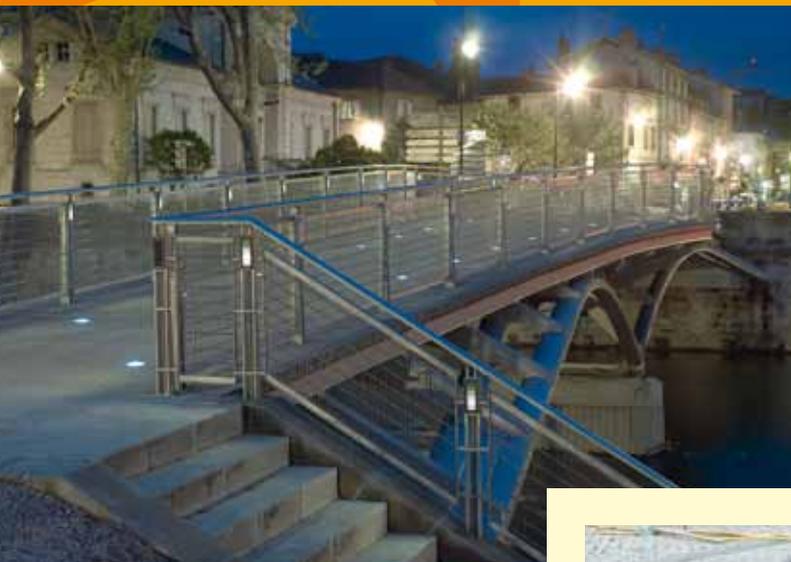


# Patrimoine et espaces urbains



**3<sup>e</sup> RENCONTRES NATIONALES  
DES SECTEURS PROTÉGÉS**

27 // 28 // 29 septembre 2007

**FIGEAC**



associatio**n**ationale  
villes et pays d'art et d'histoire  
villes à secteurs sauvegardés  
et protégés



sommaire

3<sup>e</sup> RENCONTRES NATIONALES  
DES SECTEURS PROTÉGÉS

**Patrimoine  
et espaces urbains**

27 // 28 // 29 septembre 2007

**FIGEAC**

# Remerciements

---

Ce séminaire a été organisé par l'Association nationale des Villes et Pays d'art et d'histoire et des Villes à secteurs sauvegardés et protégés, en partenariat avec le ministère de la Culture et de la Communication - direction de l'Architecture et du Patrimoine, la ville de Figeac et la Région Midi-Pyrénées.

## L'ANVPAH et VSSP remercie :

### Tous les membres du groupe de travail qui se sont réunis à plusieurs reprises pour préparer le contenu de ces rencontres :

- Bruno Chauffert-Yvart (IGAPA, ministère de la Culture et de la Communication)
- Jacky Cruchon (Directeur de l'urbanisme, Bayonne)
- Hadija Diaf (bureau de la protection des espaces, ministère de la Culture et de la Communication)
- Jean-Michel Galley (chargé de mission, ANVPAH & VSSP)
- Gérard Goudal (IGAPA, ministère de la Culture et de la Communication)
- Marie-Cécile Heuzey (paysagiste)
- Martine Jaoul (Directrice adjointe chargée du patrimoine, Région Midi-Pyrénées)
- Claire Jouffray (bureau de la protection des espaces, ministère de la Culture et de la Communication)
- Alain Marinos (IGAPA, ministère de la Culture et de la Communication)
- Dominique Masson (chef du bureau de la protection des espaces, ministère de la Culture et de la Communication)
- Marylise Ortiz (Directrice, ANVPAH & VSSP)
- Alexandre Melissinos (architecte-urbaniste)
- Jean-Michel Perignon (IGAPA, ministère de la Culture et de la Communication)
- Muriel Perrin (chargée d'études, ANVPAH & VSSP)
- Nathalie Poux (Directrice du patrimoine, Figeac)
- Jean Rouger (Vice-président, ANVPAH & VSSP)

### La ville de Figeac qui a accueilli le séminaire, en particulier Nicole Paulo et Chantal Berges ainsi que le service patrimoine qui a contribué au bon déroulement des rencontres :

- Jean-Marc Bougon (Directeur général des services)
- Nathalie Poux (Directrice du patrimoine)
- Priscilla Malagutti (chargée de mission patrimoine)
- Didier Buffarot (chargé de mission patrimoine)
- Philippe Berges( architecte)
- Marie-Hélène Pottier (conservateur du musée des Écritures)
- Claire Bru, Lydie Teyssedou, Lisa De Lentdecker, guides-conférenciers, pour avoir organisé les visites de Figeac.



---

#### Actes du séminaire publié avec le soutien :

du ministère de la Culture et de la Communication, direction de l'architecture et du patrimoine et de la Région Midi-Pyrénées

**Transcription des textes :** Julie Auguste

**Relecture des textes :** Marylise Ortiz, Julie Auguste

**Graphisme et mise en page :** Céline Collaud

**Parution :** juin 2009

# Sommaire

## Jeudi 27 septembre 2007

### 8 OUVERTURE DES RENCONTRES

Nicole Paulo, Maire de Figeac

Alain Marinos, Inspecteur général de l'Architecture et du Patrimoine, ministère de la Culture et de la Communication

Dominique Masson, Chef du bureau de la protection des espaces, direction de l'Architecture et du Patrimoine, sous direction des Monuments historiques et des Espaces protégés

Martin Malvy, Président de l'ANVPAH & VSSP, président de la Région Midi-Pyrénées, ancien Ministre

### 14 ESPACES URBAINS, DES CLEFS DE LECTURE

#### 14 Introduction

Pierre-Jean Dupuy, Directeur adjoint des affaires culturelles de Midi-Pyrénées, DRAC

#### 17 Quel sens ?

Marie-Christine Jaillet, centre interdisciplinaire de recherches urbaines et sociologiques, université Toulouse-Le-Mirail

#### 19 L'évolution des espaces publics : une histoire d'identité, de formation et d'unité

Pierre Pinon, architecte-historien

#### 28 Vocabulaire des espaces urbains publics : les termes génériques

Mickaël Darin, professeur en histoire de l'architecture, enseignant à l'ENSA-Versailles

### 35 LA CONSTRUCTION DES OUTILS RÉGLEMENTAIRES POUR LES ESPACES PUBLICS EN SECTEURS PROTÉGÉS

#### 35 Réglementation et prise en compte des espaces libres

Yves Steff, architecte-urbaniste

#### 40 Les fichiers des espaces urbains

Gilles-Henri Bailly, urbaniste-architecte du patrimoine

### 44 ÉTUDE DE CAS : LA NAISSANCE D'UN PROJET, DE LA CONCEPTION À LA RÉALISATION

#### 44 Figeac, de la place des Écritures à la place Champollion, l'espace public en secteur sauvegardé, un projet pour la ville

Philippe Gisclard, architecte des Bâtiments de France, service départemental de l'architecture et du patrimoine, Lot

Alexandre Melissinos, architecte-urbaniste

#### 49 Saint-Étienne, le renouveau urbain

Serge Brugiere, Directeur de l'urbanisme, Saint-Étienne

Pascal Montagnon, Directeur adjoint de l'urbanisme, Saint-Étienne

#### 57 Rennes, l'espace public du centre ancien, gestion au quotidien et politique d'aménagement

Jean-Michel Germaine, architecte des Bâtiments de France, service départemental de l'architecture et du patrimoine, Ille-et-Vilaine

Gilles Germain, Directeur de l'urbanisme, Rennes

### 62 TABLE RONDE : LA GESTION DES ESPACES PUBLICS DANS LES COLLECTIVITÉS

#### 62 Lecture

Gérard Duclos, Maire de Lectoure

#### 64 Menton

Patrick Huyard, chargé du secteur sauvegardé, service urbanisme, Menton

#### 66 L'accompagnement des collectivités

Joël Laporte, Directeur du conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement, Lot

## Vendredi 28 septembre

### 69 ENTRE CONCEPTION ET RÉALISATION : LES ÉTAPES

#### 69 Autorisations d'occupation du domaine public et responsabilité sur les espaces

Paul Germain, architecte-voyer général de Paris, chef de l'agence des études architecturales et techniques, service des aménagements et grands projets, Paris

#### 74 Réforme du code de l'urbanisme et des autorisations spéciales de travaux en secteur sauvegardé

Dominique Masson, Chef du bureau de la protection des espaces, direction de l'Architecture et du Patrimoine, sous direction des Monuments historiques et des Espaces protégés

#### 79 La réglementation des espaces publics : les droits et devoirs de l'autorité publique sur l'espace public

Philippe Zavoli, Doyen université de Bayonne, université de Pau et des pays de l'Adour

#### 84 La prise en compte de l'accessibilité

Gérard Goudal, Inspecteur général de l'Architecture et du Patrimoine, ministère de la Culture et de la Communication

### 92 ACCESSIBILITÉ ET CIRCULATION

#### 92 Politique de mobilité de la ville de Bordeaux : Insertion d'infrastructures en centre ancien et redéfinition des espaces publics avec les transports en commun en site propre

Jean-Philippe Gardere, Directeur des espaces publics et des déplacements urbains, Bordeaux

### 100 LE TRAITEMENT DES ESPACES

#### 100 Aménagement d'espaces emblématiques : renaissance d'une place royale

Denis Grandjean, Maire adjoint, délégué au patrimoine et à l'urbanisme, directeur de l'école d'architecture de Nancy

#### 106 Reconquête des cœurs d'îlots : patrimoine et prévention du risque incendie à Chambéry

Gilles Dechelette, responsable du pôle urbanisme, Chambéry

#### 112 Des projets d'ensemble pour les espaces urbains

Philippe Madec, architecte-urbaniste, professeur à Lyon

### 120 TABLE RONDE

#### 120 L'espace public entre technique et esthétique

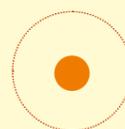
Nicolas Tourette, scénographe-designer

### 124 CONCLUSION

Chantal Berges, Maire adjointe, Figeac

Denis Grandjean, Maire adjoint, délégué au patrimoine et à l'urbanisme, Directeur de l'école d'architecture de Nancy

#### 126 Liste des participants







**// Nous sommes partis d'un constat clair.**

La politique patrimoniale mise en œuvre jusqu'au 31 décembre 2006, suivait quasiment une logique de guichet. Elle était beaucoup trop dépendante des procédures du ministère de la Culture, ce qui dans une période de désengagement financier de l'État, limitait considérablement l'impact de l'intervention régionale.

La Région a donc mené au cours de ces dernières années différentes réflexions sur sa politique patrimoniale, afin de faire évoluer ses procédures.

Dès 2001, nous nous sommes portés candidat à l'expérimentation, avec une contractualisation triennale intitulée "Protocole expérimental de décentralisation dans le domaine du patrimoine".

À cette démarche volontaire, s'est ajoutée la loi de décentralisation de 2004, avec le transfert de l'État vers la Région du service régional de l'inventaire, transfert opérationnel depuis 2006.

En 2005, la Région a engagé une réflexion sur la mise en œuvre d'une politique régionale ambitieuse en faveur du patrimoine.

Dès le 7 mars 2007, une orientation forte s'est dégagée : faire du patrimoine un levier du développement, tant dans le domaine économique (tourisme) que dans l'aménagement du territoire.

La transversalité, la concertation et la mutualisation sont les fondements de la nouvelle politique régionale.

La Région souhaite développer des partenariats avec tous les territoires de projet : départements, pays, communes, communautés de communes, parcs naturels régionaux...

**// Les outils de la nouvelle politique patrimoniale sont les suivants :**

- Tout d'abord l'inventaire et la connaissance du patrimoine : sa nouvelle compétence en matière d'inventaire permet à la Région de mettre la connaissance du patrimoine à disposition du grand public grâce à un plan ambitieux de numérisation des images et des dossiers du patrimoine accumulés depuis 25 ans par le service régional de l'inventaire de Midi-Pyrénées. Cette numérisation permettra bien entendu une diffusion des données sur Internet mais aussi de structurer un véritable centre de ressource rattaché à la direction de la culture de la Région, ouvert aux chercheurs, aux étudiants, et au grand public. Situé au sein de l'observatoire régional du patrimoine, ce centre sera structuré en réseau avec les autres organismes de Midi-Pyrénées qui accumulent de la connaissance - les services de l'État (Monuments historiques et archéologie), les CAUE, les universités, etc.

- Autre outil majeur : l'observatoire régional du patrimoine. Il constituera à la fois un centre de ressource et un outil d'aide à la décision. Il permettra en tant qu'observatoire économique du patrimoine, d'infléchir si nécessaire les orientations de la politique régionale afin de mieux les adapter à l'évolution des réalités de terrain. Il renforcera les partenariats institutionnels et techniques dans le cadre d'ateliers de réflexion.

- Ensuite la formation, l'une des grandes compétences de la Région : Il s'agit d'intégrer la dimension patrimoniale dans une politique de formation tournée vers l'emploi et l'accompagnement des projets de territoire. Le champ d'intervention est large : transmission de qualifications professionnelles, sensibilisation et éducation. Dans un premier temps, les actions



porteront sur le patrimoine bâti en s'appuyant sur les acquis du "Protocole expérimental de décentralisation en matière de patrimoine". Simultanément, les actions de sensibilisation notamment en direction des jeunes seront relancées en partenariat avec la DRAC et les autorités académiques.

Un dispositif d'appui financier plus lisible et favorisant les projets de développement sera mis en place.

**// Je veux souligner que cette démarche place la Région en situation pionnière.** Midi-Pyrénées est en effet l'une des premières régions à s'être engagée dans une réflexion de ce type et à explorer ce que pourrait être l'intervention d'une collectivité régionale, en partenariat avec les départements et l'État, lui-même engagé dans un processus de désengagement financier important, ayant des incidences en terme d'emplois notamment. Avec la volonté affichée de conduire une politique patrimoniale centrée sur des objectifs clairs - le développement par le patrimoine - Midi-Pyrénées se trouve placée aujourd'hui au cœur d'un processus exemplaire.

C'est dans ce contexte que s'ouvrent les 3<sup>e</sup> rencontres nationales des secteurs protégés.

Le séminaire de Figeac va permettre d'échanger sur les enjeux de l'espace public en secteur protégé : conserver, embellir, entretenir, aménager et rendre accessible.

À partir d'expériences diverses et innovantes, ces rencontres se proposent d'étudier le projet urbain et son articulation avec une stratégie globale et durable, de débattre sur la coordination des actions en matière de voirie, d'aménagements, et de s'appuyer sur le travail en réseaux de tous les acteurs pour construire les

projets de demain, permettant d'envisager la ville et le cadre de vie comme un bien commun partagé par tous.

L'objectif de ces rencontres est également de réunir les élus en charge de la culture, du patrimoine, de l'environnement, de l'urbanisme, les techniciens des différents services (urbanisme, voirie, patrimoine, environnement, architecture, ceux aussi des affaires juridiques et de la culture), ainsi que les architectes des Bâtiments de France, le personnel des directions régionales des affaires culturelles, des SDAP et des préfetures, les architectes du patrimoine et les chargés d'études impliqués dans des dispositifs patrimoniaux. Ceci afin que ces rencontres soient de véritables lieux d'échanges et de discussion entre les différents acteurs.

Je remercie tous les intervenants qui nous donneront des clés sur le sens, le vocabulaire, l'évolution des espaces et de leurs usages, ainsi que tous ceux, experts, techniciens et élus, qui nous feront part de leur conception et de leurs expériences en matière d'aménagements d'espaces, des pratiques aux regards des outils réglementaires ainsi que de la gestion des espaces dans les collectivités.

Je remercie également les élus de la ville de Figeac qui ont participé à la préparation de ces rencontres, notamment Madame Nicole Paulo et Madame Chantal Bergès et les techniciens des différents services et l'équipe des guides-conférenciers.

Ces travaux menés sur deux journées et demi promettent d'être particulièrement riches.

Je vous souhaite à tous un bon séminaire et un très bon séjour à Figeac. ■

# ESPACES URBAINS, DES CLEFS DE LECTURE

## 14 Introduction

PIERRE-JEAN DUPUY

Directeur adjoint des affaires culturelles de Midi-Pyrénées, DRAC

Cette première table ronde qui a pour intitulé « Espaces urbains : des clefs de lecture » et dont il m'a été demandé d'être le modérateur, ouvre ces 3<sup>e</sup> rencontres nationales des secteurs protégés qui traiteront, durant trois jours que nous savons déjà riches en communications et réflexions et espérons riches aussi en débats avec la salle, du patrimoine et des espaces urbains.

// Modérer n'est pas brider, ni me semble-t-il, volontairement tempérer des intervenants dont vous pourrez apprécier la richesse des communications. Et c'est donc sans modération, si vous m'y autorisez, que je vous livrerai, en avant-propos, quelques réflexions sur le thème du patrimoine et de la requalification des espaces urbains.

// Si l'intégration de la conservation et de la valorisation du patrimoine aux principales planifications et interventions d'urbanisme et d'aménagement du territoire fait aujourd'hui consensus, la connaissance des potentiels et des usages du patrimoine à l'égard de la requalification des espaces urbains commande, en tout premier plan, une réflexion sur les rapports entre la notion d'espace urbain et celle de patrimoine.

Sur le plan théorique, on constate que ces rapports peuvent être le fait :

- de la relation entre un monument et la ville qui l'environne
- de la qualification morphologique du tissu urbain
- de la qualification historique du lieu et de l'ancrage de cette historicité dans la matérialité du lieu ; en d'autres termes, la requalification des espaces urbains par le

sommaire

patrimoine procède tantôt de la "patrimonialisation" de la ville (comme un tout), tantôt de sa contamination patrimoniale.

// Le rôle du patrimoine dans la requalification des espaces urbains (ou, à l'inverse, le rôle de la ville dans la qualification du patrimoine), soulève aussi les interrogations du "quoi conserver?" (un morceau de la ville? un ensemble urbain? ou la ville entière?) et du "comment conserver?" (restaurer? valoriser?).

// En amont de la caractérisation du patrimoine elle-même, puis de sa valorisation ou de sa médiation, l'exploration des approches et les théories qui ont fait du patrimoine dans la ville un des enjeux de la qualification morphologique du tissu urbain, fonde, aujourd'hui, le redéploiement des réflexions sur la requalification et la revitalisation des espaces urbains. De ce constat découlent un certains nombres d'interrogations auxquels les différents intervenants vont aujourd'hui essayer de répondre.

// Ainsi, au départ de la connaissance et de la compréhension des motifs de la patrimonialisation de l'espace urbain, on peut s'interroger sur les modalités, les enjeux et les méthodes de la consécration et de l'utilisation du patrimoine dans le contexte élargi de l'aménagement urbain. On peut dès lors aussi appréhender la notion de patrimoine urbain en se demandant quels sont les buts et les enjeux de sa consécration et de sa conservation. Cela pose aussi la question du rapport entre la notion de monument et l'intervention urbanistique (la ville comme monument).

// Selon que l'on aborde le problème par le biais de l'objet patrimonial ou par le biais du

rapport de la ville au passé, on peut se poser la question de "l'historicité" de l'espace urbain ou du cadre bâti, que ce soit dans l'intervention sur l'objet patrimonial lui-même (conservation/restauration), dans l'évaluation et la fabrication patrimoniale (les constructions patrimoniales), dans l'intervention en milieu urbain (l'utilisation de l'histoire dans l'urbain), ainsi que le contexte intentionnel et réglementaire de la conservation patrimoniale en milieu urbain.

Poser la question du patrimoine et des espaces urbains, c'est aussi mettre en tension patrimoine et citoyenneté. Le patrimoine est, en Europe, au cœur de la cité. Il est reconnu comme une clé de la citoyenneté et du vivre ensemble.

// Aborder, en milieu urbain, la question du patrimoine, c'est mettre au jour tous les thèmes de l'urbanité : l'occupation de l'espace public, le maintien de l'activité économique et de la population, l'aménagement des espaces délaissés par l'industrie ou les administrations, l'articulation entre l'agglomération et son cœur.

Or il apparaît désormais que le patrimoine, cessant de représenter un fardeau à gérer, devient un facteur de stimulation pour des programmes ambitieux et imaginatifs de reconquête des centres villes et de requalification de leurs périphéries.

// Il s'agit de s'interroger aussi sur la place qu'occupe le patrimoine et sa sauvegarde dans les plans d'aménagement urbain, de s'interroger sur les notions de réhabilitation, de restauration, de rénovation urbaine et de mise en valeur, d'étudier leurs contours et leurs contenus,

de repérer les types d'outils qu'ils ont générés : secteur sauvegardé, périmètre de sauvegarde, zones d'actions concertées, etc. Quels modes d'organisation et d'exploitation des informations et des données recueillies en amont ont été mis en place ?

// La gestion du patrimoine, notamment en milieu urbain, est une tâche de grande complexité. Elle fait appel à une multitude de disciplines et d'acteurs : architectes, urbanistes, géographes, conservateurs, restaurateurs, ingénieurs, législateurs, etc. Elle requiert des méthodes analytiques précises, détaillées et en profondeur, basées sur une longue gamme de connaissance des secteurs à sauvegarder. Pour être pertinente, l'approche de la gestion du patrimoine doit s'inscrire dans une approche plus globale de la gestion urbaine.

// Quels que soient les objets qui seront privilégiés dans l'analyse des monuments ou ensembles urbains, il s'agit d'abord d'identifier, à l'échelle d'une ville, les acteurs de la gestion urbaine, leurs prérogatives, les modes de gestion adoptés, les instruments et le cadre législatif et institutionnel. La cohérence des programmes d'aménagement urbain au regard des exigences de préservation, de valorisation, voire de réutilisation du patrimoine dépend des réponses apportées aux multiples questions qui se posent aux aménageurs de l'espace urbain :

- **que faut-il conserver et comment ?**
- **comment conserver sans muséifier ?**
- **comment intégrer le neuf dans l'ancien ?**
- **comment moderniser les tissus anciens en les adaptant aux exigences de la vie moderne sans détruire leurs morphologies, leur essence, les principes constructifs ?**

- **comment permettre aux architectes de marquer leur siècle par des réalisations dans les centres sans les défigurer ?**
- **comment concilier les intérêts privés et les intérêts publics ?**

// C'est me direz-vous beaucoup de questions. Les réponses sont à chercher dans les clefs de lecture des espaces urbains que vont tenter de vous fournir les intervenants. ■



## 17 ----- Quel sens ?

----- MARIE-CHRISTINE JAILLET • **propos recueillis** -----

////////// **Centre interdisciplinaire de recherches urbaines et sociologiques,**  
////////// **Université Toulouse-Le-Mirail** -----

Le mot « espace public » est ambigu et complexe car il recouvre une diversité d'acception selon la discipline qui l'emploie.

La notion d'espace public dans nos sociétés occidentales englobe quatre dimensions :

- la dimension politique, au sens de la sphère politique
- la dimension juridique, au sens d'espace de droit public
- la dimension anthropologique et sociale, au sens d'un espace supportant des usages publics
- et la dimension urbanistique, au sens d'un espace aménagé.

Les travaux de Jürgen Habermas ou d'Hannah Arendt développent la notion d'espace public, élément de la sphère du débat politique.

**C'est un espace, qui, dans une acception métaphorique, est la scène où accèdent à la visibilité des acteurs et des actions. L'espace public est indispensable à la cité.** Ce qui explique la forte remobilisation, cette volonté de produire, de réaménager et de réinvestir la question de l'espace public.

Du côté des sciences juridiques, il y a une définition très précise de l'espace public, celle du domaine public par opposition au domaine privé. Le domaine public est protégé par deux principes :

- l'inaliénabilité,
- et l'imprescriptibilité.

Pour les sociologues, les anthropologues et les géographes, l'espace est celui du public. Une collectivité qui s'organise sur un espace qui lui est donné, le fait selon une logique qui dessine de l'espace privé et de l'espace public. Un certain nombre d'espaces du public, c'est-à-dire où il y a des usages, relève du privé. Effectivement, la société actuelle constate un double processus :

- un processus de publicisation d'espaces privés : par exemple, la galerie commerciale de l'hypermarché périphérique produit de l'espace public, au sens où c'est un espace qui supporte des usages publics ;
- et un processus de privatisation d'espaces de droit et d'usage public : les arrêtés anti-mendicité dévient à une catégorie ou à un groupe social la possibilité d'être présent dans l'espace.

Les architectes et les urbanistes définissent un espace concret, physique et aménagé, qui n'est pas seulement un espace en creux entre les immeubles mais un espace investi, un espace dont l'aménagement doit permettre, susciter et faciliter des usages. L'espace public n'est pas uniquement ce qui est résiduel, ce qui est entre les espaces privés. Le débat sur les grands ensembles et les ZUP montre bien qu'il y a une disponibilité de l'espace.

**Néanmoins, on constate parfois une pauvreté des usages et une difficulté d'appropriation.**

// **L'espace public est confronté à un double enjeu :**

- la lutte contre la crise du lien social ;
- et le développement économique s'appuyant sur la qualité de l'espace public en tant qu'attribut de la ville permettant de se mettre en scène et d'exprimer une identité.

Selon le sociologue Isaac Joseph, **l'espace public est un espace commun, de mobilité et de déplacement, un espace d'accommodation sociale et d'ajustement réciproque. L'espace public est le support des usages sociaux.**

Les usages varient selon les espaces publics. Mais pour qu'il y ait des usages, il y a des conditions et notamment la liberté d'accès et de circulation. Cette accessibilité a une dimension symbolique forte car elle est le signe de l'égalité des individus entre eux. Mais cette liberté peut être remise en question. La personne publique propriétaire peut définir des modalités d'utilisation qui réserve ou qui restreigne les usages, par exemple, lorsqu'on piétonnise une rue.

// **Quelle est la fonction sociale de l'espace public dans la société ?** Cette question suppose de donner une définition de la ville. Historiquement la ville est le lieu de la densité, du côtoiement, du frottement social, le lieu où plus qu'ailleurs la société se met en scène dans sa diversité. Celle-ci est le lieu qui a donné la possibilité à chacun de nouer des relations, d'élargir des réseaux. Elle permet la confrontation à l'altérité tout en rendant possible, par ailleurs, l'anonymat et l'individuation. La ville permet aux individus au fond de faire une double expérience sociale, de s'affranchir des tutelles familiales et communautaires, et d'autre part, de se confronter à l'autre dans sa différence d'âge, d'origine, de culture et de

condition. Elle représente sur le plan anthropologique le creuset du "faire en société".

Cette expérience de l'altérité et du frottement social s'est faite dans l'espace public. Les travaux de Michèle Perrot montrent comment les boulevards parisiens du XIX<sup>e</sup> siècle sont bien le lieu où les différentes strates sociales du Paris à la fois se toisent et se croisent. Les individus font l'expérience physique de la différence, de la distance sociale mais aussi de l'appartenance à une communauté.

Compte tenu de l'évolution de la société, ces expériences sont mises en difficulté. L'espace public est peut être moins que par le passé ce lieu qui permet ces expériences du "faire en société" pour plusieurs raisons :

- le rapport à l'altérité : la société actuelle est infiniment plus ouverte et cosmopolite mais pourtant on assiste à des formes de rétraction sociale et de mise à distance de la différence ;
- l'expérience de l'aléa : nous nous trouvons dans une société de plus en plus sécurisée mais néanmoins les individus tolèrent de moins en moins le risque. En contrepartie de la fréquentation de l'espace public, la population exige la tranquillisation sociale.

// **Aussi, est-ce que l'espace public peut encore avoir aujourd'hui la fonction du "faire en société" compte tenu de la montée de l'individualisation notamment, de la logique de l'entre soi et de la mise à distance de l'autre ?** Les villes se ségrègent de plus en plus en permettant l'accroissement des polarités sociales, en réduisant l'espace public à des fonctions esthétisantes ou patrimoniales. **Il ne suffit pas de produire ou d'aménager de l'espace public mais il faut permettre à celui-ci de créer des usages et des pratiques.**

À quelles conditions ? Comment ? ■



# 19 ----- L'évolution des espaces publics : une histoire d'identité, de formation et d'unité -----

-----///----- **PIERRE PINON • Architecte historien** -----///-----

**Le titre que l'on nous a proposé comprenait l'expression "espaces publics", nous préférons parler "d'espace public" au singulier.** Certes, l'espace public se décompose en parties (rues et places) mais, fondamentalement, il n'y en a qu'un, car toutes ces parties forment un ensemble, un réseau (viaire), car elles sont toutes liées, par définition. Par exemple, on ne peut appréhender une place qu'en relation avec les rues qui y débouchent. Ce fait ne nie pas les différences, il les explique : une place isolée ou presque (comme la place des Vosges à Paris) ne peut être confondue avec une place carrefour (comme la place de la République à Paris). Les parties de l'espace public ne sont elles-mêmes que parties de la forme urbaine (qui comprend aussi le parcellaire et le bâti), qui constitue elle aussi un tout. L'espace public, rues et places, n'existe donc pas seul, en soi. La forme urbaine ne se comprend que globalement.

// **L'espace public a donc cette caractéristique d'être un et indivisible, et aussi d'être libre et polyvalent.** Les rues et les places constituent un espace continu, qui a ses rétrécissements, ses dilatations et ses dénivellations, mais sans coupure physique ou juridique autre qu'éphémère. Toute fragmentation pose un problème, car elle rompt l'unité. Les rues piétonnes, par

exemple, si elles ne concernent pas l'ensemble du centre historique, peuvent présenter ce danger. Il peut être utile de différencier, mais souvent dangereux de couper.

// L'espace public a la double caractéristique d'être toujours vide (contrairement aux espaces privés qui comprennent du plein et du vide (maisons avec cour ou jardin) et d'être à usage collectif, sans restriction (les édifices publics ferment à certains moments). Il existe certes une voirie privée, mais elle est généralement gérée par la puissance publique ce qui lui donne de fait un usage public.

// L'espace public a donc une identité particulière, celle de la continuité. Il s'oppose aux espaces privés, qui eux sont pluriels car divisés et discontinus par essence (les divisions foncières). Nous préférons parler d'espaces privés, au pluriel, car si leur homogénéité est importante, ils n'exigent pas l'unité. Seul le raccordement des espaces privés à l'espace public (l'alignement et les façades) exige une cohérence. Il y a donc, pour nous, un espace public et des espaces privés.

// Le plus important est que l'espace public et les espaces privés ne doivent pas être confondus. La ville "moderne" a échoué par sa frag-

mentation (le zonage comme ségrégation), par l'absence de parcellaire (qui articulait le bâti et la voirie), par la prééminence donnée aux circulations, mais aussi par la confusion entre public et privé. Dans un Grand Ensemble, nul ne sait si l'espace entre les immeubles est public ou privé. Personne ne se l'approprie. C'est un espace résiduel.

// Pour comprendre l'évolution de l'espace public, il convient d'abord de faire l'histoire des processus de formation et de transformation.

|||||  
**L'HISTOIRE DE L'ESPACE PUBLIC**

// L'existence d'un espace public est inhérente à la ville depuis qu'il y a des villes, composées de rues, de parcelles et de maisons, c'est-à-dire à partir du III<sup>e</sup> millénaire en Mésopotamie (auparavant la propriété foncière individuelle n'existait pas). Il faut un espace collectif pour se déplacer entre les espaces privés. Cette nécessité s'est développée pour offrir progressivement une conception moins strictement utilitaire : se déplacer mais aussi se réunir. Les espaces collectifs sont devenus publics et se sont différenciés. Aux rues se sont ajoutées des places comme espaces de rassemblement, pour des activités commerciales, politiques ou religieuses. L'agora grecque est d'abord un espace libre progressivement enveloppé d'édifices monumentaux. Le forum romain est lui aussi un espace vide réservé (même s'il est aussi ensemble d'édifices : temple, basilique, portiques). On ne s'est plus contenté de réserver un espace libre : on l'a monumentalisé et il est devenu un espace de représentation. Rues et places ont été bordées de portiques, d'édifices

monumentaux. Révélatrice est l'évolution des rues principales dans les villes hellénistiques d'Orient : elles ont été bordées de portiques souvent après la conquête romaine (Apamée, Antioche, Bosra). À Antioche, la monumentalisation et l'agrément sont associés, comme en témoigne Libanios (IV<sup>e</sup> siècle ap. J.-C.) : « Utilité des portiques. [...] de tous les agréments d'une ville, les lieux de rencontre, sont ce qu'il y a de plus plaisant. [...] Or donc, lorsqu'il n'y a pas ainsi devant les maisons, tout au long, des portiques, le mauvais temps sépare les gens : en théorie ils habitent la même ville, en fait il n'y a pas entre eux moins de division qu'entre habitants de villes différentes. [...] Chez les autres donc [les villes sans portiques], la vie de société s'émousse ; chez nous, le contact incessant fait fleurir l'amitié ».

// Jusque sous le Haut Empire romain, cet espace collectif est géré par la puissance publique : c'est elle qui veille pour interdire les empiètements. Dès le Bas-Empire et l'époque byzantine cette législation s'est affaiblie, elle s'est déplacée vers l'espace privé (voir le Traité d'urbanisme de Julien d'Ascalon, VI<sup>e</sup> siècle ap. J.-C.). Les empiètements sont tolérés. Les anciennes agoras et les forums se rétrécissent, disparaissent presque au profit de constructions privées. Les avenues à portiques deviennent des souks. Dans le monde islamique, l'espace public disparaît complètement en tant que tel, même s'il existe évidemment des espaces de déplacement à usage collectif. La notion d'espace public n'existe pas dans la législation islamique. L'espace collectif de rassemblement est celui de la grande mosquée.

// La notion d'espace public, à la manière romaine, ne réapparaît que vers le milieu du



Moyen Âge, d'abord en Italie, puis en France. Les villes neuves ont leurs places alignées, l'aspect des façades sur les places est réglementé (les "couverts" sont soumis à autorisation), y compris progressivement dans l'espace public créé ou agrandi des villes existantes. Mais, en fait, dans la ville médiévale française (qu'elle soit d'origine antique ou féodale), la place n'existe pratiquement pas avant le XV<sup>e</sup> siècle (et dans les grandes villes seulement) en dehors de parvis mesquins et de petits dégagements autour des marchés. Peuvent éventuellement être considérés comme places quelques élargissements de rues (des rues larges), souvent à des carrefours.

// À partir du XVII<sup>e</sup> siècle, les édiles s'attachent, dans le cadre des embellissements urbains, à agrandir de petites places médiévales, plus rarement à en ouvrir de nouvelles. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, on dégage un parvis d'église, d'évêché ou d'hôtel de ville. Les projets sont nombreux, les réalisations rares, sauf dans les extensions nouvelles, dans le cadre de grands lotissements qui incluent des places. Ne font exception que les places royales, encore sont-elles souvent périphériques (place des Vosges, place Louis XV à Paris, place du Peyroux à Montpellier) ou bien elles profitent d'aménagement de quais (Bordeaux), de quartiers nouveaux (place Vendôme) ou d'incendies (Rennes). D'ailleurs, seules les grandes villes (Paris, Nantes, Bordeaux, Lyon, ...) sont concernées par des ouvertures de places. Il en va de même pour l'ouverture de rues nouvelles.

// Dans les petites villes, il n'y aura de vraies places qu'à partir du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce siècle, en France, est celui des places. À Paris, par exemple, Haussmann a ouvert huit places nouvelles et en

a agrandi dix. Il est fréquent qu'une ville de province se dote de deux ou trois places nouvelles (ou plus) au cours du siècle, quelquefois à l'emplacement d'édifices religieux démolis.

// Les places sont devenues depuis quelques décennies un espace plus emblématique qu'utile. Par exemple, on a créé dans les villes nouvelles des agoras et des forums, qui se parent du nom prestigieux (on a même donné ces noms à des centres commerciaux) mais dont l'utilité n'est pas toujours réelle.

Quelles foulent rassemblent-elles ? Quelles activités publiques et collectives accueillent-elles ? Les "villes dortoirs" avaient-elles réellement besoin de places ?

**Il est rare qu'un espace crée à lui seul son usage.**

Surtout, depuis quelques années, on a réaménagé, plus ou moins bien, des places existantes. C'est devenu une mode, donc une obligation, alors que c'est souvent inutile, mais c'est devenu pour certains édiles une manière de marquer leur territoire.

|||||  
**LES PROCESSUS HISTORIQUES DE FORMATION ET DE TRANSFORMATION : L'EXEMPLE DES PLACES, ESPACES "RESERVÉS" OU "CONQUIS"**

// La connaissance des processus est indispensable au projet, elle doit le précéder. Il n'y a pas de savoir-faire sans savoir préalable, sauf à s'enfermer dans une routine inefficace et même parfois dangereuse. Bien des secteurs urbains protégés finissent par se ressembler bien que situés dans des territoires dissemblables parce que les mêmes recettes y sont

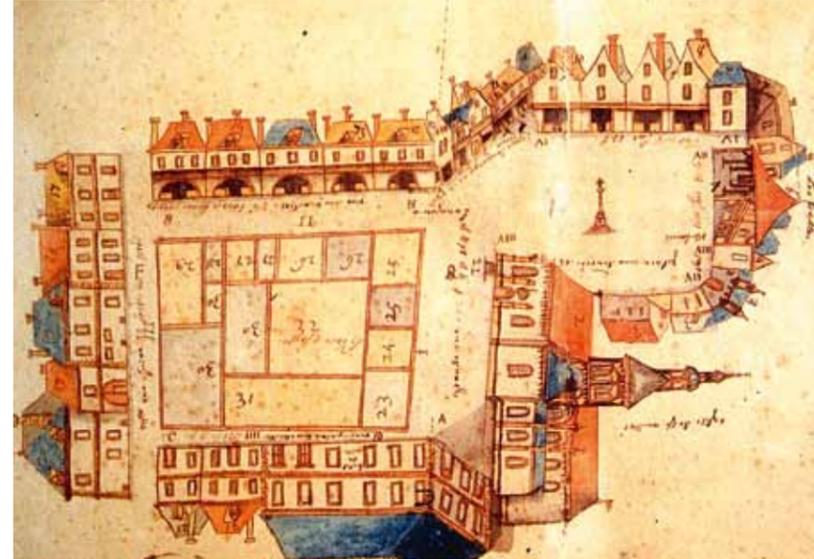
appliquées, parce que les mêmes réglementations s'y reproduisent<sup>1</sup>.

**Toutes les places ne se sont pas formées de la même manière, notamment dans les villes à développement progressif, non planifiées.**

Dans les villes neuves ou dans les quartiers nouveaux (lotissements ou plans d'extension), la plupart du temps, et dès le Moyen Âge (les bastides ont presque toutes des places), un espace est réservé dans le plan, destiné à ne pas être construit, à devenir immédiatement une place. Il s'avère aussi que dans certaines villes à développement progressif, comme les villes féodales, un espace (rue élargie ou place carrefour) ait été réservé originellement pour constituer une place. Il y a donc le cas des "réserves" planifiées et dessinées, et celui des "réserves" qui se révèlent en tant que telles.

Dans les villes à développement progressif, les villes déjà constituées, les places, il faut les créer quand elles n'en ont pas ou pas assez, soit les agrandir quand elles sont trop petites. C'est la situation héritée du Moyen Âge. Il faut donc procéder à la conquête d'un espace, le libérer (car il n'en existe pratiquement pas), par destruction de bâtiments. On le fait dans des zones peu occupées, peu denses, comme les jardins (cas de places royales en général), ou bien en agrandissant des espaces restreints (suppression d'îlots contigus ou d'édifices) (cf. doc. 1), à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais surtout à partir du XIX<sup>e</sup> siècle, grande période de création de places notamment grâce à la suppression et à la démolition d'églises ou de couvents urbains après la Révolution. Il s'agit cette fois de "conquête" pour ouverture (substitution totale de tissu urbain) ou de "conquête" pour agrandissement.

<sup>1</sup> Par exemple les colorations d'enduits bigarrés, de Cluny (pays de calcaire) au Puy-en-Velay (pays de basalte).



