

PROXIMITÉ(S)





© Graphix Images / Augusto da Silva

Alain Bourdin

Docteur ès lettres et sciences humaines, docteur en Sociologie, licencié en philosophie

Sociologue-urbaniste • Professeur des universités • Co-directeur du Lab'urba (laboratoire commun à l'Institut Français d'Urbanisme et à l'Institut d'Urbanisme de Paris) • Co-directeur de la revue *Espaces et Sociétés* • Responsable scientifique au Plan Urbanisme Construction Architecture (ministère de l'Écologie, du Développement Durable, de l'Énergie et de la Mer) du programme « Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines »



© Graphix Images / Augusto da Silva

Christian Devillers

Architecte-urbaniste

Directeur et fondateur de Devillers et Associés Sarl d'Architecture urbanisme et Paysage • Ancien professeur à l'École Nationale des Ponts et Chaussées (chaire de composition urbaine) • Animateur de l'Atelier National Projet Urbain au ministère de l'Équipement jusqu'en 2000 • Prix de l'Équerre d'argent 1984 • Grand Prix de l'Urbanisme 1998



© Graphix Images / Augusto da Silva

Françoise-Hélène Jourda

Architecte au sein de JAP (Jourda Architectes Paris)

Directrice du département Architecture et Développement Durable de l'Université Technique de Vienne, Autriche • Directrice d'EO.CITE, société de conseil en architecture et urbanisme • Signataire de la « Charte européenne pour l'énergie solaire en matière d'architecture et d'urbanisme », en 1996 • Auteur d'un rapport sur le développement durable dans la construction, à la demande du ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, Jean-Louis Borloo, en 2007



© Graphix Images / Augusto da Silva

Nicolas Louvet

Docteur en aménagement, École Nationale des Ponts et Chaussées

Directeur et co-fondateur associé du cabinet 6T - Bureau de recherche • Chercheur associé au Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés / École Nationale des Ponts et Chaussées • Enseignant à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (cours Ville et Mobilité) • Ancien enseignant à l'École Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC), de 2000 à 2008 • Ancien président-adjoint du département Ville Environnement Transport de l'ENPC, de 2001 à 2005



© Graphix Images / Augusto da Silva

Michel Pazoumian

ESSEC, cycle supérieur d'Aménagement et d'Urbanisme de Sciences Po Paris

Urbaniste • Délégué général de Procos depuis 1979 • Co-fondateur du cabinet d'études Berenice en 1989 • Président Directeur général d'Eurelia depuis 1991 • Président-délégué de l'Institut pour la Ville et le Commerce



4 Un renouveau de l'espace public ?

On constate dans certaines villes (notamment en Amérique du Nord) un nouvel intérêt des habitants pour les espaces de proximité et un nouvel investissement de l'espace public qui n'est plus considéré comme un lieu de passage. D'un côté on lui demande de fournir plus de services et d'informations : il devient un véritable équipement urbain intégré qui doit pouvoir accueillir une diversité d'attentes et d'usages et leur fournir des ressources. D'un autre côté, la vie sociale en public retrouve de l'importance et a besoin d'espaces qui lui soient voués : dans ce cas, la proximité n'est plus celle du domicile ou du lieu de travail, mais celle des individus qui agissent ensemble ou côte à côte. Ce renouveau de la vie en public se manifeste particulièrement dans le domaine culturel, avec l'importance prise par tout ce qui, éphémère ou plus durable, se passe dans la rue. Certains avancent que l'espace public est l'équipement culturel de demain.

5 Se rapprocher des citoyens-usagers

La proximité a fait sa véritable entrée en politique il y a moins de vingt ans. Le triomphe de l'élu de proximité va avec la recherche de relations plus proches entre les habitants et les services offerts par la collectivité, comme entre le citoyen et le décideur. En décembre 2013, la conférence de Nice a donné l'occasion de mesurer les apports du numérique au rapprochement du citoyen avec les services publics locaux : par une meilleure information, par une plus grande souplesse des services offerts et par le développement des démarches en ligne. La Conférence de Strasbourg, en juillet 2013, a montré comment un dispositif de concertation complexe, qui concerne à la fois les grands choix de l'agglomération et les petites opérations qui intéressent surtout leur voisinage, permet d'améliorer la prise de décision en créant une proximité de plus grande qualité entre les différents protagonistes concernés. Mais cela nécessite de la persévérance, car les bénéfices se révèlent surtout à moyen ou long terme, alors que sur le moment on a le sentiment de perdre du temps.



