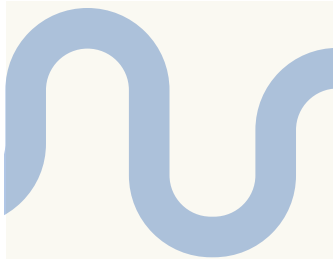




SLOW CITY





4 - 5

L'édito

Thomas Salvant



6 - 9

Slow City, ou l'éloge de la ville ralentie

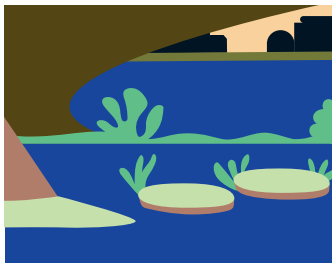
Morgan Poulizac



10 - 15

La nature en ville : un investissement durable et économique

Catherine Jatteau



16 - 21

Renouer avec l'eau : un défi urbain

Céline Boittin



22 - 27

Villes et oiseaux : un duo harmonieux mais à rythmer

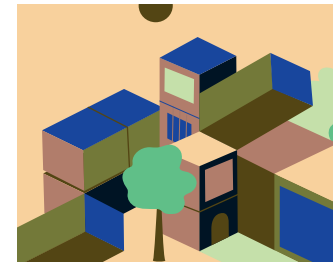
Hippolyte Pouchelle



28 - 33

Les transports durables : clefs de la ville apaisée

Philippe Rouland



34 - 39

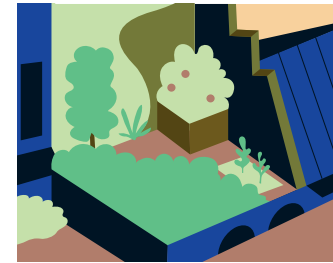
Le numérique : architecte du futur pour construire durable

Marie-Vorgan Le Barzic



40 - 45

Ville patiente, ville immobile, ville fragile

Rose Mégard, Lucie Gorce,
& Gaëtan Vernier

46 - 51

Le jardin, un espace qui invite à prendre le temps de vivre en ville

Susanne Eliasson

Slow City : le chemin vers une ville apaisée

Dans un monde où la vitesse est souvent synonyme de progrès, la notion de Slow City émerge comme un contrepoids. C'est une invitation à repenser nos écosystèmes urbains pour les rendre plus humains, durables et équilibrés.

La « *Slow City* » n'est pas la « *Ville lente* ». C'est une ville plus apaisée parce qu'elle intègre plusieurs vitesses, parce qu'elle parvient à faire coexister des rythmes différents. C'est dans cette perspective que nous devons envisager l'avenir de nos villes, marquées par une urbanisation rapide et des populations aux attentes composites.

La raison d'être d'Egis est d'œuvrer au développement économique et social, au confort des usagers, en respectant les limites planétaires. Notre vision de la ville idéale est celle d'un écosystème urbain équilibré qui garantit durabilité, qualité de vie, préservation de l'environnement et des cultures locales. Nous sommes fiers de mettre en lumière nos projets en France et dans le monde qui incarnent ces valeurs.

Cependant, le chemin vers cette ville « *slow* » n'est pas sans défis.

Le premier se situe sur le plan économique. Comme le souligne Catherine Jatteau dans sa tribune "*La nature en ville : un investissement durable*", un des enjeux majeurs des prochaines années sera de prendre conscience du caractère vertueux des solutions fondées sur la nature. Elles sont nombreuses à avoir prouvé leur efficacité et à se révéler être de véritables alternatives économiques à des problématiques urbaines comme la dépollution des friches industrielles, à condition qu'elles soient envisagées dès la conception des projets.

Sur le plan technique, le défi sera de développer notre capacité à imaginer et concevoir des projets qui réconcilient la ville, ses usagers et leur environnement naturel. A l'instar du projet "*Promenade Bleue*" à Asnières-Sur-Seine, pour lequel les usagers pourront y expérimenter un îlot apaisé. Nous sommes fiers de réaliser ce projet d'envergure qui en offrant un espace de respiration, à la fois dans et hors la ville, ambitionne de redonner à l'eau, fleuves et rivières, une place centrale dans le développement urbain et le quotidien des gens.

Enfin, l'enjeu technologique est de taille.

Il s'agira de "*prendre le train*" des récentes avancées technologiques. Comme le souligne Marie Vorgan Le Barzic dans sa tribune "*Le numérique : architecte du futur pour construire durable*", les outils numériques changent notre rapport au temps dans la conception des projets. Ils nous permettent de réallouer du temps à la conception des éléments constitutifs de la ville, et donc de concevoir en considérant plus de paramètres : sobriété, carbone, et biodiversité pour l'accroissement des bien-être en ville.

Cette ville apaisée et fluide est un paradigme nécessaire pour nos villes, offrant une alternative rafraîchissante à l'urbanisation rapide et à la frénésie de la vie moderne. En déployant ces principes dans nos conceptions, je suis convaincu que nous contribuerons à créer des villes dans lesquelles tous les usagers pourront s'y épanouir.

A cet égard, notre prochain dossier traitera de la ville et de la santé, deux notions qui ont une longue histoire commune. Les années à venir ne manqueront pas d'actualité et c'est ce que nous tenterons d'illustrer dans ce prochain corpus !

Thomas Salvant

Directeur exécutif BL Energie
& Villes Durables, Egis



Slow City, ou l'éloge de la ville ralentie

“ Ce dont il est question n’est alors pas tant de ralentir que de produire une ville qui va rendre possible des vitesses, qui va les concilier.”

Morgan Poulizac
Urbaniste et spécialiste des perspectives urbaines

S
L
O
W

C
I
T
Y



Dans son livre d'anticipation *Fahrenheit 451*, publié en 1953, l'écrivain Ray Bradbury décrit une ville dans laquelle tous les livres sont brûlés. C'est également une ville où n'existe pas de vitesse maximale de circulation mais une vitesse minimale : il ne faut pas que les gens puissent regarder autour d'eux, sauf des messages publicitaires distillés le long de la route. Il ne faut pas que les gens puissent réfléchir au volant, penser ; leur esprit doit être accaparé par le grisement de la vitesse et la crainte de l'accident.

Ville et vitesse sont intimement liées. L'urbanisation du XXe siècle est intriquée avec le développement de l'automobile, cette dernière accélérant les déplacements et rendant possible l'expansion de la ville. La vitesse s'impose dans les premières décennies du siècle comme un synonyme de modernité quand l'accélération symbolise celui d'une efficacité accrue (des cadences, des processus, des rythmes, des échanges...).

De fait, la ville a connu une remarquable accélération : dans les déplacements, dans les formes de consommation (fast-fashion et fast-food), dans les rapports sociaux et sentimentaux, jusqu'à l'idée des livraisons le « jour même ».

La vitesse fait pourtant l'objet de contestations, historiquement par antimodernité, par anticapitalisme dans les années 1970 et par souci environnemental plus récemment. Pour certains (dont le philosophe français Paul Virillo dans son ouvrage *Vitesse et politique* paru en 1977), elle serait l'expression d'une violence – la vitesse étant un des instruments d'oppression des puissants, des forces aveugles du marché (le « fast » qui nourrit un consumérisme débridé) ; pour d'autres, la vitesse serait le témoignage d'une volonté de puissance sur la nature (dont le philosophe Harmunt Rosa dans son livre *Accélération* paru en 2010) et d'un dessaisissement de soi (ne plus jamais avoir le temps, ne jamais être disponible).

Contre l'accélération du monde, de la ville, des mouvements plaident pour un ralentissement global. Ces mouvements ont pris deux expressions bien distinctes. La première, émergeant dans les années 1980 sous l'influence de l'urbaniste Jan Gehl, a promu une approche de la ville « à hauteur (et à vitesse) d'homme », et notamment une ville de courtes distances, une ville « apaisée » et « à pied ». La seconde, plus récente et davantage politisée, en appelle à une rupture avec le concept de croissance et professe une « slow » city, faite d'un retour à des cycles courts, une moindre consommation, une ville qui prend le temps. De cette seconde inspiration découle d'ailleurs le mouvement qui depuis quelques années aspire à rompre, même à temps partiel, avec la ville et célèbre un retour à la campagne (non sans quelques contradictions).

Ce que signifie aujourd'hui une ville « ralentie » ?

Le programme d'une ville « ralentie » n'est pas nécessairement celui d'une ville lente et si la construction d'autoroutes urbaines n'est plus la priorité des villes, elles ne cherchent pas moins à garantir une allure, une fluidité qui assurent son efficacité (une ville congestionnée n'est pas un modèle de ville). Ce dont il est question n'est alors pas tant de ralentir que de produire une ville qui va rendre possible des vitesses, qui va les concilier.

La ville ralentie présente trois qualités intrinsèques :

Une ville inclusive des usagers les plus lents

La première est de permettre de faire cohabiter des vitesses, de ne pas se soumettre à la vitesse la plus élevée mais au contraire de la maîtriser, de la confiner. C'est tout l'enjeu contemporain des nouvelles circulations qui tendent à mêler les usages, les pratiques en faisant droit à la lenteur. Les récentes polémiques sur la dangerosité des trottinettes résultent en effet moins de la vitesse brute de ce mode de transport que de l'insécurité produite pour des usagers se déplaçant plus lentement et de leur cohabitation. La règle de la ville ralentie est celle qui s'assure que l'usager le plus lent puisse pratiquer la ville sans se mettre en péril. Elle s'adapte aux vitesses diminuées, quitte à contester la prééminence des modes de transports majoritaires.