1 Plan de l'agrandissement de la place Saint-André à Châteauroux, 1775

**Le problème de la forme, qui a tant retenu l'attention (places carrées, places rondes, ... etc.), n'est finalement qu'une conséquence du processus.**

- Les places "réservées" dans le cadre d'une planification sont quasiment toujours géométriquement régulières.
- Les places "réservées" dans le cadre d'un développement progressif (quelquefois une somme de micro-planifications) ont au contraire le contour que leur donne la ou les rues dont elles sont issues.
- Les places "conquête" pour ouverture sont généralement régulières (places royales, Plaza Mayor), mais elles peuvent être géométriquement mixtes quand une partie de l'ouverture s'arrête sur une rue préexistante dont le tracé peut ne pas être rectiligne.
- Les places "conquête" pour agrandissement tendent à la régularité, l'agrandissement ayant généralement pour but d'étendre le vide, mais

sommaire

aussi de le régulariser. Mais cette régularité peut rester incomplète. Le contour est celui de la place d'origine et des îlots démolis ou bien on fixe des alignements nouveaux pour parvenir à une forme régulière.

// Si l'on doit opérer la typologie des places le critère du processus est plus pertinent que celui de la forme qui n'est que résultante. Celle-ci n'est pas pour autant négligeable. Une place carrée n'a évidemment pas le même impact structurel et pittoresque qu'une place ronde.

#### LES TRANSFORMATIONS RÉCENTES : L'AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS EN MILIEU HISTORIQUE

// Dans la ville occidentale, l'espace public est structurant, en ce sens que c'est lui qui se constitue le premier et qui prime dans l'organisation du tissu urbain, le parcellaire foncier ne venant diviser l'espace restant que dans un deuxième temps, le troisième étant celui de l'occupation bâtie. Il est caractéristique que dans l'architecture domestique occidentale, la maison se définit d'abord par sa relation à l'espace public, c'est-à-dire par sa façade. En corollaire, l'espace public est délimité par les façades, face publique des espaces privés, comme nous venons de le voir. Ce qui confirme que l'espace public n'existe pas en soi, puisqu'il est aussi défini par la face principale des espaces privés. Ce simple constat interdit, ou devrait interdire, d'envisager des interventions sur l'espace public sans tenir compte de la consistance architecturale des espaces privés qui le bordent et participent à

le définir. Ce qui ne signifie pas pour autant qu'il n'ait pas un certain degré d'autonomie, les relations entre l'espace public et les espaces privés entretenant des relations complexes selon les modes de constitution historique des tissus urbains. Ces relations dépendent notamment de l'origine de l'espace public, réservé à un usage collectif au moment de la constitution de la forme urbaine (dans le cas des villes et des quartiers neufs notamment), ou au contraire conquis après la constitution du tissu (formation de places exigeant au préalable des expropriations et des démolitions), comme nous venons également de le voir. Dans les villes historiques l'espace public est souvent à la fois "réservé" et "conquis" (cas fréquent de rues ou places anciennes élargies ou agrandies, postérieurement par des retraits d'alignement ou des démolitions).

**Il est donc évident que tout aménagement doit prendre en compte l'origine de l'espace public en question.**

// Le plan d'une ville est, de manière significative, dans l'acception courante, d'abord celui de ses rues et de ses places. Cette primauté de l'espace public, y compris des façades privées riveraines, a toujours eu des conséquences sur sa gestion. Depuis la fin du Moyen Âge, l'autorité publique intervient non seulement sur l'espace public au sens étroit (les alignements - les empiètements sont interdits -, la chaussée), mais aussi réglemente l'aspect des façades (ouvertures, avancées). La mitoyenneté relève d'une autre réglementation : celle de la coutume sous l'Ancien Régime (voir *Les lois des bâtiments suivant la coutume de Paris* de A. Desgotez, 1748). La réglementation des cours communes n'est apparue que sous le Second Empire.

// Jusqu'à une date récente, l'autorité publique ne s'est donc préoccupée que de la réglementation de la viabilité. Le pavé est arrivé entre le Moyen Âge et le XVIII<sup>e</sup> siècle, selon l'importance des villes, les trottoirs ont été ménagés au XVIII<sup>e</sup> ou au XIX<sup>e</sup> siècle, selon le même critère. **L'idée d'aménager de manière plus sophistiquée l'espace public existant est moderne, et n'a d'abord concerné que des espaces publics majeurs.** Le concours organisé en 1829 pour l'embellissement de la place de la Concorde est sans doute le premier exemple en France, pour lequel ont été discutés notamment la nature et le dessin des sols. Ce cas est d'ailleurs resté longtemps isolé, sauf le réaménagement de cette même place par J.-I. Hittorff sous le Second Empire. Mais, c'est seulement depuis une trentaine d'années que l'idée s'est progressivement imposée qu'il fallait "aménager" l'espace public, notamment les places (le concours d'aménagement pour la place de la Roche-sur-Yon, un des premiers organisés, l'a été en 1975). À la même époque est apparue la notion de "rue piétonne", qui a entraîné la disparition de trottoirs, généralement remplacés par des bornes ou des plots, et en conséquence la prolifération du mobilier urbain au-delà de la simple nécessité, contrairement au mobilier utile conçu par exemple pour les nouvelles voies parisiennes sous le Second Empire. On l'aura compris, c'est l'arrivée et l'abus de la circulation automobile, et du stationnement qui en découle, qui a généralisé les transformations récentes.

// **La circulation étant contrainte par la forme urbaine, on a adapté la forme de la ville à la circulation, au lieu d'adapter la circulation à la forme de la ville.** Dans un premier temps (à partir du XIX<sup>e</sup> siècle), cela s'est fait par dilata-

tion de l'espace de la circulation (l'alignement, l'élargissement des voies) pour la faciliter, puis dans un second temps (aujourd'hui) par des tentatives de limitation de la circulation par la création d'obstacles, qui souvent rétrécissent superficiellement et artificiellement l'espace public, en changeant la nature de ses limites utilisables (autrefois les limites des façades). Mais, que l'on cherche à faciliter la circulation, ou au contraire à la décourager, c'est toujours la forme urbaine qui est modifiée, dénaturée.

**Très souvent, c'est la nature même de la relation entre l'espace public et les espaces privés (les façades) qui est remise en cause. Il n'y a plus coïncidence entre la limite (naturelle et unique) départageant l'espace public et les espaces privés (les façades), et les nouvelles limites internes imposées à l'espace public. Or, toute modification de la forme urbaine pose problème en milieu historique. Or, toute confusion de limites perturbe la lisibilité du paysage urbain.**

Tels sont les fondements du problème.

#### POURQUOI AMÉNAGER L'ESPACE PUBLIC ?

// La question n'est quelquefois pas même posée. La réponse se conforme souvent à l'air du temps : parce que cela se fait, parce que cela conforte, croit-on, le caractère urbain. C'est un moyen, notamment pour la petite ville, d'accéder au statut apparent de grande ville.

**Souvent les élus ne prennent pas suffisamment conscience du fait qu'ils ne sont que les dépositaires provisoires du patrimoine urbain. L'espace public ne leur appartient pas. Y laisser leur marque ne devrait pas être une priorité.**



2 et 2 bis : place de l'Hôtel-de-Ville à Sarlat, en 1973 et en 2003. © Pierre Pinon

// L'espace public, espace libre et à l'usage de tous ne demande quelquefois *a priori* rien, mais accepte volontiers les usages éphémères. Une question doit d'ailleurs être posée : l'espace public, ou du moins une de ses parties, doit-il être doté d'un programme, comme un bâtiment ? On peut en douter, car il doit être polyvalent. Cette dernière notion, est certes un peu redoutable pour les édifices : comment un même espace peut-il servir successivement de gymnase, de théâtre, de salle de banquet ? En voulant avoir plusieurs qualités, il risque de n'en avoir aucune. Mais, cette notion est évidemment mieux adaptée à l'espace public.

// **Ainsi, il ne devrait jamais être envisagé d'aménager l'espace public en fonction des usages des espaces privés riverains :** élargir ponctuellement un trottoir pour répondre à la demande d'un commerce qui ne peut être qu'éphémère, c'est-à-dire fonctionnaliser les trottoirs et rendre le tracé de la chaussée indépendant de celui des alignements, ce qui ne peut que nuire à la cohérence du paysage urbain. L'espace public s'inscrit dans la longue durée, contrairement aux espaces privés soumis à des aléas particuliers et temporaires. De la même manière, l'aménagement durable (brutalement matérialisé) des espaces publics pour le stationnement (exemples des stationnements alternés sur les rives des voies formant des séries de chicanes) nuit à la lisibilité du paysage urbain. Il y a certes quelquefois de réels problèmes de

circulation ou de stationnement (l'un étant évidemment la conséquence de l'autre), mais aussi quelquefois une simple horreur du vide, qui fait qu'une fois les automobiles ou les trottoirs disparus, il faut les remplacer par autre chose, qui sert éventuellement à peu près à la même chose (les bornes pour les trottoirs) ou qui ne sert à rien (cf. doc. 2 et 2 bis).

// L'idée s'est imposée que l'aménagement était susceptible de régler tous les problèmes, quelle que soit leur nature, et que les obstacles devaient être physiques. Ne demande-t-on pas à l'espace public de résoudre des problèmes qui ne le regardent pas ? L'Italie du Nord, notamment, a montré que l'on pouvait limiter ou interdire la circulation sans modifier l'espace public, sans l'aménager<sup>2</sup> (cf. doc. 3).



3 Corso Ercole d'Este à Ferrare © Pierre Pinon

Quand on est incapable d'interdire l'entrée des automobiles dans le centre historique, on leur crée la vie impossible, au détriment du paysage urbain. Libérer l'espace public de la circulation et du stationnement n'implique en rien de l'encombrer d'objets d'autres natures, qui n'ont même pas l'avantage d'être mobiles.

<sup>2</sup> Mais, prendre modèle sur l'Italie, ce n'est pas imiter l'Italie. L'idée fondamentale est de garder l'état de "nature" de l'espace. Il ne peut s'agir de reproduire en France, qui a ses propres traditions, des aménagements traditionnels italiens (les jeux d'embranchements par exemple). La théâtralisation de l'espace public ne peut convenir dans un espace déjà constitué selon une autre culture (voir la place de Siègne copiée naïvement dans l'Îlot Chalon à Paris il y a quelque temps).

LE CADRE DE L'AMÉNAGEMENT,  
OU LA CONFUSION ENTRE AMÉNAGER  
ET CONSTITUER

// Quand on croit utile d'aménager l'espace public, la première question à se poser est de savoir s'il est constitué ou non. Aménager signifiant transformer, on ne transforme pas de la même manière et avec la même intensité un espace qui est déjà constitué et un espace qui ne l'est pas. L'aménagement doit d'abord être pensé comme partie d'une entreprise de constitution d'un espace urbain. S'il est déjà constitué l'aménagement ne peut être que léger ; c'est seulement s'il n'est pas préalablement constitué, que l'aménagement peut participer à lui donner une configuration meilleure.

// Il convient d'analyser l'état des lieux, de dégager ses caractéristiques et ses potentialités éventuelles<sup>3</sup>, qui peuvent, mais ne doivent pas obligatoirement, être mises en œuvre.

**S'il s'agit d'un espace historique, fortement constitué, dont l'origine de la forme est connue, est-il légitime de vouloir adapter l'espace existant à des usages inconnus à l'époque de sa constitution ?**

Aménager, cela devrait revenir à améliorer, ce qui ne concerne donc que les espaces publics qui ont besoin de l'être. Encore qu'il ne s'agisse pas tant d'aménager que de constituer. L'espace public est d'abord, comme nous l'avons vu, un vide ; un vide qui se constitue par le tracé de ses axes et de ses limites, et par les édifices qui l'entourent. L'aménagement interne de ce vide, quelles que soient ses qualités, est rarement susceptible de compenser un défaut de constitution. L'aménagement du sol, par exemple, s'il peut améliorer l'appréciation

d'un vide de qualité, ne sauvera que rarement à lui seul un espace informe. Si un espace public n'est pas constitué, il faut d'abord le constituer avant de penser l'aménager. S'il est constitué, son aménagement éventuel ne doit que modestement conforter sa constitution.

La décoration du paysage urbain est inefficace si l'espace public n'a pas de qualité en soi, inutile s'il en a. Il n'y a guère que la facilité qui puisse masquer cette inefficacité ou cette inutilité. On ne peut pas demander à l'espace public plus qu'il ne peut donner.

LA PRATIQUE DE L'AMÉNAGEMENT

// La situation la plus fréquente est celle où l'on cherche à répondre à des usages supposés, complexes, souvent contradictoires. Pratiquement, il s'agit de gêner la circulation (la réduire et la ralentir) et de limiter le stationnement.

L'effet négatif des aménagements est qu'ils divisent, encombrant, qu'ils changent en conséquence la perception de la forme, son caractère et son ambiance.

**C'est la spécialisation des espaces (types de circulations, types supposés d'usages) qui poussent à la division de l'espace public.**

Et cette spécialisation fonctionnelle<sup>4</sup> devant être matérialisée (physiquement), produit un inévitable encombrement : bornes innombrables, marées de potelets, jardinières surtout, sans parler d'une signalétique aussi envahissante que souvent inutile (cf. doc. 4) ; l'art urbain est traité comme un art ménager, or une rue n'est pas un jardin privé.

La matérialisation au sol de traces historiques effacées (c'est-à-dire enterrées) est souvent trop

de chemin de fer, en sites "propres", dans le centre des villes, ce que l'on a bien évité de faire au XIX<sup>e</sup> siècle ? Que le "design" soit soigné, signé de grands noms, cela ne change rien à un problème plus fondamental (cf. PINON (Pierre), « Voirie ou plomberie ? », D'Architecture, n° 147, juin-juillet 2005, p. 10-11).

<sup>3</sup> Nous nous permettons de renvoyer à notre *Lire et composer l'espace public*, STU, Paris, 1991.

<sup>4</sup> Les voies réservées aux bus ou aux tramways en donnent la meilleure (ou plutôt la pire) illustration. Si le développement des transports publics est éminemment souhaitable, doit-il s'accompagner d'aménagements excessifs ? Doit-il, par exemple, entraîner des coupes d'arbres (Nantes, Grenoble) ? Et finalement est-il logique de faire passer des sortes de lignes



4 Place Gaveau (le syndicat d'initiative et la barbacane de la porte Guiller) à Semur-en-Auxois © Photo Pierre Pinon

abstraite. Elle ne renvoie à rien d'immédiatement compréhensible pour celui qui ignore l'histoire topographique de la ville (ce qui est évidemment fréquent), à moins qu'un panneau ne l'explique (un panneau de plus !).

**L'enchaînement est fatal : fonctionnalisation - spécialisation - division - encombrement.**

De plus, en pensant l'espace public uniquement en termes de flux, on oublie qu'il est un vide qui a bien d'autres vertus : l'espace est un vide qui n'a pas forcément de directions ou d'orientations en soi, et même s'il en a, ils ne doivent pas être exclusifs. On se déplace dans la longueur d'une rue comme s'il s'agissait d'une simple canalisation, mais elle a aussi une largeur qui sert à prendre du recul pour admirer une façade, en lui offrant un dégagement. L'aménagement de l'espace public ne devrait donc pas relever de la seule "plomberie" qui gère des flux.

// **Dans la pratique, il y a accumulation - des logiques donc des objets - plus que coordination.** L'absence d'analyse historique de la structure et du paysage urbain crée généralement un décalage de caractère entre la constitution et l'aménagement. L'aménagement, s'il est nécessaire, doit s'inscrire dans le caractère du lieu, qui se dégage par une analyse spécifique. Au contraire, on se contente trop souvent de tendre vers une image caricaturale de l'urbain, de la grande ville. Faute de réflexion spécifique, on effectue un "couper-coller", comme si le même aménagement pouvait être aussi pertinent pour des espaces publics différents. L'usage des mêmes figures, des mêmes

dispositifs, du même mobilier urbain, quel que soit le lieu, banalise les espaces publics de qualité. En croyant faire de la ville, on fait quelquefois de la banlieue.

L'architecte, ou le paysagiste, veulent montrer leur savoir-faire, l'étendue de leur répertoire : ils "déballent" une culture mal maîtrisée. La conception "place d'architecte" d'aujourd'hui nous semble incompatible avec l'espace public sédimentaire de la ville ancienne, qui est souvent l'œuvre du temps<sup>5</sup>. Faire d'un espace public une œuvre trop personnelle est déjà un détournement en soi. Le temps des places royales - certes œuvres d'architectes -, entourant une statue équestre, nous semble révolu. Cette conception ne peut convenir que pour un espace non constitué, très dégradé et ayant réellement besoin d'être aménagé.

**// Les aménagements, dissuasifs et ostentatoires, nuisent à la cohérence de l'espace, au rapport de l'architecture à l'espace public, à la lisibilité géographique et historique.**

Les divisions, les dénivellations, les décaissements, la diversité exagérée (pour ne pas dire le disparate et l'aléatoire) de la nature des sols, la présence de l'eau (devenue indispensable on ne sait pourquoi<sup>6</sup>), si elles n'ont pas de signification en relation avec le génie du lieu, ne sont que jeux gratuits.

En croyant bien faire, on en fait toujours de trop. Il faut la plupart du temps se contenter de réhabiliter le cadre constitué (les sols, les façades), ne pas multiplier les signes sans fondement, et toujours tenir compte d'un contexte analysé et mis en perspective.

Selon l'échelle de la ville et la qualité des lieux, il convient de faire le moins possible, le juste nécessaire, à la limite ne rien faire. ■

<sup>5</sup> Léonce REYNAUD écrit, au milieu XIX<sup>e</sup> siècle (*Traité d'architecture*, t. II, Paris, 1858, p. 573) : « Le tracé d'une ville est œuvre de temps plutôt que d'architecte ».

<sup>6</sup> Les nouveaux, et très à la mode, jets d'eau à fleur du sol ("fontaines sèches") qui produisent des flaques molles (comme à Dijon, place de la Libération ou à Chalon-sur-Saône, place de l'Hôtel-de-Ville, où en plus des lampadaires géants s'interposent devant la belle façade du Musée Denon).



# 28 ----- Vocabulaire ----- des espaces urbains publics : ----- les termes génériques -----

-----///----- MICKAËL DARIN -----///-----  
/ Professeur en histoire de l'architecture, enseignant à l'ENSA - Versailles /

J'aimerais commencer cet exposé en faisant appel à l'un des fondateurs de l'histoire des villes, Lewis Mumford. « La ville et le langage, dit cet auteur, sont les œuvres les plus grandioses de l'homme. Produits du temps, note-t-il, les deux émanent de la société tout entière »<sup>1</sup>. Ces deux œuvres collectifs merveilleux ne sont pas étrangers l'un à l'autre. Une médiation évidente entre eux est donnée par les mots que nous utilisons pour parler, écrire ou penser à propos des villes en général et des formes urbaines en particulier.

Parmi ces mots il existe une catégorie particulière : les termes génériques, les mots, tels RUE, BOULEVARD OU PLACE qui aident à nommer les espaces urbains publics. L'usage de ces termes n'était pas toujours aussi systématique qu'il l'est aujourd'hui. En 1313, en effet, un tiers des noms de voies de Paris ne comportait pas de terme générique. Par la suite, les noms simples ont été couplés à un terme générique : QUIQUENPOIST devenant RUE QUIQUENPOIST (actuellement QUINCAMPOIX) ; dans la direction opposée, on a simplifié l'usage de noms-phrases : LA RUE QUI

EST DEVANT SAINT-POL est devenue RUE SAINT-POL<sup>2</sup>. Vers 1450, le nom de toutes les voies de Paris comporte un terme générique<sup>3</sup>. Ces termes changent au long de l'histoire. Prenons, pour commencer, un terme simple : place.

// PLACE

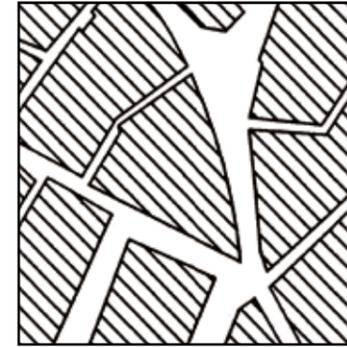
Les dictionnaires, depuis les tout premiers, répètent, avec quelques légères variations – intéressantes – la même définition. Pour Richelieu (1680) : la place est un « lieu découvert et sans bâtiments ». C'est le cas trois siècles plus tard pour *Le Petit Robert* (1993), qui varie peu : « lieu public, espace découvert, généralement entouré de constructions ». Certains dictionnaires ajoutent l'usage à la forme. Ainsi L'Académie (1694) précise que le lieu nommé place sert « soit pour l'embellissement d'une ville, soit pour la commodité du commerce ». *Le Trésor de la langue française* (1988) ne mentionne pas l'embellissement mais souligne que le mot PLACE désigne un espace public « où ont lieu souvent des activités commerciales, festives ou publiques ».



1 L. MUMFORD (Lewis), *The Culture of Cities*, New York, 1938 ; éd. 1970, Harcourt, Brace, Jovanovich, New York, p. 4-5.  
2 Cf. HEID (Manfred), *Les noms de rues de Paris à travers l'histoire*, thèse de l'Université de Tübingen, 1972. Disponible, en forme polygraphiée, à la Bibliothèque administrative de la ville de Paris ainsi qu'à la Bibliothèque historique de la ville de Paris, p. 26.

3 *Ibid.*, p. 131.

1 Paris, place Maubert avant percement du boulevard Saint-Germain. À la bifurcation d'une voie, une place en "Y".  
© Emmanuel Peyrot des Gachons



Il semblerait donc que pendant trois siècles rien n'a vraiment changé : une place est une place et tout le monde sait de quoi on parle. Or, à y regarder de plus près, les choses se compliquent. Un examen rapide de l'évolution de l'usage de mots à Paris le montre clairement. Dans le Paris d'avant 1600, entre 15 et 20 lieux sont désignés par le terme PLACE ou trois termes corollaires : CARREFOUR, PARVIS OU ENCORE CLOISTRE. La plupart des places ou carrefours sont des jonctions de rues qui suivent deux figures : carrefour en "Y" (la place Maubert, par exemple (cf. doc. 1)), et carrefour à angle droit augmenté d'une surface soustraite à un des îlots adjacents (la place de l'École). Mais, et c'est là la subtilité, parallèlement aux lieux nommés, il en existe d'autres, ayant les mêmes caractéristiques formelles, mais qui ne portent pas de nom distinctif. Les caractéristiques formelles sont donc nécessaires mais ne suffisent pas pour appeler un lieu place ou tout autre terme similaire.

D'autres facteurs entrent en ligne de compte. Au Moyen Âge, en effet, « c'est le peuple, le bas peuple surtout, qui a baptisé les rues de Paris » écrit Edmond Fournier<sup>4</sup> en 1884. Quarante ans plus tard, Camille Jullian développe l'idée : « c'était la rue qui faisait son nom ; avec son aspect, ses monuments, son histoire à

4 FOURNIER (Edmond), *Histoire des enseignes de Paris*, Paris, 1884, p. 66.  
5 JULLIAN (Camille), *Ne touchez pas aux noms des rues*, Abbéville, F. Paillard, 1926, p. 3.

elle. La raison d'être de son nom était essentiellement tirée d'elle-même ; elle était locale et topographique »<sup>5</sup>. Le nom de voies évoquait alors soit des métiers, des groupes d'habitants, des riverains de renom, des enseignes ; il peut aussi évoquer la qualité de la voie... Autrement dit, le nom d'une voie émanait d'une référence partagée par les citoyens, leur permettant de s'orienter en ville. Pour ce qui est des lieux nommés places, ils comportaient des traits distinctifs : s'y exerçait une activité particulière (la PLACE AUX POURCIAUX), s'y trouvait une institution suffisamment connue (PLACE DE L'ÉCOLE) ou une enseigne particulière (CARREFOUR DE LA CROIX-ROUGE) etc. On peut imaginer que les carrefours non nommés (mais ressemblant formellement aux nommés) ne se distinguaient pas suffisamment des rues qui s'y croisaient pour susciter un nom particulier, la référence aux rues étant suffisante.

À partir du XVII<sup>e</sup> siècle, les pratiques de dénomination des voies changent. C'est alors qu'on commence à imposer aux rues de Paris « des noms étrangers à leur essence même »<sup>6</sup>. Cela débute avec la place Royale et la place Dauphine et se poursuit avec le pont Marie et bien d'autres. Cette habitude se répand surtout un siècle plus tard, à la suite d'une décision prise en 1728 par le lieutenant général de police de « faire poser à l'entrée et à la sortie de chaque rue, des plaques de tôle sur lesquelles étaient inscrits les noms que l'usage paraissait avoir consacrés »<sup>7</sup>. Du coup, l'administration confisque le pouvoir de dénomination. D'une part, quand plusieurs noms étaient utilisés pour désigner une même voie, elle tranche en choisissant l'un d'entre eux ; certains Parisiens contestaient d'ailleurs ce choix et arrachaient les plaques en question<sup>8</sup>. D'autre part,

6 COUSIN (Jules), « De la nomenclature des rues de Paris », in *Mémoires de la Société de l'Histoire de Paris et de l'Île de France*, 1889, p. 4.  
7 FOURNIER (Edmond), *op. cit.*, p. 67.  
8 *Ibid.*



2 Paris, place Richard-de-Coudenhove-Kalergi. Un refuge nommé place © M. Darin

les autorités saisissent cette occasion d'honorer tel ou tel personnage, tel ou tel groupe : la famille royale, les nobles, les grands serviteurs de l'État, les édiles municipaux... Plus significatif, pour la suite des événements, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle des héros culturels entrent dans ce champ honorifique. À Paris, en 1779, on baptise les rues autour du théâtre de l'Odéon du nom d'auteurs tels Corneille, Molière et Racine. C'est ce qu'on fait à Nantes, également autour d'un nouveau théâtre ; cette fois-ci il s'agit de Corneille, Crébillon, Molière, Racine, Rousseau et Voltaire.

La dénomination honorifique exerce, par la suite, une pression sur les formes urbaines en général et sur les PLACES en particulier.

Les chiffres sont, à cet égard, éloquents et montrent une sorte de frénésie, surtout à la fin du XX<sup>e</sup> siècle, quand un grand nombre de lieux jusqu'alors anonymes sont soudainement nommés. On peut résumer cette histoire en quelques chiffres. Si le Paris du Moyen Âge comportait entre 15 et 20 PLACES, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, on en dénombre (avec la zone qui sera annexée en 1859) environ 60. Puis, à la fin du XIX<sup>e</sup>, après la densification des arrondissements périphériques et les célèbres transformations effectuées durant la deuxième moitié du siècle, la capitale comporte 140 PLACES<sup>9</sup>. Or, un siècle plus tard, en 1999, Paris comporte 420 PLACES. Ce triplement se fait selon un rythme annuel qui va en s'accélégrant : d'une PLACE et demie par an (1911-1951) on passe à presque trois (1951-1972) pour arriver à cinq (1972-1997) et culminer à huit PLACES et demie par an pendant les quatre dernières années du siècle.

D'où vient cette prolifération ? En partie – minuscule – elle est due à la création de nou-

veaux lieux : surtout ceux formés lors du remplacement des fortifications de Paris pendant l'entre-deux-guerres mais aussi à l'occasion des rénovations urbaines des années 1960-70 et conjointement aux aménagements des trente dernières années.

Les autres PLACES sont des lieux qui existaient déjà mais sans qu'on sente le besoin de leur coller un nom. Dès lors, toutes sortes de carrefours anonymes sont subitement nommées. C'est le cas, par exemple, des PLACES LE CORBUSIER ou PABLO PICASSO : la première est le carrefour situé près de l'hôtel Lutetia (le croisement entre le SQUARE BOUCICAUT, le BOULEVARD RASPAIL ainsi que les RUES DE SÈVRES et DE BABYLONE) et la deuxième se trouve près du café Le Dôme (le croisement entre les BOULEVARDS RASPAIL et MONTPARNASSE et la RUE DELAMBRE).

Il arrive aussi que la PLACE en question se limite à une petite surface triangulaire au croisement de trois voies : ainsi, la PLACE RICHARD-DE-COUDENHOVE-KALERGI (en bordure de l'AVENUE D'ÉNA) (cf. doc. 2) est en fait un simple refuge pour piétons comme on disait au XIX<sup>e</sup> siècle. C'est le cas aussi de la PLACE MARIA CALLAS (située au-dessus de la VOIE GEORGES POMPIDOU).

sommaire

En réalité, personne ne connaît ces PLACES, dans le sens où leur nom ne sert pas de repère. Elles présentent toutefois l'avantage – important – d'être nommées tout en laissant conserver le nom des rues d'alentour et donc la numérotation des immeubles adjacents. Ainsi ces nouvelles PLACES ne nécessitent aucun changement d'adresse, un acte détesté par les riverains et les postiers. Il s'agit en fait d'un acte fort économique qui parfois ne requiert même pas la fixation de plaque ; voir, par exemple, la PLACE LE CORBUSIER mentionnée plus haut.

Ainsi l'ambiguïté ancestrale du terme PLACE qui conjugue à la fois caractéristiques formelles et usages citadins permet aujourd'hui aux services et édiles de satisfaire la demande accrue des individus, des familles, des associations et autres cercles d'influence qui exigent toujours et encore d'honorer tel ou tel personnage en accolant son nom à un bout d'espace public.

Ceux qui plaident pour une relation simple et claire entre le mot et la chose, pourraient s'élever contre l'inflation de ces lieux nommés place en exigeant de mettre fin au système de désignation honorifique des voies. Mais attention, frustrer quelques maires en les privant de leur prérogative à nommer des espaces publics ne veut pas dire purification absolue du vocabulaire urbain, car le système honorifique n'est pas la seule cause de l'élasticité des termes génériques. D'autres facteurs sont à prendre en compte. Pour s'en rendre compte, j'évoquerais maintenant deux moments de l'évolution d'un autre mot : BOULEVARD.

// BOULEVARD

Ce mot désignait à l'origine, au XIV<sup>e</sup> siècle, un ouvrage militaire<sup>10</sup>. Or, à la fin du XVII<sup>e</sup>,

il n'était plus en usage sauf ici et là pour nommer un vieux bastion. D'autres mots ont été utilisés alors pour désigner les promenades urbaines qui commençaient à voir le jour à la lisière des villes : MAIL, COURS et ALLÉE. Par contre, à Paris, la promenade aménagée au nord de la ville à partir de 1670, en partie à la place des fortifications, était nommée tout le long du XVII<sup>e</sup>, par certains, le COURS, par d'autres, le REMPART (en référence à l'enceinte) ou encore, et cela était à l'époque une nouveauté le BOULEVARD. L'apparition de cette dernière appellation est expliquée dans le *Dictionnaire universel François et Latin* de Trévoux (1771) : « À Paris on appelle Boulevard (sic), le terrain du grand Bastion de la Porte Saint-Antoine ; et cette partie a donné le nom à tout le rempart ; c'est-à-dire cette promenade plantée d'arbres autour de la ville ». À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le vocable le BOULEVARD s'impose aux deux autres (COURS et REMPART) pour désigner la grande promenade parisienne. Il change alors doublement : d'une part, on fractionne l'ensemble en une série de segments chacun recevant un nom propre (BOULEVARD DU TEMPLE, BOULEVARD DES ITALIENS, etc.) ; d'autre part, après la création au sud de Paris d'une ligne analogue de promenades, on désigne l'arc originel par le nom du groupe : LES GRANDS BOULEVARDS.

Cette ancienne promenade est devenue entre-temps une voie urbaine particulièrement attractive. Vers elle affluent cafés, théâtres et beau monde. Elle devient le lieu le plus prestigieux de la capitale. Son nom devient si connu qu'il est utilisé dans la plupart des dictionnaires comme un exemple récurrent du mot BOULEVARD. Au XIX<sup>e</sup> siècle, le succès des GRANDS BOULEVARDS parisiens trouve un écho en province où les municipalités l'adoptent avec enthousiasme pour l'appliquer à l'anneau

<sup>9</sup> Cf. *Nomenclature des voies publiques de la ville de Paris*, Paris, éd. 1881.

<sup>10</sup> Rey (Alain) (s.l.d.), *Le Robert*, dictionnaire historique de la langue française, Paris, Dictionnaires Le Robert, 1993, p. 260.

de voies créées autour du noyau historique de villes ; à Angers par exemple (1811-1830). L'attraction du mot BOULEVARD est si forte qu'elle amène certaines municipalités à même remplacer les termes anciens par ce nouveau mot à la mode. Tours change ses deux MAÎLS en deux BOULEVARDS en 1843<sup>11</sup> ; Orléans fait de même cinq ans plus tard<sup>12</sup>. À Marmande, les actuels BOULEVARDS étaient des allées en 1845<sup>13</sup>. Les BOULEVARDS d'Avignon remplacent trois autres termes – PROMENADE, COURS et QUAI – en vigueur en 1836<sup>14</sup>. Ces transformations sont significatives car le changement d'un terme générique est plutôt rare. Normalement, ce sont les noms propres qui changent. Cette histoire compliquée, condensée ici à l'extrême, illustre le fait que l'acte de désignation d'une forme urbaine ne résulte pas d'une opération purement analytique. **En fait, à travers le choix du mot, s'expriment des désirs urbanistiques diffus.** BOULEVARD correspond, pendant un moment donné, à la recherche des voies urbaines majestueuses, des lieux fréquentés par les gens de la bonne société. **Le recours à certains termes génériques est fait pour évoquer l'image de la forme urbaine telle qu'on espère quelle sera dans l'avenir.** Souvent l'assignation d'un terme est une tentative d'ajouter une sorte de plus-value à la forme urbaine désignée. C'est une manière de lui conférer une certaine aura, de l'aider à devenir quelque chose d'un peu plus que ce qu'elle serait sans cet acte. C'est pourquoi la désignation des formes urbaines est parfois une sorte d'opération de marketing ou de communication ; une opération qui tente de contribuer au succès de l'intervention urbanistique par l'usage du langage et par l'évocation des images. Jusqu'ici il était question surtout des autorités. Toutefois, il ne faudra pas penser qu'elles

sont les seules à peser sur le devenir des villes. D'autres acteurs agissent, d'autres segments sociaux contribuent aux transformations urbaines. L'évolution se fait de manière plus diffuse. Un autre épisode de l'évolution du mot BOULEVARD illustre ce point.

Dans les dictionnaires actuels on explique souvent que les mots AVENUE et BOULEVARD sont synonymes dans la mesure où les deux désignent une large voie bordée d'arbres. Il est à noter à ce propos, qu'à partir de la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle le mot BOULEVARD s'est affranchi, dans la plupart des villes françaises, de sa figure originelle d'arc de cercle et a été utilisé pour désigner aussi des voies droites ; c'est le cas du parcours formés par les boulevards de Strasbourg, Sébastopol, du Palais et Saint-Michel à Paris, par exemple. Le mot AVENUE quant à lui, en usage depuis la fin de XVII<sup>e</sup> siècle pour désigner une allée qui amène vers un lieu, château par exemple, prend ensuite une connotation urbaine ; premièrement comme voie amenant vers une ville (l'AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES est un cas très connu) ; puis, comme n'importe quelle grande voie urbaine (la première au centre ville étant l'AVENUE VICTORIA à Paris).

En fait si ces deux mots sont synonymes dans les dictionnaires, dans la pratique ils ne sont pas égaux. Dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, le mot AVENUE domine le mot BOULEVARD. A cette période, les autorités locales nomment AVENUE quasiment toutes les nouvelles grandes voies. Dans les cités-jardins, construites dans les années 1920-30, les voies principales sont des ROUTES, des RUES ou des AVENUES ; mais pas des BOULEVARDS. D'ailleurs même des petites voies sont nommées AVENUE. C'est le cas à Plessis-Robinson, Châtenay-Malabry et Aulnay.



11 CALVET (A.), « Tours », in M. Darin (s.l.d.), *Les boulevards circulaires*, Versailles, École d'Architecture de Versailles / Ville Recherche Diffusion, 1998.

12 FOUQUE (V.), M. Lambert, « Orléans », in M. Darin (s.l.d.), *Les boulevards circulaires*, *ibid.*

13 CLEMENS (Jacques), *Marmande, Atlas historique des villes de France*, Paris, CNRS, 1985.

14 LAMBERT (M.), « Avignon », in M. Darin (s.l.d.), *Les boulevards circulaires*, *Op. cit.*

À Suresnes plusieurs voies circulaires sont nommées AVENUE et curieusement une voie passant dans le centre est un BOULEVARD. Bien significatif aussi est l'ouvrage de référence d'Edmond Joyant *Traité d'urbanisme* (1923) qui groupe sous le terme d'AVENUE toutes les grandes voies ; parmi les exemples qu'il cite, figurent plusieurs BOULEVARDS. Dans cette époque, AVENUE est le terme générique pour toutes les grandes voies urbaines.

Or, à partir des années 1960, le mot boulevard opère un retour spectaculaire.

Premièrement, ce terme réaffirme son tout premier usage pour désigner les voies circulaires. À Paris, dès la fin des années 1960, l'autoroute ceinturant la ville, créée sur l'ancien glacis des fortifications de la fameuse enceinte Thiers, prend le nom de BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE. De la même manière, à Rungis, la voie qui entoure l'ensemble des marchés est nommée BOULEVARD CIRCULAIRE. Le quartier de La Défense suit la même logique avec sa ceinture autoroutière nommée BOULEVARD CIRCULAIRE. Un pas est franchi dans les villes nouvelles des années 1970 et 1980 où le terme BOULEVARD n'est plus cantonné aux voies circulaires.

Plus significatif, dans le contexte de l'avènement de nouvelles valeurs urbanistiques dans les années 1970-80, la notion d'urbanité prend corps ainsi que de nouvelles formes urbaines nommées BOULEVARDS URBAINS. Il s'agit des grandes voies à la périphérie de villes, des voies aptes à faire cohabiter pacifiquement grand débit routier et immeubles abritant des usages dits urbains. Le choix d'un mot ancien pour désigner ces voies est évident, mais pourquoi BOULEVARD et non AVENUE ?

Dans un livre qui porte justement le titre de *Boulevards urbains* (1990), l'auteur, Geneviève Dubois-Taine, se référant aux BOULEVARDS HAUSSMANNIENS, utilise le mot BOULEVARD comme la catégorie désignant toutes les grandes voies urbaines. Contrairement à Joyant donc, pour qui AVENUE eut ce rôle. La référence aux BOULEVARDS HAUSSMANNIENS explique le sens de l'inversion AVENUE/BOULEVARD : pendant les années 1980, le Paris de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle devient, en quelque sorte, la ville de rêve pour les milieux urbanistiques ; on en extrait donc plusieurs enseignements et également un mot.

Mais le triomphe absolu de BOULEVARD SUR AVENUE se fait sur un autre terrain, celui du football. Quand un attaquant a la voie libre vers le but adverse, les commentateurs s'exclament aujourd'hui : « il a un boulevard devant lui ! ». C'est ainsi qu'une mauvaise défense brésilienne a ouvert « de larges boulevards aux attaquants boliviens »<sup>15</sup> et par extension M. Madelin – pendant la campagne présidentielle de 2002 – a pu estimer que « la course au centre de M. Chirac et M. Jospin lui ouvre un boulevard »<sup>16</sup>. Dans le langage courant de nos jours, le BOULEVARD prend ainsi la signification originelle de L'AVENUE : « Chemin par lequel on arrive en quelque lieu »<sup>17</sup>.

En trois siècles le mot BOULEVARD a donc changé totalement de sens. REMPART à l'origine il est devenu AVENUE. Ce faisant, il montre que l'évolution d'un terme générique n'est pas l'œuvre consciente de quelques plus ou moins grands hommes ayant la charge de la destinée des villes, mais plutôt le résultat de changements sociaux bien diffus.

15 Le Monde 9/11/2001.

16 Le Monde 28/2/2002.

17 *Dictionnaire de l'Académie française*, 8<sup>e</sup> édition, Paris, 1932.

// Dernier point. L'absence de termes génériques est aussi révélatrice. C'est le cas de l'urbanisme moderniste qui n'a pas su créer ses propres termes génériques. En effet, sa contribution majeure, l'invention des textures urbaines particulières, n'a été accompagnée par aucun nouveau terme. Ces textures, fondées sur la notion d' "espace vert", c'est-à-dire espace végétal en principe illimité comportant quelques bâtiments dispersés (petites ou grandes barres, tours ou plots), s'opposent bien sûr au tissu urbain traditionnel où rues et places bordées d'immeubles et de maisons délimitent quelques parcs, jardins et squares (groupés collectivement sous la catégorie "surfaces vertes" ou "espaces verts", au pluriel).