6 Un urbanisme de la proximité

Ces réflexions autour de la proximité interpellent l'urbanisme. Les coupures dans la ville constituent autant de freins à la proximité : si le boulanger se trouve de l'autre côté d'un boulevard à six voies, il est très loin. Les pratiques de la marche se font par séquences et l'espace de la ville ne favorise pas toujours la construction de ces séquences. Plus généralement, même si la proximité (comme l'accessibilité) est d'abord une qualité, elle peut se trouver facilitée par des dispositifs spatiaux. Les 17 000 points de contacts de La Poste n'ont peut être qu'une valeur relative si l'on n'en fait rien, mais ils constituent une ressource pour créer des points d'ancrages de relations de proximité. Les maillages des territoires ne créent pas ces relations, mais ils les rendent plus faciles. La capacité d'utiliser facilement plusieurs modes de transport dans un déplacement (multimodalité) est une garantie de continuité dans la pratique de l'espace urbain.

Le cadre des six lectures de la proximité pointées ici couvre une grande partie des idées développées lors des auditions. Mais on pourrait évidemment en étoffer encore la synthèse. De même, l'exposition en restitue les contenus à partir d'exemples classés en fonction d'une grille choisie pour sa clarté didactique : la mobilité, le travail, les commerces et services, le lien social et la question métropolitaine appliquée au Grand Paris.

« IL NOUS FAUT APPRENDRE À PARTAGER L'ESPACE »



FRANÇOISE-HÉLÈNE
JOURDA
ARCHITECTE

Parler de mobilité, c'est d'abord parler de circulations douces et au minimum de l'utilisation en ville de bicyclettes, de trottinettes ou de triporteurs. Bien qu'il s'agisse de moyens de transport parmi les moins coûteux et les plus efficaces qui soient (en temps de déplacement), une faible proportion d'habitants les utilisent quotidiennement. Pour quelle raison ces types de véhicules sont si peu fréquents en France alors qu'ils sont beaucoup plus développés dans les pays du Nord de l'Europe ?

Ce n'est pas une question de climat. Ni une question de sécurité de transport puisqu'il existe de nombreux kilomètres de pistes cyclables dans ces espaces. Encore moins une question d'âge des cyclistes, ou de disponibilité de ces engins, grâce aux nombreuses installations de Vélib' ou Vélo'v... Certes, on aimerait que les automobilistes soient moins enclins à stationner leur véhicule sur les pistes cyclables. Il manque sans doute aussi des parkings à vélos sécurisés.

« Parler de mobilité, c'est d'abord parler de circulations douces et au minimum de l'utilisation en ville de bicyclettes, de trottinettes ou de triporteurs. »

Mais pour quelles raisons tangibles ce mode de circulation n'arrive-t-il pas à se généraliser ? Ne s'agirait-il pas d'un refus de partager nos espaces de voiries ? Cette question de la mutualisation de nos espaces est certainement au centre des difficultés.

On en a un exemple avec les espaces mutualisés dans les immeubles de logements ou de bureaux qui n'arrivent pas à être construits car soi-disant « impraticables, dont personne ne s'occupera ou qui seront "squattés" par certains et au détriment des autres ». La rue n'est pas non plus vraiment un lieu de cohabi-

tation facile entre les voitures, les vélos et les piétons.

Pourtant, **pour se rapprocher, il nous faut apprendre à partager l'espace ou à partager nos moyens de transport. L'esprit franco-français serait-il farouchement individualiste ?**

Ou bien refuserait-il tout simplement de se transformer ?

Les parkings en silos, dont on trouve de nombreux exemples en Allemagne ou en Autriche, ne sont édifiés en France qu'aux abords de certaines grandes surfaces. Or dans ces pays, il existe de nombreux silos très esthétiques. Leurs façades très ouvertes laissent apercevoir les tâches de couleur des parkings et de leurs utilisateurs. Ils sont souvent beaucoup plus économiques, plus sécuritaires et plus beaux que leurs homologues français, sombres et dangereux ! Ils sont, de plus, flexibles. S'ils sont construits en bois, ils pourront être démontés et recyclés. Sinon, ils peuvent aisément être transformés ultérieurement en logements ou en bureaux !

La thématique de la mobilité pose bien le problème de la décentralisation et de la mutualisation ou « mise en partage des ressources ». C'est le cas de l'énergie pour laquelle la décentralisation et la concurrence sont encore peu établies. L'intégration aux bâtiments de sources de production d'énergies renouvelables a pour effet d'en disséminer la production dans le territoire. Pourtant, au-delà du sentiment d'autonomie suscité par les bâtiments à énergie positive, la question fondamentale est celle de la mutualisation de ces sources, et du partage de leur production. Quel que soit le sujet de la ressource en déplacement, en énergie ou en espace, pour se rapprocher, il est nécessaire de mutualiser. C'est une caractéristique indispensable au développement durable. Il faudra bien que l'esprit franco-français apprenne à partager !

