnées, le support des lignes est un énorme serpent en béton qui ne fait aucun cas des quartiers qu'il surplombe. Il y a comme une certaine violence dans cette attitude. Imagine-t-on un instant que l'on ferait la même chose dans une ville française ? La création de lignes de métro est essentielle pour les déplacements des habitants. Mais faut-il que l'on prenne si peu de soin pour les intégrer dans la cité que, formant des coupures, elles induisent des pathologies urbaines qui seront difficiles à soigner ? On a perdu l'occasion de faire de ce nouveau service et des investissements qu'il a fallu réaliser non seulement un apport pour les déplacements, mais aussi un levier pour qualifier les villes et les quartiers.

La deuxième posture est exactement inverse. Elle consiste à dire : « De toute façon on ne peut rien faire, on ne peut pas comprendre et toute proposition aura un effet négatif »... Une sorte de défaitisme *a priori*. On pourrait le justifier au regard de certaines expériences passées, qui ont vu appliquer sans les adapter des recettes éprouvées dans les pays occidentaux. Un exemple est donné par l'apposition de mobilier urbain sans que la maintenance ne soit prévue non plus que les pièces de rechange. Il ne faut guère attendre avant de le voir se dégrader. Mais peut-être cette attitude trouve-t-elle aussi sa source dans l'histoire : ne resterait-il pas une certaine culpabilité d'anciens colons ? Nos pays ne furent guère respectables dans ces moments affichés civilisateurs, nous serions encore redevables des péchés du passé. Des voyages dans des pays jadis colonisés montrent d'ailleurs qu'il existe encore des scories de ce temps peu glorieux.

Disons plutôt que changer de pays, c'est changer de contexte, de mode de vie, d'organisation sociale et politique, d'économie... On ne peut seulement appliquer des pratiques mises en œuvre avec succès ailleurs. Les déplacements s'opèrent autrement : des vélos à Copenhague, des *rickshaws* à Pondichéry. La manière de ramasser les déchets est autre : des bennes à ordures à Paris, des personnes avec des charrettes dans certaines villes du Sud. Les méthodes de construction sont différentes : une forte mécanisation en Europe, un appel massif à la main-d'œuvre en Inde...

Pourtant, il existe des sujets récurrents d'un territoire à un autre : l'importance de l'eau, le sujet de l'habiter, comment les gens vivent plus ou moins la rue, le rôle et le fonctionnement des marchés, la façon dont les étudiants s'inscrivent dans la cité... Il serait d'ailleurs intéressant d'en approfondir le contenu, de vérifier lesquels des thèmes sont invariants.

Dès lors que l'on est dans un pays différent, et c'est la troisième position, l'on doit mesurer en quoi notre savoir peut

s'adapter à son contexte, comment il peut servir les acteurs locaux. Il faut pour cela aborder la connaissance du territoire dans toutes ses dimensions, non pas avec la prétention de tout savoir, mais en l'instrumentalisant. Un chemin fait avec les acteurs locaux permet, à partir de la compréhension partagée d'une situation, de nourrir des réponses, de les tester, de les adapter. En quoi est-ce différent de la pratique à opérer lorsque l'on change de ville en France ? Les propositions doivent dans ce cas aussi se nourrir de la géographie, de l'histoire, de la gouvernance, des modes de vie, des savoirs et des dynamiques locales... De quoi l'on émet des propositions qui s'ancrent dans le contexte tout en s'appuyant sur des compétences et ne sont alors ni parachutées ni étrangères aux lieux.

J'ai participé, à Pondichéry, à un atelier sur le devenir de la partie centrale de la ville. Nous avons travaillé ainsi : visitant, écoutant, analysant, échangeant, construisant une approche commune des enjeux avec les acteurs locaux, élus, fonctionnaires et personnes de la société civile. De cette analyse des problèmes ne sont pas nées des réponses toutes faites. Parler des transports ne veut pas dire faire des lignes de tram, améliorer les espaces publics ne signifie ni rendre les rues piétonnes ni les aménager en marbre, rénover l'habitat patrimonial n'est pas synonyme de muséification. Une stratégie globale donnant sa cohérence à 25 propositions a été élaborée, parmi lesquelles des *rickschaws* collectifs, l'apaisement des rues sans aménagements conséquents, la reconstitution de la plage disparue grâce à un système naturel... Des projets construits sur les compétences en place, leur permettant de s'exercer au mieux et complétant ce qui leur manque.

Doit-on considérer que l'on n'a rien à partager, tout à apprendre ? À Pondichéry, il y eut la production d'hypothèses mêlant écoute, participation active des locaux et travail expert. Or c'est la base du métier d'urbaniste que de comprendre un contexte et, avec ses acteurs, de tenter de l'améliorer.

On est loin de certaines des images véhiculées par le programme « Smartcities », conduit par l'État et qui vise à aider les grandes villes indiennes dans leur développement urbain. Elles montrent une modernité de tours et d'échangeurs routiers, un modèle formel calqué sur Manhattan ou Dubaï, oubliant qu'une ville est en partie existante et que la modernité est justement d'en célébrer déjà les valeurs.

Grandes et petites décisions*Tous urbains* n° 16, décembre-janvier 2017

Le président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Laurent Wauquiez, a fait voter un budget de trois millions d'euros sur trois ans pour les chasseurs afin qu'ils participent à la protection de la nature et à l'éducation à l'environnement. Voilà bien l'archétype de la décision politique cynique et clientéliste. Pourtant, en son temps, Michel Noir, alors maire de Lyon et président du Grand Lyon, ayant déclaré en substance « il vaut mieux perdre une élection que perdre son âme », n'avait-il pas décidé que la rue de la République, rue centrale de l'agglomération, devait continuer à jouer le rôle de lieu de socialisation des jeunes des banlieues, et donc que sa rénovation n'en devait pas changer le fonctionnement ? Avec Henry Chabert, alors adjoint à l'urbanisme, il avait mis autant d'argent dans la rénovation des grands ensembles que dans le reste du territoire. Il avait décidé d'implanter le même mobilier urbain, d'avoir la même qualité de projets, et même un soin encore plus grand eu égard aux difficultés à surmonter. Dans le domaine de l'urbain, la décision politique joue un rôle déterminant. Mais elle ne dépend pas forcément de l'appartenance partisane. Dans l'agglomération lyonnaise toujours, les politiques urbaines témoignent d'un certain consensus, en particulier sur le sujet des territoires sensibles et de leurs habitants, portant attention aux logements, à la formation, au commerce, aux espaces publics... La culture

aussi est concernée et le Défilé de la Biennale de la danse rassemble tous les deux ans, rue de la République justement, plusieurs milliers de participants venant d'écoles de danse issues des quartiers de grands ensembles de Rhône-Alpes (en 2016, et pour des raisons de sécurité, le Défilé a eu lieu au stade de Gerland). Cette continuité évolutive est précieuse quand il est courant que les nouvelles équipes « fassent des virages à 180° » et reprennent tout à zéro, induisant perte de temps, d'argent, d'énergie, de savoirs, face à des problèmes urbains difficiles et qui nécessitent au contraire persévérance et cohérence.

Le centre de Saint-Denis, ville populaire située au nord de Paris, aurait dû, comme ailleurs, faire l'objet d'une gentrification. Sauf que, dans les années 1980, une forte proportion de logements sociaux fut créée, certes en conduisant à la disparition de tout un centre ancien... Début 2000, sous l'impulsion du maire Didier Paillard et du président de Plaine Commune Patrick Braouezec, la volonté fut de rendre plus attractif et dynamique ce site de 100 hectares dégradé, congestionné par les voitures, au commerce déclinant, comportant une forte proportion de logements indignes. On aurait pu seulement rénover l'existant, laisser faire l'évolution naturelle conduisant à des changements de population. Le choix politique fut au contraire de conserver les habitants en place dans ce site central pour les quartiers l'environnant. L'on veilla donc à la qualité des projets architecturaux ou d'espaces publics, mais aussi à rendre l'accès aisé par les transports en commun ou en proposant une tarification acceptable dans les parkings en ouvrage. Les commerces, plutôt à destination d'une clientèle modeste, furent confirmés, actant de la légitimité de la population en place. Le projet urbain fut déclaré projet de la ville, le public largement consulté sur les 43 initiatives le concrétisant. La consultation prend tout son sens dans cette cité d'accueil cosmopolite, où les nouveaux arrivés font souvent

connaissance avec l'urbanité, avec le pays. La Ville accorde beaucoup de soin aux écoles, lieux de l'éducation où la qualité d'enseignement, d'architecture, d'accueil doit être encore plus grande, décision fondatrice traduisant dans l'urbain les choix politiques.

De multiples petites décisions sur de petits projets engagent aussi la réalité des engagements, comme en témoigne l'exemple des suites de la COP21. Tout le monde s'accorde sur le diagnostic, confirmé par les pics de pollution de l'hiver 2016. Mais dès qu'il faut diminuer le nombre de voies au profit des vélos et des bus, prendre de l'espace sur les parkings pour élargir des trottoirs, les arbitrages sont moins fermes. Or il s'agit de faire face à une situation tenue pour insupportable, mortifère. Les *lobbies* rentrant en jeu et exprimant leur divergence, les projets réalisés sont alors bien frileux face aux objectifs généraux affichés. C'est dans les choix concrets que les principes trouvent leur application, et, à ce titre, les décisions prises par Paris sur le sujet de la qualité de l'air sont cohérentes et courageuses.

Il n'est pas rare de voir des élus fiers d'une réalisation inutile et qui a siphonné les budgets. Or leur utilisation au profit du bien public est la marque d'une politique pertinente. Elle suppose d'analyser le contexte local et ne pas appliquer de recettes, de choisir des objectifs pertinents et chercher des solutions adaptées. À Montpellier, ville en croissance depuis les années 1960, de nouveaux quartiers ont vu le jour tandis que les territoires existants étaient délaissés, induisant un confort et une qualité des espaces publics faible. La Ville et la Métropole se sont donc lancées dans une politique de plans d'actions de quartiers visant à améliorer la vie quotidienne par des actions simples et concertées, avec les budgets existants et à un terme court. Redonner son rôle de place à un parking, élargir un trottoir pour relier un site au tram, rendre agréables des sorties d'écoles... Répondant à l'objectif de réparer les

quartiers, coordonnant les initiatives et définissant des priorités, c'est une approche optimale de l'utilisation des budgets au service de la vie locale, manière raisonnable de faire de l'urbain, terme qui n'est pas si courant dans ce domaine.

Deux poids, deux mesuresIn « Le devenir stade du monde¹ », 2015

Le couple ville-stade serait-il le fruit d'un mariage sans nuage ? Rien n'est moins sûr. On pressent en effet que ces énormes sommes d'argent, ces grands territoires que l'on transforme pour accueillir l'objet entouré de ses parkings et de ses satellites, la différence de traitement apparente entre la ville existante et ce qui se développe là, en dehors, tout cela pose question. D'autant plus en une époque de vaches maigres, pour les collectivités en particulier, attentives à dépenser leur argent au bon endroit, sur le bon sujet, quand les métropoles disent préserver un maximum d'espaces naturels ou agricoles, quand les mêmes entendent favoriser les modes doux... On ressent comme un déséquilibre entre les quelques pistes cyclables que l'on crée avec difficulté dans la ville urbanisée et l'immensité des parkings construits pour accéder aux stades, entre le soin tatillon avec lequel on préserve ici un espace boisé classé et la manière radicale dont on « prépare » le terrain pour la construction de l'équipement, entre l'attention affichée que l'on porte à la conservation de l'attractivité d'un centre-ville et la soudaine offre commerciale disponible à proximité du stade et destinée à en équilibrer le

coût, entre les restrictions budgétaires que l'on s'impose partout et les sommes en jeu dans la création d'un stade. Une telle construction serait-elle un monstre qui bouscule les échelles citadines ? Nous ferait-elle changer de dimension urbaine ? Une anecdote : les usagers désirent la plupart du temps garer leur voiture à côté de chez eux, ou devant la boulangerie. Ils rechignent à faire cinquante mètres à pied. Or, dès lors qu'ils font leurs courses dans un hypermarché, ils sont conduits à marcher deux cents mètres ou plus. Refus catégorique d'un côté, ce que tout professionnel de l'aménagement vous confirmera, acceptation de l'autre... L'accès aux stades les oblige à cheminer bien plus longuement encore, ce qu'ils font volontiers. Cela n'illustre-t-il pas un changement d'échelle urbaine, qui conduit du coup à une évolution mentale bien difficile à réaliser en dehors de ce contexte ? Prenons l'exemple du débat public sur la tour Triangle à Paris. Y a-t-il eu de telles discussions lors de la conception de la dernière génération de stades en France ? Osons l'hypothèse que c'est parce que l'on a affaire à un équipement populaire, pas à des bureaux, des logements ou un édifice commercial ou culturel.

Un stade est, pour un professionnel de l'urbanisme, intéressant à plus d'un titre.

Déjà, sa gestion obéit à des mécanismes qui rappellent ceux des grandes manifestations dans les villes. À l'image de la Grande Braderie de Lille, il faut pouvoir accéder au cœur de l'événement. En général, on favorisera plutôt les transports publics et la marche, et, à l'image de la desserte des nouveaux quartiers urbains, il est fréquent que le tram ou le métro soient prolongés jusqu'au nouvel équipement sportif, comme c'est le cas pour le Grand Stade de Lyon ou celui de Bordeaux. Ceux qui viennent de loin devront, et ils l'acceptent, garer leur voiture à une distance compatible avec le très grand nombre de spectateurs dont le flux est concentré dans le temps et dans l'espace et qu'il faut pouvoir accueillir. En son temps, la

1. Texte paru dans *Raison présente* 2016/1, n° 197, *Le devenir stade du monde*, sous la direction de Nicolas Hannequin, Rayan Maacha et Christian Ruby, p. 19-26.

RATP faisait des analyses pour déterminer de quelle dimension devaient être les couloirs du métro parisien pour recevoir la foule aux heures de pointe. Dans un stade, l'on doit pouvoir rentrer aisément, il faut aussi être capable d'en sortir rapidement. Celui de Saint-Denis se vide de plus de 80 000 spectateurs en 15 minutes, 8 minutes pour le nouveau stade de Bordeaux qui, il est vrai, est d'une capacité moindre. Durant la Fête des Lumières, à Lyon, face à l'énorme foule compacte qui visite les illuminations en général concentrées dans la Presqu'île (plus de 3 millions de personnes en quatre jours), il existe des sens de circulation pour les piétons, seul moyen pour qu'il n'y ait pas engorgement dans un quartier qui ne fut évidemment pas conçu pour cela.

Tout organisateur de spectacle dans la rue sait qu'il faut aussi assurer la sécurité. Il existe alors, dans les stades comme dans la Grande Braderie, des circuits réservés pour les pompiers, les médecins, sortes de parcours dans les parcours qui permettent que les secours interviennent rapidement. En ce sens, un stade est une véritable machine urbaine à laquelle il faut accéder et qui doit fonctionner sans impairs, sans accrocs et selon des conditions qui procèdent forcément de l'exceptionnel. En effet, il est en quelque sorte en sommeil une grande partie du temps et sa machinerie tourne au ralenti, et puis, de manière périodique, il fonctionne à plein régime. Son aspect, son architecture ne sont alors qu'une enveloppe certes très visible, mais qui ne représente pas la complexité des mécanismes contenus à l'intérieur, ni celle qui lui est nécessaire à l'extérieur. La comparaison avec un paquebot n'est pas sans justesse. Mais un paquebot qui serait accessible en continu, pas seulement arrivé au port. La différence est aussi dans le fait qu'il ne transporte pas des touristes aisés, mais une société populaire, égalitaire à première vue puisque, en dehors des VIP, tous les sièges sont les mêmes. Mais si l'on y regarde de plus près, l'emplacement où ils sont situés

témoigne d'une société de spectateurs beaucoup plus complexe, avec ses regroupements affinitaires, ses quartiers privilégiés, ses lieux relégués...

L'enveloppe d'un stade raconte un tout autre récit, politique et urbain. Elle célèbre le prestige, la représentation des pouvoirs, la célébration identitaire, le spectacle... Il faut qu'elle se voit ! Les contradictions, alors, entre sa place dans la ville et le banal d'une cité montrent le danger que tout ne soit mesuré, décidé qu'à l'aune du nombre de personnes qui se déplacent, qu'à la mesure du succès qui peut être escompté. Une cité qui ne célébrerait que les grands rassemblements populaires, le spectaculaire, ce qui fait image et qui, oubliant la discrétion de la proximité, la légèreté du spontané, l'humanité du quotidien, aménagerait la ville comme un stade, à grande échelle... Sujet moins social que politique et culturel : un certain nombre de villes, nées par exemple dans les sables, ne sont pas bien loin d'avoir choisi ce concept pour fondation. Ailleurs, on note le soin accordé à tout ce qui touche à l'accès au stade, non comme lieu de pratique mais comme lieu du spectacle, considéré comme vital au même titre que manger, boire ou se loger. Et l'on y met les moyens dans tous les sens du terme, même si les utilisateurs vivent dans des bidonvilles !

Dans la symbolique urbaine, l'on se rend à l'équipement sportif comme l'on va au centre-ville. Et dans un cas comme dans l'autre, ce qui s'y passe change, évolue au gré des saisons, des jours. Il joue donc un rôle comparable à un grand espace public central de ville ou d'agglomération, même s'il est situé en périphérie. De ce fait, il n'échappe pas à un des sujets récurrents de l'urbain, qui est la concurrence entre les lieux, entre les activités. Les villes n'ayant pas une possibilité illimitée d'usages de leurs espaces magistraux, de leurs équipements principaux, de leurs lieux actifs, on ne peut indéfiniment proposer une offre de pratiques nouvelles. Elle risque d'affaiblir celles qui existent déjà et que pourtant l'on souhaite renforcer.