Or, les lieux créés en conformité avec la nouvelle approche sont désignés par des termes génériques anciens. À Sarcelles, réalisation emblématique des années 1960, les voies principales sont des avenues, les secondaires des boulevards et les chemins piétons des allées. En règle générale, on peut noter que les vastes lieux ouverts qui se trouvent au centre des textures urbaines modernes sont nommés, ici et là, parc, prairie ou pré. Les espaces moins grands et moins ouverts qui se trouvent entre les barres et les plots reçoivent le terme de square, allée ou mail. Enfin, les espaces publics informels entre voies et bâtiments ne sont pas nommés.

De ces trois configurations résulte un hiatus entre réalisations radicalement nouvelles et termes anciens, qui informe sur le malaise qui existait, au temps de la création de ces grands ensembles et Z.U.P, entre certaines aspirations de la société et l'urbanisme qu'elle a secrété. Une fois de plus, l'usage de termes servait pour atténuer la réalité des formes urbaines par une représentation qu'on pensait plus valorisante.

Avec ce dernier point j'arrive à la fin de cette communication. J'espère qu'elle était suffisamment claire pour montrer que l'articulation entre ville et langage nous donne un angle d'observation stimulant sur ces deux œuvres collectives grandioses. Un angle de vue qui montre à quel point toute œuvre collective est par nature imprévisible et paradoxale. Il s'ensuit des réalisations qui à la longue sont frustrantes aux yeux de ceux qui abordent les œuvres collectives comme si elles étaient de simples œuvres individuelles. Elles sont, par contre, jouissives pour celui qui les observe pour ce qu'elles sont (quand il est de bonne humeur). ■



## LA CONSTRUCTION DES OUTILS RÉGLEMENTAIRES POUR LES ESPACES PUBLICS EN SECTEURS PROTÉGÉS

### 35 -----//----- Réglementation et prise en compte des espaces libres -----//-----

-----//----- YVES STEFF • Architecte-urbaniste -----//-----

« Comment concevoir des règles permettant de prendre en compte les espaces libres publics ou privés dans les secteurs protégés ? »

Derrière cette question s'enchaîne une série d'interrogations :

- > la sauvegarde des espaces naturels,
- > l'évolution des formes urbaines,
- > les changements d'usage des espaces publics.

**Il s'agit donc de vérifier si la France des secteurs protégés, que nous limiterons ici aux secteurs sauvegardés (PSMV) et aux zones de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP), nous permet d'apporter les réponses satisfaisantes aux questions de conservation, d'évolution et de restructuration des espaces libres.**

#### LA CONSERVATION DES ESPACES LIBRES

Les espaces libres peuvent être d'une échelle très différente, la plus vaste comme celle des forêts et des vallées et la plus petite comme celle d'une cour d'immeuble.

**Si ces espaces présentent un traitement satisfaisant que l'on désire conserver et s'ils sont inconstructibles, il est possible de recourir à une zone de type ZPN en ZPPAUP ou en secteur sauvegardé ou plus simplement, à un graphisme sur le plan réglementaire (légende à inventer sur le plan de protection de la ZPPAUP ou espace soumis à prescription particulière en secteur sauvegardé). Cette légende assure la pérennité de l'espace et permet éventuellement d'autoriser la réali-**



### sation de petites constructions nécessaires à la gestion de ces espaces.

Je conseille de limiter l'usage des espaces boisés classés à des cas exceptionnels car ils figent les espaces en n'autorisant aucune adaptation.

### ||||| L'ÉVOLUTION DES ESPACES LIBRES

La plupart des espaces libres peuvent évoluer un jour :

// Dans les espaces libres privés tout particulièrement, chaque propriétaire pense que son terrain est constructible et qu'il doit être possible d'étendre sa construction même si elle est protégée ou d'ajouter des volumes (piscines, garages, etc.).

Les réponses réglementaires à apporter peuvent être très diverses suivant la typologie urbaine concernée, suivant la valeur architecturale de la construction et suivant la valeur paysagère des espaces libres. Et ces réponses seront différentes suivant les pratiques du chargé d'études. En effet, il convient de trouver le meilleur équilibre entre la règle dessinée et la règle écrite ; c'est ainsi que souvent, et tout particulièrement dans les secteurs sauvegardés, nous privilégions le plan, donc la règle dessinée.

Sur le plan polychrome par exemple, lorsque la construction n'est protégée qu'au titre de son intérêt urbain, nous laissons en blanc des espaces d'extension éventuels en cohérence avec la typologie urbaine concernée, nous protégeons les espaces devant rester libres en précisant dans le règlement ce qui doit être protégé et en renvoyant au cahier de recommanda-

tions architecturales, urbaines et paysagères les principes permettant de faire évoluer ces espaces (nature des plantations, insertions de petits volumes et d'éventuelles piscines, matériaux de maçonneries et de traitement des sols) ; ces recommandations sont des invitations à faire, des conseils et représentent des solutions satisfaisantes mais non exclusives : d'autres solutions peuvent être acceptées par l'architecte des Bâtiments de France si elles sont dans l'esprit de la typologie urbaine.

Encore faut-il que les caractéristiques de la typologie aient été suffisamment explicitées dans le rapport d'analyse et dans le cahier de recommandations du rapport de présentation. Les espaces libres privés sont des espaces de respiration essentiels des secteurs protégés, que les typologies concernent des hôtels entre cour et jardin ou des immeubles urbains implantés en périphérie de l'îlot par exemple.

**Nous préconisons des règles "garde-fous" et des recommandations laissant la place à l'imagination.**

// L'évolution des espaces libres publics, hormis quelques très rares espaces emblématiques souvent complémentaires d'un ensemble monumental, est inéluctable et souvent peu prévisible.

Je m'explique à travers deux exemples tirés de l'expérience du secteur sauvegardé de Nantes :

- Dans les années 1975, alors que s'achevait la conception du PSMV, était envisagée la création d'un métro utilisant le tunnel SNCF et donc des stations à créer sur l'espace public ; quatre ans après, c'est le tramway qui va occuper un autre ancien bras de la Loire. Nous avons alors choisi d'insérer le premier projet dans le cahier de recommandations et

sommaire

d'intentions architecturales, urbanistiques et paysagères du rapport de présentation et de l'enlever du plan réglementaire. Bien nous en a pris car le PSMV n'a pas empêché l'insertion du tramway qui a permis la mise en œuvre des matériaux (paysages et dallages de granite et mobilier urbain peint de couleur vert nantais) préconisée dans le cahier de recommandations.

- Au cours de ces années, Robert Joly, l'architecte en titre du secteur sauvegardé esquissait dans le cahier de recommandations deux propositions d'aménagement de la place Royale, alors traitée comme un vaste giratoire routier ; il aménageait dans l'esprit d'un square la partie centrale affectée au repos des piétons, maintenait une circulation périphérique ralentie et proposait dans une de ses deux propositions de déplacer la fontaine vers le cœur de l'hémicycle de la place qui épouse la forme d'un miroir de toilettes.

Chargé suite à un concours du projet de retraitement de cette place trente ans après, j'ai été conduit à réaliser un aménagement très différent consistant à traiter l'ensemble de la place en un vaste espace piétonnier minéral, afin de lui redonner ses proportions de place Royale, prenant beaucoup de soin, dans la réalisation de nivellement, à recreuser légèrement la place pour "exhausser" la fontaine et rendre plus solennelle l'ordonnance architecturale de l'architecte CRUCY de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'auteur de la place.

Ce deuxième exemple permet de nous interroger sur ce que doivent être d'une part les règles et d'autre part les recommandations à exprimer sur une telle place.

Avant tout, et ce devrait être la règle autant en secteur sauvegardé qu'en ZPPAUP :

**tout aménagement d'un tel espace doit faire l'objet d'un "projet d'ensemble". Trop souvent, les espaces publics se trouvent dénaturés suite à des interventions ponctuelles (mobilier urbain aménagements partiels, etc.) sans qu'ait été exprimé un parti d'aménagement cohérent.**

La présentation de ce projet d'ensemble par la collectivité responsable au titre du permis d'aménager (ancienne autorisation spéciale de travaux) permet au maire et à l'architecte des Bâtiments de France de s'assurer que ce projet d'ensemble obéit bien au règlement et s'inscrit dans l'esprit des préconisations du cahier de recommandations.

Quelles règles eût-il fallu écrire pour la place Royale ?

- Tout nouveau projet devra redonner son unité à la place,
- il devra mettre en valeur l'ensemble des façades ordonnancées,
- il devra respecter un principe de composition symétrique.
- La fontaine construite 50 ans après la place peut éventuellement être repositionnée pour être située dans l'axe des rues convergentes.
- Le matériau du sol sera préférentiellement du granite (dallage ou pavage).
- Le mobilier urbain sera traité avec discrétion, soit de la couleur vert nantais (comme l'ensemble du mobilier du secteur sauvegardé), soit de la couleur des bronzes de la fontaine.



# 40 Les fichiers des espaces urbains

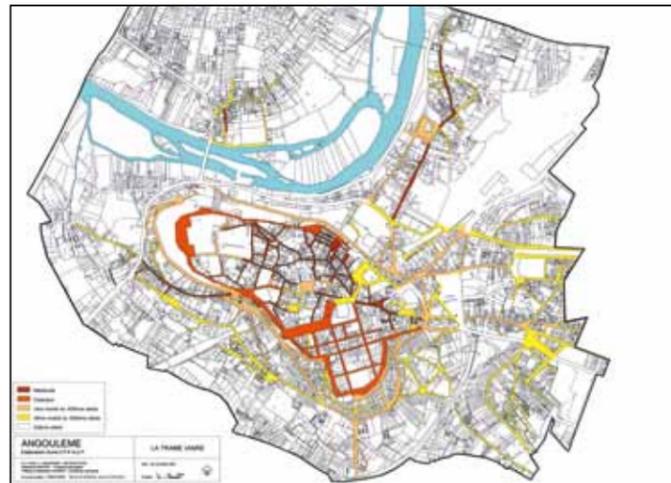
GILLES-HENRI BAILLY • Urbaniste / Architecte du patrimoine

L'obligation est faite, en secteur sauvegardé, à tout architecte-urbaniste chargé de la mission d'en élaborer ou réviser le Plan de sauvegarde et de mise en valeur (P.S.M.V.), de réaliser un fichier des immeubles bâtis et non bâtis. Ce fichier comporte une partie sur les espaces urbains.

Son utilité est d'apporter au chargé de mission la connaissance même de la ville nécessaire pour bâtir le règlement de sauvegarde, pour renseigner le document graphique du P.S.M.V et justifier des dispositions proposées, mais aussi pour transmettre la connaissance acquise à ceux qui auront à mettre en œuvre le P.S.M.V, pour faciliter l'application de ses règles aussi bien auprès des acteurs (aménagement, concepteurs...) qu'aux gestionnaires chargés de l'entretien des espaces urbains.

Aujourd'hui ces fichiers sont informatisés (cf. doc. 1).

Voici la méthodologie que nous avons mise au point pour réaliser ce fichier pour la ville de Besançon dans le cadre de l'élaboration du P.S.M.V dans le secteur sauvegardé du centre-ancien.



1 La trame viaire d'Angoulême © Agence Bailly

Six étapes de travail ont été nécessaires pour aboutir au but final :

### 1. La recherche documentaire

Il s'agit de la collecte et de l'analyse des documents existants, d'ordre bibliographique, cartographique et photographique, anciens et récents (notamment les études déjà menées sur l'histoire des espaces urbains).

### 2. La préparation de la fiche d'enquête

Sur un format A4, les différentes rubriques ont été listées avec une case en blanc pour noter la

sommaire

BESANÇON		Secteur sauvegardé		IDENTIFICATION		FICHE TERRAIN n° PL	
Gestion de la fiche	Date de visite			DE L'ESPACE URBAIN		ESPACE	
	Date de correction			Nb de sous-espaces :		SOUS-ESPACE	
	Objet de la correction			Dimensions approchées		CODE VILLE	
						SOUS-CODE VILLE	
ESPACE URBAIN	Appellation :					Partie comprise entre :	
	Appellation ancienne					et :	
Type	Nature	VOies, ouvrage de Génie Civil, Jardin public, Zone Naturelle				Autre :	
	Type de voirie	Allée, Avenue, Boulevard, Cité, Chemin, Faubourg, Parvis, Place, Rue, Ruel, Passage, Sentier, Trage				Autre :	
	Type d'ouvrage	Pont, Passerelle, PoRe, Quai, Bérges, Tunnel, Digue, Glacis, Fossé, Escarp, Remblai				Autre :	
	Type de jardin public	Promenade, Square, Parc, Jardin, Jeux d'Enfants				Autre :	
	Type de zone naturelle	Rivière, Bérges, Pièce d'Eau, Espace Boisé				Autre :	
	Ensemble	Ensemble Historique, Aménagement Urbain				préciser :	
Datation	Datation dominante	0 : n.s.p.	2 : XVIII <sup>e</sup> s.	5 : XVIII <sup>e</sup> s.	8 : XVIII <sup>e</sup> s.	11 : XIX <sup>e</sup> s.	14 : XX <sup>e</sup> s.
	Dates complémentaires	1 : Ant.VIII <sup>e</sup> 3 : 14 1/2 4 : 2e 1/2 6 : 14 1/2 7 : 2e 1/2 9 : 14 1/2 10 : 2e 1/2 12 : 14 1/2 13 : 2e 1/2 15 : 14 1/2 16 : 2e 1/2					
	Dernier aménagement	par source inscrit au plan de 1- 1723 2- 1773 3- 1833 4- 1883 5- modifié au plan d'alignement de 1815					
Qualité	Morphologie	SPontanée, REglée, RéSidualie, INachevée, Cohérence Perdue, RIManence d'une empreinte antérieure					
	Forme et tracé	Circulaire, Semi-Circulaire, RECTangulaire, TRIangulaire, TraPézoïdale, Sinuose, DRoit, Brisée, SANS forme					
	Système urbain	urbanisation MEdiévale, composition BAroque, urbanisme HAussmannien, urbanisme MOdeme					
	Nature des rives	Continuité de Façade, Continuité de Clôture, MIXte, Discontinuité Météopène, ORdonnance, MOnument					
	Rives ouvertes sur	Espace Boisé, Rivière, Espace libre Privé non clos, autre Espace Urbain					
	Particularité paysagère	SANS, Terme de Vue, Fond de Perspective, Echappée sur : Premier Plan sur : ARrière plan sur :					
	Profil de la voie	Chaussée+Trottoirs, plans à Fils d'Eau, Chaussée Bornée, Chaussée+Trottoirs+Bornage					
	Traitement des sols	Unitaire, FRactionné, Pavés pierre, Dalles pierre, enrobés Bitume, STabilisé, enGaZonnement					
	Qualité du traitement	COhérent, INcohérent, NEutre, Éléments de sol remarquables :					
	Nature du mobilier	MOnument, Kiosque, FOstaine, PUITS, MUR, GRille, BOmes, AUtre					
	Nature de l'éclairage	Lanternes en Potence, Lanternes sur Mât, SCénographie nocturne					
	Nature des plantations	d'ALignement, en MAt, en MAssé, GaZon, ARbustive, Essence dominante :					
	Qualité des plantations	COhérente, INcohérente, NEutre					
	Élément construit	en DUR, en matériaux LÉgers, en matériaux PRÉcaires, objet :					
Fonction	Usage courant	COhérente, INcohérente, NEutre, VOitures, Piétonnier, Dominante Piétonnier, Piétons/Voitures, Piétons/Bus, STationnement					
	Usage occasionnel	MARCHé, Fête Foraine, AUtre :					
BILAN de l'espace	État des sols et mobilier	BOn, MOyen, MAuvais commentaires					
	État des plantations	BOn, MOyen, MAuvais commentaires					
	État de l'éclairage	BOn, MOyen, MAuvais commentaires					
	Intérêt paysager	0 : sans 1 : faible 2 : certain 3 : majeur					
	Protection existante	CLassé mh, inscrit à l.I.S. m.h., Site Classé, Site Inscrit, Espace Boisé Classé, ZNeff, Réserve Naturelle, SANS					
Protection souhaitée	CLassé mh, inscription I.S. m.h., Site Classé, Site Inscrit, P.S.M.V., Espace Boisé Classé, ZNeff, Réserve Naturelle, SANS						
Évolution souhaitée	DÉmolition, MAintien de l'élément bâti, Sans Avis, de l'espace public : J1, J2, P1, P2, Sans avis						
COMMENTAIRES							

2 Fiche d'enquête pour le secteur sauvegardé de Besançon centre ancien © Agence Bailly

réponse (le résultat du choix sur place parmi les critères de jugement correspondants rappelés à droite de chaque rubrique de la liste). (cf. doc. 2).

### 3. La rédaction du lexique

Elle donne l'explication de chaque critère pour permettre aux enquêteurs d'employer le même langage et un langage juste.

### 4. Le découpage en séquences des espaces

car souvent les longues voies sont traversées par d'autres qui les partagent en différentes parties. (cf. doc. 3).

### 5. Les enquêtes de terrain

Elles ne se font essentiellement qu'entre mars et octobre pour bénéficier des meilleures conditions météorologiques et de durée du jour.

### 6. L'exploitation des données

Il s'agit de la saisie informatique des fiches, de leur agrafage au fond de plan informatisé du secteur sauvegardé grâce à un logiciel de S.I.G. (système d'informations géographiques), de l'agrafage également des fichiers photographiques correspondants puis de l'édition des cartes analytiques, thématiques, des espaces urbains pour étayer notre argumentaire d'évolution à venir de ces espaces.

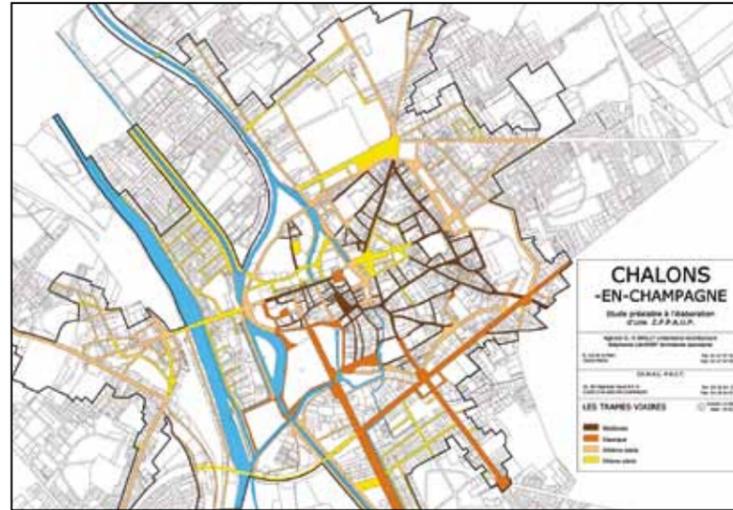
La fiche d'enquête comporte trois parties :

### 1. L'identification de l'espace (ou sous-espace)

son code viaire, son appellation présente (et le rappel des appellations anciennes), le nombre de sous espaces, la partie comprise entre telle ou telle voie du sous-espace, les dimensions approchées.

### 2. La partie descriptive

- La nature de l'espace (voirie, ouvrage de génie civil, jardin public, zone naturelle...).
- La typologie de voies (rue, place, passage, avenue, boulevard...), des ouvrages (quais, ponts, passerelles, pontons, fossés, escarpes, remparts...), de jardins (square, promenade, parc...), de zone naturelle (rivières, pièces d'eau, berges, espaces boisés...).
- L'historique du lieu : catégorie historique de l'espace (ensemble séculaire ou aménagement urbain daté), date par source (archives), par plan ou des transformations successives (quand elles sont connues).
- La spécificité de l'espace : la morphologie (spontanée, réglée, résiduelle, cohérence perdue, rémanence d'empreintes antérieures), les formes et tracés (place ronde, semi-circulaire, rectangulaire, voie étroite et sinueuse, droite, brisée...), le système urbain auquel il appartient (formation médiévale, composition baroque, percée haussmannienne, urbanisme contemporain), les caractéristiques de ses rives constituées (continuités de façades, continuité de clôtures, mixte, discontinuité hétérogène, ordonnancement), ou ouvertes (sur un espace urbain, sur un jardin, sur une rivière, sur une terrasse panoramique...), les particularités paysagères (premier plan, arrière plan, perspectives ou échappées



3 Découpage séquentiel des espaces de Châlons-en-Champagne © Agence Bailly

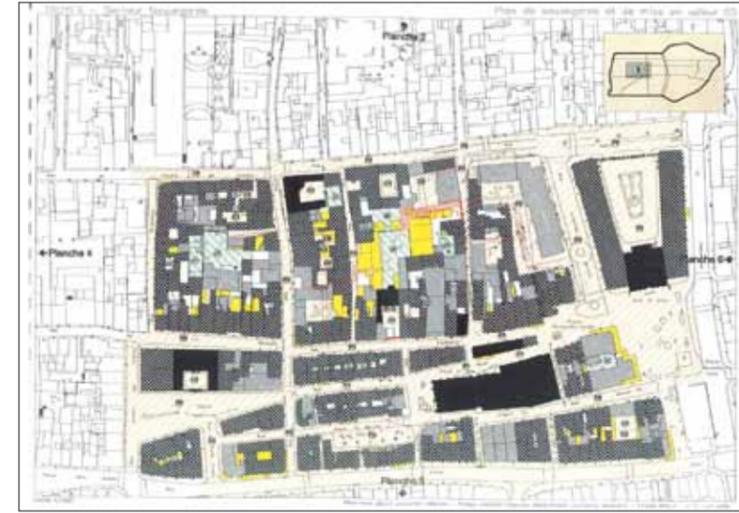
- monumentales, ou végétalisées, ouverture panoramique...), et les profils en long et en travers.
- Le traitement de l'espace : traitement des sols, (type, qualité, éléments remarquables) du mobilier urbain, de l'éclairage public, des plantations (formes essences, qualité...), éléments construits (non cadastrés (kiosques, abris divers...).
- L'usage courant (automobile, piétonnier, mixte, transport en commun, deux roues...) ou occasionnel (régulier : marchés de plein air hebdomadaire ou exceptionnel : cirque, brocante...).

### 3. Le bilan qualitatif et des protections,

il s'agit :

- De l'état des sols, des plantations, de l'éclairage, du mobilier.
- De l'intérêt paysager (majeur, certain, local).
- Du rang dans la hiérarchie d'usage des espaces (structurant majeur, armature de quartier, desserte locale...).
- Des protections existantes (au titre des M.H. ou des Sites).
- Des propositions de protection (au titre des M.H., des Sites ou du P.S.M.V.) ; cette rubrique permet de justifier l'interprétation

sommaire



3 La traduction réglementaire © Agence Bailly

réglementaire que l'on peut adopter dans le document graphique du P.S.M.V. : P1, espace urbain existant protégé (à conserver dans son aménagement actuel), P2, espace à aménager (cf. doc. 4).

- De l'évolution souhaitée : il s'agit de nos propres propositions d'aménagement, limitées généralement à des propositions de principe, aux précautions à prendre, aux erreurs à éviter, aux contraintes particulières dont il faut tenir compte (toponymie, époque dominante, documents d'archives de référence, orientations à privilégier comme l'affirmation de parvis monumentaux à ménager pour la mise en valeur d'espaces ou de monuments...).
- Cette dernière partie est généralement sous la forme de commentaires en texte libre.

La ville de Besançon s'est récemment lancée dans un nouveau plan de requalification urbaine ; le fichier a servi au bureau d'études chargé de cette programmation opérationnelle à mieux appréhender la qualité actuelle et potentielle des espaces urbains du secteur sauvegardé du centre ancien. ■

## ÉTUDE DE CAS : LA NAISSANCE D'UN PROJET, DE LA CONCEPTION À LA RÉALISATION

# 44 --- Figeac, de la place des Écritures à la place Champollion l'espace public en secteur sauvegardé // un projet pour la ville

sommaire

PHILIPPE GISCLARD --  
Architecte des Bâtiments  
de France, Service départemental de  
l'architecture et du patrimoine, Lot

des opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH), portées par la volonté de maintenir la population en centre ville, et à l'équipement du centre ancien par la réutilisation d'édifices majeurs grâce au fond d'aménagement urbain (FAU).

Cette volonté s'est concrétisée par la mise à l'étude du secteur sauvegardé en 1986 confiée aux architectes urbanistes Alexandre Mélissinos et Gilles Séraphin.

Parcouru par le plus grand nombre, l'espace public imprime l'image de la ville dans la mémoire collective. Aussi l'intervention sur les rues, les places et les façades constitue un enjeu pour la reconnaissance de la qualité patrimoniale de la ville.

La qualité des espaces publics est intimement liée à l'attention portée dès les années 1970 à la réhabilitation du patrimoine architectural et urbain, notamment dans le cadre

// À Figeac, les espaces publics, de petites tailles dans un tissu urbain dense, ont évolué différemment au cours du temps. Le plan de sauvegarde et de mise en valeur s'appuie sur cette diversité des lieux pour en faire un vrai projet d'ensemble. La place des Écritures et la place Champollion, bien que spatialement très proches, sont représentatives de vingt ans d'intervention du secteur sauvegardé de Figeac.



1 L'hôtel de la Monnaie aujourd'hui dégagé, vu depuis les Berges du Célé. © Philippe Gisclard

Le plan de sauvegarde et de mise en valeur présente un véritable projet urbain patrimonial, tantôt très écrit dans son plan et son règlement parce que l'évidence du contexte historique l'imposait, tantôt plus ouvert laissant libre le champ des possibles souvent induit par des nouveaux usages.

La comparaison du cadastre actuel et du plan de l'Atlas historique des villes de France de Charles Higounet fait apparaître la permanence très forte du tissu urbain médiéval. Le périmètre du secteur sauvegardé reprend la totalité de l'écusson médiéval, les berges du Célé ainsi que les faubourgs médiévaux des Carmes à l'ouest et du Pin à l'est. La richesse du patrimoine médiéval compris dans ce périmètre, se traduit par la protection de la quasi-totalité des édifices au titre du plan de sauvegarde et de mise en valeur.



2 et 2 bis : Extrait de l'Atlas historique des villes de France de C. Higounet (Figeac médiéval), et extrait du PSMV, l'hôtel de la monnaie (en noir) aujourd'hui isolé sur la place.

L'attitude face au patrimoine bâti a évolué au fil du temps, ainsi que la prise en compte de l'espace public comme composante d'un projet de mise en valeur.

// L'Hôtel de la Monnaie, rue Orthabadial, simple maison de ville à l'époque médiévale, subit à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle la recomposition de ses façades (cf. doc. 1). Elle apparaît aujourd'hui tel un "monument objet" au milieu d'une place qui résulte de la destruction d'îlots entiers qui la contenait. Le plan du secteur sauvegardé met en exergue cette situation en prévoyant la création d'une allée, en lien avec la promenade des berges du Célé afin de dégager une perspective sur la façade principale de ce monument. Ce projet se traduit dans le plan du secteur sauvegardé par une servitude d'alignement et un emplacement réservé (cf. doc. 2 et 2 bis).

Des opérations d'accompagnement et de préservation sont également prévues. Ainsi les espaces libres aux abords de l'église Notre-Dame du Puy, monument surplombant la ville, bénéficient de traductions différentes dans le plan de sauvegarde et de mise en valeur en fonction de leur nature. Le parvis de la façade ouest est protégé en tant qu' "espace public à con-



3 Le parvis de Notre-Dame du Puy dominant les toits de la ville jusqu'aux coteaux de la vallée du Célé. © Philippe Gisclard



4 Rue en calade bordée de murs de jardins. © Philippe Gisclard



5 Église Saint-Sauveur et le square ayant permis le dégagement du chevet roman. © Philippe Gisclard



6 Les berges du Célé et la nouvelle passerelle piétonne. © Philippe Gisclard

server et à mettre en valeur” et bénéficie d’un traitement minéral. Les terrasses en jardin au sud sont protégées au titre des “espaces boisés classés” visant à en conserver le caractère paysager. Les murs de soutènement, éléments structurant du jardin en terrasse, sont identifiés comme du “bâti à conserver” (cf. doc. 3).

**Les rues en calade**, bordées de murs de jardin, éléments identitaires des parcours pittoresques entre Notre-Dame du Puy et le cœur de la ville, sont également retranscrites dans le plan de sauvegarde et de mise en valeur (cf. doc. 4).

Les autres rues irriguant le tissu médiéval depuis la place Champollion bénéficient d’un traitement homogène. Ces rues ayant perdu leur revêtement d’origine sont traitées de façon sobre en pavement de façade à façade. Rue Gambetta, la restauration des immeubles et du pavement du sol ont accompagné la renaissance des commerces et restitué une ambiance plus conviviale pour les habitants.

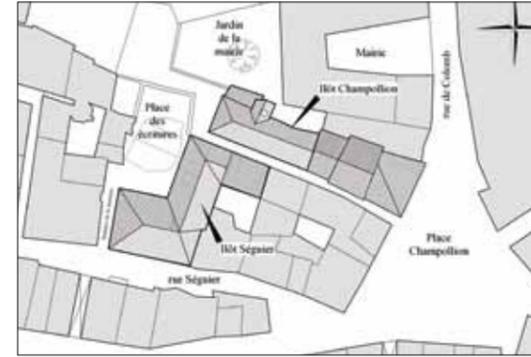
**Autour de la basilique Saint-Sauveur**, le projet du secteur sauvegardé prévoyait la création d’un espace public ayant pour but de mettre en valeur l’exceptionnel chevet roman abbatial. L’emprise reportée sur le plan par un emplacement réservé concerne des jardins privés ainsi que des constructions adventives “à démolir”. La réalisation exemplaire s’est traduite par la

négociation pour le rachat partiel des jardins par la ville, la démolition des annexes adossées au monument et la création d’un square permettant de relier la rue du Monastère et la place Michelet située au nord de l’abbatiale (cf. doc. 5).

**Dans un secteur particulièrement dense**, à l’ouest de la place Carnot, la simple réouverture d’un passage permet d’enrichir les cheminements dans la ville.

**Le paysage urbain constitué par les berges du Célé**, ses quais et ses platanes en alignement est évidemment identifié comme “à protéger” dans le plan de sauvegarde et de mise en valeur. La passerelle, réalisée en 2003 par l’architecte Marc Mimram, traduit un nouvel usage qui s’est imposé après la fermeture d’un pont pour rénovation. Cette création permet une liaison piétonne entre un parc de stationnement urbain au sud du Célé et s’inscrit dans le prolongement de l’espace public formé par le boulevard du Docteur Juskiewenski et les escaliers du Calvaire (cf. doc. 6).

// **Sur Figeac, l’ensemble de ces opérations a pu être menée** grâce à une maîtrise d’ouvrage déterminée qui a su allier patrimoine et développement, au travers de la mise en synergie des actions et de la coordination des services de la ville.



7 Plan de masse du musée des Écritures aujourd’hui. © Philippe Gisclard



8 La place des Écritures avec la pierre de Rosette réinterprétée par J. Kosuth. © Philippe Gisclard

**La commission du secteur sauvegardé est un des organes clés de la gestion du secteur sauvegardé. Cette commission créée lors de la mise en œuvre du projet du secteur sauvegardé, a perduré pour en assurer la gestion. Elle est garante de la continuité de ce projet patrimonial et de la cohérence de sa mise en œuvre. Elle regroupe des élus, les services de l’État (SDAP, DDE), des associations locales et les services techniques de la ville (patrimoine, urbanisme, voirie). La commission examine toutes les déclarations de travaux (enseignes, permis de construire, aménagements d’espaces publics, etc.) et se rend sur place autant que de besoin.**

La mise en œuvre des projets sur la ville est largement relayée grâce au label Ville d’art et d’histoire et au centre d’interprétation de l’architecture et du patrimoine qui permettent de sensibiliser les habitants aux projets les plus significatifs concernant leur cadre de vie. Le projet de la passerelle de Marc Mimram, le musée des Écritures ou l’aménagement de la place Champollion ont ainsi fait l’objet d’expositions présentées au public sous le titre *Les chantiers du quotidien*.

**L’îlot Champollion est exemplaire** d’une démarche où le patrimoine est le support du projet. La ville ayant acquis la maison natale de son illustre citoyen Champollion, elle y ins-

talle dans les années 1980 un premier musée. L’acquisition d’un cœur d’îlot adjacent permettra de retisser des liens entre la place Champollion, la rue Séguier et les jardins de la mairie, par la réalisation d’un projet de démolition qui était prévu dans le plan de sauvegarde et de mise en valeur. Une opération publique de logements sociaux permettra de remettre en valeur une façade médiévale de la nouvelle place créée en 1989. Cet espace est magnifié par une œuvre symbolique de l’artiste Joseph Kosuth, (commande publique du ministère de la Culture pour le bicentenaire de la naissance de J. F. Champollion). Elle devient la **place des Écritures** en 1991 (cf. doc. 7 et 8).

Grâce à de nouvelles acquisitions de maisons médiévales, la ville va pouvoir ouvrir le nouveau musée sur l’espace public majeur qu’est la **place Champollion**. Cet ensemble de maisons médiévales va devenir l’écrin du futur musée des Écritures livré en 2007 par l’architecte Alain Moati.

Le projet d’aménagement de la place Champollion dû à l’architecte Philippe Bergès vient achever l’aménagement du cœur de ville (cf. doc. 9).

L’actuelle place Champollion, au centre de l’écusson médiéval, à l’intersection des voies principales, présente une forme triangulaire qui résulte d’un remaniement d’une place plus





2 Square Lebon. © Ville de Saint-Étienne

lieu-le Rond Point, puis Centre II, ZUP de Montreynaud...) et permettra la réhabilitation de l'espace déjà urbanisé comme le quartier de Tarentaize ou de quartiers anciens avec des aides publiques telles que celles de l'ANAH. Pour accélérer sa reconversion industrielle et urbaine, la ville a investi massivement entre 1983 et 1992 pour l'aménagement de zones d'activités sur d'anciens terrains miniers ou des friches sidérurgiques, délaissant provisoirement l'intervention urbaine. C'est le cas notamment des zones d'activités. En parallèle, les équipements structurants se multiplient (équipements sportifs, lycée Nord, hôpital Nord, musée d'Art moderne).

// De 1995 à 2000, la politique urbaine reprend ses droits avec l'objectif de reconquérir les espaces publics du centre et des quartiers et poursuivre les opérations d'urbanisme des quartiers sensibles. Avec un travail de fond sur le fonctionnement des différents secteurs en coproduction avec la population et basé sur un travail en atelier. Les projets consistent en de petits aménagements urbains répartis dans toute la ville visant à donner de la qualité à de micro espaces tout en répondant aux besoins et/ou demandes de la population souvent fort attachée à ces espaces de quartier (cf. doc. 2).

Il peut s'agir de réhabiliter un espace jeux, de remplacer un terrain vague par un lieu de repos, d'organiser le stationnement tout en ménageant un square, de réhabiliter une montée d'escalier en la végétalisant etc. Ils peuvent être en outre



3 Jardin de l'Eglise Gervais. © Ville de Saint-Étienne

un commerce central en perte de vitesse, un centre ville engorgé, un habitat central paupérisé et des espaces encore délaissés.

**L'histoire et sa constitution en fond de vallée ont ainsi façonné un centre-ville replié sur lui-même dont le faible gabarit des rues et les quelques places ont figé le paysage.** Le relief de site collinaire et accidenté a en effet accru ce phénomène de concentration du centre ville par manque de lisibilité des lieux, voire d'accessibilité hors de l'axe structurant de la grand-rue.

Les quartiers périphériques, sont le plus souvent situés au-delà des reliefs et coupés ainsi du centre de la ville (Montchovet, Montreynaud, Chateaucieux), (cf. doc. 1).

La majeure partie des opérations urbanistiques menées avant 1945 s'inscrit à l'intérieur de la trame orthogonale inspirée par Dalgabio (architecte voyer 1820). Une phase d'expansion est menée avec la construction de cités ouvrières en 1910, la construction d'immeubles d'appartements modernes en copropriété (dont la maison sans escalier 1933 et 1940), la relance de la promotion privée d'après-guerre sur un programme d'immeubles d'appartements de 10 à 12 étages (place du Maréchal Foch, avant-goût d'un nouveau paysage urbain). Ce n'est qu'après la seconde guerre mondiale que les grosses opérations d'urbanisme seront situées en dehors du site maillé (l'opération de Beau-



4 et 5 Jardin du musée Art et industrie. Place Grenette. © Ville de Saint-Étienne



des sites à forte valeur sociale tel un square près d'une école, lieu de rencontres après classe par exemple (cf. doc. 3).

**Ce travail a pour but de rendre à l'usage un certain nombre de sites, de créer un "style stéphanois" répondant aux attentes de la population et allié à une écriture contemporaine réalisée par de jeunes professionnels et de rendre ainsi la vie quotidienne plus agréable.** (cf. doc. 4 et 5).



6 Les coquelicots. © Ville de Saint-Étienne

**Des œuvres d'art** participent également à cette nouvelle appréhension de l'espace public. L'ensemble des secteurs du centre-ville aux quartiers périphériques est le témoin de cette implication de la création dans la politique urbaine : square Villeboeuf, place Jules Guesde, place Jean Moulin, jardin du musée de la Mine, place Vial, etc. (cf. doc. 6 et 7).

// En parallèle, les opérations d'urbanisme de plus grande ampleur se poursuivent. C'est le cas notamment de la restructuration complète de la place Bellevue, suite au départ d'un dépôt de transports en commun, de la démolition d'une barre HLM de Montchovet *la Muraille de Chine* qui préfigure le renouvellement urbain d'un quartier périphérique, la réécriture

du campus universitaire au cœur de la ville ce qui accentue son originalité et son ancrage dans la cité ou la métamorphose des abords du stade Geoffroy Guichard à l'heure de la coupe du monde de football de 1998.

2000 - 2007  
CONSTRUCTION DU PROJET URBAIN

// L'expérience acquise et l'ambition de valoriser le territoire stéphanois a permis, à partir de 2000, de faire émerger un projet urbain en le fondant sur ses forces et originalités que sont sa capacité à innover et la diversification de son tissu industriel, le design comme vecteur de son savoir-faire, sa vie associative et culturelle de premier plan, sa proximité et sa complémentarité avec Lyon et son insertion dans un cadre naturel remarquable. Ces éléments



7 Esplanade de France, Clous, François Bauchet. © Ville de Saint-Étienne

8 et 8 bis : Place Chavanelle, *Les colosses*, Yannick Vey et Place Chavanelle, Ghyslain Bertholon. © Ville de Saint-Étienne

permettent de décliner naturellement l'avenir selon trois thèmes : **participer à la constitution d'une métropole européenne aux côtés de Lyon, offrir un cadre de vie attractif répondant aux attentes de la population et agrémenter la vie urbaine au quotidien.**

Il s'agit bien en effet de conforter Saint-Étienne en tant que métropole au sein d'une région et d'une aire métropolitaine de dimension européenne en terme économique, culturel et d'espace d'échange et de circulation. D'ores et déjà, Saint-Étienne s'est investie dans la création de nombreux pôles d'excellence en liaison avec les entreprises existantes et les équipes de recherche universitaire de l'université de Saint-Étienne : le pôle des technologies médicales, le pôle optique et vision, le pôle de l'eau, le pôle de la mécanique (mécapole).

**Saint-Étienne est marquée par l'esprit créatif, non seulement industriel, mais aussi culturel** (cf. doc. 8 et 8 bis). On connaît déjà l'impact des trois musées, nés de ce même esprit d'innovation lié au patrimoine industriel, le Centre dramatique national, La Comédie de Saint-Étienne de Jean Dasté. Dans quelques mois, ce sera d'une part la Cité du design qui portera le flambeau d'une nouvelle génération de créateurs forts de cette culture stéphanoise faite de génie créatif, de sueur et de volonté de faire et bien faire et le Zénith d'autre part qui accueillera des spectacles de grande envergure. La musique, pour ce qui la concerne, saura profiter de l'Opéra théâtre existant et d'une nouvelle Scène des musiques Actuelles dénommée le Fil.