« DÉVELOPPER L'AUTONOMIE DES EMPLOYÉS »



**FRANÇOISE-HÉLÈNE
JOURDA
ARCHITECTE**

Un récent sondage montre que la majorité des jeunes, dans les grandes sociétés de service, rêvent de travailler tout près de leur domicile, dans de petits espaces, où ils pourraient bénéficier de services, quitte à rejoindre leur direction une ou deux fois par semaine.

Or, ce qu'ils vivent ou vivront est bien différent de ce schéma fantasmé. Ils devront travailler avec quelques centaines d'autres dans un « back office », souvent très éloigné de leur lieu de vie, dans lequel il perdront leur individualité, réfrèneront leurs désirs, partageront leur déception. Déception qu'ils auront bien vite oubliée face à leurs congénères, groupés sur le même plateau de bureaux et solidaires, partageant la fameuse « culture d'entreprise » de la société qui les emploie. Ils vieilliront ensemble dans une structure spatiale dont ils ne peuvent s'échapper, si ce n'est pour aller rencontrer des clients ou des partenaires.

« Nous n'échapperons pas au "bottom-up" qui prend en compte les désirs de la base pour les faire remonter aux têtes pensantes et gouvernantes ! »

Or le télétravail permet d'exercer un grand nombre de fonctions à distance, les smartphones tout comme le « cloud » facilitant l'accès à une masse documentaire très importante. La facilité d'un hébergement en ligne et l'accessibilité totale de ses données font disparaître la nécessité de se trouver à proximité de ses documents, factures et autres dossiers. Les espaces de « coworking », ou « espaces de travail partagés » sont pratiqués par quelques entreprises en France et à l'étranger. Pour les entreprises, il s'agit de décentraliser, d'établir une sorte de nomadisme et de développer l'autonomie de leurs employés. Pour les employés, il s'agit d'une plus grande

proximité avec leur domicile, d'établir un emploi du temps plus proche de leurs besoins, de trouver des « coworkers » qui partagent le même point de vue sur le travail, et de renoncer à la sédentarisation de leur activité professionnelle.

Cette mutation de l'organisation du travail, de la transformation des relations entre les salariés d'une entreprise et leurs « patrons » est bien longue à advenir ! Il s'agit pourtant d'une révolution, autorisée par le développement des techniques de communication qui a des conséquences directes sur le mode de vie.

Nous sommes dans une société « schizo-phrénique » où cohabitent des attitudes bien opposées. D'une part, on continue à construire des tours de bureaux à La Défense dans lesquelles des milliers de personnes vont se précipiter tous les matins pour travailler, reflets de la structure pyramidale de la maison-mère. D'autre part, on observe un début de fleurissement d'espaces de travail partagés disséminés dans la ville.

Ces deux attitudes qui coexistent montrent bien la difficulté dans laquelle se trouve notre société à faire face aux enjeux majeurs que sont, d'un côté, la révolution technologique et, de l'autre, la mutation écologique.

Nous n'échapperons pas au « bottom-up » qui prend en compte les désirs de la base pour les faire remonter aux têtes pensantes et gouvernantes !

« RAPPROCHER LES COMMERCES ET LES SERVICES DE LEURS UTILISATEURS »



FRANÇOISE-HÉLÈNE
JOURDA
ARCHITECTE

Rapprocher les commerces et les services de leurs utilisateurs paraît assez logique. Qu'il s'agisse de faire gagner du temps à ceux qui en ont besoin ou de supprimer les distances entre les commerçants et les chaland, ou tout simplement d'éviter un certain nombre de trajets souvent automobiles entre les habitations et les surfaces commerciales ou les équipements de service.

L'idée est évidente. Pourtant, on continue à construire d'immenses surfaces commerciales destinées aux grandes enseignes et à toute une série de boutiques qui s'y fédèrent, partout en France.

Là encore, on peut constater l'opposition entre deux attitudes : celle qui consiste à réinvestir les boutiques en rez-de-chaussée des immeubles d'habitation – de nombreuses grandes marques s'y mettent comme Carrefour ou Monoprix –, ou celle qui consiste à construire ou reconstruire de très grandes surfaces à l'extérieur des limites de la ville.