Une ville qui réconcilie

Les décisions prises par quelques villes de baisser les vitesses maximales des voitures ont suscité agacement et incompréhension de la part de certains utilisateurs. Or, ces frictions, loin d'être la simple opposition stérile entre des groupes qui ne se comprennent pas (ce qui est sans doute pour partie le cas), est aussi l'expression d'intentions différentes et qu'il convient de concilier pour produire la ville. S'il est normal que le touriste aspire à « prendre son temps » pour découvrir une ville, il est tout aussi légitime de la part d'un travailleur de souhaiter rentrer le plus vite chez soi. La ville « ralentie », en cela, est une ville du compromis qui parvient à contenir, dans un même espace, des contradictions intrinsèques d'usage. La seconde règle de la ville ralentie est d'assumer que la ville soit le résultat d'un consensus sans cesse à l'œuvre.

Une ville qui valorise le « temps perdu »

Les producteurs de la ville sont poussés à « accélérer » la ville : les promoteurs car le temps « c'est de l'argent », les élus car la lenteur « est une marque d'incompétence », les ingénieurs car la vitesse, le débit est « un signe d'efficacité ».

La ville ralentie ne saurait s'exonérer de ces considérations, sauf à reconnaître son utopie, elle peut en revanche défendre les qualités propres de la lenteur dans le fonctionnement organique d'une ville : le temps de la balade et de la contemplation, le temps de la station prise pour discuter avec d'autres, le temps d'une ville qui prend le temps de construire des projets, de ne pas circonvenir aux rythmes naturels. Harmunt Rosa parle à ce sujet d'une « reconquête de la disponibilité » : cela vaut évidemment pour les nouvelles technologies, cela vaut également pour l'expérience de la ville. La ville ralentie n'est alors pas qu'un renoncement au progrès, elle est l'affirmation du primat de l'humain sur le mécanique. La dernière règle de la ville ralentie est ainsi celle qui valorise le temps perdu, comme un temps précieux, comme celui qui donne sa valeur à la ville.

Auteur

Morgan Poulizac

*Urbaniste et spécialiste
des prospectives urbaines*



La nature en ville : un investissement durable et économique

“En intégrant le cycle lent de la nature dans l’urbanisme, nous pouvons non seulement répondre aux défis environnementaux actuels, mais aussi créer des espaces urbains où il fait bon vivre sans y perdre financièrement.”

Catherine Jatteau
Directrice Environnement, Egis

Dans notre quête de progrès rapide, un aspect fondamental a souvent été négligé : la durabilité. Résultat, les villes occidentales, érigées sous le signe de l'immédiateté, se trouvent aujourd'hui asphyxiées sous le poids de leur propre conception à court terme. Chaque été, elles étouffent un peu plus et perdent en attrait pour leurs habitants en quête de confort et de sens. Pour insuffler une nouvelle vie à ces espaces urbains, il devient impératif de se tourner vers la nature. Cependant, cette réorientation soulève une question cruciale : comment concilier le rythme lent de la nature avec la nécessité d'avoir des solutions économiquement viables ?

Les solutions fondées sur la nature ne sont pas une nouveauté. Toutefois, en témoignant de leur caractère extrêmement vertueux, elles gagnent aujourd'hui en reconnaissance. De nombreux exemples le prouvent : les solutions fondées sur la nature peuvent être des alternatives économiques à nombre de problématiques en ville. Sous réserve toutefois, qu'elles soient envisagées dès la conception des projets et que l'on comprenne comment mettre à profit le cycle long de la nature.

Prenons l'exemple des sites et sols pollués. La manière la plus radicale de les traiter est d'excaver les terres pour les envoyer dans un centre de traitement. Sur place, ces terres passeront soit par l'incinération soit par le lavage chimique. Inutile de vous donner la définition exacte de ces deux modes de traitement ! L'une comme l'autre est aussi radicale que coûteuse et met un stop à grands nombres de projets. Ce constat, lui non plus, ne date pas d'hier. Il y a trente ans déjà, je m'interrogeais : comment des villes comme Paris pouvaient-elles être composées de friches industrielles polluées sur lesquelles aucun projet n'était prévu ? Ce n'est qu'avec le temps et l'expérience, que la réponse s'est imposée à moi : les porteurs de projets urbains ont bien souvent un regard biaisé sur ces terres. Son origine ? Le coût qu'imposent ces fameuses solutions radicales. En pratique, pour entreprendre un projet d'aménagement, des études de dépollution sont réalisées. Or, d'après la plupart d'entre elles, aucun projet n'est envisageable dans la mesure où le bilan économique d'un projet urbain (quel qu'il soit) ne supporterait pas une dépollution aussi coûteuse que l'excavation.

La phytoremédiation : un choix vertueux et économique

La facilité voudrait de penser que les études de dépollution sont fiables puisqu'elles envisagent logiquement toutes les solutions existantes. Et pourtant, en prenant un pas de recul, d'autres solutions pleines de sens et à la hauteur des nombreux enjeux climatiques et environnementaux que notre siècle doit relever apparaissent comme une évidence. Toutes sont des méthodes naturelles fondées sur la nature. *“ Trop long ”*, penseront certains ! *“ Pas assez viables économiquement ”*, diront d'autres. Pourtant, ces solutions naturelles, fournies par la nature elle-même, ont aujourd'hui le pouvoir de donner un sens à des friches polluées dont personne ne veut, mais dont la ville a en réalité besoin !

L'évolution industrielle a fait oublier à l'homme que la nature est bien faite. Et ce sont justement les conséquences mêmes de cette industrialisation et le changement climatique qui, aujourd'hui, lui rappellent qu'il existe des plantes capables d'absorber les polluants et donc dépolluer de façon naturelle. L'autre bonne nouvelle est que planter des plantes ne coûte pas cher. Cela permet même de faire coup triple en agissant en faveur :

- de la biodiversité en ville, ce qui permet de lutter également contre les îlots de chaleur urbain ;
- d'une meilleure qualité de l'air et d'une meilleure gestion des eaux pluviales. Rappelons-le, un sol en bonne santé absorbe mieux le carbone et filtre davantage l'eau !

Utiliser le temps judicieusement pour en faire un bénéfice

“ Les plantes sont idéales, mais elles ont besoin de temps pour agir, et le temps c'est de l'argent... Prendre davantage de temps est souvent incompatible avec les contraintes et les exigences d'un projet urbain. ” Remarques classiques qui nécessitent une certaine mise en perspective. Une friche industrielle polluée non exploitée en ville ou à proximité est rapidement soumise à l'insécurité, l'insalubrité ou encore au dépôt sauvage. Une verrue qui nuit à l'image de la ville et au quotidien de ses habitants. Enclencher un processus de dépollution naturelle grâce à la mise en place de plantes adaptées sera certes plus long qu'un traitement après excavation. Mais cela ne signifie pas qu'il n'y aura pas de bénéfices avant la dépollution complète ! Pour preuve, en redonnant vie au sol, les plantes ouvrent à d'autres usages temporaires. Des friches sont par exemple de formidables outils de sensibilisation à la biodiversité. Il suffit pour cela de créer un parcours pédagogique permettant de découvrir certaines plantes. Ce qui démontre que le temps, souvent perçu comme un coût, peut devenir un atout si l'on sait l'exploiter judicieusement. Cela vaut pour des friches mais aussi pour tout autre espace urbain.

Récompenser l'action durable

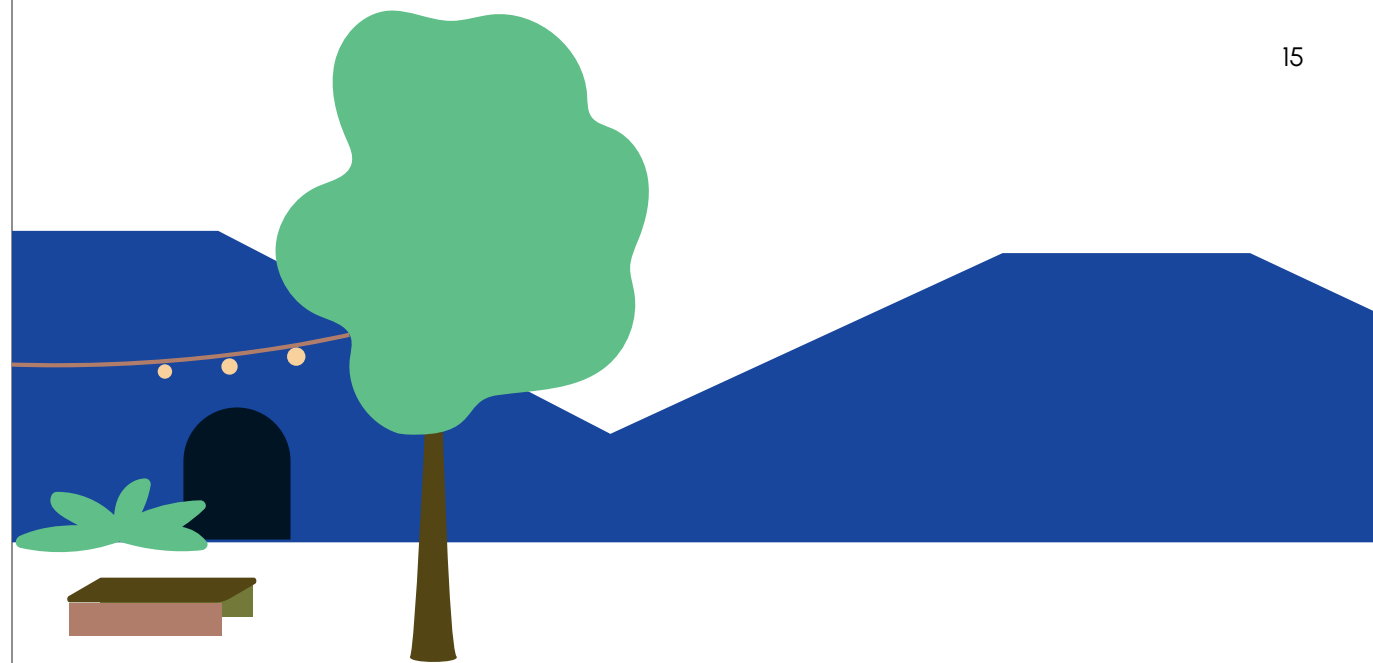
Seul bémol : le principal obstacle à l'adoption de telles méthodes réside dans la structure actuelle des incitations économiques et réglementaires. Disons-le, les maîtres d'œuvre ne sont pas du tout incités à trouver des solutions plus vertueuses et moins coûteuses. Pour cause, la plupart d'entre eux sont rémunérés sur la base d'un pourcentage du montant des travaux. Une incohérence qui nécessite une évolution réglementaire, mais aussi un changement de fond quant à la manière dont sont conçus les appels d'offres. Pour encourager l'adoption de pratiques plus respectueuses de l'environnement, chaque maître d'œuvre qui privilégie ce type d'approche devrait être récompensé et non pas pénalisé par la diminution de sa rémunération.

