

**ACTES DE
L'INSTITUT PALLADIO**

CYCLE 2022
**POUR UNE CIVILISATION URBAINE :
LES DÉFIS DE L'ESPACE PUBLIC**

XI



I N S T I T U T P A L L A D I O

DES HAUTES ÉTUDES SUR L'IMMOBILIER ET LA CITÉ

DÉJÀ PARU

2012 : LA VILLE DE DEMAIN POUR QUELS TERRITOIRES ?

PARRAIN : PATRICK BRAOUEZEC

2013 : LA VILLE DE DEMAIN POUR QUELS HABITANTS ?

PARRAIN : GÉRARD COLLOMB

2014 : LA VILLE DE DEMAIN POUR QUELS USAGES ?

PARRAIN : JEAN-LOUIS BORLOO

2015 : LA VILLE DE DEMAIN POUR QUELLES VALEURS ?

PARRAIN : ALAIN JUPPÉ

2016 : LA VILLE DE DEMAIN À L'ÈRE DE LA RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE

MARRAINE : ANNE HIDALGO

2017 : LA VILLE DE DEMAIN : QUELLE PLACE POUR LE TRAVAIL ?

PARRAIN : XAVIER BERTRAND

2018 : HABITER LA VILLE DE DEMAIN

MARRAINE : JOHANNA ROLLAND

2019 : ÉCHANGER BIENS ET SERVICES INNOVANTS DANS LA VILLE DE DEMAIN

MARRAINE : VALERIE PÉCRESSE

2020 : LA VILLE DE DEMAIN AU SERVICE DES SAVOIRS

PARRAIN : BERNARD CAZENEUVE

2021 : BIEN-ÊTRE ET SANTÉ DANS LA VILLE DE DEMAIN

PARRAIN : EDOUARD PHILIPPE

2022 : POUR UNE CIVILISATION URBAINE : LES DÉFIS DE L'ESPACE PUBLIC

MARRAINE : NATHALIE APPÉRÉ

À PARAÎTRE EN 2023

(RÉ)CONCILIER LA VILLE AVEC LA NATURE

PARRAIN : PHILIPPE CLOSE

POUR UNE CIVILISATION URBAINE : LES DÉFIS DE L'ESPACE PUBLIC



ACTES DE
L'INSTITUT PALLADIO
11^E CYCLE ANNUEL

LA COLLECTION DES «ACTES DE L'INSTITUT PALLADIO®» EST UNE BASE DOCUMENTAIRE QUI RESTITUE LES TRAVAUX ET REFLEXIONS DE CYCLES ANNUELS. ACCESSIBLE À TOUS LES ACTEURS DE L'INDUSTRIE IMMOBILIÈRE ET DE LA CONSTRUCTION DE LA VILLE - ÉLUS, DIRIGEANTS, CHERCHEURS, MEMBRES D'ASSOCIATIONS, MÉDIAS - ELLE ACCOMPAGNE LEUR PRISE DE DÉCISION. CES ACTES CONTRIBUENT À L'ÉMERGENCE DE NOUVELLES MÉTHODES POUR COPRODUIRE LA VILLE ET INVESTIR AU REGARD DES ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES.



NATHALIE APPÉRÉ
Maire de Rennes
et Présidente
de Rennes Métropole

POUR UNE CIVILISATION URBAINE : LES DÉFIS DE L'ESPACE PUBLIC

Merci à l'Institut Palladio pour ce travail approfondi qui constitue un apport précieux à la réflexion collective autour des enjeux urbains et de la ville de demain. Vous l'avez très bien retranscrit dans vos contributions : l'espace public est au cœur de la transition écologique ; il constitue un élément essentiel du vivre-ensemble ainsi qu'un lieu central de dialogue et de démocratie.

Le propre de l'espace public est d'être en évolution perpétuelle. Nous le concevons, nous le transformons, nous le gérons pour qu'il réponde aux défis des transitions, comme aux besoins des habitantes et des habitants, tout en veillant à ce qu'il reste ouvert, accueillant et accessible. Nous le savons, tel qu'il est actuellement conçu, l'espace urbain n'est pas toujours adapté à la diversité des publics qui le fréquentent. Déterminées à lutter contre ce facteur d'exclusion, de nombreuses communes revoient l'aménagement de leurs espaces publics pour favoriser leur appropriation par toutes et tous.

La rénovation des cours de récréation dans les écoles est une illustration de ce qui peut être réalisé pour mieux partager l'espace entre les filles et les garçons, tandis que le concept de «ville à hauteur d'enfants» nous conduit, notamment, à réduire la place de la voiture en ville car nous savons qu'un espace public moins dangereux, moins bruyant et moins pollué est une condition du renforcement de l'autonomie des plus jeunes et de la qualité de vie de toutes et de tous.

Une des préoccupations majeures des collectivités est aussi de faire en sorte que la qualité des espaces publics soit la même partout dans la ville, dans un souci de justice sociale et territoriale, mais également pour lutter contre tout sentiment de relégation.

C'est ce qui garantit à chacune et à chacun le même «droit à la ville». Théorisé par Henri Lefebvre, ce concept soutient la réappropriation de l'espace urbain par les citoyennes et les citoyens comme point de départ de la transformation démocratique de la société.

La multiplication des espaces de concertation au niveau local contribue à redonner à l'espace public sa fonction première de lieu d'expression et de mobilisation populaire, mais également à créer du commun et à favoriser la mixité.

L'implication des acteurs de la fabrique de la ville dans la réflexion est, elle aussi, essentielle pour créer les conditions d'une ville dense qui soit agréable à vivre. La multiplication des pics de chaleur souligne, un peu plus chaque année, l'urgence de renforcer la proximité des habitantes et des habitants à des espaces verts et de fraîcheur.

Enfin, la gouvernance urbaine implique parfois, aussi, de devoir composer avec des enjeux distincts, voire contradictoires. La mise en place de zones à faibles émissions (ZFE) dans les grandes villes est nécessaire pour répondre à l'urgence climatique et apaiser les centres-villes, mais elle doit être accompagnée et concertée pour ne pas exclure les plus précaires et les habitants les plus éloignés des cœurs de ville.

Quels que soient les défis auxquels l'espace public doit répondre, la puissance publique demeure la plus à même de les concilier. L'aménagement urbain constitue un investissement assumé des pouvoirs publics, puisqu'au service de l'intérêt général et du bien commun, et ne peut être soumis à aucun objectif de rentabilité. C'est ce dont témoigne l'interdiction, par plusieurs collectivités, du free floating ainsi que la réduction de la place accordée à la publicité en ville, qui rappelle que la raison d'être de l'espace public ne peut se résumer à une approche consumériste.

Voici ce que je retiens de la pluralité des regards que nous avons pu échanger, tout au long de ce cycle.

Merci à l'Institut Palladio et à ses membres de m'avoir permis, en tant que marraine de cette promotion, de partager une vision d'une civilisation urbaine durable et collective, à même de dépasser nos individualismes pour affronter, ensemble, tous les défis que le présent et l'avenir nous réservent.

LES ACTES-CYCLE 2022

SOMMAIRE

07 AVANT-PROPOS

BERTRAND DE FEYDEAU,
PRÉSIDENT DE LA FONDATION PALLADIO

08 OUVERTURE DU CYCLE

VÉRONIQUE NAHOUM-GRAPPE
ANTHROPOLOGUE, CHERCHEUSE À L'EHESS,
MEMBRE DU COMITÉ DE RÉDACTION DE LA REVUE
ESPRIT
ET DE LA REVUE COMMUNICATIONS (EHESS),
PRÉSIDENTE DE L'ASSOCIATION LA MOQUETTE
COMPAGNON DE LA NUIT

18 PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU CYCLE

PIERRE DUCRET, DIRECTEUR DE
L'INSTITUT PALLADIO

30 CONTRIBUTIONS

AUDITEURS DU CYCLE 2022

38 SÉMINAIRE 1

DÉMOGRAPHIE ET
MACRO-ÉCONOMIE :
L'APPROCHE GLOBALE
DE LA VILLE

46 SÉMINAIRE 2

LES DÉFIS DE L'URBANISATION
DU MONDE: INÉGALITÉS,
LIMITES DE LA CROISSANCE,
PROMESSES ET MENACES
DE LA VILLE DIGITALE

54 SÉMINAIRE 3

GÉOGRAPHIE, ÉCOLOGIE,
HISTOIRE

68 SÉMINAIRE 4

L'ESPACE PUBLIC,
CONCEPT ET RÉALITÉ HYBRIDES

78 SÉMINAIRE 5

LA NATURE ET L'ART :
POUR UNE RENAISSANCE
DES ESPACES PUBLICS

86 SÉMINAIRE 6

RÉSILIENCE ÉCONOMIQUE
DES MÉTROPOLIS
LE CAS RENNAIS

92 SÉMINAIRE 7

ASSURER LA SURETÉ ET LA SÉCURITÉ
DES ESPACES PUBLICS SANS LA
DÉNATURER DANS UNE SOCIÉTÉ
ADVERSE AUX RISQUES.
JUSQU'OUÙ LA «SAFE CITY»?
LE FINANCEMENT PUBLIC/PRIVÉ
DE L'ESPACE PUBLIC

100 HOMMAGE À BRUNO LATOUR

102 LES FONDATEURS ET MÉCÈNES DE LA FONDATION PALLADIO



BERTRAND DE FEYDEAU

Président de
la Fondation Palladio

LES OISEAUX NE CONNAISSENT PAS LE CADASTRE...

Qu'il me soit permis de saisir au vol cette phrase, légèrement semée dans le texte conclusif des Actes, par ailleurs si denses, qui ponctue le travail de l'Institut Palladio de l'année 2022.

Se confronter à cette question centrale en urbanisme qu'est l'espace public, relève d'une forme de gageure. On voit bien en effet que les innombrables références puisées dans les travaux des urbanistes, des paysagistes, des sociologues, des anthropologues de la ville etc... sont une source inépuisable, - parfois contradictoire -, pour abreuver une réflexion articulée.

Ce qui frappe à la lecture de ce document, c'est ce que peut être le fruit d'une approche pluridisciplinaire, laissant une large place à l'intelligence collective. En effet, cette année de travail des quelques trente-six jeunes dirigeants, émanant de tous des métiers de la ville, produit un résultat qui peut être qualifié d'unique : on aurait pu s'attendre à une restitution intelligente et éclairée des multiples travaux, accessibles à tous ceux qui s'intéressent à la question urbaine en général et à l'espace public en particulier.

En fait il y a dans ce document bien plus que cela : la méthode même de l'Institut Palladio qui consiste à proposer un itinéraire d'un an à des personnalités affirmées et reconnues, en vue de leur faire découvrir ensemble, par la magie de la diversité de leur parcours, une facette de la question urbaine, représente une expérience tout à fait originale. Le résultat est là.

La Fondation Palladio a fait le choix dès le départ de s'occuper des acteurs de la ville plutôt que de travailler les concepts ou d'initier des démarches prospectives si passionnantes soient-elles.

En l'occurrence, la mise en œuvre de cette volonté constante, dans le projet de l'Institut Palladio, démontre sa pertinence. Il y a comme une germination qui s'opère par la complémentarité des expériences, justement nourrie et guidée par Pierre Ducret, les éminents spécialistes qu'il sollicite et le travail des équipes de Palladio.

Ce travail donne naissance à un fruit plus riche que la somme des graines qui ont été enfouies dans le terreau d'une année de pérégrination.

Il est confortant pour l'avenir de constater que ces responsables de la ville de demain se sont appropriés cette question de l'espace public, comme décisive pour la question urbaine.

En intégrant tout ce qui touche à la nature, au climat, au numérique, aux enjeux financiers et juridiques...mais surtout au besoin d'inventer de nouvelles manières de vivre ensemble, on peut espérer voir se transformer rapidement le tissu urbain, élimé et ravaudé, pour donner naissance à plus de « civilité » ou simplement à davantage d'«urbanité».

OUVERTURE DU CYCLE

LE CENTRE ET LA PÉRIPHÉRIE.
VERS OÙ SE DIRIGE
LA PROMENADE SANS BUT ?




VÉRONIQUE NAHOUM-GRAPPE

Anthropologue, chercheuse à l'EHESS, membre du Comité de Rédaction de la revue *Esprit* et de la revue *Communications* (EHESS), Présidente de l'association La Moquette Compagnon de la Nuit

LE CENTRE ET LA PÉRIPHÉRIE. VERS OÙ SE DIRIGE LA PROMENADE SANS BUT ?

Quand eu lieu la progressive prise de conscience de la valeur esthétique des centres urbains historiques ? Pourquoi la moindre maison un peu ventrue avec encorbellement et pignon sur rue suscite la curiosité non seulement du flâneur cultivé mais aussi de l'enfant rêveur qui y reconnaît peut-être comme un visage ? Est-ce que dans mille ans, si les dieux prêtent vie à notre société, le flâneur enfantin sera épris de nostalgie en face d'un de nos cubes en béton couleur de sucre, de réfrigérateur et de caravane, ce blanc d'époque, et le trouvera beau ?

Les centre ville historiques des grandes capitales européennes semblent de plus en plus protégés de l'impitoyable déferlante de tours, blocs, et autres gros paquets rectangulaires d'habitats démultipliés adaptés aux matériaux et techniques du moment, et à la démographie galopante de l'époque. Tout au long du XX^e siècle, la lente migration des campagnes vers les villes a marqué la fin de la «civilisation villageoise» ainsi nommée par l'historien Emmanuel Leroy Ladurie : sous l'ancien régime, la grande majorité de la population française habitait dans des bourgs et villages de 2000 ou 5000 habitants environ, et leurs formes de vie, inscrites dans le temps long de Fernand Braudel (deux millénaires au moins), se sont effacées au cours du XX^e siècle qui a vu disparaître leur réalité économique et technologique avec la lente désertion des campagnes vers les villes. Mais la nostalgie du village reste puissante dans les contes pour enfants et les rêves du touristes. En ce premier tiers du XXI^e siècle, même en milieu rural le mode de vie est urbanisé, et bien des villages du centre de la France sont devenus fantomatiques pendant que les capitales deviennent des mégapoles aux frontières décousues.

L'urbanisation non européenne a fait trop souvent de l'espace citadin des forêts de blocs et tours hérissées qu'un avion peut survoler pendant des heures comme à Sao Paulo — où le clocher de l'église du centre ville ancien est enfoui dans un des milles plis de la ville, lui qui fut dessiné en Europe pour dominer le village..... Les centre villes des cités européennes ont été en général préservés — excepté par exemple Monaco, catastrophe irréparable — malgré la menace des années 1960, et sont heureusement maintenant

des lieux historicisés et donc protégés de la déferlante de tours en vrac. Ils sont devenus un patrimoine précieux, ils voient les prix du foncier au mètre carré s'envoler vers des sommets, abysses tentantes pour une juteuse spéculation immobilière qui rend hystériques oligarques russes et maffia. Ils sont maintenant des espaces de plus en plus reconnus comme distinctifs, «beaux», et donc ayant une valeur culturelle en tant que patrimoine national, et une valeur économique en tant que sites touristiques. Les villages anciens redécouvrent leurs vieilles pierres et poutres, et le cuivre et tommettes brillent à nouveau dans les cuisines rénovées «à l'ancienne» : même fuir l'urbanisation en direction du monde «naturel» de mer et de la montagne est une recherche d'un «jadis», avec le fromage de la ferme et le pain à l'ancienne. L'ailleurs de nos rêves de voyages est toujours le passé, même celui, au bord d'un précipice, d'avant l'homme.

C'est un constat : dans notre culture contemporaine, il y a une préférence collective pour les formes matérielles du passé, jugées «belles», dont témoigne l'industrie du tourisme et le prix du foncier. Avec le temps, certaines zones industrielles abandonnées, mines et usines sidérurgiques énormes jadis hurlantes de «laideur» et dureté sociale à l'opposé des parcs et châteaux, voient leur statut esthétique basculer et prendre la valeur positive de «l'ancien» à protéger, rénover, «patrimonialiser». Jusqu'où ira cet élargissement du «beau» architectural ? Est-ce que l'esplanade de Bobigny verra un jour débarquer des bus remplis de visiteurs passionnés, téléphones portables brandis pour les photographies ? Est-ce qu'une pompe à essence désaffectée sur la Nationale 20, dévorée de ronces et de tags sera visitée en tant que «ruine» respectable ? En attendant, le tropisme de la curiosité collective choisit les centres urbains historiques, les paysages préservés des tours et blocs d'habitat «de banlieue», et le promeneur du dimanche voit ses pas l'entraîner vers le centre historique du lieu, ou vers son symétrique inverse au delà de la banlieue, la forêt, ville des arbres.

Pour le moment, nulle curiosité de masse pour les zones péri urbaines dont la croissance indéfinie enveloppe les centres urbains préservés : cette zone périurbaine en extension autour de toutes les capitales du monde héberge la grande majorité des populations, et sur la planète entière. Serait-ce le présent de la vie quotidienne ordinaire qui serait fui ? Autour de Paris, les cercles centrifuges des faubourgs, banlieues, et zones bétonnées se traversent péniblement dans les bouchons récurrents soir et matin ; et, tous les ans, les vacanciers tentent de s'extirper de Paris jusqu'aux paysages verts et «beaux» désirés, sans trop considérer les alentours de la N20 comme intéressants....Les grandes migrations de masse l'été vers les hauts lieux du tourisme mondial, grands sites exceptionnels, ou musée de villes historiques, ont été comparées à des pèlerinages profanes, qui recherchent la plus grande différence dans l'espace et dans le temps d'avec la banlieue ordinaire...

LE FLÂNEUR CONSIDÉRABLE

Tout voyage touristiques finit par une promenade à pied, même quelques pas en descendant du bus : il s'agit de voir, pour de vrai, expérience scopique énigmatique en face de la pyramide stupéfiante, stupeur d'être là en face de cela... que la prise de photo immédiate transforme en avoir, en possession, en image à soi bien rangée dans un nuage, son «cloud»...Il faudrait trainer, se perdre à pied, flâner, avant de remonter dans le bus....En même temps il y a une justice à pouvoir accéder en masse à la beauté d'un lieu : «Il y a deux choses dans un édifice : son usage et sa beauté. Son usage appartient à son propriétaire, et sa beauté à tout le monde, à vous, à moi. Donc le détruire c'est dépasser en droit.»¹ Le texte classique de Victor Hugo sur ce sujet «Guerre aux démolisseurs» et concerne la destruction du vieux Paris, et marque en 1825 une première grande prise de position contre la démolition de l'ancien sous prétexte d'hygiène, de modernité, de rénovation etc. Mais comment s'offre «la beauté» d'une ville d'un site ? Pourquoi s'impose-t-elle comme une évidence à tel ou tel moment ? il faut un promeneur sans but, un flâneur considérable, qui vienne s'y perdre à pied... On pourrait poser cette question en terme d'histoire culturelle, mais ici c'est le point de vue du marcheur sans but qui est en jeu : comment fonctionne la vision périphérique, immédiate et distraite, du promeneur sans but ?

Victor Hugo, flâneur considérable :

«*Errer songeant, c'est-à-dire flâner, est un bon emploi du temps pour le philosophe; particulièrement dans cette espèce de campagne un peu bâtarde, assez laide, mais bizarre et composée de deux natures, qui entoure certaines grandes villes, notamment Paris. Observer la banlieue, c'est observer l'amphibie. Fin des arbres, commencement des toits, fin de l'herbe, commencement du pavé, fin des sillons, commencement des boutiques, fin des ornières, commencement des passions, fin du murmure divin, commencement de la rumeur humaine; de là un intérêt extraordinaire. De là, dans ces lieux peu attrayants, et marqués à jamais par le passant de l'épithète: triste, les promenades, en apparence sans but, du songeur. Celui qui écrit ces lignes a été longtemps rôdeur de barrières à Paris, et c'est pour lui une source de souvenirs profonds. Ce gazon ras, ces sentiers pierreux, cette craie, ces marnes, ces plâtres, ces âpres monotonies des friches et des jachères, les plants de primeurs des maraîchers aperçus tout à coup dans un fond, ce mélange du sauvage et du bourgeois, ces vastes recoins déserts où les tambours de la garnison tiennent bruyamment école et font une sorte de bégayement de la bataille, ces thébaïdes le jour, coupe-gorge la nuit, le moulin dégingandé qui tourne au vent, les roues d'extraction des carrières, les guinguettes au coin des cimetières, le charme mystérieux des grands murs sombres coupant carrément d'immenses terrains vagues inondés de soleil et pleins de papillons, tout cela l'attirait. Presque personne sur la terre ne connaît ces lieux singuliers, la Glacière, la Cunette, le hideux mur de Grenelle tigré de balles, le Mont-Parnasse, la Fosse-aux-Loups, les Aubiers sur la berge de la Marne, Mont-Souris, la Tombe-Issaire, la Pierre-Plate de Châtillon où il y a une vieille carrière épuisée qui ne sert plus qu'à faire pousser des champignons, et que ferme à fleur de terre une trappe en planches pourries. » ... ». Le lieu où une plaine fait sa jonction avec une ville est toujours empreint d'on ne sait quelle mélancolie pénétrante.»²*

La banlieue est un entre deux, elle n'est ni au milieu, ni ailleurs. Elle est un lieu «liminaire» un sas, une zone «amphibie», voire «batarde» pour le promeneur qui cherche la ligne de partage entre ville et campagne : une simple analyse économique ne suffirait pas à décrire le vrac des diversités discordantes de formes comme jetées au hasard dans l'espace. «Pour le passant» l'épithète immédiat est celui de «triste», et personne ne va pour le plaisir dans une cette spatialité en désordre qui, étant périphérique n'est jamais au milieu du monde, mais à côté, de coté...

¹Écrit en 1925, cf in Revue des deux Mondes, 13 mars 1832, <https://www.revuedesdeuxmondes.fr/guerre-aux-demolisseurs/>

²Les Misérables, livre III,10

D'ailleurs «personne sur terre ne connaît» ces lieux. Il faut vraiment être philosophe pour aller s'y perdre et y trouver un «attrait extraordinaire». Un lieu difficilement descriptible, qui n'attire le regard, l'attention de «personne», et ce n'est pas seulement la pauvreté de certains coins qui n'est pas gaie à voir, c'est l'abandon, qui rend poignante de solitude la danse des papillons, l'aile du moulin, celle du caillou, de la ronce, et d'une silhouette humaine, et même d'un écho d'une fête, au loin.

Lire cette description de la banlieue parisienne où le terme de «terrain vague» est utilisé une des premières fois dans la littérature est fascinant : en deux siècle (1825-2022), cette zone elle a totalement changé de position dans les cercles qui cernent le cœur de la ville : les lieux si «bizarres» et décrits par Victor Hugo comme le Mont Parnasse, sont devenus des quartiers centraux, urbains... Ils ont migré sur place d'une périphérie «triste et laide» vers le centre de la capitale dévoratrice de ses pourtours : nos quartiers «parisiens» emblématiques furent des périphéries «laidés» et «tristes».

Mais qu'est-ce qui produit l'effet de centre ? Plus loin dans le même texte, le grand auteur décrit Paris : Paris, non seulement est un résumé de pierres de toute l'histoire du lieu, mais comprend aussi le différent, car tout converge vers le centre; «Tout ce qui est ailleurs est à Paris»³. Une grande ville est aussi le centre d'une fantastique synthèse de tout ce qui converge vers elle, or tout converge vers elle. Il y a comme une rencontre entre l'historicité d'une grande ville et quelque chose d'universel dans ce qu'elle contient. Un «effet de centre» suppose toujours que là, dans ce centre ville, il y a le monde et les Dieux. Autant l'image d'une place publique centrale, distinctive et en couleur, historique donc belle, située au centre de la capitale est intéressante, excitante, attirante, autant l'idée floue d'une banlieue périphérique, idée qui n'est même pas une image mais une esquisse indistincte, un fusain illisible, serait sourdement peu engageante si on la prenait en considération. Il manque un terme pour désigner le vide spécifique, la solitude sociologique de certains espaces de vie collective, abandonnés dans un coin, regardé par «personne au monde», jamais traversés, ou exceptionnellement par un promeneur curieux. On retrouve l'abandon d'un espace auquel on ne demande rien, qui pourrait tellement ne pas exister qu'il «n'existe pas» même vivant «...»

La grande capitale historique offre comme un profil d'ensemble à l'imagination qui l'embrasse visuellement — on le reconnaît dessiné sur une assiette vendue au touriste.. Plus la cité est historique, donc distinctive et particulière, et plus elle s'en-

racine dans sa propre identité, point de réduction extrême porté par son nom, son style, «Venise!» «Paris» se crée alors un extrême centre, d'où tout s'échappe et tout converge, un centre du monde. tous les chemins mènent à Rome, et toutes les différences sont à Paris pour Victor Hugo. Si la promenade était une phrase, son point à la ligne, son achèvement imaginaire, serait de croire avoir atteint l'extrême centre ville...sur des quais à Paris ? à l'ombre d'un grand monument ? Il n'y a pas que la dimension historique dans la fabrique de la «beauté» d'un centre ville dont le bâtis est ancien, mais il y a aussi autre chose, quelque chose de la vie du monde en son sein. Le jeune fugueur, l'errant sans domicile fixe, le promeneur au hasard, tous cherchent l'épicentre.

PROMENADE PÉRIPHÉRIQUE

Ni la périphérie, ni le cœur de Paris de l'après XIX^e siècle ne sont ceux qu'a sillonné Hugo, mais la question de l'espace travaillé en désordre par une avancée de l'urbanisation sur la «plaine», ce sas d'une zone «amphibie» située hors champ de la curiosité touristique de masse (excepté les sites historiques ou «verts» préservés) reste actuel, ainsi que l'opposition paradigmatique centre/périphérie. L'espace périphérique comporte plusieurs cercles, et les plus proches se voient historiquement aspirés par le centre : on peut supposer que les espaces annexés dans le grand Paris deviendront des quartiers parisiens évidents à la fin du XXI^e siècle, et plausiblement, Montreuil sera le «Montparnasse/Montmartre» de la grande capitale! Passer de la périphérie au centre c'est se retrouver au milieu, une bien meilleure place pour attirer les pas des promeneurs...

En attendant la frontière entre Paris et banlieue est surlignée par le périphérique qui enserme la ville. Et si «la banlieue» a une forte présence culturelle dans les films, les séries et romans contemporains, qui la choisissent souvent comme cadre d'une recherche⁴ ou d'une aventure, les flâneurs philosophiques, artistes ou esthètes paradoxaux restent exceptionnels, malgré une tendance nette de redécouverte esthétique et sociale de ces zones périurbaines, sources d'inspiration et de performances, de travail sur l'espace, comme ce que fait par exemple à Bruxelles Jean-François Pirson avec ses étudiants. Philippe Vasset aux confins de la littérature et de l'architecture est important et significatif : il tente de faire naître dans la culture et donc les perceptions collectives tous les espaces blancs, «blanc» au sens de vide, qu'on en repère parfois que sur une carte, quand elle semble comporter des trous des béances énigmatiques.

La «banlieue» en tant que stéréotype négatif, cliché stéréotypé, et donc champ de découvertes et de créations, existe donc dans notre culture. Mais la majorité des vacanciers et des touristes ne font que la traverser à toute vitesse, sauf bouchon sur l'autoroute, pour aller «ailleurs», et la route nationale N20 est un lieu qu'aucun promeneur du dimanche ne choisit... Le désinvestissement collectif de la grande banlieue comme champ esthétique intéressant reste une constante. Pourquoi ?

Le fait économique et sociologique que dans les grands blocs d'habitations collectives des «grandes banlieues» se retrouvent les classes moyennes, défavorisées, et précaires, en comparaison de celles qui habitent les centres villes constituent bien sûr le paramètre «orthogonal», le cadre au sens d'Erving Goffman⁵ de toute la structure binaire centre/périphérie : ce cadre économique et sociologique global d'une installation majoritaire en banlieues des couches défavorisées comme des nouveaux arrivants aux teints sans cesse diversifiés et souvent précaires : plus ils sont pauvres, et plus ils sont loin.. Il y a cette cascade des échelles des sociaux qui fait peser sur les couches défavorisées une sorte de dévalorisation quasi mécanique, un bémol sans idéologie, de leur présence physique, de leur espaces propres... Mais en ce qui concerne les tropismes du promeneur cette explication ne suffit pas : bien des quartiers pauvres sont choisis comme plus authentiques, plus gais, plus «beaux», que des quartiers très aisés trop tranquilles... Choisir Montreuil plutôt que Neuilly sur Seine n'est pas forcément un choix économique pour les jeunes générations et la tradition des fils de la bourgeoisie de s'encanailler dans les quartiers pauvres mais joyeux est ancienne. La logique du temps réel déjoue cette ombre que les mépris sociaux font peser sur les regards avec la question de l'ennui, de l'ivresse, de la nuit, du temps réel de la sortie... L'approche ici phénoménologique du promeneur à pied n'est celle de l'analyse globale : en temps réel, le regard porté sur ce qui enveloppe le corps du marcheur est énigmatique : il y a du flou, de l'incertitude, de l'hésitation dans le choix d'aller ici ou là, que la seule mécanique des mépris sociaux ne peut résumer. Le temps de la promenade sans but est un espace d'incertitude et de suspens, où les certitudes apprises par cœur sont éloignées «dans la tête», à cause du mouvement physique de la marche, et du vide et de la banalité de la promenade elle-même, et où la dimension mineure des choix accroît leur liberté microscopique et dénuée d'enjeu : bifurquer soudainement ou faire un détour curieux n'est pas un choix tragique, et personne ne s'y intéresse, même pas le promeneur lui-même, qui croyait détester le quartier qu'il découvre...

La promenade gyrovague qui est une des formes de «ne rien faire» pendant que «rien ne se passe» (et ici les inédits de Georges Perec parus dans Lieux, au seuil de 2022 sont exactement dans notre sujet) n'est pas encore l'errance des jeunes fugueurs ou le nomadisme perdu des sans logis, ni la petite balade en famille du dimanche après midi : pourtant elle est sans doute une des expériences les plus personnelles du «sortir dehors», et marcher de l'enfant qui fait l'école buissonnière, du jeune qui la nuit tourne en ville... La littérature sur la marche à pied est immense, mais ici il s'agit juste de tenter de penser les effets cognitifs de la marche *sans but*.

La vision dès les premiers pas est d'emblée plus périphérique, plus attentive aux seconds champs secondaires qu'à ce qui est tout droit en face : ne pas être pressé d'aller quelque part crée d'emblée un désinvestissement du «droit devant» pour investir les à côté mineurs bizarres : d'où une disponibilité à capter les détails secondaires du décor, la tache sur un mur, comme les informations esthétiques qui débordent du visible, comme une couleur dominante, un paysage sonore, le dessin d'une fenêtre, le vide d'une rue etc.. Tout cela est aperçu et ressenti de façon emmêlée et à chaque pas tout l'horizon de ce qui se donne à voir au regard distrait passe dans le dos et vient remplir une hotte invisible en quoi consistera une fois achevée l'expérience réelle de la promenade, que seul un romancier peut bien décrire. Est-ce que l'atmosphère d'un lieu pèse sur les subjectivités dans certaines situations ? Il faut lire Jean-Paul Thibaut.⁷

Toute promenade à pied est une insensible traversée d'atmosphères plus ou moins extraordinaires ou banales que l'adjectif de Victor Hugo «triste» (dont il pense que c'est le premier qui vient à l'esprit du parisien à l'évocation de ces zones périphériques) rend sensible : pourquoi, parfois, au bout de cinq minutes de marche, un désespoir sans cause, mais intime, envahit la subjectivité du promeneur ? Qu'est-ce que la tristesse sans raison ni cause ? En quoi elle colle au lieu plus qu'à la psyché du promeneur ? Plus largement, qu'est-ce qui se passe quand rien ne se passe d'autre que le fait de marcher sans but ? Et pourquoi aller par ici plutôt que par là ? Vers où se dirige la balade sans but ? De quoi se détourne-t-elle «sans y penser» ? C'est la question du présent en temps réel, quand tout est plat, banal, très matériel autour du corps et que le monde des choses tout autour ne bouge qu'à cause de ce changement microscopique de point de vue en quoi consiste le mouvement d'un pied mis devant l'autre... Relire Georges Perec (entre autres magnifiques auteurs) ici.

³id livre III, 10

⁴la bibliographie des sciences sociales sur « les banlieues », est immense surtout depuis le travail de Françoise Soullignac, La banlieue parisienne cent cinquante ans de transformations 1993 La documentation française. Et en même temps s'est construit un stéréotype culturel négatif sur la dureté/laideté/danger/misère/ de quartiers qui seraient le contraire du village français, avec sauvages de toutes les couleurs, trafics en tous genres, violences etc... etc... Un stéréotype n'est pas faux il est partiel. Et ici il n'est pas notre sujet qui tente s'approcher et d'imaginer une promenade à pied en direction de ces espaces compliqués, balades périurbaines que tout un mouvement actuel international d'artistes et d'étudiants réinventent aussi. Une succession d'enquêtes ethnologiques entre 2006 et 2015 ont amené l'auteure de ces lignes à traverser à pied, et sillonner certains de ces espaces.

⁵E. Goffman, Les Cadre de l'expérience, trad et pref d'Isaac Joseph, ed. de Minuit, 1991 : le «cadre», «frame», est aussi l'ossature.

⁶cf « L'épaisseur du présent » Véronique Nahoum-Grappe in Communications n°102 Exercices d'Ambiances Le Seuil 2018

⁷par exemple, le remarquable article « Installer une atmosphère », Phantasia vol5 (2017), p.127-135

Le «voir» de la promenade sans but est particulier : distrait, délesté de tout souci tactique, surtout si le promeneur est jeune ou enfantin, enfin comme dans l'enfance où on fixait avec de grands yeux les formes d'un monde que l'on ne comprenait pas. La promenade sans but est au minimum une manière non non pensée de poser la question du monde avec son propre corps de bipède comme média, un corps qui sent et pressent, qui entend et respire tout signe est une information physiologique et psychique, et rien ne s'écrit, ne se transforme en phrases articulées. Où suis-je ?, Quel est ce monde autour de moi ?, et où chacun de mes pas change le point de vue ? En se continuant, la balade trace un chemin dont les détours restent à interroger. et si les touristes choisissent les centres villes plutôt que la grande banlieue, il y a des raisons.

L'ESPACE PÉRIURBAIN CONTEMPORAIN EST HOSTILE AU PROMENEUR

Tout d'abord le bord d'une grande nationale ou d'une autoroute est hostile au piéton, et même dangereux, contrairement au trottoir hospitaliser des centres villes, l'espace évasé du monde péri urbain, immense et aux frontières floues, n'est pas fait pour le promeneur à pied gyrovague. Vu d'avion, expérience effectuée par l'auteur, ce sont les immenses entrepôts de longs et gros camions déposant leur cargaisons en flux tendus pour nourrir et remplir les supermarchés de choses nécessaires à la vie quotidienne des citadins ; ce sont les dessins d'autoroutes échangeurs croisés et jaillissant en bouquets centrifuges, les fleurs des ronds points partout... Et aussi, s'étalent les innombrables petits rectangles, blancs et verts (le gazon devant le pavillon !) de l'habitat individuel avec les séquences des grands ensembles blocs tours — le blanc un peu opaque, couleur sucre et frigo est aussi ici la teinte dominante... Les grands parkings de voitures aux cotés de grandes surfaces partout installées... Atterrissage sur la N20, sous la condition d'y ralentir de faire quelques pas, des anciennes pompes à essences devenues des ruines brouillées de ronces et de tags, et le mot «ruine» semble inapproprié, pourquoi ? Des piscines dressées ouvrent leur béance grimaçante. Des espaces incompréhensibles d'entreprises énigmatiques abandonnées, et plus on se rapproche, plus l'hétérogénéité des lieux sans identités claire est la règle... La nuit le vide est difficile à décrire; il faut voir le film admirable. Ailleurs partout de Vivianne Perelmuter et Isabelle Ingold (2020) traçant l'errance d'un migrant dans les espaces péri urbains européens pour avoir une idée du monde péri urbain contemporain la nuit. Restent les espaces verts et les sites historiques

ça et là, très nombreux autour de Paris, qui redeviennent des lieux choisis par le promeneur. La dimension formelle des choses occupe tout l'espace subjectif : comme dans l'enfance où «les masques sont puissants», expression de Starobinsky, les expressions graphiques des maisons bâtiments, barrières, murs deviennent aussi «puissants» : l'esthétique globale du lieu est première, la plus importante dans ce moment de non-importance majeure, la promenade sans but. Le long de la N20, la promenade ne peut que bifurquer, et là elle peut commencer... Néanmoins on peut faire l'hypothèse que le tourisme sur la N20 ne peut pas (encore ?) être un succès de masse. Le vide triste au sens du texte d'Hugo règne ici, dans le vacarme des moteurs : la N20 est une ligne de fuite où chaque véhicule en pleine vitesse semble effacer avec violence le rare habitant à pied sur le côté. La N20 est une grande nationale que déserte la société.

SIGNES D'UNE PRÉSENCE

Pourtant il y a des signes d'une présence errante qui laisse sa signature dans ces lieux périurbains : ce sont les tags et graffiti, qui deviennent œuvre d'art avec le temps dans les musées, et restent des infractions tombant sous le coup de la loi dans l'espace public : qu'aurait dit un flâneur considérable en face de ces parois de béton, ces murs gris, où sont dessinées ces inscriptions nées de l'errance de la jeunesse du lieu ? Le jeune fugueur qui ne rentre pas à la niche finit par rejoindre une bande; Ils tournent la nuit et choisissent exactement ce que fuit le touriste adulte, le pire du lieu, le plus inhospitalier, le plus laid, parois des tunnels, murs sinistres au bord de l'autoroute, béton des échangeurs etc pour y inscrire leurs signatures illisibles... Il faut savoir que l'errance nocturne des jeunes est une forme particulière de promenade sans but, où les questions «Qu'est-ce qu'on fait ?» et «Où on va-t-on ce soir ?» taraudent l'âme dans l'ennui mortel d'un temps immobile passé dans un parking pas très gai. L'ennui est une douleur majeure pour un être juvénile, pour qui le présent est une éternité, et qui reste encore tellement sensible aux formes non verbales des choses, des lieux. Le tag est l'invention collective née de cet espace périurbain d'époque, et dont l'esthétique plus que le sens doit être étudié par les anthropologues. Il faudrait ici accompagner une seule nuit de vadrouille périurbaine avec eux, et là leurs choix de lieux préférés, plaques inédites, toits et caves, seraient significatives ; Ils vont aussi dans les centres villes, pour en décorer les tunnels des métros, les catacombes et du haut de toitures élevées, les hauts de certains immeubles.

Il ne s'agit pas d'avoir ici une vision angélique des bandes de jeunes surtout des garçons la nuit, qui font de la violence une preuve de virilité, et qui, parfois sont sur le chemin du vrai banditisme maffieux. Mais la question esthétique des tags débordent de ce cadre négatif, car depuis les premiers graffiti apparus au cinéma dans le film culte *West Side Story* (1961), les inscriptions murales ont envahi les espaces périurbains sur la planète entière en se transformant selon les lieux et les moments historiques. Il n'est pas question ici d'en retracer l'histoire mais de constater que pour notre promeneur contemporain, les auteurs semblent choisir les sites les plus durs, laids, typiques du pire de la modernité périurbaine comme cadre d'élection, le béton le plus rébarbatif étant leur toile de fond. Je me souviens d'un entretien avec un jeune de Sao Paulo, qui faisait des peintures murales lumineuses et magnifiques dans une cave profonde inaccessible de l'extérieur, pour disait-il «lutter contre la laideur de la ville». Ce n'est pas le cas des tags et graphes illisibles signatures lisibles seulement pour leurs auteurs, marques de frontières de territoires etc... L'errance à pied en grande banlieue est une expérience nocturne de la jeunesse du lieu, elle a produit comme dans les cavernes du paléolithique sa forme d'inscription sur les murs.

CHERCHER LE CENTRE VILLE : INVENTION D'UN RITUEL FUGACE

A l'opposé, que viennent faire dans les centres villes historiques les touristes du monde entier, comment ils les habitent dans leurs promenades sans but ? Comment ils en marquent l'espace y inventent des rituels ? l'exemple des cadenas d'amour qui ont fleuri il y a quelques années dans des lieux emblématiques parisiens et maintenant disparus est significatif.⁸ Fin Octobre 2012, à St Petersburg, quelques gros cadenas grenat sont accrochés aux rambardes du Pont dit des Baisers (qui porte bonheur aux amoureux qui le traversent en s'embrassant). Ces cadenas rouges en forme de cœur, costauds à la russe, semblent adaptés à la ferronnerie magistrale du lieu, et au site, prêts à affronter les hivers de cette ville polaire — où, selon Dostoïevski dans *Les Nuits Blanches*, les habitants voient revenir leur effrayante dépression latente à la vue d'un seul nuage menaçant leur soleil rasant. Celui qui réchauffe l'âme avant le corps, celui qui restitue les clartés des façades, et fait flamber le rouge du cadenas («rouge» en russe signifie «beau»). Deux prénoms sont écrits au cœur de ce cœur bien accroché : c'est un cadenas d'amour. J'ai vu les premiers (pour moi) à Cosme en Juillet 2009 : sur une jetée qui se termine en minuscule

cercle, la rambarde brillait de loin sur le lac : autant de cadenas de toutes formes et couleurs scintillants au soleil. Les cadenas parlent : deux prénoms, une date, le plus souvent. Très rarement, un autre vœu se laisse deviner, réussir à un examen, ou un autre lien à sceller, père fille. Des rubans, des morceaux de plastiques peuvent aussi être noués sur la rambarde.

Le sens classique votif de ces cadenas semble se conjuguer avec une version métallisée de l'antique graffiti «Roméo aime Juliette». Ce dernier, familier dans l'espace contemporain de nos promenades, se donne à lire gravé sur l'arbre, dessiné sur la paroi d'un vieux mur, d'un rocher etc... Mais le cadenas d'amour est situé, le plus souvent au cœur touristique d'une cité. Il est aussi plus précisément daté : son accroissement frénétique à partir des années 2010 a envahi les rambardes de bien des ponts historiques des grandes cités du monde, Moscou, Berlin, Bruxelles, Kiev, Vilnius, Vérone, Rome, Venise, Shanghai, Marrakech, Prague etc... au point de parfois les recouvrir entièrement d'un tapis de fer fin 2012, comme actuellement sur le Pont de l'Evêché à Paris, ou sur le Pont des Arts. Cette pratique est-elle née à la fin des années 80 à Pecs en Hongrie ? En Allemagne à Cologne ? En Italie avec cette référence romanesque de Federico Moccia : Dans *Ho voglio di te*, édité en 2006, une scène est décrite, une nuit, les deux héroïnes verrouillent le cadenas sur le Ponte Milvio, près de Rome, jettent la clé dans l'eau du Tibre et s'embrassent ? En Chine ? A Taïwan sur les rambardes d'une passerelle enjambant les rails de la gare de Taichung, la croyance circule que chaque train circulant sous le cadenas le charge en intensité positive pour l'amour verrouillé...le graffiti tourne à l'ex-voto profane ici. Mais laissons aux historiens tout ce travail de généalogie. Ici, le point de vue est celui de la phénoménologie baladeuse. Même le plus distrait des passants saura reconnaître, comme dans tout graffiti classique, le vieux rêve des jeunes amoureux, un rêve pluriel : celui d'abord de «crier au monde» leur amour naissant, de le signer dans l'espace public, de le publier dans le monde du dehors, avant la mairie ou l'église. Et celui de le verrouiller.

Le cadenas d'amour choisit les centres historiques : le fait qu'il y ait beaucoup plus de cadenas sur la rambarde du Pont de l'Evêché côté chevet de Notre Dame que de l'autre côté montre que le site précis et l'orientation des regards et des gestes sont l'objet d'un choix délibéré. Comme si l'esthétique consacrée d'un lieu touristique parce qu'historique, permettait d'en frôler le coefficient de sacré, sans s'y compromettre, ni même trop le penser : pour la jeunesse baladeuse majoritaire dans les premières années d'invention collective de cette pratique au tournant des XX^e et XXI^e siècles, ce point est crucial : c'est un jeu, c'est une

⁸cette réflexion est née d'une courte chronique dans la revue Esprit en 2012, bien sûr à la suite de quelques promenades étonnées.

suite de gestes, c'est du rire, du théâtre nocturne, mais aussi w, il y a autre chose, de presque tragique, qui sous tend tout cela mais qui n'est pas posé, la condition masquée, pour que ça marche. A savoir cette incertitude de fond qui s'accroît au fur et à mesure que le couple juvénile se forme, et qui touche au tragique du temps qui fuit comme l'eau verte là dessous, et s'appuie sur toute une conviction populaire que l'histoire d'amour ne dure qu'un instant, mais le chagrin d'amour toute la vie ...etc. Incertitude à laquelle, ici, cette nuit, seule la beauté d'un site admirable semble s'opposer. D'où le second sens, proprement votif, du cadenas d'amour. Le geste du vœu, dans son sens le plus réduit et dense, le moins formalisé, le plus dénué de toute séméiologie explicite, est d'offrir quelque chose contre une promesse, en face d'une menace sourde, ou bien du trop plein d'intensité positive, «on s'aime tellement, c'est intenable, ça fait peur, il faut faire quelque chose»

Le cadenas d'amour est le signe, la signature de l'amour et aussi constitue une demande, adressée à la beauté du lieu, ici au dos somptueux d'une église à laquelle on n'appartient pas forcément, en face de monuments dont on se fiche des valeurs proclamées. Il y a la nuit, les reflets de l'eau, la force enveloppante de l'assiette du site, dont le cadre est une des conditions pour que naisse l'idée, le désir collectif de milliers de jeunes couples promeneurs, de marquer quelque chose dans ce lieu. Un lieu ancré en son propre centre, à cause de cet enracinement civilisationnel dont témoigne la grandiose typicité de l'architecture, mais aussi un lieu mondial par l'attraction qu'il provoque ailleurs dans le monde. Le cadenas d'amour fuit les zones sinistres choisies par les tagueurs, l'obscurité sous terre des tunnels de métro ou du RER, le gris des toits plats des grands immeubles périphériques, le fer poussé sur le béton d'une zone de zéro «care» social....