« Nous pourrions aller encore plus loin : rapprocher les lieux de fabrication des objets à consommer de nos lieux de vie. »

Deux attitudes, et surtout deux cultures. La bataille n'est toujours pas gagnée. Faut-il attendre que le coût de l'énergie explose ? Ou que s'élèvent plus de voix contre ces espaces tentaculaires qui dévorent l'espace périurbain ?

Nous pourrions aller encore plus loin : rapprocher les lieux de fabrication des objets à consommer de nos lieux de vie. Nos villes pourraient non seulement se construire sur elles-mêmes, mais vivre sur elles-mêmes. L'« urban mining » est une source d'économie de matière, mais aussi et surtout d'énergie. Récupération de matériaux, transformation de ces éléments en nouveaux objets et distribution immédiate.

L'agriculture urbaine, l'« urban farming », est aussi une solution du futur tout à fait passionnante. Il s'agit de rapprocher les lieux de culture des lieux de leur consommation. Praticquée de manière très disséminée aujourd'hui et œuvre de groupes, d'associations d'habitants, de copropriétés, il suffirait de répertorier l'ensemble des surfaces disponibles pour cet usage. On parle de 300 hectares de toitures disponibles à Paris.

Pour l'instant, seules des expériences isolées tentent de convaincre les politiques de réserver des surfaces à cet effet. Il ne s'agit pas seulement de cultiver, mais aussi de réutiliser des espaces urbains délaissés, recycler des matériaux pour constituer les bacs, récupérer les eaux de pluie, fabriquer du compost, produire du biogaz... D'agir de manière concertée, de tisser des liens entre des parties de population qui, sans cette activité, n'auraient rien à se dire, de mener des actions éducatives.

À Berlin, à Paris et dans beaucoup d'autres villes en Europe, mais aussi en Amérique ou en Afrique, de telles actions sont mises en œuvre pour rapprocher les habitants de la production de leur nourriture. **Agro Paris Tech mène des recherches en utilisant uniquement des déchets de la ville pour produire diverses cultures. Associer « urban mining » et « urban farming » permettrait de rapprocher les gens et de faire chuter considérablement les émissions de gaz à effet de serre dues aux déplacements.**

Ne serait-ce pas le rapprochement essentiel ?

Habitat et APPROPRIATION

LE RETOUR DES CITÉS-JARDINS

Le Moulin-Vert... C'est entre 1926 et 1933 qu'à l'initiative de l'abbé Jean Viollet fut construite cette cité-jardin, modèle en son genre, à l'extrême sud-ouest de Vitry-sur-Seine, en région parisienne. Elle compte plus de 200 pavillons, un petit bâtiment de logements collectifs et une maison sociale, avec dispensaire, jardin d'enfants et bibliothèque... La SCI du Moulin-Vert, bailleur social à la tête de ce patrimoine, a souhaité densifier cette ancienne enclave urbaine arborée – aujourd'hui reliée aux portes de Paris par une nouvelle station de tramway –, dont une partie n'était occupée jusqu'à présent que par un terrain de tennis et quelques cabanons. L'architecte Françoise-Hélène Jourda, sélectionnée sur concours, a été chargée de compléter l'ensemble par une opération de 106 logements labellisés BBC (Bâtiments Basse Consommation). Le programme s'achèvera par la réhabilitation de la maison sociale, depuis longtemps désaffectée et dont le programme reste encore à définir avec la collectivité.

Une dizaine de bâtiments (photos) mêlant les typologies – individuel en bande, intermédiaire, collectif –, et les systèmes structurels – béton et bois –, ont été implantés en bordure d'îlot pour préserver un poumon vert dont sont exclues les voitures. Un bassin paysager assure la collecte des eaux de pluie. Les logements à rez-de-chaussée bénéficient de



© Axel Tliche-Dahl

jardins tandis que de vastes balcons rapportés ponctuent les façades des étages. Les espaces extérieurs communs rayonnent depuis la maison sociale ; les cheminements sont ponctués de placettes ; les façades comportent des bancs abrités... Autant de détails qui permettent de comprendre l'importance donnée ici à la convivialité.

La végétalisation des toitures-terrasses, la pose de capteurs thermiques et une isolation en ouate de cellulose font de ce projet une cité-jardin « écologiquement responsable ». Les habitants sont incités à pratiquer le tri sélectif et à employer des modes de circulation doux, les abris à vélos ayant été généreusement dimensionnés à cet effet.

106 logements sociaux à Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne)

Maître d'ouvrage : Société Anonyme Immobilière du Moulin Vert

Architecte : Françoise-Hélène Jourda (Jourda & Associés)

Livraison : 2013



© Axel Tliche-Dahl