Exploiter le potentiel du foncier urbain grâce à la nature

De nombreux acteurs publics et privés disposent de terrains inutilisés en ville qui, loin d'être de simples espaces vacants, représentent un potentiel écologique et économique considérable. Ces terrains, souvent perçus comme une charge due à leur entretien, peuvent se transformer en précieux puits de carbone, pour peu qu'on les aménage judicieusement. La clé réside là encore dans l'adoption de solutions fondées sur la nature. En choisissant des espèces végétales à fort développement racinaire et aérien, ces espaces peuvent activer leur capacité de séquestration du carbone, tout en nécessitant un entretien minimal. Une approche qui permet de réduire les coûts d'exploitation, mais aussi d'offrir d'importants co-bénéfices à la ville dès la plantation : lutte contre les îlots de chaleur urbains, amélioration de la qualité de l'air, acculturation sociale en faveur de la biodiversité...

Ce processus illustre parfaitement comment le temps long de la nature peut être harmonieusement intégré dans le tissu urbain pour produire des solutions économiquement viables. Les plantes ont besoin de temps pour croître, c'est un fait. Toutefois, il suffit de bien concevoir un projet pour parvenir à lier intérêts environnementaux et économiques. Le rythme de la nature invite à une conception de projets urbains qui s'éloigne des approches traditionnelles, telles que les constructions routières ou en béton. En ce sens, il est essentiel de prendre en compte les spécificités du sol et du climat, y compris leurs évolutions futures. Cela rallonge évidemment le temps de travail en conception. En revanche, la phase de mise en œuvre et d'acceptation du projet n'en sera que beaucoup plus rapide ! Avec, à la clé, un projet final plus vertueux d'un point de vue social, environnemental et économique.

Se caler sur le cycle de la nature ouvre de nouvelles possibilités, mais s'inscrit surtout dans la philosophie de la "Slow City" qui vise à créer des espaces urbains où les résidents peuvent prendre le temps d'apprécier et de vivre pleinement leur environnement. Une approche qui implique tout naturellement que la conception elle-même prenne le temps. Le temps de quoi ? Le temps de penser durables pour faire des économies, d'anticiper les usages de demain pour éviter de devoir à nouveau investir, de mettre en œuvre des espaces naturels adaptés aux contextes climatiques, mais aussi à la demande générale des citoyens pour donner la possibilité aux villes de rester attractive longtemps.



Une approche écosystémique rentable

L'approche écosystémique de la nature et de la ville s'avère non seulement rentable, mais aussi essentielle pour anticiper et s'adapter aux défis futurs, notamment le changement climatique. Grâce au principe de sélection génétique, il devient par exemple possible de choisir des plantes en fonction de leur réelle capacité d'adaptation à un territoire, mais aussi à son potentiel changement climatique. Une sélection qui permet aux plantes de mieux résister dans le temps que certains matériaux inertes et donc d'ouvrir la voie à une urbanisation plus adaptative et résiliente. Cette notion d'adaptation à l'évolution du climat est très nouvelle du côté des maîtres d'ouvrage et implique, elle aussi, d'envisager le temps long non plus comme un obstacle, mais comme une opportunité. Une prise de conscience loin d'être collective ! En témoignent les projets du Grand Paris qui n'ont pas été conçus pour s'adapter au changement climatique et qui, face aux prédictions, risquent de devenir rapidement obsolètes, nécessitant à moyen termes de nouveaux investissements. Une preuve de plus s'il en fallait que ce n'est pas le cycle long de la nature qui représente un défi économique, mais plutôt l'incapacité de l'homme à l'intégrer efficacement dans ses plans de développement urbain.

Il est temps de repenser notre approche économique et législative pour favoriser le développement des solutions fondées sur la nature. Loin d'être un frein économique, ces méthodes représentent un investissement judicieux pour l'avenir, promettant des villes plus résilientes, saines et durables. En intégrant le cycle lent de la nature dans l'urbanisme, nous pouvons non seulement répondre aux défis environnementaux actuels, mais aussi créer des espaces urbains où il fait bon vivre sans y perdre financièrement.

Auteure

Catherine Jatteau

Directrice Environnement, Egis



Renouer avec l'eau : un défi urbain

“ Le projet “Promenade Bleue” vise avant tout à rétablir un lien étroit entre la ville et le fleuve. Il ambitionne de redonner à l'eau une place centrale dans le développement urbain. ”

Céline Boittin
*Cheffe de projet Aménagements
fluviaux et maritimes, Egis*

S
L
O
W

C
I
T
Y

L'eau joue un rôle essentiel dans la façon dont les villes se développent et prospèrent. Au fil des siècles, de nombreuses cités ont émergé le long des cours d'eau, des lacs et des côtes maritimes, profitant de l'accès à cette ressource précieuse. Cependant, à mesure que les villes se sont développées et industrialisées, le lien entre l'eau et la ville s'est souvent distendu. Aujourd'hui, de plus en plus de villes à travers le monde cherchent à renouer avec l'eau et à réintégrer cet élément vital dans leur tissu urbain. Un défi aux multiples bénéfices !

L'eau, cette ressource à l'origine de certaines villes

De nombreuses grandes villes historiques doivent leur existence à la proximité de sources d'eau naturelles. Les rivières, les lacs et les océans ont longtemps été des voies de transport essentielles, permettant le commerce, la pêche et l'approvisionnement en eau potable. Des cités comme Venise, Amsterdam, Paris et Bangkok tirent leur caractère unique de leurs systèmes de canaux, de rivières ou de ports.

Pourtant, avec l'urbanisation rapide et l'industrialisation au cours des deux derniers siècles, de nombreuses villes ont tourné le dos à l'eau. Les rivières ont été canalisées, les zones humides ont été drainées et les littoraux ont été transformés en zones industrielles. Cette négligence a souvent conduit à des problèmes environnementaux tels que la pollution de l'eau, la perte de biodiversité et l'augmentation des risques d'inondation. Sans oublier l'impact négatif sur le moral des habitants.

Recréer un lien avec l'eau pour favoriser le bien-être en ville

De nombreuses villes prennent conscience de l'importance de réintégrer l'eau dans leur développement urbain. Elles entreprennent en ce sens des initiatives pour restaurer les cours d'eau, créer des parcs le long des rives et promouvoir la mobilité durable sur l'eau.

Ces efforts visent à améliorer la qualité de vie des citoyens et à renforcer la résilience urbaine face aux défis environnementaux.

L'eau, déjà au cœur de nombreux projets urbains dans le monde

Plusieurs villes dans le monde ont adopté des projets de réintégration de l'eau avec succès. À Melbourne en Australie, le projet Docklands precinct a été développé en réintégrant l'eau dans la ville. Il comprend des espaces verts le long des quais, des canaux navigables, et offre un accès public aux rives de la rivière Yarra. Objectif : calme et apaisement pour les habitants. Copenhague est elle-aussi renommée pour son approche innovante de la gestion de l'eau.

La ville a créé des espaces publics le long de ses quais permettant aux habitants de se rapprocher de l'eau. De plus, le projet d'aménagement du quartier de Nordhavn a été conçu avec une attention particulière à la réintégration de l'eau dans l'environnement urbain, avec la aussi la création de canaux navigables et d'espaces verts le long de l'eau. La France n'est pas en reste !