Un exemple est donné par le commerce et la multiplication des hypermarchés de périphérie qui vident les établissements de proximité et siphonnent les centres-villes d'une partie de leur activité. S'intéresser aux stades conduit donc à devoir affronter les contradictions entre la recherche qu'ils soient le ferment d'une certaine urbanité en dehors des principaux événements, et le danger de rompre les fragiles équilibres urbains au sein d'une cité.

L'on a tendance à développer à proximité des services, des espaces de loisir... Le but est double. Il s'agit d'éviter que les sites soient déserts en dehors des jours de match, et donc de profiter de l'opportunité d'un tel équipement pour faire un « morceau de ville ». Il est aussi de faire fructifier les investissements réalisés et d'assurer une viabilité économique en ajoutant des commerces, en agrégeant d'autres fonctions (culture, événements, hôtels...). Les collectivités se retrouvent alors dans des contradictions qu'elles-mêmes génèrent. D'une part, elles mènent des politiques de redéveloppement de leur centre, améliorant les espaces publics, rénivant l'habitat, concentrant des équipements, favorisant le commerce en limitant les grosses implantations commerciales périphériques. D'autre part, elles créent la concurrence à leur propre projet en favorisant l'implantation d'activités urbaines autour du stade. Elles prennent ainsi le risque bien réel que le succès du stade ne conduise à un dépérissement du centre, malgré les investissements consentis.

La réponse n'est pas évidente. Elle fait appel à une véritable stratégie urbaine, délicate et sophistiquée, attentive à ce qu'il y ait complémentarité entre les sites, entre les offres de services. L'attractivité de l'un doit être calculée pour ne pas pénaliser celle de l'autre, si tant est que ce soit possible tant il y a d'acteurs impliqués, d'intérêts publics et privés en jeu. Le risque est de voir les efforts accomplis pour rien, que le centre recommence à se dégrader et se vider. À un moment où les villes ne sont guère prospères au regard de la situation

d'il y a quelques années, on voit l'importance qu'il y a à mettre l'argent public sur ce qui va vraiment apporter à la ville, ce qui va traduire dans les faits le projet politique de la collectivité et son application urbaine. Le but est d'éviter d'afficher en toute bonne foi un projet et que la réalité conduite à un effet contraire. La ville ne se raconterait plus alors par son centre, son histoire, ses quartiers, sa complexité et ce qui est commun – sa personnalité, en quelque sorte –, mais elle s'assimilerait à une image concentrée autour de son stade devenu emblème, marque.

Petit ou grand, la construction d'un tel édifice n'est neutre ni pour les finances publiques ni pour la qualité d'une cité. Il s'agit certes d'un acte, d'un choix politique. Mais il mobilise en parallèle, et pour un temps long, les moyens humains et les budgets. De ce fait, il affaiblit l'action sur d'autres thèmes de la vie publique, qu'ils soient éducatifs ou par exemple culturels. Une conséquence est souvent la diminution des moyens pour la qualité de la ville, pour la gestion quotidienne, la limitation des interventions sur l'habitat, sur la rénovation des espaces publics, la maintenance des équipements, la propreté... Sans parler des coûts liés à la gestion à venir, lesquels risquent de grever sérieusement les capacités financières futures. C'est une des raisons pour lesquelles plusieurs projets partenariaux publics/privés ont vu le jour ces dernières années, notamment en France et concernant les stades rénovés ou construits à l'occasion de la Coupe d'Europe 2016. C'est un autre sujet très controversé, avec ses supporteurs, qui font valoir leur pragmatisme et l'impact diminué sur les finances publiques, et ses contempteurs, qui pointent les incertitudes futures. Reste que le risque n'est pas mince que le choix politique de réaliser un tel équipement n'ait des conséquences sur le manque de gestion, et donc le vieillissement accéléré de la ville existante. Il y aurait le stade qui fait image sur lequel l'on consentirait les moyens, et le reste qu'on laisserait de côté.

En général, pour pallier en partie l'éloignement entre le stade et la cité, l'on tente de rendre urbaine son implantation en le rapprochant, quand cela est possible, de la ville. Mais cette démarche est souvent illusoire tant il y a peu de foncier disponible, sans parler des flux automobiles ou piétons que génère un tel équipement et qui ne trouvent guère leur place dans des centres souvent saturés. Ils se retrouvent donc souvent dans une situation insulaire, du moins au moment de leur construction. Tout juste peut-on chercher à utiliser des infrastructures existantes ou à mutualiser les parkings avec ceux d'autres structures. À Bordeaux, le nouveau stade utilise en partie les parkings du Palais des Congrès. À Saint-Étienne, le stade Geoffroy-Guichard partage le stationnement avec le Zénith, la Cité du design ou la patinoire, dans la Plaine Achille, grand site d'équipements lourds devenant de plus en plus urbain. Il utilise d'ailleurs au mieux le tram existant, un système de larges promenades ayant été réalisé, qui permet au piéton de se rendre confortablement d'un lieu à un autre, qu'il vienne du tram ou d'un parking. Souvent les stades sont hors de la ville. Doit-on alors considérer cela comme irrémédiable, définitif ou, à l'image du Stade de France ou de celui de Saint-Étienne, celle-ci va-t-elle les rattraper pour les englober ? Les collectivités cherchent à favoriser cette mutation mais parfois l'évolution naturelle du territoire y conduit. La tendance actuelle est plutôt de « faire la ville sur la ville », du moins dans les slogans ou les affichages. Mais si l'on se réfère aux trente dernières années, qui ont vu s'étendre très largement les aires urbanisées, on peut penser sans déraison que ce qui est en dehors risque bien de se retrouver au-dedans. N'est-ce pas d'ailleurs la situation de plusieurs de ces stades considérés comme obsolètes et que les grands équipements actuels visent à remplacer : le stade de Gerland à Lyon, plusieurs fois rénové, agrandi, considéré maintenant comme un élément de patrimoine, le stade Chaban-Delmas à Bordeaux, pour lequel

la question de son avenir s'est à un moment posée. Que va-t-on faire de ce qui pourra à terme devenir une friche ? La réponse n'est pas simple quand on sait qu'il s'agit d'architectures très fonctionnelles, liées spécifiquement à des usages sportifs. Comment retrouvera-t-on un sens, une économie, des usages, à ces grandes cathédrales qui pourraient devenir sans objet ?

L'on a considéré comme patrimoine d'anciennes usines. On est attentif à l'histoire industrielle dont elles témoignent. Doit-on faire de même de ces nouveaux laissés-pour-compte de l'évolution ? Le stade de Gerland a été conçu à l'origine par Tony Garnier, d'autres architectes souvent de grande qualité ont créé en leur temps ces édifices... À l'image d'autres lieux publics, ils sont empreints aussi d'une histoire, celle locale et parfois nationale du sport, celle aussi que chaque spectateur s'est construite au gré des matchs auxquels il a assisté, des moments d'enthousiasme dont il a été à la fois le témoin et l'acteur. La question risque bien d'être posée de leur patrimonialisation.

Curieusement, les nouveaux stades semblent faire peu de cas du territoire dans lequel ils s'inscrivent. Bien sûr le geste architectural est là, la créativité de leurs concepteurs s'affiche. Mais ils racontent bien peu l'environnement qui les accueille. Une exception toutefois : celle du nouveau stade de Bordeaux, dont les nombreux poteaux verticaux font référence aux forêts de pins des Landes. Serait-ce que ce type d'édifice conduirait plus aisément, dans notre pays pourtant féru de culture et riche de son patrimoine, vers ce qui est en cours dans une grande partie du monde, à savoir une décontextualisation de l'architecture, une mondialisation de la forme ?

L'explication vient en partie de la rapidité avec laquelle ils sont souvent construits, pour une manifestation qui ne souffrira pas de retard. Ils sont de plus situés hors les murs, souvent sur des terrains peu valorisés, qui n'invitent guère

leurs commanditaires et leurs concepteurs à aller puiser une source d'inspiration dans le lieu, dans la mémoire. Ils sont en quelque sorte déterritorialisés, peut-être interchangeables pour peu que l'on s'attache à l'image et non à ce qui fait leur contenu : les fonctions, le mode d'accès... Contrairement à la doxa ambiante qui se réfère aux racines, à l'histoire, à l'identité et oriente en ce sens partiellement les choix urbains contemporains, ils échappent à la mémoire du lieu dans lequel ils s'inscrivent. Comme s'ils étaient totalement intégrés au style international, lequel fait peu de cas du contexte, de l'ancrage local. Comme si le sport et les lieux qui le célébraient étaient au-dessus du commun, universels en quelque sorte. Mais cette universalité est datée, car exactement de maintenant, du moment. Il y a d'autant plus de quoi s'étonner, d'ailleurs, quand on sait combien le sport est un des marqueurs de l'appartenance à des territoires (villes, régions, États), quand il n'est pas le prétexte à des querelles de clochers récurrentes.

De ce fait, les dimensions culturelles étant peu présentes en dehors de la créativité même des concepteurs, on prévoit quelques œuvres d'art censées apporter plus de sens, de profondeur aux édifices... Eut-il été possible et même souhaitable de viser à un ancrage culturel plus fort, de leur faire raconter le territoire par exemple ? Ils sont souvent dans des lieux hors de la ville centre. Parfois, comme à Saint-Denis, ils sont plus proches de ce que l'on appelle la banlieue que des quartiers aisés. Situés, ils le sont géographiquement, mais ne le sont pas forcément culturellement et encore moins socialement. Un des enjeux est bien alors qu'à défaut d'une fine intégration spatiale, ils s'intègrent dans l'espace social qui les entoure, et c'est une des dimensions de l'urbanisme. À Saint-Denis, les collectivités conduisent une véritable stratégie de rapprochement du stade avec les écoles, les associations, les habitants, les jeunes... Une telle relation ne peut se faire

naturellement, sans être le fruit d'une initiative, sans qu'un coup de pouce soit donné, que les liens soient facilités. Alors les jeunes sont mobilisés à chaque grand événement sportif. Lors des grands moments internationaux, des événements comme la Carnavalcade sont organisés, qui impliquent des habitants des quartiers et des créateurs. Le centre-ville a été spécialement aménagé pour favoriser le lien par les espaces publics avec le stade et donner envie aux utilisateurs de pratiquer ses cafés, ses restaurants. Les stations de tram, de métro, sont communes à l'un et à l'autre, favorisant la contiguïté entre ces territoires. Les places centrales accueillent, au pied de la basilique, des retransmissions gratuites de matchs en extérieur, elles vibrent au gré des résultats sportifs, et vous pouvez regarder tel match allongé sur une chaise-longue devant un écran que regardent en même temps des centaines de personnes... Bien d'autres initiatives encore qui font que le Stade de France est accessible au plus grand nombre, non pas naturellement, mais du fait de l'action publique, de la volonté municipale affichée que le lien soit étroit, que l'équipement fasse partie de la ville.

Il y a derrière cela une dimension stratégique et politique. Décider d'un stade, c'est faire un choix spécifique qui prétend offrir ce service et non un autre à la population. Encore s'agit-il d'une certaine population et non de toutes les catégories sociales. D'ailleurs, sans vouloir simplifier l'argumentaire ou nier l'intérêt des filles pour le sport, celles-ci ne semblent pas être le cœur de cible.

L'on engage la création d'un stade souvent pour des raisons de communication urbaine. Attention, cependant, que n'est pas le Guggenheim de Bilbao qui veut. De tels projets de grande ampleur ne sont pas toujours des leviers de développement. Leur multiplication conduit plus à la banalisation du spectaculaire qu'à renforcer l'attractivité des territoires. Elle peut aussi avoir pour conséquence un assèchement des

finances publiques et un appauvrissement de la vie urbaine. Il n'est pas inutile, enfin, de rappeler que d'autres sujets que le sport doivent trouver leur place dans les priorités...

En tout cas, dès lors que se construit un stade, il convient d'être attentif à de multiples questions qui touchent en partie l'urbain et ne sont qu'esquissées ici. L'on doit considérer que ce ne peut être seulement une fin politique, mais au contraire le début d'une politique. Le maire bâtisseur doit se montrer maire animateur de son territoire pour qu'une telle création prenne vraiment un sens, son sens.

Les tours à Copenhague : ça s'en va et ça revient...

Pavillon de l'Arsenal, catalogue de l'exposition
« L'invention de la tour européenne », Paris, 2009

2005, changement municipal à Copenhague. Le vice-maire à l'urbanisme, Søren Pind, conservateur, est remplacé par Klaus Bondam, libéral, Ritt Bjerregaard, chef de file des sociaux-démocrates, est élue maire.

Les tours se sont mises alors à pousser de toutes parts, ou plutôt les projets de tours.

Il en existait bien déjà quelques-unes, construites depuis longtemps, comme la tour SAS conçue par Arne Jacobsen et située à proximité de la gare, ou l'hôtel Radisson à Islands Brygge. D'autres venaient d'être réalisées dans le cadre de nouveaux quartiers comme la tour d'Amerika Plads ou celle de la compagnie Ferring à Ørestad.

Mais l'arrivée à la mairie de Klaus Bondam a réellement joué un rôle de déclencheur, la tour devenant une typologie urbaine et architecturale comme une autre, dans des conditions économiques, il faut bien le dire, alors très favorables.

Ce n'avait pas toujours été le cas. Dans les années 1990, le développement de Copenhague était quasiment arrêté du fait d'une crise économique grave. Ce n'est qu'au début des années 2000 que la tendance s'est inversée. Peu à peu, un marché de la construction a réapparu puis a crû fortement, à tel point qu'en 2005 et 2006, les grues étaient partout, l'essor urbain, énorme, l'attractivité de la ville, considérable. Les prix des

appartements sont devenus de plus en plus élevés, conduisant les classes moyennes elles-mêmes, et *a fortiori* les catégories plus défavorisées, à ne plus pouvoir se loger sur place. À telle enseigne que le maire, Ritt Bjerregaard, a lancé à son arrivée, et pour y remédier, un programme de construction de 5 000 logements, à 5 000 couronnes le mètre carré, à réaliser en cinq ans (ils ne sont pas achevés, notamment du fait que la Ville possède très peu de foncier, ayant vendu la plupart de ses terrains lors de la crise des années 1990).

La très forte pression sur le logement a coïncidé avec le dynamisme de l'économie et de la promotion immobilière, et avec l'arrivée d'un homme politique, Klaus Bondam. Il faut savoir qu'à Copenhague, les pouvoirs sont jusqu'à un certain point partagés. Ainsi Ritt Bjerregaard possède par exemple la responsabilité du département des finances, lequel conduit la planification de la ville et détermine les grandes orientations. Mais le vice-maire, Klaus Bondam, a sous sa responsabilité politique les services techniques et l'urbanisme que l'on pourrait appeler « opérationnel ». Or cet élu municipal, assumant d'ailleurs totalement l'urbanité, était bien décidé à faire passer Copenhague d'une ville « calme et mesurée » à une véritable capitale européenne, moderne, active et inventive. Et la traduction architecturale de cette ambition s'est, comme bien souvent, concrétisée en particulier dans la promotion de la construction de tours (la recherche de développement durable aussi, grâce à la promotion du vélo, et la qualité de vie au travers du rapport à la nature et de la vitalité des usages urbains).

La tour est alors passée d'une typologie marginale, exceptionnelle, peu soutenue par les habitants et par les élus, à un thème fort du projet politique porté par le vice-maire en charge de l'urbain. Celui-ci a commandé une étude sur les possibilités d'implantation qu'offrait la ville, essentiellement au travers de l'analyse de ses conséquences sur la silhouette

urbaine. Ainsi, de tels édifices ont par exemple été préconisés autour de la partie nord du port, à Nordhavn, de manière à créer des signes, à transformer l'échelle de ce grand paysage amené à évoluer fortement du fait de sa situation de territoire de développement stratégique. La partie centrale de la ville, Metropolezonen, à proximité du jardin de Tivoli et de Rådhuspladsen (la place de l'hôtel de ville), a été retenue comme devant devenir le cœur névralgique de la ville et à ce titre devrait voir s'y construire des tours, en partant de cet attendu qu'elles sont le signe de la modernité (lors d'une récente expertise à Varsovie, ne m'a-t-il pas été dit que cette ville en transformation, recevant des subsides importants de l'Union européenne, était prête à accueillir cinquante tours environ, une douzaine étant déjà programmée ?).

À Copenhague, la volonté politique a rencontré l'intérêt des promoteurs et celui de la plupart des architectes, sans que, à ma connaissance, le public ne se mobilise vraiment, sauf cas exceptionnel comme en face de Nyhavn, le port historique et touristique de la ville, à propos d'un projet qui ne comportait d'ailleurs pas vraiment de tours. Pourtant, il existe une tradition très forte de la concertation à Copenhague. Elle est construite, organisée de manière très professionnelle, et c'est ainsi que les projets du concours lancé par la Ville quant à l'avenir de Metropolezonen ont été exposés, expliqués, débattus, avec beaucoup d'énergie et d'intérêt. Il ne me semble pas que le thème des tours ait à cette occasion fait débat. Pas plus d'ailleurs que quand la société Carlsberg a organisé une compétition architecturale et urbaine internationale concernant l'avenir de ses terrains situés au centre, dans le quartier de Vesterbro. Elle a en effet décidé de libérer ce grand site où elle assurait sa production pour s'installer à soixante-dix kilomètres de la capitale. Les discussions ont été passionnantes, l'exposition a été visitée par des milliers de personnes sans que le thème des tours ne

soit mis en avant, alors que le projet lauréat en propose près d'une dizaine, mélangées il est vrai avec des bâtiments plus petits au sein d'îlots complexes.

C'est dans ce contexte que j'ai été amené, de 2003 à 2008, à assurer une mission auprès de la Ville de Copenhague. Elle a d'abord été d'assistance, pour la construction d'une politique des espaces publics, puis de conseil pour les projets d'urbanisme, notamment les grands projets. De ce fait, il est certainement moins intéressant de développer un point de vue théorique sur les tours en général et à Copenhague en particulier que de dire comment, en tant que professionnel, urbaniste-consultant conseillant la collectivité, j'ai été amené à réagir à ce qui m'était soumis, à participer aux réflexions auxquelles j'étais associé.