Le cadenas d'amour déserte l'espace périurbain, riche de ces non-lieux contemporains si bien décrits par l'anthropologue Marc Augé, ces zones de banlieue où se dilate l'esthétique typique de l'éternité de notre monde global — gazon, béton, bitume et plastique etc... Pourtant, que de passerelles d'autoroutes, d'échangeurs périphériques, grilles autour de zones d'aéroport, de rambardes de RER, de Zac de Zup, de Grande Surface y encadrent nos circulations expresses et pourraient s'offrir à l'anse d'un cadenas. Sans doute, bientôt, quelques tagueurs esthètes et amoureux seront capables d'y trouver leur vieux fer, poussé sur un béton obscur, échappé de tout regard : verrouiller un cadenas d'amour dans le noir d'une rame de métro, trop bien. Sans doute, en fonction de cette logique culturelle que les contraires peuvent servir à une même expression, un lieu rare et solitaire au bord d'un abîme, sous la condition de l'accroche en fer d'une ébauche de rambarde, voit

ou verra son cadenas fleurir quand les rambardes centrales seront devenues ringardes.

En attendant, trouver le cadenas, et ici le commerce a précédé les sociologues, y inscrire les initiales des deux prénoms, la date de la nuit, y dessiner un cœur etc... l'accrocher avec soin à une bonne place, bien située en face du site dont la beauté quasi sacrée prouve la vérité de l'amour, enfin, surtout jeter ensemble la clé dans l'eau, moment enivrant du «plus jamais» où elle disparaît, relèvent de la même logique que toute institution d'un fait humain : l'inscrire dans le temps, comme on peut, avec des écrits, des signatures quand «dire c'est faire», des gestes, des répétitions.

C'est le «plus jamais» de la clé dans l'eau qui à mon avis garantit phénoménologiquement le «pour toujours» promis dans l'intensité du regard échangé, qui précède le baiser qui relie. C'est le «plus jamais» le plus long. Le lien d'amour, tellement violent et en même temps tellement aléatoire, aime l'idée de l'acier, l'hypothèse d'un cœur bien trempé qui sait choisir « pour toujours » et «à jamais».

Il faut évidemment une industrie du fer et des cadenas, et aussi la possibilité historique de la balade comme moment typique de la rencontre amoureuse qui après avoir «démarré», «marche» un peu. Il faut donc aussi une société ou le lien de couple non encore institué par un mariage soit assez banal, et accepté comme licite pour que l'errance jour et nuit, du jeune couple en train de s'inventer n'ait pas à se cacher... Ce sont eux, jeunes adolescents, qui font des kilomètres, main dans la main, dans l'espace de la ville... Ils s'arrêtent sur un beau pont, voient un cadenas et le déchiffrent. Et ils veulent y accrocher la nuit suivante le leur. Dans la nuit, plus forte ici que le grand jour d'un mariage institué, impensable pour eux à ce moment là de leur histoire.

Mais pourquoi après les années 2000 sont-ils si nombreux à penser «nous aussi!» et s'organisent pour le faire ? Pourquoi ce succès insensé absolument non médiatisé officiellement ? L'imitation, démultipliée par les réseaux internet ? Relisons Tarde, pourquoi prend-t-elle à tel moment, et pas à tel autre ? Nul média technologique ne peut suffire à l'explication d'une invention collective d'une pratique particulière. La diffusion transnationale de la pratique des cadenas d'amour n'a pris que quelques années jusqu'à cette explosion dans le paysage urbain des buissons de cadenas sur certaines rambardes.

Il y a sans doute l'angoisse de «l'amour» sa durée forcément menacée, il y a cette nécessité d'accepter le risque tragique trop prévisible de la rupture, mais pourquoi choisir les beaux sites des plus belles villes du monde pour sceller, au moins cette nuit, en face du monde, le «pour toujours» et «à jamais» ?

Les cadenas d'amour ont proliféré un temps sur le déficit de confiance en l'avenir, et le besoin de sceller, verrouiller le lien qui se construit ; cette invention d'une forme votive contemporaine avait besoin d'un lieu à la hauteur de l'enjeu, un cadre «beau», donc protecteur : les lieux emblématiques des centres villes historiques.

Les cadenas d'amour sont une manière de prononcer un vœu au cœur de la cité, au milieu de l'espace public, mais comme à l'extérieur d'eux, dans leur dos et sous leur ombre monumentale, la nuit, entre ciel et eau.

Biensûr partout, sur le béton et le bois, on peut dessiner un cœur avec deux prénoms, mais où accrocher un cadenas d'amour le long de la N20 ?



PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU CYCLE

POUR UNE CIVILISATION URBAINE: LES DÉFIS DE L'ESPACE PUBLIC





PIERRE DUCRET
Directeur
de l'Institut Palladio

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU CYCLE

Le choix de l'espace public et de son rôle dans la civilisation urbaine comme fil rouge du cycle de séminaires de l'Institut Palladio en 2022 confirme que le sujet auquel s'attache l'Institut, comme la Fondation qui l'a créé, est bien la ville de demain dans toutes ses dimensions. Les entreprises mécènes de la Fondation Palladio, dont les auditeurs du cycle sont pour la plupart de jeunes dirigeants, sont avant tout des acteurs de l'immobilier. Mais ils ont conscience que leur activité et leur production se déploient majoritairement dans un milieu complexe et mouvant, la ville, qui ne peut se réduire aux objets construits. Le parcours du cycle 2022 a donc consisté en une exploration des différentes facettes de l'espace public, non réductibles à ses formes, à l'urbanisme ou au génie urbain. Que désigne en effet le terme d'espace public ?

LES ESPACES PUBLICS URBAINS NE PEUVENT SE RÉDUIRE À LEUR DÉFINITION MATÉRIELLE

Pour les professionnels de la ville comme pour ses habitants, les espaces publics regroupent la voirie urbaine - chaussées, trottoirs et leurs caniveaux, places - les espaces verts - parcs, jardins, plantations - les berges et les plages, ainsi que les multiples mobiliers et objets qui les occupent et parfois les encombrant.

En 2020, le brusque confinement planétaire nous a fait prendre conscience de la valeur considérable de ces espaces. Le trottoir en bas de l'immeuble, tous les espaces libres à 5 minutes à pied du logement sont apparus pour ce qu'ils sont : un indispensable prolongement et même une composante de l'habitat ainsi que les salles d'attente des commerces de proximité. Leur prompt appropriation par les espèces sauvages, du fait de l'interruption de la présence humaine, les a réenchantés. Il a fallu aussi, dans l'urgence, les adapter aux exigences de distanciation et à celles de la médecine de masse (certains parkings ont été transformés en extensions des hôpitaux). La crise sanitaire a enfin été l'occasion de développer de façon spectaculaire un urbanisme opportuniste ou transitoire - terrasses, coronapistes - plébiscité par les populations qui aura servi d'accélérateur à des transformations pérennes.

La crise a montré que la valeur de ces actifs matériels des villes dépend de leurs multiples usages, parfois en conflit, évolutifs et (heureusement) pas toujours prévisibles ou planifiables. Ce sont les usages qui font des espaces publics une image du corps social : «different people using the same place».

Dans la ville contemporaine, ces usages sont de surcroît associés aux deux principes de libre accès pour tous et de gratuité qui sont devenus des valeurs essentielles. Le «droit à la ville»¹ est un droit aux espaces publics.

Les espaces publics ne peuvent pas non plus être considérés sans tenir compte de l'imaginaire collectif, historique et poétique qui s'attache à eux. Leur dimension symbolique est aux moins aussi prégnante que les matériaux avec lesquels ils sont fabriqués. Ce sont des lieux de mémoire dont la trame résiste mieux aux crises, aux catastrophes, aux guerres mêmes, en un mot au temps qui passe que le bâti lui-même.

Accentuant encore cette dimension immatérielle, la révolution digitale ajoute aux espaces publics de la ville contemporaine une couche informationnelle qui les structure, en enrichit les usages tout autant qu'elle les perturbe et peut les menacer.

«L'espace public» est enfin une métaphore présente dans le discours politique commun. La définition savante qu'en a donné Jürgen Habermas pour l'ériger, dans la lignée de Rousseau et de Kant, en fondement de la démocratie, est entrée dans les représentations politiques collectives :

l'espace public est l'ensemble des structures et protocoles qui permettent d'instituer au sein d'une population un débat libre, non dirigé par l'État, dans lequel s'expriment et mûrissent des positions contradictoires sur les questions liées à l'organisation de la société. Il se confond avec l'usage public de leur raison par les citoyens. L'existence d'une presse libre en est la condition indispensable. L'explosion des moyens de communication depuis le début du 21^e siècle et notamment l'irruption des réseaux sociaux en transforme profondément les modalités, pour le meilleur et pour le pire.

IL EST IMPOSSIBLE DE PARLER DES ESPACES PUBLICS URBAINS SANS AVOIR À L'ESPRIT LEUR DIMENSION POLITIQUE.

Notre imaginaire politique associe la place publique, cet archétype de l'espace public, à l'agora athénienne. La place, centrale et minérale, serait le lieu originel de la délibération populaire et donc de la démocratie, celui où les habitants qui font la ville deviennent les citoyens qui font la cité. Joëlle Zask² a montré les ambiguïtés de cette assimilation. Les places publiques de la ville moderne ont surtout été conçues comme des «espaces de représentation»³ destinés à la mise en scène du pouvoir et où le peuple est en position de spectateur. Le développement historique des places publiques est plutôt lié à un recul de la démocratie et aux progrès des formes autoritaires de gouvernement.

Mais ces espaces du pouvoir sont aussi le théâtre des révoltes et révolutions qui s'en emparent au point qu'à l'époque contemporaine, par métonymie, les noms de grandes places urbaines désignent les mouvements qui s'y sont déroulés : Tian'anmen, place Tahrir, Maïdan... Plus près de nous, comment dissocier la rue Gay-Lussac ou la place de la République des événements qui les ont marqués et s'y succèdent encore ? On a d'ailleurs souvent commenté le besoin de contrôle des mouvements populaires qui aurait présidé à la conception des espaces publics parisiens par le baron Haussmann.

Cette charge politique de l'espace urbain a été révélée de façon inattendue en France, lors du mouvement des «gilets jaunes». Le choix des ronds-points comme lieux de rassemblement et d'occupation a transformé ces éléments triviaux de voirie des zones urbaines périphériques en authentiques espaces publics.

Enfin, de façon tragique, c'est dans l'espace public qu'opère le plus souvent le terrorisme. Les attentats du 13 novembre 2015 à Paris et du 14 juillet 2016 à Nice ont pris pour cible de leur haine, au-delà même des foules qui les occupaient, le mode de vie déployé dans ces lieux emblématiques de ce que notre civilisation urbaine a pour nous de meilleur : les terrasses parisiennes, la grande «promenade» niçoise.

Bref, les espaces publics urbains ont une valeur proprement politique, raison supplémentaire pour en prendre soin. Tout au long de notre parcours, nous avons eu

à l'esprit cette évidence : soigner, ménager les espaces publics, ce n'est pas seulement veiller à la qualité urbaine, c'est œuvrer pour la démocratie.

LES ESPACES PUBLICS URBAINS DU 21^E SIÈCLE SONT CONFRONTÉS À TROIS GRANDS DÉFIS :

Ces lieux communs de nos villes, où se joue notre civilisation urbaine, sont aujourd'hui soumis à des injonctions nombreuses, souvent contradictoires, qui peuvent être regroupés en trois défis principaux.

LEUR DESIGN ET LEUR EXPLOITATION DOIVENT INTÉGRER LES EXIGENCES DE L'ÉCOLOGIE URBAINE

Cela ne signifie pas seulement qu'ils doivent contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la préservation de la biodiversité en faisant une plus grande place à la nature, nous y reviendrons. Cela ne se réduit pas non plus à la nécessité de les adapter au réchauffement climatique en cours et à venir, par exemple par le traitement des îlots de chaleur ou par une gestion des sols adaptée aux risques de sécheresse et d'inondations.

D'une façon plus globale, on attend des espaces publics urbains, tout autant que des bâtiments, qu'ils rendent viable, vivable, résilient et désirable le modèle de la ville compacte, sans lequel il n'y aura pas d'avenir durable pour la civilisation urbaine.

ILS DOIVENT CONTRIBUER À LA RÉDUCTION DES INÉGALITÉS ET À LA CONSTRUCTION D'UNE SOCIÉTÉ URBAINE INCLUSIVE

Le principe de liberté d'accès à l'espace public pour tous est un acquis social important. Il a parfois été conquis par des mouvements de révolte populaire : les manifestations qui ont obtenu l'ouverture des grands parcs de Londres par exemple. Il est aujourd'hui menacé par les clôtures qui se multiplient dans nos villes bien au-delà du phénomène de ségrégation ultime que constituent les «gated communities» dans de nombreux pays. La remise en cause des îlots ouverts par les copropriétés riveraines est un mouvement général qui ne se limite pas à quelques ghettos de riches et menace la fluidité de la circulation piétonne.

¹ Henri Lefebvre, philosophe français, 1968 « Le droit à la ville »

² Joëlle Zask, philosophe, maître de conférences à l'Université d'Aix-Marseille, spécialiste de la philosophie politique, 2018, « Quand la ville devient publique », Paris, Le bord de l'eau, Coll. « Les voies du politique »

³ Françoise Choay, historienne des théories et des formes urbaines et architecturales, professeure aux universités de Paris I et Paris VIII, 2004, « Espacements - l'évolution de l'espace urbain en France »

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU CYCLE

Pour que ce droit soit réel pour tous, la conception et la gestion des espaces publics doivent avoir le souci des inégalités de genre. Les femmes se sentent trois fois plus en insécurité que les hommes en ville et une bonne partie des équipements sont d'un usage exclusivement masculin. Qu'on pense aux terrains multisports qui finissent immanquablement en terrains de foot pour garçons ou aux installations d'entraînement de rue («street workout») conçus pour les plus sportifs, c'est-à-dire les jeunes hommes en bonne santé, à l'exclusion du reste de la population.

L'urbanisme féministe, revendiqué par Eva Kail à Vienne dès 1991, consiste à prendre en compte les demandes spécifiques des femmes en les consultant régulièrement comme cela se pratique à Rennes avec les marches exploratrices des femmes.

Il faut rendre l'espace public accueillant pour les femmes, mais aussi pour les enfants qui disparaissent progressivement des rues et des places au risque de se transformer en « enfants d'intérieur ». La réduction et le cantonnement de la circulation automobile est une occasion de reconquête de la ville par les enfants. Saluons à ce titre les initiatives de type «La rue aux enfants». Plus une ville est faite pour les femmes et pour les enfants, plus elle l'est aussi pour les personnes âgées et en situation de handicap...plus elle est agréable pour tous.

Enfin, les espaces dits publics ne le sont pas vraiment s'ils sont conçus et gérés de façon volontairement inhospitalière pour ceux qui, faute de logement, les habitent, les «sans domicile fixe» au nombre de 300 000 en France dont probablement la moitié sont réellement «sans abris»

L'ESSOR DU NUMÉRIQUE EST À LA FOIS UNE CHANCE ET UNE MENACE POUR L'ESPACE PUBLIC

Le digital peut enrichir les services, publics et privés, rendus aux citoyens – «augmentation» de l'espace public - et optimiser la gestion urbaine qu'il favorise grâce à la collecte et au traitement en temps réel d'innombrables données, dont les citoyens peuvent être des acteurs, selon un modèle de smart city conçue comme une «wikicity». Mais les dangers du numérique sont désormais bien documentés : risque d'isolement généralisé par la substitution de la connectivité digitale à l'interaction physique ; marchandisation de la totalité de la vie urbaine par l'extension de l'espace publicitaire à l'individu lui-même ; capacité de surveillance attaquant les libertés publiques et cette qualité essentielle de la ville, l'anonymat. Quant à l'espace public de délibération collective, on sait

que les réseaux sociaux, qui devraient et peuvent parfois l'outiller, tendent surtout à lui substituer une démocratie d'opinions où circulent sans distinction vérités et mensonges.

Les autorités municipales doivent désormais, dans leur gouvernance même, s'adapter pour réguler et canaliser cette force nouvelle qui s'empare de l'espace public au profit d'un oligopole, au risque de le dévorer.

Si le métavers doit devenir un espace public, il faudra le gouverner comme un espace public, avec des autorités, des règles, des sanctions, pour faire en sorte qu'y vivre ne consiste pas - pardon à Georges Perec⁴ - à se déplacer d'un espace virtuel à un autre en se cognant partout.

Pour toutes ces raisons, on constate une véritable ébullition des réflexions, débats et projets concernant les espaces publics. En écho à cette effervescence dans le monde des architectes et des urbanistes, les municipalités y participent désormais non plus seulement au rythme des projets de transformations ou de créations nouvelles mais par des démarches de fond et une approche globale de leurs espaces publics.

Barcelone a par exemple rendu public un «Manuel d'urbanisme de la vie quotidienne ». C'est aussi le cas en France de Lyon, Dunkerque et Paris qui ont élaboré, en concertation avec de nombreuses parties prenantes et les habitants eux-mêmes, des chartes dont l'ambition est de fixer des principes directeurs pour l'ensemble de leur action dans ce domaine.

Avec les auditeurs de l'Institut, nous avons constaté ce désir partagé d'une réelle renaissance des espaces publics urbains que nous avons explorée sous ces différents aspects.

VOICI LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS QUE NOUS EN AVONS RETIRÉS

La diminution de la place de l'automobile est une opportunité historique pour une renaissance des espaces publics

L'affaire est entendue, la place occupée en ville par l'automobile, même « propre », doit reculer rapidement après avoir, pendant un siècle, structuré puissamment l'espace urbain. A Paris, une des villes les plus denses du monde, dès 1940, les trottoirs avaient perdu 40% de leur surface par rapport à 1900. Aujourd'hui, près de 53% des 2460 ha d'espace public traditionnel sont réservés à la chaussée et donc essentiellement à la circulation automobile et 47% au trottoir.

Le mouvement de reflux est engagé, au nom de la lutte contre la pollution atmosphérique, contre les émissions de gaz à effet de serre et d'un nouvel art de vivre fondé sur la proximité et les circulations non motorisées, à commencer par la marche à pied. L'espace public redevient l'espace des piétons.

Cette mutation va libérer de très grandes surfaces : une place de stationnement occupe environ 10m²; le programme parisien de réduction de 65 000 places libèrera 60 hectares. Véronique Bédague a parlé à juste titre, dans un article de 2021⁵, d'une refonte complète de l'espace urbain. Il est essentiel que, cette fois-ci, les habitants en soient les acteurs, comme les y incite le «parking day», événement mondial d'appropriation des places de stationnement.

Si les nouveaux usages de ces espaces apparaissent déjà - jardinage, échanges...- l'imagination est au pouvoir. Pour ne citer qu'un exemple qui fait rêver, le cabinet d'architecture SCAU propose de recycler les parkings souterrains au cœur de la ville pour en faire des « grottes de sommeil » (en 2019, l'APUR évaluait déjà à 96 ha la surface des parkings d'ores et déjà inutilisée à Paris).

La qualité des espaces publics dépend avant tout de l'attention accordée à leurs usages et à leur variation en fonction du temps

Cela sonne comme une évidence que la conception et les modes de gestion des espaces publics doivent être fondés sur une observation très attentive de leurs usages et, autant que possible, sur l'anticipation de leurs usages futurs.

On sait que la réalité est tout autre. Le plus souvent, nos rues et nos places ne permettent pas même de satisfaire les besoins essentiels des citoyens : boire, s'asseoir, uriner...La misère de l'offre en toilettes publiques dans nos villes en témoigne. Il est urgent de prendre enfin ce sujet au sérieux sur le modèle des villes japonaises et coréennes et de garantir la disponibilité, l'hygiène et le confort de ces équipements de base qui peuvent être démultipliés par l'organisation de l'accès aux « toilettes accueillantes » des commerces et des locaux riverains.

D'une façon générale, les citoyens de la ville durable aspirent en effet moins à la monumentalité, aux grandes perspectives, qu'à une réelle aménité des espaces publics qui peut être le fondement d'une nouvelle esthétique. C'est ce que permet un design actif qui s'adresse aux cinq sens des habitants, donne une place centrale à la marche à pied et s'attache à préserver ou à créer des ambiances urbaines.

Les pratiques des citoyens étant évolutives, l'espace public doit être flexible pour s'y adapter. C'est le programme de l'urbanisme opportuniste, ouvert aux réalisations éphémères, et répondant aux aspirations révélées par la créativité spontanée des habitants : « parkour », « urbex », aventuriers des friches...

Ces nouvelles approches de l'espace public sont subtiles notamment parce qu'elles doivent trouver un équilibre entre la nécessaire régulation des usages, par souci de la sécurité notamment, et le devoir de permettre et favoriser les surprises. Beaucoup d'initiatives de villes françaises vont dans ce sens : utilisation de micro-espaces, créations de sentiers métropolitains, promotion par des cartes des espaces publics accessibles en modes doux.

Précisons que ce besoin d'une nouvelle culture des espaces publics, mettant en valeur leur diversité, à l'encontre de leur « instagrammisation », est encore plus nécessaire dans les zones périphériques des villes que dans leurs centres. La création d'un réseau de «refuges périurbains» dans l'agglomération bordelaise en est un bon exemple. Il est possible de favoriser un nouvel imaginaire du tourisme urbain pour les habitants.



⁴ Georges Perec, 1976, « Espèces d'espaces » : «Vivre c'est passer d'un espace à un autre en essayant de se cogner le moins possible»

⁵ Véronique Bédague, Directrice générale de Nexity, 2021, Tribune dans Le Monde https://www.lemonde.fr/idees/article/2021/02/12/avec-le-recul-ineluctable-de-la-voiture-en-ville-il-faut-imaginer-ensemble-une-refonte-de-l-espace-public-urbain_6069737_3232.html

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU CYCLE

Autre évidence encore insuffisamment prise en compte : un lieu connaît plusieurs fonctions selon les moments de la journée, de la nuit, de l'année. Nous n'habitons pas seulement des lieux mais aussi le temps, des temps différents.

La «chronotopie»⁶ est la nouvelle grande affaire pour la gestion et la conception des espaces publics. Au modèle traditionnel - une surface, un usage, des usagers de longue durée pour une occupation réduite - il faut substituer la vision des usagers, des usages multiples, des espaces adaptables, une large palette de services. Plus de flux, de temps, de temporaire, de légèreté ; moins de stocks, d'espace, de définitif, de lourd.

D'un point de vue fonctionnel, on peut en attendre un temps d'occupation de l'espace optimisé et une valeur d'usage maximisée, une intensification paisible de la ville. Mais surtout le plaisir de vivre dans la ville compacte peut y gagner beaucoup. Les « bureaux du temps » créés par certaines villes (Belfort, St Denis, Poitiers, Rennes), les « chartes de la nuit » de Lille, Rennes, Paris, Lyon, l'élection d'un « maire de la nuit » à Strasbourg, illustrent ce nouveau type de régulation des usages de l'espace public en fonction du temps. Ils débouchent sur de nouveaux services : transports de nuit, présence de commerces alimentaires (foodtrucks). Pourquoi pas un label de « haute qualité temporelle » décernée aux villes les plus avancées dans ce domaine, comme le suggère Luc Gwiazdzinsky ?

La nature est la principale force de transformation des espaces publics

Il ne s'agit plus seulement de végétaliser l'espace public mais de le concevoir et le gérer « avec » la nature. Ce n'est pas un luxe mais une nécessité pour adapter la ville compacte à l'anthropocène. Cela répond aussi à la biophilie croissante des citoyens, renforcée par l'expérience de la crise sanitaire. Le monde de l'ingénierie et de l'aménagement, de même qu'un bon nombre d'élus ont engagé cette authentique révolution culturelle. Une partie des savoir-faire existent, souvent regroupés sous le terme de bioclimatisme. Mais beaucoup de problèmes techniques et d'arbitrages politiques doivent encore être surmontés.

Le sujet le plus complexe est probablement celui des sols, lui-même lié à celui du cycle de l'eau. Le sol et l'eau sont les conditions premières de la renaturation des villes. Il faut donc remettre en question le modèle de la ville imperméable : utilisation de nouveaux matériaux qui sont encore en phase expérimentale, création de noues

paysagères comme espaces de jeux inondables... En Chine, le modèle de la «ville-éponge», créé par Yu Konjian⁷ a été adopté par les politiques nationales. Nous ne sommes qu'au début de cette transformation radicale qui peut, de surcroît, permettre des économies importantes, sur le modèle de celles réalisées en 20 ans grâce à une gestion écologique des espaces verts.

La multiplication indispensable des peuplements d'arbres de nos villes demande autant d'intelligence au nouveau génie urbain. Car il ne suffit pas de planter, il faut choisir les essences pertinentes, favoriser leur croissance à long terme, adapter leurs modes d'entretien. Les multiples débats en cours à ce sujet sont de bon augure : les connaissances progressent, les regards changent.

Enfin, l'organisation actuelle de l'ensemble de l'espace urbain est remise en question par le nouvel impératif de continuité naturelle. La nature en ville ne peut en effet se limiter à des espaces réservés, des îlots ; elle doit se déployer tout au long de corridors. C'est la condition à la fois d'une vraie biodiversité urbaine et de la justice spatiale : le droit à la ville est désormais aussi un droit à la proximité de la nature pour tous les habitants. Tel est le programme exigeant des trames vertes, bleues, noires (limitation de l'éclairage nocturne), destinées à devenir de véritables infrastructures de la ville. Pour ajouter à la complexité de cet agenda, les espaces mobilisables pour créer ces continuités sont privés pour une bonne part : la métropole de Lyon en évalue la proportion à 70%. Ce ne sera donc pas seulement une affaire d'aménagement public mais aussi de négociation. Pour réussir ces mutations, le rôle de la maintenance et de l'exploitation sera crucial, car le vivant appelle des soins d'un autre ordre que le béton et l'asphalte. C'est toute la ville qui devra désormais être jardinée, la différence entre voirie et espaces verts perdant sa pertinence.

Après sa végétalisation, cette rue est-elle une traversée ou un jardin ? Pourquoi ne pas compter les terrasses végétalisées comme des espaces verts ? La formation des personnels dédiés à ces fonctions, qu'ils soient agents publics ou salariés des entreprises privées doit évoluer en conséquence. De même les contrats des villes avec leurs prestataires devront-ils s'établir sur des critères de résultats dont les indicateurs sont encore largement à construire.

Les habitants, pour peu qu'on leur donne les moyens de développer leur culture du vivant, seront des alliés et des ressources pour construire

la ville verte. Les initiatives spontanées comme «Belles de bitume» ou «Sauvages de ma rue», dans la lignée des pionniers du «Guerilla gardening», sont les avant-gardes de la co-construction des espaces publics écologiques.

La présence de l'art dans les espaces publics n'est pas une parure ; elle leur confère leur puissance

Quelques exemples contemporains emblématiques, de natures très différentes, suffisent à étayer cette affirmation

_ A Berlin, le Mémorial aux juifs assassinés d'Europe de Peter Eisenman a réalisé l'impossible : donner une forme urbaine à la tragédie

_ L'art événement de Christo et Jeanne-Claude, tout éphémère qu'il fut, a marqué l'histoire de nos monuments et changé le regard porté sur eux

_ L'œuvre de Daniel Buren au Palais-Royal, vilipendée à sa création pour s'être substituée à un parking qui défigurait le site, est appropriée par les promeneurs, les touristes et les enfants

_ Les grands portraits de JR font vibrer l'humanité jusque dans les favelas

_ L'installation illégale de son taureau à Wall Street par Di Modica est devenue un emblème de New-York

_ La Catène de Conteneurs du Havre sublime son port

_ Depuis 2012, le « Voyage à Nantes » a changé le cours de l'histoire et la réputation de la ville ; il est devenu une référence pour l'art public

_ Saint-Dizier, avec «la beauté sauvera le monde», qui transforme la ville en musée à ciel ouvert pendant trois semaines, fait de l'art pour tous un élément de sa renaissance

_ Flash Invader fait converger, grâce au numérique, art populaire et usage ludique de l'espace public (...)

Ces exemples de grande ampleur, évidemment non exhaustifs, ne suffisent pas à décrire la puissance de l'art public. De grands artistes pionniers du street art - Ernest Pignon-Ernest, Misstic pour ne citer qu'eux - ont cultivé au contraire une discrétion que pratiquent leurs successeurs, artistes de la micro-intervention et de la surprise, cet élément essentiel de la magie urbaine. Le « flacking » inventé par le « raccommodeur-artiste » lyonnais Ememem qui « répare » des défauts du bitume avec des mosaïques de couleurs en est un bel exemple récent.

Notons que la commande privée n'est pas de tradition dans l'art public qui est généralement le fruit soit de la commande publique, soit de l'action individuelle, voire sauvage, des artistes eux-mêmes. L'initiative «Un immeuble, une œuvre»,

lancée en 2015 et regroupant aujourd'hui soixante-neuf entreprises, est à cet égard une réelle nouveauté. Elle a donné naissance à ce jour à 537 œuvres, dont un bon nombre se situent dans des lieux publics.

On se réjouit de la forte présence des arts plastiques dans les villes françaises. On regrette en revanche que les arts vivants y soient si peu encouragés, sauf à l'occasion de grands événements et festivals. A l'exception notable de la RATP, ou de la SNCF avec les pianos en gares, les collectivités n'ont pas de politique de la musique dans l'espace public. Et pourtant, il suffit d'un saxophoniste ou d'un violoniste pour changer l'ambiance d'une rue et enchanter un trajet. Comme pour les arts plastiques, la commande privée pourrait d'ailleurs, pour un coût faible, faire vivre décemment de nombreux musiciens de talent au profit de l'ensemble de la population...et à la satisfaction de leurs clients.

La porosité public/privé dans les espaces publics est un fait ; elle appelle de nouvelles approches

Le modèle traditionnel selon lequel le privé s'occupe du bâti et les pouvoirs publics du reste doit être remis en question. La nature juridique des espaces ne vaut en effet...que pour les juristes. De même que les oiseaux ne connaissent pas le cadastre, il n'y a pas de distinction entre espace public et privé pour les habitants usagers. L'exemple du « mall » commercial, cette constante de la ville planétaire, dont il faut penser la transformation plutôt que la mépriser, est instructif à cet égard. Ces propriétés privées sont dans bien des cas les seuls espaces publics dont disposent ceux qui les fréquentent. Le concept de «private owned public space», aux Etats-Unis, donne une traduction juridique à cette réalité.

Il faut respecter la vision patrimoniale de nombreuses villes selon laquelle un espace public est un foncier dont la maîtrise est publique, surtout quand elles en tirent toutes les conséquences en termes de moyens, comme c'est le cas à Rennes. Il faut aussi reconnaître que le droit positif favorise cette vision, notamment par la désignation et l'engagement des responsabilités des différents propriétaires.

Le modèle traditionnel de l'aménagement urbain est encore dominant : la vente des charges foncières permet de financer une partie des nouveaux espaces publics et la fiscalité pourvoie au solde et à l'exploitation.

⁶ Thierry Paquot, philosophe de l'urbain, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris, 2021, « La chronotopie »

⁷ Yu Konjian, créateur de Turescape, professeur à l'école d'architecture et de paysage de Beijing. « Les pluies et la mousson ne sont pas des ennemis mais des trésors »

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU CYCLE

Mais on constate pourtant une évolution rapide de cet équilibre.

D'abord parce qu'il est désormais demandé à chaque projet privé, logements, commerces ou bureaux, de repenser son environnement immédiat : pas de porte, vie du quartier.

Certaines réalisations récentes vont plus loin encore, en ouvrant largement à l'usage public des espaces et bâtiments privés. A Boulogne-Billancourt, sur un site emblématique de l'histoire industrielle, le nouveau siège de BNP Real Estate, Metal 57, en est un exemple radical qui fait date. A Paris, la rénovation du site Morland brouille lui aussi les frontières entre public et privé en modifiant la forme même d'une place publique. Certains centres commerciaux à ciel ouvert sont de véritables nouvelles rues offertes aux citoyens, comme c'est le cas pour Beaupassage dans le 7e arrondissement de Paris. Quand il s'agit de les rénover, la possibilité d'une prise en charge du financement par les investisseurs privés suppose que de nouvelles formes de délégations de gestion soient mises au point, problème dont la complexité, non seulement juridique mais aussi politique, n'a pas encore pu être surmontée pour la rue Grolée, à Lyon.

Cette tendance résulte d'une convergence entre les intérêts privés bien compris et les politiques publiques. Pour les premiers, et notamment pour les propriétaires ultimes - les foncières de plus en plus soucieuses de durabilité- la qualité et la réputation de l'espace public dans lequel baignent leurs actifs immobiliers est un gage de leur valeur à long terme. L'exemple de La Défense est le plus édifiant : le sauvetage de la valeur des actifs immobiliers (50 milliards €) dépend largement de la requalification des espaces publics à laquelle les propriétaires ne devraient donc pas rechigner à participer. Pour les secondes, cela permet une démultiplication de l'espace public sans impact budgétaire.

Le développement rapide des appels à projet urbains innovants (APUI), qui laissent dans bien des cas à l'initiative privée le soin du design de l'espace public, est à cet égard une révolution dans la répartition traditionnelle des rôles.

De façon plus fondamentale encore, la réflexion engagée par David Mangin sur le «rez-de-ville» qui devrait d'après lui guider désormais l'ensemble de l'aménagement et du design urbains est un appel à dépasser les logiques patrimoniales en partant des usages et des cheminements pour reconcevoir la ville.

Faudra-t-il, pour y parvenir, limiter les droits des copropriétés qui ont l'inconvénient d'être à la fois

enclines à la fermeture des espaces dont elles héritent de la part des promoteurs et mal organisées pour la négociation entre les parties prenantes ?

Enfin l'arrivée en force de l'oligopole digital dans l'espace public perturbe nos catégories traditionnelles.

Isabelle Baraud-Serfaty en documente l'impact sur son sujet de prédilection, le trottoir, cet objet à la fois simple et complexe, impensé de l'urbanisme contemporain, qui incarne en effet la porosité entre public et privé dans l'espace urbain. Le trottoir est l'espace public le plus humble, le lieu de l'esthétique ordinaire. Mais c'est aussi un espace rare, donc de grande valeur. Ses fonctions évoluent du fait des exigences de la transition écologique : plantations d'arbres, permis de végétalisation, bacs de récupération des eaux de pluie et de compostage, kiosques d'alimentation en circuits courts, réparation de vélos... Il est aussi une ressource très matérielle de la révolution digitale, dans ses applications logistiques et de transport - « curb kissing » du « click and collect », des livraisons, des VTC ; « free floating » ; « smart parking » etc. - et par la collecte et le traitement en temps réel de données sur les usages de l'espace urbain qui donnent aux acteurs de l'oligopole une puissante capacité d'influence sur la vie urbaine, avec beaucoup d'avance sur les moyens dont disposent les autorités publiques. Pour ne citer que cet exemple, on peut se demander si ce ne sont pas les opérateurs numériques qui disposeront des données les plus fiables pour apprécier la commercialité d'une rue et donc pour tarifier les terrasses.

Le nouvel écosystème d'acteurs interdépendants qui résulte de cette évolution doit être régulé. Une nouvelle gouvernance de la rue doit s'établir, qui suppose elle-même une beaucoup plus grande transversalité dans la gestion des services publics. Il est clair par exemple que le principe de gratuité du trottoir doit être revisité quand il devient un véritable moyen de production pour certaines entreprises. La tradition centralisatrice française ne donne pas aux collectivités la liberté de le faire à la vitesse pourtant requise par l'agilité des acteurs numériques.

On reviendra plus loin sur le fait que le «privé», c'est aussi l'ensemble des habitants eux-mêmes qui peuvent co-produire l'espace public, ce qui suppose là encore de la créativité juridique pour leur donner une réelle liberté d'initiative et une responsabilité de gestion. L'exemple de la rue du Jourdain, dans le 20^e arrondissement de Paris en est un bon exemple.

Le financement de l'espace public est avant tout un problème d'exploitation

C'est sur les budgets de fonctionnement des villes que pèse l'essentiel du coût des espaces publics. En dépit de recettes juridiquement consacrées à la propreté, le « compte d'exploitation » de l'espace public est déficitaire comme nous l'a montré, en primeur, Jean-François Danon à propos de la Ville de Paris.

Propreté, voirie, espaces verts, police municipale : les chiffres sont impressionnants (1,4 milliard € de dépenses par an à Paris ; 25% de l'effectif municipal, pour plus de 5000 hectares en comptant les bois de Boulogne et de Vincennes, soit environ 50% de la surface de la ville). En recettes, le poids des recettes liées à la voiture (stationnement de surface et souterrain) s'élève à 25% des recettes totales : il devient urgent de penser la nouvelle économie résultant de la mutation des mobilités dans l'espace public.

La structure de ces budgets est affectée par les évolutions en cours qui posent de nombreuses questions difficiles.

Par exemple l'interdiction des terrasses chauffées, pour cause de sobriété énergétique, se traduit par une perte de recettes pour les villes.

Question plus massive : quelles recettes se substitueront à terme à celles en provenance du stationnement payant, grosses contributrices, dans le cadre de la diminution de la place de l'automobile en ville ?

Question politique et de libertés publiques : pour réduire par la prévention les dépenses de propreté, poste de loin le plus lourd (600M€ à Paris), jusqu'où aller dans l'utilisation des moyens numériques sur le modèle des pays d'Extrême-Orient (et pas seulement la Chine) ?

Le service de la collecte et du traitement des déchets devient un service de l'économie circulaire qui interagit avec les logisticiens, les sites internet (Le Bon Coin...), les habitants (« Dans ma rue », service de propreté collaborative). Comment adapter la TEOM⁹ en conséquence ?

La remise en cause du principe de gratuité d'accès à l'espace public, qui semble une évidence quand on pense à l'usage du trottoir par Amazon, pourrait-elle s'étendre à l'utilisation des parcs et jardins par des activités lucratives (clubs de sport par exemple) ?

La disparition de la taxe d'habitation pose la ques-

tion de la facturation au moins partielle de certains services pour restaurer un lien entre les services municipaux et les habitants.

Faut-il suivre la voie de Séoul, New York, Chicago qui ont mis en place des contributions des commerces à la rénovation des espaces publics dont ils sont riverains en fonction de la hausse de fréquentation dont ils bénéficient (« tax increment financing »), un peu sur le modèle aéroportuaire ?

Toutes ces questions appellent des réponses prudentes et évidemment différentes d'une ville à l'autre. Mais au bout du compte, une conclusion semble s'imposer :

_ Étant entendu que le modèle de la ville compacte repose sur la qualité de ses espaces publics qui dépend elle-même de celle des services publics qui les gèrent (quel que soit leur mode opératoire, régie ou délégation au secteur privé)

_ Si l'on veut éviter une privatisation des espaces publics, seul le financement majoritaire par la fiscalité peut préserver leur valeur de communs, étant entendu que la condition première est de mobiliser les citoyens (prévention, action contre les incivilités...) pour améliorer l'efficacité des services

_ La recette fiscale la plus adaptée et la plus juste est celle qui provient de la taxation de la rente foncière dont la croissance est vertigineuse, au moins dans les centres urbains, du fait d'un marché immobilier qui bénéficie de la qualité des espaces publics.

Il faut stimuler l'appétit des citoyens pour la concertation sur la conception et la gestion des espaces publics

L'implication des habitants-citoyens dans l'espace public est paradoxal.

D'un côté nous traversons ces espaces sans beaucoup nous en préoccuper. Nous circulons, nous flânons et échangeons dans les rues, sur les places et dans les parcs, nous pratiquons ces espaces sans leur prêter une grande attention. Nous investissons beaucoup d'argent de temps et d'énergie dans la décoration et l'aménagement de notre logement mais nous semblons négliger nos espaces communs.

⁸ Comme le fait justement remarquer Isabelle Baraud-Serfaty, le fait que la filiale dédiée aux projets urbains d'Alphabet, maison-mère de GOOGLE, ait pris pour nom Sidewalk Labs est très révélateur de cette convoitise pour le trottoir.

⁹ Il s'agit d'une maquette (septembre 2022) de ce que serait un compte d'exploitation de l'espace public comparant dépenses et recettes.

¹⁰ Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU CYCLE

Pourtant, comme l'a montré le CEREMA en 2019 et comme l'attestent le succès des budgets participatifs, il y a un désir croissant des habitants de s'investir dans la conception et la gestion des espaces publics.

Il est possible et hautement souhaitable d'activer la fabrique citoyenne de la ville qui peut prendre des formes très diverses : assemblées publiques, consultations, conseils de quartiers, budgets participatifs, audiences publiques...

Le premier objectif de ces démarches de participation est de passer plus de temps en débats préalables pour en perdre moins en conflits ultérieurs. Par ailleurs, ne pas le faire, c'est se priver de connaissances et d'informations, s'exposer à des recours sans fin, oublier que nous sommes tous des habitants, y compris les élus et les experts. La concertation est un processus apprenant. Lorsqu'il est réussi, les participants en sortent transformés

Les conditions de réussite d'une réelle concertation reposent sur quelques principes :

- _ Nul sujet n'est trop complexe pour être mis en débat. Le but est d'éviter la défiance face à la technicité des sujets. Il faut partir d'une présomption de compétence et en donner les moyens aux participants par une bonne préparation et un accompagnement à la hauteur de l'enjeu

- _ Les organisateurs doivent faire preuve d'humilité face aux préoccupations des habitants. Pas de mépris pour les questions sur les crottes de chiens !

- _ Il ne faut pas épuiser les habitants, notamment ceux des quartiers populaires, en leur posant toujours les mêmes questions. Cela suppose de mieux utiliser les masses d'informations déjà disponibles, notamment grâce à Internet.

- _ Il faut prendre le temps nécessaire : une concertation expédiée dans une réunion de deux heures n'a aucun intérêt et est contre-productive

- _ Il faut imposer des protocoles de discussion contradictoire et être très clair sur les objectifs de la concertation

- _ Un bon résultat d'une concertation fait apparaître les zones de consensus et les sujets qui divisent

- _ Tout ce qui précède suppose une gouvernance urbaine efficace et une forte implication des élus et des professionnels ;

On constate d'importants progrès dans de nombreuses villes ces dernières années lorsqu'il s'agit de processus d'association des habitants lancés à l'initiative des collectivités. Le cas du jury citoyen qui a statué sur l'avenir du parking de la Vilaine, en plein centre-ville de Rennes en est un exemple remarquable.

A Paris l'association d'habitants les hypers voisins, s'est vue attribuer le rôle d'assistant à la maîtrise d'ouvrage pour la transformation d'un carrefour en place de village, passant ainsi de la concertation à la co-production de l'espace public.

En revanche, la concertation réglementaire reste très pauvre, probablement parce qu'elle ne bénéficie pas du même niveau d'investissement.

Il faut généraliser et faire progresser ces démarches ; le jeu en vaut la chandelle : il s'agit de faire vivre la démocratie dans la production et la gestion de l'espace public, de faire se rejoindre l'espace public de délibération et l'espace urbain.

En guise de conclusion, une affirmation pleine d'espoir : La forme et la gestion des espaces publics urbains peuvent contribuer au renouveau de la démocratie.

Qu'est-ce qu'un «espace urbain démocratique»? Joëlle Zask a apporté quelques éléments d'une réponse contemporaine à cette question très complexe.

Comme on l'a vu plus haut, ce n'est pas selon elle la place ordonnée et régulière, espace dont le pouvoir est à la fois le producteur, le gérant et l'utilisateur.

La place publique démocratique devrait être reliée à la nature, écologique, irrégulière et asymétrique. Car le débat public lui-même n'est pas un échange abstrait dans le ciel de la raison. Ses lieux doivent donc être complexes, flexibles pour pouvoir être reconfigurés en permanence.

La place démocratique ne doit pas exposer les individus mais les protéger. On doit pouvoir s'y asseoir. Elle doit favoriser toutes les formes d'interaction et laisser une place à l'improvisation. Elle doit avoir des passages multiples et être ouverte à tous.

«Un «bon» espace public ne ressemble en rien à une agora évidée et conforme à un plan géométrique. C'est un espace biscornu et polyvalent comme l'était en réalité l'agora d'Athènes, entre salon de la ville, place du marché, lieu de discussion, aire de jeu, salle de théâtre, tout à la fois».



CONTRIBUTIONS DES AUDITEURS

POUR UNE CIVILISATION URBAINE: LES DÉFIS DE L'ESPACE PUBLIC

Outre leur disponibilité et leur présence tout au long du cycle, les auditeurs sont amenés à contribuer à la réflexion de l'année, d'une part en interagissant avec les conférenciers et en apportant ainsi leurs regards de praticiens ; d'autre part, en s'associant à un groupe de travail sur l'un des thèmes traités. Leurs contributions sont présentées ici.



AUDITEURS DU CYCLE 2022 DE L'INSTITUT PALLADIO



Marraine Nathalie Appéré, Maire de Rennes et Présidente de Rennes Métropole

- Chantal Aira Crouan, Architecte associée, Kardham
- Virginie Alonzi, Directrice prospective, Bouygues Construction
- Christophe Arnoux, Fondateur associé, Evidence
- Emilie Bajolet, Directrice adjointe programmation, AREP
- Christophe Barthez, Associé, EY Advisory Sas
- Pierre Berard, Directeur de projets, SCAU
- Eric Berlizon, Directeur administratif et financier, Société de la Tour Eiffel
- Charline Bertheau, Directrice générale adjointe, Batipart Immobilier
- Stéphane Blanc, Directeur ingénierie et exploitation durable, SFL
- Nathalie Chapuis, Directrice innovation urbaine et grands projets GA Promotion, GA Smart Building
- Emilie Descomps, Directrice d'agence IDF, OGIC
- Bertrand Doucet, Directeur de programmes, BNP Paribas Real Estate
- Marie Dubech, Directrice technique histoire et patrimoine, Altarea
- Quentin Durand, Directeur de la communication, Quartus
- Fabrice Fatta, Directeur des programmes, Spie Batignolles
- Erwan Garrec, Attaché de direction auprès du DG, Covivio
- Marlène Gaugey, Responsable développement Egis Conseil, EGIS
- Rodolphe Guegan, Directeur commercial des régions Socotec construction, Socotec
- Loïc Henriot, Senior investment manager, Ardian
- Victor Heroguer, Directeur des projets immobiliers, Interconstruction
- Vladislava Iovkova, Associée, PwC France
- Clément Jeannin, Directeur RSE groupe, Unibail-Rodamco-Westfield
- Gaëlle Langrand-Barth, Directrice générale de la métropole du Grand Paris, Bouygues Immobilier
- Nathalie Lechantre, Head of offices asset management, Groupama Immobilier
- Sophie Letierce, Directrice générale en charge des ressources humaines, Kaufman & Broad
- Eric Lou Yus, Portfolio manager, Groupe ADP
- Ali Louni, Responsable de projets valorisation, SNCF Immobilier
- Olivier Marcos, Directeur des programmes, Aire Nouvelle Marque d'Equans
- Nadir Merabet, Responsable de l'asset, Icade
- Eléna Minardi, Directrice exécutive planification stratégique et partenariats, Gecina
- Catherine Minot, Directrice ressources juridiques, EFP Ile-de-France
- Marie Quatrefages, Directrice de département, Artelia
- Pascale Ribadeau Dumas, Directrice Immobilier France, Korian
- Oriane Riberet, Directrice immobilier territorial, Orange
- Arthur Toscan du Plantier, Directeur de la stratégie, Groupe Emerige
- Emmanuel Verdoni, Directeur pôle développement, Vinci Construction ADIM Paris IDF

POUR UNE CIVILISATION URBAINE : LES DÉFIS DE L'ESPACE PUBLIC

FIL ROUGE- À la question «Que pensez-vous de la civilisation occidentale?», Gandhi aurait répondu «Ce serait une bonne idée!». Nous explorerons cette année les enjeux de l'espace public comme condition d'une civilisation urbaine, ou plutôt du projet d'une ville civilisée, sans jamais oublier qu'il s'agit d'une notion à double face...au moins. Elle désigne «évidemment» la partie de l'espace urbain ouvert au public, de la rue et ses trottoirs aux places, parcs et jardins, quoique cette définition n'ait elle-même rien d'évident, nous le verrons. En philosophie politique, sous l'impulsion de Jurgen Habermas, le concept d'espace public recouvre l'ensemble des structures et protocoles qui permettent d'instituer au sein d'une population un débat libre, non dirigé par l'État, dans lequel s'expriment et mûrissent des positions contradictoires sur les questions liées à l'organisation de la société. À ce titre, l'espace public est une des conditions essentielles de la démocratie, autant sinon plus encore que le suffrage universel. Fidèles à la tradition de l'Institut Palladio, nous aborderons sous différents angles cette complexité du rôle de l'espace public dans la production de la ville de demain après avoir proposé aux auditeurs, au cours des trois premiers séminaires, les éclairages par les sciences humaines des réalités contemporaines de la société des urbains.