“Promenade Bleue” est l'opportunité de créer un trait d'union entre la ville et les nouvelles activités portuaires qui lui sont associées. Le tout de manière harmonieuse et pertinente en rétablissant un lien fort entre la terre et l'eau. En pratique, ce projet prévoit des transitions fluides, des espaces tampons qui vont permettre de graduer la transition de l'eau vers la terre ferme. La géométrie et le traitement de cette promenade ont été conçus pour affirmer la connexion entre les berges et la Seine de manière impactant pour les habitants. Telle une colonne vertébrale, la “Promenade Bleue” servira non seulement de support aux nouveaux usages urbains, mais permettra aussi de favoriser la biodiversité propre à cet espace tampon – agissant comme une interface entre le fleuve et la zone urbaine en pente. Exit le stress de l'important cordon routier que représente la RDN7 et son flux automobile très dense. Grâce à la « Promenade Bleue », les piétons passeront du centre-ville aux berges simplement et pourront profiter d'un parcours hors du temps urbain. Un moyen agréable de se déplacer, tout en s'aérant et en se reconnectant à la nature terrestre et aquatique.

À Asnières-Sur-Seine (92), une promenade baptisée “*Promenade Bleue*” reliera d’ici quelques années les ponts d’Asnières et de Clichy. Un projet d’envergure qui s’inscrit dans le “*schéma d’aménagement de la seine et ses berges*” porté par le département des Hauts-de-Seine.

Bientôt une promenade directement sur la Seine

Dans le détail, le projet “Promenade Bleue” vise avant tout à rétablir un lien étroit entre la ville et le fleuve. Il ambitionne de redonner à l’eau une place centrale dans le développement urbain en intégrant de nouveaux aménagements, des liaisons directes avec les berges, et des espaces publics animés.

Objectif : la réappropriation des rives par les habitants

Pour marcher, les piétons n’ont aujourd’hui le choix qu’entre le trottoir de la route départementale 7 (RD7) ou un cheminement en pied de berge peu bucolique.

Demain, grâce à la Promenade Bleue ils profiteront sur 800 mètres d’un parcours pensé uniquement pour eux – rythmé par le bruit de l’eau, de la faune et de la flore. Un circuit naturel où la dynamique urbaine s’interrompt au profit du temps de la nature. Une véritable invitation à la promenade ! “*Il existe déjà aujourd’hui un parc en haut des berges, et nous avons constaté que les piétons y restaient. Peu d’entre eux s’aventurent en pied de berges (c’est-à-dire descendre au bord de la Seine) même si un cheminement piéton existe.*”

La raison ? “*Ce dernier n’est pas du tout attractif et la continuité du Port Bas au Port Van Gogh n’est pas vraiment évidente*, poursuit la Cheffe de projet en aménagements fluviaux et maritimes d’Egis. *L’idée avec la Promenade Bleue est de créer une nouvelle proximité simple, voire évidente, entre les habitants de la ville et la Seine, en leur proposant une promenade au fil de l’eau avec des zones d’assise, de pique-nique et de repos.*”

Pour les inciter à descendre le long du fleuve et à profiter d’un moment au cœur de la nature, à l’abri de l’excitation de la ville, l’accès aux berges sera considérablement facilité (appontements, belvédères pour avoir une meilleure vue sur la seine...). L’enjeu étant de proposer un parcours accessible, la promenade sera 100% PMR et raccordée à des points d’accès du parc dans une logique de continuité de parcours. Enfin, le parc pourra être clôturé, mais la promenade, elle, restera accessible lors des heures de fermeture.



Auteure

Céline Boittin

Cheffe de projet Aménagements
fluviaux et maritimes, Egis

Quatre raisons de reconnecter la ville à l’eau.

1. L’amélioration de la qualité de vie.

Les espaces verts en bord de rivière et les plages urbaines offrent aux citoyens des lieux de détente et de loisirs, favorisant une meilleure qualité de vie.

2. La mobilité durable.

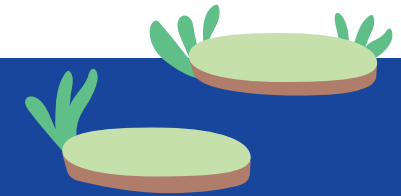
Les systèmes de transport fluvial et maritime offrent une alternative écologique à la congestion routière, réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

3. La gestion des eaux pluviales.

La réintégration de l’eau dans la ville permet une meilleure gestion des eaux pluviales, réduisant ainsi le risque d’inondations et de pollution.

4. La biodiversité.

La restauration des écosystèmes aquatiques favorise la biodiversité urbaine en créant des habitats pour la faune et la flore locales.



Cette Promenade Bleue doit permettre d’ouvrir Asnières-Sur-Seine sur la Seine et réciproquement, de reconnecter le fleuve à la ville en supprimant les limites qui avaient été créées autrefois (des quais bétonnés...). L’ambition est également de valoriser les berges et notamment l’accès à une berge plus naturelle – bien loin de celles bétonnées auxquelles les berges de Paris nous ont habitués. Les 800 mètres de promenade seront composés de 800 mètres ou presque de végétaux.

Ce sera une zone bucolique dédiée à la fois à la promenade des familles le week-end, mais aussi au trajet pour aller travailler puisque cette promenade permettra aux piétons de rejoindre deux grands axes. Ils ne mettront pas plus de temps que lorsqu’ils passent par le trottoir de la RD7, pourtant le trajet n’aura plus rien à voir – tant en matière d’environnement que de bienfaits psychologiques !

Une mise en lumière de la promenade flottante a aussi été prévue grâce à un jeu de lumière LED qui va permettre à cette promenade d’être accessible nuit et jour. Ce, afin de connecter deux zones d’activités situées de part et d’autre de la future Promenade Bleue. Lieux où sont situés des bateaux logements et des bateaux d’activités.

Villes et oiseaux : un duo harmonieux mais à rythmer

“ Les espaces verts urbains tout comme la présence d’oiseaux jouent un rôle crucial dans la promotion de la santé mentale et physique, offrant des lieux de paix et de relaxation. Ils sont également essentiels dans la lutte contre la pollution et le changement climatique, agissant comme des poumons pour les villes. ”

Hippolyte Pouchelle

Expert écologie et référent technique au sein du département biodiversité, génie écologique et climat d’Egis



Imaginez des villes où le chant des oiseaux se mêle au bourdonnement urbain, créant une symphonie naturelle en plein cœur des espaces bétonnés. Cette vision, reléguée aux rêves à mesure que l'urbanisation s'est accélérée, devient progressivement une réalité tangible. Et tant mieux ! L'intégration de la biodiversité, en particulier des oiseaux, dans les environnements urbains, est plus qu'une simple embellie écologique, c'est un changement fondamental dans la conception même de la vie en ville.

La nature et la santé humaine : une connexion vitale

L'impact de la nature sur notre santé mentale est indéniable. En témoignent les nombreuses études sur le sujet comme celle menée récemment par Geoffrey H. Donovan mettant en lumière les conséquences dramatiques de la perte de biodiversité sur la santé humaine, notamment cardiovasculaire et respiratoire. En bref, selon cette étude : la mortalité des arbres augmente la mortalité humaine. Pour arriver à ce constat, le biologiste Donovan a analysé la disparition de plus de 100 millions d'arbres victimes du ravageur forestier dit "agrile du frêne" et a, en parallèle, constaté une augmentation significative des taux de mortalité humaine. " Je me suis intéressé aux maladies cardiovasculaires et respiratoires, car elles sont influencées par la qualité de l'air et le stress ", a expliqué Geoffrey H. Donovan dans un entretien sur la radio PBS – cité par le [buffingtonpost.fr](https://www.buffingtonpost.fr). " Dans les 15 états envahis par le scarabée, le chercheur a relevé que 15 000 décès supplémentaires avaient été provoqués par une maladie cardiovasculaire par rapport à la moyenne des zones non infestées par l'insecte, peut-on lire sur le site d'actualité. Même chose pour les maladies respiratoires dont 6 000 individus de plus sont décédés dans les zones déboisées. " Et comme pour mieux souligner cette corrélation, " le chercheur a aussi pu remarquer que plus l'insecte était présent depuis longtemps dans une région, plus ces taux de mortalité étaient élevés, alors qu'il faut "entre 2 et 5 ans à un arbre pour mourir" ", comme le rappelle le biologiste lui-même.

D'autres études témoignent du lien entre la nature et la santé humaine, à l'image des travaux de Ulrich et Parsons. Ces derniers révèlent que la présence de végétation a un effet calmant et régénérateur sur l'esprit humain et soulignent donc l'importance d'intégrer la nature dans les espaces de vie urbains. Dans le détail, leurs recherches ont montré que les patients hospitalisés, qui avaient des vues sur des espaces verts depuis leur fenêtre, récupéraient plus rapidement et avaient moins besoin de médicaments antidouleur comparativement à ceux, dont la vue donnait sur des murs ou des espaces urbains stériles. De même, les études menées dans des contextes carcéraux indiquent que les détenus ayant accès à des espaces naturels souffrent moins de stress et d'anxiété. Des conclusions qui soulignent le pouvoir thérapeutique de la nature, non seulement en tant que source de bien-être émotionnel, mais également comme un facteur influant sur notre santé physique.

L'urbanisme actuel : un frein au rythme des oiseaux

Si à elles seules, ces études prouvent la nécessité d'une conception urbaine qui intègre la nature non comme un élément esthétique additionnel, mais comme un composant fondamental pour la qualité de vie et la santé des citoyens, la ville urbaine elle-même nuit au développement des espèces animales – pourtant indispensable à la pérennité de la nature. En tête de liste : les oiseaux ! C'est un fait plus que reconnu, l'activité humaine impacte l'écosystème dans lequel elle s'inscrit. Et ce, particulièrement en ville où nombre d'espèces invisibles essentielles au maintien des grands équilibres ne trouvent plus la possibilité de se reproduire ou de se reposer. En cause ? L'artificialisation des territoires urbains. Pour enrayer ce phénomène, Egis a lancé en 2019 le projet Landboost® : une solution d'intégration de dispositifs inspirés du vivant, conçus pour favoriser le retour et l'installation durable des espèces en milieu urbain. Ces habitats, fruits d'une recherche approfondie, allient technologie avancée et respect de l'environnement. Une symbiose entre l'innovation humaine et les besoins naturels des espèces.