Qu'il y ait des tours ou non, il fallait s'assurer des qualités urbaines des propositions présentées, examiner ce qui était perfectible, vérifier que les conditions d'insertion dans le milieu social et urbain précis dans lequel les projets s'inscrivaient étaient bien remplies. Déjà, travailler dans un pays étranger invite à la prudence, car il n'est pas dit que nous ayons forcément raison, sur le terrain politique ou culturel, dans un pays qui n'est pas le nôtre (est-ce d'ailleurs le cas dans notre pays même ?). À ce sujet, l'attention que nous portons en France aux patrimoines dans toutes leurs dimensions n'est-elle pas trop grande si elle nous conduit à la frilosité, à empêcher ce qui est nouveau, ce qui est autre ? L'exemple du port de Copenhague est en cela intéressant. Alors que nous aurions peut-être, en France, construit en prenant soin de ne pas en changer l'échelle, à Copenhague, de grands bâtiments monumentaux (l'Opéra, le théâtre, le « diamant noir »...) ont été édifiés qui donnent à ce site une dimension beaucoup plus urbaine et en font le vrai cœur de la ville, au contraire de bâtiments plus sages construits plus loin et qui éloignent les rives plutôt qu'ils ne les rapprochent. Aurait-il été possible, en France, qu'une telle démarche aboutisse ?

Il faut rappeler également comment, à Copenhague, ont émergé ces dernières années beaucoup des projets urbains. La ville ne possédant que peu de foncier, les propositions sont venues de promoteurs ayant acquis la propriété de terrains et s'appuyant sur les demandes générales faites dans le Plan urbain de Copenhague (nature des programmes, dimensions, préconisations en matière de lien, d'accessibilité, de densité, d'offre commerciale, d'équipements publics, etc.). Le développeur fait alors appel à un architecte (il existe très peu d'urbanistes privés) qui donne forme à un projet en représentant les bâtiments, les îlots, les rues, les hauteurs, les programmes, les surfaces, etc. Cette proposition est alors analysée par l'administration, puis présentée aux élus qui l'acceptent ou l'amendent, voire la refusent. Ensuite, le projet urbain peut suivre son cours. Parfois, et sur de vastes territoires à enjeu comme Tej Holmen, les collectivités organisent une compétition dont émerge le cadre de cohérence dans lequel les opérateurs ensuite construiront.

C'est dans ces circonstances qu'à peu à peu été présenté un nombre impressionnant de projets urbains, pour des dimensions totales de plusieurs millions de mètres carrés, et sans d'ailleurs que des priorités soient réellement affichées en dehors d'Ørestad, opération en maîtrise d'ouvrage publique.

Des propositions de tours ont alors fleuri un peu partout, non pas selon une stratégie urbaine ou par exemple paysagère, mais plus du fait de l'intérêt même du promoteur et de l'architecte impliqués. Une dizaine de tours sur un îlot à Ørestad, trois ou quatre sur un autre îlot, des tours mêlées à des bâtiments plus bas à Krimsvvej, le long de la nouvelle plage artificielle, une tour isolée dans un petit îlot près de Fælledparken... En fait, chaque fois, le contexte, les problématiques, et donc les préconisations se sont révélées sensiblement différentes. Quelques exemples vont illustrer ce propos,

dont on verra que l'on peut tirer à la fois des typologies de tours et des types de questions posées.

Commençons par ce que l'on pourrait appeler le symbolique et le paysager. Autour d'un vaste bassin de mer, au nord du port aujourd'hui devenu un territoire urbain plutôt qu'une zone d'activités économiques portuaires, un vaste développement de deux millions de mètres carrés est prévu, Nordhavn, sur d'anciens terrains récupérés sur la mer et à présent libérés de l'industrie.

Une étude, qui n'a d'ailleurs pas fait vraiment l'objet de discussions, a préconisé de construire cinq à six tours, en des points différents entourant le bassin, en covisibilité bien qu'éloignées les unes des autres, et montrant ainsi l'échelle de cette entrée nord du port et la mettant en scène. Cette proposition a été faite indépendamment de toute préoccupation urbaine, économique, sociale ou écologique. Seules des considérations symboliques et paysagères ont prévalu. Que dire ? Tout est discutable. Est-ce beau, est-ce nécessaire, cela raconte-t-il le message que Copenhague veut transmettre aux visiteurs ?... Surtout, quelle crédibilité ce genre d'étude a-t-elle quand le marché depuis un an s'est complètement effondré, à Copenhague comme ailleurs, quand Nordhavn même semble être renvoyé à des temps plus cléments et beaucoup plus lointains ? D'autre part, comment les tours préconisées se reliaient-elles concrètement aux quartiers qui devaient être construits, quel rôle urbain, quelle place y avaient-elles, comment y accédait-on ?

Une tour d'habitation signal a ainsi été construite au sud du port, à Tej Holmen, dans un quartier très lié à l'eau et qui possède une certaine homogénéité de hauteur. Elle est très visible et termine symboliquement la ville au sud. Son rôle urbain est clair, son lien avec le quartier parfaitement assuré. La question de sa construction ou non ne me semble pas fondamentale, et en tout cas la réponse ne m'appartient pas.

Un terrain situé au nord de Copenhague, à Nørrebro, a été retenu par la Ville pour construire des logements à faible coût. Assez petit, la possibilité qu'il reçoive du logement bon marché était conditionnée au fait d'y construire également des bureaux. Le projet, porté là encore par un promoteur et dessiné par un architecte, proposait cinq à six tours très proches, d'une architecture très innovante, comme les Danois savent souvent en faire, les espaces urbains étant en revanche très formels. Les discussions ont porté sur le traitement des accès, sur les espaces publics et privés, leurs rôles, leurs usages et les limites de propriétés, sur la cohabitation entre logement social et bureaux, sur le lien à la ville et aux quartiers, sur la gestion du quartier en matière de maintenance, de paix sociale, sur la vie dans les tours, etc. Ce sont des conditions que nous avons appris à appliquer en France dans les quartiers de grands ensembles, suite à notre longue expérience des difficultés sociales et urbaines. Ce sujet était abstrait pour les gens de Copenhague au début des années 2000, la société danoise n'ayant pas alors été confrontée. Mais les événements liés aux caricatures de Mahomet l'ont mise au centre de conflits qui la dépassaient et ce thème est devenu concret. Elle ne peut plus se considérer comme étrangère à cela et doit notamment, dans son urbanisme et dans l'usage qu'elle fait ou fera des tours, en tenir compte comme un des paramètres normal de leur construction.

À une autre échelle, une tour était prévue à la pointe d'un îlot assez petit entouré de deux avenues et à proximité de Fælledparken. Formellement très intéressante, les discussions ont porté sur son rapport à la rue et son rez-de-chaussée qui semblaient peu attrayants, rassemblant là des éléments d'accès techniques, obligatoires pour un tel bâtiment mais sévère pour l'ambiance de la rue. D'autre part des questions très pratiques ont été posées comme l'ombre portée (d'autant plus déterminante à Copenhague que la lumière de l'hiver est assez rare),

la largeur des trottoirs ou l'accueil des vélos. Cette dernière peut paraître anecdotique. Il faut cependant savoir que 30 % des déplacements se font à vélo, la politique engagée visant à atteindre 40 %. C'est donc un des éléments de la vie urbaine des habitants que l'on doit prendre en compte dans l'espace public comme dans l'espace privé, et il est par exemple nécessaire de prévoir des parkings à vélos.

Le site de Batteri, à Islands Brygge, est un quartier complètement nouveau de 130 000 mètres carrés, conçu par BIG (Bjarke Ingels Group) pour un promoteur, Bach Group. Il est formé de plusieurs tours pyramidales comportant des logements et des bureaux, reliés au premier étage par une vaste dalle couvrant au rez-de-chaussée des commerces et des équipements. Il s'insère à l'ouest et à l'est dans un quartier existant. Au sud, il est en contact direct avec l'université puis avec des quartiers nouveaux. Les thèmes abordés ont concerné plusieurs échelles. D'abord, il était important de vérifier que ce nouveau développement ne mettrait pas en difficulté le centre de la ville, et notamment Metropolezonen. Ensuite ont été recherchées une continuité et une complémentarité maximum entre Batteri et les quartiers alentour : ainsi en ce qui concerne les activités commerciales, afin que le projet les renforce et ne les mette pas en difficulté. Les continuités piétonnes et vélos ont aussi été favorisées au travers du quartier, conduisant à ramener au sol le niveau de la dalle en certains endroits. Devant la partie sud, commerciale, un vaste mail a été préconisé, formant lien avec l'université. Les bâtiments ont intégré au nord les équipements publics, ouverts sur de vastes halls, lesquels donnaient eux-mêmes sur une promenade verte. En fait, l'on a cherché à assurer le lien de ce nouveau quartier avec son territoire pour qu'il ne soit pas une île.

Certains de ces projets sont en construction, mais il n'est pas dit que tous voient le jour, le marché s'étant depuis un peu plus d'un an effondré. Et c'est bien aussi une des dimensions

des tours, peut-être encore plus que des bâtiments conventionnels, que de focaliser les attentions, de concentrer les débats (certainement trop au regard de leur importance urbaine et sociale réelle), puis de disparaître et de réapparaître au gré des fluctuations économiques.

Participation, concertation

Openfield n° 3, 2014

Démarche participative et concertation semblent souvent confondues, de quelle manière peut-on, selon vous, les définir et les distinguer ?

Je trouve moins intéressant d'explorer la différence entre les deux que d'approfondir le rapport que la transformation urbaine d'un territoire peut entretenir avec les publics. Ceux-ci désignent autant les résidents (que l'on nomme du terme trop générique d'« habitants ») que les commerçants, les salariés, les entreprises, les aidants, les pompiers..., tous ceux, en fait, qui vivent ou exercent à certains moments dans ce territoire. Il y a en effet un enjeu fort à les impliquer le plus possible, au minimum pour que le projet tienne compte des multiples manières dont un lieu vit, des fonctions différentes et parfois contradictoires qu'il doit assurer. Le terme d'« habitants », un peu mis à toutes les sauces, ne parle que de ceux qui résident, comme s'ils constituaient un corpus homogène et représentaient un intérêt supérieur. Il apparaît donc comme bien restrictif par rapport à la complexité, justement, de l'activité urbaine.

Alors, pour simplifier, on pourrait faire l'hypothèse que la participation consiste à impliquer les nombreux acteurs de manière plus ou moins importante dans le processus de

construction du projet, tandis que la concertation nommerait l'information qui leur serait donnée quant au travail en cours et sur lequel on les interrogerait.

Ces deux termes très généraux cachent en fait toutes les façons différentes qu'il y a d'impliquer les publics et qui dépendent des contextes, des dynamiques d'acteurs, des volontés politiques, de la maturité des maîtrises d'ouvrage, des attentes ou des revendications de groupes constitués...

Depuis quelques années, de nombreux jeunes collectifs, regroupant notamment des paysagistes, des architectes, des urbanistes ou encore des artistes, s'emparent de ces questions. Y voyez-vous un effet de mode ou un nouveau paradigme ?

Il y a toujours un danger à penser que les démarches sont nouvelles parce que l'on n'a pas connaissance de ce qui existe déjà. Dans les politiques de rénovation des quartiers de grands ensembles conduites depuis plus de vingt ans, de telles pratiques sont depuis longtemps mises en œuvre. Le succès des projets réalisés peut être inégal (comme toute action urbaine) et n'a pas résolu certains problèmes sociaux ou par exemple économiques. Mais cela ne signifie pas que l'on n'a pas avancé. Il est judicieux de connaître déjà ce qui s'est fait, ce qui marche, les limites...

D'autre part, le terme de *nouveau paradigme* est là encore général. Développer les pratiques d'implication des publics doit simplement faire partie de notre métier parce que c'est, sous certaines conditions dont nous reparlerons plus loin, une des clés de la qualité et de la pertinence de la transformation, permettant d'ancrer le projet dans la réalité du contexte et sa complexité, et non plaquant une image simplifiée ou esthétisante sur un territoire.

Mais il y a danger à penser en faire l'objectif ultime qui se substitue au passage à l'acte : ce qui doit nous guider est bien

d'améliorer des territoires, porteurs parfois de pathologies ou de difficultés importantes, et pour cela, concerter ne suffit pas.

Du politique, du concepteur ou de l'habitant, à votre avis qui est le plus à même de lancer ce type de projets ?

Il n'y a pas de règles mais des contextes différents en chaque lieu. Parfois, les élus eux-mêmes font de ce sujet un des fondamentaux de leur politique et organisent alors les processus d'étude de projets en fonction de cela. Dans d'autre cas, c'est l'activisme d'associations qui incite ou oblige en quelque sorte à ce que de telles pratiques soient construites. Dans des collectivités aguerries, les responsables de projets d'aménagement l'intègrent souvent de manière plus ou moins approfondie.

Les concepteurs sont alors un des acteurs au service de ces processus, qui chaque fois doivent être construits en fonction notamment du contexte des demandes, des dynamiques ou des compétences mobilisables.

Dans l'espace public, le paysagiste maître d'œuvre intervient souvent et de manière classique dans un cadre déjà défini par un programme et un budget. À ce stade, il est souvent demandé par la maîtrise d'ouvrage d'aborder la concertation ou la participation des habitants sous la forme d'ateliers ou de réunions publiques. N'est-ce pas trop tard et contre-productif ? Quels sont pour vous les meilleurs moments pour entamer une réelle démarche participative ou de concertation, et quelle place doit-elle prendre dans le processus du projet ?

Une telle démarche peut prendre toutes les formes et se situer à tout moment pourvu qu'elle soit adaptée. Au départ, l'on peut par exemple solliciter des points de vue multiples qui nourriront l'élaboration du programme, constituant un regard à ajouter à ceux par exemple des élus ou des techniciens. On

peut au contraire engager les échanges après un premier travail d'investigation réalisé par le maître d'ouvrage, avec l'aide ou non d'un concepteur, et qui donne une proposition de diagnostic et les évolutions possibles. Le public alors peut débattre à partir d'illustrations qui facilitent l'expression.

Dans chaque cas, en revanche, il faut dire ce qui est de l'information et ce qui n'est pas encore décidé, faire l'effort de montrer des documents lisibles par chacun afin que la discussion puisse vraiment avoir lieu, rappeler au bout du compte comment se prendra la décision et par qui... En fait, un certain nombre de pratiques qui rendent la participation productive pour l'évolution d'un site n'aboutissent pas à l'incompréhension et la déception.

Nombre de projets participatifs se construisent dans l'instant. Qu'en pensez-vous ? Connaissez-vous des exemples qui s'inscrivent dans la durée ?

Séparons ce qui est une action éphémère destinée à faire bouger un lieu ou une politique et peut être conduit par tout groupe sans imprimatur public, de ce qui est de l'ordre de la responsabilité des collectivités et constitue un des éléments, une des étapes du processus de transformation urbaine.

La démarche participative doit être poursuivie tout le long du projet. Il est même important de l'anticiper et de créer un projet de concertation chaque fois adapté, qui s'inscrit dans le planning de l'opération et nourrit réflexions et décisions en continu.

Trop souvent, la volonté sincère du début se heurte au manque de lien entre la conduite du projet urbain et le dispositif de concertation. Ils fonctionnent alors en parallèle, quand ils ne se contredisent pas. C'est de la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage que de faire qu'ils s'accompagnent l'un l'autre.

JEAN-PIERRE CHARBONNEAU

La gestion de consensus ne fait a priori pas projet. Quelle serait selon vous la bonne méthode afin d'éviter le risque de démagogie ?

Les rôles de chacun doivent être clairs. On interroge des groupes sociaux afin de recueillir leurs points de vue. Ils sont légitimes, et à mettre à disposition des maîtres d'ouvrage et des concepteurs comme un des éclairages. Ils peuvent d'ailleurs être tout à fait contradictoires. En revanche, la conception est de la responsabilité du maître d'œuvre qui en possède la compétence. La décision appartient au politique qui a mandat démocratique pour donner des orientations (éclairées par les points de vue) et arbitrer entre toutes les divers intérêts et logiques.

S'il y a confusion entre tous ces rôles, on aboutit à de la désillusion, de l'incapacité à agir, voire à la production de projets de bien médiocre qualité.

RÉALISER

Modes de vie, aménagement et amélioration de la ville entière
Bratislava, 2016

Des modes de vie qui changent

Pour beaucoup de citoyens, la voiture peut être le seul moyen de transport pour se rendre à son travail. Pour autant, il existe une évolution des esprits et des pratiques en faveur de la diminution de leur présence. À Saint-Denis, un sondage préalable à la piétonisation du centre-ville a montré que 78 % des personnes interrogées y étaient favorables.

Les modes de vie urbaine changent. Il convient au moins d'être en phase avec eux, dans leur complexité et leur modernité. Dans certaines villes européennes, on conçoit de nouveaux quartiers en utilisant des logiques de mobilité appuyées sur des études de comportements et sur des principes favorisant la qualité de vie, les transports collectifs et les modes doux. Dans d'autres villes, l'approche de la mobilité et sa traduction dans l'aménagement se font en privilégiant une accessibilité aisée pour les enfants et les personnes ayant des difficultés de mobilité... Par ce prisme sont améliorés les parcours dans les rues, exprimant le souci de la qualité de l'usage à partir de ceux qui utilisent le plus l'espace public et qui y rencontrent le plus de difficultés. L'espace n'est plus seulement porteur de fonctions ou de pratiques de détente mais lieu de mobilité, dans lequel la marche a sa place et doit être confortable.

L'expérimentation comme mode d'aménagement

La solution ne peut être toujours radicale. On ne peut supprimer d'un coup les automobiles. Des politiques complexes doivent être menées en direction des transports publics, d'une ville plus compacte... En ce sens, accompagner les transformations physiques et mentales par des solutions provisoires ou progressives peut être très utile. À Saint-Denis, des « dimanches sans voiture » ont été organisés un an avant les travaux de piétonisation, de manière à faire vivre le site dans ses usages futurs, à expliquer au public ce qui allait se passer.