**Les échanges régionaux et nationaux** sont quant à eux améliorés grâce à une desserte



ferroviaire diversifiée - notons l'électrification nouvelle de la ligne Saint-Étienne Firminy et depuis 2006, la liaison de type RER cadencée, sans rupture de charge avec la vallée de l'On-daine - et la création d'un pôle intermodal d'intérêt régional sur Chateaucieux (autour d'un espace public majeur) en est le symbole fort. Ce quartier d'affaires recomposé sur les anciennes emprises ferroviaires et industrielles accueille d'ores et déjà le siège social du Casino (37000 m<sup>2</sup>). Prochainement, diverses administrations et des immeubles d'habitation viendront doter ce quartier d'une offre de qualité. Au sein de la ville, le développement du réseau de TCSP notamment par l'arrivée de la seconde ligne de tramway reliant le quartier de la gare au centre-ville organise, fluidifie les échanges et requalifie les espaces.

sommaire

**Ces sites majeurs** : Chateaucieux – la Manufacture pour la Cité du design et la Plaine Achille pour le Zénith sont tous implantés sur d'anciennes friches industrielles proclamant ainsi le dynamisme et le renouveau stéphanois.

**Cœur d'une agglomération de 400 000 habitants, Saint-Étienne change.**

Il est certain que la ville doit répondre rapidement aux attentes et besoins d'une population en quête d'un cadre de vie renouvelé. La baisse du nombre d'habitants notamment due à l'évasion des classes moyennes et supérieures vers la périphérie (Saint-Étienne compte actuellement environ 177 000 hab. contre 210 000 en 1978), un parc de logements vétuste et qui se dégrade (77% du parc date d'avant 1974), la paupérisation d'un grand nombre d'habitants sont autant d'éléments qui imposent une nécessaire reconquête du centre ville. Celui-ci doit redevenir un lieu attractif rendu à une population de plus en plus attentive à son environnement.

**Des grandes places du centre-ville**, dont Jean Jaurès ou Chavanelle ont déjà bénéficié d'amples réaménagements mêlant habilement espaces de convivialité, espaces plus intimistes et espaces de verdure. Les principes mis en œuvre sur ces secteurs seront ainsi déclinés sur les autres places centrales - Hôtel de ville, Dorian - mais aussi sur les places de proximité dans les quartiers. Cela a d'ailleurs déjà été le cas de la place de la Rivière ou la place de Terre noire par exemple.

**Le plan couleur mis en place dernièrement** (en novembre 2001) commence à porter ses fruits et les passants redécouvrent ainsi les façades de beaux immeubles du centre ville

mis en valeur par des couleurs chaudes et ensoleillées.

Mais une seule intervention au seul niveau des aménagements d'espaces publics est insuffisante.

**C'est pourquoi la ville de Saint-Étienne développe une politique de réinvestissement de son habitat ancien notamment dans le centre ville ainsi que dans plusieurs grands quartiers d'habitat social.**

// **En effet, jusqu'alors le logement était surtout perçu comme le symptôme de la situation économique et sociale de la ville, comme un héritage.** Mais peu à peu, la question de l'habitat est apparue comme un levier majeur de la reconquête urbaine, comme un remède (avec d'autres) au déclin. Par ailleurs, avec le phénomène de métropolisation à l'œuvre sur l'aire urbaine Lyon Saint-Étienne, 250 000 habitants sont attendus d'ici 2020. Aussi, Saint-Étienne doit jouer un rôle résidentiel majeur à l'échelle de cette grande aire lyonnaise pour ne pas devenir une zone de marginalisation urbaine et sociale.

**Pour cela, elle s'appuie sur les politiques urbaines engagées au niveau national** : inscription de 4 quartiers : Montreynaud, Crêt de Roc, Tarentaise-Beaubrun-Séverine et Sud Est en G.P.V (Grand projet de ville). La convention est signée en Juillet 2001 avec l'État pour un programme de quatre ans, et un groupement d'intérêt public est créé. Plusieurs projets se concrétisent : restructuration des espaces autour des premiers îlots de la Palle, les espaces du secteur Montchovet (les terrasses Roinat, les abords du C.H.P.L), les abords du centre commercial de Beaulieu, etc.

En 2003, la politique GPV est simplifiée et l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) est née. La municipalité inscrit les quatre secteurs GPV de Saint-Étienne – dont les deux quartiers traditionnels Crêt de Roc et Tarentaize – auprès de cette agence en ciblant comme axes majeurs la rénovation de l'habitat, le réaménagement des espaces publics et la réalisation d'équipements publics. La convention est signée le 11 avril 2005. La rénovation urbaine est en marche.

**Pratiquement, sur Crêt de Roc, ce sont plus de 51 millions d'euros qui seront investis d'ici 2010 pour améliorer le cadre de vie et renforcer l'attractivité du quartier,** sur Montreynaud ce sont à terme plus de 123 millions d'euros qui sont attendus, 55 millions pour Tarentaize Beaubun Séverine et 74 millions d'euros pour Sud Est. Sur le terrain, les quartiers changent de visage et il n'est que de se promener en ces lieux pour découvrir celui du renouvellement. Ainsi, pour Crêt de Roc, 155 logements ont ou seront démolis, 220 construits et 800 réhabilités, sur Montreynaud 438 démolis, 240 reconstruits et 450 réhabilités, sur Sud Est, 1 000 logements démolis pour 250 construits et 1 300 réhabilités et enfin sur TBS 430 logements seront réhabilités et 85 construits. Des actions sur les déplacements, les équipements publics interviennent en parallèle (cf. doc. 9).

**En complémentarité avec ces actions, sur les deux quartiers anciens (TBS et Crêt de Roc), un dispositif de rénovation baptisé OTHA (Opération de traitement de l'habitat ancien) est mis en place géré en partenariat avec la SEDL (Société d'équipement du département de La Loire).**



9 Royet-Crêt de Roc. © Ville de Saint-Étienne

Une convention publique d'aménagement a en effet été signée entre cet organisme et la ville de Saint-Étienne dès 2002.

C'est une opération complexe qui mêle plusieurs modes opératoires :

- Restructuration lourde des immeubles les plus dégradés.
- Restauration qualifiante des immeubles maintenus.
- Démolition et restructuration d'îlots.

Elle repose sur la mobilisation de l'épargne privée (propriétaires et investisseurs) à travers des outils incitatifs et coercitifs :

- Des travaux rendus obligatoires (DUP travaux).
- Des aides financières majorées avec l'OPAH RU (subventions ANAH).
- Des incitations fiscales (régime fiscal loi Malraux).

Le tout est couvert par des périmètres de restauration immobilière et une ZPPAUP.

Montreynaud est quant à lui classé depuis 1997 en Zone franche urbaine (le seul quartier dans la Loire), dispositif qui favorise l'implantation des entreprises et permet de développer l'emploi et l'insertion pour les habitants du quartier.

sommaire

## L'ENGAGEMENT D'UNE RECONVERSION URBAINE IMPORTANTE

**// Aujourd'hui, il semble de plus en plus évident de s'engager dans une démarche couplant renouvellement urbain et protection du patrimoine. Il s'agit, au delà de l'aménagement et en saisissant les opportunités de renouvellement urbain de réussir le lien entre l'urbain et l'humain.**

Cette nouvelle démarche est mise en œuvre par la ville de Saint-Étienne en tant que maître d'ouvrage mais également par le nouveau établissement public d'aménagement – l'EPASE créé le 25 janvier 2007 afin d'accélérer le renouveau urbain de la ville. Il va intervenir sur plusieurs secteurs : Chateaux, Couriot, Manufacture Plaine Achille, Pont de l'Ane et sur le centre-ville en complément des opérations déjà financées par l'ANRU - quartier Jacquard - Chappe - Ferdinand et Saint-Roch. Les secteurs prioritaires d'intervention de l'EPASE dans les quartiers anciens ont été définis suite aux études conduites par la ville et l'agence d'urbanisme sur l'habitat localisant les îlots aux indicateurs particulièrement pré-occupant en terme d'état du bâti, de vacance et d'occupation sociale.

### Les objectifs à atteindre sont :

- l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers articulée avec le renouvellement de l'habitat et la requalification des espaces publics,
- l'appel à l'investissement privé pour favoriser la production d'une nouvelle offre d'habitat,
- le renforcement de l'attractivité résidentielle avec l'intervention sur les espaces

- publics et les commerces de proximité,
- la disparition de l'habitat indigne et le passage de l'habitat social de fait en habitat social de droit.

À la politique de grands équipements mise en place pour repositionner Saint-Étienne devait se joindre une stratégie liée au logement et à l'habitat pour garder et attirer une population plus dynamique. Le renouvellement du parc de logement de Saint-Étienne, pour qu'il redevenne compétitif, est dans ce cadre une priorité.

Pour avoir un véritable effet d'entraînement, cette stratégie doit être développée à l'échelle non pas de quelques quartiers mais de la presque totalité des zones résidentielles de la ville. De plus, l'effort doit porter sur l'ensemble du parc, privé et social, et sur toutes la gamme des logements de la résorption de l'habitat indigne au développement de logements haut de gamme en passant par toutes les catégories du logement social (locatif et accession).

**// La politique stéphanoise se caractérise donc par son ampleur géographique, quantitative et qualitative ;** il a fallu mettre en place un ensemble d'actions, de procédures et d'outils de suivi sur l'ensemble de l'offre de logements, ce qui rend parfois sa lecture extrêmement compliquée. Elle concerne en effet les quartiers en politique de la ville, ceux en politique de la ville hors ANRU (Dame blanche, La Cotonne) et les quartiers centraux hors périmètre politique de la ville pour des interventions d'une grande diversité : par exemple le développement de nouveaux quartiers d'habitat résidentiel sur des quartiers en reconversion dans le cadre d'opération d'aménagement urbain.

Divers fonciers libérés progressivement par la ville et soumis à concurrence sur la base de cahiers de charges (anciennes écoles, site rue du Guizay, Grouchy avec 40 à 45 logement en accession), le traitement de quartiers prioritaires dans les secteurs fragiles (quartier Jacquard-Ledin-Le coin, Frères Chappe-République, Saint-Roch-Beaulier-Mulatière) ont été identifiés en centre ville qui nécessiteraient de gros efforts tant pour les démolitions préconisées (2 500 logements) que pour la reconstitution de l'offre (1 200 restructurations lourdes et la production de 900 logements neufs). Les outils mis à la disposition des collectivités sont nombreux. Outre ceux précédemment listés relatifs aux interventions immobilières notamment, il faut ajouter les Zones d'aménagement concerté, les DUP travaux et surtout le développement de 3 nouvelles ZPPAUP sur le centre-ville couvrant plus de 400 ha (zone marquée par une forte paupérisation).

**La volonté de réaliser une ZPPAUP sur le centre ville de Saint-Étienne répond à une double problématique : mettre en valeur le patrimoine et encadrer le renouvellement urbain des quartiers anciens. Sa réalisation vise à étendre le dispositif de protection au reste du centre-ville. L'outil ZPPAUP permet de définir des règles précises imposant le respect de l'architecture, du patrimoine et des paysages.**

Il s'agit de préserver ce qui forge l'identité des quartiers tout en permettant leur évolution.

**La ZPPAUP offrira un cadre réglementaire à la démarche opérationnelle de renouvellement urbain afin de s'assurer de la prise en compte de la dimension patrimoniale sans**

pour autant mettre "sous cloche" ses secteurs.

**La ZPPAUP, pour les possibilités de défiscalisation** qu'elle offre, permet de s'attaquer à des points durs du renouvellement urbain en complément aux actions prévues dans les Schémas directeurs de renouvellement urbain dont la maîtrise d'ouvrage appartient à l'EPASE.

**La démarche conjointe ZPPAUP et SDRU permet alors au schéma directeur de s'enrichir des connaissances et de l'approche patrimoniale de l'étude ZPPAUP et à la ZPPAUP de prendre en compte les nécessités opérationnelles traitées dans les Schémas directeurs. Une démarche de concertation entoure l'ensemble des démarches et dispositifs engagés.**

Cette conduite opérationnelle originale répond aux spécificités paysagères, urbaines et architecturales de Saint-Étienne. Située en fond de vallée, la ville est contrainte par sa topologie et, de fait, par la trame urbaine qu'elle a induite. ■

sommaire

## 57 ----- Rennes, l'espace public du centre ancien //----- Gestion au quotidien et politique d'aménagement --

----- JEAN-MICHEL GERMAINE • Architecte des Bâtiments de France,  
Service départemental de l'architecture et du patrimoine, Ille-et-Vilaine ----  
---///--- GILLES GERMAIN • Direction de l'urbanisme, Rennes ---///---



1 Terrasse couverte, place Sainte-Anne - septembre 2007  
© Ville de Rennes

À Rennes comme ailleurs, l'espace public constitue le principal équipement public de la Ville. Le centre ancien est très actif, aux plans de la vie publique, culturelle, commerciale.

**L'espace public y est donc très sollicité, très contraint, partagé entre une multitude de fonctions, compatibles ou non entre elles, générant de l'animation, de la complexité, des conflits.** L'objectif de l'intervention est d'évoquer la maîtrise du "mobilier urbain privé" installé sur l'espace public ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre des projets d'aménagement de l'espace public.

### GESTION AU QUOTIDIEN

Une préoccupation nouvelle est apparue il y a moins de deux ans : l'installation de nombreuses terrasses couvertes de cafés et restaurants sur l'espace public. Il existe très peu d'installations permanentes. Celles qui existent sont plutôt bien maîtrisées et posent peu de problèmes.

#### // Terrasses couvertes dites "amovibles"

En centre ville, lieu à la fois patrimonial et de forte concentration commerciale, le domaine public connaît une forte pression de la part des commerçants souvent désireux d'utiliser l'espace extérieur pour installer des terrasses couvertes amovibles, auvents, chevalets ou mobiliers. Les fortes sollicitations génèrent une occupation souvent désorganisée et abusive de l'espace. Celui-ci est de plus en plus marqué par une absence de cohérence qui, par ailleurs, peut occasionner une gêne visuelle et des conflits d'usages (place Sainte-Anne, rue Saint-Georges, place Champ Jacquet...). L'intérêt de telles installations est qu'elles ne sont ni permanentes, ni accrochées au bâti ancien.

Il s'agit par contre de dispositifs disparates, le plus souvent bariolés, de couleurs et de formes agressives, ne répondant pas spontanément aux règles et critères du P.S.M.V et du règlement local de publicité (cf. doc. ①). Jusqu'à présent, ce sont les fournisseurs qui ont été à l'initiative de leur installation en faisant du démarchage agressif auprès des commerçants. La plupart des installations sont apparues en moins de 6 mois, autorisées oralement par l'élu délégué au commerce, après des rencontres sur place avec les exploitants. La "régularisation" des accords donnés se fait à travers l'encaissement de droits de places par la police municipale.

Face à ce constat, l'application des textes et le respect de la charte d'occupation du DP constituent évidemment une réponse à cette problématique. Elle n'apparaît toutefois plus suffisante pour empêcher cette prolifération d'installations hors propos et disparates. Il s'est avéré nécessaire de définir quelques règles de fonctionnement et principes architecturaux applicables pour modifier et supprimer dès maintenant les structures les plus dommageables. Dans certaines voies, envahies, la mise en place de règles conduisant à limiter les installations devrait être très favorablement accueillie par les riverains. L'adjoint à l'urbanisme, le SDAP et la direction de l'urbanisme se sont penchés sur la question, pour définir des règles et moyens de contrôle et des principes fixés en commun afin d'apporter rapidement des réponses aux dérives observées.

#### Propositions de traitement des terrasses couvertes amovibles :

- Les planchers fixes sont interdits et aucune substitution de sol ne sera autorisée.

- Le principe d'écran doit être évité : pas de chapiteau, pas de tente fermée, pas de joues opaques, ni translucides, ni de matériaux créant d'obstacle visuel par rapport aux façades d'immeubles, seule la transparence sera admise, y compris pour les pare-vent qui respecteront une hauteur de 1,20 mètre (exemples probants : Angélu et 5 rue du Chapitre).
- Les joues ne seront tolérées qu'en saison hivernale et interdites du 1<sup>er</sup> mai au 1<sup>er</sup> octobre de chaque année.
- Pas de fermeture en façade.
- Aucune publicité et enseigne ne pourront être autorisées en avancée (rappel du RLP : règlement local de publicité).
- Le mobilier doit être sobre et de qualité (bois/métal/couleurs).
- Le plastique est à proscrire, de même que toute publicité.
- Les dispositifs chauffants respectant les normes de sécurité peuvent être autorisés sous réserve qu'ils soient mobiles et esthétiquement accordés au mobilier d'ensemble de la terrasse (charte DP).
- Les porte-menu sont autorisés sous réserve du respect des dispositions de la charte.
- Installation des terrasses : sur les voies et places, une chaussée roulante d'une largeur minimum de 4 mètres disponible pour la circulation des véhicules de sécurité/secours/entretien/ramassage des ordures ménagères doit être respectée. La profondeur de la terrasse ne peut excéder 3 mètres. Celle-ci devra toutefois tenir compte de la configuration du site. Les portes cochères et piétonnes devront être dégagées. Une distance de 50 à 60 centimètres sera respectée prise à partir de l'entourage des portes d'immeubles.

sommaire

Deux options sont envisageables : soit une régulation à objectif qualitatif, soit une restriction nette par rapport à la situation actuelle :

- Application des nouvelles données pour toutes nouvelles demandes.
- Délais d'un an maximum pour mise en conformité des installations (hors publicités à suppression immédiate).
- Interventions immédiates, visant à la suppression d'installations dommageables (rue le Bastard : restauration rapide Gau Fruits ; rue Saint-Georges : restaurant La Casa Pépé ; place Sainte-Anne : restaurant Côte Ouest, bar Happy Hour et restaurant Mezzo di Pasta). Ces établissements seront contactés avant application.
- Les rues "interdites" pourraient être les rues Saint-Michel (étroitesse de la rue, limitation de l'extension des bars Le Bastard et Orléans, maintien de la circulation piétonne, dégagement visuel des axes...).
- Les rues "autorisables" (ex. rues Vasselot, notamment dans les redans, et Jules Simon).
- Choix délicat à arrêter pour les rues Saint-Georges, Saint-Melaine : ce sont les deux voies étroites les plus envahies, où se concentre un grand nombre de restaurants divers ; c'est là que les enjeux esthétiques et de circulation (sécurité publique) sont les plus forts. C'est également là que la mise en œuvre de mesures restrictives génèrera le plus de réactions (sauf de la part des habitants, qui devraient approuver).

L'idée est de suivre rapidement ces orientations et de travailler dans ce sens avec les commerçants. Cette option, plus radicale, permettrait de modifier rapidement l'aspect des rues, les désencombrer (sécurité) et marquerait fortement les objectifs définis par la ville.

Quelle que soit l'option retenue, un travail d'information devra être mené.

De plus, un document définissant une typologie des différents espaces et illustrant les principes et prescriptions paraît nécessaire. Il devra inclure une cartographie.

Cette réflexion est en tout état de cause rendue indispensable par la réforme des permis de construire qui impose, théoriquement dès le 1<sup>er</sup> avril 2007 le dépôt d'une déclaration préalable ou permis d'aménager pour de telles installations sur le domaine public en PSMV.

#### Quels sont les moyens de mise en œuvre ?

- Forte présence sur le terrain du SDAP et des services municipaux.
- Décret du 27 mars 2007 assujettit les dispositifs en question à déclarations préalables.
- Il faudra, dans le cadre de la révision du PSMV, décliner, sous forme de règles, les principes évoqués ci-dessus.

## LES PROJETS : GESTATION & MISE EN ŒUVRE

La pratique partenariale de co-gestion du secteur sauvegardé par la ville et le SDAP est ancienne. Les compétences respectives sont complémentaires et pas toujours faciles à conjuguer.

### **1. La place de Bretagne, son réaménagement récent, dans le cadre de la création d'un site propre de transport en commun**

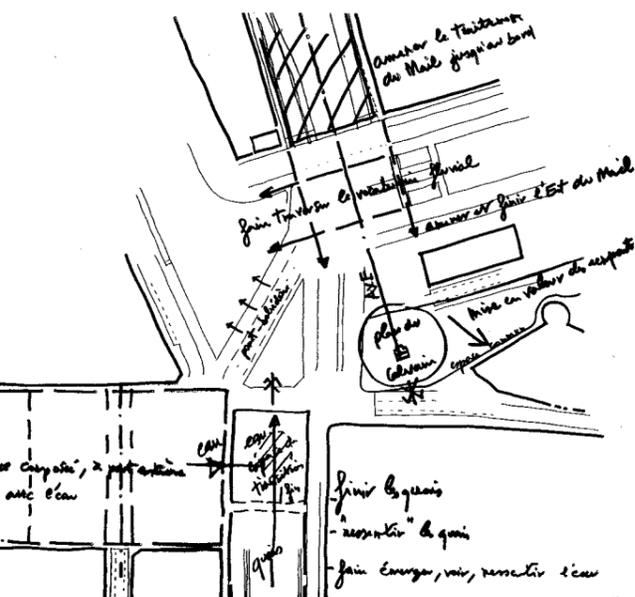
Comment retraiter une place datant du XIX<sup>e</sup> siècle qui, au fil des temps, est devenue un échangeur autoroutier de centre ville ?

La place de Bretagne marque la sortie du centre ancien. Elle est bordée d'immeubles de



2 Place de Bretagne avant les travaux. © Ville de Rennes

grande qualité. Elle constitue, depuis la dernière guerre, le point de jonction des routes de Paris, Nantes, Brest, Quimper et Saint-Malo. Les flux de véhicules qui la traversent ont conduit au fil des ans à son traitement purement routier, mono fonctionnel. Elle est asphyxiée depuis le début des années 1980. Le projet d'implantation d'un TCSP empruntant l'axe est-ouest du Plan de Gabriel est arrêté par la ville, simultanément à celui du métro nord-sud, en 1999-2000. Un énorme ouvrage souterrain d'assainissement des eaux pluviales vient complexifier le programme. S'ensuivent des études de circulation, d'optimisation des trafics et d'assainissement, qui aboutissent à ce qu'il est convenu d'appeler une "esquisse fonctionnelle".



3 Projet d'aménagement de la Place de Bretagne. © Ville de Rennes

Les discussions qui s'engagent alors, entre élus, services techniques, architectes conseils (D. Brard et Daniel Duché) et le SDAP, induisent des recherches d'ordre qualitatif. Des méthodes simples et éprouvées sont utilisées dans la phase d'élaboration du projet :

- reprendre le vocabulaire et les matériaux usuels,
- et redonner des usages diversifiés (façades commerciales, circulations piétonnes, stationnement très limité, fontaines, terrasses de restaurants/bistrot).

Durant la phase des travaux à l'été 2003, à l'occasion des terrassements du débouché N-W de la place de Bretagne (place Foch), des vestiges importants des anciens remparts sont découverts. Les travaux sont arrêtés et des rencontres et concertations sont faites dans l'urgence. Des solutions préservant le patrimoine et adaptant l'espace public sont définies. Le chantier redémarre un mois plus tard. Le résultat est une réappropriation des lieux par les Rennais ; un trafic routier réduit d'au moins 30% sur un espace rendu lisible et le retour des piétons. (cf. doc. 2, 3 et 4)

4 Projet place de Bretagne. © Ville de Rennes

## 2. La rue de la Visitation, beaucoup d'animation pour une petite voie

Quel traitement piétonnier pour une rue médiévale de 300 mètres, touchée à ses extrémités par une station d'échange métro/bus et un centre commercial neuf, frappée de plus par un incendie qui a détruit 4 immeubles à pans de bois ?

Dès l'antiquité, puis au Moyen-Âge, la rue de la Visitation est une voie structurante de la ville ancienne. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, un incendie détruit partiellement la rue. En 2001, avec l'arrivée du métro à l'ouest, elle devient une voie consacrée à la voiture et au stationnement. En 2005, un incendie ravage les immeubles à pans de bois des n° 4, 6, 8 et 10. Est alors élaboré un projet de reconstruction avec une architecture unique. Les études de détail du réaménagement de l'espace public débutent en 2005. La démarche est semblable à celle du PdB : esquisse fonctionnelle puis APS par un architecte conseil du SDAP, puis lancement du projet.

Des traitements diversifiés selon les fonctions et la nature des bâtiments riverains (pavage pour médiéval, dalles pour la reconstruction) sont choisis.

En novembre 2006, le centre commercial de 15 000 m<sup>2</sup> de Shon est inauguré. En juin 2007, l'aménagement de la voie se poursuit.

## 3. Au final, quelques constantes rennaises

Rennes est à la fois une ville protégée mais qui doit cependant fonctionner.

L'important n'est pas de mettre en exergue deux ou trois bâtiments ou lieux exceptionnels, mais bien de traiter chaque morceau de ville, en raccrochant l'espace public au bâti ; en chaussant les maisons du XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles de trottoirs pavés et les immeubles du

XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles avec de la dalle granite. Il faut éviter les effets de graphisme parasitant l'architecture : par exemple les abris bus sont intentionnellement à dominante horizontale. La surenchère n'est pas de mise pour les couleurs, même si les palettes retenues ne sont pas particulièrement "timides".

**Concernant les enseignes** : les potences s'inspirent du style du bâti qui les porte ; la "cible" est plutôt visuelle qu'écrite.

**Aide à la circulation** : la signalisation horizontale reste la plus discrète possible. Il faut proscrire le mobilier routier et autoroutier.

La collaboration est indispensable entre les services techniques et le SDAP pour conjuguer les contraintes fonctionnelles et la prise en compte patrimoniale. ■

# TABLE RONDE : LA GESTION DES ESPACES PUBLICS DANS LES COLLECTIVITÉS

## 62 LECTURE

GÉRARD DUCLOS • Maire de Lecture //



1 Vue aérienne  
2 Hôpital de Lecture  
© Mairie de Lecture



// Lecture est située sur un oppidum entre Agen au nord et Auch au sud et compte 4 500 habitants (cf. doc. 1). La ville abrite un patrimoine prestigieux dont 3 kilomètres de remparts qui l'encerclent et à l'intérieur desquels les espaces publics s'effondrent (cf. doc. 2). La mission de la municipalité est de maintenir, d'animer et de respecter ce patrimoine. Car si nous ne faisons ni vivre les espaces publics ni les vieilles pierres qui les entourent cet outil patrimonial ne sera pas l'outil économique dont nous voulons disposer.

**Nos espaces publics, bâtis ou non, constituent un instrument primordial de notre politique urbaine.**

// Dans une petite cité, où nous n'avons pas les moyens d'avoir un architecte et un ingénieur, l'essentiel est de se doter d'équipes techniques compétentes, c'est-à-dire de 4 ou 5 maçons et de 1 ou 2 ferronniers opérant sous les ordres de la directrice générale des Services.



3 Boulevard du Nord / 4 Label village fleuri / 5 Restauration des Remparts  
© Mairie de Lecture

Lorsque la municipalité s'est confrontée au patrimoine de Lecture et au fait qu'elle souhaite en faire un outil de développement économique fort, elle a décidé, sous les directives de Gilles Séraphin et Julien Tajan, architectes du patrimoine, de faire une triple étude : historique, topographique et patrimoniale. Nous avons ainsi contacté l'équipe Graal de Toulouse.

// Parallèlement à la réalisation de la ZPPAUP avec Gilles Séraphin, nous révisons le PLU avec un architecte-urbaniste accompagnant les services de l'équipement. **La problématique était de faire coïncider un PLU et sa commission urbaniste et une ZPPAUP et sa commission culture** et parallèlement le travail des ferronniers (cf. doc. 3) des maçons et des ouvriers arrangeant les voiries dans une certaine éthique et avec un respect de ceux qui les environnent. Lecture est une cité minière, aussi il faut penser à l'environnement en se dotant d'une équipe de jardiniers compétents. Le résultat est la valorisation de ce minéral et l'obtention du label village fleuri (3 fleurs) (cf. doc. 4).

Les outils de protection et d'urbanisme ZPPAUP et PLU ont été fondamentaux.

Nous avons demandé à un architecte du patrimoine, Julien Tajan, d'étudier la pathologie de nos remparts et les traitements envisageables. Cette étude a duré 8 à 9 mois. Tout a été répertorié et nous pouvons ainsi faire les restaurations nécessaires.

// Par ailleurs, il est primordial de prévoir un projet architectural global. Pour nous qui vivons dans 3 kilomètres de remparts, le fait d'étendre notre cité signifie de s'étendre hors les remparts. Nous avons travaillé avec une équipe d'architecte-urbaniste : Marc Dubos et Daniel Brugeman d'Auch et Karl Petersen de Toulouse. Leur approche était intéressante car ils ont su nous proposer de recréer des espaces hors remparts en se calquant sur les plans de la vieille cité à l'intérieur des remparts (cf. doc. 5).

Ils ont créé des espaces verts qui permettent à la ville de respirer. Ils nous ont permis de retrouver quelques espaces à l'intérieur de la cité afin de pallier au problème de stationnement. À l'intérieur des arches conservées, quelques 250 places de parkings ont été réalisées. Ils nous ont ainsi permis de recréer une cité qui n'est pas encore dédiée totalement aux piétons mais qui je l'espère le deviendra peu à peu.

// L'essentiel pour une collectivité de notre taille est de s'entourer des conseils des professionnels. Les services de la DDE, de la DRAC et du CAUE sont constamment avec nous. André Degrez (ABF) est présent en permanence et est toujours force de promotion et de pouvoir.

Lecture a essayé d'intégrer dans les projets d'aménagements les composantes du patrimoine tout en le préservant. ■



## 66 ----- L'accompagnement ----- des collectivités

----- /// JOËL LAPORTE • propos recueillis /// -----  
**Directeur du conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement, Lot**

// **Les CAUE ont pour mission d'accompagner les collectivités dans la mise en œuvre de leurs projets d'aménagement.** Ces derniers interviennent sur le domaine de l'espace public dans toutes ses dimensions et ses états, et notamment sur les travaux sur les enseignes, la publicité et les devantures commerciales à Figeac.

Dans les communes rurales, il y a un espace public constitué par le bâti et un espace public semi-rural organisé, qui génère la vie urbaine mais qui n'a pas forcément un statut public et qui fait souvent l'objet d'appropriation par les privés.

L'espace public est également un vecteur de la modernité et du confort. Dans les petites communes, le problème de l'espace public commence à se poser lorsqu'on souhaite faire des travaux d'assainissement collectif et de rénovation du système d'adduction d'eau.

// **Le travail mené par les CAUE ces dernières années est d'amener les communes à assurer un rôle de maîtrise d'ouvrage éclairé et de recourir aux compétences les plus adaptées à leurs problèmes.**

Le CAUE du Lot a lancé des études urbaines *Études cœur de village* consistant à mener une réflexion sur le patrimoine urbain. En amont

d'une opération d'aménagement d'espaces publics, cette étude permet d'aborder l'ensemble des questions d'urbanité qui se pose à l'échelle de la commune.

// **Les CAUE ont pour mission d'organiser la commande des collectivités** en se référant aux travaux menés par la mission interministérielle construction publique sur la commande en matière d'espace public. Ces travaux recommandent de mener des études préliminaires. Les CAUE préconisent que l'ensemble des travaux soit confié à une équipe de concepteurs possédant l'ensemble des compétences nécessaires (architectes du patrimoine, architectes, paysagistes, etc.). Une étude doit être menée de manière assez large permettant d'avoir une vision du projet à long terme avant de déterminer des planches opérationnelles. Ces études sont menées avec l'aide financière du Département et de la Région dans le cadre des politiques territoriales. Celles-ci s'attachent également à ce que les concepteurs restent présents sur l'ensemble de la durée des travaux. Il s'agit d'avoir une vision globale d'une opération d'aménagement pour être sûr que les préconisations faites par les concepteurs soit réalisées de manière responsables et menées jusqu'au bout. Les opérations doivent respecter le caractère rural du village et anticiper sur l'entretien du bâti.



Le Département du Lot s'est développé pendant longtemps sous la forme d'un urbanisme extrêmement diffus avec une consommation d'espace rural important. L'ensemble des partenaires publics et les collectivités s'accordent aujourd'hui pour revenir à une urbanisation plus raisonnée et se posent la question de la constitution de nouveaux quartiers en milieu rural. Le CAUE mène une réflexion car concevoir un espace public en milieu rural ne peut pas être une simple reconduction de formes urbaines anciennes et cela nécessite un travail d'imagination et de formalisation nouveau qui est vraiment en devenir. ■

Vendredi 28  
septembre  
2007

Patrimoine  
et espaces  
urbains

sommaire

## ENTRE CONCEPTION ET RÉALISATION : LES ÉTAPES

### 69 ----- Autorisations d'occupation ----- du domaine public //----- et responsabilité sur les espaces -----

----- PAUL GERMAIN • Architecte-voyer général de Paris,  
----- chef de l'agence des études architecturales et techniques,  
----- service des aménagements et grands projets, Paris  
-----

// Je souhaite, en préambule et avant d'aborder les thèmes au programme, préciser mon rôle en tant qu'acteur de l'espace public à Paris. J'appartiens au corps des architectes-voyers et suis rattaché à la Direction de la voirie et des déplacements, responsable de l'Agence des études architecturales et techniques au service des aménagements et des grands projets.

Cette agence, composée d'une trentaine d'agents (architectes, ingénieurs, techniciens, dessinateurs), a en charge la maîtrise d'œuvre de certains projets d'aménagement d'espace public. Je précise le terme "certains" : tous

les projets ne sont en effet pas étudiés par l'agence ; c'est le cas des "petits" projets et des "très grands" projets, les premiers étant conduits par des sections territoriales de voirie et les très grands pouvant être confiés à une maîtrise d'œuvre privée (dans ce dernier cas, l'agence intervient comme assistant à la maîtrise d'ouvrage, notamment pour veiller à ce que l'ensemble des projets d'aménagement de l'espace public parisien conserve une relative unité, même si, bien entendu, des spécificités d'environnement, de paysages urbains et d'usages sont à prendre en compte).



// Les thèmes sur lesquels il m'a été demandé d'exposer quelques éléments d'information et pistes de réflexions peuvent, au premier abord, paraître relativement étrangers les uns aux autres :

- Les autorisations d'occupation du domaine public.
- Les occupations temporaires, la responsabilité sur les espaces.
- Le pouvoir de police du maire.
- Le rôle de l'architecte des Bâtiments de France (ABF).

En réalité, les trois premiers sont relativement interdépendants dans la mesure où tout projet d'aménagement d'espace public ne peut valablement être conçu sans avoir, simultanément, apprécié ses implications en termes de gestion et d'entretien et défini les moyens humains et techniques à mobiliser pour cela. Aussi, il est proposé de traiter dans un seul ensemble les deux premiers thèmes. En ce qui concerne le quatrième thème, le rôle de l'ABF, il est disjoignable des autres mais s'y rattache toutefois car, pour certaines occupations temporaires, notamment les terrasses fermées, son avis conforme peut être requis. Bien entendu, je ne me limiterai pas à ce seul

1 Fascicules. © Mairie de Paris

rôle car, à Paris, tout projet d'aménagement d'espace public donne lieu à des échanges constants entre les services de la ville de Paris et le SDAPP<sup>1</sup> et cet exposé sera l'occasion de les évoquer.

## 1. LES AUTORISATIONS D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC. LES OCCUPATIONS TEMPORAIRES, LA RESPONSABILITÉ SUR LES ESPACES

### 1.1 Les différentes occupations

La première catégorie d'occupation du domaine public est constituée par les terrasses des cafés et restaurants. Toutefois, elle est loin d'être la seule :

- Les terrasses (couvertes, non couvertes, fermées, non fermées) et les étalages.
- La publicité et les enseignes sur les façades.
- Les marchés non sédentaires.
- Le stationnement.
- Le mobilier urbain "fonctionnel".

### 1.2 Les terrasses (couvertes, non couvertes, fermées, non fermées) et les étalages

À Paris, leur installation est définie par *Le règlement des étalages et des terrasses installés sur la voie publique*<sup>2</sup>.

Il est important de souligner un changement significatif survenu en 2001 dans l'organisation de la ville quant à la gestion de ce règlement. Auparavant, en raison des recettes qu'elle génère, elle était du seul ressort de la direction des finances, les agents de l'urbanisme n'étant pas sollicités pour un avis qualitatif, conduisant ainsi à une maîtrise partielle et donc imparfaite du paysage urbain. En 2001, il a été décidé de rattacher cette mission à la direction de l'urbanisme<sup>3</sup>.

1 Service départemental de l'architecture et du patrimoine de Paris.

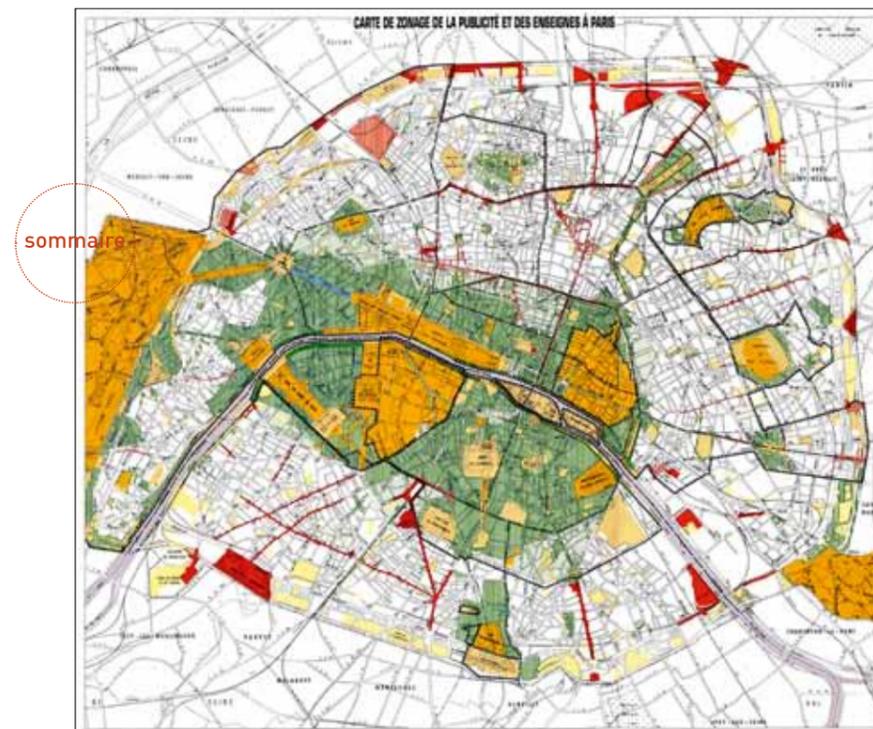
2 Document qui a un caractère éminemment évolutif puisqu'il est le résultat de plusieurs arrêtées municipales qui s'échelonnent de 1990 à 2003.

3 Ainsi, la « sous direction du permis de construire » est devenue la « sous direction du permis de construire et du paysage de la rue ».

Le règlement est articulé en quatre titres, regroupant 30 articles :

- Dispositions générales.
- Dispositions particulières.
- Zones à régime spécial et voies piétonnes.
- Conditions d'application.

Il a donné lieu à un fascicule simplifié destiné aux commerçants et leur indiquant les principales règles ainsi que la démarche à entreprendre guichet unique depuis 2005 : "pôle accueil et service à l'utilisateur" ; il en est de même pour l'installation des enseignes (cf. doc. 1).



2 Plan de zonage de la ville de Paris © Mairie de Paris

Les points les plus marquants sont les suivants :

- L'autorisation préalable est délivrée par le maire de Paris, après avis (conforme) du préfet de Police (article 2)<sup>4</sup>.

4 Pour les terrasses fermées, l'avis conforme de l'architecte des Bâtiments de France est requis dans les périmètres de protection des Monuments Historiques.

5 Articles 6, 13 (terrasses ouvertes), 14 (terrasses fermées), 17 (contre étalages et contre terrasses).

6 Cette autorisation, relativement nouvelle, entraîne un impact sensible sur le paysage et donne lieu à des dérives.

- L'autorisation est donnée à titre précaire et révoquée pour une année ; elle peut être supprimée sans indemnité ni délai (article 3).
- Dimensions des zones autorisables<sup>5</sup> : notamment largeur limitée « au tiers de la largeur utile du trottoir ».
- Pour les terrasses ouvertes autorisation d'installation de bâches, du 1<sup>er</sup> octobre au 31 mars (article 13)<sup>6</sup>.
- Mesures de police et de contrôle (articles 29 et 30)<sup>7</sup>.

### 1.3 La publicité et les enseignes sur les façades

« La réglementation de la publicité et des enseignes n'est pas homogène sur l'ensemble du territoire parisien et tient compte des caractères des différents quartiers historiques du centre de la capitale, des modes d'occupation du sol, de la qualité de l'architecture et de l'échelle de nombreux bâtiments classés ou inscrits »<sup>8</sup>.