Landboost® : une intégration intelligente de la biodiversité dans les constructions urbaines

" Landboost® est un projet comme son nom l'indique qui vise à booster les capacités de l'habitat pour l'accueil de la biodiversité, explique Hippolyte Pouchelle, Expert écologue et référent technique au sein du département biodiversité, génie écologique et climat d'Egis. L'objectif est multiple : faire revenir la nature dans le tissu urbain pour des raisons très basiques telles que le transport de graines et la prédation des insectes, mais aussi pour préserver la santé humaine (physique et psychique). Nous avons réuni toutes les expertises présentes chez Egis (experts en écologie, bâtiments, ouvrages d'art ou encore concepteurs routiers) pour créer des solutions d'intégration qui soient techniquement faisables et recevables pour accueillir la biodiversité dans les constructions actuelles et futures. "

Plusieurs projets sont en cours et verront le jour dès 2024. Où ? " Dans une copropriété parisienne où une colonie de moineaux a pris l'habitude de résider. Ce, grâce à la façade en brique qui leur a permis de se glisser pour faire un nid, poursuit Hippolyte Pouchelle. Cette copropriété va refaire prochainement son isolation par l'extérieur en conservant son habillage en brique. Toutefois, la faune n'aura naturellement plus aucune possibilité de passage. Nous sommes donc intervenus aux côtés des architectes pour qu'un accueil spécifique soit intégré dans le nouvel aménagement de la façade. Un autre projet concerne la construction d'un bâtiment de cantine scolaire près de Grenoble. Nous avons commencé par réaliser une étude du bâtiment existant pour identifier les lieux d'accueil que s'étaient créés les oiseaux. Objectif : prescrire de nouvelles capacités d'accueil plus adaptées et sans conséquences (fissures, trous...) à long terme pour la structure. "

L'enjeu de demain : trouver l'équilibre entre les besoins de la faune et les attentes de l'homme

Personne n'a évidemment l'envie de voir des fientes d'oiseaux sur le pas de sa porte ou de son balcon ! Fort heureusement, l'intégration des oiseaux dans la vie urbaine n'impose pas cette contrainte. « Notre expertise technique nous permet de dire que telle espèce va produire des fientes au pied de son nid et donc de prévoir des solutions adaptées telles que des récupérateurs, détaille l'expert écologue d'Egis. Nous faisons par exemple beaucoup de gîtes pour les chauves-souris ouverts par le dessous afin de permettre l'évacuation de leur guano directement dans des terre-pleins avec plantations. Leurs excréments étant en forme de petites boules sèches et représentant un excellent engrais. Pour que tout le monde soit gagnant, il suffit finalement de cibler les aménagements. Analyser les espèces qui peuvent vraiment venir se nicher sur un bâti, et faire ensuite en sorte de les accueillir correctement. À l'inverse, pour celles qu'on ne veut pas accueillir – et il y en a bien sûr, tout l'enjeu est de les exclure par le dimensionnement des trous ou les emplacements des niochirs. C'est cette expertise technique croisée avec les experts du bâtiment de chez Egis qui nous permet aujourd'hui de faire tester et approuver nos solutions pour que la faune prospère et que les hommes profitent de ses nombreux bienfaits. »

Le contact avec la nature : un bienfait pour l'humanité

La relation entre les humains et la nature est fondamentale pour notre bien-être. Les espaces verts urbains tout comme la présence d'oiseaux jouent un rôle crucial dans la promotion de la santé mentale et physique, offrant des lieux de paix et de relaxation. Ils sont également essentiels dans la lutte contre la pollution et le changement climatique, agissant comme des poumons pour les villes. En effet, vivre dans une ville au rythme de la nature et de sa faune offre de multiples avantages. Cela contribue à une meilleure qualité de l'air et à la réduction d'un bruit qui retranscrit la dynamique effrénée des villes, mais favorise également une communauté plus soudée et un sens accru de la responsabilité envers l'environnement. Entourée d'oiseaux, l'homme est rappelé sans cesse au rythme naturel de la nature et indirectement à son propre rythme intérieur.

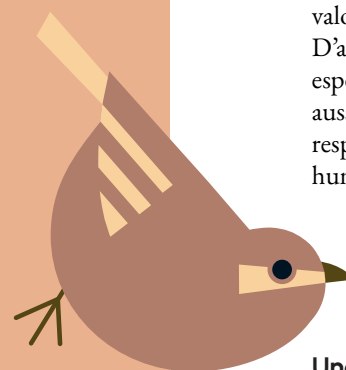
La nature en ville : une question de disponibilité

Hartmut Rosa, dans sa théorie de la "disponibilité", propose une perspective unique sur notre relation avec le monde qui nous entoure. Cette théorie souligne l'importance d'une interaction dynamique et réciproque entre les individus et leur environnement, allant au-delà d'une simple présence physique ou accessibilité. En pratique, la disponibilité implique que nous soyons capables d'interagir avec, de répondre à et d'être affectés par notre environnement de manière significative. Dans le contexte urbain, cela se traduit par la création d'espaces où la nature n'est pas simplement présente, mais activement intégrée et engagée avec les citoyens. En d'autres termes : favoriser des environnements où les interactions avec la nature – comme s'occuper d'un jardin communautaire, participer à des programmes éducatifs sur la faune et la flore locales, ou simplement profiter d'espaces verts intégrés dans les lieux de travail et de

vie où sont présentes la faune et la flore – deviennent une composante quotidienne de la vie urbaine.

Cette approche favorise une relation plus profonde et plus significative avec la nature, qui va au-delà de l'esthétique ou de la fonctionnalité. Un engagement actif avec l'environnement naturel grâce auxquelles les villes pourraient favoriser chez leurs habitants un sentiment d'appartenance, de bien-être et de responsabilité environnementale. Sans oublier les répercussions positives, non seulement sur la santé mentale et physique des individus, mais également sur la durabilité écologique de la ville elle-même.

Une théorie qui encourage donc les planificateurs urbains et les décideurs à envisager la nature et la faune en ville non pas comme un luxe ou une addition, mais comme un élément essentiel d'une vie urbaine équilibrée et enrichissante. Ce qui, en pratique, nécessite de reconcevoir les espaces urbains pour qu'ils deviennent des lieux de vie dynamiques, où les interactions avec la nature sont facilitées, encouragées et valorisées. Le projet Landboost contribue et contribuera encore à cette nécessité. D'ailleurs, en créant des structures qui facilitent la vie et la reproduction de diverses espèces, Egis montre d'ores et déjà comment la technologie et l'écologie peuvent elles aussi parfaitement se combiner pour façonner des villes plus vivables et durables – respectueuses du rythme de la faune, de la flore et de celui nécessaire à l'équilibre humain.



Une coexistence équilibrée entre l'homme et la nature, c'est possible !

La vision d'une ville rythmée par la nature n'est pas une utopie, mais un objectif réalisable et essentiel pour l'avenir. L'approche innovante du projet Landboost et la réflexion inspirée par les théories de Hartmut Rosa sur la "disponibilité" ouvrent la voie vers des villes où la nature et l'humanité coexistent en harmonie. En intégrant activement la biodiversité dans nos environnements urbains, nous ne faisons pas que répondre à un impératif écologique ; nous enrichissons notre expérience de vie, améliorons notre bien-être mental et physique, et prenons un rôle actif dans la préservation de notre planète. Autant de raisons qui incitent à mieux prioriser nos objectifs et le propre temps qu'on leur accorde !

Auteur

Hippolyte Pouchelle

*Expert écologue et référent technique
au sein du département biodiversité,
génie écologique et climat d'Egis*



Les transports durables : clefs de la ville apaisée

S
L
O
W

C
I
T
Y

“ La ville apaisée est une ville qui réduit son empreinte carbone. Les moteurs thermiques demeurent encore et toujours les premiers émetteurs de gaz à effet de serre, d'où la nécessité de décarboner le réseau de transports en commun.”

Philippe Rouland
*Directeur Transports de surface
 et Aménagement urbain,
 groupe Egis*

La notion de " ville apaisée " émerge à l'heure actuelle comme une réponse concrète aux défis croissants posés par l'engorgement automobile et la pollution atmosphérique. Au cœur de cette vision, les transports publics, les mobilités douces et l'organisation des services urbains apparaissent comme le principal levier d'une politique de la ville privilégiant des modes de déplacement respectueux de l'environnement et redessinant des espaces urbains plus agréables à vivre. La ville apaisée est d'abord et avant tout une question de mobilité.

Repenser les déplacements

En France, aucune ville, qu'elle soit grande ou moyenne, ne semble être épargnée par ce mouvement de reconquête du centre. Véritable riposte écologique au " *tout-bagnole* " du siècle dernier, celle-ci vise principalement à réduire la place de l'automobile au profit de modes de déplacements vertueux — transports en commun, mobilités douces, véhicules à faibles émissions (voir encadré *1) — pour, in fine, restituer la ville à ses habitants, mieux, la réconcilier avec ses usagers. Concrètement, une ville apaisée doit être capable de maîtriser les flux automobiles mais aussi de rapprocher la crèche du bébé, le travail du salarié, le service de l'administré.