Le projet à venir des berges de la Seine à Paris montre une tentative de mieux coller aux modes de vie. L'espace public y est beaucoup utilisé et plus de 50 % des déplacements s'y font à pied. Des usages nouveaux se sont peu à peu instaurés, sous l'impulsion des jeunes notamment, qui montrent un véritable appétit pour la vie urbaine et revendiquent qu'elle soit agréable. Le projet « Paris, Métropole sur Seine » vise à offrir une amélioration tout de suite, sans budgets importants et sans processus lourds. Il permettra aussi d'apprécier la manière dont les lieux seront investis, d'en tirer des leçons pour de futures transformations qui pourraient être définitives.

La Ville de Copenhague a utilisé un procédé similaire. Elle a élargi provisoirement les trottoirs sur l'espace de la chaussée d'une rue au profit des vélos et des piétons puis aménagé sobrement le lieu ainsi créé. Après expérimentation et observation, elle a décidé de rendre cette distribution de l'espace définitive, engageant les études du projet final puis sa réalisation.

À Lyon, le Festival des jardins de rue a été organisé pour changer l'usage de voiries de manière expérimentale et provisoire. Il s'agissait d'embellir et de rendre plus confortables et plus vivantes des rues dont la chaussée était trop importante.

Pour cela des carrés de jardins conçus par des créateurs ont été posés, offrant une possibilité d'améliorer le site rapide, peu coûteuse et créative.

L'on doit prendre conscience que les demandes d'amélioration des usages n'induisent pas d'enclencher toujours des transformations lourdes. Une meilleure gestion ou une remise à niveau sont souvent suffisantes.

Passer d'un projet local à une attention à tous les lieux de la ville

Mais une ville n'est pas faite d'un seul espace public. Il s'agit d'un vaste réseau formé de voies, de places, de lieux d'échange... Sont concernés les quartiers centraux, les périphéries résidentielles, les zones d'activités ou d'équipements publics... Or, la plupart du temps, l'on met l'énergie, les budgets, les moyens humains, l'intelligence, sur un lieu, le plus souvent central, et l'on ne se préoccupe pas du reste.

Il est nécessaire d'agir partout où sont la ville et la vie, à l'échelle donc de l'ensemble des territoires. Qu'une même attention doive être portée ne signifie pas qu'il faille partout faire les mêmes projets, utiliser la même richesse de matériaux, avoir exactement la même approche.

Deux exemples montrent comment rendre possible cet objectif.

Le but de l'action publique n'est pas d'aménager, de faire des travaux mais d'améliorer un site et ses usages. La transformation complète est une des options mais il en existe bien d'autres : on peut conserver ce qui peut l'être, changer ce qui doit l'être, avoir une gestion différente ou renforcée, modifier le fonctionnement par des actions simples et peu coûteuses, attentives en priorité à la qualité des usages... Une telle approche attentive permet que chaque projet, chaque changement dans le territoire soit l'occasion de l'améliorer. Elle évite une ville à deux vitesses où d'un côté l'on réalise des projets

« riches » et où, de l'autre, le reste est traité sans soin, dans une vision fonctionnaliste. La métropole de Bordeaux intervient de cette façon au travers du programme intitulé « Les nouvelles modalités d'aménagement des espaces publics », et à ce jour, près de deux cents sites ont été traités ainsi ou vont l'être à court terme.

Une deuxième manière d'intégrer l'objectif d'une même qualité partout est fournie par les « plans d'actions de quartiers ». Il s'agit d'utiliser à cette échelle de territoire tous les budgets disponibles dans les services des collectivités et d'améliorer à court terme les espaces en menant une approche concertée avec les habitants et en résolvant les problèmes repérés et en complétant par des initiatives souhaitables. Cette méthode rend possible la qualification immédiate de quartiers sur lesquels il n'y a pas de grands projets ; il faut pour cela élaborer une stratégie coordonnant l'action publique et utilisant au mieux l'argent disponible. La Ville et la métropole de Montpellier ont lancé une telle politique sur les territoires existants, lesquels représentent 80 % de la superficie de la ville. Une dizaine de quartiers devraient en faire l'objet et une centaine de projets sont en cours d'étude ou de réalisation fin 2016.

Les espaces publics de Lyon
Des principes fondateurs à leur mise en œuvre sur le terrain
Bruxelles, 2015

Lyon : de la volonté d'humaniser la ville à l'attention à la qualité de tout ce qui se transforme

Le Grand Lyon, comme la plupart des agglomérations en France et en Europe, avait très sérieusement subi les méfaits d'une vision fonctionnaliste. Les villes avaient été éloignées de leur fleuve, des dizaines de milliers de logements sociaux avaient été construits en périphérie et, comme partout ailleurs, la prégnance de la voiture était très forte, dans les villes et leurs espaces. En 1989, Henry Chabert, nouvel élu à l'urbanisme, souhaita concilier urbanisation et humanisation, et me confia, en lien avec les administrations, l'organisation d'une telle démarche, centrée pour beaucoup sur les espaces publics.

Pour que les effets soient bien à l'échelle d'une agglomération de 1 200 000 habitants comptant 55 communes, il me parut qu'il ne s'agissait pas d'intervenir sur quelques lieux prestigieux comme le centre Presqu'île, mais de travailler, avec tous les acteurs publics ou privés, partout où se transformait la ville : toutes les typologies de lieux dans tous les quartiers ou les communes. De 1989 à 2000, ce seront plus de trois cents sites qui auront ainsi été réaménagés.

Places, boulevards, infrastructures, parcs... une multiplicité de typologies de projets

Ainsi furent concernés des espaces emblématiques comme la place des Terreaux ou la rue de la République, mais des boulevards comme celui de la Cité-Internationale remplacèrent des voies rapides, des centralités furent rénovées (à Pierre-Bénite, à Saint-Fons...), une vaste politique en direction des grands ensembles fut engagée... Nous sommes également intervenus sur bien des rues ou de petits sites ordinaires qui sont les lieux de la vie quotidienne.

Les nouveaux espaces, théâtres de la vie moderne (la place Vivier-Merle avec ses deux lignes de tram, sa dizaine de lignes de bus, sa gare, son centre commercial, etc.), ont été traités avec le plus grand soin, dans leurs fonctions, leurs usages et leur paysage.

La création de deux lignes de tramways a permis de restructurer tout le cœur de Bron et bien d'autres espaces sur les vingt kilomètres de lignes. De nouveaux parcs ont vu le jour : le parc des Hauteurs et celui de Gerland. La commande que nous avons confiée à son concepteur, Michel Corajoud, était d'imaginer un parc populaire. Il a dessiné pour cela une grande pelouse de cinq hectares sur laquelle tout peut se passer.

Du sens des projets aux dimensions culturelles de l'urbain

Les lieux n'ont pas que des formes différentes, ils ont aussi un sens, des usages, des modes d'appropriation différents qui constituent la richesse de l'offre urbaine.

L'urbain a en cela une dimension culturelle. Elle est portée par les projets eux-mêmes, mais des actions comme les jardins de poche, les commandes artistiques ou des manifestations telles que la Fête des Lumières la renforcent. Celle-ci nous a ainsi permis d'enrichir, à travers les créations lumineuses

éphémères, l'écriture des projets pérennes de Lyon : nous pouvons en appliquer, depuis, les enseignements et c'est un des credo du nouveau plan Lumière.

Les grands ensembles : une approche urbaine et une vision socio-politique

Concernant les grands ensembles, l'un des principes fondateurs a été celui de l'unité entre centre et banlieue. À l'expérience, ce principe, porté en continu au Grand Lyon quels que soient les bords politiques, n'est pas utopique. Nous l'avons mis en application à partir de thèmes simples : l'appel à la même qualité de concepteurs, l'utilisation du même mobilier urbain spécial au Grand Lyon, le même soin accordé au ravalement des bâtiments de centre-ville ou à la réhabilitation des logements sociaux dans la banlieue...

Ce sont également les mêmes moyens financiers, mais des moyens humains plus importants dans la mesure où les questions à résoudre là sont particulièrement difficiles. À ce sujet, on peut remarquer que la politique menée dans le Grand Lyon, depuis 1981 et les événements des Minguettes, a très fortement nourri la réflexion et les méthodes utilisées dans la politique urbaine plus courante (c'est par exemple le rôle de la concertation, celui de la prise en compte, dans la constitution d'un projet, de la multiplicité des partenaires ou des différentes échelles de temps – le temps court, le moyen et le long terme –, c'est enfin le rôle de l'espace public).

Sur la ville constituée et ses quartiers, une intervention sur tous les thèmes en même temps

Presque tous les grands ensembles de l'agglomération font actuellement l'objet de transformations plus ou moins lourdes. Elles concernent tous les domaines (habitat,

commerces, équipements, espaces publics...), car, et c'est une autre des leçons, intervenir sur l'architecture, le logement ou l'espace urbain ne suffit pas. Il est nécessaire de travailler sur tous les sujets en même temps, et donc aussi sur les transports, la culture, le social, le commerce, l'éducation... Il faut pour cela coordonner les nombreux acteurs, et il s'agit là de l'apprentissage du travail sur la complexité de la ville, de ses quartiers et de ses lieux. Cette méthode est maintenant utilisée partout.

En son temps, dans la Presqu'île, le réaménagement des espaces publics s'est accompagné de la création de parkings enterrés accessibles depuis la périphérie, les équipements comme le musée des Beaux-arts ou l'Opéra ont été rénovés, les transports en commun améliorés avec la réorganisation des lignes de surface.

Dans le centre de Vaulx-en-Velin, vidé à la fin des années 1980 par le départ de deux grandes surfaces, un projet global piloté par le Grand Lyon et la Ville a été conçu puis négocié entre tous les partenaires. Chaque maître d'ouvrage a ensuite mis en œuvre, selon sa propre responsabilité et en coordination avec les autres acteurs, la partie qui lui incombait : un lycée a été construit, un nouvel équipement commercial ouvert, des espaces publics, des logements, des bureaux ont été conçus ainsi qu'une ligne de transport en site protégé. En somme, il s'agit de fédérer les actions dans un temps relativement court en multipliant les angles d'approche et en cherchant à appréhender toutes les échelles, depuis celle du quartier à celle du pied d'immeuble, depuis le détail jusqu'au global. C'est une des leçons tirées du travail réalisé depuis une quinzaine d'années.

Une maîtrise d'ouvrage forte, condition nécessaire de la conduite d'une politique

Tout cela n'est pas tombé du ciel. La nature va dans le sens du cloisonnement, chacun s'enfermant dans sa propre spécialité. Le travail urbain est en cela contre nature, car il oblige à trouver, au service de l'intérêt public, des mises en cohérence, des synthèses, des arbitrages entre les logiques, les intérêts des nombreux acteurs impliqués : maîtres d'œuvre, maîtres d'ouvrage, politiques, associations... Il les amène à tous œuvrer ensemble.

Des méthodes ont donc été mises en place au Grand Lyon, qui reposent sur le renforcement du rôle et de la compétence de la maîtrise d'ouvrage, notamment par Jean-Louis Azéma, ancien directeur du service des espaces publics. Chaque opération est sous la responsabilité d'un chef de projet unique. Il a pour tâche de concevoir les programmes, les commandes, de suivre les budgets, d'organiser les partenariats, le suivi administratif... Il est fait appel, pour concevoir les projets, à des maîtres d'œuvre extérieurs. La légitimité du politique est mise en avant, et chaque projet est, à divers stades, l'objet de débats entre partenaires et d'arbitrages politiques. Une planification rigoureuse des actions est conduite de manière à ne pas disperser moyens humains ou financiers. Un travail continu de concertation entre les partenaires et avec le public est mené pour faire correspondre projets, attentes et contexte.

En cela, une telle politique et l'organisation, les jeux de rôle auxquels elle renvoie, constituent, pour la société urbaine, un instrument qui lui permet d'évoluer dans des conditions plus maîtrisées. Elle peut ainsi participer à l'écriture de son destin au lieu de le subir. C'est donc un levier précieux de la vie démocratique. À présent, les nouveaux élus, et notamment Gilles Bona, peuvent s'appuyer sur ce

savoir-faire pour concrétiser leur politique et, par exemple, mener des projets complexes, comme l'aménagement de la rive gauche du Rhône ou la restructuration du quartier de grands ensembles de la Duchère.

La rénovation du centre-ville de Saint-Denis

Ou la volonté de démocratie

Urbanisme n° 349, juillet-août 2006

Le centre-ville de Saint-Denis était actif, vivant : 30 000 personnes au marché du dimanche matin, 400 commerces sédentaires, 120 000 visiteurs chaque année à la basilique... Pôle d'attraction pour le secteur nord-ouest de l'agglomération, il était en même temps le lieu de résidence de 20 % de la population de la ville.

En 2000, la municipalité de Saint-Denis décida pourtant de le rénover. Ce choix s'expliquait par le constat de ses nombreux dysfonctionnements : des commerces fragiles, des espaces publics de faible qualité, engorgés certains jours, de nombreux immeubles insalubres... Il anticipait aussi des chantiers à venir à la périphérie et qui allaient en rendre difficile l'accès : deux lignes de tram, deux nouveaux quartiers Porte de Paris et à la gare... Le centre devait être rénové d'ici là, accueillant, et l'on devait pouvoir s'y rendre aisément par les transports en commun.

La mission d'élaborer le projet urbain puis d'assister la collectivité dans sa mise en œuvre me fut confiée par la Ville, puis par Plaine Commune devenue entre-temps maître d'ouvrage.

La volonté du maire, Patrick Braouezec, relayé ensuite par Didier Paillard, était que la transformation du centre, le projet urbain, soient supports de la vie démocratique. Cela s'explique par la tradition politique et sociale de Saint-Denis,

du fait aussi que, ville d'accueil, elle doit imaginer tout ce qui peut favoriser la vie ensemble, notamment en impliquant les habitants dans le mouvement de leur cité. Saint-Denis est en cela emblématique du monde et en porte les contradictions : le Grand Stade et les sans-papiers, le secteur de la Plaine et l'habitat indigne, des Dyonisiens anciens attachés à leur cité et de nombreux nouveaux arrivants... La ville doit également affronter des difficultés auxquelles bien des cités doivent faire face.

Nous avons abordé la réflexion par les espaces publics et leurs usages au regard des contraintes d'accès (circulation des transports en commun et des voitures, stationnement, desserte des fonctions urbaines). J'ai alors proposé et étudié, avec les techniciens, deux grandes hypothèses : un grand plateau piéton avec accès contrôlé, ou un secteur donnant plus de place aux piétons mais permettant la traversée en automobile.

Des dispositifs de concertation ont été mis en place ou existaient déjà. Le « groupe de travail habitants », formé de trente personnes rencontrées régulièrement, travaillait les dossiers et donnait son point de vue sur les propositions. Les « démarches quartiers », une par secteur de la ville, et qui ont perduré, suivaient la politique municipale et ses projets, la discutaient et la nourrissaient.

Les hypothèses – traduites, avec le service communication, en documents grand public (dessins, vidéos, plans) – furent expliquées, discutées, affinées. Un sondage révéla que 70 % des Dyonisiens venaient à pied au centre, qu'ils souhaitaient que celui-ci devienne piéton mais que les bus continuent à le traverser. Cette demande, souvent apparue dans les débats, conduisit à ce qu'une troisième solution émerge : l'hypothèse bus-piétons.

Les Assises du centre-ville, organisées chaque année durant le temps du projet, rassemblèrent en 2002 plus de 400 personnes. Y furent montrées les choix possibles. Le contenu des discussions, synthétisé, fut présenté en même

temps que les hypothèses au conseil municipal, lequel décida de l'hypothèse bus-piétons.

Ce choix réalisé, les études pouvaient se poursuivre sur une base comprise par tous et assumée (notamment grâce au fait que j'élaborais le projet urbain pas à pas). Mais cette phase a permis aussi, en informant largement, de mobiliser d'autres acteurs présents sur le site ou impliqués. La RATP, les associations, les commerçants, les responsables d'institutions culturelles, les gestionnaires de parkings : d'un projet urbain, on est passé alors à plus de quarante actions. Elles concernaient tous les secteurs de la vie du centre et furent, durant le temps de leur mise en œuvre, coordonnées au sein d'un comité de pilotage hebdomadaire présidé par un élu, Francis Langlade, et animé par le directeur général de la Ville d'alors, Luc Bouvet. La suppression du stationnement de surface dans le secteur piétonnier conduisit ainsi Plaine Commune à rénover le parking public Basilique, à rendre cohérente son accessibilité avec celle des parcs privés, à restructurer la tarification sur chaussée autour du centre.

La consultation des habitants est favorable à la démocratie, car elle permet la participation à la vie de la cité. Mais elle est également une manière nécessaire, pratique, d'aborder avec succès la complexité de l'urbain et de sa transformation, en multipliant les thèmes abordés et les actions du fait de l'implication des partenaires. La connaissance des usages, des attentes, en sont renforcées, rendant les réponses plus justes, plus crédibles. Ce n'est pas secondaire quand la valeur de la démocratie se juge souvent à la pertinence de l'action publique.

Pour autant, il ne faut pas confondre démocratie et démagogie et laisser croire que chacun est décideur ou « architecte ». Car démocratie signifie aussi règles de fonctionnement. Ce propos est illustré par le choix du projet pour les places du centre (l'un des quarante projets).

Des études de définition furent lancées à partir d'un programme que j'avais élaboré avec les services des collectivités. Parmi les propositions des concepteurs, qui d'ailleurs rencontrèrent et écoutèrent eux aussi les habitants, le jury se prononça à l'unanimité en faveur de celle de l'architecte Franco Zagari. Les mécanismes de concertation continuèrent alors : « Groupe de travail habitants », « Démarches quartier », exposition, publication dans le journal municipal, Assises du centre-ville 2003. Un choix différent semblait se dégager. Là encore, la synthèse des échanges fut présentée, avec les trois propositions, aux conseils municipal et communautaire qui, après des débats assez vifs, décidèrent de confirmer le projet plébiscité par le jury. La démocratie locale suppose un fonctionnement d'une grande rigueur et ne signifie pas gérer le consensus. Il faut assumer les divergences et exercer la capacité de décision.