COLLOQUE D'OUVERTURE 24 NOVEMBRE 2021

SÉMINAIRE 1 / DÉMOGRAPHIE ET MACRO-ÉCONOMIE : L'APPROCHE GLOBALE DE LA VILLE 21 – 22 JANVIER 2022

HERVÉ LE BRAS, démographe, directeur d'études à l'EHESS
AZIZA AKHMOUCH, cheffe de la division villes, politiques urbaines et développement durable de l'OCDE
OLIVIER CREVOISIER, professeur d'économie territoriale à l'Université de Neuchâtel

Pour parler de la ville, il faut bien sûr commencer par les données quantitatives et tenter de les interpréter pour comprendre les évolutions et mesurer les marges de manoeuvres des acteurs publics et privés.

SÉMINAIRE 2 / LES DÉFIS DE L'URBANISATION DU MONDE : INÉGALITÉS, LIMITES DE LA CROISSANCE, PROMESSES ET MENACES DE LA VILLE DIGITALE 4 – 5 FÉVRIER 2022

JULIEN DAMON, enseignant à Sciences Po. et HEC, chroniqueur aux Echos et au Point
AGNÈS SINAI, directrice de l'Institut Montaigne, docteure en aménagement et urbanisme, enseignante à Science Po. Paris
DOMINIQUE BOULLIER, professeur en sociologie à Sciences Po. Paris, chercheur au Centre d'études européennes et de politique comparée.

Les sociétés urbaines sont des objets paradoxaux pour la sociologie : productrices de richesses, leur prospérité s'accompagne d'un creusement des inégalités qui les minent. Moteurs et produits de la croissance, elles sont désormais confrontées à ces limites. Le digital promet « d'augmenter » la ville en améliorant son efficacité, les connaissances et la vie de ses habitants mais menace de les asservir.

SÉMINAIRE 3 / GÉOGRAPHIE, ÉCOLOGIE, HISTOIRE 11 – 12 MARS 2022

MARTIN VANIER, géographe, professeur à l'École d'Urbanisme de Paris, directeur d'études Acadie
ARNAUD PASSALACQUA, historien, maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université de Paris
SYLVAIN GRISOT, urbaniste, fondateur de dixit.net
CHRISTINE LECONTE, présidente du Conseil National de l'Ordre des Architectes

Les villes, pas même les métropoles, ne sont hors sol, ni hors temps. Il faut les situer sur le territoire dans lequel elles se déploient en les mettant à l'épreuve par les cartes, les clichés dont elles font l'objet. Dans le même esprit, en complément du regard du géographe, ce séminaire a apporté celui de l'historien. Après notre tour d'horizon de l'approche du phénomène urbain par les sciences humaines, la séance du 12 mars était consacrée à l'urgence de l'intégration de l'écologie dans la fabrique de la ville.

SÉMINAIRE 4 / L'ESPACE PUBLIC, CONCEPT ET RÉALITÉ HYBRIDES 1 – 2 AVRIL 2022

THIERRY PAQUOT, philosophe de l'urbain, essayiste
JUDITH FERRANDO Y PUIG, co-directrice de Missions Publiques
DOMINIQUE WOLTON, sociologue, directeur de recherche au CNRS

Ce séminaire était entièrement consacré à la réflexion sur la double nature, politique et urbaine, de l'espace public et à son importance déterminante dans la fabrique de la ville.

SÉMINAIRE 5 / LA NATURE ET L'ART : POUR UNE RENAISSANCE DES ESPACES PUBLICS 22 – 23 AVRIL 2022

PIERRE DARMET, directeur marketing, communication et développement commercial, Les Jardins de Gally
ANTOINE BRES, architecte, docteur / HDR en urbanisme et aménagement de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, chercheur associé à l'UMR Géographie-Cités, médaille de l'Urbanisme 2020 de l'Académie d'Architecture
MARIE ESCORNE, maître de conférences en Arts plastiques à l'Université Bordeaux Montaigne

Il ne s'agit plus aujourd'hui de penser l'espace public urbain en laissant une place à la nature et à l'art, mais bien de le concevoir, le produire et le gérer avec la nature et avec l'art, voire de les laisser l'envahir.

SÉMINAIRE 6 / RÉSILIENCE ÉCONOMIQUE DES MÉTROPOLES : LE CAS RENNAIS 20 MAI 2022 – RENNES (EN JOURNÉE)

NATHALIE APPÉRÉ, maire de Rennes et présidente de Rennes Métropole, marraine du cycle accompagnée des équipes de Rennes et de Rennes Métropole
MAGALI TALANDIER, économiste, professeure en urbanisme et aménagement du territoire à l'Université Grenoble-Alpes.

Le collège d'auditeurs était accueilli par la marraine du cycle qui a exposé sa vision et sa politique de l'espace public. L'intervention de Magali Talandier a fait écho à l'ensemble des sujets traités au cours de l'année.

SÉMINAIRE 7 10 – 11 JUIN 2022

ASSURER LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ DES ESPACES PUBLICS SANS LES DÉNATURER, DANS UNE SOCIÉTÉ ADVERSE AUX RISQUES. JUSQU'OUÙ LA « SAFE CITY » ?

LUC GWIAZDZINSKI, géographe, membre de l'Université fédérale de Toulouse
CAROLINE DE PONTAC, directrice du pôle réseau entourage
ÉRIC DEVILLERS, membre du comité de la rue de l'association entourage
LE FINANCEMENT PUBLIC/PRIVÉ DE L'ESPACE PUBLIC
JEAN-FRANÇOIS DANON, directeur de l'architecture et du patrimoine de la Ville de Paris
ISABELLE BARAUD-SERFATY, fondatrice d'IBICITY

Ce dernier séminaire était consacré à deux questions essentielles : quelles sont les conséquences des contraintes croissantes de sûreté et de sécurité sur la conception des espaces publics ? Quel mix de financement public/privé des espaces publics ?

SÉMINAIRE 8 / MISE EN PERSPECTIVE 24 - 25 JUIN 2022

DÎNER DES AUDITEURS 26 SEPTEMBRE 2022

COLLOQUE DE CLÔTURE 30 NOVEMBRE 2022

Nous remercions les équipes de la mairie et de la métropole de Rennes pour leur accueil lors du 6e séminaire

POUR UNE CIVILISATION URBAINE : LES DÉFIS DE L'ESPACE PUBLIC

DÉBAT PUBLIC N°1 / ESPACE PUBLIC ET REZ-DE-VILLE

26 JANVIER 2022 À LA MAISON PALLADIO

(POUR LE SEUL COLLÈGE D'AUDITEURS)
ET EN LIVE SUR LA CHÂÎNE YOUTUBE DE LA FONDATION PALLADIO

DAVID MANGIN, architecte et urbaniste, cofondateur de l'agence Seura,
Grand prix de l'urbanisme 2008
SOPHIE ROSSO, directrice générale adjointe de Redman

David Mangin a présenté ses propositions pour un nouvel âge de l'espace public urbain, fondé sur une vision du continuum du rez-de-ville, qui interpelle à la fois les pouvoirs publics, les propriétaires privés et les promoteurs. L'expérience mixte de Sophie Rosso, passée par l'action publique et aujourd'hui engagée au sein du promoteur Redman, a inspiré son rôle de discutante.

DÉBAT PUBLIC N°2 / COMMENT GÉRER LA COMPLEXITÉ DES ESPACES PUBLICS AU XXIÈME SIÈCLE ? LE CAS PARISIEN

30 MAI 2022 À L'HOTEL DE VILLE DE PARIS

EMMANUEL GRÉGOIRE, premier adjoint à la Maire de Paris, en charge
de l'urbanisme, de l'architecture,
du Grand Paris, des relations avec les arrondissements
et de la transformation des politiques publiques
DOMINIQUE ALBA, directrice générale de l'APUR
ISABELLE BARAUD-SERFATY, fondatrice d'IBICITY
RAMY FISCHLER, fondateur de RF Studio

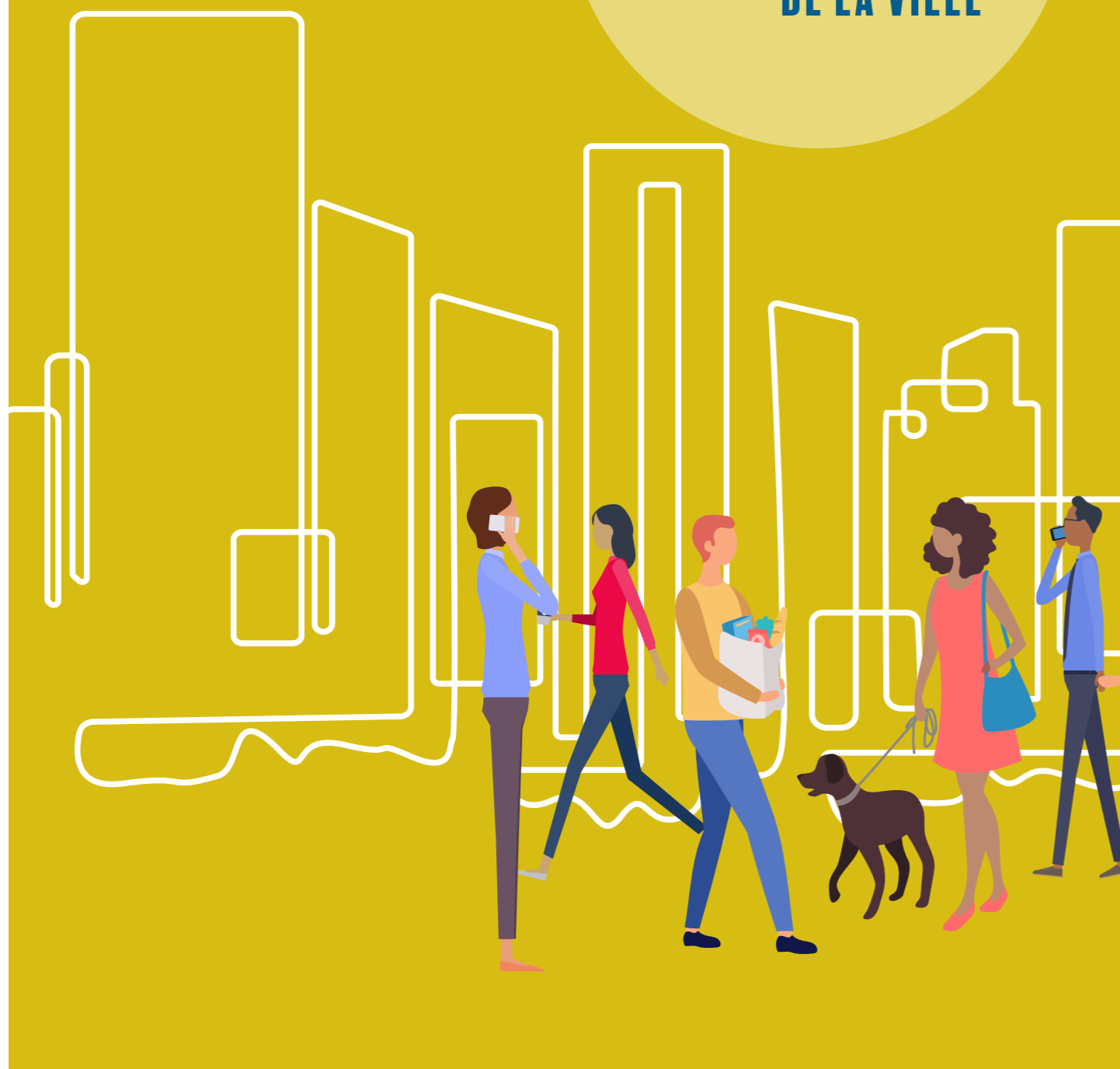
Les espaces publics de Paris et du Grand Paris sont regardés par le monde entier et font l'objet de débats et de controverses passionnées. Ce débat était l'occasion de faire le point en donnant la parole au politique et aux experts.



S1

DÉMOGRAPHIE & MACRO-ÉCONOMIE

L'APPROCHE GLOBALE DE LA VILLE



S1

CONTRIBUTION DE CHARLINE BERTHEAU, MARIE DUBECH,
NATHALIE LECHANTRE, SOPHIE LETIERCE ET OLIVIER MARCOS
INTERVENANTS : AZIZA AKHMOUCH, HERVÉ LE BRAS, OLIVIER CREVOISIER

Ce premier séminaire nous a livré une vision dynamique des évolutions de la ville du point de vue de la géographie, la démographie, des politiques urbaines ou encore de la macro-économie. La crise sanitaire leur donne un relief particulier. Pendant plus de 50 jours, le logement est devenu tour à tour au fil des heures de la journée, lieu de vie, lieu de travail et même pour certains lieux d'enseignement. L'adverbe «plus» permet à lui tout seul de caractériser les besoins : plus de surface, plus de lumière, plus de souplesse et surtout plus d'espaces extérieurs et d'espaces communs. Quant à l'espace public, il a dû être repensé pour s'adapter au principe de distanciation physique entre les individus sans rompre pour autant les liens sociaux. La transformation numérique marquera également nos façons de travailler et les modes d'organisation du travail au sein des entreprises. Le terme «hybride» désigne à lui seul la porosité entre lieu de vie et lieu de travail. Cette forme de travail qui se généralise sur le territoire et dans les entreprises va redessiner les dynamiques urbaines «domicile-travail», ce qui sera de nature à impacter les flux de transport. A l'issue de cette crise, la maison individuelle demeure le rêve constant des Français en matière d'habitat, d'après le rapport du 14 octobre 2021 «Habiter la France de demain» édité par le ministère chargé du Logement. La Convention citoyenne pour le climat, consciente de cet idéal, avait formulé la recommandation suivante «Sensibiliser à l'importance et l'intérêt de la ville plus compacte et construire une nouvelle culture de l'habitat collectif». Nous avons choisi, dans le cadre du travail prospectif attendu pour la restitution de ce séminaire, de réfléchir aux idées suivantes :

- Les grandes évolutions démographiques en rapport avec la géographie
- Une ville plus inclusive et solidaire
- Vers la densification et la fin du modèle pavillonnaire ?
- La consultation citoyenne au service de la politique urbaine
- Et si la ville du quart d'heure était la clé ?

1. LES GRANDES ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES EN RAPPORT AVEC LA GÉOGRAPHIE

Au milieu du XX^{ème} siècle, un habitant sur trois sur la planète habitait en ville. Ils sont aujourd'hui un sur deux et cette croissance de la population urbaine va se poursuivre puisque l'ONU estime que 70% de la population mondiale sera citadine en 2050.

En France, et alors que la lutte contre la ségrégation spatiale est l'une des priorités de la politique de la ville depuis une vingtaine d'années, les disparités spatiales n'ont cessé de croître. Nous rêvons tous d'une ville qui se-

rait désirable, durable, inclusive, abordable, mixte, vivable, décarbonée, verte, agile etc... La réalité est aujourd'hui toute différente. La mondialisation et les politiques successives ont conduit à fabriquer des villes uniformes, sans identité singulière. Or qu'est-ce qu'une ville si ce n'est avant tout un lieu de diversité ? Diversité ethnique, générationnelle, culturelle ou sociale.

Dès l'Antiquité, Aristote écrivait «la cité ne se compose pas seulement d'individus en un certain nombre ; elle se compose aussi d'individus spécifiquement différents». Une partie de la population ne se reconnaît plus aujourd'hui dans ces villes uniformes, où fractures spatiales et sociales engendrent un climat de mal être. On assiste au divorce

du « bâtir » et de l'« habiter » ou du « vivre-ensemble ». Il est donc urgent de retrouver une ville qui accueille les différences.

Avant d'aborder les questions de la physionomie des villes de demain, il convient d'appréhender les évolutions démographiques déterminées par la géographie. On dit souvent qu'il faut comprendre le passé pour définir l'avenir. Aussi peut-être que nos constats sont biaisés et ne résultent pas de faits réellement scientifiques mais nous sommes en droit de faire un brin de prospective, car toute suggestion liée à l'évolution est un champ des possibles.

La forte explosion démographique constatée depuis un siècle continuera mais finira par se stabiliser et atteindre un palier selon les statistiques. Si les politiques liées à la natalité, les progrès de la vaccination, de l'hygiène et des soins médicaux expliquent ce phénomène, c'est plutôt les évolutions sociologiques qui ont retenu notre attention pour essayer de comprendre quelles autres «évolutions» permettraient d'appréhender le développement de l'urbanisation.

_ Focus sur les grandes tendances liées à l'animal Homme

Force est de constater que depuis le temps des chasseurs-cueilleurs, l'homme a toujours cherché à répondre à ses besoins vitaux et s'est donc installé proche de points d'eau : lac, rivière, fleuves et mers... Raison pour laquelle on constate un développement historique et naturel des villes et métropoles sur les bords côtiers et autres zones propices à l'agriculture : terres arables et climat favorable en termes d'ensoleillement et précipitations. L'automatisation et la recherche du rendement en matière de production agricole couplées à l'augmentation, la simplification et la mondialisation du flux des biens continuent à se développer et renforcent la désertification humaine dans les zones rurales, augmentant par voie de conséquence la densité urbaine et stimulant les enjeux d'aménagement des villes.

_ Les évolutions des villes hors sols

Bien évidemment il existe des aberrations de villes hors sols mais à y regarder de plus près, on constate que ces dernières ont été développées à partir d'évolutions socio-économiques. On peut prendre l'exemple de Villes comme Dubaï, qui à partir de l'exploitation de certaines richesses non accessibles et valorisées les siècles précédents, s'est développée de façon spontanée entraînant dans son sillage des flux migratoires importants pour aider à son expansion.

Dans cet exemple, la vie, la ville se développe grâce à l'utilisation de matières premières brutes.

Ce qui impose de savoir se renouveler pour éviter de disparaître. Cf les villes minières du Nord de la France lorsque l'extraction du charbon a été stoppée. D'autres villes se sont donc créées, développées sur la base d'autres évolutions économiques qu'on peut citer en vrac :

- Les zones de production ou de transformation industrielle :
Ex : production automobile et l'ensemble de l'écosystème associé créant des emplois directs et indirects. Ces croissances peuvent être temporelles aux regards des «révolutions» économiques – de l'ère industrielle à l'ère du digital... on pense notamment au déclin de Détroit par opposition à l'explosion de la Silicon Valley. Il existe donc une nécessité d'imaginer une résilience économique liée à une urbanisation dédiée capable de se transformer.
- Les zones au développement touristique qui s'appuient sur leur histoire, leur patrimoine ou même leur situation géographique privilégiée. L'ensemble de ces pôles d'attractivité a nécessité le développement d'infrastructures de transports pour ces mouvements ou flux des personnes avec des chronotopies variées : mouvements quotidiens (trajet domicile/travail), hebdomadaires (loisirs/services le week-end), annuels (vacances estivales) ce qui a défini le paysage urbain de ce dernier siècle, même si historiquement il a existé de grands axes d'échanges (ex : la Route de la Soie). A date la problématique est plus sur la rapidité de ces phénomènes engendrant des créations de flux en désynchronisation avec un développement urbain «raisonné», «résilient» et mutable.

_ L'heure de l'internationalisation ou de l'uniformisation ?

On constate que les mouvements des personnes et des flux ont généré de grands hubs, tels que aéroports / ports et autres gares, dont les enjeux sont d'être à proximité pour avoir une position privilégiée entraînant une densité urbaine (On retrouve cette analogie avec les flux digitaux et le positionnement des Datacenters ou autres centres de traitements de l'information). L'évolution des technologies, au risque de consommations énergétiques grandissantes qui entraîneraient d'autres déséquilibres par exemple écologiques, permettrait des mises en valeur et de conquérir des territoires inexploités : pour exemple la conquête des déserts froids pour le refroidissement des Data centers engendrerait des créations de nouvelles villes.

Le risque est donc de tendre vers une uniformisation des territoires par cette perte des spécificités. Le nivellement des modes de vie entraîne ainsi un frein à certains flux migratoires, mais permet aussi d'avoir un modèle urbain répliquable avec, bien évidemment, quelques spécificités locales propres à la géographie et aux cultures encore endémiques.

L'attractivité territoriale devient donc un enjeu et nécessite de mettre en valeur les qualités intrinsèques de la zone à travers les leviers : tourisme / culture / éducation / loisirs / services. Ces développements induisent une politique et un financement à différentes échelles, ce qui interroge d'autant plus la place des autorités publiques dans la participation aux discussions et décisions : du conseil de quartier jusqu'à l'Etat pour :

- Schéma directeur des transports
- Schéma directeur de l'énergie
- Les plans de relance...etc.

Reste à savoir si, pour les villes faisant partie du classement des bons élèves c'est-à-dire appartenant à ces villes où il fait bon vivre, des clés de cette réussite sont identifiables et si on peut définir des règles applicables ou identifier des modèles globaux répliquables.

2. UNE VILLE PLUS INCLUSIVE ET SOLIDAIRE

Qu'est-ce que la «ville inclusive» ? La ville «inclusive» vise à permettre l'exercice en toute égalité des droits humains par un accès sans restriction aux espaces urbains, aux infrastructures et aux services. La ville de demain doit permettre à tout un chacun quel que soit son âge, son handicap, son origine sociale, un accès sans restriction aux espaces urbains, aux infrastructures mais aussi aux services (accès aux logements, aux soins, lutte contre la ségrégation, la pollution, etc). On peut distinguer plusieurs aspects de la ville « inclusive » dont le premier est celui de la ville accessible, qui est d'ailleurs le sens ancien de l'inclusion dans les politiques publiques des secteurs de l'aménagement, qui s'est attaché dans un premier temps à l'accessibilité physique des espaces, bâtiments et infrastructures aux personnes en situation de handicap. Par la suite la notion d'inclusion a concerné d'autres problèmes notamment ceux de la pauvreté, de l'exclusion sociale, du chômage de longue durée, des inégalités (Bouquet, 2015) ainsi que l'accessibilité financière à la ville (Attard, 2013) avec des réflexions sur le coût du logement.

Le second aspect est d'ordre politique, la ville « inclusive » est alors entendue comme un modèle de ville favorisant la participation de tous les citoyens, y compris les plus défavorisés sur le plan financier, de la marginalité sociale et du partage du pouvoir de décision afin de créer la ville que «nous voulons» et non celle que «nous subissons» ; pour créer une ville humaine, vivante et hospitalière. Ce modèle de ville tend à favoriser une prise en compte de

tous les intérêts par les modalités de décisions collectives et par l'accessibilité sans discrimination aux services publics. Cela permet de remettre les compétences des citoyens au cœur de l'expertise de production et de gestion de la ville mais aussi et surtout de la construire autour du citoyen, sur un territoire qui lui est propre car ce qui est vrai à Paris n'est pas forcément vrai à Rio, Sydney ou Lagos d'où le besoin de l'identité du citoyen dans son territoire.

Le troisième aspect est d'ordre géographique, puisque l'inclusion est également spatiale et topologique au sens de l'inclusion dans la ville et d'accessibilité aux services et aux ressources de la ville comme aux emplois et aux possibilités d'entreprendre. L'inclusion doit prendre en compte les dispositifs institutionnels contre l'exfiltration sociale vers des périphéries lointaines, mal desservies et sans équipements, ni emplois. Elle doit aussi s'intéresser à la mixité sociale des quartiers et à la mixité des usages publics, mais aussi aux coûts des transports. L'idée de créer une ville «inclusive et solidaire» en opposition avec «exclusive» comme le souligne la fondatrice d'«Urbanistes sans frontières», Maggie Cazal, pourrait se traduire par le fait de créer une ville «accueillante» en se posant la question de comment intégrer l'ensemble de la population dans l'espace urbain. Cette idée de ville « inclusive » revient à tenir compte de l'intégration de l'ensemble des éléments de l'espace urbain et de l'ensemble de la population de façon participative. L'espace urbain et les problématiques sociales sont liés. C'est la raison pour laquelle l'aménagement de l'espace urbain ne peut plus être pensé seulement sous la perspective d'aménagement de l'espace mais il doit aussi y intégrer l'ensemble des solutions sociales. Malheureusement, plus une ville est grande, plus elle est potentiellement source d'inégalités et de ségrégation spatiale. Par exemple, dans des villes comme Londres et Baltimore, il peut y avoir un écart d'espérance de vie conséquent (environ une vingtaine d'années) en fonction

du code postal ou de la station de métro. Rendre une ville «inclusive» n'est pas une chose aisée, mais les villes sont essentielles au développement de l'humanité, il faut donc les rendre «inclusive» et «humaine» afin qu'habiter en ville soit un choix et non une décision subie.

L'urbanisation croissante, l'augmentation des besoins à satisfaire en lien avec l'explosion démographique, le climat, la diminution des ressources, les enjeux d'habitat, la mobilité et l'énergie, mais également les fractures socio-économiques visibles dans le tissu social, font apparaître partout dans le monde d'aujourd'hui une très grande vulnérabilité urbaine.

L'exclusion sociale est l'expression humaine de la fragilité de nos territoires, et c'est le défi que la ville doit relever demain. La ville «inclusive» et «solidaire» doit être pensée via différents critères comme notamment la non-discrimination, la participation, l'accessibilité, la sécurité, la santé et le bien-être. Comment alors lever ses freins qui nous en font partir ?

La ville «inclusive» et «solidaire» voire «humaine» doit être un espace répondant aux besoins premiers de ses habitants dans l'objectif de maximiser leur bien-être ainsi que de favoriser les interactions entre eux. Les nouveaux modèles autour du partage associé aux nouvelles technologies («smart city») donnent lieu à de nouveaux services tels que l'autopartage, les différents modes de mobilités, une valorisation des espaces publics pour plus de convivialité, une démocratie participative en lien avec les collectivités locales ainsi qu'un accès plus facile à la culture. Certaines villes ont déjà opté pour ces changements via différents piliers de la ville «inclusive» :

La participation : La mairie de Barcelone a mis en place un manuel d'urbanisme de la vie quotidienne afin de répondre aux populations les plus fragiles (telles que les femmes, les personnes âgées et les enfants). Les citoyens de la ville prennent part sur les questions de la mobilité de l'espace public et du quartier, les citoyens participent à l'aménagement du lieu où ils mènent leur vie, c'est la formule qui permettra de répondre et de satisfaire les besoins de chacun, sans tomber dans l'exclusion.

La solidarité : Lorsqu'ils poussent les portes de l'espace Agnès-Varda à Nantes, les usagers y trouvent à la fois un restaurant social et un service de bains-douches en plein cœur de la métropole. Fait particulier, cet équipement solidaire, ouvert début 2020, a été co-construit avec ses bénéficiaires pour répondre au mieux à leurs besoins et attentes. De la conception du bâtiment en passant par le choix des équipements et la définition de règles de vie commune, les usagers ont été impliqués de A à Z.

L'urbanisme féministe : D'après l'architecte Izaskun Chinchilla, les choses changent petit à petit en incluant notamment la notion de genre dans l'aménagement de l'espace public. Vienne en est un des exemples grâce à un projet qui a commencé dès 1991 avec l'ingénieure Eva Kail. L'objectif était de faire des rues des lieux de plaisir et de vie, et pas seulement des zones de passage. Quelques améliorations ont été faites par les collectivités locales notamment en ce qui concerne l'éclairage, les espaces verts, la mobilité ou la piétonisation. Cet «urbanisme féministe» améliore le bien-être de la femme au sein de l'espace urbain mais aussi celui des enfants et des personnes âgées.

Mobilité et écologie : Les véhicules de la principale avenue commerçante ont été interdits à la circulation (la première rue piétonne du Brésil). Le système de transports en commun est basé sur l'existence de bus rapides avec des arrêts tubulaires (renonciation au métro). Ce système a ensuite également été développé

dans tout le pays. Aussi l'architecte Jaime Lerner a développé la coexistence d'espaces verts avec l'espace urbain, actuellement, Curitiba compte plus de 30 parcs et forêts, ce qui se traduit par 50 mètres carrés d'espace vert par habitant.

Avec la crise sanitaire, l'isolement social s'est accentué pour certaines catégories de personnes dont notamment les étudiants et les personnes âgées. On voit que le marché s'adapte aux besoins des habitants avec notamment l'essor du coliving pour jeunes actifs ainsi que le coliving senior qui permet à ces personnes de retrouver des interactions sociales. Malheureusement, la ville «inclusive» et «solidaire» est encore un concept flou pour certains. En effet, certaines villes associent encore la notion d'inclusion à l'accessibilité physique seulement ou bien certaines mesures sont mises en place sans concertation de la population, ce qui reste malgré la volonté de faire le bien, facteur d'exclusion sociale et source d'inégalités.

3. VERS LA DENSIFICATION ET LA FIN DU MODÈLE PAVILLONNAIRE

Symbole de réussite sociale ou recherche de tranquillité, la maison individuelle demeure le rêve de beaucoup de ménages.

Aujourd'hui, la moitié des logements en France sont des logements individuels. Au regard des défis écologiques et environnementaux qui nous attendent, nous ne pouvons que nous interroger sur l'opportunité de poursuivre la construction de ce type d'habitat symbole d'étalement urbain.

Les zones pavillonnaires situées en première et seconde couronnes des agglomérations ont été construites au détriment des espaces naturels, agricoles et forestiers et une poursuite de leur essor ne serait pas compatible avec le plan Biodiversité dévoilé le 4 juillet 2018 qui prévoit un objectif de zéro artificialisation nette. L'étalement urbain modifie durablement, voire de façon

irréversible, l'usage des sols. L'imperméabilisation de ceux-ci augmente leur érosion, les coulées boueuses et les risques d'inondations. Elle contribue au réchauffement climatique car elle provoque des déstockages de carbone. Elle diminue les surfaces agricoles et donc les capacités nourricières de ces terres. Ce sont des écosystèmes réservoirs de biodiversité qui se trouvent bouleversés.

L'étalement urbain a aussi des conséquences significatives sur nos modes de vie, et donc un impact indirect sur l'environnement puisqu'il favorise le recours à la voiture individuelle, la consommation dans les grandes surfaces, les longs trajets domicile-travail. Selon les chiffres du Cerema chaque année entre 2009 et 2017, en moyenne 28 000 ha d'espaces naturels, agricoles et forestiers ont changé d'usage. 68% d'entre eux ont été transformés pour de l'habitat et 25% pour de l'activité. Pour répondre aux besoins de la population présente et à ceux des futurs nouveaux habitants, on estime que 300 000 à 400 000 logements devraient être construits chaque année d'ici 2030.

Si on veut répondre à ce besoin de logements, il n'est pas possible d'envisager une baisse de la construction. Il est donc nécessaire de réfléchir à la mise en œuvre de solutions alternatives qui permettraient de créer de nouveaux logements sans porter atteinte à la biodiversité et aux terres agricoles, sans étendre davantage la ville et éloigner les habitations de ses services. Sachant que 80% de la ville de 2050 est déjà en place selon l'urbaniste Sylvain Grisot, il convient de s'appuyer sur la situation existante et d'activer les deux leviers qui sont la rénovation urbaine et l'augmentation de la densité des futures opérations. «Nous devons désormais l'affirmer de façon claire. Le modèle à l'ancienne du pavillon avec jardin dont on peut faire le tour n'est plus soutenable et nous mène à l'impasse. Nous devons assumer de mettre ce modèle derrière nous. Nous devons assumer de passer tous ensemble au modèle d'après.»

Ainsi s'exprimait en octobre dernier Emmanuelle Wargon, Ministre déléguée auprès de la Ministre de la Transition écologique, chargée du Logement. La densification urbaine apparaît donc comme une solution aux défis sociaux et environnementaux qui nous attendent.

Sans oublier que la quantité de surfaces déperditives rend de surcroît le modèle du pavillon individuel plus énergivore à qualité d'isolation équivalente et n'encourage pas la frugalité énergétique. Pourtant, parler de densité dans l'habitat est impopulaire, associée à des images négatives de promiscuité, de surpeuplement, de mal-être, d'insécurité. La densité fait peur.

En réalité, le problème n'est pas tant la densité que les inégalités structurelles (manque de mixité sociale, de vie de quartier...) et la qualité de l'urbanisation (manque de commerces, de transport...).

_ Une vision erronée de la densité :

On assimile souvent forte densité et grands ensembles des années 60-70 : barres, tours. Pourtant, ces ensembles immobiliers ont une densité bâtie comparable à celle de l'habitat individuel des bourgs et villages ou de l'habitat pavillonnaire entre-deux-guerres.

Quand les grands ensembles affichent une densité bâtie de 0,7, quand celle de l'habitat individuel de bourgs est à 0,58, le modèle de l'îlot haussmannien lui, affiche une densité de 4,5.

_ L'îlot haussmannien ou un modèle désirable ?

Paris, avec 20 700 habitants au km² en 2020 est dans le top 10 des capitales les plus denses au monde. Pourtant, le modèle haussmannien fait rêver bien au-delà de nos frontières.

Pour Umberto Napolitano, architecte et urbaniste et Franck Boutté, ingénieur environnemental et commissaires de l'exposition «Paris Haussmann, modèle de ville», «le modèle haussmannien est porteur d'un ensemble de caractéristiques qui rendent possibles plusieurs équilibres fondamentaux».

L'analyse de ces caractéristiques nous donne à voir une série de solutions applicables à la ville de demain : luminosité, générosité des surfaces et des volumes - caractéristiques également citées dans les enjeux du rapport Girometti - Leclercq relatif au logement de qualité, équilibre entre pleins et vides, mixité sociale et d'usage, concentration des emplois, marchabilité, réversibilité, connectivité,... et une esthétique qui fait l'unanimité. Un bel écrin serait-il une des clés de l'acceptabilité de la ville dense ?

A ces solutions, doivent s'ajouter des attentes contemporaines comme l'accès à un prolongement extérieur, un espace public plus vert...

L'acceptabilité de la densité est donc empreinte de notre perception et de notre capacité à la comprendre. Afin de déconstruire nos idées reçues, un travail de sensibilisation et d'accompagnement des élus, des décideurs et des citoyens semble également nécessaire.

Par le biais de l'enseignement en militant pour l'intégration d'une introduction à l'architecture dans le corps d'enseignement général par exemple, par la pédagogie auprès du grand public et en intégrant des sensibilisations aux notions de densité dans l'espace public, à l'occasion des consultations citoyennes que nous développerons ci-après, la densification de la ville apparaîtra comme un futur possible pour la construction des villes de demain.

4. LA CONSULTATION CITOYENNE AU SERVICE DE LA POLITIQUE URBAINE

Hervé Le Bras a mis en exergue la redécouverte par les Français, lors de la crise sanitaire, des dimensions temps et espace. Il faut entendre la notion d'espace dans ses deux principales acceptions, l'espace géographique (où je vis, quelle qualité de vie je choisis) et l'espace public (les jardins, la mobilité, etc).

Aziza Akhmouch a mis l'accent sur le fait que la crise sanitaire avait

permis de faire apparaître que des enjeux qualifiés jusqu'ici de problématiques environnementales étaient en réalité des enjeux de justice spatiale et d'accès ou de redistribution de l'espace public. Illustration : les enjeux liés à la voiture concernent l'espace public et non uniquement la pollution (il suffirait alors d'y substituer des voitures électriques). Une voiture est à l'arrêt 80% du temps alors que 50% de l'espace public lui est dédié (route, trottoir, parking, etc). Se pose la question de comment repenser la qualité de nos espaces publics.

Deux éléments de réponse :

- Avoir une politique urbaine volontariste sur ces aspects,
- Concevoir la ville et ses aménagements publics en y associant ses habitants.

Selon l'OCDE, une politique d'urbanisation réussie a pour finalité le bien être des habitants dans ses dimensions sociale, économique et environnementale.

Dans ce contexte, se pose la question de l'utilisation de la consultation citoyenne comme outil de construction et d'animation d'une politique urbaine et, plus spécifiquement dans le cadre de notre séminaire, au service de la justice spatiale ou, autrement dit, de l'occupation de l'espace public.

Pré-requis : Afin de permettre la construction d'une politique urbaine à partir de l'expression du terrain, la consultation doit être utile, concrète et produire des effets. Elle ne doit pas être un simple outil de consultation ou de lobbying ou qui permet aux élus de légitimer leur risque électoral. Dans un rapport datant du 1er octobre 2019, le CEREMA s'est intéressé aux initiatives citoyennes portant sur les espaces publics urbains : végétalisation des bordures de trottoir, installation de mobilier urbain, café temporaire, détournement des places de parking le temps d'une journée, etc. Dès 2019, le CEREMA mettait en exergue le désir croissant de bon nombre d'habitants d'une ville de s'investir dans la conception et la gestion des espaces publics.

La crise sanitaire a eu un effet d'accélérateur et de renouveau de ce désir citoyen de participer à la conception et à la fabrication de la ville de demain.

L'exemple le plus connu de la participation citoyenne à l'action publique est celui de la votation populaire suisse qui comprend des référendums obligatoires, référendums facultatifs et des initiatives populaires. Selon l'office statistique de votation, la participation est en moyenne de 46,5% sur ces 10 dernières années, en baisse de 4 points depuis les années 50/60. Dans les années 60/70, l'auteur américain Sherry R. Arnstein développait le concept de participation citoyenne sur les thématiques de rénovation urbaine, de lutte contre la pauvreté et de cités modèles. En France, c'est le concept de «fabrique citoyenne de la ville», énoncé par Marie-Hélène Bacqué et Mario Gauthier en 2011 dans «Participation urbanisme et études urbaines», qui a émergé dès les années 2010. Les expérimentations sont multiples : assemblées publiques, consultation citoyenne, conseils de quartier, budgets participatifs, audiences publiques, comités consultatifs, etc. La politique urbaine est un terrain fertile pour développer la concertation et la consultation citoyenne.

Le projet de l'Alma-Gare de Roubaix porté par un APU (Atelier Populaire d'Urbanisme) dans les années 80 ou «l'utopie loupée de Roubaix», projet élaboré contre la volonté de la mairie et des acteurs publics, met en exergue la nécessité absolue d'aligner tous les acteurs autour d'un projet commun mais également de lier politique urbaine, enjeux d'inclusion sociale, en mesurant les effets des politiques de soutien au logement (telles que l'APL) et une obligation renforcée d'entretien de la part des bailleurs sociaux.

En 2022, l'histoire se répète. Le nouveau projet de rénovation urbaine de Roubaix qui inclut l'Alma-Gare génère à nouveau conflits et tensions. Se pose la question des outils de consultation et d'implication citoyennes réellement développés en amont.

«Prospective». L'efficacité du recours à la consultation citoyenne pourrait-elle être renforcée par la mise en œuvre des 2 points ci-dessous ?

- Existence d'une politique urbaine nationale

L'OCDE émet le postulat suivant : il est nécessaire d'avoir une politique nationale sur les enjeux de soutenabilité économique, sociale et environnementale des villes. Ne faudrait-il pas, en lieu et place d'un ministère du logement intervenant sur des normes de construction, un ministère de l'Aménagement du territoire qui fixerait les principales orientations nationales d'une politique urbaine, les ambitions du point de vue du déploiement d'infrastructures et des réseaux de transports.

La politique de logement et d'occupation de l'espace public reste, quant à elle, du ressort des régions et départements.

Nordine Hachemi, PDG de Kaufman & Broad, dans une interview de la Fabrique de l'Opinion indique «Un rôle utile de l'État serait de dire qu'en zone très dense, le PLU, pour être légal, doit avoir un minimum de hauteur des bâtiments ou de densité au m².» Emmanuelle Wargon, ministre déléguée au Logement a lancé une consultation citoyenne en juin/août 2021 dans le cadre de la démarche «Habiter la France de demain». L'objectif était de recueillir la vision des Français sur la ville durable et le logement de qualité, en cherchant à comprendre en particulier l'évolution des besoins post crise sanitaire afin d'établir une «vision partagée» entre experts et citoyens de la ville durable. Le résultat de cette importante démarche nationale publiée le 14 octobre 2021 ne figure pourtant pas pas en première page du site du Ministère concerné. Cette démarche est pourtant présentée comme porteuse d'une vision politique qui doit notamment rendre désirable une ville qui combine intensité et qualité. On mesure le chemin qu'il faut encore parcourir.

- Une gouvernance des territoires efficace

L'OCDE a établi une corrélation entre la fragmentation institutionnelle des territoires et l'efficacité des politiques urbaines. Or, les enjeux de clarification et d'efficacité de la gouvernance urbaine sont clés dans un contexte où les processus de décision sont à la fois plus ouverts (participation citoyenne) et plus opaques (ex : le Grand Paris). La consultation citoyenne comme outil de conception et de pilotage d'une politique urbaine nationale, régionale ou locale, implique d'avoir une gouvernance urbaine efficace et que le résultat de la consultation ait un réel impact, y compris sur le pouvoir réglementaire.

Par ailleurs, nous savons, d'après Philip R. Berke «Does sustainable development offer a new direction for planning? Challenges for the twenty-first century», que les enjeux de développement urbain durable offrent une opportunité de renouvellement des pratiques participatives en matière d'urbanisme dans la mesure où le concept de durabilité pourrait devenir un cadre permettant de dépasser les intérêts particuliers, pour adopter une perspective inclusive et durable.

Une politique urbaine nationale et une meilleure gouvernance des territoires intégrant notamment la consultation citoyenne doivent favoriser la compréhension et la mise en œuvre du triptyque densification, infrastructures et réseaux de transports pour soutenir l'ambition de durabilité de la ville.

5. ET SI LA VILLE DU QUART D'HEURE ÉTAIT LA CLÉ ?

Depuis des décennies, l'aménagement de notre territoire est guidé par la capacité à se déplacer toujours plus loin et plus vite avec les conséquences que l'on connaît sur l'étalement urbain et notre façon de construire de manière spécialisée. La crise sanitaire a mis en exergue les limites de ce modèle et nous invite à repenser l'urbanisme du monde d'après.

Et si la «ville du quart d'heure» était l'une des clés pour relever les défis économiques, sociaux et écologiques de la ville de demain et créer cette ville viable, durable et désirable à laquelle nous aspirons tous.

«Concilier les exigences de la ville durable mais également les nouveaux rythmes avec d'autres manières de vivre, d'habiter, de travailler et de prendre du loisir, passe par une transformation de l'espace urbain encore fortement mono fonctionnel, avec la ville centre et ses différentes spécialisations vers une ville polycentrique». Telle est la vision de l'urbaniste et chercheur Carlos Moreno, créateur de la notion de «ville du quart d'heure».

Carlos Moreno propose un modèle de ville polycentrique basée sur la proximité, en rupture totale avec l'ère de l'automobile omniprésente. Dans sa vision de la ville, Carlos Moreno propose un accès, en un quart d'heure aux six fonctions sociales essentielles que sont habiter, travailler, s'approvisionner, se soigner, s'éduquer et s'épanouir. Ainsi à moins de 15/20 mn maximum à pied ou en vélo de son domicile, chaque citoyen pourra rejoindre son lieu de travail, trouver des équipements sportifs, culturels ou de loisir, faire ses courses, déposer ses enfants à l'école ou encore se faire soigner. La «ville du quart d'heure» est donc la ville où l'on peut tout faire ou presque en bas de chez soi. Elle est le contre-exemple de la ville telle qu'imaginée dans les années 70 où les quartiers résidentiels et les zones commerciales étaient reléguées en périphérie obligeant à utiliser la voiture. Avec la «ville du quart d'heure», la mobilité n'est plus alors subie mais choisie et la qualité de vie s'en trouve améliorée. Chrono-urbanisme, chronotopie, topophilie, autant de termes qui peuvent paraître abscons pour les non-initiés mais qui sont pourtant au cœur de la philosophie de la «ville du quart d'heure».

Chrono-urbanisme ou approche de la ville avec une dimension temporelle. Il n'y a qu'à s'inter-

roger sur l'utilisation d'un même lieu pendant les congés, la semaine versus le week-end ou même la journée versus en soirée pour être convaincu qu'il existe un rythme de la ville. Cette temporalité doit être intégrée dès la conception des projets urbains. **Chronotopie** ou l'évolution de l'usage d'un lieu en fonction du facteur temps. Un même lieu peut accueillir selon la temporalité d'autres fonctions que celles pour lesquelles il a été créé et gagner ainsi en souplesse et flexibilité.

Topophilie ou l'existence d'un sentiment d'appartenance et d'attachement du citoyen à son quartier. Chrono-urbanisme et chronotopie devraient permettre de créer un environnement plus favorable et donner ainsi envie de passer plus de temps dans son quartier et de le respecter.

Le secret d'une «ville du quart d'heure» réussie reposera indéniablement sur un juste équilibre entre densité, mixité, proximité et nouvelles technologies.

Densité et «ville du quart d'heure» sont indissociables dans la mesure où seule la densité a vocation à créer un flux suffisant pour que se développent les six fonctions sociales urbaines précitées et créer une offre de proximité. Qui plus est, si cette offre de proximité est de qualité, elle rendra plus acceptable la densité. Qui dit proximité spatiale dit également développement de mobilités douces telles que voies piétonnes, pistes cyclables sécurisées ou trames vertes.