De Lyon (voir encadré *2) à Annecy en passant par Le Mans, les collectivités locales rivalisent d'ingéniosité pour redonner à la marche, au vélo (voir encadré *3), aux trottinettes électriques et à toute autre forme de déplacement ayant un faible impact environnemental, la place qu'ils méritent.

Sujet ô combien politique, cette onde verte sur laquelle surfent tant de communes, ne va toutefois pas sans heurter quelque esprit réfractaire. En limitant fortement le flux des voitures vers le cœur des métropoles, d'aucuns ne peuvent s'empêcher d'y voir la marque d'une ostracisation de la périphérie, dont le corollaire n'aurait d'autre nom que... ségrégation sociale. Pourtant, cela est faux. La congestion du réseau viaire a toujours existé. Il suffirait d'inaugurer un nouveau tronçon de voirie urbaine dans un quartier périphérique pour le voir, tôt ou tard, saturé par les automobiles. La solution miracle appartient au domaine du mirage, de la gageure, du fantasme. Ce qui compte dans le succès des projets, c'est la monnaie d'échange ! Comprendre l'impasse de la congestion automobile dans les villes, les bienfaits de l'alternative proposée, identifier clairement le bénéfice pour les habitants et les entreprises qui contribuent au financement de ces projets — légitime contrepartie des deniers versés permettant d'exaucer tous les désirs nommés tramways. Dans ce domaine, les collectivités n'ont pas lésiné. Peu ou prou toutes les villes de France sont désormais équipées d'une, voire de plusieurs lignes de transport public en site propre — réalisations auxquelles Egis a, ces dernières années, amplement contribué (voir encadré **4).

POLE D'ÉCHANGE ET QUARTIER LYON PART-DIEU : PROJET EMBLÉMATIQUE D'UNE VILLE APAISÉE.

Porté par Egis au sein d'une équipe de maîtrise d'œuvre comprenant l'AUC et BAS SMET, le projet de rénovation des espaces publics autour de la gare de la Part-Dieu est une référence majeure pour le groupe en matière d'ingénierie urbaine. Lancée en décembre 2015, cette mission englobe toutes les phases d'aménagement, de la conception à la livraison.

En cours depuis 15 ans, le projet de la Part-Dieu se distingue par sa complexité (restructuration de la gare, aménagement du PEM, création d'infrastructures, nécessité de concilier activités publiques et privées au sein d'un espace urbain dynamique) — l'objectif étant, à l'horizon 2029, de façonner un environnement urbain résilient, inclusif, agréable à vivre et axé sur les mobilités décarbonées. Cela se traduit par des aménagements favorisant les transports en commun, les modes actifs, une végétalisation de grande ampleur des espaces dans une optique de décarbonation du périmètre.

La difficulté du projet réside également dans la multifonctionnalité du quartier et l'impératif de maintenir les fonctionnalités existantes tout au long du processus de construction. Les espaces publics sont repensés pour accueillir divers usages, avec des trottoirs élargis, une végétalisation spécifique, un mobilier urbain adapté ainsi qu'un nouvel éclairage public.

Échelonné en plusieurs phases, le projet a partiellement été livré en 2019 dans certains secteurs, sa livraison finale pour ce qui concerne le périmètre d'action d'Egis, étant prévue pour avril 2024. Projet colossal par sa superficie (13 ha, dont 75 000 m² dédiés aux aménagements), son coût total est estimé à 50 millions d'euros.

ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS.

On appelle zone à faibles émissions, ou ZFE, une zone géographique délimitée restreignant l'accès en ville des véhicules motorisés en fonction de leur niveau de pollution. L'objectif d'une ZFE est de réduire les gaz à effet de serre et autres particules fines émis par ces derniers. Pour y parvenir, une ZFE privilégie l'utilisation de véhicules propres — les plus polluants d'entre eux étant potentiellement soumis à une tarification spécifique voire à une interdiction de circulation. En France, les ZFE sont encadrées par la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte, adoptée en 2015.

*1

CHRONOVÉLO : COUP DE PÉDALE POUR LE CIRCUIT URBAIN DU MANS.

Au Mans, les équipes ont remporté la maîtrise d'œuvre du projet de réseau cyclable baptisé Chronovélo. Prévu pour s'achever à l'été 2029, celui-ci vise à promouvoir l'utilisation du vélo en créant des pistes cyclables fiables, sécurisées et adaptées aux besoins des usagers dans les 20 communes de la Métropole du Mans, en ajoutant 190 nouveaux kilomètres aux 155 km existants, portant ainsi l'offre totale à 345 km. Elles travailleront sur une liaison de 60 km. Cette liaison intercommunale structurante vise à relier entre eux les différents quartiers de l'agglomération ainsi que les grands pôles du territoire.

Le projet est confronté à plusieurs défis, dont celui du partage de l'espace public entre les usagers. Les relever implique notamment de supprimer certaines voies de circulation, de réduire de l'offre de stationnement et d'adapter la largeur des trottoirs — opérations délicates qui, pour être approuvées par le plus grand nombre, exigent de faire preuve d'un certain œcuménisme dans le processus de décision et de conception.

*2

*3

Décarboner les centres-villes

Alternative pertinente à notre dépendance excessive aux véhicules individuels, la ville apaisée est aussi une ville qui réduit son empreinte carbone. Même à l'ère post-industrielle, les moteurs thermiques demeurent encore et toujours les premiers émetteurs de gaz à effet de serre, d'où la nécessité de décarboner le réseau de transports en commun. Le facteur pollution explique notamment pourquoi, à la fin des années 1980 puis au début des années 1990, les grandes villes hexagonales se sont davantage tournées vers le tramway plutôt que vers le bus en site propre car, à l'époque, leurs flottes roulaient majoritairement au diesel. Aujourd'hui, la situation a changé, et il n'est pas rare d'observer plusieurs municipalités, envisager des solutions de bus à haut niveau de service (voir encadré *5), capables d'apporter pleine satisfaction en termes de vitesse commerciale, d'émissions de CO2 et d'insertion dans la voirie, pour certains niveaux de trafic.

Un contexte opportun

Le constat est sans appel : si les projets réduisant la place de la voiture en ville ne cessent de faire des émules un peu partout en France, c'est qu'ils sont largement plébiscités ! À l'aune du nombre de projets en cours, programmés ou à l'étude, le marché est on ne peut plus porteur. De l'avant-projet à la mise en service, Egis est capable de réaliser entre 80 % et 100 % des missions qui lui sont confiées dans ce domaine, qu'il s'agisse des études de faisabilité pour faire émerger les projets, ou de maîtrise d'œuvre pour leur réalisation. En volume d'affaires, c'est une opportunité de développement pour Egis qui dispose d'un très grand nombre de compétences en matière de gestion des flux, d'aménagements urbains et de systèmes de transport.

Et demain ?

Avec la systématisation programmée du véhicule électrique, une nouvelle inconnue viendra s'ajouter à l'équation. Si l'idée paraît encore quelque peu futuriste, il n'est pas incertain que la carte postale de demain relève davantage de la science que de la fiction. N'en déplaise à Philip K. Dick (Les androïdes rêvent-ils de moutons électriques) et à son grand admirateur à l'écran Ridley Scott (Blade Runner), les enjeux de l'électromobilité n'iront pas sans poser quelques problèmes d'intégration dans la ville. À titre d'exemple, le vent d'adhésion initial a fini par se retourner contre un autre grand acteur émergent de la mobilité : la trottinette électrique. À Paris, la voix populaire a même eu raison d'elle.

Enfin, le changement climatique contraindra toutes les parties prenantes à repenser l'espace public en vue de l'adapter aux grandes vagues de chaleur. Demain, le rafraîchissement des villes, notamment à travers la végétalisation, s'ajoutera sans doute à la mobilité comme nouveau grand défi lancé à la ville apaisée. Inutile de préciser qu'Egis est sur les starting-blocks pour le relever !



Auteur

Philippe Rouland

Directeur Transports de surface et Aménagement urbain, groupe Egis

BHNS ET ZFE : DEUX PROJETS COMPLÉMENTAIRES POUR ANNECY

Egis est impliqué dans deux projets majeurs pour le Grand Annecy. Le premier vise à créer un réseau de transport en commun en site propre (TCSP) à cinq branches afin d'offrir une alternative à la voiture, omniprésente sur le territoire. Le deuxième projet répond à l'obligation légale de créer une Zone à Faibles Émissions (ZFE*) avant la fin 2024. S'agissant du premier, Egis collabore avec l'atelier d'architecture Gautier Conquet PUMA et Profils Études pour réaliser près de 40 km de TCSP intégral. Trois des cinq branches seront traitées en mode BHNS, tandis que le choix du mode des deux autres (bus ou tramway) reste à ce jour à décider. L'étude couvre l'insertion du projet dans la voirie, le choix du matériel roulant, les systèmes d'exploitation, le garage-atelier des bus voire du tramway.

Ce projet est confronté à plusieurs défis relatifs notamment à l'étroitesse de la voirie, laquelle complique l'insertion du TCSP et de l'axe cyclable qui doit l'accompagner. Autre particularité : la réhabilitation d'un tunnel abandonné, le tunnel de la Puya, supposé accueillir un tronçon de voie bus à voie unique. Des discussions spécifiques avec les autorités compétentes de l'Etat, sont en cours pour obtenir les autorisations de mise en service, sans oublier la concertation publique, étape cruciale avant le lancement du projet.