Mais la démocratie ne fut pas mobilisée seulement à l'occasion des choix. Elle se traduisit aussi dans l'entretien de relations de coopération avec les administrés : savoir expliquer, écouter... et avancer.

Dans le cadre du projet centre-ville, la halle et la place du marché furent rénovées. Les commerçants devaient donc, durant huit mois, libérer les lieux. Après étude de plusieurs sites, la municipalité proposa qu'ils s'installent sous un chapiteau à proximité, place du 8- Mai, libérée pour l'occasion. Le plan du marché, son fonctionnement, son approvisionnement, l'évacuation des déchets, tout fut déterminé avec les commerçants, une campagne d'information commune étant menée à cette occasion.

Démocratie locale signifie donc aussi qualité de la relation avec les acteurs de la cité. Ainsi, à l'occasion de la fermeture du plateau piéton, la Ville et la Communauté mirent en place un dispositif d'information et d'accueil des riverains du secteur devant disposer d'un badge pour accéder à leur habitation.

Environ 800 personnes furent ainsi rencontrées et eurent un entretien personnalisé. Cela permit d'avoir une connaissance plus complète des problèmes pouvant se poser et donc de les anticiper. Derrière cette demande des élus, précieuse pour mener à bien un projet d'une telle ampleur, s'élaborait aussi une des responsabilités de toute collectivité : l'attention au service rendu à la population.

Le directeur général de la Ville profita de l'occasion donnée par le projet centre-ville pour mobiliser et organiser l'administration en ce sens, créant moyens humains et compétences au service du développement de la démocratie locale. Cela se traduisit par un plan de gestion de l'espace public ou, dans le domaine culturel, par une série d'actions visant à familiariser le public avec le centre et son évolution. Le sens passé fut évoqué par le travail du service de l'archéologie, le présent fut raconté par des enfants des écoles à la médiathèque et le futur fut anticipé à l'occasion de fêtes ou d'interventions artistiques organisées sur le site piétonnier en anticipation de la rénovation.

Une des clés de la concertation est en effet la maîtrise du temps. Afin qu'elle devienne vraiment un outil du projet, elle doit comme lui être inscrite dans des temporalités précises par ceux-là même qui ont la responsabilité de la conduite de la transformation, au même titre que la prise en compte de la décision ou des obligations administratives par exemple.

Arts de la rue et urbanisme*Stradda, 2008*

Il est significatif que soit utilisé le même terme, « arts de la rue », dans l'urbanisme ou dans le domaine de la création théâtrale dans l'espace public, mais que le sens qu'il prend en revanche soit différent. Dans un cas, il désigne la manière de dessiner une rue, un espace public ou les éléments qui le composent. Dans l'autre cas, il nomme l'activité artistique en extérieur, notamment celle des comédiens de théâtre.

Un même mot, mais deux sens distincts pour deux milieux professionnels différents : les arts de la rue et l'urbanisme seraient-ils des disciplines si éloignées qu'aucune passerelle entre elles ne pourrait être lancée ? L'une possède un caractère temporaire, elle parle de création, de fêtes, d'événements s'adressant à un large public. L'autre, au contraire, vise le long terme de la construction de la ville, elle paraît austère, obscure, affaire de spécialiste. Mais cette apparente étrangeté entre deux temporalités, deux sensibilités, deux mondes différents, cache en réalité de nombreux points communs, paradoxe qui mérite bien sûr quelques explications.

Si l'urbanisme traite de la construction de nouveaux territoires, il s'attache également, pour l'essentiel, à la transformation de la ville existante. Car au-delà des spéculations sur ce que serait la ville à venir, on ne se trompe guère en disant qu'elle est déjà là, avec ses bâtiments, ses rues, ses espaces publics, son histoire, ses habitants, ses réseaux, ses modes de vie, sa culture, ses tensions aussi.

Alors qu'est-ce qui a changé pour qu'arts de la rue et urbanisme possèdent des points communs, et quels sont-ils ?

C'est justement que la vie en ville est à présent pour une grande part assumée. L'on n'est plus en deuil de la ruralité et l'on veut vivre bien, pleinement, notre existence de citoyens, ici et maintenant. L'urbanisme n'a plus pour seul rôle de développer les cités, de construire du logement, de favoriser les activités ou de créer des infrastructures. On demande à la responsabilité publique de l'aménagement d'apporter des réponses pour aujourd'hui, en matière de qualité de vie, de dynamisme, de culture, de loisir, d'expérience de la vie collective, d'expression de l'appartenance à une société locale. L'urbanisme doit s'attacher au sensible, au vécu, au ressenti, et ne peut en rester à cette idéologie prétentieuse qu'il planifierait le futur. Il doit traiter des ambiances, accompagner la vie urbaine et ses évolutions plus qu'il ne doit s'obstiner à en être le grand ordonnateur, signe d'une pertinence gagnée plus que d'une perte de pouvoir pour une discipline qui continue à découvrir chaque jour son rôle auprès de la société urbaine.

Or l'un des territoires où se joue la dimension sensible de la vie citadine est l'espace public, par ailleurs théâtre d'exercice des arts de la rue. Aspirant à des réponses plus justes, plus fines, plus complexes aussi, l'on a dès lors tout intérêt à créer de fructueuses connivences entre cette discipline et la transformation urbaine. Quelques exemples tirés de politiques menées dans des villes différentes vont illustrer cette recherche.

Les arts de la rue permettent d'expérimenter, de tester, de mettre en mouvement des sites avant qu'on ne les aménage définitivement. Ainsi, le Festival des jardins de rue à Lyon (2004, 2007) a consisté à coloniser l'espace trop large de grandes voiries au profit de carrés de jardins, tous de même dimension (5 mètres x 5 mètres) et alignés le long des

trottoirs. Ils ont permis de créer rapidement et pour un coût modéré de larges promenades confortables, un paysage gai et chaleureux, chaque jardin étant conçu par un créateur différent (designer, artiste, architecte, graphiste).

Les aménagements conventionnels sont souvent des actes lourds, complexes, longs, du fait que les réalisations doivent être pérennes face à la dureté de l'espace urbain et de ses usages. Au contraire, de telles pratiques provisoires, qui n'engagent pas le long terme, sont source d'une légèreté qui manque dans l'aménagement où tout se discute (même si cela est légitime), où tout est contrôlé, calculé pour durer (même si c'est peut-être bien ainsi). Et de cette façon, des propositions nouvelles (de matériaux, de modes de gestion, d'écriture de l'espace...) peuvent émerger qui n'ont pas encore été utilisées, des pratiques autres peuvent apparaître, qui ne seraient pas seulement la reconduction de ce qui est connu, expérimenté depuis toujours.

Le propos des acteurs de la rue est bien sûr artistique. Il vise à apporter de la poésie, une approche singulière, une expression décalée. Il entend aussi confronter la création avec le public, dans sa diversité et ses contradictions, ses tensions parfois, la confronter avec l'espace public, sa complexité et sa richesse aussi. En ce sens, au-delà du message artistique, de la volonté d'échange entre public et artistes, du caractère pédagogique escompté aussi parfois, ces manifestations participent à donner du sens aux lieux, les faisant vivre autrement, construisant chez les citadins une histoire commune, interrogeant les usages habituels. « Est-il normal que cette rue continue à être traversée de voitures quand la compagnie de théâtre a montré comment elle pouvait être un merveilleux endroit de rencontre dans notre ville ? » « Avez-vous vu comment tout à coup l'on perçoit notre quartier autrement, comment on peut y vivre différemment ? »

La vie en ville est assumée, et la fête, les créations dans l'espace urbain, font partie des usages qu'une cité doit permettre.

L'acte d'aménagement doit donc les rendre possibles (certaines rues très libres pour accueillir les manifestations, l'évacuation de la foule facilitée en direction du métro...). L'exemple du centre-ville de Saint-Denis est à ce titre intéressant.

À l'occasion du Mondial 98, un défilé mémorable avait été organisé, la « Carnavalcade », qui traversait du nord au sud la ville rendue piétonne et rassemblait plusieurs milliers de personnes. Lorsqu'il s'est agi de rénover le centre et notamment ses espaces publics, le souvenir de cet événement a conduit à choisir comme un des objectifs de faire de ce territoire une grande scène urbaine, permettant à l'avenir que tout événement de ce type puisse trouver sa place. D'ailleurs, depuis que les travaux sont terminés, une véritable programmation a été mise en place qui donne leur cohérence aux actions culturelles ou sportives, ou autres, programmées et fait des espaces du centre un véritable équipement de la ville.

La plupart des édiles en ont conscience, qui ont fait des fêtes, des événements culturels dans la rue, des moments de la vie de leur cité, les incluant même dans leur stratégie, dans leur projet politique.

Le Défilé de la Biennale de la danse de Lyon est significatif de cette adhésion, puisqu'il rassemble au cœur même de la ville, tous les deux ans, en septembre, des écoles de danse formées par des professionnels et venues des différents quartiers sensibles de Rhône-Alpes. Il est, en cela, en parfaite cohérence avec la politique d'urbanisme poursuivie depuis des années dans le Grand Lyon et qui vise à redonner à ces quartiers périphériques les qualités, les services, la dignité, auxquels tout quartier de l'agglomération a droit.

Alors, une relation pacifiée, domestiquée entre créateurs et aménageurs, créateurs et politiques ?

Il ne s'agit pas de cela, mais de la possibilité, de la nécessité, en démocratie, que la rue soit le théâtre de l'expression publique, revendicative, festive ou créative. L'on doit d'ailleurs

en ce sens accepter la transgression, le détournement, qui eux aussi sont facteurs de dynamisme et de vivacité. N'y aurait-il pas grand danger à ne montrer de la société urbaine qu'une vision éthérée, à gommer les oppositions ? Alors que les laisser s'exprimer, permettre que soient mises à jour les tensions, les contradictions, peut être tout à fait fécond, salubre, peut être aussi le signe d'une réelle inventivité. À la société locale ensuite de réguler les conflits, de se protéger parfois, selon les règles de la démocratie, contre les excès éventuels de cet usage légitime qu'est l'expression dans l'espace urbain. Dans ce cadre, on peut définir les acteurs des arts de la rue plus comme des partenaires légitimes des autorités plutôt que comme des instruments utilisés par les politiques dans leur projet. Même s'il peut tout à fait y avoir concordance d'intérêt, ce qui n'est pas en soi un problème.

À Lyon également, une recherche est engagée à l'échelle de l'agglomération pour que l'objectif des aménagements à venir soit d'abord la création d'un territoire confortable et accueillant pour tous, dans des temporalités pas trop lointaines. Il est envisagé pour cela à la fois de la rénovation lourde et des changements d'usages des espaces, rapidement et à peu de frais. Dans ce cadre, les arts de la rue pourraient être sollicités (le projet est en cours d'étude) comme outils d'expérimentation de la manière dont pourrait vivre dans la ville et ses quartiers, une ville d'aujourd'hui et non une cité-musée ou une copie de la vie urbaine au XIX^e siècle. Instrumentalisation ou recherche commune ?

Il existe un certain nombre de similitudes entre les compétences des professionnels de l'urbain et celles des professionnels des arts de la rue. Ainsi, les lieux de la fête dessinent une géographie des usages d'une cité et de ses pratiques qui recoupe bien souvent les analyses des urbanistes. On y retrouve la rue centrale mais aussi les cœurs de quartier, les berges de fleuve, les sites d'exception, les parcours entre

les quartiers, entre les lieux principaux... Se construit ainsi une meilleure compréhension des lieux, des tensions ou des ruptures. De même, l'aménagement urbain ou l'organisation d'événements dans la rue mobilisent des approches, des savoirs, qui touchent à la complexité même des usages de l'espace public. Il faut que les pompiers puissent passer, assurer la livraison des commerces, obtenir des autorisations de tous ceux qui ont leur mot à dire sur l'utilisation de l'espace. Il faut assurer la sécurité des personnes, utiliser du matériel capable d'assumer les multiples sollicitations dans l'espace public. Il faut vérifier que les déplacements à pied se feront dans de bonnes conditions, organiser l'accès en voiture ou en transports en commun à une échelle bien plus large qui sollicite le fonctionnement de la ville tout entière... L'on touche à la complexité même de l'urbain, et il n'est que de voir pour s'en convaincre le nombre de démarches à faire, la multiplicité des obstacles qu'il faut surmonter, pour rendre possible tout changement provisoire ou définitif.

Les arts de la rue peuvent être un des outils de l'urbaniste concernant les pratiques de l'espace public. Nous avons commencé à développer cette approche de manière plus systématique au travers des aménagements d'anticipation qui consistent à commencer à faire vivre de manière provisoire des lieux en mouvement (après que des bâtiments ont été démolis, en attente de nouveaux équipements, de nouvelles constructions...). Il s'agit de construire des propositions à la fois d'usages urbains et d'animation en s'appuyant sur les acteurs locaux (éducatifs, culturels, sociaux...), manière de les mobiliser pour qu'ils participent à la gestion du présent de leur territoire et anticipent son futur. On ne fige pas tout de suite, mais on expérimente, et l'on attend de voir. Mais on mobilise aussi, et l'on met ainsi l'accent sur l'importance du provisoire et sur les choix qui devront de toute façon être faits.

Il ne s'agit pas d'une méthode intangible mais juste d'une pratique à un moment, dans un territoire et des circonstances. Car les passerelles à construire sont moins déjà là qu'elles n'ont à être imaginées avec les acteurs pour chaque lieu. Mais se crée ainsi une belle offre de sens pour des projets à venir et des possibilités enthousiasmantes pour la vitalité de la société urbaine.

Saint-Étienne, la singularité d'une politique
Bruxelles, 2005

Saint-Étienne est une ville populaire, vivante, forte, qui a consacré depuis vingt-cinq ans beaucoup d'argent à une transformation économique aujourd'hui réussie mais, de ce fait, peu d'attention à sa qualité urbaine et notamment à ses espaces publics. En dix ans, elle a perdu 10 % de sa population et le maire, Michel Thiollière, a donc souhaité que l'on agisse rapidement pour arrêter ce phénomène, et à grande échelle, afin que soit reconstruite dans tous les quartiers la qualité de vie à laquelle chaque citoyen aspire.

Mais la difficulté est dans le passage de principes généraux à leur application dans les actes. L'enjeu est de taille puisque l'action urbaine est devenue centrale dans les politiques publiques.

Nous avons choisi d'intervenir sur de grands espaces tels que les abords du stade Geoffroy-Guichard, sur la restructuration du centre avec une diminution forte de la voiture au profit des piétons et des transports en commun (la place Jean-Jaurès, la mise en site propre du tram...), sur la création aujourd'hui de grands équipements d'agglomération tels que la Cité du design, le Zénith...

Dans le même temps, j'ai proposé et organisé une politique d'« actions de proximité » et environ cent cinquante petits lieux, de dimension modeste mais d'une grande importance pour la vie des quartiers, ont ainsi été réaménagés depuis

1998. Pour ce faire, ont été mobilisés les services de la Ville mais aussi l'école d'architecture et l'école des beaux-arts, très impliquées dans la vie publique. Comment tout cela a-t-il fonctionné ?

Un projet politique, des lieux de projet

Nous avons cherché d'abord la plus grande cohérence entre les objectifs et les principes de la politique urbaine et le choix des projets chargés de lui donner corps.

L'équipe municipale a souhaité en effet que lui soient proposés plusieurs scénarios comportant un nombre déterminé d'actions, et, surtout, une analyse de leur impact escompté par rapport au projet politique. Bien sûr, le niveau d'investissement induit devait être acceptable pour la Ville et le planning de réalisation des opérations devait correspondre à la durée du mandat électoral.

Ce travail d'explicitation a été conduit par le service urbanisme, et une grande attention a été portée à la justesse des informations, à la lisibilité des enjeux, de manière à ce que les choix s'opèrent dans des conditions éclairées.

Après un débat politique, le scénario décrit plus haut, qui assure un équilibre entre rénovation du centre et action dans les quartiers, a été choisi, fixant pour quatre ans la liste presque définitive des opérations prioritaires. Les moyens financiers et humains pouvaient alors être concentrés sur leur mise en œuvre, évitant ainsi toute dispersion sur des thèmes ou des lieux jugés secondaires.

Des moyens humains au service des priorités

Le service urbanisme a alors orienté son travail vers la conduite de projet pour réaliser les opérations, chacune étant confiée à un chef de projet unique.

Ce rôle est essentiel et demande à la fois énergie et compétence. Énergie quand il faut gérer les conflits, animer des débats. Compétence, car il oblige à trouver à chaque problème des solutions astucieuses et prenant en compte les possibilités locales.

Ainsi, la rénovation du stade Geoffroy-Guichard impliquait le réaménagement de ses abords (12,5 hectares), mais la capacité financière disponible était bien loin des budgets disponibles ailleurs, par exemple autour du Stade de France à Saint-Denis. Pour autant, un grand soin a été accordé à la qualité du projet, mettant l'argent sur l'essentiel (la structure, les usages, les arbres) et substituant à l'emploi de matériaux riches celui du sable stabilisé. On a pu ainsi ouvrir un vaste espace public, nouvel équipement destiné aux Stéphanois pour un coût de seulement 20 €/m².

Une organisation, un mode de décision adaptés

Aménager l'espace urbain nécessite de résoudre les contradictions qui lui sont propres, d'arbitrer entre les diverses logiques qui s'y affrontent. Il fallait d'autre part agir vite et avec un souci de cohérence. Nous avons donc mis en place des processus décisionnels et de suivi efficaces tant au niveau politique que technique : le comité de pilotage politique et le groupe de travail technique. Ce dernier est constitué des directeurs des services concernés et des techniciens responsables. Il examine les opérations présentées par les chefs de projet et les maîtres d'œuvre à chaque étape majeure du processus d'étude tant sur le plan technique qu'esthétique, stratégique ou de la qualité des usages. C'est le lieu de préparation du travail du groupe de pilotage politique, qui est, lui, le lieu de décision. Présidé par Claude Marder, adjoint à l'urbanisme, il est formé des responsables techniques et des élus dont la délégation a à voir avec l'espace urbain (stationnement, circulation, commerce, patrimoine...). Les questions en suspens font

l'objet d'un débat puis sont tranchées. Chaque projet, quelle que soit sa dimension ou sa localisation, est soumis au groupe de pilotage, favorisant ainsi efficacité et cohérence.