Ainsi, huit zones ont été définies, depuis une zone de publicité interdite jusqu'à une zone de publicité élargie n°2 (cf. doc. 2).

Il est à signaler que ce règlement est actuellement en cours d'adaptation.

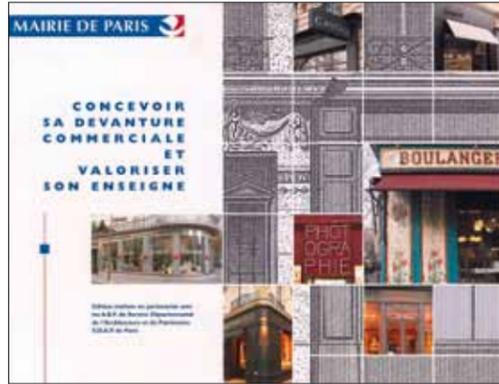
Il faut également signaler la production récente d'un document établi en partenariat entre la ville de Paris et les ABF du SDAPP intitulé *Concevoir sa devanture commerciale et valoriser son enseigne*.

Il ne s'agit pas d'un document réglementaire, son objet étant plutôt de rappeler aux maîtres d'œuvre, les grands principes à respecter et ainsi de guider leurs choix.

Une version simplifiée de ce document a également été éditée, destinée principalement aux commerçants (cf. doc. 3).

7 Le contrôle est exercé par des agents accrédités de la ville de Paris (soit de la Direction de l'urbanisme, soit de la Direction de la protection et de la prévention, chacune ayant des modes d'intervention différents).

8 Extrait du *Règlement de la publicité et des enseignes* - 1996 ; noter que ce règlement se réfère au décret du 24 février 1982 portant règlement national des enseignes.



2 Concevoir sa devanture commerciale et valoriser son enseigne © Mairie de Paris

#### 1.4 Les marchés non sédentaires

Il s'agit d'une occupation qui représente un impact fort sur l'espace public : déploiement des étals, organisation du stationnement des véhicules, installations techniques (eau, électricité...). La durée d'occupation est très variable selon les marchés, certains ayant lieu quasiment tous les jours de la semaine, d'autres étant plus épisodiques (un ou deux jours par semaine). De manière générale, la problématique est de qualifier les espaces accueillant ces marchés de telle sorte que, en dehors des heures de fonctionnement de ceux-ci, ils puissent satisfaire d'autres usages et de pas apparaître à ces moments-là comme des délaissés urbains. C'est souvent d'autant plus délicat que les espaces en question présentent une ampleur significative. Il est à noter que contrairement aux terrasses et étalages, la gestion des marchés non sédentaires à la ville de Paris n'a pas été transférée à la Direction de l'urbanisme : elle est restée du ressort de la Direction du développement économique et de l'emploi.

#### 1.5 Le stationnement

Il s'agit là aussi d'une occupation de l'espace public qui induit un impact fort sur le paysage et les usages urbains. Cette fonction recouvre des typologies différentes : voitures particulières, véhicules de livraison, deux roues motorisées, vélos (y compris à présent Vélib'), emplacements réservés<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Transports de fonds, GIG-GIC (grand invalide de guerre, grand invalide civil).

Les principales informations concernant la ville de Paris sont :

- La généralisation du stationnement payant (avec un tarif résidentiel attractif).
- Le développement marqué du stationnement des deux roues sur la chaussée qui a impliqué la conception de dispositifs respectant différents impératifs et notamment le code de la route : ainsi un modèle de "seuil" a été mis au point au sein d'un groupe de travail associant ville et État (Préfecture de police et SDAPP sous la conduite de la préfecture de Paris). Ce seuil a été récemment développé lors de l'installation de Vélib'.
- La signature en juin 2006 avec les professionnels d'une charte des livraisons.

## 2. LE POUVOIR DE POLICE DU MAIRE

### 2.1 Dans la plupart des communes

Dans le droit commun les pouvoirs de police du maire en matière de circulation et de stationnement sont définis par les articles L 2213- 1 à L 2213-6 du Code général des collectivités territoriales (CGCT). Le maire peut, par arrêté motivé :

- Interdire ou réserver l'accès de certaines voies à diverses catégories d'usagers ou de véhicules.
- Réglementer l'arrêt et le stationnement, ainsi que la desserte des immeubles riverains.
- Réserver des emplacements de stationnement
- Réserver des voies pour le transport public de voyageurs.

#### 2.1.1 Arrêtés permanents

> En matière de circulation :

sommaire

Mise à sens unique de voies, interdiction d'accès de certaines voies à la circulation générale ou à certaines catégories de véhicules ou d'usagers, création d'aires piétonnes, création de "zones 30", limitation de vitesse, réservation de voies à certaines catégories de véhicules, prescriptions particulières (interdiction de dépasser, de tourner à gauche ...), création de feux tricolores, institution d'un régime particulier de priorité à une intersection.

> En matière de stationnement :

Instauration d'arrêt ou de stationnement interdit et gênant, instauration de la durée de stationnement autorisé, instauration de zones touristiques, création de stations de taxis, création de parcs de stationnement pour vélos, création d'arrêt de bus, réservation de stationnement à certaines catégories d'usagers (GIG/GIC, véhicules affectés à un service public, transports de fonds, ambassades...), réglementation des livraisons et création de zones de livraison.

#### 2.1.2 Arrêtés provisoires

(travaux, événements, films, déménagements...)

### 2.2 À Paris

Avant 2002, à Paris, les pouvoirs attribués au maire dans les autres communes, étaient conférés au préfet de Police (arrêté du 12 messidor an VIII et article L 2512-14 du CGCT).

La loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité a redonné des pouvoirs de police au maire de Paris sous réserve des dispositions suivantes :

- Le préfet de Police conserve ses prérogatives réglementaires : sur les sites sensibles et sièges des institutions de la République, dans certains cas de manifestation

sur la voie publique, sur un réseau fixé par décret ministériel.

- L'exécution (contrôle de la réglementation) est assurée par le personnel de la Préfecture de police ou des agents de la ville placés sous l'autorité du préfet.
- Le contrôle de légalité est assuré par le préfet de Police.

## 3. LE RÔLE DE L'ARCHITECTE DES BÂTIMENTS DE FRANCE

### 3.1 Le rôle réglementaire

#### 3.1.1 Au titre de la loi de 1913 : saisine du préfet

#### 3.1.2 Cas des secteurs sauvegardés : saisine directe de l'ABF

### 3.2 Le rôle "au quotidien"

#### 3.2.1 Les réunions de travail – les réunions de concertation

#### 3.2.2 La participation à des groupes de travail

Notamment, le groupe piloté par la préfecture de Paris (associant SDAPP, Préfecture de police, APUR<sup>10</sup> et direction de la ville, direction de l'urbanisme, DVD) ; à l'actif de ce groupe, on peut notamment citer :

- La conception concertée du "seuil" évoqué précédemment et qui permet de diversifier le stationnement sur chaussée.
- La réalisation du glossaire analytique et critique sur les différents éléments de l'espace public parisien.

Ce groupe va prochainement être saisi pour la mise au point concertée de propositions de "carnets de détails types", élaborées par la DVD. ■

<sup>10</sup> Atelier parisien d'urbanisme.

# 74 Réforme du code de l'urbanisme et des autorisations spéciales de travaux en secteur sauvegardé

DOMINIQUE MASSON • Chef du bureau de la protection des espaces, direction de l'Architecture et du Patrimoine / sous-direction des Monuments historiques et des Espaces protégés

Ce qui a fédéré la réforme des autorisations spéciales de travaux (AST) en secteur sauvegardé participe d'une démarche générale qui associe d'une part l'évolution même des secteurs sauvegardés dans leur conception et la portée réglementaire des plans de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV), d'autre part la nécessité avérée d'un renforcement du contrôle au regard des objectifs de protection et de mise en valeur d'un patrimoine considéré pour son intérêt esthétique et historique d'ensemble.

On traite bien en effet dans les secteurs sauvegardés d'ensembles d'immeubles constitutifs d'ensembles urbains auxquels, bien sûr, les espaces contribuent tout autant que les bâtiments ou constructions qui les composent.

Ainsi considéré, la question de l'évolution réglementaire des AST en secteur sauvegardé m'apparaît devoir être rapportée à l'évolution juridique plus générale quant à la capacité de prise en compte des espaces dans les documents d'urbanisme et dans l'application du droit des sols.

## FONDEMENTS ET ÉVOLUTION DU DROIT DE L'URBANISME AU REGARD DE LA PRISE EN COMPTE DES ESPACES

Cette évolution est en elle-même très significative de la progression des valeurs, progression différente selon que l'on se situe dans le droit commun de l'urbanisme ou dans le cadre particulier d'un dispositif réglementaire d'espace protégé, tel qu'en particulier le secteur sauvegardé.

L'émergence du droit moderne de l'urbanisme (2<sup>e</sup> moitié du XX<sup>e</sup> siècle) illustre parfaitement, de par sa conception, la relégation des espaces au rang d'éléments résiduels et la prise en compte quasi exclusive du bâti au sein d'un droit qui se veut avant toute chose un droit du "bâtir", un droit réglementant essentiellement la constructibilité des terrains.

J'en veux pour preuve les dispositions introduites par le règlement national d'urbanisme, applicables à tout territoire non couvert par un document d'urbanisme local, qui ne concernaient, jusqu'à la récente réforme, que les



permis de construire, donc les constructions : « Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions sont de nature à... ».

Certes on n'ignore pas que réglementer la construction produit un impact plus large sur la morphologie des tissus urbains associant inévitablement bâti et espaces, mais alors ces derniers ne sont que "déduits" de la réglementation du bâti (réglementation de l'emprise au sol et de l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques aux limites séparatives et aux autres constructions implantées sur le même terrain).

## LE PLAN D'OCCUPATION DES SOLS (POS) ET LA PRISE EN COMPTE DES ESPACES

À tel point que le ministère de l'Équipement a dû se poser la question de l'incidence des règlements de POS sur la morphologie urbaine (document édité sous le titre *POS et formes urbaines*), conscient de la difficile maîtrise de cette morphologie via des règles écrites souvent stéréotypées et juxtaposées, non fondées, de plus, sur une réelle démarche de projet urbain.

Le POS, né de la loi d'orientation sur les finances (LOF) de décembre 1967, s'est donc enfermé d'emblée et inévitablement dans une démarche et un contenu limités à la réglementation des fonds privés et a délaissé résolument les espaces publics.

La préoccupation générale de qualité, y com-

pris des espaces, n'était pas absente des POS et les règles qu'ils introduisaient étaient le plus souvent fondées sur des études urbaines et des considérations de qualité d'ensemble du cadre bâti (voir certains POS patrimoniaux avant la lettre comme le POS de Saint-Omer auquel Alexandre Méliassin a contribué).

Cependant, leur dispositif réglementaire enfermait ces préoccupations dans les deux seuls articles 11 et 13 du règlement du POS, règlement attaché au contrôle de l'occupation ou de l'utilisation du domaine privé, qui avaient respectivement trait à "l'aspect extérieur des constructions" et aux "espaces libres (sous entendu "libres de construction") et plantations" libellé significatif qui tendait à réduire l'évaluation de la qualité des espaces au seul critère de "verdissement".

L'espace public était donc singulièrement absent du dispositif réglementaire des POS et l'occupation du domaine public, en particulier, était uniquement placée sous la responsabilité de ses propres affectataires.

## LE PLAN PERMANENT DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR (PPSMV) ET LA PRISE EN COMPTE DES ESPACES

Par rapport au POS, le plan "permanent" de sauvegarde et de mise en valeur participe d'une vision différente. N'oublions pas qu'il est antérieur au POS (1964 contre 1968) et qu'avant la réforme de l'urbanisme de 1976, même s'il existait un certain parallélisme des mesures, ce PPSMV disposait d'un régime indépendant qui le singularisait de ce dernier.

**La conception d'un PPSMV (première génération) participe d'une vision historique de l'ensemble urbain dont il s'agissait de préserver les composantes patrimoniales aussi bien du bâti que des espaces.**

En cela le PPSMV était dès l'origine "supérieur" au POS dans le champ qui nous préoccupe puisqu'il pouvait comporter des mesures de protection d'espaces, qu'ils fussent privés ou publics. Cependant, la légende des PSMV issus de la réforme de 1976 s'est très longtemps limitée à cette approche historique de conservation puisque les seules mesures visaient la protection des pavages "P", des dallages "D" ou des jardins "J" (en particulier historiques comme par exemple ceux liés à des hôtels particuliers dont il s'agit alors de conserver la composition d'origine).

Cette approche essentiellement historique constituait, de fait, une pratique quasi-exclusive de l'élaboration des PPSMV qui était d'ailleurs confiée à des architectes en chef des monuments historiques (ACMH). Il n'y avait pas alors le plus souvent discontinuité entre la conception et les mesures réglementaires du PPSMV d'une part, et l'intervention opérationnelle pour la restitution ou l'aménagement des espaces considérés d'intérêt patrimonial puisque cette intervention était confiée au même ACMH qui réalisait le PPSMV.

Dans ces conditions l'autorisation spéciale de travaux ne concernait donc pratiquement que l'aménagement intérieur des bâtiments et le problème ne se posait pas de l'étendue de son champ au regard du contrôle de l'aménagement des espaces.

Il résulte de cette vision historique que la conception des PPSMV ne procédait pas d'une appréhension intégrée de l'ensemble urbain ni d'une démarche de projet urbain.

#### LE PLAN DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR

Dans les années 70, un nouveau pas est franchi car une ambiguïté, tout à fait significative de l'évolution des esprits intervient alors à l'occasion de la réforme de 1976-77. Alors que la circulaire de janvier 1978 traite des « espaces soumis à protection particulière », la légende des PSMV, quant à elle, fait figurer les « espaces soumis à prescription particulière » au-delà des seules mentions de "P", "D" et "J". Mais encore ne s'agit-il alors principalement que de conserver ou de restituer les espaces d'intérêt patrimonial et historique et non pas, plus largement, de prescrire des conditions d'aménagement d'espaces sensibles qui n'ont pas forcément de "filiation historique" directe mais qui participent de façon majeure à la qualité de présentation de l'ensemble urbain.

Cette évolution sémantique, sans qu'elle en constitue nécessairement en elle-même la cause, conforte la pratique de plus en plus répandue chez les ABF d'un contrôle préalable des travaux d'aménagement des espaces via l'AST, pratique qui va rencontrer beaucoup d'obstacles et de contestations, notamment de la part des services techniques ou de voirie des collectivités.

sommaire

#### LA LOI "SOLIDARITÉ ET RENOUVELLEMENT URBAIN" (SRU)

Pourtant l'autorisation spéciale de travaux délivrée par l'ABF ne continue t-elle de s'appliquer, en vertu du code de l'urbanisme qu'aux « travaux qui ne sont pas soumis au permis de construire », ce qui peut sous entendre que ne sont visés par l'AST que les travaux effectués sur les constructions.

**C'est pourquoi, dans la loi SRU de décembre 2000, un aménagement de l'article L.313.1 du Code de l'urbanisme a été opéré pour confirmer que l'acception du mot immeuble devait s'entendre au sens juridique large et non pas de bâtiment, d'où le rajout des mots immeubles « bâtis ou non » (ce qui juridiquement peut être considéré comme un pléonasme).**

Parallèlement, la loi SRU consacre juridiquement dans le droit général de l'urbanisme la notion de "projet" urbain associé à la conception des nouveaux PLU, projet qui s'exprime dans un premier temps réglementairement, puis ensuite en termes de simples orientations (loi UH de juillet 2003), dans le cadre du Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui constitue désormais l'une des pièces obligatoires de ces documents.

Dans le même temps, (les PLU rattrapent alors un peu le retard sur les PSMV) la loi SRU institue la possibilité d'une nouvelle pièce constitutive du dossier, celle où peuvent spécialement s'exprimer des "orientations d'aménagement" et qui matérialise enfin la capacité d'énoncer des principes d'aménagement notamment des espaces publics.

Mais il n'est pas question que ces dispositions aient une portée réglementaire et d'ailleurs aucune procédure d'autorisation n'est prévue, y compris dans le cadre de la réforme en cours qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre.

En secteur sauvegardé il n'en est pas de même et au bénéfice de confirmations par le juge administratif de l'obligation, au-delà de l'autorisation temporaire d'occupation du domaine public, d'un accord de l'ABF (AST) pour les aménagements de domaine public en secteur sauvegardé, il a été considéré nécessaire de créer explicitement un champ particulier de contrôle des espaces y compris publics, et y compris la voirie, au sein des secteurs sauvegardés ce qui donc peut renvoyer à des dispositions réglementaires des PSMV en la matière.

**C'est la raison pour laquelle il est apparu souhaitable de développer, aux côtés d'un fichier des immeubles bâtis, un fichier des espaces qui puisse, sur la base d'une identification des espaces (délimitation, type), fonder et justifier, à l'instar du fichier des immeubles bâtis pour les constructions, d'éventuelles dispositions réglementaires.**

#### DE L'USAGE ÉCLAIRÉ DE LA RÈGLE CONCERNANT LES ESPACES

"D'éventuelles" dispositions réglementaires, car il n'est pas forcément opportun d'enfermer le traitement des espaces dans un carcan réglementaire qui, le plus souvent, s'avèrera d'application trop rigide pour l'intervention opérationnelle.



par l'autorité de police qui est en agglomération le maire, compétent quelle que soit la propriété des dépendances<sup>2</sup>.

- La permission de voirie (qui peut être un acte individuel ou un contrat) est délivrée lorsque l'utilisation est moins superficielle et nécessite une emprise au sol (palissades de chantier, kiosques à journaux, stations-service, canalisation souterraine). Ici comme la consistance de la voie est modifiée par l'installation, ce n'est pas l'autorité de police qui est compétente pour délivrer la permission mais l'autorité gestionnaire (propriétaire ou affectataire du domaine).

- Il n'y a pas de droit à l'obtention d'un titre d'occupation<sup>3</sup>. Les motifs de refus de délivrance sont les mêmes quelle que soit la nature de l'acte.

Ce sont à l'origine des motifs de police : gêner la circulation ou limiter le droit d'accès des riverains à leur propriété. Désormais, ce sont des motifs patrimoniaux qui vont guider la délivrance du titre. Le domaine public étant une source de richesses, il s'agira de le valoriser. En bref, en tirer des ressources pécuniaires. Par exemple, l'administration pourra retenir les forains présentant des attractions nouvelles susceptibles d'attirer davantage de public<sup>4</sup>. Ce qui a des conséquences sur la redevance que les forains verseront à l'administration.

En effet, qu'il s'agisse d'une permission de stationnement ou d'une permission de voirie, l'occupation de la voie publique entraîne le paiement d'une redevance domaniale versée au profit de la personne publique propriétaire calculée en fonction de la valeur locative de l'emplacement ainsi qu'en fonction des avan-

tages de toute nature que l'occupation doit procurer au bénéficiaire de l'autorisation.

## 2. Évolutions récentes

On peut signaler ici deux types d'évolutions récentes.

- La première résulte d'une jurisprudence encore naissante du Conseil d'État qui tend à estomper la distinction permission de stationnement/permission de voirie. Lorsque l'autorité de police est amenée à délivrer une permission de stationnement, il doit tenir compte des libertés fondamentales et notamment de la liberté du commerce et de l'industrie. En revanche, l'autorité de gestion lorsqu'elle est amenée à délivrer une permission de voirie, ces mêmes libertés ne sont pas opposables.

Or, dans une affaire récente, le juge administratif considère qu'un refus d'autorisation superficielle d'occupation du domaine public à un établissement commercial (en l'espèce une terrasse de café) par le maire ne peut être en lui-même regardé comme portant atteinte à une liberté fondamentale<sup>5</sup>.

Si cette jurisprudence venait à se généraliser on assisterait à la reconstitution de l'unité des pouvoirs domaniaux autour de l'acte de gestion et la distinction permission de stationnement/permission de voirie disparaîtrait.

- La seconde évolution se place sur un registre différent. Bien que maître sur son domaine et malgré la prédominance traditionnelle de l'intuitus personae dans le choix de l'occupant en particulier à l'occasion d'une concession, l'autorité publique doit désormais respecter certaines exigences lorsqu'elle délivre un titre d'occupation. En effet, l'opérateur économique

sommaire

qui dispose du titre bénéficie d'un avantage certain vis-à-vis de ces concurrents. Aussi, le juge administratif a-t-il pris soin de préciser que le gestionnaire du domaine ne doit pas placer cet occupant dans une situation d'abus de position dominante au regard des règles de la concurrence (article L.420-2 du Code de la concurrence)<sup>6</sup>. Plus encore, l'environnement législatif et réglementaire tant national qu'europpéen organisant les relations entre les personnes publiques et les opérateurs économiques pousse à la mise en place de règles de transparence et de concurrence. Aussi, bien que non soumises au Code des marchés publics, l'autorité publique se voit-elle aujourd'hui contrainte d'appliquer les principes inspirés de ces règles.

À titre d'exemple on citera l'avis rendu par le Conseil de la concurrence du 21 octobre 2004 relatif à l'occupation du domaine public par des présentoirs en vue de la distribution de journaux gratuits. Dans cet avis, le Conseil invite le gestionnaire du domaine, en l'espèce la CUB, à « organiser une publicité préalable à l'installation des présentoirs destinés aux journaux gratuits d'information. L'information des opérateurs potentiels est en effet de nature à favoriser le libre jeu de la concurrence et à garantir l'égalité de traitement entre les candidats potentiels en permettant la plus libre expression possible de la demande (...). La publicité préalable à l'autorisation domaniale (permettrait) ainsi une mise en compétition des candidats à l'installation des présentoirs »<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> CE, 26 mars 1999, Société Éda, AJDA, 1999, p.427, note M. Bazex.

<sup>7</sup> <http://www.conseil-concurrence.fr/pdf/avis/04a19.pdf>

## LES DEVOIRS DE L'AUTORITÉ PUBLIQUE

**D'emblée, il faut faire état d'une difficulté qui tient à l'absence de superposition de l'espace public et du domaine public.** On a vu précédemment que les droits de l'autorité publique portaient sur le domaine public dont il est généralement soit le propriétaire, soit l'affectataire. Or pour ce qui concerne les devoirs, en bref, la question de la mise en jeu de sa responsabilité. Si cette dernière peut être mise en œuvre évidemment sur son domaine public, elle peut l'être également sur des dépendances du domaine public qui ne lui appartiennent pas voire causée par des ouvrages publics qui ne lui appartiennent pas davantage.

### L'espace public se trouve donc au carrefour de plusieurs régimes de responsabilité.

- En premier lieu, il pourra s'agir d'un régime de responsabilité sans faute qui a la particularité de considérer que les dommages causés aux particuliers résultent de la seule « existence de l'ouvrage ».

Cela regroupe tous les gênes et inconvénients de voisinage résultant de la présence d'un ouvrage. Ces dommages peuvent se répartir en trois catégories suivant la nature du préjudice causé :

**a.** Tout d'abord les « préjudices commerciaux » : pertes de recettes, diminution du chiffre d'affaires. Ils peuvent être provoqués par la construction d'un barrage qui, en réduisant le volume d'eau, amoindrit l'intérêt touristique d'un site<sup>8</sup>, de travaux d'aménagement qui éloignent un commerce de sa clientèle<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> CE, 28 juin 1972, Sté des gorges du pont du diable, Lebon, p.492.

<sup>9</sup> CE, 31 janvier 1968, Sté d'économie mixte pour l'aménagement de la Bretagne, Lebon, p.83.

<sup>2</sup> Sous réserve du pouvoir du préfet pour les routes express.

<sup>3</sup> CE, 21 octobre 1983, Jacques Bricard, Lebon, p.673.

<sup>4</sup> CE, section, 18 novembre 1966, Froment, Lebon, p.607.

<sup>5</sup> CE, 16 septembre 2002, Sté EURL La Cour des Miracles,

AJDA, 2002, p.833.

b. Il s'agit ensuite de la catégorie des "troubles de jouissance". Les dommages sont imputables au "fonctionnement normal de l'ouvrage".

La jurisprudence est abondante et concerne tous les types de nuisances :

- Les nuisances provenant d'une station d'épuration ou d'une décharge d'ordures ménagères avec éventuellement prolifération d'animaux nuisibles ou d'un point d'apport volontaire en vue du tri sélectif<sup>10</sup>.
- Le fonctionnement d'une centrale électrique<sup>11</sup>.
- La multiplication de mouches et de rats, de fumées et d'odeurs causés par l'installation d'une décharge d'ordures à proximité d'une maison d'habitation<sup>12</sup>.
- Travaux de construction d'un parc de stationnement en raison de leur durée, de l'intensité des bruits émanant du chantier, et des difficultés d'accès aux différents commerces<sup>13</sup>.

c. Il peut s'agir enfin des atteintes portées au droit d'accès des riverains. Et par exemple, la privation d'accès d'une durée de 7 mois à la suite de l'effondrement d'une voie communale<sup>14</sup>.

En revanche, ces atteintes portées au droit d'accès des riverains donnent pas lieu à réparation si elles sont liées aux modifications apportées à la "circulation générale". Les changements effectués dans l'assiette ou la direction des voies publiques n'ouvrent pas droit à indemnisation<sup>15</sup>. Il en va de même des préjudices subis à la suite de la création de voies nouvelles<sup>16</sup>.

• Le second mécanisme de responsabilité relève de la catégorie des dommages accidentels de travaux publics.

Il est très favorable à la victime lorsque celle-ci a la qualité d'usager puisqu'il s'agit d'un mécanisme dit de présomption de faute au terme duquel la victime n'a pas à apporter la preuve que l'administration a commis une faute, elle doit uniquement montrer le lien de causalité existant entre le dommage qu'elle a subi et l'anomalie de la voie publique résultant d'une mauvaise conception, d'un mauvais aménagement ou d'une absence d'entretien. Pour échapper à sa responsabilité, l'administration devra apporter la preuve qu'elle n'a pas commis de faute, c'est-à-dire qu'il n'y avait pas de défaut d'entretien normal de l'ouvrage public. Ce qui, en pratique n'est pas toujours facile à démontrer.

Quant à l'autorité responsable du dommage, il s'agit du gestionnaire de la voie puisqu'il a à sa charge son entretien, sauf si celui-ci parvient à démontrer que la faute n'émane pas de lui mais résulte de l'autorité de police lorsqu'il y a une distinction entre les deux (erreur de signalisation par exemple sur une route départementale ou une route nationale en agglomération)<sup>17</sup> soit de la victime. Dans ce cas, l'étendue de la responsabilité est limitée voire compensée.

Voici quelques exemples où la responsabilité de l'administration a été engagée :

- Chute de piétons en raison de la présence d'excavations ou de saillies sur la chaussée ou sur les trottoirs ou d'un affaissement de ceux-ci<sup>18</sup>.
- Absence d'élagage d'un arbre dont certaines branches étaient visiblement mortes et qui dans leur chute ont blessé un piéton<sup>19</sup>.

sommaire

• Chute d'une noix de coco sèche sur une place plantée de cocotiers à Nouméa en l'absence de toute visite d'entretien régulier des arbres<sup>20</sup>.

• Accidents de la circulation dus au mauvais état de la chaussée<sup>21</sup>.

• Accidents de la circulation dus à la présence de fumées en provenance d'un feu de broussailles allumé sur le bas-côté d'une route par les agents des ponts et chaussées.

• Absence de signalisation d'un danger, telles qu'une flaque de mazout ou d'huile répandue sur la chaussée ou d'une plaque de verglas<sup>22</sup>.

• Absence d'apposition d'un panneau d'interdiction à l'issue d'une voie à sens unique débouchant sur un carrefour<sup>23</sup>.

• Effondrement de l'ouvrage mal entretenu<sup>24</sup>.

• Descellement d'une grille métallique installée au pied d'une borne-fontaine située dans un square et sur laquelle un passant a pris appui en se désaltérant<sup>25</sup>.

On doit faire observer pour terminer que pour des raisons financières, le juge n'exige pas de l'administration qu'elle garantisse l'usager contre tous les dangers, elle doit au moins procéder à leur signalisation de manière adéquate. Par exemple, l'installation de ralentisseurs à proximité d'une école. ■

<sup>10</sup> CAA Lyon, 13 décembre 2005, commune de Massingy-Les-Vitteaux, JCP 2006, édit. Adm. et collec. Terri, 5 juin 2006, p. 741, note Parisi.

<sup>11</sup> CE, sect., 2 octobre 1987, EDF c/ M. Spire, Lebon, p. 302.

<sup>12</sup> CE, 3 juillet 1970, commune de Dourgne, Lebon, p. 462.

<sup>13</sup> CE, sect., 22 juin 1992, Sté Bac Montalembert et Saint-Martin, RDP 1993, p. 249.

<sup>14</sup> CAA Bordeaux, 14 octobre 2003, Epoux Bua, AJDA 2004, p. 406.

<sup>15</sup> CE, 6 juin 2001, M. Cazabonne.

<sup>16</sup> CE, 2 juin 1972, Sté des bateaux de la Côte d'Emeraude, Lebon, p. 414.

<sup>17</sup> CE, 16 janvier 1968, Dame Maron, Lebon, p. 69.

<sup>18</sup> CE, sect., 27 juin 1986, Grosperon c/Commune de Val-d'Isère, D. 1987, jur, p. 113

<sup>19</sup> CE, 22 mai 1968, Marin, Lebon p. 1135.

<sup>20</sup> CAA de Paris, 22 mars 1994, Navutu, Lebon p. 1226.

<sup>21</sup> CAA Nancy, 15 avril 1993, Mutuelle générale française d'accidents.

<sup>22</sup> CE, 14 mars 1980, communauté urbaine de Bordeaux, Lebon, p. 152.

<sup>23</sup> CE, 7 janvier 1966, ville de Clermont-Ferrand, Lebon, p. 19.

<sup>24</sup> CE, 12 mai 2004, commune de La Ferté-Milon, JCP éd. A 2004, p. 877, note Moreau.

<sup>25</sup> CAA de Paris, 23 déc. 1993, Ville de Paris, Lebon, p. 1076.

# 84 La prise en compte de l'accessibilité //

GÉRARD GOUDAL

Inspecteur général de l'Architecture et du Patrimoine

Ministère de la Culture et de la Communication

## PENSER LE HANDICAP AUTREMENT

### 1. Une nouvelle définition du handicap

La loi du 11 février 2005 portant sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a donné une nouvelle définition du handicap : « Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. »

**Le mot handicap** exprime une déficience vis-à-vis d'un environnement et relève davantage d'une notion politique que d'une notion médicale, politique au sens premier du mot, du fonctionnement de la cité. Ce sont désormais les barrières environnementales qui vont permettre de définir le handicap.

**Le mot handicap** a subi une évolution sémantique ; au sens lié à la pérennité s'est substitué un sens lié à un état qui peut-être passager et unique. Cette définition s'applique alors à tout le monde. Nous avons été à un moment



sommaire

ou à un autre de notre vie handicapé, que ce soit pour une jambe cassée ou un problème visuel ; plus simplement la mère qui conduit une poussette va être prise en compte dans les problèmes d'accessibilité.

### 2. L'accès à tout pour tous

Le président Jacques Chirac annonce en 2002, la décision de faire de l'insertion des personnes handicapées, l'un des trois grands chantiers de son quinquennat, les deux autres chantiers étant la sécurité routière et la lutte contre le cancer. Une ambition qui s'inscrit dans une volonté de « renforcer notre cohésion

nationale pour davantage de justice et donc davantage d'attention aux plus vulnérables ». Trois ans plus tard, en 2005, l'adoption de la loi traduit la volonté de sensibiliser la société civile ainsi que les employeurs à cette problématique. Toute personne handicapée a le droit « à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale ».

Ce qui a dominé dans l'esprit du législateur c'est que le droit à la compensation du handicap et l'accessibilité pour tous relève d'un impératif de la société.

Cette politique volontariste concrétise des principes forts :

- La participation et la proximité, mis en œuvre par la création des Maisons départementales des personnes handicapées.
- Le droit à compensation des conséquences du handicap.
- L'accessibilité généralisée pour tous les domaines de la vie sociale (éducation, emploi, cadre bâti, transports...).

Cette loi apporte des évolutions fondamentales pour répondre aux attentes des personnes handicapées. Elle concerne une part importante de la société :

- > 13,4 % de la population présenterait une difficulté motrice
  - > 2 à 3 millions de personnes seraient malentendantes ou sourdes
  - > 1,2 à 1,5 millions de personnes seraient malvoyantes et 70 000 personnes seraient non-voyantes.
- Le doublement de la population des plus de 60 ans en 2020 va renforcer cette demande.

## UNE APPRÉHENSION DE L'ESPACE DIFFÉRENTE

### 1. Protection du patrimoine

Depuis 30 ans la prise en compte de la protection du patrimoine a profondément changé. De la protection du monument la législation s'est étendue à la protection du tissu urbain puis au territoire. De la même manière, la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées de 1975 ne prenait que peu en compte l'environnement urbain pour privilégier le bâtiment et son accès.

**Le bâtiment n'est qu'un élément du problème de l'accessibilité qui ne peut être compris que par la prise en considération de l'ensemble du territoire.**

Le secteur sauvegardé, la ZPPAUP (zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager), et les abords (PPM périmètre de protection modifié et PPA périmètre de protection adapté) participent à la valorisation de l'usage du patrimoine monumental et urbain. Nous verrons que ces protections sont prises en compte dans les dérogations concernant l'accessibilité au même titre que le patrimoine monumental protégé.

### 2. La chaîne de déplacement

Cette appréhension de l'espace va être concrétisée par le mouvement. L'architecture crée du lien social et du lien culturel. Ce vocabulaire qui utilise en architecture si souvent le mot lien n'est pas innocent. Dans l'accessibilité on parlera de même de chaînes de déplacement<sup>1</sup>. Cette chaîne ininterrompue assemblera le cadre bâti à la voirie, aux espaces publics et aux transports.

<sup>1</sup> Article 45 de la loi du 11 février 2005

Dans la loi du 11 février 2005 et ses décrets d'application, la grande nouveauté apparaîtra ainsi dans le traitement des abords. L'accessibilité ne privilégiera pas le monument par rapport à son environnement urbain. Nous verrons que la législation associera ainsi les ERP (établissements recevant du public) et les IOP (installations ouvertes au public).

### 3. Deux nouvelles notions dans l'accessibilité

> L'accessibilité est une donnée à l'échelle du territoire ; elle sera offerte à tous.

> Deux grandes familles de handicapés prises en charge dans le concept

- handicapés moteur, se mouvoir
- les handicaps liés aux manques de repère dans l'espace et dans le temps : famille de personnes présentant des difficultés visuelles, auditives et intellectuelles.

## LA LOI ET SES DÉCRETS D'APPLICATION

La loi du 11 février 2005 consacre 101 articles signés par 20 ministres et engage un dispositif considérable. La loi a donné lieu à la rédaction de 70 décrets d'application, tous soumis à l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH).

La loi du 11 février 2005, le décret d'application du 17 mai 2006 et l'arrêté du 21 mars 2007 du ministère de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement vont nous permettre de présenter une approche simplifiée de la prise en compte de l'accessibilité dans le domaine patrimonial. Ces dispositions sont codifiées au sein du code de la construction et de l'habitation par les articles L 111-7 et suivants et R 111-18 et suivants.

### 1. Extraits de la loi du 11 février 2005

#### Article 41

«Les décrets précisent les dérogations exceptionnelles qui peuvent être accordées aux établissements recevant du public après démonstration de l'impossibilité technique de procéder à la mise en accessibilité ou en raison de contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural ou lorsqu'il y a disproportion manifeste entre les améliorations apportées et leur conséquences ».

#### Article 45

«La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux existants, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur disposition. Ils sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement.

Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale par la commission communale pour l'accessibilité. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre acces-

sommaire

sible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe ».

### 2. Décret d'application du 17 mai 2006

#### Les 5 premières sous-sections

Elles traitent des différentes catégories de bâtiment et des dérogations possibles reprenant les différentes possibilités énoncées dans l'article 41.

##### • Sous-section 1

«Dispositions applicables lors de la construction de bâtiments d'habitation collectifs.»

##### • Sous-section 2

«Dispositions applicables lors de la construction de maisons individuelles.»

##### • Sous-section 3

«Dispositions applicables aux bâtiments d'habitation collectifs lorsqu'ils font l'objet de travaux et aux bâtiments existants où sont créés des logements par changement de destination.»

##### • Sous-section 4

«Dispositions applicables lors de la construction ou de la création d'établissements recevant du public ou d'installations ouvertes au public.»

##### • Sous-section 5

«Dispositions applicables aux établissements existants recevant du public ou aux installations ouvertes au public existantes.»

#### Les motifs de dérogation

Les motifs de dérogations répertoriés dans les différentes sous-sections suivant les 3 catégo-

ries énoncées dans l'article 41 de la loi du 11 février 2005 sont décrits comme suit :

#### > Impossibilité technique de procéder à la mise en accessibilité

«L'impossibilité technique résultant de l'environnement du bâtiment et, notamment, des caractéristiques du terrain, de la présence de constructions existantes ou de contraintes liées au classement de la zone de construction, en particulier au regard de la réglementation de prévention contre les inondations». Ce motif pourra justifier une demande de dérogation sur l'ensemble des bâtiments des sous-sections.

#### > Contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural

Ces dispositions pourront être appliquées dans les catégories des sous-sections 3, 5 et 4 quand il s'agira de création d'un ERP par changement de destination d'un immeuble classé ou inscrit. Le législateur a ainsi donné la possibilité dans les sous-sections 3 et 5 de solliciter des dérogations pour les travaux exécutés sur un monument inscrit, un monument classé, un bâtiment répertorié au titre du L 123-1 7° du Code de l'urbanisme, situé dans un site classé, dans un secteur sauvegardé, dans une zone de protection du patrimoine architectural et urbain et dans les abords (dans le champ de visibilité d'un monument historique classé ou inscrit, un PPM ou un PPA).

La zone de protection (titre III de la loi du 2 mai 1930) n'a pas été prise en compte dans l'ensemble du décret; il est vrai que ces protections (une quarantaine existant encore à ce jour) sont en petit nombre et qu'elles devraient être progressivement remplacées par des ZPPAUP.

### > Disproportion manifeste entre les améliorations apportées et leurs conséquences

Le représentant de l'État dans le département peut accorder des dérogations lorsqu'il y a disproportion entre les bénéfices et les inconvénients de l'opération concernant les bâtiments d'habitation collectifs dans la sous-section 3 ou lorsque les travaux d'accessibilité sont susceptibles d'avoir des conséquences excessives sur l'activité des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public de la sous-section 5.

### > La sous-section 4 révèle une possibilité de dérogation en raison de :

«difficultés liées aux caractéristiques de la construction existante ou à la nature des travaux qui y sont réalisés». Cette dernière possibilité par son caractère trop général à notre avis, demandera certainement des ajustements et sera vite confrontée à la jurisprudence.

Enfin nous notons dans cette même sous-section 4 qu'il n'est pas prévu dans le cas de création d'un ERP ou d'un IOP de dérogations concernant les bâtiments répertoriés au L123-1 7° du code de l'urbanisme.

### 3. Arrêté du 21 mars 2007, des normes moins contraignantes

Des conditions particulières d'application des règles peuvent être appliquées pour les établissements existants recevant du public lorsque les contraintes liées à la structure du bâtiment l'imposent. L'arrêté du 21 mars 2007 précise les différentes catégories de bâtiments concernés par ces normes moins contraignantes. S'agissant de bâtiments existants le patrimoine ancien sera souvent impliqué dans ce dispositif particulier, encore faudra-t-il «qu'il existe des

contraintes liées à la présence d'éléments participant à la solidité du bâtiment tels que murs, plafonds, planchers, poutres ou poteaux» qui empêchent l'application des règles concernant les bâtiments neufs<sup>2</sup>. Les spécialistes de la rénovation du patrimoine et plus particulièrement les architectes du patrimoine devront éventuellement faire valoir la légitimité de ces contraintes quand il s'agira de préserver des éléments du patrimoine architectural.

### RÉALISATION D'UNE ÉTUDE GLOBALE

Il est maintenant indispensable de réaliser une étude globale d'accessibilité des lieux du point de vue des besoins des personnes présentant un handicap et ceci tout le long de la chaîne de déplacement.