La «ville du quart d'heure» c'est également la fin de l'urbanisme des fonctions et de ses zonings rendant les interactions sociales difficiles. Place à la mixité fonctionnelle au sein des zones avec des offres de logements abordables et répondant aux besoins des habitants par leur typologie mais aussi de commerces, d'équipements publics et privés, d'espaces verts ou d'immeubles de bureaux. Cette mixité, en favorisant les rencontres, est perçue comme un facteur de cohésion sociale et d'intégration. Aujourd'hui de nombreuses villes

dans le monde comme Portland, Melbourne, Bruxelles ou Milan se sont emparées du concept de «ville du quart d'heure».

Anne Hidalgo en a fait un élément de campagne lors des dernières municipales de 2020 et a même nommé une adjointe à la Maire de Paris en charge de la culture et de la ville du quart d'heure. Parmi les premières mesures prises, l'ouverture de certaines cours d'école aux habitants en dehors des horaires scolaires lesquels pourront y trouver des activités sportives, culturelles ou ludiques ou encore le déploiement de kiosques citoyens, véritables lieux d'accueil et d'expression au sein du quartier.

En diminuant l'impact carbone, redonnant du temps à ses habitants et favorisant l'inclusion, le concept de «ville du quart d'heure» permettra selon ses partisans de favoriser le bien-être des habitants en leur simplifiant la vie et la ville, mais constituera aussi une réponse possible aux défis environnementaux.

Si pour certains la «ville du quart d'heure» est donc la solution, elle a également ses détracteurs qui n'y voient qu'une utopie.



S2

LES DÉFIS DE L'URBANISATION DU MONDE

INÉGALITÉS, LIMITES DE CROISSANCE, PROMESSES ET MENACES DE LA VILLE DIGITALE



S2

CONTRIBUTION DE PIERRE BÉRARD, NATHALIE CHAPUIS, ERWAN GARREC,
GAËLLE LANGRAND-BARTH ET EMMANUEL VERDONI
INTERVENANTS : JULIEN DAMON, DOMINIQUE BOULLIER, AGNES SINAT

1. LA VILLE AU RISQUE DES INÉGALITÉS

D'après l'ONU, entre 1990 et 2015, le taux d'extrême pauvreté dans le monde, a reculé, passant de 36 % à 10 %. Dans le même temps, les inégalités se sont significativement creusées

Julien Damon propose d'identifier et d'analyser ces inégalités à l'échelle de la ville qui s'expriment de façon multiples et très concrètes.

Les inégalités en ville sont pour beaucoup l'effet de la théorie des deux G – Gentrification / Ghettoisation – qui se traduit une sécession de groupes sociaux par le haut ou par le bas au sein d'une même société, créant des concentrations des plus aisés d'un côté et des plus pauvres de l'autre, érigeant entre eux des barrières au point d'approcher des niveaux pouvant susciter une guerre civile.

Julien Damon nous propose une grille de lecture des inégalités relatives à la ville :

Premier axe de lecture considérant le périmètre d'études :

- les inégalités dans la ville : constatables au sein de la même ville
- les inégalités entre les villes : apparaissant en comparaison avec d'autres villes
- les inégalités entre les villes et les autres territoires : entre les zones urbanisées et les autres

Second axe de lecture, considérant les critères d'études ;

- niveaux de vie : ensemble des revenus disponibles d'un ménage
- conditions de vie : possibilité de disposer des biens et services fondamentaux, qualité du logement

- qualité de vie : capacité d'accès aux différentes aménités et services désirés

Les inégalités peuvent se constater entre des groupes sociaux fondés sur des critères divers: bien logés vs sans logement, riches vs pauvres, hommes vs femmes, seniors vs jeunes, connectés vs non connectés, métiers sédentaires vs métiers de mobilités, propriétaire vs locataire, urbain vs périurbains, actifs vs inactifs ou encore s'exprimer autour d'objets très précis : les toilettes publiques par exemple. Certaines constatations liées sont contre-intuitives : le bidonville peut être entendu comme le modèle de la ville durable, l'arrivée du digital qui d'un côté donne accès à nombre de services généraux également du « l'arbinat numérique ».

Et quand les inégalités s'apaisent, le paradoxe de Tocqueville s'impose : plus une situation s'améliore (liberté, revenus...), plus l'écart avec la situation idéale (inégalités, pauvreté, corruption) est ressenti subjectivement comme intolérable.

Difficile alors de trancher sur la place à donner à la ville : est-ce une nasse qui enfonce ou est-ce un sas vers la prospérité ?

2. LIMITE DE LA CROISSANCE DANS UN CONTEXTE ANTHROPOCÈNE

Une nouvelle force géologique déclenchée par l'activité humaine, nous a fait rentrer dans l'ère de l'anthropocène.

Une couche géologique de « technofossile » faite d'artefact, est générée par la Grande Accélération,

une croissance exponentielle de :

- la population multipliée par 5,5 entre 1950 et 2018,

- du PIB,
- de l'eau, des ressources et des fertilisants,
- du tourisme, des véhicules motorisés,
- du téléphone.

Avec comme conséquence le risque du « Débordement du réceptacle », l'humanité butte sur les limites des ressources et de l'espace, sur les limites climatiques. Des seuils à ne pas franchir sont déjà atteints concernant la biodiversité, le cycle du phosphore, de l'azote, l'utilisation des sols.

Les villes consomment à elles-seules 80% des ressources en énergie primaire et subissent une forte extension. Leurs constructions représentent l'équivalent d'une couche de 10cm de béton sur la moitié de l'Afrique, Europe, et Russie réunies.

Pour retrouver un équilibre, les leviers sont connus :

- réduction de la consommation d'énergie, retour à 1Tep/an/hab, niveau de 1950 (division par 2,6),
- sortir de l'ère automobile (flotte captive), et réduction des déplacements
- une meilleure utilisation des terres au travers d'une géo ingénierie
- une forme de décroissance face à la rareté, notamment dans le rapport à l'espace
- une production des énergies relocalisée avec PV, petites éoliennes, gaz vert, potentiel hydrogéologique, géothermie.

Mais que peut-on faire des villes denses ? Continuation / solutions vertes / décroissance / crash ?

Plusieurs penseurs de la ville organisée avec la nature sont proposés :

- Lewis Mumford : cité-région, en capacité à subvenir à ses besoins, entre urbanité et monde agricole.
- Raymond Dasmann : bio-région, attaché à la notion de diversité et de biodiversité.
- David Holmgren : permaculture,

Ces réflexions amènent :

- Métropole capitaliste, agriculture absorbée dans la ville : serres climatisées, tours vertes, aquaponie, cultures hors-sol, smartgrids...
- Infiltration de l'agriculture, ceinture verte, ex. Liège, Bruxelles
- Intégration radicale : parcs agricoles pour stopper l'expansion et mixité fonctionnelle vers activité agro-alimentaire
- Sécession en bio régions autonome : modèle radical de morcellement y compris politique

Dans cette logique, Agnès Sinaï nous propose une étude prospective faite en partenariat avec le STIF, la SNCF et l'Institut Momentum pour l'Île de France : la ville sans voiture.

En réinvestissant les «hubs d'étalements urbains» par des terres agricoles, pour retrouver une alimentaire de la région. En 1896, 82% des fruits et légumes consommés étaient locaux.

Globalement, le scénario propose :

- En termes de population : redistribution entre l'IDF et les autres régions, entre Paris et la banlieue, entre les différentes bio-régions)
- En termes d'activité économique: retour de l'agriculture, l'élevage, et la production tournée vers la consommation de la région plutôt que l'export
- En termes de réseaux de transports : privilégier les anciennes lignes de train, se déplacer plus lentement, moins de voiture
- En termes de gouvernance : bio-régions autonomes politiquement,

Ce scénario fait la part belle aux « low-tech », entraîne une austérité énergétique drastique, bouscule fortement nos modes de vie, nos économies et nos sociétés politiques actuelles.

3. VILLES, NUMÉRIQUE ET ESPACES PUBLICS

La tech / la data peut-elle sauver le monde ? Mieux gouverner, répondre aux maux des villes ? sécurité, inégalités, flux, consommations ?

_ La boussole historique des villes : 2 axes : l'attachement et le détachement, la certitude et l'incertitude. La centralité, l'accessibilité et la connectivité (le flux de données et de mouvements d'opinion), 3 éléments non contradictoires qui doivent trouver un certain équilibre

_ Puis ajout de la data, les données urbaines, le « data-to-model » qui fonctionne à partir de collecte de données pour anticiper certaines situations avec 2 exemples positifs :

- L'exemple Google / google maps qui apporte une vision prédictive du trafic grâce aux « traces » laissées par l'utilisateur via leur smartphone, c'est l'IA connexionniste,
- L'exemple toujours de Google qui indique virtuellement des commerces non visibles depuis l'espace public, renforce l'effet vitrine

_ En revanche globalement, la tech seule ne semble pas être en mesure de répondre efficacement à ces enjeux car :

- Pousser à l'extrême, la data ne peut pas se passer du politique, de contradictoire, et peut même nuire à l'expérience humaine, avec l'exemple de la police et le logiciel Predpol qui transforme les données en « black box » incompréhensibles
- Une évolution intéressante pour favoriser l'acceptabilité et la compréhension serait d'expliquer l'ensemble des paramètres et pondérations (« white box ») / travailler avec la tech

- Le rythme de synchronisation a fortement accéléré augmentant de ce fait le stress et épuise les gens, nous vivons comme des sismographes !
- Le numérique (notamment réseaux sociaux) amplifie tout et prétend justement parfois accroître la démocratie représentative, mais en réalité davantage la démocratie d'opinion (Twitter et les médias dématérialisés)
- Enjeu de sécurité / cybersécurité avec le numérique/la tech, question de la surveillance : une des qualités de la ville, c'est l'anonymat qui est de plus en plus remise en question avec le contrôle d'accès, la reconnaissance faciale,
- L'ouverture de réseau et collecte de data en masse versus maîtrise de la sécurité
- L'instagrammisation de la ville qu'on représente d'une certaine façon (souvent assez uniforme et positive mais trafiquée), qui manque donc d'authenticité.

4. LES LIMITES DU NUMÉRIQUE

La description du numérique au service de la ville de Dominique est globalement plutôt inquiétante quoique réaliste.

Le numérique est satisfaisant dans la mesure où il apporte un progrès partagé par la majorité, exemple se repérer plus facilement dans la ville, trouver des commerces invisibles du domaine public, avoir des avis d'autrui, finalement, utiliser la technologie quand elle est un moyen d'échange et de partage entre individus (exemple leboncoin ...) Nous devons faire preuve de défiance pour ne pas se faire dépasser par les technologies, être capable de faire sans, comme l'évoque Agnès Sinaï. Par exemple, être capable de se repérer si plus de réseau ou d'énergie, voire être critique sur des indications données par une machine, avoir des ordres de grandeur.

Ce qui est de moins en moins vrai pour les jeunes générations n'ayant connu que ça, n'ont pas été contraint de faire sans.

Ne faudrait-il pas collectivement réglementer l'usage des smartphones pour la population en âge scolaire pour éviter d'une part la frustration de ceux qui n'en ont pas et les isole de ce fait, et d'autre part acquérir les notions de base qui nous servent en cas de dysfonctionnement numérique ?

La bonne nouvelle est que l'humain est au centre de tout, c'est lui qui programme les algorithmes ; le politique a toute sa place dans la gestion de la ville et de l'espace public.

Le numérique représente une aide quand il est bien utilisé. Nous devons rester vigilants sur la maîtrise de la programmation, qu'y a-t-il dans les boîtes noires ?

On veut aller toujours de plus en plus vite, le frein = la sécurité et les contrôles imposés qui ralentissent les flux.

Les inquiétudes : le public fait-il le poids par rapport aux mastodontes «Google, Amazon» et autres développés par la sphère privée ... ?

Quid de la consommation d'énergie de ces systèmes quand on cherche à réduire notre consommation primaire d'énergie ?

Un apport concret du numérique pourrait être de hiérarchiser les gestes « verts » : avoir son profil hebdomadaire d'empreinte carbone en fonction de nos actions sur divers thèmes : le tri, l'usage de mobilité douce, la nourriture, le type de logement, ses loisirs, ce qu'on pourrait améliorer dans son quotidien...

Une manière de prendre conscience des effets de nos efforts.

Dans la suite de notre restitution nous donnerons des exemples assez parlants

5. À L'ÈRE DES SOLUTIONS ET DE L'ACTION

La théorie proposée dans *Le Grand Paris après l'effondrement* par Agnès Sinaï et de l'institut Momentum, certes radicale et n'emportant pas forcément adhésion, est néanmoins la proposition d'un chemin pour aller vers l'après. Elle est l'un des signes que la

phase d'analyse et d'alerte sur la transition climatique a ouvert la voie à la phase d'élaboration des solutions qui annoncent le temps de l'action efficace.

Nombreux sont ceux qui font cet effort de penser des solutions :

- L'ADEME a imaginé 4 scénarios prospectifs pour atteindre la neutralité en 2050
- Le scénario de sortie de crise négaWatt 2022
- Le Plan de Transformation de l'Économie Française élaboré par le Shift Project
- L'ADEME et le CSTB et leurs 4 scénarios prospectifs dédiés à l'écosystème de la construction et du bâtiment
- Sylvain Grisot et Christine Leconte avec *Réparons la Ville*, ponctuant chaque chapitre de propositions concrètes

Ces propositions, nombreuses parce que le problème est complexe, sont parfois très différentes les unes des autres et reposent sur des principes qui sont parfois même contradictoires (sur le nucléaire, la croissance etc). Néanmoins tous sont des outils à la disposition de chacun pour s'emparer du sujet sur son périmètre et entrer dans l'action.

Au-delà de ces inspirations, nous devons nous appuyer sur les données scientifiques concrètes, des méthodes de calculs éprouvées et prêter attention aux échelles pour nous guider dans notre cheminement car le sujet des limites planétaires et de l'effondrement du vivant ne peut se traiter par des opinions ou des idées reçues, ni s'éloigner de la science et des ordres de grandeurs.

Certaines idées reçues sont en effet totalement contre intuitives.

Quelques exemples :

- Un sapin artificiel, constitué de métaux et de plastique, non biodégradable doit être utilisé au moins 20 ans.
- Une liseuse pèse 235 kg de CO2 contre 1,3 kg pour un livre. Pour compenser, il faut 10 ans de

lecture sans obsolescence de la liseuse qui n'est pas biodégradable.

- Le tote bag (sac en toile) doit être réutilisé quelque 7 000 fois pour compenser l'impact global de sa production, voire 20 000 fois quand il s'agit d'un modèle en coton bio.

Ainsi, pour maximiser notre impact, il s'agit de concentrer nos efforts au bon endroit en s'appuyant sur les données.

Ainsi par exemple, d'après l'analyse Carbone 4 de l'empreinte carbone moyenne annuel par personne, à titre personnel, il est plus impactant de veiller à gérer sa consommation de gaz (1180 kg-CO2eq annuel) que son électricité (160 kgCO2eq) ou de minimiser l'usage de la voiture (2030 kg) par rapport à celui de l'avion (430 kg), de diminuer sa consommation de viande (920 kg) par rapport à celle du lait et du poisson réunis (240 kg + 120 kg). Évidemment, ces données sont à affiner au cas par cas, et idéalement à ajuster sur son cas particulier.

L'effort peut être démultiplié lorsqu'il est réalisé dans la sphère professionnelle. Il contribue ainsi à l'évolution d'un secteur en faveur de la transition écologique.

Prenons l'exemple de GA, promoteur constructeur, industriel et spécialiste du hors site.

En tant que constructeur et industriel, notre première démarche a été de travailler à limiter l'empreinte carbone de nos produits: béton bas carbone, développement d'un plancher mixte bois béton, liège plutôt que polystyrène par du liège dans nos dalles alvéolaires, optimisation de nos modules de traitement d'air, investissement permanent dans la R&D et politique d'achat verte assumée. Néanmoins, l'étude détaillée de notre flux carbone en 2019 a démontré que l'ensemble des éléments qui sortaient de nos usines ne pesait que 36 ktCO2eq et nos achats, 60 ktCO2eq, par rapport au 550 ktCO2eq annuels que notre activité génère. Le poids carbone pèse dans l'exploitation.

Alors, en tant que promoteur, nous menons une réflexion amont très forte dans nos opérations pour augmenter la durabilité de nos bâtiments, la part de réemploi en cas de déconstruction, guider nos clients vers une sobriété raisonnée dans les usages et concevoir des bâtiments «nudge» qui encouragent les bonnes pratiques (un écran led est-il nécessaire dans un ascenseur ? 21° l'été ? Peut-on supporter d'attendre plus de 25 secondes un ascenseur ?...).

Mais là encore, ce n'est que peu de chose par rapport au poids le plus important : les 393 ktCO₂eq liés aux accès à nos bâtiments en exploitation.

Nous avons notre part de responsabilité à assumer en veillant à construire un bâtiment au bon endroit, à répondre à un vrai besoin du marché, à travailler en concertation avec les territoires pour adapter les transports en commun, penser des bâtiments incitant à des usages vertueux, prévoir davantage de mixité dans nos opérations pour participer à l'effet ville du quart d'heure. Enfin, pour un groupe spécialisé dans le hors site, il s'agit de s'adapter au déjà là : rénovation, la surélévation, le réemploi.

L'action doit impérativement être accompagnée par l'évolution des consciences, des règles sectorielles, des normes et des lois et l'attachement d'une valeur concrète au carbone parmi les acteurs du secteur. Des résultats sont déjà visibles : taxonomie, RE2020, décret tertiaire, structuration du marché (label ISR), des filières renouvelables... à approfondir par des actions stratégiques et une politique volontariste.

Julien Damon nous rappelle un autre écueil : les inégalités. Aucun des efforts ne sera utile si les inégalités, probablement inévitables et peut être nécessaires, ne sont pas contenues. Les inégalités majeures concernent les inégalités patrimoniales, environnementales et de genre. Si elles s'accroissent, elles menacent l'ensemble de l'équilibre, pouvant générer des crises d'ampleur et des guerres. Là encore, il y a des pistes de solutions. Le Rapport sur les Inégalités

Mondiales 2022 recommande de collecter un modeste impôt progressif léger sur la fortune des multimillionnaires, réinvesti par les Etats dans l'éducation, la santé et la transition écologique.

Soyons agiles, agissons !

6. « DÉJÀ LÀ »

Le rappel d'Agnès Sinaï sur les limites de la croissance dans un contexte d'anthropocène nous renvoie brutalement aux limites atteintes par nos sociétés. Si cette vision est effrayante, des solutions existent. C'est dans ce sens que les propositions de l'Institut Momentum sont intéressantes : elles nous questionnent sur notre mode de vie et notre désir de la ville de demain.

Confrontés à la nécessité de trouver des solutions, les acteurs de la construction, se retrouvent en charge d'une responsabilité. La réponse apportée ne peut être que contextuelle, soucieuse de l'environnement, une conception du « prendre soin ». (Cf. exposition Soutenir, Pavillon de l'Arsenal, co-commissaire Cynthia Fleury et SCAU qui porte un regard sur le soin et l'architecture).

Mais l'attitude du prendre soin ne correspondrait-elle pas à considérer le « déjà-là » ?

A l'image de nos villes qui n'ont cessé d'évoluer pour se réinventer, composer avec le « déjà-là » pourrait se comprendre comme porter attention à la matière, à la chose bâtie, aux usages, à l'histoire, à la culture, aux habitants. Des exemples remarquables à l'opposé de la tabula rasa, non représentatifs mais significatifs, portant attention au « déjà-la », peuvent nous y aider.

«Le «déjà-là» de la culture, du savoir, du savoir-faire
Si de nombreux architectes ont déjà œuvrés en remettant au cœur de leur projet les enjeux du contexte social et culturel, il est intéressant de regarder le travail d'André Ravéreau.
Ses réflexions s'inspirent d'un savoir-faire local et des connaissances d'un passé en symbiose avec la nature, notamment à la

suite de son étude du M'zab en Algérie. Il y découvre une architecture vernaculaire faite de terre pour se protéger des fortes températures, et qui offre l'exemple achevé d'une adaptation aux contraintes du milieu. Transcrivant cette architecture bioclimatique dans son travail, il signe des projets inscrits dans leur environnement, comme le dispensaire de Mopti au Mali, qui lui vaudra en 1980 le prix Aga Khan. Il dit de son œuvre : « [Son geste] n'est pas architectural, mais avant tout situé. C'est en quoi [son] geste est «juste». » André Ravéreau, La Casbah d'Alger, Actes Sud 2007

Plus proche de nous Francis Kiéré Diébédo, prix Pritzker 2022, a acquis une reconnaissance pour ses méthodes collaboratives et sa capacité à donner force expressive aux bâtiments les plus simples. Né au Burkina Faso, il fait ses études à Ouagadougou puis en Allemagne. Avec l'association Schulbausteine für Gando (« Des briques pour l'école de Gando ») il finance son premier projet, une école primaire faite en terre, dans son village natal.

Animé par une mission sociale et avec sa volonté de créer des bâtiments façonnés par les réalités du matériau et du climat, il implique la communauté auxquels ses projets sont destinés. Une façon pour tous d'apprendre les techniques de construction. Son approche collaborative, in situ, favorise le réemploi, le recyclage et est génératrice de structures économiques locales qui lui vaut en 2009, le Global Award for Sustainable Architecture.

«Le «déjà-là» des existants pour une ville palimpseste
La commande est normée dans nos métiers : dimensions standardisées, hauteurs spécifiques, seuils minimums, etc. Cette standardisation optimisée selon les programmes tend à créer des projets « à usage unique » comme si la construction était jetable. La dimension de l'évolutivité est très peu abordée, enfermant les constructions dans des usages monofonctionnels.

Pourtant, des exemples historiques et même plus récents nous démontrent le contraire, comme la métamorphose en 2010 de la tour de logements Bois-le-Prêtre, par l'agence Lacaton Vassal et Druot.

Pour redonner à cet ensemble des années 1960 un second souffle, des jardins d'hivers ont été ajoutés en façade, dans le prolongement des appartements. Cette rénovation a transformé l'aspect vétuste de l'immeuble et a offert des surfaces pour de nouveaux usages. Améliorant la performance énergétique du bâtiment, cette réalisation économe réutilise l'existant pour l'améliorer.

«Ne jamais démolir, ne jamais retrancher ou remplacer, toujours ajouter, transformer, utiliser. Les espaces que nous concevons doivent pouvoir vivre et évoluer selon le temps, le climat, les humeurs» extrait n°364 Archicrédé 2014

Cette démarche vaut à l'agence Lacaton Vassal, Prix Pritzker 2021, le Global Award for Sustainable Architecture 2018 et Equerre d'Argent 2011.

«Le «déjà-là» et le réemploi
Face à la crise des ressources, entre épuisement et accumulation des déchets, la question du réemploi devient légitime et interroge l'acte de construire. Si cette démarche n'est pas nouvelle – le réemploi a toujours constitué dans l'histoire un moyen avantageux de bâtir, la ville se reconstruisant à partir de ses propres matériaux – de nombreuses réalisations contemporaines continuent de démontrer sa viabilité.

Saluées pour son exemplarité et la qualité de ses œuvres, l'architecte Wang Shu, prix Pritzker 2012, fait la part belle au réemploi. Ainsi le musée d'Histoire de Ningbo permet à travers la sauvegarde de la mémoire locale, la mise en valeur du patrimoine en retrouvant les matériaux historiques dans une construction nouvelle, tout en économisant les ressources. Autre référence, autre contexte, le manifeste «Matière grise»

et les réalisations de l'agence Encore Heureux qui explore le réemploi. Les matières premières ne sont plus sous nos pieds ou à l'autre bout du monde mais dans nos villes, nos bâtiments, nos infrastructures. La matière présente n'est plus un déchet à évacuer au loin, mais un capital à valoriser et à préserver. En cela, ce collectif formule l'hypothèse d'un nouveau regard porté sur la matière pour générer une nouvelle approche de la construction. L'ingéniosité ne sera plus uniquement celle du dessin mais la capacité et l'opportunité de faire avec ce qui est déjà là.

FREINS ?

Mais pourquoi ces différentes démarches si vertueuses sont-elles si difficiles à se mettre en place ?

Si des interventions minimales mais essentielles sont possibles, comme celle de Shigeru Ban, prix Pritzker 2014, en aménageant des lieux d'accueil pour les réfugiés ukrainiens à Paris, des actions à des échelles plus significatives sont-elles permises ?

Ou bien doit-on considérer comme le disait Jean Nouvel, prix Pritzker 2008 :

«Némausus, c'est l'oubli des normes du logement social pour dépasser la fatalité qui conduit à ces appartements, tous du même type, qui véhiculent la tristesse d'une condition sociale, qui tend à faire confondre individu et numéro, norme et qualité, modèle et identité.» ?

7. SOLUTIONS BAS CARBONE, CHANGEMENTS D'USAGE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les enjeux du développement durable et d'inclusion par la nécessité de rééquilibrer les territoires entre nature et production, ville et ruralité, lieux de vie inégaux, étaient il y a encore quelques semaines l'affaire des scientifiques et chercheurs, populations éclairées et action-tank ou encore entreprises engagées.

Transformer la ville et son urbanisation, limiter son étalement urbain en zone non adaptée, modifier nos modes de vie et notre économie, pour satisfaire à plus d'inclusion et stopper l'urgence climatique imposait de passer à l'action dans les dix ans pour trouver de nouveaux chemins. Or depuis un mois, les solutions de frugalité et d'équilibre sont redevenues non seulement un leitmotiv post COVID mais finalement une nécessité et une urgence.

La guerre, malheureusement plus visible que la détérioration de la biodiversité à nos portes, provoque par son action dans la rupture de la chaîne d'approvisionnement alimentaire, de production et de matières premières fossiles, la prise de conscience que nos usages de transport, nos habitudes, notre surexploitation, non seulement peuvent être cassés et rompus, très rapidement, durablement mais aussi réparés et anticipés et dépassés, encore plus fortement.

En 2 ans, puis plus sûrement en 2 mois, la nécessité d'obtenir une indépendance et de suppléer aux matières fossiles manquantes porte le germe de solutions de frugalité ambitieuses et structurantes pour notre planète :

«De la réindustrialisation des zones blanches.

«Le terrain fertile à la production d'hydrogène, l'atome vert, pour remplacer le pétrole et le gaz.

«La technologie digitale et le numérique permettent le remploi de ville excentrée (ex caf de Strasbourg en Lozère) et donc le combat macro, le renouvellement des emplois.

«L'arrêt de la production d'acier acheminé vers l'Europe, provoque l'arrêt de la chaîne de production, du bâtiment, de l'industrie et particulièrement automobile.

«La baisse de stock dans le bâtiment laisse la place à la réflexion urgente du recyclage et de l'isolation des bâtiments existants.

- Les usages de la voiture en zone urbaine et périurbaine laissent la place aux vélos : Le recyclage des voitures, la suppression de la 2^{ème} voiture par le covoiturage et la location
 - La création d'une bioéconomie en circuit court pour diminuer les frais de transport et sécuriser la chaîne ; interconnectée intra IDF, entre régions françaises, et entre pays européens porte les prémisses des bio-régions imaginées, vivables, mais surtout d'une recherche d'innovation digitale.
 - A ce titre on ne parle plus seulement du Waze pour les particuliers, ou de la smart city pour les usagers et citoyens, mais de l'analyse des flux de logistiques à la taille européenne pour redessiner l'approvisionnement moins cher plus optimal et frugale et plus proche des lieux d'habitation, des territoires à reconquérir.
 - La digitalisation des parcours de santé bien que rendant l'accessibilité plus complexe pour les seniors permet un accès médical déporté, source de combat contre les déserts médicaux.
 - La souveraineté énergétique passe par la frugalité carbone et la maîtrise des terres agricoles
- Plus sûrement que n'importe quelle urgence climatique, l'Europe redessine ses besoins alimentaires et énergétiques et avec, celles des pays méditerranéens par une mission nourricière, logistique, digitale et géopolitique.
- Les usages du télétravail plébiscité par les collaborateurs, la nécessité de réapprendre à vivre avec moins de transport et à un autre rythme concourent à un usage prudent et conscient des ressources.
- Les bâtiments et le territoire frugal – urbain comme rural – sont les réponses d'une mission de résilience pour une solidarité de consommation énergétique du logement et de la ville.



8. SMARTER CITIES : POURQUOI LES SMART CITIES ÉCHOENT ET QUELLES PISTES POUR CONCILIER DIGITAL ET ESPACE PUBLIC ?

Les projets de *smart cities* s'inscrivent dans une philosophie mettant la science et la technologie sur un piédestal, seules capables de résoudre les maux de l'humanité, y compris ceux des villes.

Pour autant, nombre de tentatives de développement de smart cities se sont soldées par des échecs. Pourquoi ? Plusieurs raisons sont évoquées selon les projets. Pour Quayside à Toronto (la «Google City»), il s'agissait principalement de défiance de l'opinion publique face à Sidewalk Labs, société sœur de Google, vis-à-vis de la gestion des données et de la vie privée. Pour Cisco et son expérimentation menée Place de la Nation à Paris (qui consistait à mesurer les flux et les usages de l'espace ; aucune des données collectées ne sera finalement utilisée pour l'aménagement de la place), il s'agirait principalement d'un problème de culture et de communication entre les équipes de Cisco et les équipes municipales, évoluant dans deux mondes aux problématiques différentes.

Au-delà des raisons derrière ces échecs, se pose la question de la capacité des smart cities à répondre aux maux de la ville. En y regardant de plus près, il semblerait que, plutôt que d'être une solution clés-en-mains, ces smart cities ne sont, ni plus, ni moins, confrontées aux mêmes problèmes que les villes traditionnelles dans lesquelles elles s'inscrivent.

Premièrement, la problématique de l'urgence climatique. Les villes se doivent d'être plus sobres en termes de consommation d'énergie. Pour autant, l'utilisation massive de solutions digitales et de données dans les *smart cities* semble incompatible avec cet enjeu. Le cabinet Green IT estime que le numérique représente 40 % du budget Gaz à effet de serre (GES) soutenable d'un Européen, à savoir la quantité de CO2 qu'il est possible d'émettre par personne si l'on sou-

haite limiter le réchauffement global des températures à +1,5 degré d'ici 2100.

Deuxièmement, la question de la justice sociale et des inégalités. Les projets de *smart cities* reposent sur une utilisation accrue des technologies, et notamment des smartphones, pour que les habitants puissent bénéficier des services. Cependant, des inégalités persistent dans l'accès aux smartphones par exemple, ou à la fibre. Dominique Alba (Directrice Générale de l'Apur), pointait du doigt, en 2017, l'inégal déploiement de la fibre optique sur le territoire du Grand Paris, les opérateurs privilégiant l'Ouest de Paris à l'Est, et en particulier délaissant le territoire de Plaine Commune. Dans des territoires marqués par une fracture digitale, les projets de smart cities exacerbent certaines inégalités.

Enfin, la question de la démocratie et des libertés. Les *smart cities* sont souvent décriées pour l'utilisation des données captées, ou les risques de dérives. L'abandon de Quayside à Toronto s'est fait dans un contexte post-Cambridge Analytica, avec une prise de conscience planétaire des dérives des GAFAs dans l'usage des données et des violations de la vie privée des citoyens. Plutôt que de répondre au désir de démocratie participative des citoyens d'une ville, les projets de smart cities privées tendent à imposer un modèle sans impliquer les usagers, et mettent la monétisation des données au centre de leur modèle économique, posant une menace directe sur la vie privée et les libertés des habitants.

A la lumière de ces enjeux, la *smart city* a-t-elle un avenir, ou est-elle vouée à un échec perpétuel, incapable de résoudre les maux de la ville car elle-même source de maux ? Il convient tout d'abord de nuancer le propos sur l'échec quasi-systématique des *smart cities*.

Plusieurs solutions de *smart cities* existent et fonctionnent bien depuis de nombreuses années, intervenant à plusieurs échelles de la vie d'une ville, notamment :

Sur son bâti, avec les solutions de smart building telles que le BIM (Building Information Management) et le BOS (Building Operating System)

Sur ses flux, avec des solutions d'intégration des différents modes de transports sur des supports digitaux (applications usagers, locations de voitures d'autopartage, etc.)

Ensuite, n'y a-t-il pas un modèle de *smart city* complet, qui ne serait pas qu'un amas de solutions de smart cities, et qui répondrait aux enjeux de la ville de demain ? L'Observatoire Netexplo Smart Cities, qui avait signé une tribune suite à l'échec de Quayside à Toronto, estime qu'il faut «inventer d'autres modèles pour les villes de demain, plus inclusifs, et dans lesquels les données ne seraient pas considérées comme des ressources économiques naturellement disponibles pour des multinationales, mais feraient l'objet de réflexions collectives.

Cela veut dire produire et utiliser des données choisies pour les priorités qu'elles peuvent servir (par exemple environnementales) et dans les conditions qui permettent des échanges volontaires et fructueux pour tous.

Cela nécessite d'inventer des institutions de débats, de suivi et de contrôle, mais aussi, et peut-être surtout, de réimaginer les perspectives futures de nos villes. Plutôt que des «*smart cities*» produisant de la valeur économique grâce à la seule extraction des données, les villes de demain pourraient être des «*linking cities*», dont les valeurs multiples reposeraient sur la création et le maintien des liens entre habitants, territoires et priorités environnementales et sociales. Une ambition nécessaire pour que les visées de la transformation des villes ne soient pas que «technologiques, mais aussi environnementales et humaines».

Enfin, en termes de partage et d'implication des citoyens dans la smart city, l'exemple de Rennes est intéressant à étudier. La ville fut la première collectivité en France à ouvrir ses données (en 2010, sur le site data.rennesmetropole.fr) afin de favoriser le partage et l'usage des données numériques d'intérêt général susceptibles d'être utilisées pour créer des applications et des services urbains innovants.

Le vieillissement de la population est un facteur majeur de l'évolution du marché immobilier résidentiel. Dans une étude publiée en 2017,

A. Simon et Y. Essafi ont démontré qu'en France depuis les années 1970, la variation du prix de l'immobilier résidentiel a été inversement corrélée à la proportion de retraités par rapport aux actifs, comme l'illustre l'envolée des prix entre 1996 et 2006. On peut alors anticiper une baisse du prix du résidentiel dans les années à venir (toute chose égale par ailleurs). Cette moyenne cache cependant de fortes disparités : les zones périurbaines construites dans les années 1970 risquent d'être confrontées à cette baisse, contrairement aux centres-villes qui concentrent richesses et emplois, attirant jeunes actifs français et étrangers.

Le vieillissement de la population pourrait également entraîner un accès plus difficile aux logements adaptés aux familles avec enfants dans les villes bien connectées au Grand Paris. Le scénario Loi Grand Paris prévoit une baisse d'environ 35 000 logements trois et quatre pièces disponibles à l'achat entre 2015 et 2035 compte tenu de l'allongement de l'espérance de vie et de la faible mobilité des seniors qui, attachés à leur logement, continuent à y vivre, y compris après le départ de leurs enfants. Ce n'est qu'autour de 2040 que les logements des baby-boomers vont être remis sur le marché.

La gérontocroissance représente de manière plus positive une opportunité pour le développement de certains secteurs comme la construction puis l'exploitation de logements adaptés (résidences services seniors, maisons de retraite...) désormais perçus comme un actif résilient par les investisseurs immobiliers qui valorisent mieux une maison de retraite qu'un bureau (hors Paris et Lyon). Le secteur de la santé et plus largement des services à la personne, bénéficie également largement de ce vieillissement, offrant de nombreux emplois à tous les niveaux de qualification.

La ville, dense et équipée de transports en commun fiables représente une solution face à l'isolement et à la perte de mobilité de nos aînés : accès aux services publics, aux commerces de proximité et aux personnels de santé. A l'inverse, l'étalement urbain initié dans les années 1970 a créé une population dépendante

de la voiture qui, une fois vieillissante et en perte d'autonomie, se retrouve isolée, marquant à nouveau la fracture centre / périurbain.

La mise en place de politiques territoriales et des initiatives privées peuvent favoriser l'intégration et le vivre heureux de nos aînés :

- Adapter l'espace urbain et notamment la voirie (installer des bancs, renforcer l'éclairage, adoucir les bords de trottoirs...). A New York, le réaménagement des carrefours les plus accidentogènes a fait diminuer les accidents de piétons de 20% à 60% suivant les zones.
- Favoriser le regroupement de services médicaux.
- Densifier les centres-villes contre l'étalement urbain, inciter les seniors à vendre ou louer leur logement périurbain devenu trop grand pour s'installer dans des logements plus petits en centre-ville. Les pouvoirs publics pourraient imposer un minimum de logements destinés aux seniors à faible revenu dans les programmes neufs.
- Construire des résidences gérées proposant aux seniors un logement adapté à leurs besoins avec l'assistance d'un personnel de santé tout en préservant une certaine autonomie.
- Inciter à la construction de résidences multigénérationnelles regroupant seniors, étudiants et famille dans le même ensemble immobilier, ce qui est encouragé en France depuis la loi Elan de novembre 2018, favoriser la cohabitation senior-étudiant pour maintenir du lien social.
- Mettre en place un système d'échange de logements sociaux afin d'inciter les plus âgés à libérer leurs logements devenus trop grands au profit des familles.
- Adapter l'offre culturelle et sportive aux seniors, la ville de Paris propose, via le dispositif Paris Senior Sport, une offre d'activités sportives pour les plus de 55 ans.
- Utiliser la technologie pour faciliter l'autonomie, l'intégration et l'intégrité physique des seniors (domotique).
- Encourager le bénévolat qui permet de maintenir un lien social entre les générations.

S3

GÉOGRAPHIE
ÉCOLOGIE
HISTOIRE

S3

CONTRIBUTION D'ÉMILIE BAJOLET, PASCALE RIBADEAU-DUMAS, ÉMILIE DESCOMPS,
RODOLPHE GUÉGUAN, LOÏC HENRIOT ET ÉRIC LOU YUS
INTERVENANTS : MARTIN VANIER, ARNAUD PASSALACQUA, SYLVAIN GRISOT, CHRISTINE LECONTE

Lors de ce 3^{ème} séminaire, nous avons eu le plaisir d'écouter Martin Vanier, géographe et professeur à l'École d'Urbanisme de Paris. Il nous a présenté « le dessus des cartes » illustrant les transferts de populations entre zones rurales et aires urbaines, mis en exergue les croyances de ces métropoles vortex et la réalité des chiffres qui traduisent finalement un retour au vert des habitants, avec tout ce que cela nécessite de réaménagement du Territoire et de restitution de l'accès aux services publics. Nous avons également profité de l'œil décalé d'Arnaud Passalacqua, historien et maître de conférences à l'Université de Paris. Il nous a fait voyager dans les rues de la capitale à bord de ses omnibus, autobus et métro, témoins concentrés à travers les siècles de la cohabitation des statuts en espace clos entre hommes et femmes, riches et pauvres, visiteurs et travailleurs pressés ... Enfin Sylvain Grisot, Urbaniste, et Christine Leconte, Présidente du Conseil de l'Ordre des Architectes, nous ont partagé leur vision de la ville de demain, qui n'est autre que la ville d'hier et d'aujourd'hui retravaillée, rénovée, améliorée et plus respectueuse de l'environnement à travers l'usage de matériaux biosourcés ou réemployés, et des projets décarbonés et labélisés. Ils ouvrent le débat pour sensibiliser les élus à se projeter à nouveau sur le temps long des bâtisseurs de la ville de demain. Ces intervenants nous ont inspiré. Nous avons donc prolongé la réflexion sur ces thèmes, et nous vous proposons de continuer le voyage.

1. QUELS RÉCITS POUR NOTRE CIVILISATION URBAINE CONTEMPORAINE ?

Nous avons été particulièrement interpellée par les propos de Martin Vanier sur la différence entre le fait urbain (pourtant incontestable) et les discours actuellement véhiculés sur la ruralité persistante de la France, ainsi que par Arnaud Passalacqua nous montrant, au travers de l'histoire de l'omnibus, l'importance de l'apprentissage de la culture urbaine. Ces deux universitaires nous rappellent que l'urbain est un fait culturel, et que, comme toute civilisation, la ville est un ensemble complexe de phénomènes sociaux : à la fois des faits, mais aussi des croyances, des représentations, des processus d'apprentissage. Ils nous interpellent par conséquent sur l'enjeu d'arriver à raconter cette histoire civilisationnelle, à produire des récits collectifs qui incarnent et projettent nos vies contemporaines.

Or, si la ville historique et la ville moderne ont toutes deux véhiculé un imaginaire fécond et positif. On pense notamment à l'abondante littérature sur la ville moderne, spectacle permanent pour le marcheur déambulant entre boulevards et passages couverts (Walter Benjamin, *Paris Capitale du XIX^{ème} siècle*), ou observant les rues depuis l'impériale des omnibus comme un long plan séquence, et multipliant les engagements et les opportunités (Sociologie de Chicago, Isaac Joseph, *La Ville sans qualité*), formidable creuset d'altérité et d'anonymat (Georg Simmel, *Les grandes villes et la vie de l'esprit*), et vecteur de vitalité démocratique et culturelle (Habermas, *L'espace public*) ; le fait urbain contemporain quant à lui est plus flou, plus insaisissable, car il concerne non seulement des métropoles et des centres-villes, mais aussi des banlieues, très diverses dans leurs ambiances, le périurbain (dans lequel vit un quart des français), voire des villages ruraux appartenant à des systèmes urbains.

Ainsi, l'image de la ville historique ou des centralités métropolitaines ne correspond pas au fait urbain contemporain, et faute de représentations adéquates, beaucoup de discours actuels et de représentations nient ou véhiculent une image négative de la ville : Martin Vanier en a cité de nombreux exemples, nous pensons également à l'image des banlieues périurbaines dans les séries télévisées, analysée par Ioanis Terroide dans sa thèse (*«Les modes de vie dans le périurbain vus par les séries TV»*), particulièrement marquée par des attributs négatifs (éloignement, répétitivité, ennui voire angoisse), ou encore aux discours nombreux sur la «France moche» ou les non-lieux (définition de Marc Augé), qui nient toutes qualités - urbaine ou civilisationnelle - aux périphéries et leurs centres commerciaux. Faute de représentations adéquates, nous ne serions plus capables de raconter l'histoire civilisationnelle urbaine de notre pays ?

Les discours magnifiant les qualités du village, de la communauté de voisinage et de l'échelle de proximité dominent les discours, à la fois des politiciens. (image très dominante dans les professions de foi présentées par les candidats à l'élection présidentielle de 2022 venus exposer leur programme à l'invitation de l'Institut Palladio) mais aussi des promoteurs immobiliers, en particulier dans les appels à projets urbains innovants de ces dernières années dans lesquels les projets multipliaient les jardins partagés, les applications pour les communautés de voisinage, et l'image d'ensemble résidentiels fortement marqués par l'interconnaissance et le partage d'activités en commun (par exemple : le projet de serre développé par l'agence MVRDV à Issy les Moulineaux au paroxysme du phalanstère contemporain, protégé sous une bulle)... nous sommes loin de la foule, de l'altérité et de l'anonymat de la grande ville...

Ainsi, Martin Vanier nous invite à revenir aux faits, mais souligne aussi la puissance des représentations... et nous amène à penser qu'il ne faut pas seulement réparer la ville, mais aussi son image. Car, comme toute construction culturelle et système de relations, le fait urbain peut faire l'objet d'une politique de «soft power», une stratégie d'influence par le recours à des moyens idéologiques. Comment développer une représentation renouvelée du fait urbain, qui ne soit ni la foule, ni le repli sur la communauté de voisinage ?

Ni l'opposition entre métropoles invivables, centres-villes muséifiés, banlieues difficiles et périurbain sans qualité ? Il nous faut renouveler l'imaginaire et les figures de l'urbain, sans rejet ou condescendance. Il nous faut porter attention avec bienveillance à toutes les situations de l'urbain, et cela passe, d'une part, par la mise en avant des faits, et d'autre part, par une considération intellectuelle.

Alors, pour réenchanter notre vie urbaine contemporaine,

quelques pistes semblent fécondes :

_ L'imaginaire des détournements et de l'appropriation «sauvage» : véhiculé par les amateurs de glisse urbaine ou les acrobates du parkour, qui inondent les réseaux sociaux de leurs vidéos exploratoires et autres images de leurs exploits urbains, par les graphes et artistes clandestins, par les amateurs d'urbex ou les aventuriers des friches ;

_ L'imaginaire du nouveau tourisme urbain : les créateurs des sentiers métropolitains à Paris ou Marseille, les initiatives de Vianney Delourme et son Enlarge Your Paris, pour faire (re)découvrir les joyaux de l'Île de France.

_ Les nouveaux imaginaires de la mobilité : avec la fin de l'imaginaire positif de la ville de la voiture, on voit émerger un nouvel imaginaire de la ville cyclable ou des modes doux (cf. Fion Halletman avec son Atlas des gares marchables, faisant la cartographie du réseau des espaces publics accessibles aux modes doux en Île-de-France). Il serait intéressant de développer également l'imaginaire des nouvelles mobilités (comme à l'occasion de la consultation internationale «Les routes du futur du Grand Paris», exposition au Pavillon de l'Arse-nal) ou de l'intermodalité et des espaces réticulés. Le quotidien urbain permet en effet de naviguer entre proximité et grande échelle, pourtant peu de représentations mettent en valeur cet imaginaire du réseau dans nos vies quotidiennes. A ce titre, les travaux du Forum des vies mobiles apportent à la fois des faits et des récits variés sur ces mobilités réticulaires.

_ L'imaginaire du réseau fluvial : c'est un fait historique, les villes se sont installées à proximité des voies d'eaux, support de commerce et d'échanges. Aujourd'hui, les villes reconquissent et soignent leur adresse sur les rivières (berges de Saône à Lyon, berges de la Garonne à Bordeaux, fermeture à la circulation des quais de Seine à Paris, mise en tourisme des canaux et

développement urbain en Seine Saint Denis...) et proposent des espaces publics de grande qualité, support d'usages intensifs. On peut également noter des tentatives de création d'imaginaires territoriaux fluviaux : Festival artistique Estuaire sur la Loire entre Nantes et la mer, le Grand Paris de la Seine jusqu'au Havre proposé par Antoine Grumbach, le plan guide du canal du midi à Toulouse, La Loire à Vélo ou encore le Parlement de la Loire du POLAU... Outre la qualité des espaces publics qu'ils peuvent proposer, les cours d'eau sont aussi le support d'une mise en relation entre villes et territoires plus ruraux.