Des compétences opportunément placées

Conduire un grand nombre d'opérations en un temps court nécessite des moyens humains coordonnés, en nombre suffisant et avec des missions claires correspondant à la fois aux compétences des personnes et aux tâches à assumer.

Le service urbanisme, maître d'ouvrage, a donc travaillé en coordination et en complémentarité avec le service espaces publics, lequel regroupe les compétences en matière de voirie, circulation, éclairage public et espaces verts, et assure les rôles de gestionnaire du domaine public et de bureau d'étude technique pour les opérations courantes. Ces deux services forment la base des moyens humains disponibles pour l'aménagement ou la gestion des espaces de la ville.

Pour renforcer ces capacités des services tant en volume de travail qu'en matière de compétences spécifiques, il a été fait appel à des compétences extérieures, les chefs de projet se faisant assister de prestataires privés.

En ce qui concerne la maîtrise d'œuvre, elle est constituée de deux manières. On a recours à des concepteurs privés (architectes, paysagistes, urbanistes) pour des missions de conception complètes. Pour les actions de proximité, on a construit une force de production de projets originale : l'Atelier.

Une originalité d'intervention : l'Atelier

Il fallait agir vite sur la qualité de vie au quotidien pour participer à enrayer le départ des habitants, à grande échelle pour toucher tous les quartiers et, enfin, avec des coûts d'intervention modérés eu égard à la capacité financière de la ville.

Certains constats ont orienté le choix du concept et sa mise en œuvre : l'attachement des habitants ou des techniciens à leur ville, ville populaire où se professe une certaine discrétion, un refus de l'ostentation ; a présence de deux excellentes écoles (l'école d'architecture et l'école des beaux-arts) ; la compétence même des techniciens en leur domaine ; et, enfin, la nécessité d'imaginer un système de production et de suivi de projets efficace.

Le principe a consisté à rassembler les moyens humains existants et des compétences en devenir. Elles sont formées de jeunes professionnels, architectes, designers et artistes issus des écoles stéphanoises et réunis au sein de l'Atelier. Ils ont pour tâche de concevoir les projets pour chaque lieu. Ces compétences très diverses et complémentaires sont organisées au sein d'un processus rigoureux où les tâches de chacun, très clairement définies, sont coordonnées attentivement.

Le travail consiste d'abord à faire choisir annuellement par les élus, à partir de leur propre connaissance des quartiers et des demandes qui remontent de la population, entre vingt et trente lieux relativement petits par leur dimension physique mais d'une importance grande dans la vie des gens. Ces lieux sont ensuite analysés dans leur fonctionnement et leurs enjeux par le service urbanisme, et le programme ainsi constitué est discuté puis confié à un jeune créateur, architecte, designer ou artiste, ou à une équipe selon les cas.

Le projet est ensuite discuté par la maîtrise d'ouvrage, les services gestionnaires, les élus et les habitants. Il évolue donc, est amendé, se précise, jusqu'à ce qu'il y ait accord. Les données techniques et financières sont alors, avec le jeune créateur, analysées par le bureau d'études de la Ville qui constitue les dossiers de consultation. Le suivi de la réalisation est assuré par les mêmes, assistés du concepteur. Ce dernier, de statut privé, est intégré à l'Atelier que j'anime et qui comprend quinze jeunes créateurs de profil différent (cinq artistes,

cing architectes, quatre designers et un paysagiste) rassemblés périodiquement en un même lieu pour discuter de façon commune les propositions de chacun. C'est à la fois un lieu de production de projet et d'apprentissage des mécanismes et des acteurs de la fabrication de l'espace urbain.

La vigueur de l'organisation, la qualité du travail de chaque acteur dans la responsabilité partielle qu'il possède, font qu'un temps très court est nécessaire entre la décision de faire et la fin des travaux. Nous aménageons ainsi entre quinze et trente sites par an et, malgré des budgets faibles, produisons des projets de qualité tant dans leur forme que dans les usages qu'ils permettent. Cela traduit dans les faits la volonté de transformer la ville à grande échelle en s'appuyant sur ses valeurs propres. La politique publique s'attache en cela à former un vivier local de professionnels capables de participer à l'évolution de leur ville.

**L'espace public, moteur de l'identité métropolitaine ?
Regards croisés Paris-Lyon.**

Intervention Cité de l'Architecture Paris, mars 2017

Le Grand Lyon

Henry Chabert, récemment décédé et auquel je souhaite rendre un hommage tout particulier, aurait dû être ici, à ma place, pour parler de la politique d'espaces publics de Lyon. En 1989, en effet, récemment élu vice-président du Grand Lyon et adjoint à l'urbanisme de la Ville, il avait voulu, suite à un voyage que nous avons fait à Barcelone, qu'une telle politique soit engagée et m'en avait confié l'organisation en tant que conseiller technique pour les deux collectivités.

Les enjeux à cette époque n'étaient pas minces, alors que depuis trente ans la plupart des projets publics concernaient les infrastructures ou des approches fonctionnelles de l'espace urbain : comment se garer, circuler... Quant aux bâtiments des grands ensembles, ils étaient posés sur les espaces extérieurs vides, comme des sucres sur une table. La place des gens dans l'espace public était absente et les administrations elles-mêmes étaient organisées pour développer des approches fonctionnelles, en aucune manière pour intégrer les usages et les usagers.

Ce fut en effet une révolution dont le résultat a conduit à aménager plus de trois cents espaces publics en dix ans, changeant le rapport des Grands Lyonnais avec leurs villes

et faisant de Lyon, pour un temps, un des sites européens à visiter quand on voulait engager une démarche sur l'espace public.

Un tel résultat n'est pas tombé du ciel et la seule volonté n'était naturellement pas suffisante. Certaines des conditions pour une réussite de cette politique à la bonne échelle étaient de toucher à tous les territoires et à tous les sujets de l'urbain, y compris les transports, de bousculer des pratiques bien ancrées, de dépasser les chapelles... À ce stade, je voudrais évoquer deux parmi les instruments que nous avons du mettre en place : une gouvernance spécifique d'une part, et des compétences adaptées d'autre part.

La gouvernance ?

Il a fallu l'adapter aux enjeux et aux objectifs d'apporter de la qualité urbaine partout, dans la ville centre comme dans les communes ou les grands ensembles, de faire que chaque projet conduit par les collectivités ou ses satellites soit porteur d'urbanité et non pensé dans sa seule logique fonctionnelle.

Pour ce faire, nous avons créé un comité de pilotage espaces publics, présidé par Henry Chabert, qui se réunissait tous les quinze jours en présence des principaux élus thématiques (voirie, espaces verts...) et des maires des communes concernés. Ce comité prenait connaissance des programmes et des projets, il arbitrait, décidait. Compte tenu du temps court dont il disposait pour chaque projet, il fallait en préparer finement le déroulement (les illustrations, les problématiques, les arbitrages à effectuer...), tâche qui m'incombait. Je m'appuyais pour cela sur le groupe ressource espaces publics, lieu technique devant lequel chaque porteur de projet avec son maître d'œuvre devait passer et que j'animais avec Jean-Louis Azéma, alors directeur du service espaces publics du Grand Lyon. La rigueur de cette organisation a été essentielle pour

qu'un grand nombre d'opérations soient traitées avec soin, à l'échelle réellement du Grand Lyon, tout en portant attention aux usages locaux dans leur diversité et leurs contradictions aussi. L'exercice politique et technique auquel Henry Chabert et moi-même dûmes nous prêter était de vérifier que le moins possible de projets passent entre les mails du filet de ces comités. Il ne s'agissait pas là d'affirmer un pouvoir, mais de rendre possible que tout ce qui transformait chaque jour la ville (lignes de transports, gestion des espaces verts, de la voirie...) soit l'occasion de créer de l'urbanité, de la valeur en quelque sorte, au-delà de sa seule fonctionnalité.

Une gouvernance adaptée est nécessaire, mais elle n'est en rien suffisante. Il faut parler du mode de production des projets eux-mêmes et donc de la compétence.

La compétence

La pratique de la maîtrise d'ouvrage d'espaces publics n'existait pas à l'époque : il a fallu la construire. Comment aller à la recherche des usages, réaliser des programmes, faire prendre des décisions, organiser la concertation, passer des commandes à des bureaux d'études, à des concepteurs... Il fut très vite décidé et appliqué que chaque site aurait une maîtrise d'ouvrage unique, avec un chef de projet unique, ce qui était nouveau, et une maîtrise d'œuvre unique.

Et c'est à partir de la conduite elle-même de projets concrets que nous avons construit ces compétences. Henry Chabert avait en effet demandé que dès la première année dix espaces soient terminés. Ce ne fut pas possible, mais 24 étaient en cours et 150 seront réalisés en cinq ans.

Il a fallu pour cela transformer le rôle de l'administration des collectivités, qu'il s'adapte pour être en mesure de répondre à la nouvelle demande politique. Un service espaces publics fut mis en place, chargé de la conduite des principaux projets,

du secrétariat des comités technique et politique, et d'une diffusion de la culture commune dans les services et au-dehors. Il avait aussi pour tâche d'élaborer les principes généraux et les éléments d'unité comme les matériaux ou le mobilier urbain, de consolider les techniques de mise en œuvre ou de concertation, de formaliser les méthodes. À noter que nous sommes partis des projets pour élaborer le vocabulaire des espaces du Grand Lyon, et non le contraire, qui aurait consisté à attendre de l'avoir conçu pour lancer des projets.

Concernant la maîtrise d'œuvre, il a fallu, là encore, construire des moyens de conception. Compte tenu du peu de compétences publiques existant à cette époque sur le sujet, nous avons choisi de faire appel à des paysagistes privés, les seuls intéressés à cette époque par l'espace public. Puis, peu à peu, nous avons renforcé et diversifié ces compétences, construisant une vraie capacité locale et régionale qui continue à accompagner l'évolution du Grand Lyon. Au bout de quelques années, en effet, une quarantaine de maîtres d'œuvre intervenaient sur le territoire, appuyés sur une véritable démarche de connaissance du milieu professionnel.

Alors, identité métropolitaine ?

Bien sûr, nous avons utilisé le même vocabulaire dans le centre et dans les grands ensembles, apporté le même soin, la même qualité, partout dans l'agglomération. En parallèle, lors du Défilé de la Biennale de la danse, les écoles de danse mises en place dans les banlieues viennent donner le spectacle sur le lieu central de la métropole, la rue de la République. Est-ce à dire que cela constitue une unité ? Certainement pas, et ce ne serait pas souhaitable, l'histoire sociale, politique, urbaine, de chaque commune étant singulière et leurs habitants respectifs y étant la plupart du temps attachés. Une identité ? Peut-être dans le champ formel, car on retrouve une certaine écriture

commune. Peut-être aussi parce que l'approche soignée de l'espace et de ses usages a été plutôt générale. Mais convenons que l'identité du Grand Lyon n'a pas attendu 1989 pour exister, et qu'elle évolue en continu depuis. Est-il si important que cela qu'une identité métropolitaine soit affichée, et sur quels domaines ?

Alors, l'espace public comme levier de développement urbain ?

Assurément, parce que autant les centres que les quartiers ou les grands ensembles ont ainsi été améliorés, parce que les transports ont été un levier de qualification des espaces, parce que la vie urbaine s'en est trouvée plus agréable, plus vive, le territoire plus attractif et fonctionnant mieux à bien des égards, parce que le paysage, le patrimoine, ont été mis en valeur, parce qu'une attention plus forte aux modes de vie a été apportée dans les nouveaux territoires comme à la Cité internationale... Mais ce développement a aussi concerné les rapports entretenus entre les collectivités et leurs administrés.

Alors, plus que la recherche d'une identité introuvable ou la création d'une identité *ex nihilo*, quand le Grand Lyon s'est attaché à qualifier ses espaces, il s'est agi d'une politique délibérée, à ce moment-là et donc datée, dans ce territoire-là et donc située, dans un certain contexte politique, urbain et institutionnel.

Tour d'Europe 2015

Travailler dans plusieurs villes européennes est passionnant à plus d'un titre, conduisant à aborder des contextes urbains plus ou moins complexes, des pratiques sociales différentes, des modes d'action publique singuliers... L'on en tire des impressions riches mais contradictoires : ce qui est vif et attachant peut n'être pas doux, et même ce qui est dur n'est pas sans attrait. Il faut du coup relativiser ses propres certitudes et l'on ne peut s'engager que dans une approche ouverte, attentive, curieuse des lieux. Divers rôles de consultant en urbanisme notamment à Lyon, Naples, Copenhague ou Saint-Denis, illustrent ce propos.

À Lyon, le modèle barcelonais a été source d'inspiration : l'appel à des créateurs, la recherche de créer des lieux contemporains répondant à la modernité de la vie urbaine. Mais la référence catalane a été adaptée à la capitale des Gaules, par exemple une même attention apportée aux grands ensembles et aux quartiers centraux. Convaincus par Barcelone, les politiques souhaitaient « faire une ville pour l'homme » dans une ville plutôt « pour la voiture ». On a donc aménagé des places, élargi des trottoirs, créé des parcs, retrouvé les berges du fleuve et des rivières, portant un regard positif, bienveillant, sur les usages et la vie dans l'espace urbain, sans dramatisation. Des méthodes ont été élaborées, des organisations mises en place...

Un passage à la mairie de Naples pour accompagner une politique d'espaces publics a constitué une immersion dans une tout autre cité. Ici, l'histoire est très présente, des siècles de pratiques des espaces affleurent dans les rues, derrière une porte, une façade. Une véritable culture locale existe, faite d'usages qui sont l'expression d'une « vie citadine normale » coexistant avec d'autres parfois peu recommandables. Ainsi, dans les Quartieri Spagnoli, là où espace public et espace privé interfèrent en continu, s'est créée une vie urbaine intense, vive, parfois même violente. Elle témoigne du fait que la vie urbaine n'est pas toujours éthérée mais que, malgré les difficultés et les tensions, il est vital de donner de la qualité, du confort, à une place, à un boulevard, d'améliorer la vie pour tout le monde, sans cette ambition illusoire de résoudre tous les problèmes.

Copenhague est moins vive que Naples, moins chaleureuse peut-être, plus calme aussi. Dès que les jours rallongent, il existe un véritable engouement pour la vie au-dehors, les habitants « profitent ». Étranger, on est frappé par le fait que tous les lieux sont accessibles : espaces publics, semi-publics et privés sont, dans les cœurs d'îlots, mêlés sans clôtures, créant une grande richesse d'usages. Or personne, en France, n'oserait une telle proposition dans une grande ville, de crainte des conflits. Cette situation ne vaut-elle que dans une société pacifique, sans violence affichée, qui prend soin de chacun et où tous cohabitent sans heurts ? Suite aux caricatures de Mahomet, des voitures avaient bien brûlé, mais l'on pensait cet événement sporadique. Or les faits récents ont montré que Copenhague était à présent dans le monde, sujette aux soubresauts du monde. L'enjeu pour la démocratie danoise n'est-il pas alors de conserver cette vision confiante de la société urbaine, de confirmer ses valeurs de tolérance tout en créant les conditions pour qu'elles perdurent ?

La rénovation du centre-ville de Saint-Denis, ville populaire, chaleureuse et parfois dure, a profité des leçons de ces autres cités européennes. Il fallut du professionnalisme pour conduire et coordonner une quarantaine d'opérations touchant au commerce, aux espaces, à la culture... L'épaisseur historique de la cité des rois de France, la complexité sociale d'une terre d'accueil de l'immigration, ont du être appréhendées. Une implication politique forte a été nécessaire, défendant le projet d'une société tolérante, accueillante et vivante, et cherchant à apporter les conditions pour qu'elle adviene. Il a fallu une vision réaliste de l'espace public, intégrant le dynamisme mais aussi le conflit et la contradiction, et concevant des lieux visant à apaiser, à cohabiter sans difficultés majeures.

Le voyage instruit. Il montre que les projets doivent s'adapter à la ville, que la transformation peut être un ferment du dynamisme local. Il confirme aussi l'espace public comme un espace social, politique et culturel, qu'une vie meilleure est un droit quels que soient la pratique de chacun, son lieu de vie et son rapport à la société.

Les aménagements d'anticipation

Juin 2007

Les villes européennes se sont de plus en plus professionnalisées sur le sujet de l'urbain. Elles parviennent mieux à régler leurs problèmes tout en mobilisant leurs atouts. Elles assurent depuis de longues années la transformation de leur territoire et en abordent donc mieux la complexité, la diversité des échelles. Elles appréhendent mieux les partenariats, la diversité des rôles, elles maîtrisent les méthodes, les processus et développent souvent avec succès la démocratie locale. En conséquence, les projets sont à présent souvent remarquables.

Des villes pilotes telles que Barcelone ont joué un grand rôle. Il y a vingt ans, les projets urbains se résumaient souvent à la construction d'habitats, d'infrastructures ou d'activités économiques. À présent, ce sont de vrais projets politiques. Matures, ils ont l'ambition que l'on vive bien dans des villes devenues territoires assumés de la vie individuelle et collective. En même temps, ils visent à ce que les cités fonctionnent bien et enrichissent leurs habitants dans tous les sens du terme. L'on revendique des espaces urbains de qualité, des transports efficaces, des services adaptés, une citoyenneté respectée, une éducation, une culture, riches et vivantes...

La transformation urbaine a pris une place considérable qui se traduit par des actions tous azimuts. De nouvelles lignes de tram ou de bus sont créées ; les espaces publics, l'habitat, sont rénovés ; de nouveaux quartiers, des équipements de

proximité ou de prestige sont construits ; les quartiers en difficulté font l'objet d'une attention forte, même si les résultats ne sont pas toujours à la hauteur. La demande est vaste et ne cesse d'augmenter.