Concernant la ZFE, Egis collabore avec ADALTYSS et Interface-Transports pour délimiter la zone. Plusieurs scénarios englobant les périmètres géographiques, les types de véhicules concernés ainsi que les vignettes Crit'Air, ont été définis. Quatre ateliers ont d'ores et déjà été menés pour impliquer les acteurs locaux. Il reste encore à élaborer le dossier technique, à évaluer son impact sur la mobilité, la qualité de l'air et la pertinence socio-économique, à obtenir les dérogations, à définir des mesures d'accompagnement ainsi que le calendrier de leur mise en œuvre.

LE TRAM, UN MODE AZURÉMENT "NICE".

Transformant en profondeur l'offre de mobilité de la Métropole Nice Côte d'Azur, le réseau de tramway comprend actuellement trois lignes (T1, T2, T3 et T4 à venir) reliant divers points stratégiques de la métropole, dont le port et l'aéroport. Achievées en 2019, les lignes T2 et T3 ont été réalisées sans caténaire grâce à un système innovant de recharge statique ponctuelle par le sol. La future ligne T4 maillera davantage le réseau. Partenaire de la Métropole MNCA, Egis a été impliqué dans la conception et la réalisation des lignes T2 et T3 –projets se distinguant par des innovations inédites, telles que la recharge express des batteries embarquées par le sol en 20 secondes. Afin de minimiser les nuisances du tronçon en tunnel, des terrassements ont été réalisés en sous-œuvre, tandis que le chantier s'est efforcé de réduire les désagréments pour les riverains. Autre point notable : son écoconception, avec la plantation de quelque 2400 arbres le long du tracé, véritable ruban de verdure déployé sur plusieurs axes de la ville. La population a même été consultée pour sélectionner des essences adaptées

*4

*5

Le numérique : architecte du futur pour construire durable

“ À l’heure où tout s’accélère, y compris la volonté humaine de mieux vivre, le numérique est un outil précieux pour repenser notre manière de concevoir les lieux de vie, en tenant compte des véritables attentes humaines et des besoins essentiels de la planète.”

Marie-Vorgan Le Barzic

*Directrice stratégie et transformation,
BL Energie et Villes durables Egis*

S
L
O
W

C
I
T
Y

Le numérique participe à l'intégration du bâti dans le vivant et la ville. Grâce à lui, il est aujourd'hui possible de mieux appréhender les usages actuels des utilisateurs tout en anticipant ceux de demain et en prévoyant les évolutions inattendues. Comment ? Grâce à la data ! Traitée correctement, la data élargit le champ de vision des acteurs de la construction et leur permet de viser plus juste. Une véritable richesse qui, à elle seule, ouvre la voie vers des bâtis aussi utiles que vertueux, des constructions modulaires pertinentes et sans limites (ou presque). Une richesse qui permet d'aller plus vite pour prendre le temps là où il est nécessaire afin de construire dans l'air du temps de demain. Mais le secteur de la construction en a-t-il le temps, justement ?

Grâce à la maîtrise d'un certain nombre de données essentielles à la conception – notamment le carbone, le coût et la consommation énergétique liés à des infrastructures définies, le numérique intervient sur les différentes échelles de temps qui se jouent dans la ville. Fiable et concret, il permet d'accompagner voire d'éclairer les choix des acteurs du secteur afin qu'ils puissent prendre des décisions structurantes, capables d'inscrire leurs bâtiments ou leurs infrastructures quelles qu'elles soient (centrale nucléaire, hôpital, autoroute...) dans une vision de long terme.

L'évolution du bâti dans le temps : le rôle clé du numérique

Seul le digital permet aujourd'hui de manipuler des données afin de croiser différents paramètres et d'emmener des donneurs d'ordre vers une décision sur le temps long, fiable et pertinente. Un éclairage et une projection pourtant indispensables si l'on souhaite tendre vers des infrastructures résilientes tout en améliorant et confortant les usages dans le temps. C'est d'ailleurs tout l'intérêt du dit "cycle de vie" : sortir de la simple vision de la phase de construction. Pour y parvenir, l'enjeu dans le neuf comme dans l'ancien est de s'inscrire dans ce long terme. Comment ? En pensant dorénavant la ville comme un lieu évolutif capable de répondre aux différents besoins de ses usagers actuels et futurs. Et contrairement à ce que l'on pourrait croire, penser loin, c'est aussi penser temporaire. En témoignent les Jeux olympiques 2024. Les infrastructures développées dans le cadre de cet événement mondial ont été conçues en prévoyant dès le départ d'autres usages sur un temps long, cette fois. Une réversibilité qui permet d'entrer en cohérence avec les enjeux sociétaux et écologiques auxquels doit faire face le pays. Le tout en contournant la problématique environnementale que soulève ce genre de construction, initialement dédiée à un usage éphémère. Cette réversibilité n'est d'ailleurs pas utile que dans ce genre de situation.

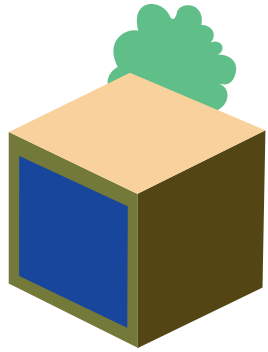
La réversibilité des constructions : imaginer l'avenir pour gagner du temps

Le temps, dans le cadre de l'évolution des usages des citoyens, est souvent décorrélé. Traduction ? Entre le moment où un promoteur se lance dans la conception d'un bâtiment de cinquante étages de bureaux et celui où le bâtiment est inauguré, plusieurs années s'écoulent. Or, durant ce laps de temps, une révolution dans les usages peut parfaitement émerger et faire perdre tout son intérêt au bâtiment en tant qu'espace de travail. Dès lors, que faire du bâtiment lorsque sa conception n'est plus pertinente pour sa cible ? Utilement, on ne peut envisager une évolution des usages sur la trajectoire de la construction à des coûts acceptables que si l'on a fait l'hypothèse de ces évolutions dès le départ. Et ce, de manière numérique et digitale. Et pour cause, l'acte de refaire est généralement à l'origine de l'abandon du projet. En anticipant, c'est-à-dire en prenant le temps en amont de la conception d'identifier ce qui peut évoluer au gré de la propre évolution sociétale, il est tout à fait possible de s'inscrire dans l'évolution même de l'usage et d'être en mesure de s'adapter à cette dernière de manière efficace. Avertis et prêts au changement s'il devait intervenir, les acteurs d'un projet de construction sauront comment adapter la construction en cours. De quoi gagner du temps, mais aussi répondre plus rapidement aux nouveaux besoins émergents. En bref, s'inscrire durablement dans le temps long grâce à une meilleure réactivité.

Bien loin de la perte de temps, ce travail sur la réversibilité potentielle d'un bien représente une valeur ajoutée pour tout type de construction. Grâce à lui, un immeuble de logements sociaux ne sera plus seulement défini (figé) comme tel. De par sa conception, il pourra être transformé très facilement en un immeuble de bureaux, un immeuble de logistique ou encore un hôpital si le besoin se présentait. La pandémie nous ayant rappelé l'importance de savoir réagir vite ! Bien sûr, la réversibilité a un coût et doit elle aussi se penser sur la durée. De fait, il est presque inenvisageable de la réussir à des coûts non mirobolants si l'on ne travaille pas avec l'agilité et la flexibilité des jeux de données que permettent de modéliser les outils digitaux et numériques poussés par l'intelligence artificielle.

La modélisation numérique pour créer des espaces de vie évolutifs et diversifiés

Les données recueillies, analysées et comparées grâce aux outils numériques représentent la clé pour envisager les usages de demain. Elles permettent de se projeter et donc de donner un sens plus large voire plusieurs sens aux constructions à rénover comme aux nouvelles constructions. Sans le numérique, il est par exemple très difficile de faire des isolations externes, tout comme il est quasiment impossible de faire du hors-site. Or, la construction modulaire (préfabriqués beaucoup plus respectueux de l'environnement) qui permet de



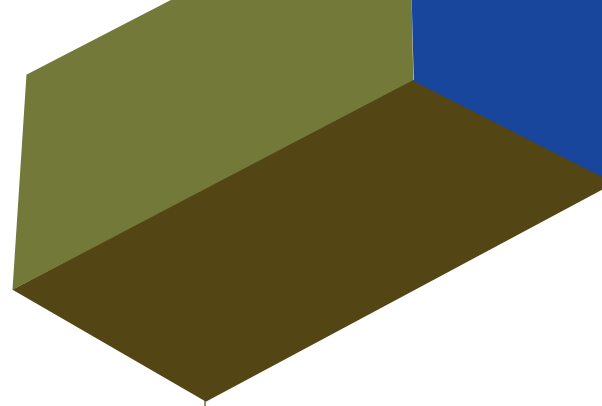
raccourcir le temps, a toute sa place dans la ville de demain. Tout le monde se souvient des images prises en Chine montrant des hôpitaux entiers sortis de terre en seulement quelques semaines. Que ces dernières soient vraies ou non, il est aujourd'hui primordial de prendre la mesure de ce qu'offre-le hors site : la possibilité de construire rapidement là où une demande existe pour répondre à un besoin cette fois sur le temps court (immédiat et urgent).