_ L'imaginaire des bio-régions et des coopérations territoriales : l'approche géographique proposée par les tenants de la bio-région permet d'inverser la vision urbaine classique en mettant en valeur la richesse des systèmes naturels et agricoles, et en refondant la relation des villes à leur terroir. Cette projection des relations d'interdépendance ville/campagne sur les questions environnementales, alimentaires ou de fourniture de matière construit une représentation du système urbain qui redonne du sens.

Plus largement, la pensée des interdépendances urbaines et la vision d'une organisation en réseau (plutôt qu'en opposition) mérite d'être largement diffusée, au-delà des cercles universitaires et professionnels où les travaux ont toujours été nombreux sur ce thème ("Concevoir un imaginaire métropolitain autre pour penser la coopération territoriale", Cynthia Ghorra-Gobin).

_ L'imaginaire de la coopération environnementale : en prolongement de l'approche des bio-régions et des coopérations territoriales émerge un discours positif sur le rôle systémique des espaces ruraux vis-à-vis du fait urbain pour faire face aux défis environnementaux.

Comme le propose Raphaël Mé-nard dans son texte «Petits pays renouvelables», les zones moins peuplées ont un rôle majeur à jouer dans les trajectoires bas carbone, le développement des énergies renouvelables et les circuits courts, en occupant un rôle de «bassins versants écologiques»: «Au-delà de leurs vocations agricoles, ces «pays» – au sens des régions naturelles – sont nos «bassins versants écologiques», nos indispensables puits carbone +1,5°C-compatibles.

_ L'imaginaire renouvelé des périphéries urbaines : enfin, notre vision de l'urbain est fortement marquée par l'image déqualifiée des périphéries commerciales, lotissements périurbains et autres enfilades de ronds-points, caractéristiques de la «France moche», tant décriée par les professionnels de l'urbain. Si nous voulons réinvestir ces pans majeurs de notre système urbain, peut-être faut-il commencer par les considérer, leur donner de la valeur, leur trouver des éléments positifs ? Certains artistes, comme Camille Michel, posent sur le périurbain un regard décalé qui permet de faire émerger une «poétique du périurbain»... mais ces projections restent peu nombreuses.

En tant que professionnels de la ville nous pouvons agir sur les faits et la production urbaine, mais également sur ses imaginaires. A ce titre, nous devons alimenter nos propres imaginaires et nos récits pour nous détacher des seuls univers métropolitains ou villageois, et produire les nouvelles figures de l'urbanisme contemporain.

2. RÉVERSIBILITÉ : LA MODULARITÉ DES ESPACES PUBLICS

Les évolutions démographiques, les changements climatiques, la raréfaction des ressources, la transformation des modes de vie, l'artificialisation, la nécessité de faire face à l'étalement des

villes, induisent la nécessité de réfléchir et de réinventer la ville : construire, reconstruire, réparer la ville sur la ville.

Dans un contexte de frugalité, on peut effectivement se poser la question de la modularité, de la réversibilité et en quelque sorte de l'optimisation de l'espace publics faisant écho à la question posée par Sylvain Grisot et Christine Leconte « Pourquoi ne pas appliquer les grands principes de l'économie circulaire et comment optimiser l'espace public au travers d'une certaine modularité ? »

2.1. QUELQUES EXEMPLES

Nous avons tous en tête des événements comme les nuits blanches, fêtes de la musique qui transforment de façon éphémère nos espaces publics le temps d'une journée.

Un autre exemple, le Park(ing) Day est une manifestation annuelle mondiale en septembre. Les citoyens sont invités à transformer temporairement des places de parking payantes en espaces artistiques, végétalisés et conviviaux,

La Rue aux enfants ou Playstreet permet à ces derniers d'utiliser l'espace public en toute sécurité. Phénomène en Angleterre, elles ont atteint leur apogée dans les années 50 puis ont complètement disparu. Elles connaissent aujourd'hui un renouveau. On a pu voir ainsi des rues piétonnes se transformer en cour de récréation.

Un exemple de réversibilité plus pérenne, le Guerilla gardening dont le principe est de jeter des petites boules de graines par-dessus les palissades des friches. Les graines prennent, les plantes poussent et se ressèment, transformant l'espace public et le cadre de vie des habitants du quartier. Plus récemment, nos sociétés ont fait preuve d'imagination et d'innovation : on a vu des parkings publics transformés en hôpitaux au plus fort de la pandémie dans certains pays. Bref, quelles conceptions et quelles pratiques des espaces / équipements publics, et ce, à des fins évolutives ?

Pour ce faire, se questionner sur les usages, découvrir l'incroyable complexité qui en résulte, se questionner sur les conditions nécessaires présidant à la conception, à la pratique de ces espaces, équipements publics, et la nécessité d'avoir une approche disruptive et de changer de paradigme ?

2.2. LES USAGES DE L'ESPACE PUBLIC UN PEU D'HISTOIRE

L'espace public est le produit d'une société et d'un mode de vie. Notre société évolue, et très vite ; les usages sont en constante évolution ; ainsi, plus d'une centaine d'usages sont dénombrés.

De tout temps, le constat n'est pas nouveau : l'espace public a accompagné et a participé au développement de la cité.

Ainsi, aujourd'hui tous les événements de la vie publique sont discutés au travers des réseaux sociaux. Au 19^e et 20^e siècle, ils faisaient l'apanage des journaux. Alors que jadis, dans la Rome antique ou en Grèce, on les apprenait de la bouche des crieurs publics, aux thermes, sous les portiques ou sur les places.

Le deuxième exemple est celui des marchés qui quittent de plus en plus les places, pour s'en aller dans des bâtiments ou malls commerciaux.

Ils sont amenés à être remplacés aujourd'hui par la livraison à domicile.

L'animation des fêtes populaires, des cortèges de carnaval et autres défilés, des processions religieuses ou des représentations théâtrales sur les places du marché ont quasiment disparu.

Aujourd'hui, dans notre société actuelle, l'espace public est un espace social d'exercice de la citoyenneté, lieu d'où personne ne devrait être exclu.

Pour être réussi, il semble devoir être de plus en plus multifonctionnel, et permettre des usages diversifiés (loisir, flânerie, jeux, restauration, relaxation, activités culturelles et commerciales...).

2.3. UNE INCROYABLE COMPLEXITÉ

- _ L'espace public est l'expression d'une société et doit être pensé pour les évolutions d'aujourd'hui, mais prévoir celles de demain et d'après demain,
- _ L'espace contraint géographiquement / usages (spatial et sociétal),
- _ Une multiplicité d'usages entraînant différents conflits d'usages :
 - Des espaces d'intimité avec les lieux et les gens, mais aussi à des endroits de partage et de convivialité,
 - Une cohabitation entre différents moyens de déplacement (piétons, cycles, voiture...),
 - Des usages résidentiels, de tourisme, de loisirs, usages déviants ou non prévus,
 - Une appropriation de l'espace public par certains groupes d'usagers (en fonction de l'âge, de l'origine, des coutumes...),
 - La notion de jour/nuit amenant plusieurs villes françaises (comme Lille, Rennes, Paris et Lyon) à se doter de chartes de nuit visant à établir des règles de coexistence entre habitants, responsables des activités nocturnes et noctambules et de potentiels dysfonctionnements en résultant
- _ Inadéquation entre différents usages d'un même site
- _ Absence d'usages avec risque de privatiser l'espace public, le trop-plein d'usages
- _ Déséquilibre des usages d'un site à différents moments de la journée.
- _ Forme urbaine et aménagement inapproprié, mauvaise gestion urbaine
- _ Manque de compréhension des besoins des usagers
- _ Comportement des usagers
- _ Usage pas durable car pas assez qualitatif

2.4. NÉCESSITÉ DE (RE)PENSER LES ESPACES PUBLICS ET DE CHANGER DE PARADIGME

Il s'agit ici de l'opportunité de provoquer des changements, de reconsidérer les usages actuels,

de travailler à éviter l'exclusion sociale, et de trouver des solutions pour que les espaces publics soient plus conviviaux et leurs usages plus divers. Capitaliser sur les atouts et ne pas s'arrêter uniquement sur les problèmes et les dysfonctionnements. La charte d'Athènes en 1933 qui a présidé à la conception de nos villes préconisait l'attribution d'une fonction unique à un espace (quartier résidentiel, d'affaires, commercial, etc.) et était l'affaire d'experts. Ainsi selon nos besoins, cela nous contraint à nous déplacer d'un endroit pour travailler à un autre pour nous distraire et à un autre pour dormir. La ville devient donc un espace de vie sous tension dans une course permanente pour chacun de ses habitants qui jonglent entre vie professionnelle et vie personnelle. Dans le même temps l'urbanisation s'accélère, les réseaux de transports arrivent à saturation et l'étalement urbain se poursuit. L'urbain dans sa dimension littéraire à savoir l'urbanité n'a plus vraiment de sens ! Il est donc nécessaire de changer de paradigme ; Face à ces questions, Luc Gwiazdzinski, fondateur d'un des premiers Bureaux des temps à Belfort, rêve d'une ville malléable, flexible et réversible. Sa réflexion étant « Et si la ville et ses bâtiments s'adaptaient à la mutation des usages au fil des jours, et même des heures ? » « Jusqu'à présent, on a aménagé l'espace pour gagner du temps. Et si on aménageait le temps pour gagner de l'espace ? » Il faut repenser les rapports de la cité et de ses usagers aux temps et aux espaces en passant de l'événementiel à l'ordinaire, exemple de la flash mob et de l'exceptionnel au quotidien en prenant en compte les rythmes de la cité.

2.5. L'APPROCHE « CHRONOTOPIQUE »

Pour continuer à se développer, à exister, la ville se doit d'être en perpétuelle mutabilité, agile et dynamique. La réflexion va donc être orientée plus sur les flux, le temps, le temporel que sur les stocks l'espace

et le définitif.

Au travers de l'observation fine des rythmes des territoires, il s'agit d'introduire la notion des temps dans la gestion de la ville, à la journée, la semaine, au mois ou à l'année. Au travers de ce prisme, nous pouvons changer de regard sur la ville : ne plus la représenter comme une carte fixe, mais comme quelque chose qui se transforme au fil du temps. La prise en compte du temps dans la planification devient une nécessité et doit se doter d'outils adaptés aux situations diverses.

L'émergence d'une nouvelle discipline : la scénographie urbaine

L'exemple de Nantes, qui en choisissant la culture comme levier a permis des lieux d'expérimentations artistiques. Dès 1987, la ville accueille un certain nombre de troupes de théâtre et permet aux habitants de la ville de redécouvrir cette dernière à 360°. C'est le début d'une succession d'événements culturels. L'agglomération se structure progressivement avec la mise en place d'un régisseur pour rendre possible un ensemble d'initiatives artistiques et culturelles très diversifiées, révélant une corrélation avec l'aménagement urbain.

À la suite de cette première phase festive des années 1990-2000, liée au développement de la vie événementielle, est venue une phase de pérennisation et d'institutionnalisation d'un certain nombre d'initiatives. La gestion des projets éphémères devient un enjeu. Ces dernières années, on assiste à une multiplication de projets : un ensemble de propositions artistiques initialement prévues sur des durées courtes finalement perdurent car elles répondent à un usage spécifique. C'est le cas des stations gourmandes qui devaient durer le temps d'un événement en 2013 et qui, pour quelques-unes, font encore partie du paysage nantais. Piloter ces actions convoque une compétence scénographique pour prendre en charge la dimension spatio-temporelle.

La scénographie s'inscrit plus largement dans les processus de conception de l'urbain. Compétence intrinsèque du scénographe est la maîtrise simultanée de l'espace et des temporalités. La scénographie se déplace peu à peu à la croisée des rapports entre événement ; animation, ville et environnement. Il s'agit de traiter spatialement et temporellement des espaces qui se chevauchent. L'un étant la ville, l'autre le lieu de l'action, apparaît le besoin de former des éléments connecteurs qui assurent une porosité avec le flux urbain quotidien.

Des Plateformes de représentation spatio-temporelles

Il s'agit de combiner les modes d'occupation partiels « des espaces et temps de la ville » permettant de coordonner les activités. Pour ce faire, développer et se doter d'outils de représentations spatio-temporelles. Un des précurseurs des outils de représentation spatio-temporel est William H. Whyte dans sa fameuse enquête morpho-sociologique publiée sous le titre « The social life of small urban space ». Sur différents espaces publics, Whyte va utiliser des méthodes d'observation et de description des ambiances urbaines et va s'intéresser à trois dimensions spatiales, sensibles et sociales. Pour lui, leur configuration peut les rendre attractifs ou inutilisés. Il a par ailleurs en tête de tirer de ces observations un certain nombre de bonnes pratiques destinées à concevoir de futurs espaces. Le besoin d'observations et de représentations associant l'espace et le temps est donc indispensable. L'apport des TIC, technologies de l'information et de la communication, la banalisation des technologies de localisation, les avancées des outils de représentations dynamiques, la collecte de données ont permis de faire progresser d'ores et déjà cette approche. La mise en place de bureaux des temps sur quelques villes (St Denis, Poitiers, Rennes ...) a permis

d'aller plus loin dans l'observation, la sensibilisation, la représentation mais aussi un certain nombre d'expérimentations. Depuis, le temps a fait son petit bonhomme de chemin dans les réflexions des collectivités et de la recherche. La chronotopie a permis d'appréhender différemment l'usage et l'utilisation des espaces publics en accélérant le déploiement de la recherche sur la vie quotidienne, en participant et co-construisant les politiques publiques dans l'intérêt général.

Exemple de Rennes

Partant de l'observation et de la considération que les rythmes de vie sont de plus en plus individualisés et diversifiés, la mission du bureau des temps de Rennes était d'adapter les horaires des services publics et d'optimiser l'organisation temporelle du territoire.

Trois objectifs principaux à l'échelle de la métropole. Égalité sociale

Un constat des inégalités entre les temps d'accès des habitants de centre-ville et des périphéries hommes femmes entre ceux, inégalités de ceux qui peuvent s'offrir des services et ceux qui sont soumis à des horaires imposés. Le bureau des temps s'est attelé dans un premier temps sur les conditions de travail des femmes agents d'entretien de la Ville de Rennes qui ont fait l'objet des premières études menées par le Bureau des temps. Intervenant auparavant en horaires décalés, ces agents travaillent depuis 2005 sur des horaires de journée. Le Bureau des temps soutient aussi des initiatives pour favoriser les gardes d'enfants sur des horaires atypiques.

Fluidité du territoire

Nos déplacements impactent l'environnement mais aussi la répartition du temps au quotidien. L'approche temporelle propose, par exemple, de décaler les horaires scolaires, universitaires ou professionnels sur une zone donnée ou d'agir sur les horaires de livraisons, afin de limiter les encombrements sur les routes

et dans les transports collectifs. L'action la plus emblématique reste celle menée avec l'Université de Rennes 2 pour réduire l'encombrement des rames du métro en heure de pointe le matin.

Un monde aux ressources finies

L'approche temporelle peut apporter quelques éléments de réponse, en améliorant l'utilisation des équipements existants tout en respectant les conditions de travail des agents : adaptation des horaires d'ouverture des services ou mutualisation des équipements. Des études ont ainsi été menées sur les horaires des piscines, des bibliothèques, du musée des Beaux-Arts, ou encore des Champs Libres.

2.6. EN CONCLUSION

Pour réussir, une approche systémique, globale et non pas en silo est indispensable. La Coconstruction doit se faire en modèle Bottom up, les experts étant les usagers et faisant partie intégrante du projet.

La modularité, réversibilité des espaces, équipements publics va participer à :

- La réduction de la consommation foncière
- L'amélioration de la mixité sociale et économique, l'émergence d'un écosystème collaboratif et d'échanges inédits
- Une amélioration des performances énergétiques générée, d'une part grâce à des équipements et des innovations technologiques, d'autre part à un taux et un temps d'occupation optimal de façon vertueuse
- L'expérimentation de nouveaux modèles économiques : On passera d'un modèle traditionnel : une surface – un usage – des usagers longue durée pour une occupation journalière réduite à un modèle chronotopie : des usagers – des usages – des espaces adaptables – une large palette de services – un taux et un temps d'occupation des surfaces optimisés.

3. LA RÉHABILITATION DU BATI

3.1. LE CONSTAT

Lors de leur présentation du 12 mars dernier, Christine Leconte et Sylvain Grisot nous ont interpellé sur le constat alarmant d'un étalement urbain « effréné » depuis les années 1960 et d'une artificialisation des sols complètement décorrélée des enjeux de la transition écologique.

On peut notamment citer pour exemple les suburbs américains dont l'extension périurbaine a été permise par le développement massif de l'automobile et des autoroutes. La Fabrique de la Ville est ainsi confrontée à une double difficulté :

- une surconsommation des ressources et de l'espace avec une priorité donnée à la construction neuve et à l'étalement urbain.
- Une ressource foncière sous exploitée des friches urbaines et des bâtiments vacants déjà-là à réhabiliter ou à reconstruire.

Face à ces enjeux, Christine Leconte et Sylvain Grisot proposent de passer de 50 ans de neuf et d'étalement urbain à transformer le déjà-là ! Ainsi, **80% de la Ville de 2050 serait déjà-là. Il resterait 20% à construire !**

Vers la fin de l'étalement urbain ? Citons quelques chiffres pour mesurer l'ampleur du phénomène : De 2010 à 2017, 30 000 ha de terres agricoles ont été artificialisées chaque année en France métropolitaine ; ce qui correspond à 3 fois la surface de la Ville de Paris. Paradoxalement, plus d'un quart de la consommation nationale de sol pour le logement s'est faite dans des communes qui perdent des habitants. Ainsi, depuis les années 1960, l'artificialisation des sols a augmenté à un rythme dépassant très largement celui de la population.

Cet étalement urbain « exponentiel » a entraîné des situations parfois ubuesques. A titre d'exemple, près d'un quart des Français vit aujourd'hui en zone inondable !

On sent bien que ce modèle ne peut plus perdurer et rester le modèle unique de la Fabrique de la Ville car il est au centre de la crise des ressources. La construction neuve consomme des ressources épuisables (Martin Vanier parlait de sable spécifique pour le béton), produit énormément de déchets lors des phases de démolition et consomme de l'espace. L'artificialisation des sols a également des conséquences négatives sur la biodiversité et l'étalement urbain intensifie les mobilités carbonées.

- La ressource foncière sous-exploitée du « déjà-là » : les friches urbaines et la réhabilitation.

Il n'existe pas de définition juridique précise de la **friche urbaine**. C'est un terrain laissé à l'abandon, ou utilisé à titre transitoire, en milieu urbain, dans l'attente d'une nouvelle occupation... C'est un Actif urbain obsolète.

En tout état de cause, c'est un espace qui a déjà eu un usage urbain mais qui n'en a plus ! Nous avons surtout l'image des friches industrielles mais cela peut également être des bureaux vacants, d'anciennes bases militaires, d'anciens espaces ferroviaires ou portuaires... Les friches nous renvoient à une image négative de la Ville, à la perte de vie d'un quartier, à des morceaux de ville obsolètes.

Ces dernières représentent tout de même en Ile-de-France 2700 sites étendus sur 4200 ha. Elles font partie intégrante du paysage urbain. Ces espaces à recycler, ont très souvent des statuts juridiques complexes, des localisations défavorables (mais pas toujours!), avec des problématiques de pollution très importantes.

On peut en effet être confronté à des sites où les procédures de cession d'activité ICPE (Installation classée pour la protection de l'environnement) n'ont été que partiellement clôturées et où les exploitants n'existent tout simplement plus.

Le rôle des pouvoirs publics dans la mutation de ces espaces urbains « déficitaires » est alors primordial bien qu'il existe de plus en plus des porteurs fonciers privés et des acteurs privés spécialisés dans la dépollution de ces sites ; « spécialistes du Recyclage Urbain ». La mutation des friches se fait ainsi sur le temps

long.

On change d'échelle avec la réhabilitation qui s'apparente quant à elle plus à de la couture urbaine. On répare la Ville par petite touche sans perturber trop fortement l'environnement existant proche.

Les nuisances produites lors des travaux sont beaucoup moins importantes que sur des chantiers de démolition/reconstruction et donc mieux tolérées et acceptées par les riverains.

Nous avons ainsi choisi de développer le thème de la réhabilitation et du réemploi des matériaux. Ces deux thèmes, intrinsèquement liés, se présentent comme des solutions incontournables pour la Fabrique de la Ville d'aujourd'hui et de demain.

3.2. INTÉRÊT DE LA RÉHABILITATION

La réhabilitation au sens large regroupe tous les travaux effectués sur l'existant. Cela concerne à la fois la surélévation, l'agrandissement ou l'embellissement de bâtiments existants (création de balcons), le changement d'usage dont l'exemple le plus fréquent est la transformation d'immeubles de bureaux en logements.

Nous sommes souvent confrontés dans nos métiers de l'immobilier et de l'urbanisme au postulat « Réhabiliter coûte plus cher que le neuf » ; postulat qu'il faut évidemment dépasser aux vues des enjeux de demain !

Pour preuve, on retrouve des opérations de réhabilitation d'envergure réussies réalisées par des acteurs privés en partenariat avec les pouvoirs publics :

- La transformation des anciennes prisons Saint-Joseph et Saint-Paul à Lyon construites au XIXe siècle. Après avoir envisagé la démolition de ces bâtiments, c'est finalement un projet de reconversion qui a été mis en œuvre avec une programmation de logements, de résidence étudiante et l'implantation de l'Université Catholique de Lyon. Le chantier s'est achevé en 2016/2017.

- La reconversion du site de l'Hôpital de Saint-Germain-en-Laye avec la réhabilitation des pavillons historiques Lamant et Gérard destinés à accueillir des logements et la réhabilitation des deux châteaux d'eau désaffectés destinés à accueillir une résidence en coliving et un restaurant panoramique en haut des fûts.

Ces sites, jusqu'alors complètement fermés sur l'environnement proche, se sont alors ouverts et se sont reconnectés au tissu urbain environnant. Ils ont également retrouvé un nouvel usage en phase avec les besoins de la Ville et des habitants.

On peut également citer la Loi Elan en date du 23 novembre 2018 qui a pour ambition de faciliter la construction de nouveaux logements et de protéger les plus fragiles. Les dispositions de la Loi Elan incitent à favoriser la transformation d'immeubles de bureaux vacants en habitation par rénovation ou réhabilitation en octroyant un bonus de constructibilité pouvant aller jusqu'à 30% du gabarit de l'immeuble existant autorisé par le PLU.

Ainsi, les bâtiments peuvent et doivent avoir plusieurs vies avec différentes destinations, différents usages qui évoluent dans le temps. Ils doivent être « mutables ».

Sylvain Grisot, dans son ouvrage Manifeste pour un Urbanisme Circulaire, fait référence à : « Des bâtiments, qui tels des chats, auraient 7 vies successives, mais anticiperaient aussi la fin de la dernière en étant faciles à démanteler ».

Aussi, sur les 20% de la Ville qui nous resterait à construire, ne faudrait-il pas anticiper, dès la conception des bâtiments, leur fin de vie avec un démontage facilité des matériaux de façade ou encore maximiser le réemploi ?

4. LE RÉEMPLOI DES MATÉRIAUX

Pour commencer, il est important de distinguer les termes employés qui ont une signification différente (définies dans l'ordonnance L541.1 du Code de l'Environnement) :

_ Le Réemploi

Toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui ne sont pas des déchets sont utilisés de nouveau pour un usage identique à celui pour lequel ils avaient été conçus.

_ La Réutilisation

Toute opération par laquelle des substances, matières ou produits qui sont devenus des déchets sont utilisés de nouveau.

_ Le Recyclage

Toute opération de valorisation par laquelle les déchets, y compris les déchets organiques, sont retraités en substances, matières ou produits aux fins de leur fonction initiale ou à d'autres fins. Le réemploi est vieux comme le monde (les brocantes n'en sont-elles pas l'illustration parfaite ?), et pourtant c'est une réflexion qui commence tout juste à se structurer dans nos métiers de la Construction.

Où trouver les matériaux ?

Pour engager une démarche de réemploi sur un projet, il faut commencer cette réflexion dès la conception : quels sont les matériaux souhaités en réemploi ? Pour quelle raison et pour quel usage ? Sont-ils adaptés aux futurs usages et besoins ?

Une fois ce « cahier des charges » défini des matériaux visés en réemploi, quelles quantités sont nécessaires ? et où les trouver ? il faut s'assurer qu'ils seront en adéquation :

- _ dans la quantité adaptée avec les besoins du futur projet,
- _ avec la qualité attendue (la performance intrinsèque des matériaux),
- _ la distance raisonnable du projet (autant rester vertueux en cycle court),
- _ et le bon timing entre disponibilité des matériaux et besoin

pour leur mise en œuvre sur le nouveau projet.

La visibilité sur les matériaux disponibles est en passe d'être structurée. On retrouve environ 50 acteurs identifiés sur le territoire national en tant que vendeurs de matériaux de réemploi, et environ 60 acteurs concepteurs utilisant des matériaux de réemploi.

On peut citer des Market Places : Cycle-up / Articonnex (11 enregistrées en France à date – avril 2022) ou des Plateformes de réemploi : Bobi-reemploi / Minestock / Baticycle (104 dénombrées à date). Ces filières ont besoin de se coordonner et de professionnaliser leur activité : elles ont également besoin de faire face à leurs propres contraintes pour la gestion de leurs stocks des matériaux en attendant leur réemploi futur :

_ disposer de surfaces de stockage suffisantes et adaptées aux conditions nécessaires pour garantir la pérennité des matériaux (locaux couverts / à l'air libre)

- _ être attentif à ces conditions de stockage, afin d'éviter les dégradations qui peuvent intervenir de différentes manières :
- déformations liées à une mauvaise position des matériaux,
- détérioration suite aux intempéries alors que les matériaux ne sont à l'origine pas prévus pour un usage en extérieur par exemple,
- des conditions de manutention qui peuvent différer de la configuration initiale.

Quelle position pour les Contrôleurs Techniques et les Assureurs ?

Christine Leconte a rappelé que certains s'interrogent sur les réticences éventuelles des contrôleurs techniques et assureurs à s'engager dans la démarche de l'économie circulaire, voire se comportent comme des freins au réemploi.

En réalité, ils sont très impliqués mais sont aussi en 1^{ère} ligne en matière de prise de responsabilité.

Ce sont des gens rationnels à qui il convient de prouver que les ouvrages réalisés présentent un niveau de risque normal. Leur hésitation n'est liée qu'à la nécessité d'analyser les informations avec le recul nécessaire pour rassurer tous les intervenants et garantir la nouvelle vie des matériaux réutilisés et de l'ouvrage dans lequel ils ont été réemployés.

La norme NF P 03-100 qui régit le rôle du Contrôleur Technique impose la nécessité d'un référentiel pour être en capacité de donner un avis sur un matériau, ce qui est assez facile pour des produits neufs dont les fabricants peuvent en justifier les caractéristiques.

Les matériaux de réemploi sont soumis aux mêmes exigences, mais sans possibilité de justifier du respect de ces caractéristiques intrinsèques (sauf à disposer d'un Dossier des Ouvrages Exécutés, relatif à la construction initiale, relativement complet et précis, et la garantie qu'il n'y a pas eu de modifications dans la vie des ouvrages).

En absence d'éléments connus, il peut être nécessaire de tester les produits visés en réemploi par des laboratoires agréés, afin de requalifier les matériaux au regard des nouvelles exigences liées à la configuration future qui peuvent être différentes de l'initiale :

_ Le Qualificateur Technique Réemploi est né !

Son rôle : confirmer l'aptitude du produit/matériau au réemploi en préconisant et validant les essais/tests/travaux de reconditionnement nécessaires pour le réemploi sur un chantier précis.

Cela peut être très coûteux au regard du gain lié au réemploi. Il est donc toujours important de s'assurer de la pertinence du réemploi d'un matériau.

Quant à la loi Spinetta de 1978 qui a introduit l'assurance Domage Ouvrage dans notre paysage professionnel, elle a apporté des contraintes et des exigences en matière de justification de la qualité des constructions. Et pour autant, la loi Spinetta n'a

pas stoppé le développement des innovations (menuiseries PVC, vitrages technologiques, béton de chanvre, ...); mais au contraire, les assureurs ont su prendre en compte, avec le temps de la réflexion adaptée, la pertinence des études pour intégrer les nouvelles techniques dans leur couverture. Le réemploi est considéré comme une technique de construction non courante.

Les Assureurs doivent impérativement être sollicités dès l'idée de réemployer des matériaux pour qu'ils puissent mener, là encore, leur réflexion et décider de la possibilité d'assurer le risque dès lors qu'il est maîtrisé par les constructeurs :

_ celui du Maître d'Ouvrage, qui s'engage sur la garantie décennale

_ celui de l'entreprise ré-utilisatrice (installateur des matériaux réemployés),

_ et celui du contrôleur technique qui donnera un avis sur les matériaux réemployés.

Tous les acteurs doivent être intégrés le plus tôt possible pour valider ensemble les démarches et process qui permettront chacun de valider l'utilisation du matériau visé en réemploi.

Pour les Etablissements Receiving du Public notamment, selon la nature des matériaux et leur impact sur le niveau de sécurité des personnes, les Services Départementaux d'Incendie et de Secours SDIS doivent également être informés dès l'instruction du permis de construire, pour éviter un refus lors de la visite de commission destinée à autoriser l'ouverture de l'établissement. Chacun doit pouvoir conduire sa propre analyse de risques en fonction de la responsabilité qui lui revient, au même titre que pour un projet construit en 100% produits neufs.

REX Immeuble tertiaire à Stains 93 - Lauréat Booster du réemploi

- Menuiseries bois issues de la réhabilitation d'un HLM.
- Briques de terre comprimée issues d'un bâtiment temporaire.
- Enduits intérieurs issus de la terre du site.

• Equipements sanitaires, luminaires et petite quincaillerie

En synthèse, le réemploi est une solution pérenne et vertueuse, qui réduit le volume de déchets liés à la déconstruction, limite la consommation des ressources et matières premières nécessaires à la fabrication de nouveaux matériaux.

Ne faut-il pas dès à présent imposer la prise en compte dès la conception des projets neufs l'idée que les matériaux seront réutilisés au terme de leur 1ère vie, afin d'augmenter significativement le volume de réemploi à l'avenir ? « Le BIM peut s'avérer être un vecteur favorisant l'économie circulaire du fait des informations embarquées dans les maquettes numériques. Ces informations auront un rôle crucial au moment du démontage des éléments à la fin de vie du bâtiment » (livre blanc Socotec, l'économie circulaire dans le bâtiment).

L'anticipation de ce principe permettra d'organiser de manière structurée dès maintenant la gestion future des données des matériaux (à travers les données de la maquette BIM qui traverseront les décennies), et limitera les surcoûts liés à la requalification des matériaux dont nous avons actuellement peu de connaissance de leurs caractéristiques.

Le cadre réglementaire national lui-même évolue régulièrement en faveur de l'économie circulaire, à travers la Feuille de Route Economie Circulaire (FRNC 2018), le Conseil National de l'Economie Circulaire (CNEC 2021), la Loi Climat et Résilience (2021) ou encore la Loi Anti-Gaspillage pour une Economie Circulaire (AGEC 2022).

Malgré toute cette réglementation, il n'existe pas encore de label d'Etat pour caractériser l'économie circulaire appliquée au bâtiment. Certains organismes lancent donc leurs labels selon des référentiels et items distincts pour qualifier la performance des bâtiments neufs ou réhabilités en matière d'économie circulaire.

Les acteurs du **Booster du réemploi** contribuent également, à travers leurs réflexions et leurs recommandations, à apporter des réponses adaptées aux questions que chacun se pose dans son domaine.

Le réemploi nécessite l'engagement de toutes les parties prenantes dans la Construction et l'Aménagement de la Ville de demain.

5. LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUES ET LES FILIÈRES

Constats

Selon Christine Leconte et Sylvain Grisot nous faisons face à 3 crises :

- _ Une crise climatique
- _ Une crise des ressources
- _ Une crise de la biodiversité

La ville est au cœur de la crise climatique, consomme beaucoup de ressources (la construction est le 1er poste d'émission de gaz à effet de serre) et le développement des villes, par l'étalement urbain, s'est souvent fait au détriment de la biodiversité.

Solutions proposées

Comment sortir de ces crises (concept des 3 A) ?

- _ Adapter (nos modes de vie, nos normes et réglementation...)
- _ Adopter : de nouvelles choses
- _ Abandonner : la ville facile, la ville standard, nos pratiques de développement urbain (démolition / reconstruction, étalement)

Quelques solutions proposées sont :

- _ D'arrêter de démolir systématiquement, utiliser ce qui existe pour limiter l'empreinte carbone de la construction
- _ D'utiliser des matériaux biosourcés et géosourcés (peu transformés) localement : bois, chanvre, pierre et terre locales => arrêter le tout béton
- _ De réemployer
- _ De limiter l'étalement urbain et l'artificialisation, de favoriser la densification de la ville (vertus : préserve la nature, la pleine terre, limite les déplacements en

voiture et leur impact carbone) Plus que des solutions, Christine Leconte et Sylvain Grisot nous proposent à des objectifs. Mais ils ne donnent pas le chemin pour y arriver, dont l'élaboration du tracé est du ressort de tous, mais aussi de la puissance publique. La question cruciale est : comment fait-on pour mettre en œuvre les «3 A» ?

Après près d'un siècle d'utilisation massive du béton, après des décennies d'étalement urbain et d'encouragement de la construction neuve et de l'artificialisation des sols (citons les dispositifs Borloo, Scellier, Pinel, Duflo qui se sont succédé ces dernières décennies), comment transformer notre façon de faire et de vivre la ville ? Cette question en soulève d'autres, nombreuses, pour les filières de la fabrique de la ville.

Filières : quels impacts ?

Réparer la ville est une pratique moins industrielle que l'expansion urbaine : les métiers de promoteur, architecte, aménageur, constructeur vont devoir s'adapter.

- Le secteur de la construction représente entre 13% et 15% du PIB français selon les années, va devoir s'adapter => réhabiliter plutôt que construire. Ne plus démolir, limiter l'étalement urbain => la fin des constructeurs de maisons individuelle ? L'activité du marché se répartit de la manière suivante, sur l'année 2019 : 28% dans le logement neuf, 31% pour l'amélioration / entretien de logements, 18% dans le neuf hors logement, 22% milliards d'euros pour l'amélioration / l'entretien des bâtiments hors logement. Quand bien même le GIEC somme l'humanité d'inverser la courbe des émissions de gaz à effet de serre sous 3 ans, on ne peut pas supprimer du jour au lendemain la construction neuve. Le risque serait de déstabiliser un pan entier de l'économie, avec toutes les conséquences sociales que cela aurait en termes d'emploi, de croissance...

La question des filières de matériaux biosourcés.

La part de la construction bois dans le marché du logement (plus développé que les ouvrages de travaux public, tertiaires ou public) était 6.5% en 2020 (source : CODIFAB - CODIFAB, Comité professionnel de Développement des Industries Françaises de l'Ameublement et du Bois). Le marché de la construction en France reste organisé autour du béton. Ce secteur va devoir monter en puissance, et pour cela il faut qu'un certain nombre de freins soient levés. 1^{er} frein : l'industrie du bois française en souffrance (qui représente tout de même 425 000 emplois). Par manque de stratégie industrielle dans le secteur français du bois, une grande partie du bois d'œuvre utilisé en France est importé, et une part croissante du bois non transformé produit en France est exportée. Le déficit commercial de la filière bois française était de 7Md€ en 2019. Un exemple dans la construction : arboretum à Nanterre : le CLT vient d'Autriche (126.000 m²). Cela est paradoxal. La France dispose d'une de l'un des territoires les plus boisés d'Europe (le 4ème en superficie - la 1ère forêt de feuillus en Europe - la forêt française représente 10% des espaces boisés d'Europe). Pour développer la filière plusieurs défis sont à relever :

_ Réduire le morcellement de la forêt française, sous-exploitée (3.5 millions de propriétaires, dont 2.6 millions ont moins de 1 ha).

_ Limiter les exportations de grumes et développer les filières de transformation de bois sur le territoire (en juillet 2021, alors que le prix du bois d'œuvre flambait, nous avons battu un record historique d'exportation de grumes vers la Chine, +58 % par rapport à 2020 pour les résineux, +25 % pour les chênes, +133 % pour les hêtres).

- Quel sens cela a-t-il de faire voyager des troncs de chênes jusqu'en Chine pour qu'ils reviennent en Europe sous une autre forme, alors que le transport par cargo est parmi les plus polluants.
- Résoudre ces questions ne pourra se faire sans un interventionnisme public fort (qui ne doit pas se limiter à des subventions ou des plans de relance limités). Ne devons nous pas prendre exemple sur la Chine et interdire les exportations de Chêne le temps de reconstruire notre industrie.

2^{ème} frein : La réglementation. Bureaux de contrôle, assureurs, CSTB, architectes de sécurité, pompiers... (cf. doctrine construction bois publiée en juillet 2021 par la préfecture de police de Paris, qui décourage l'utilisation du bois en imposant des circulations verticales en béton dans les immeubles neufs de plus de 8 mètres de haut). N'y a-t-il pas une analyse bénéfiques / risques à faire ?

_ Réemploi : une filière à développer, des mentalités et normes à changer

- Changement de la façon de travailler des concepteurs. Les architectes doivent désormais concevoir à partir des matériaux disponibles et non plus sur catalogue.

• Bureaux de contrôle, assureurs, CSTB, normes (DTU) qui freinent l'innovation en matière de réemploi.

_ Immobilier commercial : la fin des centres commerciaux de périphérie et des boîtes commerciales. Retour en arrière vers le commerce de centre-ville. Comment faire revenir le commerce en ville, et comment gérer la logistique / l'approvisionnement de ces commerces, alors que les villes ne sont peut-être plus adaptées d'un point de vue logistique ?

Au-delà de cela, c'est toute une chaîne qui est concernée :

_ Concepteurs : construire à partir de ce qui existe (in situ ou réemploi), utilisation de nouveaux matériaux (biosourcés)

_ Promoteurs : limiter l'étalement

urbain signifie arrêter d'aménager des espaces de pleine terre. Le terrain de jeu des promoteurs va devoir évoluer.

_ Constructeurs : le terrain de jeu, les compétences, et la matière première des constructeurs vont évoluer. Les entreprises de construction vont devoir s'adapter.

_ Collectivités locales : les plans locaux d'urbanisme vont devoir évoluer. La fin des zones « AU ». Les permis de construire ne seront plus instruits de la même façon (cf. PLU bioclimatique en préparation à Paris, qui va dans ce sens. Cependant, la Ville de Paris ne semble pas mûre pour édicter des règles claires, et la validation des projets sera souvent soumise au bon vouloir des instructeurs. Il s'agit maintenant de faire des démonstrations plutôt que de respecter des règles claires. Certains arbitrages devront être faits : doit-on abandonner les toitures en zinc des toits parisiens, candidats pour être classés au patrimoine mondial de l'UNESCO, pour des canopées urbaines.

_ Législateur : l'approvisionnement local et l'utilisation de matériaux biosourcés doivent être prépondérants dans les critères de choix des marchés publics (exemple de SG et CL sur la construction d'une école en Corse).

_ Autres intervenants : bureaux de contrôle, assureurs, rédacteurs de DTU, pompiers, qui vont devoir mettre de l'eau dans leur vin.

Les solutions sont probablement politiques. Doit-on rentrer dans l'ère du dirigisme environnemental ? Ou la mise en place des dispositifs incitatifs serait-elle suffisante ?

6. LES RÉSEAUX, LA LOGISTIQUE ET LA MOBILITÉ

L'étalement urbain dessine des villes où les usages sont souvent mis à distance, intensifiant les problématiques de mobilité. Alors, réinventer le ou les modèles de l'aménagement à partir de l'attractivité des territoires,

c'est l'opportunité de repenser nos réseaux, la mobilité et la logistique. Dans ce cas, on entend par territoires attractifs, des territoires où les habitants souhaitent rester ou s'installer et les investisseurs envie d'investir.

La logistique a déjà une place très importante dans la ville. Les camions de livraison font quasiment partie du mobilier urbain. Elle aura un espace encore plus important dans la ville de demain. A la fin de son intervention Martin Vanier proposait d'aborder la ville sous l'angle de la logistique, après avoir fait remarquer que nous ne voulions pas affronter cette question, que nous sommes d'ailleurs moins attentifs que dans les années 50 à ce qui fait système.

L'essor du e-commerce :

En tant que client, nous avons accès à beaucoup plus de produits que dans le passé. Nous souhaitons être livrés dans des plages horaires élargies, avoir une certitude de livraison, gérer des éventuels retours. Les impacts sur le monde du transport sont considérables et cela ne va pas s'améliorer d'autant que la densité augmente aussi les impacts négatifs du transport sur la ville. La seule solution c'est la proximité. La logistique a besoin d'être dans la ville.

L'e-commerce a « inversé » les flux. Les flux entrent en ville quand nous allions dans le passé faire nos courses dans les hypermarchés en périphérie de la ville. Pour le reste, il y avait le bureau de poste. Aujourd'hui, toutes les livraisons s'individualisent et multiplient les trajets et les flux. La croissance du nombre de colis en France s'est encore intensifiée en 2020 selon l'ARCEP (observatoire du courrier et du colis). 1,5 milliard de colis en 2020 (+12,4 %) nettement supérieure à celle de 2019 (+7,0 %).

La question de la logistique urbaine est donc cruciale pour nos villes. Le problème de la livraison s'est d'ailleurs imposé avec fracas dans les grandes villes (e-commerce, courses en ligne, livraison de nourriture ou revente de vêtements entre particuliers).

Nous avons à la fois multiplié les points de livraisons mais aussi les lieux d'expédition. Combiné avec le coût de l'immobilier, entraînant la diminution du stockage au profit des surfaces de vente, et le développement du juste à temps, ayant déjà augmenté la fréquence des livraisons. Ces phénomènes démontrent par ailleurs la dimension systémique de nos villes, rien n'est isolé, tous les phénomènes urbains ont une incidence sur les autres et la logistique impacte notamment l'espace public. La logistique est l'une des colonnes vertébrales de tous les problèmes que l'on rencontre en ville, notamment au niveau des mobilités.

Le fret urbain c'est 20% du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et 30% des émissions (étude Xerfi).

Si l'on relègue la logistique au second plan, cela va se traduire (et se traduit déjà) dans le paysage de nos villes, sur nos rez-de-ville, sur les espaces publics, les trottoirs, sur les commerces aussi. Nous avons placé les entrepôts en périphérie de nos villes, personne n'en veut sous ses fenêtres. D'où le sujet du dernier km, car autant il est facile d'acheminer le produit en périphérie mais plus difficile et plus coûteux (+10%/an) de livrer en ville. On en arrive à parler du dernier mètre tellement les choses se sont complexifiées.

Il conviendrait de faire la ville avec les flux, gérer les lieux d'échanges et définir l'architecture de la mobilité.

L'exemple des Superblocks à Barcelone intègre la dimension logistique dans la gestion des espaces. La ville envisage de développer des micro-réseaux énergétiques à l'échelle de ces super-îlots. La réflexion en matière de mobilité ne se limite pas à la piétonisation et au réseau de transports en commun. Elle intègre des points logistiques sur chacun des super-îlots, à partir duquel la livraison peut s'opérer par des vélo-cargos ou par d'autres moyens de transport. On peut se poser la question de la duplicité du modèle dans d'autres villes mais la logistique urbaine a été intégrée dans la réflexion globale.

Comment réduire ?

La «démobilité», en rapprochant les fonctions et les services (ex. co-coworking), sinon la mobilité propre, des véhicules électriques, mailler le territoire de voies douces pour le vélo, la marche, les services de consignes dans les hubs de mobilités ou dans les gares, supermarchés ou quartiers d'affaires.

Il conviendrait de réintégrer les entrepôts au cœur des agglomérations, dans les parties communes, créer des espaces de stockage partagés entre commerçants. Reconvertir les délaissés urbains, les anciens parkings souterrains, sous les bretelles du périphérique, dans les interstices plutôt qu'en périphérie, des zones de stockage mobile. SOGARIS développe des projets d'hôtel logistique (ex. Chapelle International à Paris 18^{ème}) ou de transformation des parkings en aires de stockage (ex. «l'immeuble inversé» rue du Grenier Saint-Lazare Paris Centre, lauréat de l'appel à projets «Réinventer Paris – Les dessous de Paris» en 2019). Mais est-ce que ces services dans le fond ne contribuent pas à amplifier le phénomène en facilitant les commandes en ligne ? «Les solutions qui paraissent évidentes sont souvent d'élégants alibis pour ne rien changer» comme l'explique Sylvain Grisot dans son ouvrage avec Christine Leconte «Réparons la ville» sur un autre thème.

La logistique a aussi fait ces derniers mois une apparition dans les centres commerciaux, allant jusqu'à reconvertir les actifs anciens, à l'instar des mouvements de fond observés aux États-Unis pour les centres commerciaux à l'abandon.

La possibilité de mutualiser et réguler les flux pour la distribution en ville, via le développement d'une logistique urbaine, connectée aux aéroports pour optimiser le maillage des entrepôts et réduire les émissions.

La mobilité est un cimetière de l'innovation, comme le rappelle Arnaud Passalacqua. Les solutions développées ont très souvent un effet rebond.

L'offre augmente la demande et les émissions restent croissantes. Nous avons toujours l'impression d'avoir un train de retard... C'est plutôt lié à nos pratiques, il faut évoluer, c'est un projet de société qui dépasse le cadre de la logistique, comment voulons-nous vivre en ville demain ?

Politique de l'aménagement du territoire :

Permettre la mise en système des territoires. L'énergie et les réseaux urbains pourraient être la réciprocity et la complémentarité des territoires. La solidarité s'effectuerait par compensation sachant que l'on dépend des uns et des autres. C'est une réponse à cette forme d'abus quant à la notion d'énergie positive ou d'autonomie que soulève Martin Vanier. Les territoires ne peuvent pas tous être autonomes, c'est dans la circularité, dans les échanges et les compléments de circuits que nous pourrions trouver des solutions.

La guerre des trottoirs :

Les trottoirs protégeaient des salissures et sécurisaient les personnes par une séparation des flux. Puis, la pensée hygiéniste, nous a conduit à cacher les réseaux en dessous, enterrer les cours d'eau. Il conviendrait de les déterrer et de se réapproprier les parcours naturels de l'eau. Hormis les égouts, toutes les eaux pourraient converger vers des coulées végétales (cf. «Réparons la ville») pour recréer la nature et la biodiversité autour. Il existe plusieurs exemples, notamment à Helsinki ou Malmö.

Les trottoirs ont perdu 40% de leurs surfaces entre 1900 et 1940 puis le stationnement est venu grappiller le reste.