Nous avons déjà répété que les performances de qualité d'usage à atteindre portent toujours sur l'ensemble du cadre bâti, l'espace public, la voirie et les transports. Si les déficiences visuelles, auditives et motrices sont clairement identifiables, les déficiences mentales comprenant les déficiences cognitives (incapacités liées aux phénomènes de perception et de traitement des idées, l'autisme par exemple) ainsi que psychiques (troubles psychiatriques, névrose et psychose par exemple) sont moins connues. Elles devront elles aussi être prises en compte dans l'accessibilité.

### Un travail de formation et de recherche

Le concept d'accessibilité doit être naturellement intégré dans les projets, sans se reporter uniquement sur les dispositions réglementaires. L'accessibilité n'a que rarement fait partie du programme universitaire des écoles

<sup>2</sup> Articles 1 et 2 de l'arrêté du 21 mars 2007 du ministère de l'Emploi, de la Cohésion sociale et du Logement.

CATÉGORIE DE BÂTIMENT Décret d'application du 17 mai 2006	RÉGLEMENTATION OBSERVATIONS	DÉROGATION POSSIBLE après avis de la CCDSA Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité
<b>Construction de BHC</b> (bâtiments d'habitation collectifs) sous-section 1	Arrêté du 1 <sup>er</sup> août 2006 du MECSL Accès balcon 2008 Accès douche 2010	PI
<b>Construction de maisons individuelles</b> (pour la location) sous-section 2	Arrêté du 1 <sup>er</sup> août 2006 du MECSL	PI
<b>Bâtiments d'habitation collectifs</b> lorsqu'ils font l'objet de travaux. <b>Bâtiments existants où sont créés des logements</b> par changement de destination sous-section 3	Arrêté du 1 <sup>er</sup> août 2006 du MECSL	PI Cl / Is / SS / L 123-1 7° abords / ZPPAUP / SS (porter atteinte à la qualité des espaces protégés). Disproportion entre bénéfices et inconvénients
<b>Construction ERP</b> (établissement recevant du public) <b>IOP</b> (installation ouverte au public) sous-section 4	Arrêté du 1 <sup>er</sup> août 2006 du MECSL Arrêté du 21 mars 2007 du MECSL	PI Motifs liés à la conservation du patrimoine architectural en cas de création d'un ERP par changement de destination d'un bâtiment Cl ou Is. Impossibilité de respecter la réglementation du fait des caractéristiques du bâtiment existant ou de la nature des travaux qui y sont réalisés.
<b>ERP et IOP existants</b> sous-section 5	Arrêté du 21 mars 2007 du MECSL	L'avis de la CCDSA est conforme PI. Conséquences excessives sur l'activité du bâtiment. Cl / Is / SS / L 123-1 7°. Abords / ZPPAUP / SS. Si mission de service public des mesures de substitution sont obligatoires.



### LÉGENDE

**PI** : impossibilité technique résultant de l'environnement du bâtiment et, notamment, des caractéristiques du terrain, de la présence de constructions existantes ou de contraintes liées au classement de la zone de construction, en particulier au regard de la réglementation de prévention contre les inondations.

**L123-1 7°** du code de l'urbanisme. Le PLU peut identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection.

**MECSL** : ministère de l'Emploi, de la Cohésion sociale et du Logement

**ZPPAUP** : zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager

**CCDSA** : commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité

**SS** : secteur sauvegardé

**Cl** : bâtiment classé

**Is** : bâtiment inscrit

d'architecture. Il est vrai que les maîtres d'ouvrage se sont peu prononcés sur les contraintes d'accessibilité. La loi du 11 février 2005 précise désormais que « la formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées est obligatoire dans la formation initiale des architectes et des professionnels du cadre bâti<sup>3</sup> ». La logique du déplacement et de la participation conduiront ce travail de formation et de recherche :

- Se déplacer d'un point à un autre, se repérer, s'orienter pour entrer et sortir, ce qui impliquera la signalisation et le guidage.
- Utiliser les équipements que ce soit dans un BHC ou un établissement recevant du public.
- Et enfin être et se sentir en sécurité, c'est-à-dire repérer les obstacles.

## CONCLUSION

### 1. L'urgence des interventions, les échéances

1.1.2007 > Bâtiments neufs

1.1.2008 > Balcons accessibles

1.1.2010 > Douches accessibles

1.1.2010 > Réalisation d'un diagnostic et d'une évaluation du coût des travaux de mise en accessibilité pour l'ensemble des ERP de 1<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> catégorie (privés et "État") ainsi que les bâtiments "État" de 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> catégorie.

1.1.2011 > Réalisation d'un diagnostic et d'une évaluation du coût des travaux de mise en accessibilité pour les ERP de 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> catégorie privés ainsi que pour l'ensemble des ERP des catégories 1 à 4 visés à l'article R.111-19-12 du code de la construction et de l'habitation (établissements spéciaux : prisons, refuges de montagne, établissements flottants, etc.).

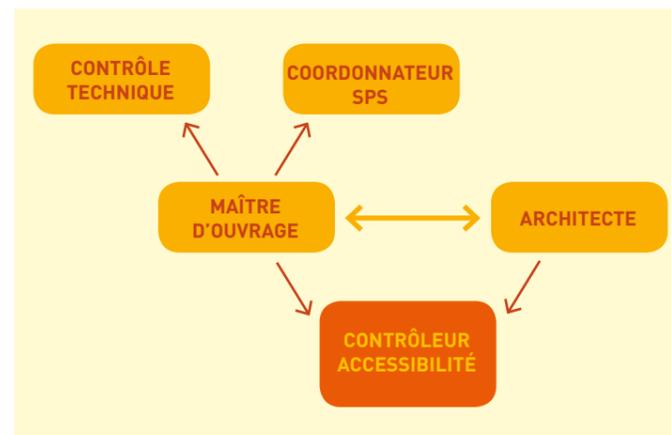
1.1.2015 > Travaux exécutés dans tous les ERP et IOP existants.

### 2. La formation et la création d'un nouveau métier

Si la loi a pris en compte la formation auprès de tous les intervenants du cadre bâti comme nous l'avons vu précédemment, elle se fait plus discrète pour le contrôleur. C'est un nouvel acteur discret mais essentiel dans le nouveau dispositif.

L'attestation d'accessibilité est en effet établie par un contrôleur technique<sup>4</sup> titulaire d'un agrément ou par un architecte.

Il est certain que ce nouveau professionnel prendra une place de plus en plus importante dans la conception du projet aussi bien auprès des maîtres d'ouvrage que des maîtres d'oeuvre.



### 3. Au niveau de la commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

Plus généralement les acteurs du patrimoine dans les villes de plus de 5 000 habitants doivent consulter le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant réalisé par une nouvelle commission, la commission communale pour l'accessibilité aux personnes

<sup>4</sup> Sous section 8 du décret du 17 mai 2006.

<sup>5</sup> Article 46 de la loi du 11 février 2005.

handicapées<sup>5</sup>. Les travaux réalisés par ces commissions et concernant le bâti ancien doivent impérativement s'enrichir des interventions des professionnels du patrimoine car cette commission en plus de ce constat a la mission de « faire toutes propositions utiles de manière à améliorer la mise en accessibilité de l'existant ».

Bien que non représentée à la CLSS (commission locale du secteur sauvegardé), la commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées est un précieux interlocuteur pour améliorer les conditions d'accessibilité dans les secteurs sauvegardés.

### 4. Au niveau de la CCDSA (commission consultative départementale pour la sécurité et l'accessibilité).

Cette commission est chargée de donner des avis sur les dossiers de permis de construire, d'aménager et les déclarations préalables.

Il est utile de rappeler que la présence du chef du SDAP ou de son représentant à la CCDSA ou à la sous-commission départementale pour l'accessibilité des personnes handicapées est indispensable quand cette instance examinera des dossiers relevant des missions du SDAP<sup>6</sup>.

### 5. Substitution et compensation

Nous parlons de concertation, il s'agit plutôt de construction dans la mesure où cet édifice législatif est récent. Ce travail en commun permettra de limiter les recours ultérieurs et, toujours dans le respect des objectifs premiers de la sauvegarde des centres anciens, de laisser le champ des compensations et des mesures de substitution le plus ouvert possible. Car la loi prévoit explicitement des mesures de substitu-

<sup>6</sup> Décret du 30 août 2006 du ministère de l'Emploi, de la Cohésion sociale et du Logement.

<sup>7</sup> Décret du 17 mai 2007 du ministère de l'Emploi, de la Cohésion sociale et du Logement.

tion quand l'ERP existant remplit une mission de service public. Cette mesure de substitution est obligatoire dans le cas d'une demande de dérogation<sup>7</sup>. Il semblerait que cette obligation se soit glissée dans l'usage et que pour toute demande de dérogation la commission exige des mesures de substitution, même quand il s'agit d'un établissement qui ne remplit pas une mission de service public.

Dans le décret du 11 septembre 2007, la procédure de demande de dérogation auprès du préfet prévoit que soit indiquée sur le dossier la justification qui a conduit le pétitionnaire à ne pas respecter les règles. La commission saisie par le préfet donnera un avis sur le dossier de demande de dérogation. Il est certain que les mesures compensatoires accompagnant le dossier proposé par le pétitionnaire auront un rôle important dans la prise de décision.

Il revient aux professionnels du patrimoine et de l'espace urbain de créer cette culture de l'accessibilité et de promouvoir l'innovation ; c'est à ce prix que la ville respectera son contrat social et valorisera l'usage du bâti ancien, c'est-à-dire qu'elle sauvera son patrimoine. ■

## ACCESSIBILITÉ ET CIRCULATION

# 92 ----- Politique de mobilité de la ville de Bordeaux //

Insertion d'infrastructures en centre ancien et redéfinition des espaces publics avec les transports en commun en site propre -----  
=====

----- JEAN-PHILIPPE GARDÈRE -----

Directeur des espaces publics et des déplacements urbains, Bordeaux ////  
=====

### 1. CONTEXTE ET GENÈSE

#### BORDEAUX, VILLE D'HISTOIRE ET DE VIN

Si Bordeaux doit sa renommée mondiale à ses célèbres vignobles, elle la doit également à son histoire intimement associée à la Garonne. La ville épousant les contours du fleuve en forme de croissant de lune est aussi appelée, de façon imagée, le port de la Lune. Cité de l'estuaire girondin, son activité portuaire fut longtemps marquée par le commerce maritime. Comment oublier, face au spectacle des paquebots de croisière amarrés aux quais du



1 Place de la victoire © J-P. Gardère

sommaire

93

Politique de mobilité de la ville de Bordeaux



2 Place Stalingrad © J-P. Gardère

bordelaise, les premiers rails ont été livrés. Ce projet mené à un train (tram) d'enfer contribue à l'essor de la capitale aquitaine, au réveil de la "belle endormie".

### 2. TRAMWAY

#### Pourquoi un tramway ?

Comme dans toutes les agglomérations confrontées au choix d'un transport en commun en site propre, le choix tramway / métro a été évoqué. Sous le mandat de M. Chaban-Delmas, le métro a longtemps été l'option favorite. Outre les contraintes techniques inhérentes au sous-sol d'une ville construite sur un marais, c'est une question de philosophie des transports qui a fait opter, en dernière instance, pour le tramway.

**En effet, comment mettre en valeur une politique de déplacements urbains en enterrant dans des souterrains son principal vecteur et de fait, ne rien changer à la place de la voiture dans la ville ?**

Ces propos autrefois jugés écologistes sont aujourd'hui considérés comme étant du bon sens. Dimensionner les voiries urbaines par rapport au trafic des heures de pointe revient à stériliser des espaces de voirie le reste de la journée au détriment des piétons.

**Il convient aujourd'hui d'accorder à l'homme sa place dans la ville et de lui redonner l'envie d'y habiter.**

// À la différence du métro et de son réseau de galeries, le tramway circule en surface. Par là-même, il reste un outil au service d'un réaménagement complet de l'espace. Les travaux ti-

centre-ville, que le port de la Lune accueille depuis l'Antiquité les flottes du monde entier ? C'est de ce mélange d'influences, que la ville d'aujourd'hui puise la richesse de son exceptionnel patrimoine.

Au-delà de ce passé riche en histoire, Bordeaux est aussi une ville tournée vers l'avenir et en pleine métamorphose depuis l'arrivée à l'hôtel de ville d'Alain Juppé. Un projet urbain a été élaboré dont le tramway constitue l'épine dorsale dans la perspective d'une rationalisation des déplacements afin de pallier les effets de la pollution automobile qui noircit les façades et de réduire l'encombrement des trottoirs par les voitures (cf. doc. 1 et 2).

#### Genèse du projet

Dès 1995, date de l'élection d'Alain Juppé comme maire de Bordeaux, une réflexion approfondie sur les transports et les modes de déplacement dans l'agglomération bordelaise a été menée. Elle a débouché l'année suivante sur l'élaboration du schéma directeur d'aménagement des déplacements urbains communaux. Ce dernier concluait sur la nécessité, pour Bordeaux, de se doter d'un transport en commun en site propre. Parmi les hypothèses possibles, la formule d'un tramway, qui s'associe à une réorganisation du réseau de bus, a été retenue. Le 2 octobre 2000, soit 5 ans après les réflexions liminaires sur les modes de transports dans l'agglomération

tanques engagés par Bordeaux ces dernières années ne concernent pas seulement le “tube” constitué par les rails du tramway. En effet, une réflexion globale d'aménagement des espaces publics et d'organisation des déplacements prend aussi en considération les points suivants :

- Modification du plan de circulation de la ville afin de protéger l'hyper-centre.
- Restructuration du réseau bus privilégiant le rabattement sur les stations tramway.
- Contrôle d'accès de l'hyper-centre n'autorisant l'accès de ses voies qu'aux riverains.
- Mise en sécurité de la ceinture des boulevards.
- Mise à double sens de la ceinture des cours.
- Réaménagement des voies et des places empruntées par le tramway de façade à façade.
- Réaménagement des quais de Bordeaux en quais de promenade.

// **La ville est donc aujourd'hui en pleine mutation avec l'arrivée du tramway** : en son temps livrée à la voiture, la ville va être rendue aux piétons. Mais le tout piéton n'est pas, en soi, un projet applicable dans l'absolu. Il restera toujours possible de circuler en voiture en ville.

En concomitance avec l'aménagement du tramway, plus de 1500 places de stationnement en parkings souterrains sont créés afin de pallier leur actuelle absence due à la structure XVIII<sup>e</sup> de la ville de Bordeaux où très peu d'immeubles possèdent un parking : le déficit en stationnement résident est très important. Ces parkings contribueront pour 20 % à garantir une offre résidente acceptable. Les voitures pourront venir en ville mais ce choix

de déplacement sera plus long et plus coûteux qu'un déplacement en tramway.

#### Le tracé

Trois lignes ont été simultanément mises en chantier début 2000. Elles s'étendent sur 24,5 km (dont près de la moitié est sur le territoire de la ville de Bordeaux) et desservent 53 stations. Une deuxième phase en cours de réalisation et dont l'ouverture est prévu à partir de fin 2007 permettra de porter la longueur du réseau à 43,3 km et d'augmenter le nombre de stations à 84. Ainsi, les trois lignes s'entrecroiseront deux à deux en centre-ville. Le tram s'organise ainsi en un réseau cohérent à l'échelle de l'agglomération :

• Ligne A : 19,9 km / 4 500 voyageurs par heure et par sens aux heures de pointe. Elle rejoint le quartier de la rive droite de la Garonne au centre administratif de Mériadeck, puis à la commune de Mérignac.

• Ligne B : 15,4 km / 4 500 voyageurs par heure et par sens, aux heures de pointe. Elle relie le domaine universitaire de l'agglomération au centre de Bordeaux, s'arrêtant à la place des Quinconces (espace de foire et arboré de 12 ha, haut lieu des foires bordelaises) dans un premier temps pour se poursuivre en deuxième phase aux bassins à flots et au nord de la ville.

• Ligne C : 8 km / 3 000 voyageurs par heure et par sens, aux heures de pointe. Cette ligne dessert la gare SNCF et rejoint les Quinconces en première phase, puis le quartier du Lac en seconde phase.

// Le projet tramway étant conçu dès le départ pour évoluer, des extensions pourront être poursuivies une fois les deux premières phases réalisées.



#### Le coût

Véritable projet d'agglomération, le tram représente un budget total de 633,6 millions d'euros pour la première phase, et 427,5 millions d'euros pour la deuxième phase.

C'est un investissement important, mais à la hauteur des ambitions et des besoins de l'agglomération bordelaise. Il est financé selon la répartition suivante :

- 65 % par les recettes que procurera son exploitation ;
- 15,5 % par des subventions publiques ;
- 19,5 % par un emprunt qui couvrira principalement le coût des travaux de la 2<sup>e</sup> phase, c'est-à-dire l'extension du réseau à 43,7km.

// Grâce à ce financement équilibré, la communauté urbaine de Bordeaux sera en mesure d'assurer la construction du réseau de tram et même d'envisager une 3<sup>e</sup> phase d'extension, sans accroître la fiscalité directe sur les ménages ni réduire ses engagements pour d'autres missions.

#### Le matériel

// L'esthétique du matériel est sobre : des formes aux courbes douces, des vitrages bas, de larges yeux latéraux. Le tramway a été spécialement conçu pour Bordeaux et son agglomération par une équipe primée à Paris pour le design de ce tramway en 2000.

Le tramway est doté d'un plancher bas qui le rend parfaitement accessible aux personnes à mobilité réduite, aux parents avec une poussette, aux voyageurs avec des bagages. Les vitrages panoramiques offrent une large vue sur la ville, l'animation de ses rues, la beauté de ses artères et bâtiments. Par ailleurs, le

confort est poussé jusqu'à la climatisation de l'ensemble des rames. Le tram est également équipé de plusieurs dispositifs anti-vibrations qui permettent son déplacement en douceur avec un faible niveau de bruit.

// Piloté par un conducteur et contrôlé par vidéo-surveillance et inter-phonie dans les stations, il présente toutes les garanties de sécurité aptes à rassurer les voyageurs.

// Sa vitesse commerciale est de 21 km par heure. À titre d'exemple, les étudiants du campus universitaire pourront se rendre au centre de Bordeaux, place de la Victoire (haut lieu des fêtes estudiantines) en 12 minutes. Jusqu'alors, il leur en fallait plus du double. Outre la vitesse et la régularité, la fréquence de passage sera très attractive : de 4 minutes à l'heure de pointe, à 8 en heure creuse, et cela de 5 h du matin à 1 h le lendemain matin.

// En nombre de passagers transportés sur les lignes A et B, le tram offrira 300 places par rame (210 debout, 90 assises). Sur la ligne C, il offrira 200 places par rame (134 debout, 66 assises). Aux heures de pointe, il transportera entre 4 000 et 5 000 passagers par heure et par sens.

// Par ailleurs, le tramway ne pollue pas. Dans toutes les villes où il circule, les études démontrent une nette diminution des émissions de polluants. Enfin, loin de porter atteinte aux espaces végétaux existants, il donne l'occasion privilégiée de créer, recomposer et multiplier les espaces verts.

|||||  
**3. LA RESTRUCTURATION DU RÉSEAU DE BUS  
RÉSEAU DE TC**

**Cependant, le tramway ne doit pas être analysé comme une entité isolée. Il constitue la pièce centrale d'un réseau de transports en commun à analyser en tant qu'ensemble.**

Conçu comme un système global de déplacement, le réseau de transports en commun de l'agglomération comprend :

- Le tramway
- Les bus
- Les parcs-relais

C'est à partir de ce réseau unique que se déploient tous les autres modes de déplacement, incitant à découvrir de nouvelles pratiques de la ville autour d'une offre de transports attractive, dynamique et moderne.

// Qui dit réseau unique, dit aussi système de billetterie unique et simple. Le même ticket est utilisé pour l'accès au Tram, au bus et il permet également de laisser sa voiture dans l'un des parcs-relais créés aux terminus et le long du parcours du Tram. Associés aux autres moyens de transport (individuels ou collectifs), la combinaison du Tram et du bus facilite les déplacements vers l'ensemble des points de l'agglomération dans les meilleures conditions de parcours, de coût et de confort. Par ailleurs, l'intégration tarifaire permettra courant 2004, d'utiliser le même ticket dans les autocars du réseau interurbains ou dans les TER.

// C'est ainsi un vaste réseau qui sera mis à la disposition des usagers de Gironde et d'Aquitaine pour un mode de déplacement souple, simple, commode et sans contrainte ni voiture.

**Intermodalité**

Le tram offre la possibilité de choisir son mode de déplacement mais aussi d'en combiner plusieurs avec simplicité et commodité. Les quais sont majoritairement en face les uns des autres et la billetterie unique intègre la place au parc-relais pour le stationnement du véhicule personnel.

Avec le tram, chacun découvrira les avantages de la multimodalité, c'est-à-dire la possibilité lors d'un même trajet, d'associer plusieurs moyens de transport ou de choisir le plus adapté à ses besoins.

**Pour favoriser cette multimodalité, plusieurs plans sont mis en place :**

• Complémentarité tram / bus :

Les pôles d'échange seront quai à quai entre tramway et bus urbains. Le réseau de bus sera remodelé pour compléter les lignes de tramway.

• Complémentarité tram / SNCF :

Cinq stations sont en correspondance directe avec le réseau SNCF.

• Complémentarité tram / autocars interurbains :

Correspondance efficace entre cars interurbains et tram : gare routière de Saint-Jean, gare routière des Quinconces, gare routière de la Buttinière.

• Complémentarité tram / vélos

Tous les parcs-relais seront équipés de parcs pour les deux roues qui seront gardiennés et pourvus de matériels anti-vol. Par ailleurs, il sera possible d'embarquer sa bicyclette aux heures creuses dans le tramway.



3 Tramway sur le pont de Pierre © J-P. Gardère

• Complémentarité tram / voiture :

14 parcs-relais gardiennés seront installés en périphérie pour le stationnement. Ils seront situés à proximité immédiate des lignes de tramway. Leur principe est la gratuité du stationnement sur présentation d'un titre de transport. Ainsi, l'usager qui venait en ville en voiture et cherchait longtemps une place de stationnement, souvent payante, et qui retrouvait à son retour son véhicule rayé pourra aujourd'hui déposer son véhicule dans un parc relais, gardienné et gratuit. Il accèdera directement en ville sans rester dans les embouteillages et sera certain de retrouver son véhicule en état à son retour.

• Complémentarité tram / piétons :

Les principaux cheminements piétonniers d'accès aux stations garantiront une meilleure accessibilité, y compris aux personnes à mobilité réduite.

|||||  
**4. PLAN DE CIRCULATION**

Le plan de circulation sur la ville de Bordeaux sera entièrement revu. La situation antérieure était telle que le plus court chemin pour aller du nord au sud de la ville, ou bien de l'est à l'ouest, revenait à passer par le centre-ville. Ainsi, aux heures de pointe, le centre historique se transformait en une véritable autoroute et la ville évoluait au gré d'un nuage de pollution et des coups de klaxon. Les quais eux-mêmes, ornés de façades du XVIII<sup>e</sup> siècle, comptaient jusqu'à dix voies !

**// Dans le nouveau plan de circulation, le centre-ville est protégé par trois couronnes :**

- > La plus éloignée, la rocade, est en cours d'élargissement à deux fois trois voies. Elle captera la circulation de transit longue distance.
- > Vient ensuite la ceinture des boulevards.

Ceux-ci, à deux fois deux voies entourent la rive droite de la ville. Ils permettent une pénétration aux carrefours importants appelés barrières.

> Le centre-ville est ceinturé par les cours qui permettent une desserte locale du centre-ville. Par le biais de ce plan de circulation, toute pénétration directe de la ville, propice à la circulation de transit est supprimée, même s'il restera possible de venir en ville en voiture.

**// Mais à ce plan de circulation doivent s'adjoindre les ponts.**

En effet, ils sont indispensables au bouclage de la circulation Bordelaise. Aujourd'hui, Bordeaux ne possède que 4 ponts :

> La rocade se boucle par les ponts F. Mitterrand et le pont d'Aquitaine.

> Le pont de Pierre, central permet le franchissement de la Garonne par le tramway.

> Le pont Saint-Jean permet le franchissement au niveau des cours sud.

Aujourd'hui, un nouveau pont est à l'étude au niveau des boulevards nord. Il sera complété plus dans le futur par un pont au sud, ce qui permettra à terme le bouclage des boulevards.

|||||  
**5. PLAN CYCLABLE**

**// Les points forts de la politique cyclable de la ville de Bordeaux :**

Bordeaux est aujourd'hui une référence en matière de ville cyclable, grâce à l'action conjuguée de la ville et de la communauté urbaine.

> 182 km d'aménagements cyclables fin 2006, soit 32,3% des voies de la ville, Bordeaux de-

vant Rennes (31,4%), Strasbourg (21,8%), Lille (17,5%), Lyon (12%).

> Plus de 5 300 places de stationnement vélos fin 2006, soit 2,3 places de stationnement pour 100 habitants, devant Rennes (1,9 places pour 100 habitants) et Lyon (0,8 place pour 100 habitants).

> Le trafic vélos sur les rues de la ville a plus que doublé entre 1999 et 2005.

> La Maison du vélo, première en France, met plus de 3 000 vélos à disposition des Bordelais et des étudiants. Elle a été récompensée par le trophée du vélo 2004.

> Le diplôme du cycliste citoyen, action de sensibilisation elle aussi unique en France, a été récompensée par le trophée du vélo 2005.

**// Un nouvel élan pour l'écologie urbaine et le développement durable**

Il nous faut aujourd'hui aller plus loin. Le plan cyclable renouvelé pour 2007-2008 s'inscrit ainsi pleinement dans la charte d'écologie urbaine récemment adoptée par le conseil municipal de Bordeaux, comme en témoigne les grandes lignes présentées ci dessous.

> Les grands projets communautaires en cours (réaménagement des quais, extension des lignes de tramway) vont permettre d'améliorer la qualité des aménagements cyclables, en augmentant fortement le linéaire de pistes cyclables séparées de la circulation au détriment des bandes cyclables.

> En liaison avec la communauté urbaine, les contre sens cyclables seront progressivement généralisés entre cours et quais. Un effort particulier portera sur le stationnement des vélos, avec la pose de 500 arceaux, soit 1 000 places de stationnement vélo supplémentaires. Enfin un jalonnement des grands itinéraires cyclables verra le jour.



> La ville de Bordeaux prépare l'avenir en proposant des perspectives pour améliorer le réseau cyclable au-delà des programmations établies.

> La Maison du vélo sera confortée et développée.

> Le diplôme du cycliste citoyen bénéficiera lui aussi d'une attention particulière.

|||||  
**6. CONTRÔLE D'ACCÈS**

Le secteur à contrôle d'accès couvre plus de 57 ha de la ville de Bordeaux, soit tout le quartier Saint-Pierre, un faisceau autour de la principale rue piétonne Sainte-Catherine, les diverses voies et places traversées par le tramway ainsi que des placettes. L'ensemble représente près d'une centaine de bornes gérées par cartes ou télécommandes.

Les résultats d'une enquête menée en novembre dernier montrent qu'un an après la mise en service du contrôle d'accès, 65% des riverains et 55% des commerçants sont satisfaits. Les principales raisons de cet accueil plutôt positif sont :

- Les conditions de circulation plus confortables pour les 2 roues et les piétons.
- La diminution des pollutions, notamment sonores.
- La diminution du nombre de voitures en centre ville.

Les points négatifs du système mentionnés dans l'enquête relèvent davantage d'une gestion des problèmes personnels que de la gêne de l'intérêt général. Cependant, comme dans tout système nouvellement mis en place, le

nombre de pannes reste un facteur négatif. Malgré tout, on constate une amélioration de l'image des quartiers mis en contrôle d'accès.

|||||  
**7. CONCLUSION**

Ainsi surnommée autrefois, la ville de Bordeaux, telle la rose du Petit Prince a attendu d'être capable d'afficher sa plus belle robe pour s'éveiller. Lorsque les nombreux chantiers qui aujourd'hui encombrant Bordeaux se termineront, c'est une ville entièrement revisitée qui va se révéler : une ville aux façades blondes ravalées, aux quais réaménagés, aux places piétonnières, où les déplacements seront facilités par le tramway. Les élus, les ingénieurs, les architectes et les urbanistes vont donner aux bordelais une ville agréable à se déplacer (cf. doc. 3). ■

## LE TRAITEMENT DES ESPACES

# 100 Aménagement d'espaces emblématiques Renaissance d'une place royale

/// DENIS GRANDJEAN • Maire adjoint, délégué au patrimoine  
et à l'urbanisme, Directeur de l'école d'architecture de Nancy

// C'est en 2000 que s'ébauche le projet d'une année culturelle sur le XVIII<sup>e</sup> siècle à Nancy, alors que les retombées positives du succès de l'année de l'École de Nancy, menée en 1999, sont encore perceptibles.

Dès la fin 2001, le Maire de Nancy, également président de la communauté urbaine du Grand Nancy (collectivité compétente pour la voirie, la circulation et les transports) envisage la possibilité d'une piétonisation de la place Stanislas et engage diverses études concernant l'évolution du plan de circulation rendu nécessaire dans l'hypothèse d'une fermeture de la place aux voitures.

// Dans les premiers mois de 2002, l'ambition du projet se précise, et l'option de piétoniser complètement la place Stanislas, sans circulation résiduelle ou locale est arrêtée (cf. doc. 1). C'est cette option qui focalise l'attention des responsables municipaux et communautaires. La place Stanislas est en effet le point de passage obligé des transits de circulation est-ouest, dans la ville et pour les communes proches. Elle est aussi le point de distribution de la circulation dans le centre historique, vers la vieille ville par la place de la Carrière au nord, et vers la ville neuve de Charles III au sud. Les comptages effectués relèvent 16 000 voitures par jour sur la place.

sommaire



1 La place avant restauration avec son calpinage de 1958.  
© Christophe Cossin, mairie de Nancy

La suppression de ce point de passage automobile par sa piétonisation constitue donc un bouleversement majeur dans un système de circulation établi depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, puisque l'axe est-ouest, qui sert de transit dans la ville, a été dessiné par Héré, et marqué symboliquement à ses extrémités urbaines par les portes Stanislas à l'ouest, Sainte-Catherine à l'est.

Le débat interne à la municipalité et à la communauté urbaine porte alors essentiellement sur cette question, qui inquiète nombre d'élus. Beaucoup prédisent le pire. La circulation dans Nancy étant globalement satisfaisante, cette rupture du système établi risque d'être une source de mécontentement, voire de conflits difficiles à gérer d'autant plus que les autres communes de l'axe est-ouest sont aussi concernées et vont devoir assumer le projet puisque la compétence voirie relève de la communauté urbaine. C'est pourquoi un nouveau plan de circulation est élaboré, accompagné d'un plan de jalonnement facilitant le contournement du centre historique.

Malgré des délais déjà réduits (nécessité de rendre la nouvelle place au public au printemps 2005), la décision est prise fin 2002 de ne pas se contenter d'une simple fermeture de la circulation avec quelques aménagements de

voiries, mais d'engager une véritable restauration de la place. Compte tenu de l'histoire de cette place royale, de son état de conservation, de son statut de monument classé et inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, le parti de restauration ne peut être que patrimonial. L'idée prévaut encore quelque temps d'une maîtrise d'œuvre interne à la collectivité locale, sous le contrôle de l'architecte en chef des Monuments historiques mais cette hypothèse est vite abandonnée à la suite d'approches plus fines concernant divers aspects du projet, notamment les contraintes archéologiques, historiques et réglementaires qui l'encadrent.

// Dans cette perspective, il apparaît que le statut juridique de la place mérite d'être précisé. En effet si les façades sont classées, le sol ne l'est pas. Il y a donc une compétence superposée de l'architecte en chef des Monuments historiques et de l'ABF, ce qui n'apparaît pas cohérent pour le projet. Une demande de classement du sol est donc formulée auprès de la DRAC fin 2002 par une délibération de la communauté urbaine du Grand Nancy, collectivité en charges des voiries communautaires, donc de la place, et à ce titre maître d'ouvrage. Après un avis favorable de la commission supérieure des Monuments historiques le 17 mars 2003, l'arrêté de classement (qui classe aussi le sol de la rue Héré et de la place de la Carrière) est pris par le ministre de la Culture le 14 mai 2003.

// La communauté urbaine confie ainsi la maîtrise d'œuvre de la restauration de la place à Pierre-Yves Caillault, sur un programme d'ensemble qui comporte la place elle-même, les grilles et la rue Héré.

L'étude préalable de l'architecte en chef des Monuments historiques est rendue en juillet 2003, Il y travaillait déjà depuis plusieurs mois. Son élaboration a pu s'appuyer sur un corpus documentaire, historique et technique, constitué en partie par les services de la ville et de la communauté urbaine et complété par ses propres recherches.

Le parti de l'ACMH propose, sans surprise, un retour au projet originel d'Emmanuel Héré que l'on connaît avec précision grâce à un tableau des collections du château de Panges, près de Metz, et dont les détails sont confirmés par l'analyse des devis et factures des travaux de la place, parfaitement conservés aux archives départementales. La CSMH donne un avis favorable à ce projet, dans sa séance du 1<sup>er</sup> décembre 2003, tout en admettant les acquis successifs de la place : statue de Stanislas qui a remplacé en 1841 celle de Louis XV, détruite en 1792, réverbères du XIX<sup>e</sup> siècle, à la manière de Jean Lamour, non rétablissement de la grille qui entourait la statue à l'origine, maintien des trottoirs plus larges que ceux de la place Royale pour des raisons liées au développement des terrasses de café (très importantes pour l'animation de la place).

Sur les bases du programme architectural et technique élaboré par Pierre-Yves Caillaud, les appels d'offres ont pu être lancés, avec des critères très stricts concernant les matériaux. Connaissant la provenance des pavés d'origines, il a été possible de rechercher des calcaires s'en approchant au mieux, avec des qualités de résistance et de durée correspondant aux exigences et aux contraintes liés aux usages d'un grand espace public central<sup>1</sup>.

Les dernières voitures sont passées place Stanislas début juillet 2004 et les travaux ont pu commencer. Les fouilles archéologiques menées dans le cadre de l'INRAP par René Elter, archéologue ayant effectué le plan d'archéologie urbaine de Nancy, ont permis de mieux connaître l'organisation de cet espace tampon entre la ville médiévale et la ville neuve et la position des diverses constructions qui la bordaient.

// **À mesure que les travaux se déroulent** sur la place, par quarts successifs, selon un calendrier élaboré en liaison avec les institutions et commerces concernés, une information est diffusée par divers canaux : la presse locale qui est très mobilisée sur les divers aspects du chantier ; des week-end d'information, avec exposition et exposés à l'hôtel de ville ; un bulletin spécial d'information sur le chantier diffusé dans les quartiers proches de la place, des conférences auprès d'associations ou de groupements divers.

// **L'accueil du projet par la population est très favorable et le chantier suscite un grand intérêt.** Les inconvénients issus de la piétonisation sont globalement acceptés en contrepartie de cette réhabilitation patrimoniale spectaculaire. Un nouveau plan de circulation et de jalonnement a été mis en œuvre depuis l'été 2004 et fait la preuve de son efficacité, d'autant que le tramway offre une alternative efficace pour la traversée est-ouest de la ville, qui transitait jusque là par la place Stanislas. Les travaux de réfection des rues Stanislas et Sainte-Catherine (axe historique est/ouest), dont la communauté urbaine du Grand Nancy assure la maîtrise d'œuvre ont démarré fin janvier, après d'ultimes calages avec l'ACMH sur les

sommaire

matériaux et le calpinage des pavés (raccordement des caniveaux, des trottoirs, etc.)

// **L'éclairage de la place constitue un aspect important du projet.** Le système actuel date de 1994 et il est, techniquement, en mauvais état. Par ailleurs, l'ACMH a une approche nouvelle : il souhaite une mise en lumière plus régulière, qui mette en valeur l'architecture des façades en évitant les déformations ou exagérations du dispositif actuel. C'est le choix d'un éclairage plus retenu et plus homogène sur les pavillons, avec un marquage plus élaboré sur les grilles, les fontaines, et les balustrades dorées des balcons. Un parti général plus conforme aux subtils équilibres entre architecture et décors établis par Emmanuel Héré.

// **Au total la restauration de cette place royale, une des plus spectaculaires d'Europe,** représente un investissement de 8,5 millions d'euros dont la plus grosse part concerne le renouvellement du sol (5,5 millions d'euros). Le reste concerne les illuminations, la restauration de la statue et de son socle, des candélabres, la restitution de la lice en bois qui entoure la place.

Le financement des travaux de restauration de la place Stanislas est assuré à 50 % par la communauté urbaine, au titre de sa compétence voirie. L'État intervient pour environ 15 %, la Région 25 % et le Département 10 %. Il faut y ajouter le ravalement des deux pavillons ouest de la place, la restauration des grilles, d'une partie de la statuaire des pavillons, ainsi que dans l'hôtel de ville du péristyle, du grand escalier et du salon carré, opérations de restauration menées depuis plusieurs années.

// **Automne 2002 - mars 2005, deux ans et demi entre la décision et l'inauguration :**

c'est un record pour un projet de cette ampleur, conduit en constant ajustement avec la commission supérieure des Monuments historiques et l'Inspection générale. Cette rapidité démontre que la maîtrise du temps est possible avec un maître d'ouvrage déterminé et attentif aux exigences de l'architecte, un maître d'œuvre engagé et disponible, des entreprises expérimentées et motivées et un accompagnement actif à toutes les phases de la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Lorraine.

#### AVEC LE REcul, QUELQUES POINTS DE MÉTHODE RESSORTENT PARTICULIÈREMENT

// **Une volonté politique forte**

La restitution de la cohérence du projet d'Emmanuel Héré supposait la piétonisation complète de la place. Décision difficile à prendre compte tenu de sa situation dans la circulation de transit en centre ville. Le maire et président de la communauté urbaine du Grand Nancy a assumé ce choix, qui faisait d'autant moins l'unanimité que la fermeture de la place à la circulation nécessitait un nouveau plan de circulation (concomitant, il faut le préciser, à un nouveau plan de déplacement urbain à l'échelle de la communauté urbaine, ce qui constituait une opportunité). Une fois cette décision courageuse prise, le maître d'ouvrage a accompagné et soutenu le maître d'œuvre dans toutes ses exigences qualitatives. Cette situation a permis à l'architecte en chef des Monuments historiques d'obtenir le meilleur

<sup>1</sup> Tests de résistance et de durabilité confiés à l'école nationale de géologie de Nancy, et test de nettoyage effectué par le centre technique municipal.

des entreprises retenues et de livrer un aménagement à la fois maîtrisé et spectaculaire.

// **Un esprit de concertation**

Dans un temps resserré, le projet a été soumis à de multiples concertations préalables :

> **Politiques**, car il a été présenté aux vingt communes de la communauté urbaine du grand Nancy puisque cette collectivité territoriale a apporté 50 % du financement. Il importait donc de valider politiquement cet investissement en faisant ressortir son intérêt communautaire et pas seulement communal. Le nouveau plan de circulation issu de la piétonisation de la place était évidemment associé à la présentation du projet architectural.

> **Techniques**, avec les commerçants de la place, les commissions de quartiers concernées, ainsi qu'avec les associations de handicapés. L'Architecte en Chef des Monuments Historiques a participé à de multiples réunions de terrain et son implication personnelle a fortement contribué à la bonne réception du projet par les riverains et les habitants. A noter que les contraintes liées aux difficultés d'accès aux commerces pendant les travaux n'ont pas donné lieu à indemnisation.

> **Culturelles** avec les sociétés savantes, au premier rang desquelles l'Académie de Stanislas, les associations d'histoire du patrimoine, le groupe des experts du patrimoine réuni autour du maire et qui est consulté pour toutes questions concernant le patrimoine nancéien.