Or la capacité d'action et les financements sont limités, et même diminuent. Comment faire, alors ? Comment s'assurer que les effets induits par nos actes urbains soient à la hauteur des difficultés que nous combattons ? Et l'urbain n'est pas statique : tel problème d'aujourd'hui s'aggraverait demain si l'on n'agit sur lui (l'augmentation du trafic automobile est à ce titre édifiante).

Nous savons faire des projets efficaces, définitifs. Mais ils sont lourds et longs à monter, coûteux. Leur impact, réel sur un lieu, n'est souvent pas à l'échelle des difficultés qu'a à assumer une ville dans son ensemble. Doit-on alors laisser à l'abandon des sites, des quartiers pendant plusieurs années au prétexte qu'ils ne sont pas prioritaires ? Les stratégies, les choix politiques, sont absolument nécessaires. Mais les arbitrages budgétaires faits en début de mandat municipal ne laissent par la suite que peu de marge de manœuvre. Que faire alors face à des problèmes non anticipés ? Comment répondre, même de manière simple, à de nouvelles attentes souvent légitimes ? Comment faire que la concentration des actions ici ne génère pas une dégradation là par manque d'attention publique ?

L'on ne conçoit de projet que pérenne, et l'on ne pense la transformation que totale, « parfaite ». L'on n'admet guère le provisoire, le temporaire, qui sont hors de nos cultures professionnelles. Ils sont pourtant un des traits de l'activité humaine (les fêtes, par exemple) et dans bien des cas pourraient parfaitement répondre aux usages attendus, à la réalité de la demande sociale. C'est comme si notre savoir-faire et nos logiques professionnelles ou d'organisation avaient créé un réflexe qui apportait la réponse – la transformation

– avant d'analyser la question. Or il est bien souvent suffisant de réparer, de nettoyer, de mieux gérer ou d'ajouter juste le nécessaire.

C'est le sens du travail que nous menons dans plusieurs villes depuis quelques années. Il s'agit à l'origine d'ajuster l'action publique à la nature et à la dimension des problèmes posés, de viser un impact à l'échelle même d'une cité dans son ensemble, d'apporter enfin des solutions innovantes et non « toutes faites ». Un nombre important de réalisations a ainsi vu le jour, complémentaires des solutions lourdes qu'il faut bien sûr continuer à conduire et qui en ont renforcé les effets.

Nous les avons appelées « les aménagements d'anticipation ». Ils prennent le confort, l'humanité des lieux, comme objectif, et apportent pour cela une solution simple, rapide et la plus juste possible. Transformation complète, maintenance renforcée, évolutions temporaires, le champ de l'action urbaine s'en trouve ainsi élargi. Quelques exemples vont illustrer ce propos.

À Saint-Etienne et depuis bientôt dix ans, la politique urbaine menée par le maire, Michel Thiollière, à la Ville comme à la Métropole, mêle les grands projets (les lignes de tram, la cité du Design, le pôle de Châteaureux, etc.) et des actions simples et peu coûteuses visant à améliorer rapidement la qualité de la vie partout dans la ville. Elles sont réalisées grâce à un processus fondé sur l'association du service urbanisme et de jeunes créateurs stéphanois regroupés dans l'Atelier. Plus de cent soixante-dix sites ont ainsi été aménagés avec un réel impact sur la vie des quartiers. Mais d'autres approches sont également menées, dont deux réalisations viennent de s'achever. Elles visent à rendre dès à présent l'usage d'un lieu possible, sans dépense importante, en utilisant avec inventivité des moyens simples permettant aussi l'expérimentation.

Le site du puits Couriot, devenu musée de la Mine, comporte deux crassiers et est entouré d'un terrain de plusieurs

hectares, ancien lieu de chargement du charbon devenu quasiment une décharge publique. Très important pour des raisons urbaines, culturelles ou historiques, il fait l'objet de marchés de définition afin d'imaginer son avenir à moyen et à long terme. Sans attendre les résultats, il a été convenu que ce lieu devait être nettoyé, dépollué, sécurisé puis ouvert au public. Ce grand site libre, porteur d'un sens profond et d'une esthétique singulière mêlant nature et industrie, est ainsi devenu un parc provisoire, dans lequel des formes (des dispositifs pour s'asseoir par exemple), des usages nouveaux sont expérimentés, qui nourriront le projet définitif. Faisant réapparaître d'abord les valeurs propres de ce site, l'on a fait acte de « ménagement », dans le sens que le philosophe Thierry Paquot donne à ce mot. Et ces qualités formées par un carreau de mine, des boisements nés d'une friche, l'histoire et l'ambiance d'un lieu, une topographie et d'anciens bâtiments industriels se révèlent suffisantes pour faire de nouveau « lieu » et mettre à disposition des Stéphanois un parc à l'origine « improbable » et destiné à évoluer.

La place Dorian est centrale et touche la place de l'Hôtel-de-Ville. La création de la deuxième ligne de tram a permis de la libérer de sa fonction de pôle d'échange de bus. Sa rénovation définitive est prévue d'ici quatre à cinq ans, suite à un concours à venir. En attendant, et pour qu'elle puisse dès à présent constituer une offre d'espace public pour les usagers du centre, un projet provisoire a été imaginé et réalisé avec les services de la Ville. L'objectif était qu'il puisse être mis en œuvre tout de suite, qu'il soit peu onéreux, qu'il ait un aspect temporaire et expérimental, qu'il apporte des éléments de nature et permette de multiples appropriations (repos, rencontre, terrasses de cafés, fêtes, théâtre, créations éphémères...). Des bordures de trottoir en dépôt ont pour cela été réutilisées. Posées à l'envers, elles créent un jardin de rocaille fleuri en périphérie, elles délimitent un grand espace au centre et elles

permettent à l'extérieur que les fonctions des bâtiments soient assurées. C'est une véritable création dans la mesure où des objectifs parfois contradictoires ont été intégrés dans une proposition singulière, porteuse d'esthétique et de sens. La place Dorian est ainsi devenue un lieu d'expérimentation qui, en plus des usages quotidiens, accueille des animations dans le cadre de Saint-Étienne 2013, capitale européenne de la Culture.

À l'avenir, ces approches vont être développées, bien que dans des traductions différentes suivant les lieux (Plaine des Parcs, ancien site du GIAT, Cité du design, etc.). Elles participeront à renforcer une des spécificités de la ville, le design, lequel se veut attentif à l'usage, innovant et soucieux de l'économie des moyens.

Le Grand Lyon conduit, depuis la fin des années 1980, une politique urbaine forte fondée notamment sur la rénovation de ses espaces publics. Des centaines de réalisations ont vu le jour, créant au sein des collectivités un grand savoir-faire en conduite de projets importants. Depuis 2001, Gilles Buna, adjoint à la Ville de Lyon et vice-président du Grand Lyon chargé de l'urbanisme, poursuit cette politique. Ainsi, les berges de la rive gauche du Rhône ont été libérées des voitures et rendues aux piétons et aux modes doux, formant un parc-promenade de cinq kilomètres du nord au sud. À côté de ces projets pérennes, et dans le souci d'agir tout de suite sur des lieux non prioritaires pour des budgets lourds, des actions rapides et temporaires ont été mises en œuvre sur des voiries trop grandes. L'idée a été de les coloniser par des carrés de jardins de 5 mètres x 5 mètres qui, alignés, rétrécissent la chaussée et délimitent pistes cyclables et grands trottoirs. Ils apportent aussi qualité d'ambiance, verdure et gaieté dans les quartiers qui les jouxtent. Des créateurs (artistes, designers, architectes...) ont été sollicités pour concevoir les jardins avec le service des espaces verts et la direction de la voirie, et les Festivals des jardins de rue 2004 et 2006 sont nés.

Depuis 2007, cette démarche s'étend à d'autres sites du Grand Lyon : en attente du projet définitif, une place-square temporaire, devant la mairie d'une commune, face à deux écoles et à un équipement culturel; un jardin provisoire sur le site d'une barre d'immeuble démolie ; l'embellissement d'un quartier en mutation par des végétaux mis dans de vastes bacs posés directement sur l'asphalte... Ces aménagements d'anticipation, en cours d'étude, visent là aussi à offrir des réponses rapides, collant finement à la diversité et au caractère évolutif des usages urbains et élargissant le champ des moyens à disposition pour agir.

Saint-Denis ouvre encore d'autres perspectives. Depuis 2001, la Ville et Plaine Commune, sous la responsabilité de Didier Paillard et de Patrick Braouezec, ont entrepris la rénovation du centre, site de 110 hectares attractif mais victime de sa popularité (peu de trottoirs, souvent des bouchons, un commerce fragile, une vie résidentielle parfois difficile, etc.). Plusieurs objectifs ont été avancés parmi lesquels : rendre le centre plus agréable à vivre, maintenir son accessibilité, développer l'activité commerciale, favoriser la démocratie participative. Pour les concrétiser, une nouvelle organisation privilégiant piétons et bus a été imaginée et quarante actions touchant tous les domaines ont été déterminées. Beaucoup sont achevées : les places et les rues, la halle du marché, le parking Basilique sont rénovés, l'accès au centre est réorganisé, etc.

Du fait de ces changements, de nouveaux usages sont apparus. Pour en tenir compte et que la qualité des réalisations soit préservée, la gestion a été à l'avance améliorée. Sous la responsabilité du directeur général des services, Luc Bouvet, et en même temps que les projets étaient étudiés, une police municipale a été recrutée et formée, les services de nettoyage ont adapté leurs horaires, modernisé leur matériel, une charte de l'occupation de l'espace a été conçue, un dispositif d'évaluation a été mis en place... Mais le nouveau fonctionnement du

centre était un bouleversement pour des milliers de gens. Afin qu'il soit mieux compris et plus efficace, un an avant sa mise en place définitive, il a été anticipé grâce aux « dimanches sans voiture ». Les collectivités ont pu à cette occasion expliquer ce qui allait advenir et recueillir les difficultés rencontrées. Dans le même esprit, les usages des espaces publics à venir ont été explorés à l'avance grâce à un groupe de travail « animation ». Et dans les sites peu touchés par des travaux lourds, une gestion renforcée a été mise en place pour qu'il y ait cohérence de qualité entre les sites rénovés et ceux pour lesquels des travaux de maintenance et une gestion attentive étaient suffisants.

Assurer une meilleure gestion est une des possibilités dont dispose une collectivité pour faire évoluer son territoire, mais en général, ce sont donc tous ces types d'action qui doivent être mobilisés. Et la liste n'est pas close : ainsi la préconisation de fermer tout de suite cette bretelle d'autoroute, sans autres travaux, afin qu'un quartier de grands ensembles séparé par une voie rapide d'un grand parc lui soit dès à présent relié. Donner l'accès à ce site de nature à plusieurs milliers de personnes vaut bien quelques difficultés de trafic quand on sait aussi que plus de fluidité égale plus de voitures encore.

Le mobilier urbain
Recyclart, Bruxelles, 2008

Le meilleur mobilier urbain serait-il d'abord celui qui ne se verrait pas ?

On peut se poser la question quand on voit l'encombrement des espaces publics, des trottoirs de nos villes. Or ce sont des lieux essentiels de la vie urbaine, dont les qualités premières sont d'être libres, confortables, sûres et beaux, alors qu'ils sont souvent encombrés, le fruit de l'accumulation, du laisser-faire, de la négligence. Chacun peut y apposer ce qu'il veut, où il veut. L'implantation du mobilier urbain est en cela un signe de la gestion ou non de ce bien commun, de cette valeur de la ville : l'espace.

Mais on répondra qu'il joue aussi d'autres rôles que celui du confort des piétons, qu'urbanité veut également dire accessibilité, fonctionnement des commerces, des transports... Bien sûr, mais la somme de toutes les fonctions ne peut rentrer dans un espace qui a lui-même des dimensions finies. Alors cela se fait au détriment de l'usage le moins porté par des *lobbies*, c'est-à-dire la marche. Et l'on tente de faire rentrer chaque fonction dans son propre tuyau : les voitures ici, les trams là, les vélos encore ailleurs, et enfin, dans ce qui reste, le piéton. Et pour séparer tout cela, dans la mesure où l'on n'accepte pas la cohabitation, la politesse entre les usages, l'on appose une forêt de mobiliers urbains, de bornes, de bordures, de panneaux, de poteaux !

Le meilleur mobilier urbain serait-il celui qui n'existerait pas ?

Car alors on aurait fait un projet, un aménagement dans lequel de manière fine on aurait assuré un équilibre entre les usages, on aurait garanti la cohérence, la qualité du site. La mise en place de mobilier ne peut se substituer à une démarche attentive, plus difficile mais qui est une des conditions du confort. Et au contraire du laisser-faire et de la non-responsabilité, elle mobilise la manière dont une ville est gérée, les engagements qui y sont pris : qui est propriétaire de quoi, qui nettoie, entretient, quel projet urbain, quel partenariat, quel dessein commun... Ce qui est une des traductions de la politique.

Le meilleur mobilier urbain serait-il bien dessiné ?

Malgré tout, il faut pouvoir s'asseoir et donc il faut des bancs. Mais attention à l'endroit où ils sont implantés ! Il faut garer son vélo. Faisons-le plutôt sur l'espace de la chaussée que dans les lieux piétons. L'on doit éclairer un site. Cherchons d'abord à mettre les luminaires en console sur les façades... Et les mobiliers doivent bien sûr être beaux, représentatifs de l'esthétique de leur époque et enrichis des technologies de leur temps. La même exigence doit prévaloir que celle qui régit l'architecture, le design ou l'art. Et comme pour eux l'on doit être attentif à la fonctionnalité (le rôle premier d'un mobilier), à la pérennité et à la facilité de gestion. Car l'espace urbain est rude, difficile, au contraire de l'espace privé. Et il n'est de pire effet que celui d'un mobilier fatigué ou cassé ou hors d'état, dont l'image même accentue l'impression des difficultés de la société urbaine au lieu de l'apaiser.

Le meilleur mobilier serait-il éternel ?

Peut-être pas, car une ville doit offrir un espace confortable, libre, mais elle ne doit pas non plus se muséifier. Une cité bouge, se développe, la vie urbaine évolue, de nouveaux usages s'inscrivent. En cela, un certain nombre de mobiliers

peuvent être pertinents qui accompagnent ce mouvement et, assumant un caractère temporaire, peuvent plus aisément être vifs, colorés, inventifs, généreux, expérimentaux. Ils n'ont alors pas forcément à être invisibles ou inexistantes ou impeccablement conçus, mais peuvent témoigner du dynamisme de la cité et de ses acteurs.

Les projets lauréats du concours Recyclart appartiennent à toutes ces « familles » et sont représentatifs des diverses questions posées par le thème choisi. Cela ne veut pas dire que le jury a été incapable de décider, mais plutôt qu'il est convaincu de la nécessité d'être attentif à chaque situation, à chaque contexte. On est loin d'une approche simpliste qui verrait dans le mobilier urbain un simple objet dont l'esthétique résoudrait à elle seule la complexité des phénomènes urbains.

Le plan d'action pour les espaces urbains

Écrit avec Jon Pape pour le catalogue de l'exposition
« Voies publiques » au Pavillon de l'Arsenal, Paris, 2006

Des territoires de centralité à Copenhague

Par Jon Pape, à l'époque directeur des espaces publics à la Ville de Copenhague et Jean-Pierre Charbonneau, consultant, alors conseiller technique de la Ville pour l'urbanisme.

Copenhague a près de 600 000 habitants dans une agglomération qui en compte 1,8 million. Elle vit actuellement une forte évolution, du fait notamment de son poids économique de grande métropole européenne, à quelques kilomètres seulement de Malmö, et donc de la Suède, par le nouveau pont inauguré en juin 2000. Son attractivité est également due à son statut de capitale politique du Danemark. Pour donner un cadre de cohérence à ces changements, la municipalité a, depuis le milieu des années 1990, engagé des études nombreuses, notamment sur la structure de la population et son mode de vie. Elles ont permis de nourrir le projet politique et sa traduction urbaine, dont une des facettes concerne les espaces publics et fait l'objet d'une approche spécifique au travers de l'Urban Space Action Plan.

Copenhague possède un port qui ouvre sur la mer. Il a, comme bien d'autres en Europe, subi de profondes mutations du fait de la disparition progressive des activités industrielles qui y étaient établies. L'économie de la ville a donc, en dix

ans, évolué vers le secteur tertiaire. Des terrains ont été libérés, ouvrant la possibilité de vastes développements urbains. Les modes de vie ont changé.

Un peu d'histoire encore. C'est à Copenhague qu'en 1962 fut créée la première rue piétonne au monde. Longue de deux kilomètres, elle est connue à présent sous le nom de « Strøget ». Le secteur piéton s'est depuis étendu dans le centre, c'est-à-dire la ville historique. C'est la première génération d'espaces publics. Pionnière à son époque, elle a marqué l'importance du confort, de l'attractivité des espaces dans la qualité de la vie sociale. Le patrimoine et l'histoire ont trouvé là une légitimité dans la constitution de cette centralité, un rôle de cadre fondateur d'une urbanité retrouvée et assumée.

Durant la seconde phase, de nombreuses places et des lieux de rencontre ont été réaménagés, reflétant un certain style scandinave attentif au design. La ville est devenue le théâtre de la vie urbaine : de nombreux cafés ouvrant leurs terrasses été comme hiver, des musiciens, des *skaters*, des enfants jouant dans les rues... À sa manière, différente de celle des villes de la Méditerranée mais avec une réelle intensité, Copenhague vit dans ses espaces publics.

Nous sommes à présent dans la troisième génération d'espaces. Elle correspond aux changements advenus dans la structure de la population et dans son mode de vie. La communauté était plutôt âgée, elle est plus diverse et multiculturelle. Les immigrés, les familles avec de jeunes enfants, ont des usages différents de la ville. Avec l'augmentation du travail à domicile, du télétravail, la vie de quartier est plus importante. Les espaces doivent répondre à ces nouveaux besoins en favorisant la diversité et une identité moderne.