Il y a une forte pression sur les trottoirs car c'est l'un des rares espaces disponibles. Tous les espaces dédiés à la voiture se sont implantés sur l'espace piéton.

Vers une utilisation raisonnée :

Toutes ces mesures innovantes et positives ne sont toutefois pas à l'échelle. Et cela ne risque pas de s'arranger dans les années à venir. Il convient de changer nos comportements.

Il y a encore un an, nous considérions qu'il était préférable de se déplacer pour signer un contrat à l'autre bout du monde. Les choses ont changé. Aujourd'hui, ce n'est plus civique de prendre l'avion pour une réunion d'une heure sur un autre continent. La crise sanitaire a démontré que nous pouvions le faire à distance sans froisser personne. Aujourd'hui, ce n'est plus civique de prendre l'avion pour des trajets s'il existe une connexion train à moins de 3h. (PDG ADP)

Rappelons aussi que la convention de Washington, qui crée l'OACI, explique que la connectivité est un facteur de paix par la mutualisation des connaissances, le dialogue inter culturel. Nous avons besoin de l'avion et nous devons tenir compte, bien entendu de la baisse du trafic d'affaires qui impose une révision des modèles côté compagnies aériennes, mais à l'inverse, d'une demande très forte des pays émergents. Le trafic mondial va continuer de croître. Alors, une utilisation raisonnée veut aussi dire que l'avion doit être décarboné, y compris les accès aux plateformes. Les aéroports pourraient devenir de grands hubs multi modaux en accueillant le train. Ils pourraient aussi devenir des hubs multi énergies, avec l'arrivée de l'hydrogène notamment.

Rappelons également l'explosion de la consommation énergétique du digital qui passerait de 2,7% de la consommation mondiale d'énergie à 5,2%. Les émissions passeraient également de 3,4% en 2017 à 7,6% en 2025. Le secteur aérien très pollueur représente 2% des émissions.

Nous pourrions faire un parallèle avec nos modes de consommation, avec l'e-commerce notamment. Est-il encore civique, quand on connaît l'impact du e-commerce dans nos villes, sur nos routes et nos espaces publics, de continuer à commander en ligne avec une livraison à domicile en moins de 2h ?

Il convient d'informer, d'expliquer les conséquences pour adapter nos comportements, réaliser des achats responsables, s'assurer d'une livraison verte, en point relais, dans un délai raisonnable.

Changer de paradigme :

Rompre avec la vitesse. Elle coûte chère, consomme et nécessite des infrastructures.

Convaincre les multiples acteurs responsables des flux logistiques de partager les espaces (10 à 40 % des entrepôts sont sous utilisés), réduire les ruptures de charges, réguler les flux (horaires et trajets).

Tendre vers une économie de la fonctionnalité, considérée par l'ADEME comme le nouveau référentiel pour le développement durable des territoires, et ce par à la mise en place d'écosystèmes coopératifs territorialisés associant des entreprises, des collectivités et des associations citoyennes.

Sortir de la logique du PIB. Le transport c'est 18% du PIB et la mobilité entraîne une baisse du PIB.

Comment valoriser la démobilité ?

La marche ne tombe pas dans le PIB contrairement aux taxis.

Comment introduire la valeur verte chez les experts ?

Rompre avec la fascination ancienne des objets individuels (ex. : la voiture) et de société (ex.: l'avion). Les objets cachent les systèmes alors qu'il faudrait penser système.

Penser à l'accessibilité et non à la mobilité en tenant compte des effets rebonds par des aménagements malins (services et emplois locaux). Eviter plutôt qu'améliorer ou remplacer.



S4

L'ESPACE PUBLIC CONCEPT ET RÉALITÉ HYBRIDES



S4

CONTRIBUTION DE VIRGINIE ALONZI, CHRISTOPHE ARNOUX, BERTRAND DOUCET,
VICTOR HEROQUER ET NADIR MERABET
INTERVENANTS : THIERRY PAQUOT, JUDITH FERRANDO Y PUIG, DOMINIQUE WOLTON

1. VALEUR D'USAGES, CHRONOTOPIE ET PARTICIPATION CITOYENNE

1.1. INTENSIFICATION DES USAGES : LE TEMPS, UNE RESSOURCE CLÉ DES VILLES

La ville d'aujourd'hui est confrontée à de nombreux défis. L'urgence écologique nous pousse à réduire notre empreinte carbone, à stopper l'étalement des villes sur les espaces naturels, à préserver les ressources naturelles et à lutter contre l'effondrement de la biodiversité. En parallèle, nous avons besoin de suffisamment d'espace pour répondre aux enjeux démographiques, répondre aux nouveaux usages et à l'évolution des modes de vie. La crise sanitaire nous a fait davantage prendre conscience des vulnérabilités engendrées par nos modèles et nous invite à repenser nos manières de faire territoire, de les aménager dans ce contexte d'incertitude et de crises systémiques. Thierry Paquot, philosophe, préfère parler de « ménagement » du territoire plutôt que « d'aménagement » car « il nous faut prendre soin des lieux, des choses et des gens, et se méfier de l'aménagement, qui ignore les principes fondamentaux de toute intervention sur le territoire, qui sont le cas par cas, le sur mesure et le faire avec les habitants et le vivant ». On assiste aujourd'hui à une influence américaine du « care », du prendre soin, qui se développe un peu partout. « Une ville qui soigne ses espaces publics pour tout le monde est une ville qui va vers la démocratie. »

Face à cette injonction contradictoire – besoin de plus d'espace en

s'étalant moins – le temps constitue une ressource insoupçonnée ! Plus que jamais, l'intérêt d'une approche spatio-temporelle de nos vies et de nos territoires prend tout son sens.

La réponse à ces défis nécessite le déploiement d'une approche chronotopique de la ville associant espace et temps à différentes échelles. Comme le souligne Luc Gwiazdzinski, géographe et professeur à l'École Nationale Supérieure d'Architecture (ENSA) à Toulouse : « On a souvent aménagé l'espace pour gagner du temps mais on a rarement aménagé le temps pour gagner de l'espace ». Une partie de la réponse réside dans le fait de mieux utiliser les espaces existants en utilisant la chronotopie. Cette notion de chronotopie est construite sur les racines grecques *chronos* [χρόνος], le temps, et *topos* [τόπος], le lieu. Elle souligne la prise en compte simultanée des dimensions temporelle et spatiale dans les lieux de vie. Il s'agit de travailler sur la temporalité pour faire vivre alternativement plusieurs profils d'utilisateurs ou plusieurs usages dans un même lieu (travailler, se divertir, se loger, se restaurer, se former...) afin d'accroître l'intensité d'utilisation de cet espace immobilier ou urbain. Concrètement, on peut généralement jouer sur 3 facteurs distincts : les horaires de utilisation, les différents usages auxquels le lieu est affecté, les différents publics d'utilisateurs ayant accès à l'espace.

A l'échelle du bâti, cela passe par le développement de bâtiments hybrides, aux usages intensifiés et multiples selon les jours de la semaine ou l'heure dans la journée. C'est l'exemple de GARAGE,

à Lille, qui est un lieu hybride et évolutif avec une mixité d'usages mêlant bureaux, atelier, restaurant et magasin avec 85% des m² qui disposent d'une double (voire une triple) fonction.

A l'échelle de la ville, la dimension temporelle est une composante essentielle des dynamiques urbaines. Aménager des espaces publics de manière temporaire, faire revivre des sites en friche, exploiter les surfaces oubliées (parkings, sous-sol, toits, etc), offrir une programmation culturelle ou artistique éphémère... participent à réduire notre impact environnemental tout en maximisant la valeur d'usage. Nos modes de vie en ville se traduisent par des rythmes quotidiens dans notre usage des espaces publics. L'approche temporelle de l'urbanisme passe par exemple par un aménagement de l'espace public, en le pré-équipant pour faciliter son appropriation et laisser une grande liberté d'usages. Les espaces s'adaptent aux usages en évolution : un marché, un défilé, un concert, un événement sportif, ou autrement dit, une alternance d'usages temporaires.

Aujourd'hui, de nombreuses initiatives telles que l'urbanisme transitoire ou temporaire, l'urbanisme tactique modifient notre rapport au temps et à l'espace. L'urbanisme transitoire est une démarche temporaire ou éphémère qui contribue à une transformation sur le long terme d'un projet urbain ; il permet, à travers des occupations temporaires, de faire usage des lieux pendant la période de transition, et de préfigurer voire de participer à la programmation des projets urbains en devenir.

Ces mécanismes traduisent une montée en puissance de l'action citoyenne qui réinterroge les processus habituels de la fabrique de la ville et offre une formidable opportunité pour la co-construction de nos villes avec les citoyens.

Pour exemple, le projet de reconversion de l'Hôtel Dieu à Rennes développé par Linkcity en association avec la ville de Rennes, se caractérise par une démarche d'urbanisme transitoire et de concertation citoyenne amont portant sur les éléments structurants du projet urbain. La participation citoyenne a complété cette première démarche par des rencontres et ateliers avec les rennais, les lycéens, les associations locales, les acteurs économiques et culturels du secteur et les autres personnes publiques et privées concernées. Ces rencontres et ateliers ont alimenté les réflexions menées par l'équipe projet sur l'insertion du projet dans la ville, les flux, les volumes des bâtiments, l'offre programmatique proposée... Afin de poursuivre la démarche de concertation, des ateliers de réflexion citoyens ont été organisés en juin 2021 avec des habitants. Les réflexions ont porté sur plusieurs thèmes : le patrimoine et les logements, la place de la nature et des espaces publics et la place des services et des commerces à l'Hôtel Dieu. Les ateliers ont également permis de présenter l'architecture et l'intégration urbaine du projet dans son quartier et d'apporter des réponses concrètes aux interpellations des habitants. Grâce à l'urbanisme transitoire, le site s'ouvre sur la ville et ses usagers en offrant une mixité d'usages avec une salle d'escalade, un espace culturel, un studio bien-être et le premier bistro-microbrasserie rennais. Ce lieu hybride et unique occupe une partie de l'Hôtel Dieu et permet l'accès aux Rennais pendant une durée de 3 ans, au cours de laquelle l'équipe projet réalise la mise au point du projet. Les Rennais peuvent s'y rencontrer et échanger autour d'activités

culturelles, artistiques sportives et s'y restaurer. Plus qu'un lieu, c'est un véritable lien !

1.2. VERS UNE GOUVERNANCE PARTAGÉE DES ESPACES PUBLICS HYBRIDES

L'approche chronotopique et rythmique de la ville est une nécessité pour penser la ville de demain via la modularité et la polyvalence des espaces publics pour des usages et des utilisateurs multiples. Pour intégrer ces principes de polyvalence, de mixité et d'intensité des usages dans l'espace et dans le temps, il faudrait exiger la mise en place d'une norme «haute qualité temporelle» selon Luc Gwiazdzinski. A Rotterdam, Watersquare Benthemplein, est un espace public multifonctionnel et résilient. Cette place publique composée de trois grands bassins, sert par temps sec de terrain de basket, de skate park ou d'amphithéâtre et permet de retenir l'eau pendant les épisodes de pluie intense. Le projet a été conçu avec l'implication des usagers des équipements adjacents (collège, église, théâtre) et les habitants. Il maximise l'impact de l'investissement en permettant le stockage de l'eau de pluie, l'amélioration de la qualité de l'espace public urbain et en apportant une dimension pédagogique sur la fonction du «watersquare».

A Paris, il y a notamment les cours d'école OASIS. Ces cours d'école sont transformés en îlots de fraîcheur grâce au remplacement des surfaces asphaltées par des matériaux perméables et adaptés aux fortes chaleurs, des zones de pleine terre, le renforcement de la végétalisation (arbres, jardins potagers, zones ombragées) et l'installation de fontaines. Ces îlots de fraîcheur sont ouverts aux riverains lors des épisodes de canicule, hors des temps scolaires. Avec le même euro investi, le projet a un impact sur différentes politiques publiques, qui touchent à la cohésion sociale (lieu de rencontre entre habitants), la récupération des eaux de pluie, la santé (accueil des po-

pulations fragiles en temps de canicule, bien-être des écoliers dans des cours apaisées), l'éducation (sensibilisation au changement climatique) et la promotion de la biodiversité en ville. Onze directions municipales ont été impliquées dans ce projet et plusieurs ateliers collaboratifs ont été organisés avec les usagers (élèves, enseignants, personnel d'entretien...).

L'évolutivité, la polyvalence, la modularité des espaces publics, des bâtiments, des quartiers au fil des heures, des jours, des semaines, des saisons et des années, sont des pistes à creuser pour accroître l'offre urbaine et favoriser la ville des courtes distances et des proximités. Penser évolutivité et réversibilité des bâtis et espaces publics, intensifier et hybrider les usages de l'existant, reconverter les lieux délaissés contribuent à produire une ville flexible et évolutive, capable de s'adapter en permanence aux évolutions des besoins ainsi qu'une ville partagée et inclusive pour augmenter la valeur d'usage des espaces urbains et améliorer notre cadre de vie.

1.3. L'ESPACE PUBLIC COMME LIEU D'EXPRESSION DE LA PARTICIPATION CITOYENNE

Quelle relation entre l'espace public politique comme condition de la démocratie et les espaces publics concrets ?

Il s'agit d'expérimenter une autre façon d'élaborer des politiques publiques, dans laquelle le citoyen retrouverait sa capacité à agir, au côté de l' élu. L'espace public devient un lieu d'expression de la participation citoyenne. L'attente citoyenne n'est pas uniquement sur le vouloir mais sur le faire ! «Aujourd'hui, c'est vers les places publiques que nous nous tournons pour «réinventer la Société», car nous y voyons le meilleur lieu d'opération pour l'innovation politique et l'expérience démocratique» assure Joëlle Zask, philosophe, qui traite du sujet dans son ouvrage «Quand la place devient publique».

Prenons l'exemple des Hyper Voisins... En 2017, Patrick Bernard, fondateur de l'association, esquisse les contours d'une «République des Hyper-Voisins» dans le 14^{ème} arrondissement à Paris, dont l'objet est de démontrer que la convivialité ne relève pas seulement du bon sentiment mais doit être considérée comme un actif économique dans lequel il est impératif d'investir pour penser la ville de demain. Pour asseoir sa notoriété, l'association multiplie les événements (grands repas dans les rues, carnavaux, cinémas en plein air, etc), jalonne l'emploi du temps du quartier de rencontres récurrentes et propose trois grands chantiers : le territoire de vie et son développement durable, la santé de proximité, et l'appropriation citoyenne de l'espace public.

Concrètement, c'est ainsi que l'association prend en charge l'assistance à maîtrise d'ouvrage de la transformation d'un carrefour en place de village à Paris dans le 14^{ème}. Objectif : faire de l'animation un vecteur de rencontres et de connexions, pour que les gens vivent mieux ensemble, s'approprient l'espace public et en prennent soin, avec la conviction que la ville de demain, pour être bienveillante et résiliente, doit repenser son maillage au plus près du quotidien des habitants. La première initiative s'est portée sur la place des Droits de l'enfant. Une place est traditionnellement un lieu qui produit du lien. Géographiquement centrale au sein de la petite république, mais passante et peu sécurisée, celle-ci ne remplit pas ce rôle. La transformer en place de village, avec la contribution des habitants, devient donc le projet de l'association.

Une consultation ludique, par la reconstitution d'un café de village, s'est déroulée sur 15 jours, invitant les riverains à partager leurs points de vue et leurs attentes. Au terme de la consultation, une conception visuelle du projet a été élaborée par des architectes Hyper Voisins et présentée à la ville. La co-conception citoyenne proposée a tout d'abord généré une position de défense des ser-

vices, qui s'est progressivement modifiée, jusqu'au vote de son financement. Ainsi, une subvention de 196 000 euros, votée en Conseil de Paris, a permis d'intégrer l'association à la co-maîtrise d'ouvrage du projet (financement des architectes, des urbanistes, ouvrages en bois, acquisition du mobilier urbain...) et faire de cette collaboration entre citoyens et services techniques une initiative digne d'être répliquée.

Une fois la place livrée, c'est son usage, et surtout la maîtrise de son usage, qui devient l'enjeu d'une autre innovation. Comment adapter le cadre classique de l'Autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public afin de permettre à un collectif de citoyens de prendre en charge un espace public au profit de tout un quartier ? Quel serait le contrat d'objectifs que pourrait lui assigner la collectivité ? Et comment mesurer l'impact de cette implication citoyenne sur l'optimisation de certaines politiques publiques ? Pour répondre à ces questions, Patrick Bernard esquisse la piste d'un cadre juridique inspiré de la Délégation de Service Public (DSP), mais adapté à sa vocation citoyenne. De cette volonté de créer un esprit «village» dans la ville a émergé le dispositif qui charpente le projet des Hyper Voisins : «l'ami du quartier». L'idée de modéliser et de répliquer cette ingénierie sociale, en l'appliquant à un territoire restreint, est donc née de cette expérience éprouvée au jour le jour. Jusqu'à aujourd'hui, imaginer un Paris avec 150 villages, peuplés de 5 000 habitants et dotés chacun d'un «ami du quartier» était impossible.

Pour conclure, Il est urgent d'imaginer de nouveaux modèles urbains, pensés pour être évolutifs et réversibles, avec une intensité d'usages et une diversité des publics pour s'adapter face à des besoins qui évoluent et se préparer aux usages d'un futur incertain afin d'être plus résilient face à la complexité du monde actuel. Le lieu crée le lien... L'espace public devient

un lieu de gouvernance partagée entre le public et le privé et un lieu d'expression de la participation citoyenne qui souhaite devenir acteur dans la concrétisation et l'exploitation d'espaces publics inclusifs, hybrides, évolutifs et résilients !

2. LA CONQUÊTE DE L'ESPACE PUBLIC, PAS SEULEMENT UN ENJEU DE COMMUNICATION

Depuis la seconde guerre mondiale, l'automobile a structuré l'espace urbain : on construisait des routes, des chaussées et les autres usages étaient relégués à l'espace qu'on leur laissait sans trop s'en préoccuper.

Accélérez ces dernières années, pour répondre notamment aux enjeux environnementaux, nous assistons au recul de la voiture en ville qui va libérer des millions de mètres carrés d'espaces aux publics. C'est absolument historique et l'occasion de repenser l'aménagement et la façon de vivre voire «consommer» l'espace public de nos cités. Aussi bien à Paris qu'à Rennes, de nouveaux usages, de nouvelles pratiques, aujourd'hui indéterminés, vont donc émerger pour un espace public désirable pas seulement acceptable...

Focus Paris :

«Paris est à fois une capitale économique, politique et culturelle, avec une intensité d'usage exceptionnelle et donc des conflits d'utilisation de l'espace public. Ça a toujours été difficile, ça l'est encore plus avec des nouveaux usages : trottinettes, livraisons Amazon, covoiturage, terrasses, etc.» Emmanuel Grégoire.

6^e capitale la plus dense au monde, octroie 50% de son territoire à l'espace public dont 25% aux chaussées et trottoirs, seulement 11% aux piétons...

60 Ha vont être récupérés avec la suppression de 65 000 places de stationnement... finalement, les 10 M² perdus par logement à cause de la hausse des prix seront récupérés sur l'espace public...

Une véritable «conquête de l'espace urbain» va donc avoir lieu.

Comme Véronique Bédague, DG de Nexity, l'annonçait dans les colonnes du Monde en 2021: «Avec le recul inéluctable de la voiture en ville, il faut imaginer ensemble une refonte de l'espace public urbain»: il ne s'agit pas seulement d'un sujet de communication politique mais d'un sujet de société qui concerne tout le monde (les riverains, les élus et les professionnels). Une formidable opportunité de repenser les usages, les infrastructures et les équipements de cet espace commun où évidemment toutes les parties prenantes ont un rôle à jouer.

«La rue est le cordon ombilical qui relie l'individu à la société» (Victor Hugo)

Pour les entreprises qui fabriquent la ville (constructeurs, foncières, promoteurs, opérateurs, aménageurs...), il faudra se prémunir de la tentation de vouloir tout privatiser et que l'espace public devienne un lieu excluant où le ROI (*Return on investment*) devient l'unique KPI (*key performance indicator*). Du côté des pouvoirs publics, le risque est de voir s'installer une méfiance voire une opposition à la création de valeur (et donc à l'enrichissement de certains propriétaires) pour ne pas détruire le bien commun.

Il faut donc inventer un nouveau modèle mixte (public-privé) pour un espace public « augmenté » avec l'ouverture de nouveaux espaces au public mais avec une vraie utilité publique en améliorant l'expérience, l'esthétique, la sécurité, la végétalisation des lieux et tout simplement l'animation des villes. Mais cela pourra se faire uniquement avec des moyens financiers et des compétences pour concevoir, transformer, gérer et entretenir les nouveaux espaces publics. Et donc les acteurs privés et publics devront davantage collaborer et travailler ensemble. Avant, c'était simple : les propriétaires s'occupaient du bâti, et les pouvoirs publics s'occupaient du reste.

Aujourd'hui, chaque projet de logements ou de bureaux doit aussi repenser son environnement immédiat et intégrer des solutions en matière de commerces, services, paysages et mobilités. Les foncières doivent désormais aussi s'occuper de leur pas de porte et de la vie de quartier.

On assiste à un véritable changement d'échelle du bâtiment au quartier. Car l'environnement immédiat impactera directement la valeur immobilière des biens immobiliers. En plus de la valeur intrinsèque du bâtiment, de la valeur « marché » selon son implantation, nous pouvons imaginer demain une valeur additionnelle en tenant compte du contexte et des aménagements autour.

Demain, les décideurs publics continueront à décider et garderont le pouvoir mais, après avoir inventé la délégation de service public, ils inventeront une forme de «délégation de l'espace public» avec une mise en commun des expertises et des compétences.

La révolution de l'espace public passera donc aussi par une révolution du modèle économique avec de nouveaux cadres juridiques à inventer. Les propriétaires qui ont un intérêt objectif à l'amélioration de l'espace public dans l'environnement de leurs bâtiments devront contribuer financièrement aux projets de réaménagement autour.

Ce nouvel espace public devient ainsi aux yeux du monde une vitrine de leurs actions et raison d'être. Les opérateurs privés peuvent ainsi en faire un showroom à ciel ouvert où leur intervention offrira un surcroît de visibilité (ex : LVMH dans le Bois de Boulogne aux abords de la Fondation LV).

Mais cela fonctionnera si et seulement si c'est gagnant-gagnant.

L'adage dit « si jeunesse savait, si vieillesse pouvait ». En paraphrasant ça donnerait « si le public savait, si le privé pouvait » car les villes n'ont pas toutes les compétences et les foncières pas le droit d'agir sur les espaces publics.

L'exemple du projet Réenchanter les Champs-Élysées :

C'est le Comité Champs-Élysées, constitué des acteurs culturels et privés de l'avenue, qui a pris l'initiative de proposer avec l'agence PCA-STREAM un vaste projet de réaménagement pour que les Champs retrouvent une splendeur digne de leur statut de «plus belle avenue du monde». Tous ont joué le jeu : enseignes, foncières, grandes institutions culturelles, chefs restaurateurs, élus locaux etc. ont versé au pot commun leurs idées et leur expertise. Le projet a depuis été endossé par la Ville de Paris, et verra le jour au lendemain des Jeux olympiques, la ville gardant évidemment son rôle de décideur et maître d'ouvrage.

3. ESPACE(S) PUBLIC(S) ET DÉMOCRATIE

Démocratie a été l'un des mots les plus utilisés lors du 4ème séminaire. Thierry Paquot nous a tout d'abord présenté les trois dispositifs de la sphère publique (le journal, le café et le salon) qu'Habermas considère comme essentielle à l'avènement de la démocratie. Judith Ferrando y Puig nous a ensuite partagé un message d'optimisme sur les possibilités de mettre en démocratie tous les sujets, même les plus complexes en développant la participation citoyenne. Enfin Dominique Wolton a analysé la crise politique de la démocratie au regard des transformations considérables des techniques de communication et d'information. Le lien entre l'espace public, au sens politique du terme, et la démocratie est direct, on peut même faire le postulat que la sphère publique est une des conditions essentielles de la démocratie. On constate malheureusement que la démocratie est en crise. En France, on le voit élection après élection, l'abstention est massive, le front républicain face à l'extrême droite a disparu et la défiance des citoyens à l'égard de la classe politique ne cesse d'augmenter.

Dans le reste du monde, le populisme gagne du terrain dans toutes les grandes démocraties (Etats-Unis, Brésil, Inde,...) et l'espoir s'amenuise de voir certains pays comme la Chine ou la Russie se démocratiser.

Face à ce constat, nous devons nous interroger sur les liens qui existent entre les espaces publics (les espaces urbains) et la démocratie et comment les espaces publics peuvent être constitutifs d'une sphère publique, elle-même indispensable à la démocratie ? Et donc quelle est notre responsabilité dans les cadres des aménagements urbains et les projets immobiliers que nous concevons ou réalisons ?

Quand la place devient publique Il s'agit du titre d'un ouvrage de la philosophe Joëlle Zask paru en 2018 et qui nous invite à prendre soin de ces espaces pour prendre soin de notre démocratie. En effet certains espaces publics sont des supports de la vie démocratique et des mouvements de contestation. C'est en particulier le cas des mouvements d'occupation de places publiques qui se sont multipliés dans les années 2010 avec notamment :

_ Occupy Wall Street à New York en 2011

_ Place Tahrir au Caire en 2011

_ Maïdan à Kiev en 2014

_ Nuit debout à Paris en 2016

Ce dernier exemple occupait la Place de la République qui avait fait l'objet d'une transformation radicale achevée en 2013 pour développer la mixité des usages et son appropriation par les Parisiens. Le projet consistait notamment à réduire la place de la voiture, installer une aire de jeux, un miroir d'eau et augmenter le nombre d'arbres. Le programme prévoyait également de conserver des surfaces minérales pour les grands rassemblements, en particulier les manifestations qui sont fréquentes.

Inversement, les places publiques pouvant être le support de mouvements démocratiques, leur aménagement est un outil de contrôle pour les régimes autoritaires. C'est par exemple le cas de la place Tahrir au Caire qui a fait l'objet depuis l'arrivée au pou-

voir du Maréchal Al-Sissi en 2014 d'importants travaux de réaménagement destinés à empêcher les grands rassemblements et glorifier le nouveau régime. Ce n'est pas nouveau, au XIXème siècle à Paris, l'un des objectifs stratégiques des grands travaux du baron Haussmann, était d'éviter l'érection de barricades par la percée d'avenues très larges et donnant la possibilité de contrôler les mouvements insurrectionnels.

Il y a donc une responsabilité dans la manière d'aménager. Si la Place de la République avait été transformée en forêt urbaine ou en parc, elle n'aurait plus été en mesure d'accueillir tous les rassemblements, la place aurait perdu l'une de ses fonctions démocratiques. C'est un enjeu d'actualité car pour de bonnes raisons, en particulier la lutte contre les îlots de chaleur, on tend à végétaliser de plus en plus les villes. Il faut cependant garder en tête l'ensemble des fonctions des espaces publics.

La portée de ces mouvements ne doit pas se limiter au nombre de participants car l'occupation dans le temps a nécessité le développement d'une organisation, d'outils de communications et de débat, faisant de ces lieux occupés un dispositif de l'espace public.

De manière plus anecdotique, si l'on part du politique pour faire le lien avec les aménagements urbains, on peut rappeler que Place publique est le nom du mouvement politique lancé fin 2018 par Raphaël Glucksmann, Thomas Porcher et Claire Nouvian, entre autres, pour rassembler les forces de gauche.

Appropriation des ronds-points par les gilets jaunes

Un deuxième cas d'étude du rapport entre espaces publics et démocratie concerne l'occupation des ronds-points par les gilets jaunes. En préambule il semble indispensable de distinguer cet aspect du mouvement des gilets jaunes qui concernait l'occupation d'espaces de la mobilité routière, de l'image médiatique du mouvement qui s'est concentré sur les grandes manifestations et leurs

débordements. Pour cela je me suis appuyé sur le travail de Luc Gwiazdzinski géographe à l'université de Grenoble et Bernard Floris, sociologue, ils sont allés sur le terrain pendant plusieurs mois pour analyser ces «espaces matériels de l'expérimentation démocratique».

Les ronds-points ont été choisis car ils sont visibles et identifiés dans le territoire. Ils font souvent l'objet d'un travail plus ou moins réussi d'embellissement, certains d'entre eux sont donc devenus de véritables repères dans le paysage périurbain. La France serait même le pays avec le plus de ronds-points au monde.

Le mouvement des gilets jaunes a émergé en octobre 2018 principalement auprès des habitants des zones rurales et périurbaines. Ces territoires sont caractérisés par un déficit d'espaces publics et la domination écrasante de l'automobile pour les mobilités. Hervé Le Bras nous avait d'ailleurs montré que ces zones font l'objet d'une forte montée de l'extrême droite à l'inverse des centres urbains, symbole de la crise démocratique.

Au-delà du simple lieu de rassemblement des premiers jours, les Gilets jaunes se sont appropriés ces aménagements routiers anciennement perçus comme des non-lieux, pour en faire des lieux de vie, des dispositifs d'entraide et bien souvent recréer une place publique. La forte visibilité de ces lieux a également permis d'en faire un média de leurs revendications grâce à la mise en place de banderoles. On citera en particulier la revendication d'un Référendum d'Initiative Populaire, le fameux RIC.

Ces occupations ont donc permis l'émergence d'un «espace public» éphémère.

Malheureusement, la mise en démocratie de cette multitude de lieux sur l'ensemble du territoire ne s'est pas structurée pour permettre l'émergence d'un mouvement ou de revendications audibles. De plus il faut rappeler que ce mouvement est né sur les réseaux sociaux et que l'influence de ceux-ci est restée prédominante.

En conclusion de cette partie, on se rend compte que c'est dans la capacité des espaces publics à faire de l'espace public que nous pouvons contribuer à plus de démocratie. Sans prétendre que les espaces publics sont le remède aux maux de nos démocraties, ils peuvent avoir une influence qui nous oblige, nous concepteurs, constructeurs ou promoteurs de ces espaces, intégrer la question de la sphère publique dans nos projets. Et quand bien même nous ne les réalisons pas toujours les aménagements urbains, la question du rez-de-chaussée est fondamentale pour créer des interfaces entre le public et le privé, permettre aux utilisateurs d'échanger et de communiquer avec leur quartier. Cette mise en démocratie des projets peut démarrer dès la conception grâce à la participation et concertation des citoyens.

4. COHABITER : POSSÉDER ET BÂTIR EN COMMUN

Lors de son intervention, Dominique Wolton s'est montré plus que critique à l'égard des utopies urbaines qui ont guidé l'action des urbanistes depuis le début du 20^e siècle.

Il est selon lui nécessaire de mettre un terme à l'idée moderniste «d'utopie sociale par la Ville», c'est-à-dire celle d'un dessin spatial qui agirait ex-supra sur la société pour l'améliorer, au risque de la standardiser. A l'inverse, il faudrait selon lui voir l'urbain non pas comme une spécificité sociale, mais comme le miroir de la société dans laquelle nous vi-

vons, de ses rapports de forces, de ses échecs, de ses réussites....

Penser la Ville, c'est avant tout analyser la société, et rappeler :

_ La place centrale que la **communication** y occupe. Nous, êtres humains, grégaires, passons 95% de notre temps à communiquer pour négocier avec nos semblables les conditions de notre «cohabitation». La démocratie en est le pur produit.

_ L'avènement de l'**hypermobilité**, des outils puissants de télécommunication et plus récemment des réseaux sociaux à l'échelle mondiale.

Cet essor des mobilités et télécommunications a profondément modifié la structure de la société occidentale contemporaine, et par conséquent son fonctionnement territorial.

Il a donné naissance à une société plus facilement «**déterritorialisée**», ou «**multi-territorialisée**», au sein de laquelle l'espace de vie d'un individu, s'il ne l'exclue pas, dépasse largement celui du territoire et des groupes humains de proximité, qui jadis faisaient massivement son identité.

Au sein d'une même localité cohabitent ainsi des personnes dont l'ancrage et réalité territoriale est plus **hétérogène** sans doute qu'au temps d'une mobilité plus lente (lieu de travail éloigné, télétravail, logements libres et sociaux...).

L'avènement d'internet et des réseaux sociaux renforce en outre la capacité des individus à faire **abstraction des réalités physiques et sociales de leur territoire** : commandes sur internet, GPS, information mondialisée, vie sociale virtuelle... favorisant l'émergence de groupes sociaux rassemblés par un espace virtuel, et pour autant physiquement **émiétés sur le territoire**.

Comment dès lors cohabiter dans un espace qui s'hétérogénéise ? Comment redonner alors au territoire de proximité son rôle de dénominateur commun, celui de matière à partager et façonner, d'espace d'identité et de communication... ?

Au-delà des démarches de concertations citoyennes associées aux projets d'aménagement publics,

qui tentent de «faire réfléchir en commun» l'évolution d'un territoire, il nous semble intéressant d'explorer au-delà le levier du «faire en commun».

Les initiatives de type «cohabitat» sont ainsi de ces leviers qui cherchent à redonner aux habitants la maîtrise d'ouvrage directe d'une partie de ce qui fait la Ville, et avec elle son identité, son espace politique.

Le cohabitat, ou habitat groupé, désigne une forme de communauté intentionnelle qui réunit un groupe d'habitants ayant décidé de mettre en commun leurs ressources pour concevoir, réaliser et financer ensemble leur logement, au sein d'un bâtiment ou d'un ensemble de bâtiments géré collectivement par une société dont ils sont fondateurs ou sociétaires (Wikipédia).

On donne naissance à une communauté par essence :

_ Territorialisée, rassemblée autour du projet de construction et de sa localisation,

_ Intentionnelle et préalable à la genèse des logements et des espaces communs, là où souvent les copropriétés ou les groupes d'habitants d'un quartier peinent à se rassembler après la livraison des immeubles de logements classiques,

_ Fédérée, sous peine d'échec pur et simple du projet avant son démarrage,

Le cohabitat fait ainsi la promesse d'une symbiose plus grande entre une communauté d'habitants, et l'immeuble ou le quartier de ville auquel elle a elle-même donné naissance.

Les initiatives de ce type sont nombreuses et d'échelles variées :

_ Depuis celles de résidences de quelques logements,
_ Jusqu'à celle du quartier, comme celui de Vauban à Fribourg-en-Brisgau en Allemagne, où la communauté d'auto-habitat initialement créée sur quelques lots de logements a influencé l'aménagement complet du quartier et de ses espaces publics, donnant naissance à l'un des écoquartiers les plus renommés.

Plus de 70 projets de cohabitat s'y sont finalement développés représentant 70 % du quartier aménagé.

Mais ces initiatives si elles se multiplient restent largement confidentielles au regard de la production de logements. Elles sont en effet tributaires des difficultés humaines juridiques et financières qu'impliquent leur montage.

Pourtant, l'intégration du cohabitat dans la chaîne industrielle immobilière est possible, en complément de la filière classique, comme le montre notamment l'action de certaines coopératives HLM et promoteurs immobiliers. Interconstruction, promoteur francilien, a par exemple créé une filiale dédiée à la mise en place de projets coopératifs. Pour chaque projet, un appel à candidature motivé est mis en place. Le promoteur accompagne le collectif ainsi créé en lui fournissant l'ingénierie technique et en construisant pour lui l'opération dans le cadre d'un Contrat de Promotion Immobilière. En cas de défaut d'un des Sociétaires, le modèle juridique sécurisé permet de repasser par une Vente en l'Etat Futur d'Achèvement commune, tout en conservant le travail effectué par les coopérateurs sur le projet.

5. MIXITÉ DES USAGES

Alors que dans les années 1960-70 les urbanistes séparaient les habitations des activités professionnelles, aujourd'hui les grands projets urbains tendent à réunir ces fonctions pour créer un quartier à l'échelle d'un immeuble. Les immeubles se transforment et deviennent multifonctions. On assiste à une volonté claire des métropoles de favoriser la mixité des usages des bâtiments pour pouvoir créer une effervescence à l'intérieur même d'un quartier. Qu'entend-on par «mixité des usages des bâtiments»? Selon la définition de la Harvard University Graduate School of Design : «un bâtiment est dit mixte dès lors qu'il comporte trois fonctions différentes dont aucune ne représente plus de 60 % de la surface totale de l'immeuble».

On retrouve généralement les fonctions «habitat», «travail» et «commerce» qui associent par exemple des espaces de coworking, des lieux de socialisation et de partage, des espaces à destination culturelle et événementielle, ainsi que de la restauration et des jardins. (Définition provenant d'un article rédigé par Loana BRATOSIN).

5.1. HYBRIDATION DES USAGES

Dissocier l'usage et le possédant

L'espace public doit-il être forcément de propriété publique pour être d'usage public ? Cette réflexion n'est pas nouvelle et de nombreuses villes, aux États-Unis notamment, ont franchi le pas depuis longtemps : c'est le cas des «private-owned public spaces» (POPS), dont on connaît certains exemples célèbres à New-York (Seagram Building, Paley Park...).

Repenser l'échelle par immeuble et non plus par quartier/zones urbaines

En raisonnant non plus à l'échelle d'une rue ou d'un quartier mais à l'échelle d'un bâtiment (nous prendrons comme exemple MORLAND et METAL 57), alors les conditions sont réunies pour favoriser les enjeux de cette mixité :

- _ Meilleure utilisation du foncier
- _ Accessibilité et mobilité douce
- _ Synergies économiques : cross business

5.2. RENDRE PLUS PERFORMANTS, PLUS INNOVANTS ET INCLUSIFS/DES LIEUX CITOYENS DANS L'ESPACE PUBLIC

Décret tertiaire/ économie d'énergie/suppression des énergies fossiles/IRVE...

Tous ces programmes immobiliers s'orientent sur des critères environnementaux significatifs demandés par les clients finaux, et le décret tertiaire visant à réduire l'empreinte carbone : conception bioclimatique, acoustique et visuelle, pose de panneaux vitrés photovoltaïques, le recours au réseau de chaleur urbain, l'usage de matériaux de construction bois et bio-sourcés ou encore une gestion optimisée des eaux pluviales et un système de compostage collectif.

L'usager au cœur de la fabrique de la ville

Des projets Eco responsabilité/inclusion : Mais pour que l'hybridation fonctionne, il est essentiel de placer les usagers au cœur de la démarche : je donne pour exemple ce qu'ICADE fait sur son parc des Portes de Paris (ex EMGP) avec des ateliers de co-construction avec les élus, les habitants et les grands comptes de zones pour chaque projet de nouveau bâtiment (dans le cadre d'un contrat multi parti signés) ; un Restaurant interentreprises mis à disposition d'une association les week-ends pour la distribution de repas ou bien encore l'utilisation d'une toiture terrasse pour une expérimentation Biodiversité pour CDC Biodiversité à Rungis.



On peut également reprendre le concept de Thierry Paquot, dans son DICORUE, et l'invention du terme «améniser» la rue : on peut rendre plus agréable pour l'utilisateur, l'utilisation de ces lieux par la mixité d'usage.

5.3. COMMENT FAVORISER CE MODÈLE

Incitation/Règlementation/PLUi : le rôle du débat public : bureaux logement, escaliers de secours ? pompier

- Le Maire doit impulser, donner l'orientation, non seulement pour déterminer où concentrer les efforts, mais aussi pour créer un cadre qui le permette. Cette réflexion doit tenir compte de toutes les échelles de la planification, de l'agglomération au bâtiment. Un tel cadre permet d'atteindre les meilleurs résultats s'il combine des outils incitatifs et réglementaires.
- La Métropole de Lyon est en train, par exemple, d'étudier l'autorisation de tous les usages compatibles dans les centralités, tout en encadrant leur intégration urbaine ; elle a aussi assorti la mixité verticale d'une augmentation des droits à construire : vision gagnant-gagnant-gagnant (Investisseurs/Autorité/Usagers, habitants).
- Les règles des PLU/PLUi doivent permettre cette mixité à l'échelle d'une zone, d'un immeuble. Les règles en termes de sécurité incendie doivent permettre une cohabitation d'usage (bureaux et habitation au niveau des escaliers de secours notamment). Ce sujet est un enjeu majeur eu égard aux multiples projets de reconversion d'immeubles de bureaux en immeubles mix d'usages (un actif avec du bureau, du coliving, de l'habitation et du commerce).

Rôle des acteurs économique et publics : Thierry Laroue Pont, Executive Chairman · BNP Paribas Real Estate : Projet METAL 57 à Boulogne Billancourt

- Lors de notre rencontre à Rennes, j'ai eu la chance de m'entretenir avec Thierry Laroue-Pont et il m'a expliqué le projet METAL 57 et notamment ses convictions : faire un lieu pour ses employés, rendre ce lieu aux habitants, inclure le Maire dans l'impulsion du projet, convaincre l'institution de BNP de déménager ses employés dans un lieu innovant et partageant... Selon lui, sans une convergence des intérêts, le projet n'aurait pu voir le jour.

Création de valeur pour l'Investisseur

- Bien entendu, l'aspect financier est important dans la réflexion. Celui qui finance doit retrouver de la valeur dans ce qu'il fait. Du point de vue de l'investisseur, propriétaire de l'actif, il est assez évident que cette mixité d'usage permet un taux de remplissage, de fidélisation de son actif donc in fine de la création de valeur pour celui-ci. Pour l'espace public, cette convergence des talents, des usages, des rencontres est une valeur immatérielle significative pour la ville de demain et le bien vivre ensemble.



S5

LA NATURE ET L'ART POUR UNE RENAISSANCE DES ESPACES PUBLICS



S5

CONTRIBUTION DE CHANTAL AÏRA CROUAN, QUENTIN DURAND,
CLÉMENT JEANNIN, ALI LOUNI ET ORIANE RIBERET
INTERVENANTS : PIERRE DARMET, ANTOINE BRÈS, MARIE ESCORNE

1. LA RENAISSANCE DES ESPACES PUBLICS A TRAVERS L'ART : L'EXEMPLE DES GARES

Les interventions des précédents séminaires ont laissé apparaître un sentiment de déclin des espaces publics, où les enjeux de mixité des fonctions et des publics, d'accessibilité, de sécurité, de qualité ne trouvent plus véritablement de réponse opérationnelle.

Thierry Paquot résume ainsi «on assiste à une spécialisation des espaces publics par usage et par usagers et une perte de mixité, de diversité parfois d'accessibilité des espaces publics» Prenons l'exemple des gares, comme «laboratoire in vivo de la production urbaine contemporaine» («Les gares au miroir de l'urbain» de Nacima Baron, Nathalie Roseau).

1.1. LES GARES COMME ESPOIR D'UN VÉRITABLE ESPACE PUBLIC ?

A l'origine, les infrastructures ferroviaires sont extrêmement sommaires. Il n'existe pas de bâtiment construit, mais des simples embarcadères. Le premier est créé à Paris Saint Lazare en 1837. Les embarcadères se développent en périphérie des villes, pour des raisons pratiques mais aussi afin de développer le développement urbain de la Capitale.

Ainsi, lorsqu'il est question de déplacer la gare de Lyon vers la place de la Bastille, Napoléon III s'y oppose : «En principe, les gares de chemin de fer doivent le plus possible être établies non pas près du centre mais à la circumference afin d'y multiplier les habitants» (Florence Bourillon, 2008). Les gares deviennent ain-

si un moteur du développement urbain.

De l'embarcadère, la gare évolue vers un objet mixte, à la fois ferroviaire et urbain et devient un équipement. Les espaces référents à la gare se dilatent, la gare commence à participer à l'élaboration des espaces urbains, et donc à «l'élaboration de l'urbanité contemporaine» (Florence Bourillon, 2008).

A titre d'exemple, la gare de Shinjuku à Tokyo, plus grande gare du monde avec près de 4 millions de visiteurs par jour, constitue à elle seule une ville intérieure avec un ensemble d'ouvrages et d'immeubles, une mégastructure, une mosaïque de quartiers. Les gares et leurs espaces extérieurs concentrent une diversité de populations (résidents, travailleurs usagers de la ville...) qui ont des raisons structurellement différentes d'occuper le même espace.

Les gares délimitent leurs propres frontières entre espace privé et espace public, possédant ses propres forces de l'ordre, sa poste, ses cheminots (Georges Ribeill).

En termes de nombre d'usagers, les statistiques des 3000 gares voyageurs en France font un bilan total de 3 Milliards d'usagers en 2018, environ 10 Millions de visiteurs par jour.

En Ile de France, 1 million de personnes empruntent chaque jour une ligne du réseau ferroviaire de surface, dans les 10 grandes gares franciliennes.

Présentes sur l'ensemble du territoire national, les usagers représentent une réelle diversité d'âge, de genres et de catégories socio-professionnelles :

- _ 51.28% d'hommes contre 48.72% de femmes (enquête sur 53 gares entre 2010 et 2016)
- _ 22% des personnes interrogées

sont ouvriers, 20% sont cadres, 15% sont étudiants.

Les gares accueillent également un public un peu plus en marge de la société, notamment les SDF. Les gares sont en milieu urbain ouvertes sur des amplitudes horaires très grandes (fermeture de 1h à 4h30 pour la gare du Nord), devenant ainsi des espaces publics clos, couvert et sécurisé quasiment toujours accessibles.

1.2. LA RENAISSANCE DES GARES À TRAVERS L'ART ET LA CULTURE

«Favoriser le temps de séjour sur ces espaces en suggérant d'autres usages permettrait d'atténuer les problématiques de rupture engendrées par la multimodalité. Ces lieux où se produit l'acte de transport deviendrait alors espaces publics de la ville» (exemple d'Arras, Eric Berger).

L'arrivée des commerces et services dans les gares a transformé l'usage de ces espaces publics qui ne sont plus de simples haltes.

On retrouve d'ailleurs dans le baromètre de satisfaction des clients, à côté des items «Informations», «déplacements», «propreté/sureté» les items «moment passé en gare» et «services et commerces dans la gare», preuve que les gares ne sont plus seulement dédiées au transport.

Néanmoins, on peut se poser la question de l'interaction et du contact entre les usagers.

Antoine Brès citant Françoise Choay : «Le silence plane sur l'espace de contact en cours d'effacement par désaffectation et manque de pratique. La question concerne le statut de l'espace de contact et du lien particulier qu'il instaure pour les habitants et les bâtisseurs sur leur milieu physique et humain»

Et si l'art était la clé de la renaissance des Gares ?

_ Les gares comme œuvre architecturale

De 1849 à 1864, la demande de bâtiments nouveaux, le long de la ligne impériale Paris-Nice, impose l'invention de formes architecturales. Les gares provisoires sont remplacées progressivement par des constructions en dur, commandées à un groupe restreint d'architectes.