Les concertations ont permis d'améliorer le projet de l'architecte en chef des Monuments historiques, en mettant en évidence diverses

sujétions ou attentes liées aux usages de la place et en levant quelques craintes, notamment celles liées à la restitution de la lice en bois séparant les trottoirs de la place.

|||||  
**BILAN**

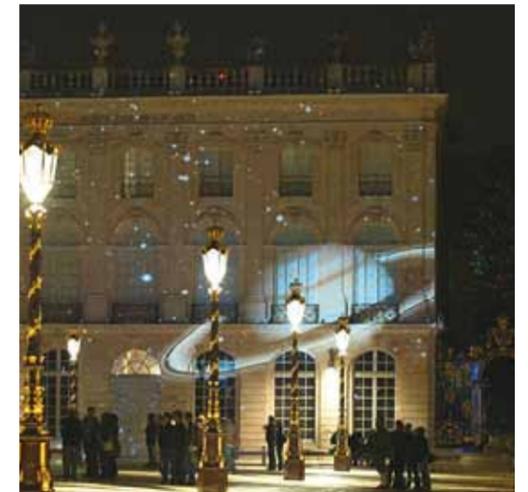
// **La géométrie du projet d'origine a été restituée dans son esprit général** (retour à l'altimétrie initiale, diagonales qui se croisent au niveau de la statue), mais de nombreuses adaptations ont été proposées à la commission supérieure des Monuments historiques, qui les a acceptées compte tenu de leur intérêt en terme d'usage : élargissement des trottoirs pour accueillir les terrasses permanentes, accès libre à la statue sans restitution de la grille d'origine, etc. Et en sous-sol de nombreux réseaux permettent toutes sortes de branchements pour les activités accueillies sur la place.

// **Un protocole d'entretien et de surveillance précis a été établi.** Le nettoyage de la place est régulier (quotidien en saison estivale) et l'accès aux véhicules strictement contrôlés (à partir d'un poste situé à l'hôtel de ville, qui commande des bornes rétractables). La surveillance est assurée par la police municipale et par des caméras fixes. Les multiples réseaux et branchements permettent un usage aisé de cet espace pour des concerts, spectacles, et autres manifestations populaires avec le souci constant de ne pas dénaturer la place ni son image.

// **Trois années après son ouverture au public, le succès de la place ne se dément pas.** Devenue un véritable salon urbain, elle est,



2 Inauguration de la place le 3 mars 2005. © Christophe Cossin, mairie de Nancy



3 La place restaurée. © Christophe Cossin, mairie de Nancy

plus que jamais, le rendez-vous incontournable des habitants du Grand Nancy comme des visiteurs, y compris l'hiver. Elle a retrouvé son statut d'espace symbolique de Nancy et de l'agglomération, peut-être même de la région, en retrouvant sa monumentalité et sa lisibilité. Les quelques critiques émises à l'encontre du nouveau plan de circulation ont été laminées par le succès populaire de la restauration de la place.

Depuis 2006, un spectacle de type son et lumière a été mis en œuvre pendant l'été. Court (15 minutes), présenté une seule fois en soirée, il évoque par images projetées sur la façade de l'hôtel de ville l'histoire culturelle de Nancy. C'est également un succès considérable auprès de tous les usagers de la place. (cf. doc. 2 et 3).

// **Forte de cette reconquête**, la ville et la communauté urbaine ont engagé une étude prospective sur l'avenir de l'ensemble des espaces du XVIII<sup>e</sup> siècle, inscrits au patrimoine mondial : place de la Carrière, place d'Alliance et leur environnement urbain. Confiée à l'architecte en chef des Monuments historiques, elle permettra de définir un cahier des charges destiné à être intégré au Plan de sauvegarde

et de mise en valeur, prochainement révisé, et de redonner à la ville du XVIII<sup>e</sup> siècle toute son attractivité.

En 2006, l'UNESCO demandait aux pays d'Europe et d'Amérique du Nord de produire leur rapport périodique sur les sites du patrimoine mondial. Nancy peut se targuer d'une avancée sensible dans la restauration de cet héritage.

**La restauration de la place Stanislas est aussi, dans la tradition de l'urbanisme des Lumières, la démonstration qu'une reconquête patrimoniale exigeante, spectaculaire en termes d'image et d'identité, peut également être une reconquête urbaine, qui renforce de façon éclatante le sens, les fonctions et l'attrait d'un centre ville et d'agglomération. ■**

# 106 -- Reconquête des cœurs d'îlots --- // --- Patrimoine et prévention du risque incendie à Chambéry --- // ---

-- GILLES DÉCHELETTE • Responsable du pôle urbanisme, Chambéry --

## 1- PRÉSENTATION DE CHAMBERY

Chambéry est une ville de 58000 habitants pour un territoire de 2118 ha, préfecture de la Savoie. C'est le centre d'une communauté d'agglomération de 121500 habitants regroupant 24 communes sur 26300 ha. Sa position géographique la place au pied des massifs des Bauges et de la Chartreuse, à 270 m d'altitude.

// Située sur les voies de communication reliant l'Italie à Lyon et Genève, elle devient le siège de l'administration des comtes puis des ducs de Savoie. Au XVI<sup>e</sup> siècle, la capitale est transférée à Turin (1563) pour assurer sa sécurité face aux convoitises du royaume de France. Cette décision politique porte un coup d'arrêt au développement de la ville qui conservera néanmoins ses fonctions administrative, religieuse et militaire. La présence du rempart jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> et de nombreux clos monastiques empêche la croissance de la ville. L'absence d'une véritable révolution industrielle à Chambéry ne favorisera pas plus son développement au XIX<sup>e</sup> siècle. Après l'annexion de la Savoie en 1860, Chambéry devient préfecture du département de la Savoie. La ville connaît un nouvel essor au début du XX<sup>e</sup> siècle.



1 Vue aérienne. © Gilles Garofolin, ville de Chambéry

// En mai 1944, les Américains et Canadiens bombardent le centre ferroviaire de Chambéry afin de paralyser le trafic (Nice, Lyon, Grenoble et Saint-Étienne furent aussi visés). Le nord de la ville va être touché détruisant 1/5 de la ville et 1/3 du centre ancien. Un programme de reconstruction est réalisé sur la base d'un plan d'îlots denses en continuité du tissu ancien.

Dans les années 60, son développement passe par le rattachement de deux communes mi-toyennes pour y réaliser la zone d'activités industrielles et une zone à urbaniser en priorité. Avec le projet du Lyon-Turin ferroviaire, Chambéry renforcera sa situation stratégique de porte des Alpes et son attractivité économique et touristique (cf. doc. 1).



## 2. LE PATRIMOINE CHAMBÉRIEN

Du passé de la ville il reste de nombreux témoins : château des Ducs de Savoie, édifices religieux, édifices publics. La ville ancienne, le cœur historique et les faubourgs ont été conservés dans leur forme d'origine avec naturellement de nombreux remaniements d'immeubles. Des quartiers plus contemporains ont été constitués à partir d'éléments plus anciens comme le secteur de la reconstruction, le secteur des anciennes casernes Curial, le secteur du Verney.

### Le secteur sauvegardé

Le périmètre d'une superficie de 19 ha a été délimité en 1969. Le plan de sauvegarde et de mise en valeur a été approuvé en 1990, après une relance de la procédure en 1986. De nombreux monuments historiques sont disséminés à l'extérieur du secteur sauvegardé (rotonde SNCF).

### La ZPPAUP

La création d'une ZPPAUP couvrant toute la zone centrale et le vallon des Charmettes sur une superficie de 245 ha (11 % du territoire communal) est en cours depuis octobre 2003. Alexandre Melissinos a réalisé l'étude.

### L'action sur le patrimoine

Depuis le début des années 80 des interventions constantes sur l'habitat (OPAH successives, projet d'intérêt général) se sont succédés. Des actions spécifiques ont été engagées par la commune : curetages, aménagement d'allées, campagnes de ravalement et d'enfouissement des réseaux. Des interventions sur plus de 4 000 logements ont généré 30 million d'euros sur 25 ans avec la création de nombreux logements sociaux en acquisition – réhabilitation. Un système d'aides aux copropriétés et copropriétaires à revenus modestes mis en place par la commune favorise la réhabilitation et la mise en valeur des immeubles.

## 3. LA PROBLÉMATIQUE PRÉVENTION INCENDIE ET PATRIMOINE

// Le noyau de la ville ancienne est très dense, avec un parcellaire étroit en lanières desservi par des allées qui irriguent les îlots en l'absence de voies internes. La hauteur des bâtiments varie entre R+2 et R+4. L'interdépendance des immeubles est fréquente : accès communs, superposition partielle des locaux de différentes copropriétés. La structure de propriété est morcelée avec peu d'immeubles en pleine propriété et la généralisation des copropriétés organisées ou non. (cf. doc. 2)



2 Le centre historique : imbrication du bâti © Gilles Garofolin, ville de Chambéry

3 L'îlot du Château après l'incendie.  
© Gilles Garofolin, ville de Chambéry



// Dans ce contexte se produit le 1<sup>er</sup> janvier 2002 un malheureux incendie dans le secteur sauvegardé qui a eu pour conséquence la mort de deux jeunes gens. Les dommages se sont étendus à 8 immeubles, impliquant la dégradation de 48 logements et de 8 commerces en rez de chaussée (cf. doc. 3).

Une véritable mobilisation des différents acteurs s'engage très rapidement pour tenter de répondre dans les meilleurs délais à la situation des familles, mettre en place un programme de reconstruction, et étudier les mesures à prendre pour éviter le renouvellement toujours possible d'un tel drame.

#### La mise en place d'un plan d'action

Le 25 mars 2002, une réunion associant la ville, le préfet, le département, le directeur de l'ANAH, les services chargés de la sécurité, l'architecte des Bâtiments de France, sur les causes du sinistre, a conduit au **principe d'intervention de l'ANAH pour l'aide à la reconstruction et à la réalisation d'une étude diagnostique pour la sécurité et la prévention des risques d'incendie**. La réunion intègre l'idée de conciliation à rechercher entre sécurité et patrimoine.

// Par décision du 7 juin 2002, le préfet constitue un groupe d'expertise chargé d'examiner les modalités techniques relatives aux normes à respecter sur le plan sécuritaire et architectural et aux solutions à apporter aux difficultés spécifiques rencontrées dans le quartier ancien, ainsi que des dossiers de demandes d'aides présentées dans le cadre de l'opération de reconstruction de l'îlot sinistré.

Ce groupe de travail, uniquement formé de techniciens, s'est réuni 15 fois pour examiner les dossiers de reconstruction des copropriétés

et mener une réflexion sur les modalités d'intervention dans le centre ancien. Les mesures concrètes de la mise en place de ce groupe de travail ont été :

- Le travail en commun sur les projets de copropriétés (ville/ABF/services de sécurité).
- La mise en place d'une visite systématique des combles à l'occasion des demandes d'aménagement (visite ville/architecte conseil/ABF/pompiers).
- La réflexion sur les mesures techniques et préconisations lors des travaux sur le bâti et concernant l'accessibilité des immeubles.

// Ces travaux ont débouché le 15 septembre 2003 sur la formalisation d'un projet d'arrêtés municipaux transmis aux membres du groupe d'expertise et au Préfet pour avis.

Un autre groupe de travail interne à la ville a pour mission, dès le mois de juin 2002, d'apprécier la situation au regard du stationnement dans le centre ancien.

Une étude d'évaluation a été engagée pour quantifier et identifier les situations de stationnement et de risque, associant les services de sécurité pompiers, les services techniques, gestion du domaine public, les mairies de quartiers, un juriste.

sommaire

Ce travail a permis d'alimenter le contenu des arrêtés sur la prévention du risque incendie dans le centre ancien en proposant des mesures restrictives pour le stationnement.

#### Les arrêtés municipaux

Deux arrêtés municipaux sont pris le 26 novembre 2003.

// **L'un porte prescriptions** de mesures particulières de sécurité contre les risques d'incendie à l'occasion de travaux dans les immeubles d'habitation anciens de la Vieille ville et de ses faubourgs. En particulier l'isolement au feu des logements était prescrit ainsi que l'isolement de l'immeuble par rapport aux avoisinants.

Le tribunal administratif de Grenoble a par décision en date du 13 mars 2007 annulé cet arrêté sur les travaux pour incompétence du maire. Conformément à l'article L111-4 du Code de la construction et de l'habitation, seul le pouvoir réglementaire, précisant même « le premier ministre » était compétent pour édicter de telles règles et que le maire n'était pas compétent pour définir de nouvelles règles plus sévères que celles prescrites par le Code de la construction et de l'habitation.

// **Le deuxième arrêté**, modifié le 28 avril 2004, applicable depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005 porte prescriptions de mesures particulières de prévention du risque incendie pour les immeubles bâtis anciens et leur accessibilité par les services de secours dans la vieille ville et ses faubourgs.

Les principales mesures de prévention prescrites étaient les suivantes :

Pour les parties privatives à la charge des propriétaires, des copropriétaires des locataires, ou occupants :

- Installation d'un extincteur de type eau pulvérisée d'au moins 6 litres satisfaisant à la norme NFS 61-900.
- Installation d'un détecteur autonome avertisseur de fumée satisfaisant à la norme NFS 61-966.
- Stockage de matières combustibles interdit dans les combles ou locaux annexes à l'habitation (caves, garages...) non isolés. Le stockage est autorisé si le local présente des qualités d'isolement suffisantes - parois coupe feu 1 heure, porte coupe feu ½ heure munies de ferme porte.

Pour les parties communes à la charge des propriétaires ou des syndicats :

- Affichage dans chaque entrée d'un plan conforme à la norme NFS 60303 permettant aux services d'incendie et de secours de repérer rapidement les lieux.
- Installation d'un système d'ouverture de type *mul-t-lock* visant à maintenir l'accès des services de secours en permanence dans les immeubles munis de digicode ou tout autre moyen de fermeture.
- Stockage de matières combustibles interdit dans les parties communes (cour, passages, parties communes...). Le stockage est autorisé si le local présente des qualités d'isolement suffisantes - parois coupe feu 1 heure, porte coupe feu ½ heure munies de ferme porte.

// Le tribunal administratif de Grenoble a par décision en date du 13 mars 2007 validé cet arrêté sauf en ce qui concerne les dispositions de l'article 2 relatives au stockage et celles de

l'article 4 relatives à l'annexion de l'arrêté à chaque règlement de copropriété ou à sa transcription aux hypothèques.

#### Les actions

Des actions de communication sont engagées à destination de la population, très réceptive au risque incendie. Le 23 Novembre 2003 une opération sécurité dans les caves et les greniers est organisée à l'initiative de la commune. Plus de 357 m<sup>3</sup> de déchets incinérés et 50 m<sup>3</sup> de sommiers, canapés ont été enfouis, 5 m<sup>3</sup> de gravats. Le bilan financier pour la ville s'élève à 18 000 d'euros.

// Une étude diagnostic est réalisée en 2004 en lien avec l'ANAH pour l'élaboration d'un guide méthodologique *Sécurité et prévention incendie des parties communes*. Ce guide à destination des professionnels (bureaux d'étude ou de contrôle) intègre les préconisations, tant de sécurité (SDIS) que patrimoniales (ABF - secteur sauvegardé). Une expérimentation est réalisée sur un immeuble.

// À la suite de cette étude, la commune, après discussion avec les représentants des copropriétés, décide de réaliser un diagnostic des parties communes des immeubles afin de révéler sur l'ensemble des îlots concernés la situation de chacun au regard du risque incendie. Cette campagne, d'un coût de 150 000 d'euros subventionnée à 50 % par l'ANAH et 25 % par le Conseil général, prévue sur la période juin 2006 à décembre 2007, concerne 550 immeubles, dont 50 % ont un syndic professionnel, 15 % un syndic bénévole et 35 % aucun représentant. Le résultat des enquêtes est transmis à la copropriété.

L'objectif de cette mission est double :

> pour la commune de Chambéry, d'établir un plan de sécurité des secteurs concernés en vue de prévenir les risques d'incendie et notamment de propagation du feu, et de faciliter l'accès des services de secours, le cas échéant,

> pour l'ANAH, d'envisager la possibilité d'une extension de la démarche expérimentale de Chambéry à d'autres villes de France dont les centres anciens ont des caractéristiques analogues.

// Pendant le même temps en septembre 2006 un document d'autodiagnostic est diffusé pour sensibiliser les Chambériens sur les conditions de sécurité de leur propre logement.

Il comporte une rubrique "constat" à remplir par l'occupant ou son propriétaire et de conseils sur les actions ou travaux à entreprendre en cas de besoin. Ce document réalisé en collaboration avec le service incendie et le service communication est paru sous forme d'un 4 pages détachables dans le magazine de Chambéry en septembre 2006.

// Pour limiter le risque d'incendie des conteneurs à ordures positionnés dans les cours et allées, des locaux spécifiques ont été réalisés en rez de chaussée. La commune en a réalisé 3 pour un coût variant de 15 000 à 30 000 d'euros. Les riverains disposent d'un badge pour accéder au local. Certaines copropriétés envisage de réaliser elles-mêmes leurs propres locaux. Mais la rareté des locaux limite très fortement de telles initiatives.

// D'autre part, lors des demandes d'autorisation de travaux dans les combles, un groupe



4 Le square Le Petit Paris Après travaux © Gilles Garofolin, ville de Chambéry

de visite associant l'ABF, le SDIS et les services municipaux se déplacent en présence du demandeur pour apprécier l'impact des travaux sur le patrimoine et vérifier l'accessibilité des lieux pour les services de sécurité (cf. doc. 4).

#### La suite programmée

À l'appui du bilan qui sera tiré de la phase d'identification de l'état des immeubles, une convention d'Opération programmée pour l'amélioration de l'habitat (O.P.A.H.) expérimentale, axée sur les thématiques copropriétés dégradées, sécurité et patrimoine, pourrait être signée au début de l'année 2008.

**Cette OPAH aura pour but d'inciter les propriétaires d'immeubles à réaliser des travaux visant à améliorer la sécurité incendie dans les bâtiments d'habitation.**

**Cette opération devra comprendre une mission de sensibilisation et d'animation ainsi qu'un accompagnement technique et juridique des copropriétés.**

**À cette occasion une adaptation des aides communales accordées dans le centre ancien pourra être réalisée.**

En conclusion, au regard des conséquences humaines et financières d'un incendie (dans le cas de l'îlot du Château : 834 000 d'euros pour l'ensemble de tous les financeurs publics dont 476 000 d'euros pour la commune) le coût des mesures préventives reste très limité pour la collectivité.

**Il reste à la réglementation relative à la construction de prendre en compte la spécificité d'un patrimoine qui ne peut pas continuer à échapper à des mesures d'adaptation urgentes pour la sécurité des habitants. ■**

# 112 ----- Des projets d'ensemble pour les espaces urbains -----//-----

-----//----- PHILIPPE MADEC -----//-----

-----//----- Architecte urbaniste et professeur à Lyon -----//-----

**Ma contribution à ce séminaire s'appuie sur trois projets réalisés par mon atelier en Bretagne.** Il s'agit du centre bourg de Plourin-Lès-Morlaix (29), des cinq places aux abords de la cathédrale de Saint-Pol-de-Léon (29) et de la reconversion des casernes Duguesclin et Beaumanoir à Dinan (22). Tous trois sont situés dans des secteurs comportant un patrimoine de qualité faisant l'objet de protection ; ils ont donc été conçus et réalisés en partenariat avec divers architectes des Bâtiments de France, selon les lieux et les périodes. L'église de Plourin-Lès-Morlaix et la cathédrale de Saint-Pol-de-Léon sont inscrites à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques ; Dinan comporte un secteur sauvegardé.

**Pour commencer, et même si ce propos me semble aller de soi, il reste utile de réaffirmer le caractère contextuel, local, spécifique de tout projet.** Et ce d'autant plus que le développement durable en ravive les fondements : « penser global, agir local » n'est-ce pas ! Avant tout projet, il s'impose de comprendre dans chaque lieu le rapport singulier qui s'établit entre la terre, le ciel, le climat, le bâti, le paysage et les gens ; tous nous accueillent et nous invitent à œuvrer.

## 1. PLOURIN-LES-MORLAIX

Le projet a débuté il y a plus de seize ans dans ce bourg finistérien qui rassemble moins de 2 000 habitants. Depuis lors, les choses progressent pas à pas. Nous sommes allés à la rencontre des Plourinois dans leur cadre de vie quotidienne, afin qu'ils s'approprient une architecture et un aménagement urbain contemporains. Tout un processus de travail avec des ergonomes et de concertation des habitants acteurs a été mis en place très tôt en vue de poser les bases d'un partage des raisons et des moyens du projet, les bases d'un accord.

Je ne pense pas qu'il existe un fossé entre la culture populaire et la culture dite savante des architectes. Ceux qui l'affirment s'en servent pour se cantonner soit à la culture dite savante, soit à la culture populaire. En outre à bien y songer, la culture dite savante des architectes est surtout ignorante de la culture populaire. Cette constatation s'applique aussi à la relation entre patrimoine et création : souvent les tenants du patrimoine ignorent ceux de la création et la réciproque souvent plus vraie encore. Or il n'existe pas de fossé entre les deux ; la création est l'enfance du patrimoine. À Plourin, comme à Saint-Pol et Dinan, l'objectif fut le partage avec les habi-



1 La mairie-médiathèque. © Philippe Madec

tants pour permettre une bonne appropriation une fois le projet réalisé. Plus tôt les raisons du projet sont partagées, plus l'appropriation s'opère et plus le projet devient durable.

// Le projet consistait en la réalisation d'une mairie-médiathèque (1991-1996) et des lieux publics associés. Puis la poste fut déplacée pour prendre la place de l'ancienne mairie, une longère devint un lieu d'orientation et d'exposition, et d'autres lieux publics furent aménagés : des rues, des venelles, le parvis de l'église et le cimetière où l'on réalisa un columbarium et un abri pour cérémonies civiles. À chaque étape, la concertation s'est faite soit de personne à personne, soit en groupe, parfois organisée et parfois désorganisée pour construire ce qui manquait au territoire de Plourin-Lès-Morlaix : un centre.

### La mairie-médiathèque

Nous avons pris le parti de fabriquer un espace public et de composer un morceau de ville plutôt qu'un objet mairie-médiathèque. Nous

avons réalisé un ensemble qu'on ne peut voir de nulle part dans son entier. Pour la discussion avec les citoyens, qui ont légitimement leur mot à dire, il est fort utile de nommer les choses et les lieux, de se mettre d'accord sur les noms. Et s'il y a un désaccord, il convient de s'expliquer et de trouver d'autres mot : une place, un square, une cour urbaine (le seul mot que j'ai dû expliquer), un passage, un jardin, une médiathèque, une salle des conseils - salle des mariages, un passage à nouveau, des stationnements, un passage encore, un jardin et la mairie constituent le vocable essentiel à partager (cf. doc. 1).

// Le projet de médiathèque s'appuie sur un bâtiment existant. C'est une ferme du XVII<sup>e</sup> siècle en granit apparent, défigurée dans les années cinquante par la réalisation de baies de grande dimension (cela dit, fort utile à la vie domestique). À partir de photographies anciennes, nous avons proposé de lui redonner son visage d'antan. Nous avons retrouvé les encadrements d'origine. Dans un premier

temps, quand les habitants ont constaté que cette maison était en partie détruite pour supprimer les baies récentes, et que tout autour se construisait une structure en béton, poteau en acier et verre, ils ont pris peur. Puis, ils ont vu que non seulement la maison n'était pas détruite, mais qu'elle retrouvait son visage véritable. Ce travail sur la pierre a eu un rôle fondateur. L'indéniable respect de la pierre dans le travail soit de restauration soit de création a maintenu la confiance, fait accepter l'esthétique différente, « l'architecture sans toit » comme ils disent.

Dans la partie nouvelle, la mise en œuvre de la pierre s'inspire du socle du château de la Roche Jagu : toutes les pierres sont taillées, il n'y a pas de joints, il n'y a pas de pierres verticales et la variation de la pierre est contenue. Ainsi une architecture contemporaine a été ajoutée aux maisons traditionnelles, l'objectif étant qu'une continuité s'opère. Elle est effective au sens d'un langage breton transhistorique, celui du mur simple, sans excroissance ni décor, d'un mur posé là, ancré, plein de gravité sérieuse, en pierre ou en enduit.

Pour prolonger le tissu existant le long de la rue de Porz Digor, le dispositif architectural reprend la série existante des façades intercalées l'une en granit, la suivante en enduit blanc, et des hauteurs l'une de plain-pied l'autre avec un étage. L'échelle, la matière et la couleur font leur office historique.

// Il me semble que l'arrivée d'une architecture contemporaine dans un contexte aussi fragile qu'un bourg ne peut se faire que si des efforts sont clairement entrepris pour la qualité et le soin de la mise en œuvre. Nous n'avions pas beaucoup d'argent. Nous avons donc adopté une stratégie de spatialisation de l'argent.

Pour les bâtiments, la pierre est mise en œuvre dans les espaces stratégiques, le parpaing enduit ailleurs, les toitures sont en bac-acier et les murs à l'intérieur en plaque de plâtre sont cernés de bois. Pour l'espace public, nous avons agi de même. La pierre est en élévation : murs, murets contremarche ou socle, et donne de l'épaisseur au sol. Le sol est en enrobé de synthèse.

// Nous avons imaginé un paysage "rond", jouant sur les matières et des végétaux choisis après discussion avec les habitants et surtout les services techniques de la ville, c'est-à-dire les jardiniers. Si la concertation est nécessaire avec les citoyens et les élus, elle est indispensable avec ceux qui vont tenir le projet sur le long terme, ce sont les membres de services techniques de la commune. Ainsi, le projet ne peut fonctionner que s'ils ont pris part aux choix et les ont validés.

Un exemple le rappelle. Un aménagement avait été moins discuté : la stèle de l'âge de fer a été replacée dans un univers qui nous semblait pertinent : deux chênes rustiques, des fougères et des herbes hautes ondulant au vent d'Ouest. Une fois le premier hiver passé, les Plourinois ont trouvé cette idée triste et ils ont demandé aux services techniques de remplacer l'herbe. Ils ont planté des roses pompons. Une réunion publique s'est alors tenue sur le thème du fleurissement, pour aborder les problématiques liées à la place des fleurs dans l'espace public et dans le domaine privé. À la fin de cette réunion, nous nous sommes mis d'accord sur la plantation de bruyères au pied de la stèle, à floraison décalée toute l'année.

// À l'arrière de la salle du conseil et des mariages, nous avons conçu avec le paysagiste



2 Le passage. © Philippe Madec

3 Le parvis de l'église. © Philippe Madec



américain Michael Van Valkenburgh un jardin minéral autour d'une table d'eau. Nous avons au bout du compte, ensemble avec les Plourinois, réussi à "fabriquer" du patrimoine, à patrimonialiser le lieu, au-delà des murs construits pour durer dans le temps : les habitants ont investi le lieu d'usages et font flotter des fleurs sur la table d'eau les jours des mariages, les enseignants organisent le jeu des portes et des passages.

#### Le déplacement de l'ancienne poste et l'aménagement d'une longère

Ici et là, les passages s'ouvrent pour donner le bourg aux piétons (cf. doc. 2).

L'ancienne mairie a été transformée en poste ; la poste n'a été déplacée que de 20 mètres, mais elle se trouve maintenant sur la place centrale. Nous avons dessiné un petit kiosque qui sert à la fois à l'affichage municipal, à la publicité, au téléphone et à s'asseoir.

Tout une grammaire a été mise au point pour les services techniques afin de créer un système qui fonctionne sans la présence de l'Atelier : la pierre est un granit de Plouvorn ou de Langédias, le bois est de l'azobé, le béton est

blanc ; s'il y a des poteaux, ils sont bouchar-dés ; les murets font 43 mètres de largeur et 70 centimètres de hauteur...

#### Le parvis de l'église

Pour l'aménagement du parvis de l'église, nous avons opéré un aménagement minimal, en installant une géométrie en retrait mais qui rend compte des éléments en place, et donne du sens aux emplacements choisis, tels que celui du banc (cf. doc. 3).

#### Le cimetière

Pour créer un lien spatial entre l'ancien et le nouveau cimetière, nous avons réalisé avec les services techniques qui les ont construits, un abri pour cérémonies civiles et un columbarium

#### Le Venelle

Dans la Venelle, nous avons concédé une platebande en pied de façade dans l'espace public pour le fleurissement privé.

**Ce projet a cherché à respecter les habitants, les usages et les lieux, par des aménagements destinés à la vie quotidienne.**



4 Les perspectives depuis la place de Guébriant. © Philippe Madec

## 2. SAINT-POL-DE-LEON

À Saint-Pol de Léon, le projet, dont la seconde phase est en cours de réalisation, porte sur les cinq places aux abords immédiats de la cathédrale et ses espaces collatéraux. Ce cœur de la cité léonarde au fil des années était devenu un échangeur routier et un vaste parc de stationnement. Après une phase de marché de définition, nous avons travaillé 2 ans durant à l'élaboration du plan et des aménagements (cf. doc. 4). De réunions privées en réunions publiques, de consultations en expositions, une démarche de concertation a été mise en place dont le fruit le plus marquant fut, en toute fin, la remise en cause appropriée et profonde du plan que nous pensions pertinent.

// Dans ce centre au sol informel, mais au patrimoine monumental et domestique exceptionnels, nous nous sommes attachés à redonner sa place aux piétons, à réinventer les lieux, à retrouver l'horizontal, à accueillir le végétal. Il s'en suit notamment la recreation de la cour de l'évêché et la création d'un jardin d'eau dont le mur nord reprend l'emplacement des

façades d'un bâti ancien. Le jardin descend depuis la cour entre la cathédrale et l'ancien évêché, actuellement la mairie, jusqu'aux façades des commerces à l'ouest. Pour amener les promeneurs dans le creux de la cour jamais fréquenté, nous avons imaginé un fil d'eau que les passants remontent. Ce jardin d'eau, aménagé par Coloco, paysagistes proches de Gilles Clément, s'inspire de la côte et des grèves, et, dans la partie supérieure, proche de la cathédrale, ce sont des jardins entourés d'eau reprenant la thématique des tombes (cf. doc. 5 et 6).



5 et 6 Les jardins. © Philippe Madec

// Un travail conséquent a été réalisé sur la matière. Schiste, granit, bois, tout a été dessiné, calepiné, tressé. Les dalles du parvis de la cathédrale sont des losanges pour faire écho au



sommaire



7 Le jardin des Ombres. © Philippe Madec

plan du monument religieux, et de deux couleurs en correspondance avec le dallage de son chœur. L'espace est construit avec des murs et des murets qui verticalisent le sol, hiérarchisent les lieux, reconnaissent le haut, le bas, la pente. La cathédrale a été mise en lumière par l'éclairagiste Pascal Goujon selon le principe de la liturgie. Ainsi au fil des étapes prend-elle les différentes couleurs de la liturgie : le blanc, le vert, le violet et le rouge.

// Aujourd'hui, les jardins sont pratiqués, les espaces de vie fréquentés, les personnes à mobilité réduite y trouvent leur place. On vient enfin au centre ville pour voir et pratiquer la beauté du centre de Saint-Pol-de-Léon, pas seulement pour faire ses courses (cf. doc. 7).

## 3. DINAN

Le projet, trois pour cent de la commune de Dinan, concerne deux casernes de cavalerie. Contiguës, elles se tournaient pourtant le dos. Les ouvrir, c'est ouvrir deux non-lieux, deux interdits qui ont pourtant fait vivre la ville, mais dont les habitants ne connaissaient ni l'étendue, ni les lieux.

Pour que les Dinannais expriment une opinion sur le devenir cette étrangeté, nous avons demandé au laboratoire de sociologie LARES de l'université de Rennes de nous accompagner : les sociologues sont allés à la rencontre des Dinannais et ont échangé avec eux sur leur désir d'espaces publics.

La programmation adoptée est le résultat de cette consultation publique. Le principe retenu a consisté à donner de l'unité à cet ensemble en créant deux espaces publics structurants : un bois et une place, une étendue végétale et une étendue minérale (cf. doc. 8).



8 Dinan. © Philippe Madec

// À l'instar de Plourin où nous avons rouvert une carrière locale à Plouvorn, ici nous avons employé du granit breton ; trois carriers se sont associés pour répondre à un marché d'approvisionnement indépendant du marché de travaux.

Nous avons utilisé un enrobé dont le liant est d'origine végétale (maïs). L'entreprise adjudicataire a mis en place, pour la première fois à Dinan, un revêtement de chaussée qui fixe le carbone. Les éclairages sont en basse consommation. Les pierres des murs déconstruits sont réutilisées sur place pour construire des murs et des murets. Nous avons planté plus de 12 000 arbres et plus de 80 000 arbustes. Toutes les citernes existantes ont été préservées afin de récupérer l'eau de pluie. Tous les fonds de formes ont été fabriqués à partir des matériaux récupérés dans les anciennes structures de chaussées militaires pour les cheminements piétons ou issus de l'usine d'incinération des ordures ménagères. (cf. doc. 8).

// Fait quasi unique en France, nous avons préservé près de soixante-dix pour cent du patrimoine militaire. Il est en cours de réhabilitation. Les nouvelles fonctions qu'il héberge

ont été orientées par la nature des espaces publics qui leur font face. Le programme en est devenu très mixte, un vrai quartier : un corps principal en cours de réhabilitation est réaménagé en logements, en résidence de vacances et en résidence para hôtelière ; le secteur autrefois dédié aux ateliers est devenu une pépinière d'entreprises ; l'autre corps principal devient un centre administratif ; les entrepôts à fourrage sont destinés à des lieux d'exposition ; l'ancien manège devient une salle des musiques actuelles ; etc. Comme tout le travail d'aménagement a été réalisé avant les travaux de bâtiments, l'ensemble a gagné une qualité urbaine qui en fait déjà un lieu de promenade dominicale pour tous à Dinan. ■



9 Dinan. © Philippe Madec



Les aménagements de Paris Plage.

© Nicolas Tourette

si d'un coup, les notions d'échelles étaient repensées, comme si les architectes revenaient vers l'utilisateur en lui donnant des espaces où il ne se sentirait pas écrasé, ou isolé dans des immensités résonnantes. Même dans la préfiguration des futures grandes tours (phénomène architectural renaissant) qui vont naître à travers le monde, il convient de donner une matière, une forme, une couleur, qui les rapproche de l'humain. « La tour Akbar de Jean Nouvel à Barcelone et sa "respiration colorée", les futures tours de la liberté à Manhattan... »

approximativement aujourd'hui, moins les modifications faites pendant la guerre, et celles, après guerre, liées à la notion de progrès.

Un phénomène datant du début du XXI<sup>e</sup> siècle (comme un seuil psychologique), nous pousse à préserver mais aussi à définir doucement de nouveaux usages. La ville n'est plus pensée uniquement comme un poumon économique, qu'il faut adapter aux nouveaux outils de travail, mais à l'inverse, on plie aujourd'hui volontiers ces outils devant les contraintes qu'elle impose. Quand à certaines époques du XX<sup>e</sup> siècle on aurait dévié le lit d'une rivière pour une raison économique même minime, aujourd'hui la question de l'espace se pose en d'autres termes. Et l'on se pose des questions simples, mais qui permettent de faire cohabiter usagers, culture économique, environnement culturel, écologie... Autant de nouveaux paramètres qui définissent les nouveaux cahiers des charges des designers d'espace, des architectes...

// **Petit à petit, ces nouveaux paramètres font encore une fois changer le visage des villes.** L'exemple du centre ville de Londres qui est désormais limité contre paiement élevé à la circulation des voitures montre la volonté profonde de changement qui s'amorce. La ville, qui change aujourd'hui prend des orientations radicalement humaines. Comme

Nous pouvons constater que la préoccupation politique de la *sky-line* des villes est toujours aussi présente, et que les commanditaires des grands programmes architecturaux ont toujours une volonté prégnante de marquer leur temps et l'espace qu'ils occupent. Cependant ce phénomène d'humanisation de l'environnement urbain existe bel et bien.

« La nature humaine est ainsi faite qu'elle réclame la diversité en même temps que l'uniformité, la nouveauté aussi bien que le changement. À chaque instant, écrit Georges Kubler, les désirs humains se partagent entre l'imitation et l'invention, entre le désir de revenir aux schémas connus et celui de leur échapper par une nouvelle variation. »<sup>1</sup>

// **Répondant aux phénomènes de modes où les créant eux-mêmes,** les architectes, les designers conçoivent aujourd'hui la ville et ses bâtiments en intégrant les contraintes qu'elle implique. Il est ici question moins de mode au sens consumériste que de mode au sens large, au sens planétaire du mot. Vous l'aurez compris depuis le début nous évoquons la mode en parlant par exemple de la mode de "l'écologie" qui est en fait plus une prise de conscience

<sup>1</sup> MANZINI E., « Formes du temps », *Artefacts vers une écologie de l'environnement artificiel*.

## TABLE RONDE

# 120 // L'espace public entre technique et esthétique //

NICOLAS TOURETTE • Scénographe / designer

sommaire

// **Les milieux urbains évoluent.** Sous la pression des usagers des centres-villes, des préoccupations écologiques, et des besoins de préservation du patrimoine, la ville européenne change.

**Après les grandes vagues d'urbanisation expérimentales des années 60 et 70, après la multiplication et la saturation des transports individuels qui ont profondément modifié les centres urbains, nous arrivons aujourd'hui à nous poser la question de l'usage et de l'avenir de l'usage de ces centres.**

Le premier réflexe est de préserver. Les centres villes européens sont riches des différentes strates urbaines et architecturales de leur passé. Si aujourd'hui on travaille à la valorisation ou à la préservation de ces strates, c'est moins dans un souci d'écologie que pour des questions d'économies. Cependant il n'est pas

interdit d'imaginer que ces différents axes de pensée pourraient bien se rejoindre ici.

// **En parallèle,** les phénomènes de modes, l'évolution des sociétés post-industrielles, les nouvelles données économiques, rendent les centres urbains à nouveaux attractifs.

Ils avaient été délaissés par les classes moyennes et supérieures à partir du XIX<sup>e</sup> siècle, période pendant laquelle les industries lourdes s'y installent. Il était alors convenu de penser que le "bon air" préservait la santé et qu'il valait donc mieux quitter les grands centres urbains. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la notion de progrès, l'électricité, la délocalisation des industries les plus polluantes, et les politiques urbaines "haussmanniennes" font radicalement changer le visage des centres urbains pour leur donner ceux que l'on connaît



Les aménagements de Paris Plage.  
© Nicolas Tourette



globale et historique, qu'une mode au sens du système de l'économie de marché ou des descriptions de Roland Barthes.

Le fantôme actuel le plus présent chez les designers, mais aussi chez les architectes, et peut-être aussi chez les urbanistes et celui de la "dématérialisation". La mode en ces matières s'oriente vers des espaces, des mobiliers, des architectures aux formes plus organiques, mais aussi plus effacées, plus évanescences. On voit apparaître des superpositions de filtres, de trames de matériaux, qui ont toutes pour vocation de rendre la matière moins lisible, moins interprétable, plus effacée. Ce concept défini au début des années 1990 par Philippe Starck trouve aujourd'hui un véritable écho, dans toute la culture des différents milieux de la conception d'environnement.

De plus, la grande manifestation culturelle Architecture Expo 02 a mis en évidence une volonté réelle de l'architecture et de l'urbanisme à se tourner vers l'écologie, vers des formes biomorphiques, vers la prise en compte de l'environnement, du paysage et de l'inscription des usages et des usagers. Depuis le milieu des années 1990, c'est la notion de paysage urbain qui est dans toutes les discussions. L'aspect fondamental des questions que cette notion soulève réside dans la dimension culturelle

que le paysage induit. Nous touchons ici les questions essentielles des problématiques de l'espace urbain. La réalité d'un "bon" aménagement d'espace réside dans sa justesse culturelle et non dans la réalité technique qu'il est à même de résoudre de toute façon.

**Et même dans des projets urbains éphémères, c'est dans ce que nous donnons à voir, dans la fabrication de nouveaux points de vue que le projet trouve sa justification.**

Fabriquer des paysages changeant pour donner à voir mieux, c'est aussi cela le travail de l'urbain.

**Il ne s'agit plus simplement de résoudre des problèmes de flux en ville, mais bien de les résoudre en respectant et en valorisant les usages, les cultures, et l'environnement architectural et / ou patrimonial, sans pour autant négliger l'inscription politique et contemporaine du projet.**

// **L'espace urbain est-il par nature un lieu de représentation, et donc soumis aux effets de mode ?** Si l'on considère les quelques remarques faites précédemment, alors oui l'espace urbain est soumis aux effets de mode. Mais c'est depuis toujours. Depuis la fondation des premières cités, et à travers toute l'histoire, l'architecture et l'espace urbain sont indissociables des hommes, et donc de

sommaire

leurs goûts, de leurs envies, de leurs besoins, de leurs cultures... Il n'est pas de cité idéale et définitive, tant que les hommes auront besoin d'interagir pour vivre, les cités évolueront, s'adapteront. La mode d'aujourd'hui est de replacer l'homme au centre, en intégrant ses besoins propres, mais aussi ses envies, ses sentiments, dès la conception des nouveaux espaces.