Un Plan d'action pour les espaces urbains de Copenhague (CUSAP) a donc été commandé par la municipalité. L'élaboration en a été confiée aux services techniques municipaux assistés de Jean-Pierre Charbonneau, urbaniste et conseiller de la Ville.

Trois ateliers ouverts au public et rassemblant techniciens, représentants d'associations, experts extérieurs, artistes ou universitaires ont d'abord été organisés en 2004. Préparés par l'administration, leur but était d'échanger largement sur modes de vie, attentes, méthodes de concertation, processus d'élaboration, etc. De nombreuses idées en sont ressorties, qui ont souvent pu être intégrées.

Le plan d'action en cours de validation est d'abord un projet politique. Porté tout le long du processus par les élus, il s'appuie sur une vision. D'une part, il entend renforcer le rôle de métropole européenne de Copenhague, dynamique, attractive, à l'identité forte et capable aussi d'évoluer. D'autre part, son but est d'améliorer la qualité de la vie urbaine, des grands lieux et des fonctions métropolitaines aux quartiers résidentiels et à la vie quotidienne.

Trois principes le guident. D'abord, toute action doit être menée dans le but premier de l'humanité, de l'urbanité des projets réalisés, et chaque intervention doit être choisie puis imaginée pour aller dans ce sens. Cela signifie qu'au lieu de l'application de recettes, les projets et les coûts doivent coller au plus près du résultat escompté de qualité d'usage.

Le deuxième principe consiste à renforcer la cohérence de l'action publique. Les politiques de stationnement, de transports, de mobilité (un déplacement sur trois se fait à vélo) ou de développement durable sont donc coordonnées avec le plan d'action.

Enfin, l'organisation, les méthodes, sont orientées pour améliorer l'efficacité et la qualité des projets. Il s'agit d'apporter des réponses à l'échelle de la ville entière, de faciliter le dialogue avec habitants ou acteurs de la cité et de ses quartiers, d'intégrer aussi dans la production des projets le renfort de compétences extérieures.

On est loin de la première génération des espaces publics qui se focalisait sur le centre historique. La Ville a depuis

acquis un grand savoir-faire dans la fabrication et la gestion des lieux (c'est la deuxième période), et elle entend à présent coller à la vie contemporaine et même anticiper les usages nouveaux. L'un d'entre eux est la mobilité. Pour y répondre, les actions dépassent la rénovation de squares ou de rues piétonnes du centre. Elles s'intéressent au contraire autant aux lieux de la vie sédentaire qu'à toutes les centralités de la ville et de ses quartiers : les rues commerçantes, les stations de métro, les sorties d'université ou d'équipement culturels, etc. Elles entendent les relier entre elles et créer de véritables réseaux supports des déplacements dans les quartiers. Non plus la seule centralité historique, pas seulement les points, pas uniquement les cœurs des quartiers résidentiels, mais tous les lieux et les liens qui correspondent aux usages quotidiens des citoyens. Des cartes ont ainsi été produites qui illustrent les réseaux possibles à toutes les échelles de la cité. Elles s'appuient bien sûr sur les projets déjà engagés tels que les nouvelles lignes de transports ou les nouveaux quartiers.

Seulement, on voit bien qu'il ne peut être question de tout remettre à neuf. Les finances publiques ne le permettraient pas et ce ne serait probablement pas opportun (la vie bouge !). Alors, un procédé original a été imaginé, qui s'appuie notamment sur le savoir-faire des services techniques. Il s'agit, en complément des projets traditionnels qui refont en totalité un lieu, de répondre à la création de liens ou de certains nouveaux espaces par des propositions simples et peu coûteuses. Élargir un trottoir sur plusieurs centaines de mètres sans reprendre la chaussée, l'écoulement des eaux ou le profil, fermer une rue sans grâce pour l'allouer aux jeux ou à la rencontre en l'embellissant simplement, ouvrir des espaces aux fêtes, aux manifestations artistiques ou sportives de manière provisoire ou périodique, élargir un secteur piéton sans modifier de manière substantielle son aspect, développer à grande

échelle la présence de fleurs, de végétaux, d'arbres..., telles sont quelques-unes des actions en cours d'étude et dont la réalisation devrait commencer en 2006.

Les premières opérations vont bien sûr être choisies selon un certain nombre de critères. L'un d'entre eux constitue une approche nouvelle, plus complexe et peut-être plus moderne du thème de la centralité. Il s'agit de concevoir des secteurs de projet cohérents, intégrant à la fois la réalité d'usages sédentaires et celle de la mobilité au sein du territoire et facilitant la mise en réseau. Un exemple est donné par le quartier d'Amager. Une proposition a été élaborée à partir des lieux actifs de ce quartier du sud de la ville (la rue commerçante, les écoles, les places, les stations de métro, la nouvelle plage au bord de la mer, etc.). Des liens entre eux sont suggérés ou concrétisés par un réseau de rues, de sentes, de trottoirs ou de boulevards tandis que des sites de proximité inutilisés sont mis à disposition des citoyens. L'ensemble s'appuie sur les projets plus lourds déjà engagés, les complète et constitue un véritable maillage de ce territoire, réponse à la complexité présente des usages qu'il renferme.

Le corps
Urbanisme n° 325, 2002

Comment le corps est-il considéré dans les villes ? Quelle est sa place dans les réflexions et les actions menées par les collectivités ? Alors que l'on pourrait supposer qu'il en est un des fondements, n'est-il pas plutôt un non-sujet, voire un objet de suspicion ?

Ainsi, tous les élus des villes sont pour la résolution du problème des SDF, mais tous ne sont pas prêts à mettre des bancs dans les rues. Le banc est suspect parce que le corps est suspect, car susceptible toujours d'être « corps étranger ». Sans tomber dans la naïveté qui consisterait à implanter sans précaution des bancs sous les fenêtres de logements et à créer ainsi des conflits entre utilisateurs nocturnes et résidents fatigués, une ville doit avoir des bancs. Ils participent au confort de la cité et au rôle social que celle-ci joue. Et chercher à résoudre des problèmes sociaux bien réels et qui nécessitent des réponses complexes ne peut se résumer à supprimer la possibilité de s'asseoir (pourquoi pas de se rassembler ?). Il faut au contraire implanter un maximum de bancs et éviter ainsi la suroccupation des quelques rescapés. C'est une attitude de confiance attentive qui vise à créer une ville de la responsabilité et non de la suspicion.

Dans les villes de la Renaissance italienne, à Urbino par exemple, les corps se rassemblent sur des places, se reposent sur des bancs de pierre, montent vite par des escaliers s'ils sont

en bonne santé, ou plus lentement le long de rues en pente douce s'ils sont fatigués. Ils se nourrissent l'esprit de perspectives, de points de vue...

Curieusement, les espaces contemporains des villes ne semblent pas faits pour le corps. Corps étrangers ici, corps ignorés là... Les trottoirs, par exemple, sont devenus des poubelles qui reçoivent tout ce qui gêne le trafic automobile. Poteaux, armoires, luminaires, édicules, étals, cabines téléphoniques... Il est courant qu'une personne poussant une voiture d'enfant soit contrainte de descendre sur la chaussée pour continuer son chemin, le trottoir, déjà trop étroit, étant encombré. Le corps a été oublié comme unité de mesure de l'espace des villes.

L'urbanisme contemporain doit de nouveau s'y intéresser : se préoccuper de prospective mais aussi de la largeur des trottoirs, car c'est là aussi que se joue la qualité d'une cité. Et ce n'est pas un combat urbain si ridicule. Il n'est en tout cas pas simple puisqu'il nécessite de substituer l'attention à la négligence, la négociation au laisser-faire, le choix assumé de l'intérêt public aux intérêts particuliers (ceux des concessionnaires de réseaux ou des commerçants par exemple). Vider l'espace des trottoirs, en défendre une largeur honnête (trois mètres minimum) est un projet certes moins glorieux que de dessiner ce qui pourrait le remplir. Pourtant, c'est la condition pour que le corps ait sa place, sa liberté.

Cependant, ce projet n'est porté par aucun groupe de pression, par aucune logique solidement établie. La construction des lignes de tram est à ce titre exemplaire. Après le tout automobile, la mode est au tram. Alors, l'on répartit par bandes l'espace de la rue entre les différentes fonctions hégémoniques : les voies automobiles, la plateforme du tram, les stations, les pistes cyclables, le stationnement. Comptez : 35 mètres sont de cette façon réservés sur une (large) avenue de 40 mètres. Et le corps piéton n'a plus

qu'à déambuler dans ce qui reste : deux fois 2,5 mètres de trottoirs, avec souvent un arbre au milieu (il faut bien sacrifier aussi au lobby écologique!).

Que faire alors face à cette redoutable arithmétique ? Il faut rétablir le choix politique (ou lui permettre de s'exercer), lequel doit arbitrer entre des logiques contraires, établir un équilibre entre des manières différentes d'utiliser la ville, allouer une place raisonnable à tous, ce qui ne peut se faire que si chacun « se pousse un peu ». L'usage des lieux doit être fondé sur la politesse et non sur la séparation – que le corps en bus accepte le corps en rollers, fût-ce au détriment d'une vitesse commerciale optimisée. L'espace public doit être le plus possible liberté et ouverture, et non juxtaposition de territoires défendus par des utilisateurs sourcilieux. En ce sens, il s'agit d'un enjeu urbain mais aussi social et politique fondé sur l'acceptation de l'autre et non sur son exclusion.

La qualité d'un projet n'est alors pas tant dans le design du mobilier ou dans la nature des matériaux utilisés que dans la façon dont il permet que le citadin dans ses divers états utilise l'espace. Ainsi, le centre de Saint-Denis, ville dont je suis conseiller, fait, à la demande de son maire Patrick Braouezec, l'objet d'une étude de requalification. Plusieurs hypothèses apparaissent, qui sont l'objet d'un débat public et proposent différentes manières d'assurer les usages et les fonctions du centre (tourisme, déplacements, habitat, commerce, loisirs, etc.) tout en redonnant du confort au piéton. La solution qui semble apporter l'équilibre le plus intéressant est celle qui justement oblige à ce que bus, piétons et déplacements doux cohabitent sur le même espace. Si cette option est prise, les projets d'aménagement devront bien sûr être conçus dans ce sens par les concepteurs, ce qui orientera l'ambiance des lieux. Si l'on ajoute que les corps eux-mêmes, dans leur diversité et leur mobilité, font partie du spectacle de la rue et de sa

décoration au même titre que les bâtiments, on voit que la création est moins une démarche esthétisante qu'un mode de mise en relation entre personnes en mouvement et espace.

Alors, le but est-il de redonner de l'espace au corps ou de se préoccuper de la manière dont le corps se situe dans son environnement ?

Il est des situations dans lesquelles le vide n'est pas une valeur, n'est pas porteur de sens. C'est souvent le cas dans les grands ensembles où la personne est au mieux dans un espace indéterminé, au pire dans une situation de domination par rapport à l'architecture des bâtiments. Nous avons donc, dans les quartiers sensibles de l'agglomération lyonnaise, cherché à construire une échelle intermédiaire, plus humaine, plus à l'échelle du corps justement. Et plutôt que de le faire avec de nouvelles constructions (il n'y a en général pas de marché immobilier et rajouter des structures en béton n'est guère opportun), l'utilisation du végétal, et notamment la plantation d'un couvert d'arbres, s'avère très efficace, peu onéreuse, tandis qu'elle rend l'espace plus doux. Alors, pratiquer une clairière dans la strate arborée permet de composer une place, des alignements forment un mail ou des allées, séparent des fonctions urbaines, des haies établissent un seuil entre espace public et espace privé. Il s'agit en fait d'un matériau efficace et pertinent pour construire du sens, organiser un paysage, favoriser une perception complexe, reconstruire à court terme un espace pour le corps, sans obérer l'avenir.

En fait, créer dans la cité des espaces en rapport avec le corps est un des thèmes de la politique urbaine du maire de Saint-Étienne, Michel Thiollière. À sa demande, j'ai cherché, avec le service d'urbanisme, à trouver des réponses selon deux axes : les actions de proximité et les « petites formes urbaines ». Les espaces de proximité consistent à considérer que tout endroit de la ville peut être susceptible d'apporter confort, usage, plaisir, et doit donc être traité avec attention.

Alors, en complément des grands projets, une multitude de petits lieux simples, supports d'urbanité à l'échelle du quartier ou de la personne, ont été conçus par de jeunes créateurs stéphanois associés aux services techniques. Il m'a paru intéressant de compléter ces réalisations par des actions éphémères explorant plus librement, hors des contraintes de durabilité, le rapport que le corps peut entretenir avec l'espace de la ville. À l'occasion de la Biennale de design 2000, j'ai donc demandé à de jeunes architectes, designers ou artistes de Rhône-Alpes, d'imaginer ce que pourraient être ce que j'ai nommé des « petites formes urbaines », c'est-à-dire des œuvres, des installations cherchant à créer une intimité autour de la personne, prenant délibérément le corps dans l'espace de la ville comme sujet. Le « temple de la sieste » construit une architecture célébrant sans complexes un rituel personnel dans l'espace collectif ; l'« objet d'arrêt » est un abri qui met en scène l'espace de la ville pour l'individu qu'il protège en même temps ; le potaking propose un petit jardin potager au-dessus d'un échafaudage censé abriter une voiture sur son parking : au total, une quinzaine de manières de libérer la parole et le dessin pour parler du corps dans la ville.

Aucun des exemples évoqués n'esquisse la description de ce qui pourrait être une science exacte. Les initiatives possibles sont multiples et ce que le corps contemporain peut apporter d'enseignement à la pratique urbaine est vaste. Encore faut-il le solliciter. La fête, l'éphémère, la danse, par exemple, permettent la transgression, le décalage ou le détournement. Ils peuvent donc apporter des témoignages sur ce que pourrait être la ville et ses espaces. C'est un point de vue que j'explore actuellement avec d'autres, à Saint-Étienne, à Lyon et à Saint-Denis, où, sur les lieux qui vont faire l'objet d'études d'aménagement, des fêtes ou des manifestations culturelles impliquant les corps sont organisées. Investissant librement

les lieux, détournant les usages ou en créant, elles participent à donner du sens et à nourrir les projets qui seront ensuite élaborés, dessinés par des concepteurs.

Loin de diaboliser les personnes et les corps, cette attitude entend leur donner toute leur place en les abordant avec un esprit de confiance attentive et active.

Du même auteur (extraits)

Espaces publics, espaces de vie, Horvarth, 1993

Les lumières de Lyon (direction artistique), Horvarth, 1993

Arts de villes, commande de la Direction de l'architecture et de l'urbanisme du ministère de l'Équipement, Horvarth, 1994

Lyon, ville écrite (direction), Stock, 1997

Lyon, Quartiers BD (direction), Glénat, 2000

Transformation des villes, mode d'emploi, l'Épure, 2000

Écrit régulièrement des articles dans diverses revues (*Urbanisme*,
Tous urbains, *Pouvoirs Locaux...*)

Membre fondateur de la revue *Tous urbains*, PUF

Table des matières

Préface, <i>Michel Lussault</i>	9
COMPRENDRE	15
Ronds-points, centres coquets et gendarmes couchés	17
Le président, le coiffeur, Pierrette et le potelet	21
Janus ou l'urbaniste de la ville vive	25
« On court, on court après la banlieue ! »	29
Craintes et préjugés ou les leçons de Cali	32
Rue Gustave-Goublier, suite	36
De l'aménagement à la réparation et à l'activation	40
Retour de Beyrouth	46
La Philharmonie, carottes et salsifis	50
La ville est encore conduite par la voiture	54
Le Muséoparc d'Alésia ou une occasion perdue	58
Athènes ou l'apparent paradoxe	62
Ma rue (suite)	65
L'espace public contemporain : crise ou mutation ?	69
FÉCONDER	89
Transmission	91
Urbanistes de l'ordinaire : adapter la profession à la complexité territoriale	95
Vive le contexte !	100
Vive la ville ordinaire !	104

Faire beaucoup avec peu, vite et bien...	108
Développement urbain, attractivité et vie démocratique locale	112
« Il faut lâcher la bride »	121
Aménagement et sociétés urbaines Contextes, compétences, processus	124
Obtenir réparation	136
Pour en finir avec l'idée de terminer	140
C'est moins cher et c'est pas triste	144
Des politiques culturelles et urbaines au service du mouvement des cités	147
Le temps, matériau de la transformation urbaine	154
Temporalités et projets urbains	161
C'est pas moi qui m'en occupe !	164
La concertation, le meilleur ou le pire ?	168
Une collectivité à l'écoute de ses pulsations	170
De la France de Pondichéry à celle de la métropole	172
Grandes et petites décisions	176
Deux poids, deux mesures	180
Les tours à Copenhague : ça s'en va et ça revient	191
Participation, concertation	200
RÉALISER	205
Modes de vie, aménagement et amélioration de la ville entière	207
Les espaces publics de Lyon. Des principes fondateurs à leur mise en œuvre sur le terrain	211
La rénovation du centre-ville de Saint-Denis Ou la volonté de démocratie	217
Arts de la rue et urbanisme	222
Saint-Étienne, la singularité d'une politique	229
L'espace public, moteur de l'identité métropolitaine ? Regards croisés Paris-Lyon	235
Tour d'Europe	240

Les aménagements d'anticipation	243
Le mobilier urbain	250
Le plan d'action pour les espaces urbains	253
Le corps	258
Du même auteur (extraits)	265

Pour limiter l'empreinte environnementale de leurs livres,
les éditions de l'Aube font le choix de papiers
issus de forêts durablement gérées et de sources contrôlées.

Achévé d'imprimer en octobre 2019
sur les presses de l'imprimerie ~~New Print~~
pour le compte des éditions de l'Aube
331, rue Amédée-Giniès, F-84240 La Tour d'Aigues

Numéro d'édition: 3670
Dépôt légal: novembre 2019
Numéro d'impression:

Imprimé en Europe