Ce processus de banalisation de la forme architecturale a permis aux gares d'entrer dans la catégorie des bâtiments publics «monumentalisés», aux côtés de l'hôtel de ville et de la Poste.

Les gares sont aujourd'hui des marqueurs des villes dont l'architecture attire les visiteurs (Gare d'Anvers, Grand Central Terminal à New York, Saint Pancras à Londres, la Gare de Kanazawa au Japon...).

_ L'art en Gare

Lors de sa création en 2009, Gare & Connexions a choisi la culture comme ADN central a permis le développement de l'art en gare, à travers la photographie d'abord, puis la musique, la peinture, la bande dessinée, ou le cinéma.

L'objectif principal est de créer «une émotion en gare» (entretien avec Sylvain Bailly, directeur des Affaires culturelles de Gares et Connexions). Le modèle économique est assez résilient, la structure interne ne s'occupe que de l'ingénierie dans les gares. Les partenaires payent 100 % du coût de la production.

D'après un sondage réalisé par Gare & Connexions, plus de 50% des usagers voient les expos dans les gares, plus de 75% veulent voir l'expo après l'expo en gare.

Le budget interne permet également d'organiser deux à trois grandes opérations culturelles, notamment la mise en place des pianos en gare. Le piano est devenu le marqueur des gares, créant une véritable interaction entre le public et l'art, entre les usagers. Les gares sont également de véritables toiles de fond pour l'art via un usage non organisé et détourné des espaces. On y croise ainsi de nombreux danseurs sur

le parvis ou dans la gare, des graffitis sur les murs extérieurs.

1.3. QUELS ENSEIGNEMENTS POUR LA RENAISSANCE DES ESPACES PUBLICS

Introduire de l'art dans les espaces publics semble être la clé pour rendre plus attractifs ces espaces, pour des publics différents, créer du lien entre les usagers, mais aussi et essentiellement permettre l'accès à l'art à des publics pour lesquels il existe une barrière psychologique à l'idée d'aller dans un musée. Mais le succès de ces actions sont aussi dues à certaines caractéristiques des gares :

- _ Idée du lieu chauffé/nourriture/lumière
- _ Sécurité / animation constante
- _ Diversité des fonctions et des usages
- _ Organiser l'accès à l'art pour créer une connexion

«L'art et la culture sont aujourd'hui considérés comme des leviers puissants dans la construction des imaginaires communs permettant de fabriquer la cité de manière sensible et partagée» (L'art et l'espace public, l'a-urba).

2. RÉFLEXIONS SUR LE POUVOIR DE L'ART CONTEMPORAIN DANS L'ESPACE PUBLIC

La production de la ville de demain est un des enjeux citoyens de notre société. Elle doit nous permettre de concevoir des espaces urbains plus humains, vivables, vertueux et inclusifs. Un changement de paradigme s'impose, nous devons aller vers une nouvelle vision de la Ville. L'espace public, polymorphe, politique et urbain, comme le définit Thierry Paquot, est au centre des défis de notre civilisation.

P(a)nser la Ville de demain par l'espace public. Changer la Ville par l'Art ?

Redonner un nouvel imaginaire à la Ville par l'Art, basé sur la poésie des lieux, l'émotion esthétique, le sensible et la quête de sens.

«Qu'est-ce que l'art ? pourquoi l'art ? à quoi sert l'art ?» Ben 1991

L'Art fait partie intégrante de la civilisation humaine depuis près de 30 000 ans.

Il permet aux individus et aux sociétés de créer un rapport avec eux-mêmes, avec leur environnement, leurs semblables et leur propre humanité.

L'Art témoigne, interpelle, transforme.

Dans l'Antiquité, l'art visait à exprimer la Beauté. Kant a cherché à fonder l'objectivité de l'Art en définissant le beau par ce qui plait universellement. La fonction de l'art était d'idéaliser le réel. Les philosophes modernes, notamment grâce à l'esthétique de Hegel, ont dissocié l'art du beau en lui attribuant une fonction de miroir du monde. Selon Schopenhauer, l'art est contemplation, indépendante du principe de raison.

Retenons que l'Art regroupe les œuvres humaines destinées à toucher les sens et les émotions.

L'Art au service de la Ville, réel catalyseur de l'espace public

Pour le ministère de la Culture, «la question de l'art et de la culture dans l'espace public est un enjeu démocratique essentiel, touchant notamment à l'apprentissage de la citoyenneté et à la rencontre avec la mixité sociale» Les dispositifs publics et privés de promotion de l'Art sont des mesures politiques et collectives, qui font écho aux expériences sensibles individuelles de chaque explorateur, que nous sommes, de l'espace public..

2.1. ENRICHIR LE CADRE DE VIE – LA BEAUTÉ DES LIEUX – POÉSIE ET ESTHÉTISME

Les interventions artistiques permettent de redonner vie et humanité au chaos des villes.

Hannah Arendt dans son ouvrage «Qu'est-ce que la politique ?» propose d'envisager l'événement esthétique comme une incitation à l'échange et à la parole :

«En suscitant l'émotion qui ébranle, secoue et aiguise les sens, il éveille la conscience tout en créant les conditions de la rencontre».

La beauté et le jugement esthétique ouvre un espace commun prépolitique».

Daniel Buren a réalisé plus d'un millier d'installations dans l'espace public.

Sa notion de travail in situ (dès 1965), signifie que l'œuvre naît de l'espace dans lequel elle s'inscrit. À travers cette notion, il détermine que l'œuvre transforme le lieu ou, du moins, le révèle tel qu'il est. Son œuvre Les Deux Plateaux (1986), rebaptisée les colonnes de Buren, édiflée dans la cour du Palais-Royal suscita une telle polémique lors de sa création, qu'elle faillit ne jamais être achevée. Le débat passionné de l'époque posait la question d'une œuvre contemporaine dans un site historique classé. Ses opposants reprochaient à Buren de défigurer le lieu, utilisé alors comme parc de stationnement.

Cette œuvre a pourtant restitué à la cour son caractère populaire. De la même façon, la sculpture monumentale Maman (1999) de Louise Bourgeois, installée dans l'espace urbain, se mêle aux passants. Circulant entre ses pattes, terrifiés ou curieux, ils deviennent partie prenante de l'œuvre, au même titre que la ville, métamorphosée par ce rapport d'échelle.

L'imposant « Cloud Gate » (2006) d'Anish Kapoor à Chicago met le monde en perspective par son jeu d'optique et de miroirs. L'artiste crée le spectacle de la Ville. Il utilise la déformation de l'image du spectateur, la distorsion de la perception sur une grande échelle. Il place le spectateur dans un état d'intermédiaire. La portée scientifique et philosophique de cette œuvre est très symbolique.

Par la distorsion et la dilatation, en jouant avec la lumière et en sculptant son environnement, l'œuvre permet de changer le regard sur notre place dans le monde.

2.2. ENJEU DÉMOCRATIQUE ET POLITIQUE – APPRENTISSAGE DE LA CITOYENNETÉ, DU VIVRE ENSEMBLE – ACTIVISME URBAIN

L'espace public cristallise de nombreux enjeux comme le bien-

être, l'ergonomie, l'écologie ou le vivre-ensemble.

Il doit être hospitalier, convivial et fédérateur. Cette volonté de qualité urbaine et citoyenne détermine les relations entre Art et Espaces publics.

L'Art contribue à la santé de la société. Selon le philosophe Jean-Paul Sartre, son rôle est de proposer les contours de la société et de sa réalité, afin de développer une conscience de sa propre condition et de son environnement.

L'Art a aussi le pouvoir de faire adhérer, il a un rôle à la fois personnel et universel. Il permet la fonction sociale de s'exprimer, voire parfois de militer.

L'Art peut permettre d'ouvrir des espaces où s'autorégulent les émotions et les sentiments. Le Mémorial aux Juifs assassinés d'Europe à Berlin, conçu par l'architecte Peter Eisenman en 2005, est un exemple de la portée émotionnelle et historique de l'Art urbain. Il est défini comme un lieu de contemplation, de souvenir et de mise en garde pour les générations passées et futures.

Fondé en 2013 aux Etats-Unis, le mouvement social «Black Lives Matter» est l'un des plus puissants mouvements mondiaux de lutte contre l'injustice raciale.

Le Street Art est devenu à la fois une forme d'expression et la mémoire durable de mouvements sociaux. Une manière différente de soutenir l'activisme de citoyens engagés au profit d'une cause.

2.3. LA VILLE CRÉATIVE – RÉCRÉATIVE

La ville se découvre comme terrain de jeu, comme terrain d'aventures. Une ville faite de surprises et d'espaces créatifs, attentive à la diversité des usages et des temporalités. «La ville récréative, enfants joueurs et écoles buissonnières» ouvrage de Thierry Paquot.

Paris, Londres, Hong Kong, Malaga, Los Angeles... 79 villes au monde sont envahies par des Space Invaders. Plus de 4 000 mosaïques, toutes différentes, inspirées du graphisme des jeux vidéo des années 80, le pixel numérique, sont cimentées sur

les murs des villes. Son application mobile, Flash Invader, permet à ces installations sauvages de devenir un jeu de découverte et d'exploration de l'espace public. Autre exemple de performance artistique et communion sociale, Le Dîner en Blanc® est un rassemblement pacifique, type flash mob, qui prend place chaque année dans plus de 80 villes à travers le monde. Le temps d'une soirée, les convives ont le privilège d'expérimenter la beauté et la valeur d'un lieu caractéristique de leur ville en participant à l'inattendu.

L'Art et Espaces publics sont de véritables vecteurs de messages et d'expérience. Ils interpellent et rassemblent (même dans le désaccord) la société. Développer des liens et des assemblages entre Art et Aménagement de la ville, donne la possibilité de créer les conditions d'une citoyenneté active.

3. LA NATURE DANS LA VILLE

La nature, notamment en milieu urbain, apporte de nombreux services écosystémiques : rafraîchissement, désimperméabilisations des sols, biodiversité, et ont un impact bénéfique sur la santé des habitants

Le permis de végétaliser permet aux Parisiens et citadins d'autres villes de s'approprier l'espace public et d'être acteurs de la végétalisation de la capitale. Une politique ambitieuse de renforcer la part de la nature en ville depuis 2016. Expérience plus ou moins réussie.

• La biodiversité en milieu urbain ou périurbain, subit au contact des aménagements humains une pression de plus en plus intense. Elle fait dans le même temps l'objet de revendications croissantes de la part des citadins, qui expriment leur besoin de contacts avec la nature, tandis qu'émerge la conscience des «services rendus» par la nature en ville.



- La «Nature en ville» est au cœur des enjeux contemporains. En assurant des services écologiques majeurs (réduction des pollutions, des îlots de chaleur, des eaux de ruissellement, ...) dans un milieu urbain toujours plus dense et minéral, la nature sous toutes ses formes est indispensable pour faire face aux défis environnementaux que sont le réchauffement climatique et l'érosion de la biodiversité mais aussi pour contribuer à un cadre de vie plus agréable et répondre aux enjeux de santé humaine.
- Pour accélérer la dynamique de «renaturation» des villes, il est nécessaire d'inclure la nature dans l'ensemble des politiques publiques et d'en faire un élément structurant de l'aménagement urbain. Il est important d'insister sur l'enjeu social de la biodiversité urbaine, qui doit répondre aux besoins des habitants mais qui doit aussi contribuer à la solidarité des villes avec les campagnes qui ne cessent d'être artificialisées du fait de l'étalement urbain.

Proposer de nouveaux modes constructifs répondant aux enjeux écologiques :

- Accroître la végétation urbaine améliore la qualité de l'air et protège de l'effet d'îlot de chaleur
- Préserver des sols vivants et perméables est indispensable au cycle de l'eau et prévient les inondations
- Restaurer les habitats de certaines espèces, comme les pollinisateurs sauvages, est aussi un moyen de se prévenir intelligemment des pathogènes...

Un progressif et lent partage de l'espace public :

Le tout automobile a donc régné sans partage jusqu'au début des années 70. C'est la priorité aux voitures en toutes circonstances. Il faut aujourd'hui privilégier les autres moyens de transports, bus, vélo, tramway qui sont plus économes en espace que la voiture. Et ainsi sécuriser les rues pour les enfants et piétons et faire baisser la pollution et le bruit. Il s'agit de multiplier les possibilités de mobilité et de microclimat,

métabolisme, végétalisation, perméabilité des sols et de recréer l'envie de déambuler et le droit à la flânerie et à la rêverie à l'évasion des yeux et des sens (toucher et odorat) par des essences végétales odorantes. On éprouve une ambiance, une connexion. Le spectacle de la nature encourage le bien être mental et spirituel. Elle est aussi l'hôte des animaux et du monde du vivant. Mais souffre de plus en plus de la pollution, d'un sol imperméabilisé, de coupes et élagages intempestifs. **L'arbre** est le roi du règne végétal, sa longévité, son ancrage dans le passé le transformant en témoin de notre histoire. A toutes les époques, le végétal et les arbres occupent une place considérable dans la vie quotidienne et l'imaginaire de nos civilisations. Il reste le représentant principal de la nature pour l'homme, la matérialisation d'une nature en ville, tant désirée par ses habitants. C'est une architecture vivante évolutive non figée contrairement aux bâtiments ou diverses constructions.

Aujourd'hui, l'Arbre et la Nature sont encore et toujours un sujet politique :

Pour certains élus c'est le faire valoir de la carte écologique sans vraiment de réflexions avec tous les acteurs comme urbaniste, écologue, géographe, philosophe et botaniste pour intégrer dans leur programme des promesses électorales écologiques qui sont incontournables aujourd'hui. L'arbre est porteur de solutions en créant des îlots de fraîcheur dans les quartiers surchauffés en été. Avec l'installation de coulées vertes, cela participe très largement à l'image de marque d'une ville économiquement dynamique et soucieuse du bien-être de ses habitants.

Les enjeux du changement climatique et la demande de nature en ville par les habitants encouragent donc les villes à reconsidérer la place de l'arbre en milieu urbain. L'arbre semble être une solution. Mais végétaliser une ville nécessite un projet global et des services techniques ad hoc. Aussi, la tentation

d'utiliser l'arbre comme un objet, un élément décoratif pour verdifier facilement est forte chez certains maîtres d'ouvrages. Posé çà et là sur une place minérale d'un village ou d'une ville, l'arbre en pot occupe l'espace. Plus un enjeu de décoration que d'aménagement, l'arbre est considéré comme un vulgaire mobilier urbain que l'on pose ou enlève selon les envies.

Pourtant il s'agit d'un organisme vivant et complexe. Sa capacité de résistance est exemplaire (ex : Sur très peu de profondeur ou cm² existence d'acacia invasif, charbons bleus ou roses trémières au bord des routes nationales ou le périphérique parisien par exemple avec un accès difficile pour l'entretien et donc se retrouvent arrachés ou taillage de réduction). Il y a un besoin d'un travail de recherche et d'innovation sur l'espace public et ses usages. A côté des jardins et parcs publics, les rues, boulevards et places sont à réimaginer pour évoluer vers des espaces à vivre et non pas seulement, comme aujourd'hui, des espaces voués uniquement à la mobilité. Il faut sortir du tout esthétisme qui est parfois ennuyeux et ne laisse pas la place à la rêverie et favoriser les espèces locales et spontanées. Pour avoir un urbanisme «réversible» et humaniste. Les préoccupations liées au zéro artificialisation nette semble être un levier performant pour concevoir les stratégies des paysages de demain.

Renoncement et réparation de l'existant :

Frugalité et sobriété avec les 3A du changement («Réparons la Ville» de Christine Leconte et Sylvain Grisot). Je reprends ces 3 mots qui dans le livre est sur le bâti pour le transposer et l'adapter sur la nature.

Adapter, Adopter, Abandonner :

Adapter : Le type de plantations hors sol ou semi enterrée avec une emprise sur des grandes surfaces de dalles minéralisées et devenir le paysagiste du macadam. En créant plus de porosité dans les sols et en adaptant les réseaux souterrains.

Adopter :

Les essences endémiques et exotiques pour conserver la biodiversité en place et laisser la place à une nouvelle.

Abandonner : Le modèle rectiligne d'une nature maîtrisée et sous contraintes avec l'entretien maintenance qui va avec. Les massifs fleuris décoratifs artificiels car ils sont éphémères et énergivores dans leur renouvellement et leur saisonnalité. En mettant en place une nature sauvage et foisonnante libre de grandir et de s'étendre sans contraintes aussi bien dans la ligné verticale que dans le grim-pant.

4. ABOLIR LA DISTINCTION ENTRE NATURE ET VILLE

Cette partie repart d'Anne-Caroline Prévot (déconnexion / reconnexion à la nature) et de Baptiste Morizot (« nous sommes des vivants parmi les vivants ») cités par Pierre Darmet pour se poser la question de la reconnexion à la nature et de la manière dont la ville peut le permettre, et de ce que cela pourrait signifier pour la ville. Comment peut-on «renouer avec le vivant» en ville? Pas avec quelques arbres en pot, «fleurissement» ou quelques ateliers jardinage. A quoi cela pourrait-il ressembler concrètement, sur le temps long ? Sans l'intervention de l'homme, la nature reconquiert les espaces, elle prend ou reprend sa place. Le phénomène s'observe de partout : jungle qui recouvre les temples au Mexique ou au Cambodge, beaucoup plus récemment dans la zone d'exclusion autour de la centrale de Tchernobyl (végétation, animaux - 30 ans après l'accident, les loups y sont sept fois plus nombreux que dans les parcs proches de la région avec une quasi absence de l'homme en dehors de quelques habitants jamais partis, des équipes de surveillance et de travaux) ou sous une forme radicalement différente dans la ville de Kolmanskop en Namibie dans laquelle les dunes sont entrées jusque dans les maisons après le départ des derniers habitants.

Dans le contexte de la ville, la nature est présente, que l'humain le veuille ou non. Le vivant apparaît dans tous les interstices de sols imperméabilisés, aux moments où les humains se retirent par exemple pendant les confinements où les animaux se sont aventurés en ville et l'invasion de la nature dans les espaces / villes abandonnés. On peut postuler que la nature ne se préoccupe pas de la ville, c'est un espace avec des contraintes particulières (espace, pollution de l'air et de l'eau, lumière permanente, bruit, etc.) qui limitent le vivant. Et le vivant s'y adapte comme il s'adapte à d'autres contraintes avec des effets surprenants : densité de certaines espèces supérieures en ville (par rapport à la campagne) du fait des pollutions liées à l'agriculture intensive ou développement d'espèces exotiques compte tenu des conditions de températures particulières à la ville rendant ces espèces adaptées. Malgré les contraintes fortes imposées par l'espace urbain, la nature y trouve sa place, sans vraiment avoir de place.

Dès lors, comment renouer avec le vivant dans l'espace urbain ?

Tout d'abord développer une culture du vivant, d'autant plus importante alors que les habitants de villes sont coupés du vivant : «quelque chose qui lui confère une importance dans l'espace collectif et l'attention politique» mais aussi «des traditions, des pratiques, des imaginaires, des rituels», et enfin «un réseau de savoirs, d'interprétations, d'anecdotes significatives, de récits des relations invisibles, de familiarité vécue». On peut imaginer mille façons de le faire au travers de l'éducation et à tous les stades de la vie, pour nous permettre de nous «reconstituer comme individu et comme collectif, comme un autre type d'individu intrinsèquement tissé à du vivant, et comme un autre type de collectif qui respire du vivant, qui mange du vivant, qui habite dans un monde fait par les vivants». A l'école on pense aux cours en extérieur / en milieu naturel, aux classes vertes ou à la participation

au programme de sciences participatives du MNHN «Vigie-Nature Ecole», aux cours oasis de la Ville de Paris mais il reste beaucoup à faire pour permettre aux enfants/jeunes une expérience sensible, authentique de nature. Fort de cette culture du vivant, il sera sans doute nécessaire de lâcher-prise, de sortir de la maîtrise de l'humain sur son environnement, ce qui n'irait pas sans poser certaines questions (limites des zones de libre évolution observées en dehors des villes).

A quoi ressemblerait alors la ville ? On peut penser aux quelques situations de décroissance de la ville avec un double retour de la nature en ville par la force (abandon de terrains où la nature réémerge), pour occuper les espaces / se nourrir à moindre frais comme c'est par exemple le cas à Détroit aux Etats-Unis. Il y a aujourd'hui entre 1 400 et 2 000 jardins et fermes urbaines à Detroit, avec des études montrant un potentiel encore massif (moins de 1% des espaces vacants du Lower East Side utilisés pour de l'agriculture urbaine en 2022 d'après Joshua P. Newell), et par conséquent une énorme partie des espaces vacants simplement laissés à l'abandon.

Cette approche est possible dans une ville de faible densité, difficilement comparable avec bon nombre de villes européennes. La question se pose de modèles de ville dense et de nature dense. La ville dense est en effet nécessaire pour arrêter la fragmentation des espaces, tirée par la croissance démographique.

Quelques exemples :

- Quelques exemples d'urbanisation passée pensée en harmonie avec la nature - l'urbanisme paysager de villes comme Maisons-Laffitte ou Le Vésinet... mais qui ont été entièrement créées dans des forêts au détriment de ces dernières ;
- Ville dense avec couronne de verdure comme la ville de Rennes, qui permet de conserver une proximité forte de nature pour les habitants ;

• Des exemples récents de végétalisation dense dans des villes denses, sur des espaces pris sur la voirie / espaces de stationnement comme les rues Collange et Marjolin de Levallois-Perret ou des exemples plus construits comme les corridors verts de Medellin en Colombie (continuités écologiques, 30 axes dans la ville).

5. QUAND L'ART RENCONTRE LA NATURE A TRAVERS LA MATÉRIALITÉ : BRÈVE HISTOIRE DE LA TERRE CRUE

La terre crue est le plus humble, le plus écologique et le plus répandu des matériaux de construction: c'est un trésor à portée de main, disponible sous nos pieds.

Cette ressource précieuse de nos sols est à la fois la plus familière et nutritive – la terre agricole – et la plus méconnue, et pourtant tout aussi indispensable : la «terre à bâtir». C'est avec ce matériau naturel abondant que dès l'Antiquité et jusqu'à nos jours de nombreuses civilisations et cultures du monde entier ont édifié leurs villages et villes. Des logements aux bâtiments communautaires, il est accessible à toutes les catégories sociales, des plus démunis aux plus nantis ; la construction en terre crue a ainsi longtemps assuré une forme méconnue de démocratisation de l'habitat.

Cette prodigieuse épopée architecturale témoigne du génie bâtisseur d'une humanité longtemps confrontée à la nécessité de ne bâtir ses agglomérations et habitats qu'avec les seules ressources disponibles localement, au premier desquelles figurait très souvent la terre crue. Cette contrainte ancestrale apparaît désormais incontournable pour assurer notre avenir : il est vital de modifier nos logiques économiques afin de construire un modèle privilégiant l'usage local des ressources naturelles, notamment dans le secteur du bâtiment. Au-delà de sa dimension écologique utile pour la fabrication d'une ville durable, la terre crue est également un matériau esthétique

qui a irrigué les pratiques artistiques. Retour sur son parcours au travers d'une brève histoire de l'art de ce matériau.

La terre crue comme support matériel et spirituel de l'art

Ce matériau naturel est le fécond support matériel et spirituel de nombreuses filières artistiques, notamment dans le domaine des arts dits « premiers ». En témoigne au Nigéria le site sacré de la tombe d'Osun-Osobgo, déesse de la fertilité des Yoruba, classé en 2005 au patrimoine mondial de l'Unesco. En Mélanésie, dans l'île de Malekula, la pratique ancestrale du « rambaramp » consiste à réaliser, en l'honneur des défunts les plus vénérés, des mannequins funéraires (souvent grandeur nature) dont le crâne bénéficie d'un surmodelage rituel avec un enduit composé d'un mélange de matières terreuses et végétales. En Afrique de l'Ouest, les bolis représentent des figures humaines ou animales modelées en terre crue ; ils sont dotés de pouvoirs magiques et font l'objet d'un culte spécifique aux Bamana. En Afrique de l'Ouest, c'est dans certaines agglomérations du Niger et du Nigeria – surtout celles marquées par l'empreinte de la culture Hausa – que se déploient, sur les façades des maisons, les multiples variantes d'un spectaculaire art mural. Il est constellé d'une typologie de motifs identitaires révélant un fécond imaginaire. Ces œuvres d'art – parfois simplement peintes sur les murs – se manifestent surtout à travers d'amples compositions en relief. Elles sont souvent réhaussées d'une vigoureuse gamme de couleurs mais elles demeurent parfois monochromes : dans ce cas, leur blancheur contribue à mettre en valeur les chaleureuses teintes rougeâtres des maçonneries en terre. Le tout contribue à doter le paysage urbain d'une exceptionnelle spécificité culturelle et architecturale.

Un matériau au fondement de l'art orientaliste

Inventé en Europe mais inspiré par le monde musulman, l'art dit «orientaliste» se développe à partir de 1840, grâce à l'immersion

culturelle de Delacroix au Maroc. Durant un siècle, ce genre artistique oscille entre grandiose et pathétique, entre sublime et kitsch. C'est aussi au Maroc que se déploie, durant les années 1920-1930, un nouveau courant de l'orientalisme initié par le peintre français Jacques Majorelle (1886 – 1962). Il fait découvrir une facette ignorée de ce pays, celle de la beauté et de l'harmonie du monde rural des Berbères établis depuis des millénaires dans les montagnes du Haut Atlas et les oasis des vallées présahariennes. Là, les paysages agricoles sont savamment modelés par les paysans et leur univers architectural est entièrement bâti en terre. Parmi les nombreux artistes inspirés par le Maroc, Majorelle est le seul à rendre un flamboyant hommage visuel aux splendeurs

– notamment chromatique – de ce monde isolé qui n'a été annexé militairement par la France qu'en 1934. Admiratif du génie bâtisseur des Berbères, l'artiste fait construire par des maçons du Sud une tour-observatoire en terre au cœur de son jardin exotique de Marrakech. Ce lieu idyllique servant d'écrin à son œuvre picturale sera plus tard sauvé de la destruction et superbement remis en valeur par Yves Saint Laurent et Pierre Bergé.

Inspiratrice d'innovations dans l'histoire de l'art

Au-delà des usages architecturaux qu'elle permet, la terre est aussi l'inspiratrice d'innovations dans l'histoire de l'art. Après son séjour au Maroc, Eugène Delacroix transpose en 1845 ses émotions dans un tableau célèbre, fondateur de l'art orientaliste. Il y représente le sultan devant son palais de Meknès bâti en terre au 18ème siècle. Le tableau peint en 1932 par Frida Kahlo a une valeur métaphorique. Au centre, l'artiste affronte la question vitale d'un choix éthique de civilisation: culturaliste ou matérialiste ? A gauche, l'héritage ancestral mexicain est symbolisé par ses bijoux artistiques. A droite, elle représente la culture industrielle américaine et ses usines. Vers 1950, Jean Dubuffet découvre la puissance évocatrice de la texture et de la

couleur des terres du Sahara ; elles lui inspirent ce Paysage blond, de la série «Paysage du mental», œuvres dédiées à la «vie exemplaire du sol».

Valoriser la dimension artistique de la terre crue au travers de l'architecture

En juillet 1969, alors que deux hommes débarquent sur la Lune, des milliers d'autres convergent vers la capitale algérienne, où se déploie le premier Festival panafricain de la culture. Cet événement grandiose célèbre la diversité des formes de création artistique sur tout le continent africain. Mais les organisateurs oublient de convier à la fête l'art des bâtisseurs africains. Apprenant cette bévue quatre mois avant le début du festival, l'architecte Jean Dethier, alors actif au sein du ministère marocain de l'Habitat, parvient à convaincre les autorités du royaume de combler in extremis cette déshonorante lacune. Ainsi est présenté chaque soirée en continu à Alger, en plein air, un spectacle audiovisuel dédié à la valorisation des architectures traditionnelles et modernes en terre crue. Pour évoquer de façon tonique et mémorable le patrimoine construit d'une vingtaine de pays, Jean Dethier confie à l'illustrateur Jean-Marie Louis la réalisation d'aquarelles aux couleurs chatoyantes. Ce spectacle connaîtra le succès escompté, tout en révélant que la Maroc est alors le seul pays d'Afrique qui valorise ses remarquables villages ancestraux bâtis en pisé et adobe dans les vallées présahariennes, les ksour, et qui modernise l'usage urbain de ces matériaux naturels pour édifier des quartiers d'habitat social, notamment à Marrakech.

La terre crue et l'art contemporain

Les œuvres d'art contemporains valorisant la terre sont nombreuses. Deux artistes britanniques ont été pionniers dans ce domaine. Richard Long utilise de la boue prélevée sur le rivage des fleuves pour réaliser des compositions murales circulaires. L'une a été finalisée à Bordeaux et l'autre à Paris, en 1989, dans le cadre de l'exposition « Les magiciens de la terre ».

Elle y assurait un dialogue inédit avec une œuvre voisine déployée sur le sol avec de la terre sacrée importée d'Australie par six artistes de la communauté aborigène yuendumu. Cette confrontation entre deux interprétations aussi différentes d'un même matériau naturel a contribué à l'émergence d'un regard progressiste sur les spécificités et la complémentarité des cultures du Nord et du Sud. Andy Goldsworthy alterne les compositions murales où la terre, en séchant, révèle des métaphores suggestives et le land art : en Angleterre, il a implanté une voie ferrée désaffectée de longues buttes de terres sinusoïdales. Composée de gravats et de terre, la Spiral Jetty réalisée en 1970 par Robert Smithson au bord du Grand Lac Salé (Utah, Etats-Unis), est considérée comme une œuvre essentielle du land art. Mona Hatoum a développé une série d'œuvres dans lesquelles elle met en sac une terre fertile enrichie de graines qui, à terme, vont enrichir l'installation d'une vie végétale. Quant à l'architecte japonais Fujimori, il intervient en artiste en 2009 avec sa Flying Mud Tea House.

Quand art et nature ne font qu'un : l'exemple du land art

Au sein de l'art contemporain, la spécificité du land art est d'avoir été initié par ses créateurs avec une double exigence : se détourner des réseaux institutionnels d'exposition et de commercialisation de leurs œuvres (musées, galeries) et vivre une relation intime avec la nature, ses lieux, ses forces et ses matériaux utilisables in situ. Cette démarche aboutit souvent à la valorisation des végétaux et minéraux. Certains artistes ont recours à une autre ressource locale afin d'assurer la pérennité de leurs œuvres : ils adoptent la terre pour faire acte de création. Dans cette mouvance, l'Allemand Hansjörg Voth est le seul à doter ses œuvres de land art d'une dimension architecturale. Pour cela, durant deux décennies, il s'est installé 6 mois par an au Maroc, aux marges du Sahara. Ayant établi des relations fécondes avec des artisans locaux héritiers d'une tradition ancestrale

de construction en terre, il a édifié avec eux ses deux créations les plus remarquables en pisé : Himmelstreppe (1980-1987) et Stadt des Orion (1998 – 2003). La première prend la forme d'un escalier géant de 16 mètres de hauteur menant à un observatoire céleste. Sous ses 52 marches se déploient les trois niveaux du logis minimaliste de l'artiste. La seconde œuvre apparaît comme une cité idéale composée de hautes tours. Leur répartition spatiale est celle de la constellation d'Orion, décrite dans l'épopée mésopotamienne de Gilgamesh. Avec ses œuvres de land art en pisé, Voth instaure un dialogue sans équivalent entre une tradition ancestrale de cette région du Moyen-Orient où est née l'architecture de terre et les usages contemporains de ce matériau naturel. C'est à Winston Churchill que l'on doit la définition de l'art de bâtir la plus éclairante : «La société conditionne l'architecture et dès lors l'architecture conditionne la société.» Parmi toutes les créations culturelles et artistiques, l'architecture est celle qui conditionne le plus durablement, consciemment ou inconsciemment, notre mode de vie, mais aussi une large part de notre comportement, de nos états d'âme et de notre santé. L'architecture constitue notre environnement matériel et psychique tout au long de notre existence : nous vivons, étudions, travaillons et pratiquons nos loisirs au cœur même des architectures, pour le meilleur et pour le pire, souvent sans même nous en rendre compte. C'est donc une raison majeure de considérer l'architecture comme une composante à part entière de notre mode de vie. Or elle n'est jamais prise en compte dans le cadre des politiques de transition écologique, sauf pour réclamer l'augmentation de l'isolation thermique des bâtiments afin qu'ils soient moins énergivores. Mais ce n'est là qu'une parcelle, certes essentielle, des améliorations que peut assurer le renouveau de la construction. Une architecture vraiment écologique peut et doit contribuer au changement de paradigme sociétal. Et l'art de bâtir en terre crue permettra de mieux habiter la Terre.

S6

RÉSILIENCE ÉCONOMIQUE DES MÉTROPOLES LE CAS RENNAIS



S6

CONTRIBUTION DE CHRISTOPHE BARTHET, ÉRIC BERLIZON, MARIE QUATREFAGES ET ARTHUR TOSCAN DU PLANTIER
INTERVENANTS : NATHALIE APPÉRÉ, SONIA DÉMÉ, CÉLIA FIRMIN, DIDIER LE BOUGEANT, JEAN-FRANÇOIS PAPIN, GILLES SUBRECHICOT, MAGALI TALANDIER, SANDRA TALLUR.

Le devenir des métropoles est au cœur de débats prédictifs : suite à la pandémie, l'exode urbain est annoncé, sans véritable réalité. Le dérèglement climatique renforce le caractère d'urgence des impératifs de la transition écologique et une adaptation rapide de nos villes est attendue.

Le temps d'ajustement des systèmes urbains, s'inscrit dans des temporalités multiples, soit en réaction, soit en anticipation, mais la réponse politique, s'inscrit dans une cohérence de planification à long terme, liée à la responsabilité des choix d'aménagement.

Ces enjeux d'échelle et de temporalités sont des clés de lecture nécessaires afin d'interroger le fil rouge, de la fonction et la production de l'espace public, comme reflet de modèle de société.

Quelles sont les conditions ou les convictions qui malgré les crises cycliques permettent à un territoire d'être résilient ?

Quelles sont les sources de réussites qui concilient les préoccupations des citoyens urbains dans le temps de la quotidienneté face aux impératifs environnementaux et sociaux qui guident les politiques dans la transformation des territoires ?

1. ATTRACTIVITÉ ET RÉSILIENCE DES MÉTROPOLES

Comment mesurer l'attractivité et la résilience des métropoles, c'est-à-dire leur capacité à faire face à un choc passé, présent et futur ? Magali Talandier, professeur des universités et économiste a analysé de façon détaillée la résilience et la capacité de rebond « économique » des métropoles françaises, suite à la crise financière de 2008 et à la crise sanitaire récente que nous avons connues. Elle s'est notamment appuyée sur les critères indispensables de développement économiques (PIB, productivité, Population, Nombre d'emplois, économie métropolitaine ordinaire).

Mais d'autres facteurs importants pour résilience « au sens large » d'une métropole ne doivent pas être négligés. Les métropoles se trouvent en effet aujourd'hui face à d'autres enjeux afin de promouvoir un modèle de développement urbain plus complexe. La métropole se doit d'être « Viable, Vivable et Vivante » permettant ainsi de conserver et/ou de gagner en attractivité et en résilience.

Une métropole Viable s'appuie sur son attractivité économique et sur sa résilience au travers de son attractivité internationale, son accessibilité, son enseignement supérieur, sa contribution à l'innovation, son potentiel de croissance et son capital humain. Une métropole Vivable construit une performance environnementale et durable, que ce soit en termes d'engagement climatique, de mobilités, de patrimoine naturel, d'aménagement, d'efficacité énergétique et de gestion durable des ressources.

Enfin, une métropole Vivante favorise des performances sociétales et d'inclusion devenues indispensables, intégrant la facilité d'accès et la diversité des logements, la vie culturelle, la santé, le bien-être et bien évidemment la sécurité, tout ceci s'accompagnant d'une plus forte volonté des citoyens de s'impliquer dans la vie de la métropole.

Où se positionne la Métropole de Rennes par rapport aux autres grandes Métropoles françaises (Paris, Marseille, Bordeaux, Strasbourg, Lyon, Rennes, Toulouse, Nice, Grenoble, Nantes, Montpellier, Nancy, Brest, Clermont-Ferrand, Saint-Etienne,

Rouen, Tours, Dijon, Reims, Orléans, Lille, Metz, Toulon, Le Havre) ?

En s'appuyant sur une étude réalisée par EY pendant la pandémie, qui analyse des données économiques et statistiques (Eurostat, Ipsos, Institut Montaigne, INSEE, etc...), mais aussi des éléments plus qualitatifs liés au ressenti des citoyens, la Métropole de Rennes se situe parmi les plus résilientes, avec bien évidemment toute l'interprétation qui en découle.

Sur le caractère Viable relatif à la performance et la résilience économique, la métropole rennaise sur situe dans la moyenne sur les critères d'attractivité internationale, d'accessibilité, de R&D, d'innovation, et dans le premier quart sur le potentiel de croissance et le Capital Humain.

Sur l'aspect Vivable, c'est-à-dire la performance environnementale et durable elle se positionne dans le premier quart sur les enjeux d'engagement climatique, de mobilités, de patrimoine naturel, et au-dessus de la moyenne sur les aspects de gestion durable des ressources.

En termes de performance sociétale et d'inclusion qui traduit le caractère Vivant de la métropole, elle est parmi les trois métropoles les plus performantes du fait de sa vie culturelle, de l'inclusion, la santé, le sport et le bien-être, mais uniquement dans la moyenne des métropoles sur les sujets de sécurité.

Au-delà de l'aspect statistique et statique de l'interprétation des différents indicateurs, quels seraient les principaux leviers qui pourraient permettre d'accélérer la transition d'une métropole et ainsi contribuer à accroître son attractivité et sa résilience ?

1. Inciter les investissements partenariaux par la mobilisation des financements privés ou coopératifs et les articuler au service du développement métropolitain
2. Promouvoir une administration ouverte et partagée en créant des espaces d'information, de dialogue et de co-construction avec les habitants, les usagers et les pouvoirs publics locaux
3. Soutenir une résilience systémique métropolitaine avec une prise en compte proactive des risques actuels et futurs (sanitaires, aléas climatiques...) pour sécuriser l'environnement métropolitain
4. Avoir une gestion intelligente des ressources, réduire l'impact environnemental des activités urbaines, et améliorer l'empreinte écologique de la métropole
5. Favoriser la réurbanisation et les réaménagements par le biais d'une gestion durable et planifiée dans le temps de réhabilitation des fonciers, afin de lutter contre l'étalement urbain et l'artificialisation des sols
6. Être « Smart utile » en développant les briques de la Smart City (IA, robots, data, IoT) conformément aux attentes des acteurs de la métropole
7. Défendre une métropole élargie et améliorer continuellement la connexion métropolitaine aux différents réseaux, flux et territoires, dépassant son strict périmètre administratif

8. Favoriser l'inclusion et la vie collective, notamment la vie culturelle et sportive
9. Faire preuve d'une gestion et d'une organisation agiles et ainsi administrer la métropole, ses processus, ses moyens et ses agents afin de soutenir les ambitions de la Future City

2. RENNES UNE FABRIQUE URBAINE DE VALEURS

La Métropole de Rennes apparaît aujourd'hui comme une référence, peut-être même un modèle de développement pour nombre de métropoles en France. Sa réussite en fait un symbole de la ville archipel, schéma mettant en réseau des communes avec sa ville centre, sur une répartition équilibrée et dense, tout en préservant les corridors de biodiversité, et les espaces agricoles. Elle place l'humain et le projet de cohésion sociale au cœur de sa politique de coopération territoriale.

A l'opposé de certaines métropoles adoptant des concepts urbains au fil des tendances, la Métropole de Rennes a édifié un modèle de développement basé sur des valeurs dominantes qui fédèrent les acteurs du territoire depuis 50 ans :

– L'équité sociale, valeur essentielle qui a guidé la politique de logement. Rennes a mené la politique de l'habitat en mobilisant à la fois une maîtrise foncière et une politique de l'habitat social en faveur des quartiers populaires et périphériques jusqu'à réaliser « un choc de l'offre ».

Loin de tout dogmatisme, Rennes a opté pour une stratégie évolutive et expérimentale, misant sur l'engagement de l'ensemble des acteurs de la chaîne du logement. Au centre de cette approche globale et systémique repose l'humain et la volonté fondamentale de loger tout un chacun selon un principe fort de mixité sociale.

– Le respect des ressources, que l'on peut ériger en valeur essentielle tant elle a guidé une priorité constante à la résolution de la question du logement et à une

politique foncière audacieuse.

Rennes bien avant tout le monde a pris conscience de l'impératif de lutter contre l'étalement urbain :

- _ densifier les parcelles déjà construites,
- _ favoriser la politique de mobilité par l'implantation de transport collectif structurant,
- _ créer, une ceinture verte, poumon de la ville de Rennes ainsi que des espaces agricoles dans les interstices urbains.

– Le dialogue entre territoires est non seulement affirmé comme une valeur essentielle, mais mis en pratique avec constance jusqu'à rendre concret le principe d'une gouvernance ouverte et partagée. La métropole de Rennes pratique avec succès depuis plus de 50 ans des principes de coopération du couple Commune-Métropole. La force du modèle tient sur le choix d'associer pleinement toutes les communes de la métropole à la construction d'une vision partagée sur la situation, sur les valeurs fortes et sur des projets urbains métropolitains portés par les acteurs publics, mais impliquant aussi dans un cadre très maîtrisé les acteurs privés.

La fabrique des projets urbains se caractérise dès le départ par la volonté de la ville de Rennes de respecter les spécificités et les intentions des communes constituant la Métropole.

Valeurs (équité, mixité sociale, humain et collectif), principes d'action (coopération, construction de diagnostics et de visions partagées sur la politique urbaine métropolitaine, respect des spécificités communales), choix politiques forts et stables dans le temps (contre l'étalement urbain, pour la densification des parcelles déjà construites, pour un investissement majeur sur le logement en particulier dans les quartiers populaires, pour un maillage dense des transports collectifs) se confortent les uns les autres et constituent le modèle métropolitain rennais.

Ces valeurs, principes d'actions et mode de fonctionnement qui en résultent sont gravés dorénavant dans le pacte de gouvernance, auquel tous les acteurs se réfèrent.

Les acteurs n'ont pas besoin d'explicitement d'autres intentions qui sous-tendent leur envie de converger et de participer à une construction qui les dépassent :

- l'envie d'affirmer l'ensemble rennais comme une métropole digne d'une capitale et d'une identité régionale forte,
- l'émulation créée par le dynamisme de la métropole nantaise, voisine, amie et néanmoins à bien des égards, concurrente ;
- la nécessité de faire face au déclin industriel, notamment automobile et d'attirer de nouvelles activités (technologique, innovation, santé, etc.),
- l'envie de donner des perspectives à une jeunesse nombreuse et dynamique.

Mais que serait une gouvernance externe avec les partenaires publics et privés si elle n'entraîne pas en résonance avec la gouvernance interne avec les ressources propres aux différentes collectivités territoriales (élus, services techniques et administratifs, gestionnaires, équipes et représentants des personnels et agents publics) ? C'est sans doute l'une des clés de la réussite de ce modèle dans la durée : dans l'ensemble les agents publics semblent faire le lien entre les politiques urbaines et leurs propres visions de leur travail et de leur métier. Ils sont acteurs à la fois producteurs et bénéficiaires des politiques urbaines, du logement ou de gestion des espaces publics.

Cet élan de convergences bénéficie à créer un climat de confiance auprès des acteurs externes, ce qui facilite l'étape délicate de partage des diagnostics sur le territoire. Ainsi cette synergie garantit l'équilibre du modèle : tout le monde apporte et reçoit.

Ce mode de fonctionnement est également propice au développement des compétences, et aux démarches d'évaluation. Les habitants peuvent alors y prendre place en tant que citoyens impliqués dans la conception des actions à mener et en tant que bénéficiaires ultimes.

La construction collective du triptyque « climat de confiance - dé-

veloppement des compétences - évaluation » constitue la formule gagnante d'un modèle qui résiste aux aléas des époques et des situations. Ainsi se constitue un véritable « patrimoine immatériel »¹ sur la façon de penser l'évolution urbaine et d'agir sur cette évolution que possède la métropole rennaise.

3. UN MODÈLE MIS À L'ÉPREUVE

Le défi de l'Hybridation public -privé à Rennes

Ce modèle semble aujourd'hui mis à l'épreuve dans le contexte critique que nous vivons, qui se matérialise par des transformations rapides des usages et des modes d'action (technologie, perception des urgences climatiques, environnementales et sociales). Davantage structuré sur un modèle de maîtrise publique de la gouvernance, la Métropole de Rennes pourrait rencontrer un double défi :

- la baisse relative des capacités budgétaires d'investissement et de fonctionnement eu égard aux perspectives démographiques.
- la nécessité d'adapter le modèle actuel de gouvernance aux besoins de la transition et de la révolution des usages dans la ville.

Se pose la question de savoir comment accroître la pertinence d'un modèle qui a certes évolué avec le temps, mais qui reste dominé par le souci de conserver une forte maîtrise publique. Faudrait-il aller vers un modèle dont le maître-mot serait, ou est déjà, la nécessité d'une plus forte réactivité face aux changements et aux aléas ?

La gouvernance devra-t-elle jouer davantage la carte des initiatives privées et associatives, avec une régulation publique ?

Quelle partition la Métropole de Rennes propose aux acteurs privés de jouer dans ce contexte ? La grande lisibilité sur les choix structurants du territoire pris par la puissance publique et le partage fort d'investissement tel que le métro a montré sa pertinence

sur longue période et représente donc un atout lui permettant d'attirer des investisseurs et des opérateurs privés. Mais comment l'articuler avec une vision laissant plus de liberté à des initiatives privées, diverses et foisonnantes ? La Métropole peut s'appuyer sur ses acquis, son expérience, la richesse de ce patrimoine immatériel (montée en compétence, confiance, nécessité d'évaluer) pour prendre peut-être un peu plus de risque et faire évoluer son modèle « unique » à bien des égards, vers un modèle de régulation.

Il serait opportun de bien identifier parmi les acteurs privés ceux qui d'ores et déjà ont dépassé la vision gestionnaire et court-termiste de leur activité et apparaissent comme des acteurs moteurs de la transition, en particulier dans les domaines du logement et de la transformation des usages dans les espaces publics. Ils peuvent aussi être des constructeurs de compétences et de confiance au bénéfice de l'intérêt général, notamment dans les enjeux de transition écologique et des collectivités publiques elles-mêmes.