// **L'instrumentalisation des villes** comme outils d'affirmation du pouvoir existe depuis toujours, et aujourd'hui les immenses tours de verre et d'acier ont remplacé les donjons de pierre. Elles restent des symboles indispensables de l'omniprésence du savoir-faire et de la culture des hommes qui les utilisent. Outils symboliques, elles rendent aux civilisations athées des promesses divines, qui vont parfois à l'encontre de conceptions culturelles différentes et deviennent des cibles.

L'espace de la ville est soumis à la mode, à la mode des mouvements humains mondiaux. Aujourd'hui les grandes capitales ne sont plus uniquement les symboles de nations, de pays, elles ont un rôle international de plus en plus grand. Elles sont un réseau spécifique, et elles représentent la réalité concrète des mouvements politiques et sociaux qui agitent leur propre pays. Elles évoluent donc de plus en plus vite suivant la vitesse des mouvements d'information, et de personnes.

Dans ces mouvements consécutifs la dimension économique ne me paraît jouer finalement qu'un rôle secondaire. La politique et donc le décisionnel en matière d'urbanisme ou d'architecture étant lui-même sujet à des phénomènes de mode importants, les capitales qui en découlent trouvent de toute façon assez rapidement une justification liée aux nécessi-

tés du moment. Construction dans l'urgence à partir de 1960 de grands ensembles HLM et aujourd'hui maisons individuelles à 100 000 euros, les époques changent, les architectures aussi et les liens sociaux évoluent.

Rendre les centres villes plus préservés des affres du commerce de masse, en réguler l'accès et la circulation automobile, les réflexes sont aujourd'hui toujours un peu les mêmes. Selon les cas, les réussites sont plus ou moins grandes. Il n'y a pas de recettes à l'évolution des centres urbains. Mais la mode, l'économie, le tissu humain et social, la politique, la culture, la spiritualité, l'urbanisme et l'architecture sont intimement liés par la ville, qu'ils contribuent à faire évoluer et qui les fait changer eux-mêmes.



Les aménagements de Paris Plage. © Nicolas Tourette

// **La cité contemporaine n'est que l'exact reflet polymorphe des hommes qui l'habitent et qui la font vivre.**

Souhaitons que la mode de l'utilisateur civil soit durable et qu'elle permette de faire évoluer la ville dans la prise de conscience globale qui s'impose, ou que l'environnement et les futures grandes migrations nous imposent. ■



# Liste des participants

<b>AIRIAU Christian</b> Ingénieur du patrimoine SDAP Lot-et-Garonne	SDAP 47 - 1 rue Beauville 47 000 AGEN T. 05 53 47 08 42 // F. 05 53 47 04 09 christian.airiau@culture.gouv.fr
<b>AUGUSTE Julie</b> Chargée de mission ANVPAH & VSSP	Château Neuf - place Paul Bert 64 100 BAYONNE T/F. 05 59 59 56 31 service@an-patrimoine.org
<b>BADER Jean-Jacques</b> Technicien des Bâtiments de France SDAP Haute-Saône	SDAP 70 - 7 rue de l'Agile Noir 70 000 VESOUL T. 03 84 75 78 99
<b>BAILLY Gilles-Henri</b> Architecte du patrimoine-urbaniste Cabinet d'architecture	8 rue Mare 75 020 PARIS T. 01 47 97 92 24 gilles-h.bailly@wanadoo.fr
<b>BARTHELEMY-CONTY Louise</b> Architecte des Bâtiments de France, chef du SDAP Nièvre SDAP Nièvre	SDAP 58 - Tour Saint-Trohé rue Antony Duvivier 58 000 NEVERS T. 03 86 71 93 30 // F. 03 86 36 83 98 louise.barthelemy-conty@culture.gouv.fr
<b>BELLET Michel-Edouard</b> Directeur des musées et du patrimoine culturel Aix-en-Provence	Hôtel de Châteaurenard 19 rue G. de Saporta 13 100 AIX-EN-PROVENCE T. 04 42 91 92 99 // P. 06 78 83 40 90 belletme@mairie-aixenprovence.fr
<b>BENARD Irène</b> Maire-adjointe au patrimoine Narbonne	Mairie - BP 823 11 108 NARBONNE cedex T. 04 68 90 30 65 benard@mairie-narbonne.fr
<b>BERGES Chantal</b> Maire-adjointe à la culture Figeac	Hôtel de ville 8 rue de Colomb - BP 206 46 106 FIGEAC cedex chantal.berges@ville-figeac.fr
<b>BERGES Philippe</b> Architecte Cabinet d'architecture	12 rue Colomb 46 100 FIGEAC T. 05 65 34 30 93 // F. 05 65 34 54 14
<b>BERNARD Dominique</b> Architecte des Bâtiments de France SDAP Loire Atlantique	SDAP 44 - 2 rue Eugène Varlin 44 100 NANTES T.02 40 20 59 59 // F. 02 40 20 29 00 dominique.bernard@culture.gouv.fr

sommaire

<b>BOMBAUD Jean Pierre</b> Directeur de l'aménagement urbain Pau	Aménagement urbain 22 rue Roger Salengro 64 000 PAU T. 05 59 80 74 94 // F. 05 59 80 74 96 jp.bombaut@ville-pau.fr
<b>BORDENAVE Philippe</b> Directeur des services techniques Sainte-Foy-La-Grande	Mairie - place Gambetta 33 220 SAINTE-FOY-LA-GRANDE T. 05 57 46 10 84 // F. 05 57 46 53 77 urba.tech@saintefoylagrande.fr
<b>BOUGON Jean-Marc</b> Directeur général des services Figeac	Hôtel de ville 8 rue de Colomb - BP 206 46 106 FIGEAC cedex T. 05 65 50 05 40 // F. 05 65 50 02 33 dgs@ville-figeac.fr
<b>BOURGAIGNE Franck</b> Ingénieur urbaniste Besancon	Mairie - 2 rue Mégevand 25 034 BESANCON T. 03 81 61 51 12 // F. 03 81 61 59 75 franck.bourgaigne@besancon.fr
<b>BOUZAT Patrick</b> Chargé de mission, service du développement local Besancon	Hôtel de ville - 2 rue Mégevand 25 034 BESANCON cedex T. 03 81 61 52 09 // F. 03 81 61 59 96 patrick.bouzat@besancon.fr
<b>BREDIN Brigitte</b> Directrice générale adjointe, aménagement et développement Bourges	Mairie - 11 rue J. Raimbault - BP 628 18 020 BOURGES cedex T. 02 48 57 80 00 brigitte.bredin@ville-bourges.fr
<b>BROU POIRIER Isabelle</b> Architecte des Bâtiments de France SDAP Haute-Garonne	SDAP 31 - 69 rue du Tarn 31 000 TOULOUSE T. 05 61 13 69 6 // F. 05 61 22 98 29 isabelle.brou-poirier@culture.gouv.fr
<b>BROU POIRIER Jean-Pierre</b> Architecte des Bâtiments de France SDAP Lot-et-Garonne	SDAP 47 - 1 rue Beauville 47 000 AGEN T. 05 53 47 08 42 // F. 05 53 47 04 09 jean-pierre.poirier@culture.gouv.fr
<b>BRU Claire</b> Guide conférencière Figeac	Service patrimoine - Hôtel de Ville 8 rue de Colomb - BP 206 46 106 FIGEAC cedex T. 05 65 50 05 40 // F. 05 65 50 02 33

<b>BRUGIERE Serge</b> Directeur de l'urbanisme Saint-Etienne	Hôtel de ville - BP 503 42 007 SAINT-ETIENNE cedex 1 T. 04 77 48 65 67 serge.brugiere@saint-etienne.fr
<b>BUFFAROT Didier</b> Guide conférencier Figeac	Service patrimoine - Hôtel de Ville 8 rue de Colomb - BP 206 46 106 FIGEAC cedex T. 05 65 50 05 40 // F. 05 65 50 02 33 didier.buffarot@ville-figeac.fr
<b>BUREAU Stéphane</b> Animateur de l'architecture et du patrimoine Pontoise	Ville de Pontoise - Hôtel de ville 2 rue Victor HUGO 95 300 PONTOISE T. 01 34 43 35 42 // F. 01 34 43 34 17 sbureau@ville-pontoise.fr
<b>CALLE Sabine</b> Chargée de mission planification urbaine Chartres	Direction de l'urbanisme et des projets centre technique municipal 2 rue E. Poillot 28 019 CHARTRES cedex T. 02 37 88 44 54 // F. 02 37 88 43 30 sabine.calle@ville-chartres.fr
<b>CALMETTES Claude</b> Président du centre d'études des bastides Villefranche-de-Rouergue	5 place de la Fontaine 12 1200 Villefranche-de-Rouergue T. 05 65 45 23 97 // F. 09 53 81 96 54
<b>CALVANUS Frédérique</b> Directrice adjointe de l'urbanisme Bayonne	Hôtel de Ville - BP 4 64 100 BAYONNE T. 05 59 46 60 66 urbanisme@bayonne.fr
<b>CECCI Julien</b> SDAP Haute-Garonne	SDAP 31 - 69 rue du TAUR 31 000 TOULOUSE T. 05 61 13 69 69 // F. 05 61 22 98 69
<b>CHAUFFERT-YVART Bruno</b> Ministère de la Culture et de la Communication Inspecteur général de l'architecture et du patrimoine	3 rue des Valois 75 001 PARIS T. 01.40.15.87.32 // F. 01.40.15.87.87 bruno.chauffert-yvart@culture.gouv.fr
<b>CHAUVET Régine</b> Directrice de l'urbanisme et du patrimoine Pau	22 rue Roger SALENGRO 64 000 PAU T. 05 59 80 74 94 // F. 05 59 80 74 96 r.chauvet@ville-pau.fr
<b>CHEVALIER Jean-Louis</b> Architecte des Bâtiments de France Chef du SDAP de la Creuse	SDAP 23 - 16 rue de Verdun 23 000 GUERET T. 05.55.52.11.52 // F. 05.53.52.12.48 sdap.creuse@culture.gouv.fr


 sommaire

<b>COLOMER Jean Michel</b> Directeur général adjoint des services techniques Perpignan	Mairie - 11 rue Castillet 66 000 PERPIGNAN T. 04 68 66 32 40 // F. 04 68 66 31 99 colomer-jm@mairie-perpignan.com
<b>CRUCHON Jacky</b> Directeur de l'urbanisme Bayonne	Hôtel de Ville - BP 4 64 100 BAYONNE T. 05 59 46 60 66 urbanisme@bayonne.fr
<b>CUBERES Evelyne</b> Conseil Régional du Limousin Chargée de mission patrimoine	Direction du développement culturel Région Limousin - 27 bd de la Corderie 57 031 LIMOGES cedex T. 05 55 45 18 57 // F. 05 55 45 17 50 e-cuberes@cr-limousin.fr
<b>DABRETEAU Jacques</b> Directeur de Nantes Renaissance	Nantes Renaissance - Hôtel de Châteaubriant 13 rue de Briord - BP 71719 44 017 NANTES cedex 1 T. 02 40 48 23 87 // F. 02 40 89 59 64 nantes.renaissance@club-internet.fr
<b>DAL MASO Ginette</b> Architecte AUDE Habitat	Aude Habitat - 72 rue Aimé Ramond 11 000 Carcassonne T. 04 68 11 97 83 // F. 04 68 11 97 88
<b>DANIEL Bertille</b> Chargé de mission Syndicat mixte du Pays Midi Quercy	12 rue Marcellin VIGUIE 82 800 NEGREPELISSE T. 05 63 24 64 64 // F. 05 63 24 60 65 pays-midi-quercy@info82.com
<b>DANIEL Marc</b> Directeur de la culture et de l'audiovisuel Région Midi-Pyrénées	Direction de la culture - Hôtel de région 22 bd du Maréchal Juin 31 406 TOULOUSE cedex marc.daniel@cr-mip.fr
<b>DARIN Mickaël</b> École nationale supérieure d'architecture de Versailles Professeur d'histoire de l'architecture	ENSAV - BP 674 78 006 VERSAILLES cedex darin@wanadoo.fr
<b>DECHELETTE Gilles</b> Responsable pôle urbanisme Chambery	Hôtel de Ville - BP 1105 73 011 CHAMBERY cedex T. 04 79 60 23 50 // F. 04 79 60 22 68 g.dechelette@mairie-chambery.fr
<b>DE FEUARDENT Marie-Edith</b> Fondation du patrimoine Déléguée du club des partenaires	Fondation du patrimoine - Hôtel de Vigny 10 rue du parc Royal 75 003 PARIS T. 01 40 70 11 93 // F. 01 40 70 11 70 leclub@fondation-patrimoine.com
<b>DESCHARLES Patrick</b> Maire-Adjoint Saint-Leonard-de-Noblat	Hôtel de Ville 87 400 SAINT-LEONARD DE NOBLAT T. 05 55 56 00 13

<b>DESHAYES Dominique</b> Responsable du service planification Saint-Etienne	Hôtel de Ville - BP 503 42 007 SAINT-ETIENNE cedex 1 dominique.deshayes@saint-etienne.fr
<b>DEVILLERE Emilie</b> Architecte consultant SDAP Belfort	SDAP 90 - 2 bis av. de l'Espérance 90 000 BELFORT T. 03 84 90 30 40 // F. 03 84 90 30 41
<b>DIEZ Lorenzo</b> Architecte des Bâtiments de France Chef du SDAP Meurthe-et -Moselle	SDAP 54 - villa Majorelle 1 rue Louis Majorelle 54 000 NANCY lorenzo.diez@culture.gouv.fr
<b>DUCHER Estelle</b> Chargée de mission pour l'aménagement urbain Chalon-Sur-Saone	Hôtel de Ville - place Foch 51 022 CHALONS-EN-CHAMPAGNE T. 03 26 69 38 60 // F. 03 26 69 38 93 e.ducher@clalons-en-champagne.net
<b>DUCLOS Gérard</b> Maire Lectoure	Hôtel de Ville - place du Général de Gaulle 32 700 LECTOURE T. 05 62 68 70 22 // F. 05 62 68 91 60 contact@mairie-lectoure.fr
<b>DUPUY Pierre-Jean</b> Directeur adjoint des affaires culturelles DRAC Midi-Pyrénées	DRAC - 32 rue Dalbade - BP 811 31 080 TOULOUSE T. 05 67 73 20 20 // F. 05 61 33 52 66 pierre-jean.dupuy@culture.gouv.fr
<b>ENGELKING Monique</b> Conseillère municipale Saintes	Hôtel de Ville square André Maudet - BP 319 17 107 SAINTES cedex T. 05 46 92 34 37
<b>EVARD Christophe</b> Animateur de l'architecture et du patrimoine Villefranche-de-Rouergue	Maison du patrimoine - Anciens Bains douches 12 200 Villefranche-de-Rouergue T. 05 65 45 74 63 christophe@bastides.com
<b>FOURNIE-ECHE Bernard</b> Architecte des Bâtiments de France Chef du SDAP Var	SDAP 83 244 av. de l'Infanterie de Marine - BP 501 83 041 TOULON cedex 09 T. 04 94 31 59 96 // F. 04 94 31 59 99 bernard.fournie-eche@culture.gouv.fr
<b>FRIQUART Louise-Emmanuelle</b> Chargée d'inventaire Toulouse	Archives municipales de Toulouse 31 000 TOULOUSE T. 05 61 61 65 38 // F. 05 61 26 46 10 louise-emmanuelle.friquart@mairie-toulouse.fr
<b>GALLEY Jean-Michel</b> Chargé de mission ANVPAH & VSSP	Château Neuf - place Paul Bert 64 100 BAYONNE P. 06 88 69 34 68 galley.jean-michel@wanadoo.fr

<b>GAMERDINGER Anne-Catherine</b> Cabinet d'architecture Urbaniste	1 rue de Fleurus 75 006 PARIS T. 01 45 48 17 94 // F. 01 45 48 30 79 acgamerdinger@aol.com
<b>GANION Philippe</b> Architecte des Bâtiments de France Chef du SDAP Ardèche	SDAP 07 - 35 av. de la Gare 07 000 PRIVAS T. 04 75 66 74 90 // F. 04 75 64 55 12 philippe.ganion@culture.gouv.fr
<b>GARCIA Arnaud</b> Société juridique et fiscale Conseiller juridique et fiscal	27 cours Evrard de Fayolle 33 000 Bordeaux T. 05 56 01 69 75 // F. 05 56 01 99 70 garcia.sjf@orange.fr
<b>GARDERE Jean-Philippe</b> Directeur des espaces publics et des déplacements urbains Bordeaux	Hôtel de Ville - place Pey Berland 33 077 BORDEAUX cedex T. 05 56 10 33 16 i.pitau@mairie-bordeaux.fr
<b>GAUTIER Nicolas</b> Architecte des bâtiments de France SDAP Orne	SDAP 61 - 15 bis rue de Fresnay 61 000 ALENCON T. 02 33 26 03 92 // F. 02 33 32 99 60 nicolas.gautier@culture.gouv.fr
<b>GERMAIN Gilles</b> Directeur de l'urbanisme Rennes	Hôtel de Ville - BP 3126 35 031 RENNES cedex T. 02 23 62 23 57 ggermain@ville-rennes.fr
<b>GERMAIN Paul</b> Architecte voyer général Chef de l'agence des études architecturales et techniques Paris	Service des aménagements et des grands projets Direction de la voirie et des déplacements bureau 531 - 40 rue du Louvre 75 001 PARIS T. 01 40 28 75 32 // F. 01 40 28 75 25 paulgermain@wanadoo.fr
<b>GERMAINE Jean-Michel</b> Architecte des Bâtiments de France chef du SDAP Ille & Vilaine	SDAP 35 - 3 av. de Cercillé - BP 3167 35 031 RENNES cedex T. 02 99 14 34 34 // F. 02 99 14 34 30 jean-michel.germaine@culture.gouv.fr
<b>GILLOT Jean-Pierre</b> Maire-adjoint au patrimoine Dijon	Hôtel de Ville Palais des États de Bourgogne place de la libération - BP 1510 21 033 DIJON cedex jpgillot@ville-dijon.fr
<b>GIRONNET Patrick</b> Architecte des Bâtiments de France Chef du SDAP Tarn	SDAP 81 - 13 rue du Sel 81 000 ALBI T. 05 63 38 57 00 patrick.gironnet@culture.gouv.fr

<b>GISCLARD Philippe</b> Architecte des Bâtiments de France SDAP Lot	SDAP 46 - place Jacques Chapou 46 000 CAHORS T. 05 65 23 07 50 philippe.gisclard@culture.gouv.fr
<b>GOUDAL Gérard</b> Ministère de la Culture et de la Communication Inspecteur général de l'architecture et du patrimoine	3 rue des Valois 75 001 PARIS T. 01 40 15 32 37 // F. 01 40 15 87 87 gerard.goudal@culture.gouv.fr
<b>GOURDON Rayko</b> Atelier architecture Architecte du patrimoine	10 rue Portefort 63 100 CLERMONT-FERRAND T. 04 73 24 30 30 // F. 04 73 23 33 50 contact@raykogourdon.fr
<b>GRANDIN Alexis</b> Maire-Adjoint au patrimoine Saint-Quentin	Mairie - BP 345 02 107 SAINT-QUENTIN cedex T. 03 26 06 90 01 alexis.grandin@ville-saint-quentin.fr
<b>GRANDJEAN Denis</b> Maire-adjoint à l'urbanisme et au patrimoine Directeur de l'école d'architecture de Nancy Nancy	Hôtel de ville - 1 place Stanislas - C.O. n°1 54 035 NANCY cedex T. 03 83 30 81 25 // F. 03 83 30 81 30 denis.grandjean@nancy.archi.fr
<b>GROUSSET Olivier</b> Chef de service études et travaux Cahors	Mairie - place Gambetta 46 000 CAHORS T. 05 65 20 88 33 // F. 05 65 20 88 90 ogrousset@mairie-cahors.fr
<b>GUICHARD Jean-Louis</b> Chargé de mission culture Rodez	Communauté d'agglomération du Grand Rodez 1 place André Rozier - BP 531 12 005 RODEZ cedex T. 05 65 73 82 54 jeanlouis.guichard@agglo.grandrodez.fr
<b>GUILBOT Loïc</b> Architecte des Bâtiments de France Chef du SDAP de CHARENTE	SDAP 16 - 3 bd des Maréchaux 16 000 ANGOULEME T: 05 45 97 97 97
<b>HUYARD Patrick</b> Chargé du secteur sauvegardé Menton	Service urbanisme - hôtel de ville 06 500 MENTON T. 04 92 10 51 13 // F. 04 92 10 50 65 patrick.huyard@wanadoo.fr
<b>JAILLET Marie-Christine</b> Professeur Chercheur au centre interdisciplinaire de recherches urbaines et sociologiques Université Toulouse-le-Mirail	CIRUS - Université de Toulouse-le-Mirail Maison de la recherche 5 allées Antonio Machado 31 058 TOULOUSE cedex 9 T. 05 61 50 42 69 // F. 05 61 50 49 61 jaillet@univ-tlse2.fr



<b>JAOUL Martine</b> Directrice adjointe chargée du patrimoine Conseil régional Midi-Pyrénées	Service connaissance du patrimoine Hôtel de région - 22 bd du Maréchal Juin 31 406 TOULOUSE cedex T. 05 34 45 97 33 martine.jaoul@cr-mip.fr
<b>JOLY Carole</b> Responsable division habitat / secteur sauvegardé Perpignan	Mairie - 11 rue Castillet 66 000 PERPIGNAN T. 04 68 66 34 15 // F. 04 68 62 37 20 cjoly@mairie-perpignan.com
<b>JOLY Isabelle</b> Cabinet d'architecture Architecte	32 quais Galuperie 64 100 BAYONNE T. 05 59 25 47 80 // F. 05 59 59 05 71 isabelle.joly.archi@wanadoo.fr
<b>JOY Diane</b> Chargée de mission patrimoine Conseil régional Midi-Pyrénées	Service connaissance du patrimoine Hôtel de région - 22 bd du Maréchal Juin 31 406 TOULOUSE cedex T. 05 34 45 97 33 diane.joy@cr-mip.fr
<b>KEMPLAIRE Hélène</b> Directrice adjointe en charge des publics Office de tourisme Toulouse	Hôtel de Ville 31 040 TOULOUSE cedex kemplaire.helene@wanadoo.fr
<b>KRISPIN Laure</b> Chargée d'inventaire Toulouse	Archives municipales de Toulouse 31 000 TOULOUSE T. 05 61 61 65 38 // F. 05 61 26 46 10 laure.krispin@mairie-toulouse.fr
<b>LABAT Stéphanie</b> Directrice-adjointe Société d'aménagement de la métropole ouest atlantique	SAMOA - 2 ter quais F. Mitterrand BP 36311 44 263 NANTES cedex 2 T. 02 51 89 72 50 // F. 02 51 89 72 51 stephanie.labat@samo-nantes.fr
<b>LAHELLEC Denis-Marie</b> Conseiller DRAC Bretagne	DRAC Bretagne - Hôtel de Blossac 6 rue du Chapitre 35 044 RENNES cedex T. 02 99 29 67 67
<b>LANTENOIS Catherine</b> Chargée de formation Conseil régional Midi-Pyrénées	Le Village 46 210 SAINT-CIRGUES T. 05 65 11 64 93 catlant@wanadoo.fr
<b>LAPORTE Joël</b> Directeur CAUE Lot	CAUE 46 - 304 av. Victor Hugo 46 000 CAHORS T. 05 65 30 14 35 // F. 05 65 22 18 12 caue.46@wanadoo.fr
<b>LECURU Marc</b> Maire Cahors	Mairie - place Gambetta 46 000 CAHORS T. 05 65 20 88 33 // F. 05 65 20 88 90

<b>LE GOFF DUCHATEAU Soazick</b> Architecte des Bâtiments de France SDAP de l'Aude	SDAP 11 - 77 rue Trivalle 11 000 Carcassonne T. 04 68 47 28 58 // F. 04 68 71 31 73 Soazickq-le-goff@culture.gouv.fr
<b>de LENTDECKER Lisa</b> Guide-conférencière Figeac	Hôtel de Ville 8 rue de Colomb - BP 206 46 106 FIGEAC cedex T. 05 65 50 05 40 // F. 05 65 50 02 33
<b>LOPIS Franck</b> Chargé de mission environnement - cadre de vie La Baule	7 av. Olivier Guichard 44 500 LA BAULE T. 02 51 75 75 44 // F. 02 51 75 75 45 franck.lopis@labaule.fr
<b>LOUBENS Sophie</b> Architecte des Bâtiments de France SDAP Hérault	SDAP 34 - 5 rue Enclos Tissié Sarrus 34 950 MONTPELLIER cedex 2 T. 04 67 06 81 21 // F. 04 67 06 81 22
<b>MADEC Philippe</b> Atelier Madec Architecte-urbaniste et professeur d'architecture à Lyon	Atelier Madec - 25 rue Michel Le Comte 75 003 PARIS T. 01 48 04 34 47 // F. 01 48 04 34 46 madedc@madec.net
<b>MALAGUTTI Priscilla</b> Chargée de mission patrimoine Figeac	Service patrimoine - Hôtel de Ville 8 rue de Colomb - BP 206 46 106 FIGEAC cedex priscilla.malagutti@ville-figeac.fr
<b>MALVY Martin</b> Président de Région Conseil régional Midi-Pyrénées Président ANVPAH & VSSP Maire-adjoint de Figeac	Hôtel de Région 22 bd du Maréchal Juin 31 406 TOULOUSE cedex T. 05 61 33 50 50 // F. 05 61 33 52 66
<b>MARINOS Alain</b> Ministère de la Culture et de la Communication Inspecteur général de l'architecture et du patrimoine	3 rue des Valois 75 001 PARIS T. 01 40 15 32 37 // F. 01 40 15 87 87 alain.marinos@culture.gouv.fr
<b>MARQUES Ruth</b> Chef de la mission de l'aménagement durable Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables	DGUHC, la Grande Arche, Paroi Sud 92 055 LA DEFENSE cedex T. 01 40 81 96 89 ruth.marques@equipement.gouv.fr
<b>MARTIN-HERNANDEZ Elsa</b> Architecte Société Estudio	Société Estudio - 2 place du Replaton 73 500 MODANE T. 04 79 59 81 95 // F. 04 79 83 25 27 estudio-archi@wanadoo.fr
<b>MASSON Dominique</b> Chef du bureau de la protection des espaces DAPA - Ministère Culture et Communication	DAPA - 182 rue Saint-Honoré 75 033 PARIS cedex 1 T. 01 40 15 32 40 // F. 01 40 15 32 31 dominiquepierre.masson@culture.gouv.fr


 sommaire

<b>MAUMONT Viviane</b> Maire-adjointe Sainte-Foy-la-Grande	Mairie - place Gambetta 33 220 SAINTE-FOY-LA-GRANDE T. 05 57 46 10 84 // F. 05 57 46 53 77 mairie@saintefoylagrande.fr
<b>MAZERE Martine</b> Maire-adjointe au tourisme Lectoure	Mairie 32 700 LECTOURE T. 05 62 68 70 22 contact@mairie-lectoure.fr
<b>MELISSINOS Alexandre</b> Cabinet d'architecture Architecte-urbaniste	7 rue Buffon 75 005 PARIS T. 01 43 37 80 60 // F. 01 43 37 25 80 a.melissinos@free.fr
<b>MERCERON Marie-Hélène</b> Architecte des Bâtiments de France SDAP Cher	SDAP 18 - 10 rue Jacques Cœur 18 000 BOURGES T. 02 48 48 17 80 marie-helene.merceron@culture.gouv.fr
<b>MERLE Isabelle</b> Technicienne des Bâtiments de France SDAP Haute-Garonne	SDAP 31 - 69 rue du Taur 31 000 TOULOUSE T. 05 61 13 69 69 // F. 05 61 22 98 69
<b>MESSERSCHMITT Jean-Pierre</b> Conseiller municipal Figeac	Hôtel de ville - BP 205 46 106 FIGEAC cedex jean-pierre.messerschmitt@orange.fr
<b>MONDY Philippe</b> Chargé de mission patrimoine - formation DCAV Conseil régional Midi-Pyrénées	Direction de la culture - Hôtel de Région 22 bd du Maréchal Juin 31 406 TOULOUSE cedex T. 05 34 45 97 11
<b>MONTAGNON Pascal</b> Directeur adjoint de l'urbanisme Saint-Etienne	Hôtel de Ville - BP 503 42 007 SAINT-ETIENNE cedex 1 T. 04 77 48 65 67 pascal.montagnon@saint-etienne.fr
<b>MOREAU Philippe</b> Architecte DRAC Midi-Pyrénées	DRAC - 32 rue Dalbade - BP811 31 080 TOULOUSE T. 05 67 73 20 22 // F. 05 61 33 52 66 philippe.moreau@culture.gouv.fr
<b>MOULIN-BOUDARD Martine</b> Conseillère municipale Bordeaux	Hôtel de Ville - place Pey Berland 33 077 BORDEAUX T. 05 56 10 20 30 // F. 05 56 10 22 44 moulin-boudard@wanadoo.fr
<b>ORTIZ Marylise</b> Directrice ANVPAH & VSSP	Château Neuf - place Paul Bert 64 100 BAYONNE T/F. 05 59 59 56 31 // P. 06 87 10 26 39 m.ortiz@an-patrimoine.org

<b>PAKKER Natacha</b> Chargée de mission programmes internationaux CEDHEC	Palais de Chaillot place du Trocadéro et du 11 novembre 75 116 PARIS T. 01 58 51 52 98 // F. 01 58 51 52 90 npakker@citechailot.org
<b>PAULO Nicole</b> Maire Figeac	Hôtel de Ville 8 rue de Colomb - BP 206 46 106 FIGEAC cedex T. 05 65 50 05 40 // F. 05 65 50 02 33 dgs@ville-figeac.fr
<b>PECHEUR Anne Marie</b> Animatrice du patrimoine Pays de la vallée de la Dordogne Lotoise	ADVD Château des doyens - espace patrimoine 46 110 CARENNAC T. 05 65 33 21 36 // F. 05 65 33 81 43 patrimoine-valleedordogne@wanadoo.fr
<b>PEROT Elisabeth</b> Architecte conseil Nantes Renaissance	Nantes Renaissance - hôtel de Châteaubriant 13 rue de Briord - BP 71719 44 017 NANTES cedex 1 T. 02 40 48 23 87 // F. 02 40 89 59 64 nantes.renaissance@club-internet.fr
<b>PERRET Bertrand</b> Directeur CIR Bordeaux	137 rue Achard 33 000 BORDEAUX T. 06 21 08 64 69 // F. 05 57 10 63 74
<b>PERRIN Muriel</b> Chargée de mission ANVPAH & VSSP	Château Neuf - place Paul Bert 64 100 BAYONNE T/F. 05 59 59 56 31 // P. 06 74 18 61 99 m.perrin@an-patrimoine.org
<b>PERRON Philippe</b> Architecte conseil Nantes Renaissance	Nantes Renaissance - hôtel de Châteaubriant 13 rue de Briord BP 71719 44 017 NANTES cedex 1 T. 02 40 48 23 87 // F. 02 40 89 59 64 nantes.renaissance@club-internet.fr
<b>PINON Pierre</b> Architecte-historien École de Chaillot	3 rue Jean Arp 75 013 PARIS T. 01 53 61 09 00 pierrepinon@hotmail.com
<b>PONS Maurice</b> Directeur adjoint des services techniques Figeac	Hôtel de Ville - BP 205 46 106 FIGEAC cedex T. 05 65 50 34 84 // F. 05 65 34 28 81 maurice.pons@ville-figeac.fr
<b>POTTIER Marie Hélène</b> Conservateur du musée Champollion Figeac	Hôtel de Ville 8 rue de Colomb - BP 206 46 106 FIGEAC cedex

<b>POUCHET Aurélie</b> Animatrice du patrimoine Chalons-en-Champagne	Hôtel de ville - place Foch 51 022 CHALONS-EN-CHAMPAGNE T. 03 26 69 38 00
<b>POUX Nathalie</b> Directrice adjointe de la culture Saint-Etienne	Mairie - BP 503 42 007 SAINT-ETIENNE cedex 1 T. 04 77 78 76 12 // F. 04 77 78 76 15 nathalie.poux@saint-etienne.fr
<b>PRADIER Hélène</b> Agent de valorisation du patrimoine Sommières	Mairie - 27 quai Gaussorgues 30 250 SOMMIERES T. 04 66 51 19 71 // F. 04 66 51 79 79 pradier-sommières@orange.fr
<b>PRADIER Sandrine</b> Chef de projet inventaire du patrimoine Caylus	Maison du patrimoine - Labarthe 82 160 CAYLUS T. 05 63 67 74 95 // F. 05 63 24 07 10 pradier.cpie82@orange.fr
<b>PROUST Joëlle</b> Atelier d'urbanisme Perpignan	Mairie - 11 rue du Castillet 66 000 PERPIGNAN T. 04 68 66 35 09 // F. 04 68 62 35 00 proust.joelle@mairie-perpignan.com
<b>ROBIN Catherine</b> Animatrice de l'architecture et du patrimoine Pays des Pyrénées Cathares	Cap Mirabeau - 6 rue Mirabeau 09 300 LAVELANET T. 05 34 09 33 21 catherine.robin@pyrenees-cathares.org
<b>RENAHY Béatrice</b> Conseillère pour l'architecture DRAC Franche-Comté	DRAC de Franche-Comté - 7 rue Charles Nodier 25 049 BESANCON T. 03 81 65 72 63 // F. 03 81 65 72 72 beatrice.renahan@culture.gouv.fr
<b>SAINT-AVIT Jocelyne</b> Chef du service développement par le patrimoine Conseil régional Midi-Pyrénées	Direction de la culture - Hôtel de Région 22 bd du Maréchal Juin 31 406 TOULOUSE cedex T. 05 34 45 96 14 // F. 05 34 45 96 44 jocelyne.saint-avit@cr-mip.fr
<b>SANQUER Cendrine</b> Animatrice de l'architecture et du patrimoine Saint-Etienne	Mairie - BP 503 42 007 SAINT-ETIENNE cedex 1 T. 04 77 78 76 12 // F. 04 77 78 76 15 cendrine.sanquer@saint-etienne.fr
<b>SEREIN Marie</b> Responsable du service affaires générales et urbanisme Figeac	Hôtel de Ville 8 rue de Colomb - BP 206 46 106 FIGEAC cedex T. 05 65 50 05 40 // F. 05 65 50 02 33 marie.serein@ville-figeac.fr

<b>SEVEGNE Laurent</b> Service régional de l'archéologie DRAC Midi-Pyrénées	DRAC 32 rue Dalbade - BP 811 31 080 TOULOUSE T. 05 67 73 20 20 // F. 05 61 33 52 66 laurent.sevegne@culture.gouv.fr
<b>SICARD Pierre</b> Architecte des Bâtiments de France Chef du SDAP Lot	SDAP 46 - 1 place Chapou 46 000 CAHORS T. 05 65 23 07 50 pierre.sicard@culture.gouv.fr
<b>SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre</b> Maire-Adjointe au patrimoine Aix-En-Provence	Hôtel de Ville 13 616 AIX-EN-PROVENCE T. 04 42 91 99 42 // F. 04 42 91 99 38 sicard-desnuellemp@mairieaixenprovence.fr
<b>SIRVENTON Myriam</b> Directrice de la culture Narbonne	Mairie - BP 823 11 108 NARBONNE cedex T. 04 68 90 30 65 sirventon@mairie-narbonne.fr
<b>SPADA Carole</b> Directrice-adjointe de la culture Saint-Denis	Hôtel de Ville - BP 209 93 205 SAINT-DENIS cedex T. 01 49 33 62 77 // F. 01 49 33 71 60 carole.spada@ville-saint-denis.fr
<b>STEFANSKI Barbara</b> Responsable de la valorisation du patrimoine DRAC Franche-Comté	DRAC de Franche-Comté 7 rue Charles Nodier 25 049 BESANCON cedex T. 03 81 65 72 57 // F. 03 81 65 72 72 barbara.stefanski@culture.gouv.fr
<b>STEFF Yves</b> Architecte-urbaniste Cabinet d'architecture	T. 02 40 20 15 47 aup@aup-urba.com
<b>TEYSSEDOU Lydie</b> Guide-conférencière Figeac	Hôtel de Ville 8 rue de Colomb - BP 206 46 106 FIGEAC cedex T. 05 65 50 05 40 // F. 05 65 50 02 33
<b>THEBAUD Philippe</b> Architecte-Paysagiste Géo-Vision-Avenir	GVA - 52 rue Seine 75 006 PARIS T. 01 46 33 84 44 gva@geo-vision-avenir.com
<b>TJOYAS Mimi</b> Architecte Atelier d'urbanisme Arc Gothique Perpignan	Mairie - 11 rue Castillet 66 000 PERPIGNAN T. 04 68 66 35 09 // F. 04 68 62 35 00 proust.joelle@mairie-perpignan.com
<b>TOURETTE Nicolas</b> Scénographe-designer L'Atelier	L'Atelier - 9 cours Jean-Baptiste Rey 13 570 BABENTANE nicolas.tourette@wanadoo.fr

<b>TOURNAIRE Alain</b> Architecte des bâtiments de France SDAP Loire Atlantique	SDAP 44 - 2 rue Eugène Varlin 44 100 NANTES T. 02 40 20 59 59 // F. 02 40 20 29 00 alain.tournaire@culture.gouv.fr
<b>TOURNEROLLE Gaël</b> Suivi des études urbaines et coordonnateur financier DRAC Bourgogne	DRAC Bourgogne - BP 10578 21 000 DIJON cedex T. 03 80 68 50 78 // F. 03 80 68 51 08 gael.tournerolle@culture.gouv.fr
<b>TOURNEUX Alain</b> Conservateur en chef du patrimoine Directeur des musées de Charleville Mézières	Direction des musées 31 place Ducale 08 000 CHARLEVILLE MEZIERES T. 03 24 32 44 64 // F. 03 24 32 44 69 alain.tourneux@mairie-charvillemezieres.fr
<b>ZAVOLI Philippe</b> Doyen université de Bayonne Université des pays de l'Adour	UFR Pluridisciplinaire 29-31 Cours du Comte de Cabarrus 64 100 BAYONNE T. 05 59 57 41 04 philippe.zavoli@univ-pau.fr
<b>ZERT Tanguy</b> Responsable adjoint du service urbanisme Senlis	Place Henri IV - BP 50122 60 309 SENLIS T. 03 44 32 00 57 // F. 03 44 32 00 63



---

**Crédits photographiques, couverture :** Saint-Pol-de-Léon © Philippe Madec - Figeac, la passerelle Mimram sur le Célé, cliché Nelly Blaya © Mairie de Figeac - Saint-Étienne, le jardin de l'église Gervais © Ville de Saint-Étienne - Figeac, pavage de la place Champollion, cliché service patrimoine © Mairie de Figeac - Lectoure, les remparts © Ville de Lectoure - Rennes, le projet de la place de Bretagne © Ville de Rennes.

**4<sup>e</sup> de couverture :** Figeac, la place des Écritures © ANVPAH et VSSP - Figeac, la place des Écritures, cliché Nelly Blaya © Mairie de Figeac - Figeac, la place Carnot, cliché Nelly Blaya © Mairie de Figeac.



## 3<sup>e</sup> RENCONTRES NATIONALES DES SECTEURS PROTÉGÉS

# Patrimoine et espaces urbains

27 // 28 // 29 septembre 2007

## FIGEAC



association **Nationale**  
villes et pays d'art et d'histoire  
villes à secteurs sauvegardés  
et protégés

Adresse administrative  
**42, boulevard Raspail - 75 007 PARIS**

Adresse opérationnelle  
**Château Neuf / Place Paul Bert - 64 100 BAYONNE**  
tél / fax : +33 (0)5 59 59 56 31  
service@an-patrimoine.org www.an-patrimoine.org

### En partenariat avec :

le Ministère de la Culture et de la Communication - Direction  
de l'architecture et du patrimoine,  
la Ville de Figeac,  
la Région Midi-Pyrénées.