4. UN MODÈLE À REQUESTIONNER ?

La « mayor class » fut brillante avec un discours politique, articulé sur de grands fondamentaux :

- une praticienne du quotidien avec comme principe « Les habitations font la ville mais les citoyens font la cité »

- la planification comme outil de pilotage et son corolaire politique affirmé et assumé : « pour qu'il y ait espace public il faut qu'il y ait maîtrise publique des espaces et du foncier ».

Nathalie Appéré a précisé qu'elle avait participé à l'élaboration de la loi NOTRE (2015) qui ouvre une nouvelle ère de l'aménagement. S'y ajoutent des outils comme le PUP (Projet Urbain Partenarial) ou le PPA (Projet Partenarial d'Aménagement).

On assiste donc à un mouvement global et généralisé qui fait de l'aménagement urbain un projet intégrant de plus en plus les acteurs privés.

Les architectes-urbanistes ont un rôle important pour renouer le lien entre la puissance publique et la puissance privée.

5. LES APUI, UN FUTUR POSSIBLE ?

Un nouveau modèle de partenariat a vu le jour avec les APUI (Appels à Projets Urbains Innovants). Le plus connu est celui lancé par la Ville de Paris dès 2014 «Réinventer Paris» qui a précédé «Réinventer la Seine».

«Réinventer les sous-sols», même s'ils demeurent encore marginaux, ils constituent une tendance affirmée de la fabrique de la ville. Angers, Toulouse, le Havre et d'autres villes ont adopté cette forme d'appel à projets tout comme le Grand Paris.

Les APUI invitent à une redistribution des cartes entre les acteurs. On assiste à un véritable nouveau partage des tâches. Et c'est bien la volonté de fabriquer la ville qui vient transformer le modèle. En effet, il n'est pas juste question d'une cession d'une charge foncière. Le «I» dans APUI paraît très important : c'est l'innovation. Aux côtés des acteurs classiques, participent désormais de nouveaux acteurs privés.

– Côté collectivité : Cela reste une cession foncière et la collectivité reste maître de son foncier. Avec un avantage de taille pour ce modèle : elle ne puise ni dans son budget de fonctionnement ni dans son budget d'investissement, les cessions de terrain public se faisant en échange d'opérations clés en main. Par ailleurs, ce dispositif contractuel permet à la collectivité de vendre son foncier et de faire peser sur l'acquéreur une série d'engagements comme par exemple celui de construire certains équipements.

– Côté acteurs privés : L'un des aspects les plus positifs de ces APUI est qu'ils bousculent l'ordre établi

et la typologie des acteurs. Des acteurs intégrés au groupement imaginent la ville autrement, challengent les promoteurs et leur imposent de se réinventer et d'avoir une vision plus long terme. Promoteur, Architecte, programmeurs, utilisateurs finaux, preneurs, tous dialoguent et fabriquent la ville (illustration avec Morland Mixité Capitale). Evidemment, ne soyons pas angéliques, tout n'est pas parfait dans ces APUI...Et d'ailleurs les critiques ne manquent pas :

– Ils représentent un coût important pour les candidats faisant peser un vrai risque financier, tout le monde ne peut pas concourir. Pour Réinventer première édition, nous avons estimé à 1 million d'euros le coût d'une candidature pour les sites les plus ambitieux.

– Ils ne répondent à aucun cadre juridique ce qui crée de l'instabilité.

– Ce sont souvent des objets de marketing territorial.

– Combien de projets via ces APUI sont-ils réellement sortis ?

Pour autant, et pour revenir à la masterclass de Nathalie Appéré, elle pointe plusieurs enjeux ou défis qui semblent pouvoir être relevés via ce type de consultation et d'attelage public / privé :

La temporalité : difficulté relevée par T Laroue-Pont. Les APUI sont clairement un accélérateur de mise en œuvre de projets urbains. J-L Missika : Une ZAC a un horizon temporel de 15 ans. Or dans 15 ans à Paris, on travaillera, on habitera et on commercera de manière radicalement différente d'aujourd'hui.

La résilience : une architecture plus intelligente, plus esthétique, plus responsable. Des innovations environnementales comme un invariant dans les cahiers des charges.

La citoyenneté : en phase concours la concertation, voir la co-construction est extrêmement difficile car ce sont des projets concurrents. Pour autant la métropole d'Angers a réalisé une exposition de tous les projets avant désignation. Post désignation, de nombreux cahiers des charges invitaient les lauréats à partager leur projet avec les citoyens

concernés.

A ces difficultés s'ajoute le volet d'urbanisme transitoire très souvent demandé dans les APUI (Réinventer Paris – Réinventer la Métropole du Grand Paris).

Observer l'expérience de la visite de Rennes avec le prisme de la thématique du cycle «les défis de l'espace public pour une civilisation urbaine».

Comme a pu le faire Nathalie Appéré et certains de nos intervenants, il est souvent intéressant pour qualifier notre propos d'expliquer d'où l'on parle. Notre visite de quelques heures et l'expérience qu'on en a retiré n'a probablement qu'une valeur superficielle, et on ne va pas risquer de devenir le « 230 001 » unième expert de Rennes.

Cependant, nous pouvons user selon le concept énoncé par Luc Gwiazdzinski : «de notre citoyenneté de 24 heures» et profiter de sa brièveté pour tenter d'énoncer un point de vue d'un utilisateur. Cet utilisateur plongé dans la cité, s'il le fait avec curiosité et de l'en vie, il peut se trouver parfois dans un état de grande perplexité, s'il ne maîtrise pas les codes ou la finalité de l'œuvre à laquelle il est confronté.

Nous avons choisi d'illustrer notre réflexion collective sur l'espace public tout en faisant suite à une bonne soirée rennaise avec les dystopies suivantes :

Dystopie 1
«le privé prend le relais du public».

Problématique

Partons d'un lieu public, que nous avons fréquenté ensemble la fameuse rue de la Soif (la rue Saint-Michel). Sur 87m de long, la rue réunit 13 bars, soit 1 bar tous les 7 mètres, ce qui constitue un record de France.

Si ce lieu de passage et donc son animation remonte à l'antiquité et a pris son essor au Moyen Age, son appellation remonte aux années 70 avec l'augmentation du nombre d'étudiants.

La Ville a évoqué les difficultés : cohabitation ville qui vit et ville qui dort : Problèmes de voisinage, de sécurité, d'entretien des voiries, etc. Si la Ville est attachée au maintien de cette tradition festive qui contribue à sa renommée et son attractivité touristique et pour une partie de sa population étudiante, on peut imaginer que dans le futur, lassée d'être tenue pour responsable des incidents qui peuvent émailler la vie d'un lieu concentrant un tel nombre de personnes en état d'ébriété (l'objet social est contenu dans le nom) et dans un souci de rationalisation budgétaire, elle se tourne vers un opérateur privé pour en assurer la gestion.

Solution ?

Aux termes, d'un appel d'offre (âprement disputé), une concession est octroyée à un opérateur de l'entertainment. Fort de son expérience dans le développement et la gestion des Parcs à thèmes, un opérateur américain est retenu sur la base d'un exemple existant présenté à Orlando :

Une rue privatisée entièrement constituée de bars et où les consommateurs peuvent passer d'un bar à un autre tout en consommant des boissons alcoolisées dans la rue. Ce dernier point strictement interdit dans la plupart des états américains fait partie des caractéristiques très appréciées par les consommateurs qui conçoivent ainsi une impression de transgression.

Dans la réalité, l'opérateur pour limiter son risque se met à sélectionner les consommateurs à l'entrée de la rue.

Les consommateurs rejetés investissent d'autres parties de la ville ne faisant que déplacer le problème. Pire, la concession donnée n'a pas été attachée au lieu de la rue Saint-Michel. L'opérateur, décide donc de recréer la « rue de la Soif » en périphérie pour investir des locaux plus fonctionnels avec des modalités d'accès optimisées. Sur le modèle des galeries commerciales créées en périphérie des villes qui voient les centres-ville de leurs commerces et ne

trouvent pas à se remplir parce qu'elles ont été surdimensionnées : la rue Saint-Michel est désormais déserte, aucun commerce n'a pris le relais et la Nouvelle rue de la Soif 3 fois plus longue n'attire guère que des cars de touristes mal renseignés...

Dystopie 2
«Les contribuables prennent le contrôle»

Problématique

Un article d'Ouest France met le feu aux poudres. En tentant de guider ses lecteurs dans les méandres de la consultation Rennes 2030, la polémique naît et enfle sur les réseaux sociaux. L'immédiateté prend le pas sur la réflexion. Les moyens modernes de communication permettant de sonder en permanence les avis dressent le tableau d'attentes irréconciliables de la part des citoyens.

Solution ?

Face aux tensions exprimées dans le débat public, une expérience est alors lancée : la ville est découpée en zones et chacune des zones est confiée à un collectif de citoyens qui doivent expérimenter façon laboratoire et faire la démonstration par l'exemple de la pertinence de leur solution.

Les citoyens commencent par fermer la zone, pour s'assurer que la qualité de l'expérience urbanistique menée ne soit pas compromise par un accès donné à des opposants ou un public ne partageant pas les mêmes objectifs.

Des mouvements de population sont enregistrés d'une zone à l'autre en fonction de l'adhésion aux différents projets. La gestion de la plupart des espaces publics est en fait assurée par les riverains qui ne souffrent plus l'intervention de la Ville. In fine, aucun départage n'est possible entre les différentes solutions. Le retour en arrière est impossible et les portions fermées de ville demeurent. Des comités de cooptations se sont d'ailleurs organisés pour sélectionner tout nouvel arrivant

en fonction de son adhésion au « Projet ». Les quelques « résistants » n'adhérant pas au projet de leur zone de résidence, sont poussés dehors. D'ailleurs, au sein de chaque zone, des courants émergent laissant pressentir quelles risquent de se redécouper en unités encore plus spécialisées dans leur aménagement.

6. CONCLUSION

Ces scénarii n'ont pas vocation à décourager, mais plutôt à interroger sur les difficultés inhérentes au projet de faire forum. Nous ne voulions pas vous laisser sur une sensation défaitiste et vous proposons d'ouvrir sur l'expérience d'un tiers lieu permettant la rencontre : L'Hôtel Pasteur à Rennes. Comme indiqué sur son site internet : «L'Hôtel Pasteur est un lieu en renouvellement permanent grâce à celles et ceux qui y passent et à ce qui s'y fait. Place publique avec un toit, laboratoire, école hors les murs, champignonnière, salle de boxe dans une bibliothèque, cabane, chantier un jour, jardin le lendemain. L'hôtel Pasteur permet un pas de côté par rapport à son cadre habituel. C'est un lieu où l'on peut trouver de l'hospitalité, apprendre, faire, expérimenter et transmettre.

On y est accueilli gratuitement sur un temps donné, entre trois heures et trois mois, selon les valeurs définies par une association collégiale, gestionnaire du lieu», principes qui orientent aujourd'hui la vie du lieu.

Il ressemble à une petite utopie qui est pourtant bien réelle, son objectif étant de faire forum, de permettre aux participants d'échanger et de partager.

Ce lieu ouvert à tous, fonctionne avec une grande générosité participative sans que l'apport de chaque visiteur ne soit nécessairement calibré.

L'expérience de chacun sera à la mesure de ses attentes et de son investissement permettant ainsi de se sentir reconnu dans sa singularité et inclus.

S7

**ASSURER LA SURETÉ ET
LA SÉCURITÉ DES ESPACES
PUBLICS SANS LES DÉNATURER
DANS UNE SOCIÉTÉ
ADVERSE AUX RISQUES.
JUSQU'OU LA « SAFE CITY » ?
LE FINANCEMENT
PUBLIC / PRIVÉ
DE L'ESPACE PUBLIC**



S7

CONTRIBUTION DE STÉPHANE BLANC, FABRICE FATTA, MARLÈNE GAUGEY, VLADISLAVA IOVKOVA, ELENA MINARDI ET CATHERINE MINOT
INTERVENANTS : ISABELLE BARAUD-SERFATY, JEAN-FRANÇOIS DANON, ERIC DEVILLERS, LUC GWIAZDZINSKI, CAROLINE DE PONTAC

1. INJONCTIONS DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ AU PRIVÉ ?

A travers les interventions, nous avons abordé la sécurité dans l'espace public, depuis la Ville dans son ensemble jusque dans le quartier. Jean-François Danon nous éclaire sur la part représentative de l'espace public au sein de la Ville (de 30 à 50%). En miroir, l'espace privé, essentiellement constitué de bâtimentaire, représente 50 à 70% de la Ville. Dès lors, pour avoir une vision complète à l'échelle de la Ville, nous explorerons ces aspects en zoomant jusqu'à l'immeuble.

Définitions :
sécurité et sûreté bâtimentaire
Les notions de sécurité et sûreté visent toutes les deux la préservation des personnes et des biens, mais restent à distinguer :
La sécurité désigne les moyens de prévention et d'intervention visant à lutter contre les risques à caractère accidentel, c.à.d. d'origine involontaire.
La sûreté désigne les moyens de prévention et d'intervention contre les actes de malveillance, qui par nature sont volontaires.

Sécurité bâtimentaire :
Un cadre réglementaire complexe et strict
Dans l'industrie immobilière, nous retrouvons des exigences réglementaires parmi de nombreux Codes : Urbanisme (salubrité), Construction et Habitation (solidité, incendie), Santé Publique (amiante, plomb), Environnement (ICPE, amiante), Code du travail... Ce cadre s'est constitué au gré des

événements. A titre d'exemple :
A l'échelle des territoires : Plan des Surfaces Submersibles (loi du 30/10/1935), Plan d'Exposition aux Risques Naturels prévisibles (loi du 13/07/1982), Plan de Prévention des Risques Technologiques (loi du 30/07/2003) à la suite de la catastrophe AZF de 2001.

A l'échelle des ouvrages :
1938 à Marseille, feu des Nouvelles Galeries, 75 morts : décret-loi du 12/11/1938, mesures relatives à l'évacuation et à la défense contre l'incendie imposables aux propriétaires et exploitants et décret du 7/02/1941. Première réglementation concernant les ERP
1947 à Rueil-Malmaison, feu du cinéma Le Sélect, 89 morts : décret du 13/08/1954, notion de panique et mesures particulières en fonction des activités
1970 à St Laurent Du Pont, feu du dancing «Le 5-7», 146 morts : décret du 31/10/1973, renforcement des obligations des propriétaires et exploitants et des contrôles
1992 à Furiani, effondrement d'une tribune, 18 morts : décret n° 95-260 du 8/03/1995, renforcement compétences des commissions de sécurité
Une réglementation dense encadre les dispositions constructives et d'exploitation dans les ERP. Si les chefs d'établissement demeurent responsables de la sécurité dans leurs locaux, l'administration dispose d'une capacité de contrôle via les Commissions de Sécurité (CS) qui veillent au respect des règles de sécurité relatives aux risques incendie et de panique, pouvant aller jusqu'à l'interdiction d'ouvrir ou d'exploiter.
Quelques chiffres (2020, statis-

tiques des services d'incendie et de secours édités par le Ministère de l'Intérieur) :
_ 637 118 ERP, 203 155 soumis à contrôle périodique de la CS.
_ 46 877 visites périodiques, 5059 avis défavorables à l'ouverture ou poursuite d'exploitation.
_ 282 765 interventions des pompiers pour feux, 22% pour habitations ou bureaux.

Sûreté bâtimentaire : Une démarche volontariste et des actions incitatives des pouvoirs publics

La réglementation applicable aux privés en matière de sûreté est peu fournie. Tout au plus, une Etude de Sûreté et de Sécurité Publique (ESSP / Décret du 3/08/2007 du conseil d'état, modifié) peut être exigée dans les grandes agglomérations pour les ouvrages de plus de 70 000m², ou ERP de 1ère et 2e catégorie, les gares routières, maritimes ou ferroviaires, certains établissements d'enseignement... Pour le reste, les dispositions restent à l'appréciation du maître d'ouvrage qui peut avoir recours à des méthodes cumulatives : Protections physiques (portails, portillons...), protections techniques (détection/alarmes, vidéo, contrôle d'accès...), protection humaine (gardiennage...). L'état incite cependant les acteurs à s'organiser pour répondre à l'enjeu, notamment dans le contexte de risque attentat (graduation actuelle Vigipirate : risque attentat). Ainsi les services de l'état élaborent des Guides de bonnes pratiques à destination de certaines activités exposées (ex : Directions des centres commerciaux, Directions des centres culturels, etc.).

Sécurité et sûreté bâtementaire: et demain ?

Si sur l'espace public la sécurité et la sûreté relèvent du régalién, elles relèvent de la responsabilité des propriétaires et exploitants sur le privé, avec une pression réglementaire forte s'agissant de la sécurité.

Il est anticipable que le cadre réglementaire lié à la sécurité sur les ouvrages continuera à se renforcer afin de réduire encore les incidents provoquant des pertes humaines et que les incitations en matière de sûreté s'accroîtront sans pour autant devenir réglementaires.

2. AUX RISQUES DU RÉEL

Les premières villes se sont constituées au cours du IV^{ème} millénaire avant Jésus-Christ grâce à la révolution agricole. Elle a nécessité une main d'œuvre et procuré progressivement des excédents. Il faut alors entreposer, conserver et défendre ces stocks. Les villes deviennent un lieu d'échanges, voire de conquête d'autres territoires, et le gage de sécurité pour leurs habitants.

La sécurité est l'affaire de tous, et fonde la vie collective. Différents régimes politiques en naissent. L'Etat garantit la paix, la liberté et la justice.

Le droit sanctifie cette obligation de sûreté et de sécurité. Elle est, en droit français très riche. Nous noterons plus particulièrement :

- _ La responsabilité pénale, dont celle des élus

- _ La notion de mise en danger d'autrui en droit pénal (art. 223-1 code pénal) qui prévoit de sanctionner des faits alors même qu'ils n'ont causé aucun dommage.

Il en naît des crispations.

Plusieurs intervenants, dont Luc Gwiazdzinski, ont souligné du fait que les réglementations actuelles complexifient le multi-usage et l'évolution des villes. Il ne serait pas possible de donner à un espace plusieurs affectations, les réglementations applicables à chacune d'entre elles se contredisant.

Peut-on réinterroger ces réglementations de plus en plus épaisses et

tatillonnes «aux risques du réel ?». Il nous semble que le «réel» et sa perception doivent être interrogés pour répondre à cette question. De même, la réponse la plus commune pour l'espace public, à savoir la vidéosurveillance, doit être regardée. Notre propos va se limiter à l'espace public, fil rouge de cette promotion.

2.1. EST-ON EN INSÉCURITÉ DANS L'ESPACE PUBLIC OU EST-CE UN SENTIMENT D'INSÉCURITÉ QUI NOUS MOBILISE ?

La question de l'insécurité doit être appréhendée non pas sous le prisme de l'émotion mais dans sa véracité. Une étude des chiffres publiés tous les ans par l'INSEE et le ministère de l'intérieur nous apporte les éléments suivants (Insécurité et délinquance en 2021 : une première photographie - Interstats Analyse N°41) :

- _ Les vols sans violence contre la personne, dans les espaces publics et dans les transports en commun, sont essentiellement commis à Paris, la présence de touristes l'expliquant aisément
- _ Sur la différence homme / femmes :

- Dans la tranche d'âge 18 - 49 ans, les hommes sont plus souvent victimes de vols avec ou sans violence que les femmes (18 - 29 ans : 9,4 hommes pour 4,8 femmes).

- Si on cumule les vols et les violences physiques ou sexuelles, dans la tranche d'âge de 18 à 39 ans les hommes en sont plus souvent victimes que les femmes (de 18 à 29 ans : 17,3 % pour les hommes ; 15,2 % pour les femmes. Dans la tranche d'âge de 30 à 39 ans : 11, 1% pour les hommes ; 9,5 % pour les femmes)

Ces chiffres ne se traduisent pas dans le sentiment d'insécurité ressenti par chacun des deux genres, les femmes, à tout âge, se sentent moins en sécurité à leur domicile, dans leur quartier ou leur village, voire renonce à sortir seule plus souvent que les hommes. Ainsi notamment, 21,9% des femmes de 18 à 29 ans renoncent à sortir seules de leur domicile pour des raisons de sécurité d'après une enquête de l'INSEE,

Cadre de vie et sécurité, 2019. Ce sentiment d'insécurité n'est pas, comme nous l'avons vu, corroboré par les faits. Nous sommes face à un phénomène culturel. De même, le sentiment d'insécurité à son domicile ou dans son quartier ou village n'est pas justifié par la réalité des faits. En 2021, il y a eu 8,9 cambriolages pour mille habitants en 2021, alors que le sentiment d'insécurité à domicile était presque dix fois supérieur (7,5%). L'Etat, les pouvoirs publics doivent trouver des réponses. Une de celles-ci est la mise en place de la vidéosurveillance.

2.2. UNE SOLUTION DÉPLOYÉE DANS L'ESPACE PUBLIC : LA VIDÉOSURVEILLANCE

Le coût de la vidéosurveillance est difficile à estimer car dépendant de la nature des équipements, leur raccordement, l'existence d'un centre de sécurité urbaine (CSU), du suivi de cette vidéosurveillance... Il demeure que c'est une solution de plus en plus utilisée, et bénéficiant de subventions.

Quels en sont les effets ?

Une étude de 2022, commandée par le Centre de recherche de l'école des officiers de la gendarmerie nationale nous apporte les éléments suivants :

- _ Effet dissuasif ? nul dans les espaces publics ouverts, plus significatifs dans les espaces clos (parkings)

- _ Utile pour les atteintes aux véhicules, même si les résultats restent très faibles (a participé à hauteur de 6,7 % des enquêtes élucidées).

- _ Les caméras servent très peu pour les faits de violences aux personnes. Elles apportent des preuves pour seulement 2,8 % des enquêtes élucidées sur cette thématique. Globalement, les enquêteurs élucident 74 % des enquêtes, dont 94,8 % absolument sans vidéo. Cela est dû au fait que la plupart du temps, les personnes connaissent leur agresseur, ou il se situe dans l'entourage proche de la victime, et le temps de récupérer les vidéos et de les visionner semble fastidieux par rapport aux méthodes traditionnelles.

Ces dispositifs seraient plus efficaces si...la reconnaissance faciale était permise. Cette solution, liberticide, n'est pas admise aujourd'hui. D'autres solutions existent selon nous. Elles passent par l'aménagement de l'espace public.

3. HISTOIRES D'ESPACES PUBLICS

Central Park, à New York :

Au milieu du XIX^e siècle, c'est sur un terrain, « en friche, laid et répugnant », que la ville de New York décide de créer un espace vert, en s'appuyant sur une commission.

A son ouverture, en 1857, William Cullen Bryant déclara : « La municipalité ouvre un parc, un grand parc, un vrai parc, qui, par le sain divertissement du peuple, l'éloigne de l'alcool, du jeu et des vices, pour l'éduquer aux bonnes mœurs et à l'ordre ».

Central Park a permis la transformation d'un lieu insalubre en un lieu agréable, végétalisé et sécurisant où les newyorkais peuvent se détendre et se divertir.

Mais, rapidement, la Central Park Commission sera dissoute et l'entretien du parc sera négligé, induisant une dégradation rapide des lieux.

Avec la « grande dépression », le parc sera vandalisé et deviendra sale et infréquentable ; il accueillera même un bidonville.

En 1934, le Maire Fiorello La Guardia mandatera Robert Moses pour réhabiliter le parc, afin de le sécuriser et qu'il redevienne un lieu de loisirs, en s'appuyant sur les financements publics du «New Deal».

En 1960, Robert Moses quitta son poste de « Park Commissioner » et un nouveau déclin commença par manque de moyens financiers entraînant un déficit d'entretien. Le parc sera délaissé par les familles au profit des gangs et sera donc insalubre et non sécurisé.

En 1980, la Central Park Conservancy fut créée à l'initiative d'associations de riverains et avec des financements privés (320 M\$) et des bénévoles, le parc sera rénové et ce partena-

riat public-privé permet, encore aujourd'hui, de l'entretenir...

Mersey piers à Liverpool :

Au cours du XVIII^e siècle, le port de Liverpool se développe et encore plus au XIX^e, avec la révolution industrielle.

Le Old Dock de 1715 a été le premier bassin à flot et le premier à être équipé d'une grue hydraulique. Malgré les bombardements de la guerre 39-45, le dynamisme économique de Liverpool continua jusqu'aux années 1970 et son port restera un lieu d'activité important. Mais avec la désindustrialisation et le développement de nouveaux moyens de transport pour passagers et marchandises, le port de Liverpool va décliner, entraînant toute la ville avec lui dans une spirale de décroissance, menant à une grève des dockers de 1995 à 1998.

Les quais et les bâtiments adjacents sont partiellement abandonnés, créant en bordure de la Mersey, une zone désaffectée et sans vie. Cet espace public a été prospère grâce aux nombreuses activités commerciales du port, avant de devenir une zone de non droit, squattée et dangereuse.

Au début du XXI^e siècle, un vaste plan de rénovation des quais et des docks permettra : de démolir les entrepôts vétustes et de créer un musée de la ville, un musée des Beatles, le Tate Liverpool Museum, une Arena (salle de spectacles), un centre d'expositions, des commerces, des restaurants, ...

Conduisant l'UNESCO à inscrire le Royal Albert Dock sur la liste du patrimoine mondial.

Pour réanimer cet espace public, un plan ambitieux a été mis en œuvre, en mixant des projets publics et privés, qui ont mis à la disposition des attractions différentes qui vont de l'artistique au commerce, en passant par le sport et la mémoire.

Ceci a permis de faire de ce lieu, le plus visité d'Angleterre (hors Londres).

Ces deux histoires montrent l'importance de maintenir une attractivité des lieux pour y garantir la sécurité et leur fréquentabilité, avec des moyens financiers

adéquats (publics ou privés).

Sécuriser à quel prix ?

La promenade des Anglais à Nice :

Cette avenue est un lieu de promenade et un symbole pour la ville.

Le 14 juillet 2016, cet espace public est frappé par un attentat. Des mesures sont prises pour sécuriser cet espace avec la multiplication de caméras, le renforcement des rondes des forces de l'ordre (Police, mais aussi militaires) et la mise en œuvre d'ouvrages anti-bélier pour éviter la reproduction de l'événement.

London Bridge à Londres :

Ce pont permet relier «La City», quartier d'affaires et «Borough Market», quartier de fête.

Le 3 juin 2017, un attentat frappa ce lieu. Pour renforcer le sentiment de sécurité, de blocs de béton seront installés sur les principaux ponts londoniens.

Dans ces deux exemples, il y a une réaction des autorités pour sécuriser et cela s'est traduit par la mise en œuvre d'éléments défigurant l'espace public et entravant la liberté des passants. Cela pose la question de réactions trop rapides et sans vision globale qui ne font que répondre à une question, sans intégrer d'autres éléments comme le bien-être et l'embellissement.

L'art au service de la sécurité

Comme le rappelle Jacques Gourvenec, depuis déjà longtemps des œuvres d'art sont présentes dans l'espace public, ceci participe à la mémoire du lieu et aide les habitants / passants à s'approprier le lieu.

Dès lors, il est évident que l'art contribue au sentiment de sécurité car il est respecté, à condition que l'art mis en œuvre soit pérenne et ait du sens.

4. LA SÉCURITÉ COMME EXTERNALITÉ POSITIVE

Le sens originel de sécurité et sûreté. Du latin Securitas, l'insouciance, la tranquillité, voire « le bienfait de la paix, un repos fécond, la jouissance libre de son temps grâce au bon gouvernement ».

Un paradoxe moderne

Aujourd'hui sécurité et sûreté parviennent à évoquer le contraire de ce qu'elles sont par définition : l'insécurité, le risque, le péril, le danger. Si notre société moderne paraît adverse au risque, elle en semble être également obsédée. Gwiazdzinski nous rappelle Ulrich Beck « Si nous ne vivons pas dans un monde plus dangereux qu'auparavant, le risque est désormais beaucoup plus qu'une menace ; il est devenu la mesure de notre action » :

_ Un sensationnalisme médiatique et politique de la criminalité, de la délinquance et du sentiment d'insécurité urbaine: représentations souvent biaisées avec l'intervention d'experts auto-proclamés (analyse de Julie Sedel, 2009) et des scénarisations de débat qui renferment et polarisent les oppositions

_ Une multitude d'outils de mesure qui se focalisent principalement sur les résultats et non sur les solutions :

- Parmi les surmédiatisés : le « Safe Cities Index » annuel dressé par l'Economist Intelligence Unit évalue 60 agglomérats urbains dans le monde sur la base de leur sécurité environnementale, personnelle, numérique et sanitaire
- Parmi les oubliés : le « Global Organized Crime Index », une initiative portée par les Nations Unies sur la criminalité organisée dans ses 193 états membres avec des pistes de solutions pour traiter les priorités
- Parmi les moins officiels : « Numbeo », base de données internationale qui s'appuie largement sur du déclaratif, avec de potentiels soucis de validité statistique des données et des biais des répondants

Inverser le débat

Le propos est de penser à la sécurité et à la sûreté de l'espace public pour tous non comme objectif mais comme externalité positive de politiques et d'actions publiques et privées visant la convivialité et la qualité de vie dans les villes. Des politiques qui prennent en compte les exigences et le fonctionnement des différents systèmes évoqués par Gwiazdzinski (de localisation, de temps, d'acteurs, de production, de pratiques, de représentations) qui fusionnent et créent la ville. Concrètement, cela veut dire agir en faveur de valeurs positives telles que l'inclusion, l'émancipation, la professionnalisation, le partage. Important donc d'aborder en priorité les problématiques et les enjeux de la vie urbaine moderne :

la pauvreté, le chômage, les inégalités entre ménages, entre actifs, entre générations, entre genres. Le tout dans une cohérence par rapport aux lieux les plus prioritaires : pour rappel, en 2019, selon l'INSEE, le taux de pauvreté moyen était de 15% en France, et de 42% dans les Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville. Cette approche est davantage nécessaire dans un contexte où le développement urbain mondial avance à grands pas : aujourd'hui plus de 50% de la population mondiale vit en milieu urbain; d'ici 2045, ce sera 70%, soit 6 milliards de personnes. Pour citer Edward Glaeser, il faudrait penser à la « ville comme sas qui permet [...] de passer de la pauvreté à la prospérité » alors qu'aujourd'hui, en France, la pauvreté est plus élevée dans les villes qu'en zone rurale. En France, la pauvreté monétaire serait de 16,9% en ville vs 10,7% en zone rurale, source Eurostat selon Julien Damon.

Pistes et exemples

Le design comme forme de réhabilitation et de développement économique :

_ Saint-Etienne en France et Detroit aux Etats-Unis, Villes de Design UNESCO : deux villes au fort passé industriel avec des problématiques de sécurité qui ont cherché à renouveler leur attractivité en s'appuyant sur leurs racines et en misant sur le design sociétal et inclusif à l'échelle de la ville, sur l'élévation de métiers de design et manuels et sur la création de nouveaux pôles d'excellence académique et économique

_ L'art comme facteur d'inclusion sociale, de développement économique et touristique :

- Au niveau international, le Unesco Creative Cities Network promeut la créativité et les industries créatives au cœur du développement urbain
- Aux Etats-Unis, Mural Arts Philadelphia et ArtWorks opèrent en faveur de la divulgation et démocratisation de l'art dans les espaces publics comme moyen d'inclusion des communautés locales, de création d'emplois, de formation de jeunes non-diplômés, de redynamisation des quartiers, de renforcement d'un sentiment d'appartenance

_ Les espaces ludiques : réhabilitation d'espaces publics et conversion en lieux de développement créatif, social et sensoriel, telles que celles portées par le Design Trust for Public Space à New York via son projet « Designing for Children »

_ L'échange et la collaboration sur des valeurs positives : tel le cas de UrbAct – Driving change for better cities, un programme de l'Union Européenne visant à faire échanger les pays européens sur les bonnes pratiques de développement urbain. La sécurité n'apparaît pas comme objectif en tant que tel mais comme externalité positive mesurée, quand pertinent.

5. FINANCEMENT PUBLIC/ PRIVÉ DE L'ESPACE PUBLIC : UN DOMAINE QUI SE RISQUE AU RÉEL

Financer, qu'est-ce que cela veut dire ?

C'est trouver les moyens et ressources de la création, la transformation et de l'exploitation tout au long de la durée de vie d'un espace public.

Le modèle financier d'un projet d'espace public est rarement construit selon une approche en coût global. Majoritairement, l'estimation financière est approfondie sur le volet investissement, approximative sur le volet coût d'exploitation sans hypothèse de changement d'usage.

Or, Jean-François Danon et Isabelle Baraud-Sarfaty rappellent que la création d'un espace public ne s'arrête pas à l'usage imaginé en conception, mais que devaient être pris en compte l'évolution inéluctable des usages, souvent loin du schéma défini en amont. Et c'est là un enseignement majeur du cycle : la transformation permanente dans le temps de l'espace public. En fonction des appropriations, de l'évolution des usages mais jamais en fonction de ce que les concepteurs et commanditaires avaient prédéterminé. L'espace public est donc un objet évolutif.

Les modalités de financement des projets sont, à l'inverse, fondées sur les principes de sécurisation et de limitation des risques. Or, un objet évolutif est considéré comme un objet à risque. La création et l'exploitation de l'espace public, ciment de l'urbanité et du lien citoyen au sein de nos villes, se trouvent donc confrontées à une problématique contradictoire :

_ Garantir la nature évolutive de l'espace public: créer des espaces de vie adaptables qui n'obèrent pas les usages futurs

_ Garantir la sécurisation des modèles de financement : créer des projets basés sur des outils et des montages dont les formats actuels génèrent des

modèles financiers serrés, peu flexibles et exigeant une définition précise des objets financés.

Alors quelles pistes pour s'affranchir des modèles de financement classiques afin d'accompagner l'espace public dans son cycle de vie ?

_ Changer de paradigme : une prise en charge par le privé en reconnectant l'investissement et l'exploitation. Concéder les espaces publics à l'instar des concessions de services publics ? La question du « prix », c'est-à-dire la « contrepartie » en termes de rémunération et de la rentabilité est au centre de cette proposition. Quelques exemples de projets émergent sur le modèle de la concession ou du bail construction, à l'instar du projet de restructuration du Pole d'Echange Multimodal de Perrache à Lyon, propriété du Grand Lyon, qui vient d'être concédée à un groupement de promoteurs (Apsys / Quartus) pour 99 ans. L'attention devra être portée au déséquilibre que pourrait générer cette « privatisation » de l'exploitation de l'espace public, et donc de ses usages, ou encore d'une hiérarchisation des espaces publics et du maintien de leur qualité en fonction l'attractivité générée.

_ Entrer dans un partenariat public / privé - un système gagnant - gagnant est-il possible? Les montages financiers où l'aménagement de l'espace public dans laquelle un privé finance 100 % de l'espace public font face à l'absence de véhicule ou de structure juridique. En effet, dans le droit des finances publiques, cela relève d'une subvention privée, ce qui est interdit. Cela pose en effet la problématique des prérogatives et devoirs de la puissance publique au regard du principe de maintien de l'égalité sur le territoire. Le projet de réaménagement de la Rue de la République à Lyon proposé à 100% en financement par un investisseur est un exemple de montage qui n'a pas abouti par absence de véhicule juridique légal.

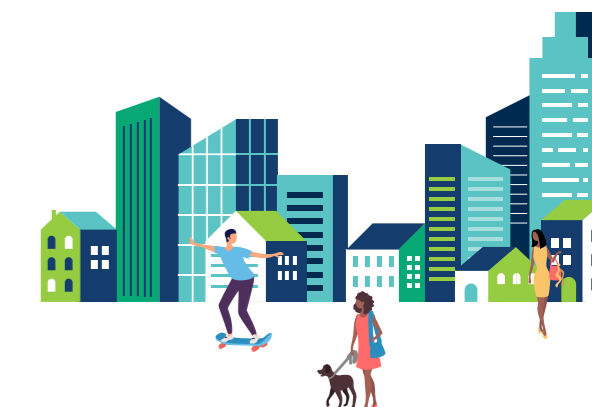
_ Responsabiliser le citoyen comme acteur et partenaire privé des espaces publics? Aujourd'hui, seul le système de « partenariat citoyen » reposant sur la volonté des usagers à créer, aménager et exploiter bénévolement des espaces publics permet ces interventions du privé sur l'espace public. De nombreux quartiers ou places de Paris ont été investis par leurs habitants pour recréer des espaces de vie végétalisés, apaisés et conviviaux, à l'instar de la rue du Jourdain dans le 19^e Arrdt. Cela repose uniquement sur la bonne volonté et non l'obligation citoyenne. Ces initiatives et projets récents indiquent qu'un montage financier plus souple serait possible avec une évolution de la construction des projets d'espaces publics :

Changer d'échelle : des projets de taille plus raisonnable et donc mieux maîtrisés dans la durée et dans leur coût.

_ Réévaluer les hypothèses de durée de vie des aménagements sur des durées courtes de 10 ans maximum et établir les hypothèses de financement sur ces durées.

_ Utiliser au maximum l'effet levier de l'aménagement des espaces publics par une meilleure captation de la valeur générée, que ce soit sur les recettes des services urbains ou encore la valeur immobilière.

En somme, des montages davantage partenariaux pour rendre l'espace public réellement flexible et adapté à la réalité de la vie urbaine !



6. FINANCEMENT DE L'ESPACE PUBLIC : QUELS NOUVEAUX MODÈLES ?

Constat 1 : moins d'espace privé disponible, plus de concurrence sur l'espace public

Avant de parler d'espace public, quelques constats autour de l'espace privé : les statistiques publiques nous montrent comment l'espace résidentiel évolue maintenant depuis plusieurs années vers une progressive hausse du nombre de logements collectifs, au détriment du modèle pavillonnaire, en recul en relatif au sein du nouveau bâti résidentiel.

Cette tendance s'accompagne d'une baisse historique des surfaces dans les logements collectifs au sein des grandes villes.

En parallèle d'une réduction de l'espace privé, nous constatons une hausse de certains usages immobiliers, tels que la logistique (+8% par an de surfaces autorisées en France entre 2013 et 2021), ce qui peut générer une perception de concurrence des usages sur l'espace public urbain.

Constat 2 : Le «reste à financer» est important

Il existe un «reste à financer» à l'échelle de la ville de Paris qui s'établit aujourd'hui à près de 150 millions d'euros, mais qui néanmoins pourrait croître à iso-recettes si on prend en compte l'évolution des frais de propriété, l'investissement anticipé en sécurité, voire d'autres enjeux de moyen-long terme (résilience climatique, etc).

Pistes de réflexion : Valoriser les externalités positives de l'espace public

Dans ce contexte, il paraît essentiel de réfléchir à comment valoriser l'espace public «autrement», comment intégrer des externalités positives donc l'ensemble des acteurs bénéficiaire et comment définir de nouvelles modalités de financement répondant aux enjeux sociétaux,

environnementaux, économiques qu'on attache à l'espace public.

De premières pistes peuvent être évoquées en s'inspirant de l'ouvrage de Kaw, Jon Kher, Hyunji Lee et Sameh Wahba de 2020 : 'The Hidden Wealth of Cities: Creating, Financing, and Managing Public Spaces' qui rappelle comment des collaborations entre le secteur public et le secteur privé ou encore comment une approche innovante au financement porté par les villes peut permettre de répondre à un besoin d'aménagement qui ne trouve pas de modèle économique viable avec les moyens classiques.

Je citerai en premier l'exemple du 'tax increment financing' issu du marché étatsunien. Ce dispositif utilise les taxes foncières supplémentaires payées à la suite du développement dans le quartier pour payer une partie des coûts de développement. Lorsqu'un nouveau bâtiment est construit, la valeur marchande de la propriété et ses impôts fonciers augmentent généralement. Des exemples classiques seraient la construction d'un nouveau magasin sur une parcelle non développée ou le remplacement d'un ou plusieurs anciens bâtiments par un nouveau bâtiment plus grand. Dans ces deux cas, la valeur marchande de la propriété augmentera parce que les améliorations ajoutent de la valeur à la parcelle.

La ville peut s'endetter sur le marché obligataire via des « obligations municipales » (municipality bonds) en anticipant la hausse des taxes locales et financer en amont les projets.

A l'échelle locale, un autre cas cité en littérature est celui des 'business improvement districts' (tel que par exemple le quartier DUMBO à Brooklyn) : il s'agit d'un cas de partenariat public-privé qui estime les bénéfices de l'aménagement / requalification du quartier et collecte en conséquence des contributions par les activités commerciales de la zone. Pour aller plus loin, il serait possible de mesurer les externalités 'autres' que les bénéfices

économiques et fiscaux de l'aménagement d'un espace public : les effets sur la sécurité (ex. les accidents évités), les effets sur la résilience climatique, alimentaire, sur la biodiversité.

Certains programmes d'envergure tel que le projet Gyeongui Line Forest Park à Seoul en Corée ont mené une réflexion structurée dans ce sens.

La piste de réflexion autour de laquelle je souhaiterais ouvrir un débat est une approche de prise en compte de ces externalités de façon plus scientifique et plus systématique lorsqu'on parle de financement de l'espace public : par exemple via une approche assurantielle (accidents évités, frais de santé évités, gain d'espérance de vie...), une valeur des bénéfices escomptés qui pourrait par exemple s'inscrire dans la réflexion de forte actualité autour de la finance durable, dans un contexte de rareté d'espace et de ressources et de besoin d'orienter les dépenses vers un objectif le plus bénéfique possible à notre société.



HOMMAGE À BRUNO LATOUR UN GÉANT NOUS A QUITTÉS



Celui que le New-York Times a qualifié en 2018 de plus célèbre philosophe de France, Bruno Latour, vient de déposer en nos mains le contenu surprenant de sa besace de pèlerin du «Gai savoir».

Il se trouve sans doute bien peu d'intelligences sur une génération, capables de s'intéresser à tout, de l'épistémologie à l'anthropologie, de la création artistique aux bégaiements du politique. Sa chance, notre chance, est que cette intelligence fulgurante, nourrie d'une culture universelle, soit venue, dans les dernières années, se confronter, se heurter, à cette réalité essentielle et trop oubliée : la Terre.

Celle qu'il s'était pris à aimer pardessus tout, comme on prend un enfant dans ses bras, à laquelle il avait donné ce nom affectueux de Gaïa, était non seulement le corps d'un nouveau-né infiniment fragile, mais un ensemble de protections textiles et légères, autour de lui délicatement enroulées, pour le protéger du froid comme de la chaleur, des brutalités comme des égoïsmes, simplement pour lui permettre de vivre.

Quand, avec Gilbert Emont, j'avais invité Bruno, mon ancien camarade de collège, à venir conclure le Colloque de l'Institut Palladio, il l'avait fait avec amitié et passion, comme s'il voulait donner une sorte de souffle à la COP 21 qui devait se réunir à Paris. Le texte qu'il nous a délivré en 2016 pour conclure le cycle dédié à «la Ville de Demain à l'ère de la responsabilité sociétale», restera sans doute pour ceux qui auront la charge d'étudier son œuvre, comme l'une des pierres angulaires de sa réflexion sur la ville et sur le monde. Ce texte continue à nourrir la réflexion et l'action de la Fondation Palladio.

Qu'on en juge simplement par la conclusion de son intervention : *«Sur ce sujet de la grande mutation due au nouveau régime climatique, l'Etat n'a pas les réponses. Il sait à peu près gérer les questions de sécurité, mais, face aux enjeux du nouveau régime climatique, il est tout à fait démuné. Si la société civile ne lui donne pas les réponses, l'Etat ne saura pas quoi faire.»*

Cet appel à la mobilisation de tous les acteurs de la ville pour une œuvre commune, il lui donne un visage ou plutôt un corps, celui du géant Atlas qui porte sur ses épaules le globe de la Terre. Depuis le XVIème siècle, le rapport entre l'Homme et le monde a été inversé puisque l'Homme a pris le globe entre ses mains d'artisans industriels pour l'exploiter : *«Le rapport entre le géant Atlas et le monde s'en trouve alors inversé : Atlas n'est plus celui qui prend le monde sur ses épaules, mais celui qui le tient dans ses mains. Cela a été vrai dans toute la révolution scientifique qui s'étend de la fin XVIème à la fin du XXème siècle ; mais avec le nouveau régime climatique, nous redevenons Atlas et nous portons de nouveau le monde sur nos épaules. Dans ce monde que nous appelons «anthropocène», en effet, nous nous trouvons dans une situation, tout à fait difficile à tenir, qui fait que nous sommes responsables du monde.»*

En posant ton sac Bruno, tu nous donnes le plus précieux de ta boîte à secret, celui de la responsabilité que nous portons...Un géant nous a quittés.

Bertrand de Feydeau
Président de la Fondation Palladio

LES FONDATEURS



LES MÉCÈNES



Nous remercions tous ceux qui ont participé à la réalisation de cet ouvrage

Collection « Les Actes de l'Institut Palladio® »

ISSN 2268 - 848X

Cycle 2022 - pour une civilisation urbaine : les défis de l'espace public
Edition Novembre 2022

Les « Actes de l'Institut Palladio® » est une publication de la Fondation Palladio, abritée par la Fondation de France.
Fondation Palladio : 8 rue Favart, 75002 Paris

www.fondationpalladio.fr - Tel. +33 (0)1 40 38 38 31

Conception graphique : Iconicdesignparis.fr

Crédits photos :
Arnaud Loubry - Rennes Ville et Métropole
Frank Ryckewaert - Léo-Paul Horlier
Nicolas Grout - Bertrand Rieger

INSTITUT PALLADIO DES HAUTES ÉTUDES SUR L'IMMOBILIER ET LA CITÉ
COLLECTION «LES ACTES DE L'INSTITUT PALLADIO®»

DÉJÀ PARU

- 2012 : LA VILLE DE DEMAIN POUR QUELS TERRITOIRES ?
- 2013 : LA VILLE DE DEMAIN POUR QUELS HABITANTS ?
- 2014 : LA VILLE DE DEMAIN POUR QUELS USAGES ?
- 2015 : LA VILLE DE DEMAIN POUR QUELLES VALEURS ?
- 2016 : LA VILLE DE DEMAIN À L'ÈRE DE LA RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE
- 2017 : LA VILLE DE DEMAIN : QUELLE PLACE POUR LE TRAVAIL ?
- 2018 : HABITER LA VILLE DE DEMAIN
- 2019 : ÉCHANGER BIENS ET SERVICES INNOVANTS DANS LA VILLE DE DEMAIN
- 2020 : LA VILLE DE DEMAIN AU SERVICE DES SAVOIRS
- 2021 : BIEN-ÊTRE ET SANTÉ DANS LA VILLE DE DEMAIN
- 2022 : POUR UNE CIVILISATION URBAINE : LES DÉFIS DE L'ESPACE PUBLIC

À PARAÎTRE EN 2023
(RÉ)CONCILIER LA VILLE AVEC LA NATURE