Le numérique : un accélérateur de décisions éclairées

Le numérique et les données qu'il propose permettent d'interagir de manière plus qualitative avec les acteurs de la construction pour favoriser des prises de décision plus respectueuses de l'environnement. De quoi créer des villes où il fait bon vivre aujourd'hui et demain, bon de prendre le temps de vivre. À l'heure où tout s'accélère, y compris la volonté humaine de mieux vivre, le numérique est un outil précieux pour repenser notre manière de concevoir les lieux de vie, en tenant compte des véritables attentes humaines et des besoins essentiels de la planète. « *Oui, mais l'analyse de données est chronophage et ouvre à une réflexion sans fin* », penseront certains. « *C'est perdre le temps dont on ne dispose pas* », se diront d'autres. Pourtant, les données permettent justement de gagner du temps. Sur quoi ? Sur les phases d'arbitrage. Grâce à elles, il est possible de mieux interagir avec les différentes parties prenantes d'un projet et, de fait, de prendre plus de temps pour la collaboration. Une collaboration plus efficace puisqu'impliquant tous les acteurs de la filière construction.

Réallouer le temps pour une conception et une exploitation réfléchies

Le temps de conception, de construction, de mise en œuvre et de mise en exploitation transforme profondément la façon dont une infrastructure est pensée pour ses utilisateurs. Mais techniquement, c'est en prenant le temps suffisant et en le mettant réellement à profit, grâce aux outils du numérique et à la collecte de données, qu'il est possible de tendre vers des choix cohérents et durables. Cela est d'ailleurs valable pour l'ensemble des parties prenantes. Gardons à l'esprit que les données numériques nécessitent du temps, mais qu'elles permettent d'en gagner et surtout de s'inscrire dans le temps, celui de la conception et de la construction. Un élément essentiel pour donner lieu à un bâtiment livré qui va aller jusqu'à la prise en main de ses utilisateurs. Et pour cause, cet accompagnement des usagers est indispensable



notamment du point de vue de la gestion énergétique. Pour preuve, il n'est pas rare d'entendre qu'un bâtiment dernière génération ou rénové pour consommer le moins possible d'énergie, explose ses prévisions énergétiques au bout d'un an. Pour autant, dans la plupart des cas, inutile de mettre en cause les appareils. Ces derniers fonctionnant très bien. Dès lors, d'où vient le problème ? Ce dernier ne vient en réalité que de l'usage que l'homme fait du bâtiment et de ses appareils. L'accumulation de nouveautés (nouvel environnement, performance des matériels et matériaux ou encore l'ensemble des systèmes de ventilation et d'isolation) nécessite de revoir toutes ses habitudes en tant qu'usager.

Accompagner l'usage pour une performance énergétique et environnementale optimale

Tout comme il faut faire évoluer sa vision pour construire en adéquation avec la notion actuelle « d'utilité » et construire en cohérence avec les nouveaux usages, il faut être parallèlement en mesure d'accompagner la prise en main des bâtis livrés. La livraison d'un bien (bâtiment ou infrastructure) ne peut plus être celle pratiquée jusqu'alors. En pratique, à la charge des acteurs de la construction de transmettre les bonnes habitudes qu'implique l'évolution structurelle et fonctionnelle de leurs bâtiments pensés pour être économes, confortables et durables. Une preuve de plus, s'il en fallait, que prendre le temps de faire est indispensable à chaque étape de la conception, de la construction, mais aussi de l'exploitation si l'on veut permettre :

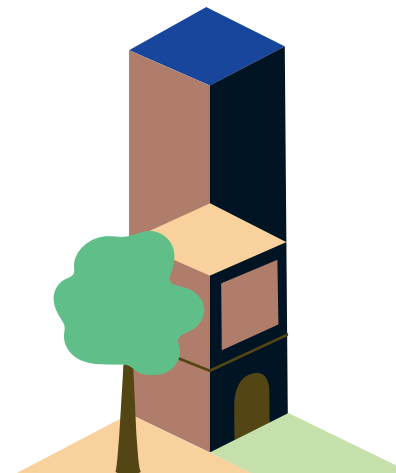
- aux usagers de pouvoir pleinement profiter du bien avec lequel ils interagissent,
- ou bien de faire ce qu'il est réellement capable d'accomplir tant en matière de modularité, d'économie d'énergie que d'impact environnemental.

Pour parvenir à cela, pas de recette magique ! Il convient simplement d'assumer ce rôle d'accompagnement sur l'ensemble de la chaîne, de prendre davantage de temps en amont de la conception et en aval de la construction. Le tout en veillant à conserver la bonne calibration des jeux de données obtenus via les outils du numérique.

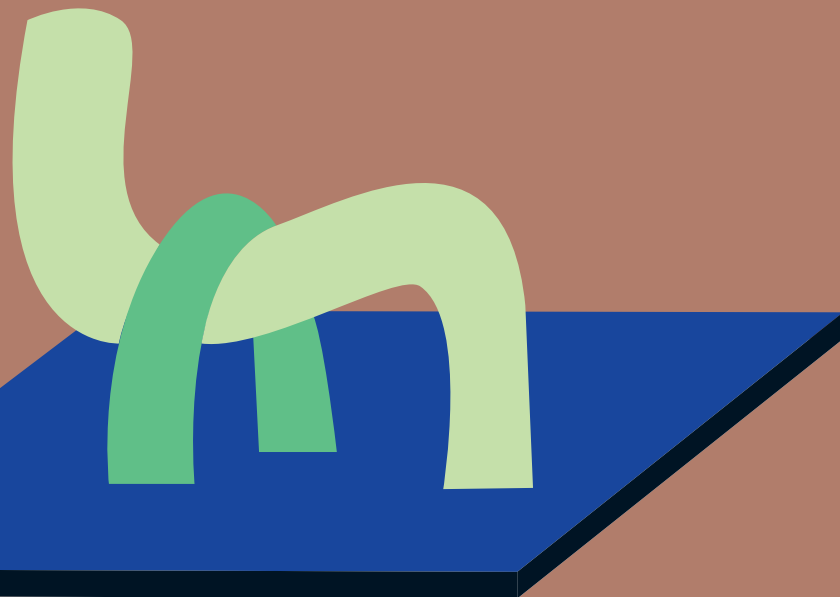
Auteure

Marie-Vorgan Le Barzic

Directrice stratégie et transformation,
BL Energie & Villes durables Egis



Ville patiente, ville immobile, ville fragile



“ Des usages rapides et des usages plus lents doivent cohabiter, l’immobilité doit être organisée et accompagnée. Quand des morceaux de ville s’activent, d’autres tombent en désuétude : c’est une chance pour faire émerger de nouvelles pratiques ”

Rose Mégard
*Directrice stratégie
C&O, Egis*

Lucie Gorce
*Responsable activité
programmation
innovante et usage,
C&O, Egis*

Gaëtan Vernier
*Responsable transport
urbain et mobilité,
C&O, Egis*

La ville patiente, ce sont d'abord les usages à destination de ceux qui doivent patienter en ville. En premier lieu aux abords des infrastructures de transport, mais plus globalement des grands équipements publics (hôpitaux, administrations...).

La ville moderne supporte peu l'immobilité. Et c'est presque antinomique de programmer des espaces pour attendre dans des sites destinés à la masse, aux flux et à l'efficacité. Pour pallier au plus court donc, et dans le meilleur des cas, on aménage simplement les espaces publics pour accueillir une attente sommaire : bancs ou mobilier standard, avec un design de plus en plus individuel. Il ne faudrait pas que l'attente soit trop longue... La ville moderne intègre mal également la vulnérabilité. Or la patience est la nécessité des plus fragiles : familles avec enfants, personnes âgées, personnes en situation de handicap... sans parler des sans-domicile fixe.

La ville patiente revalorise l'attente

Dans les opérations que nous accompagnons, notamment autour des grandes infrastructures de transport, on voit que l'attente n'est plus seulement « gestion », où l'on doit stocker des flux de personnes en transit, où l'on utilise le temps disponible pour consommer. L'attente est également une fonction investie pour développer des nouveaux services, de nouveaux usages, permettre des rencontres, dans des espaces qui ne sont plus uniquement utilitaires. La revalorisation de l'attente dans ces grandes infrastructures passe ainsi par le développement d'espaces de convivialité, propices à la lecture, à la pratique du piano, voire au sport, mais aussi des services à la personne ou services publics (voir les maisons France Services, tiers lieux et conciergeries implantées en gares).

Egis a accompagné Ile-de-France Mobilités dans une étude puis dans la conception d'un « référentiel des services en gares ». Nos préconisations sont parties d'un double constat : l'attente et la correspondance en gares peuvent être des « points de douleur » comme les moments privilégiés des parcours voyageurs selon l'effort qui est porté au confort et à l'ambiance en gare ; par ailleurs, grâce à leur positionnement stratégique et leur identification, elles peuvent favoriser un retour à la proximité en hébergeant des activités et services destinés aux riverains et acteurs du territoire, contribuant paradoxalement à freiner l'hypermobilité et ses excès.

Les atouts de la lenteur

Car après des décennies d'accélération, les métropoles et villes moyennes redécouvrent progressivement les atouts de la lenteur. La marchabilité, la cyclabilité et le partage de l'espace public en sont les nouveaux indicateurs. On réouvre des lignes de trains de nuit supprimées quelques années auparavant. Mais ne serait-ce pas de manière détournée un revival « green » de l'efficacité urbaine ? Se déplacer en dormant c'est gagner du temps, faire du sport en allant au travail c'est aussi maximiser sa journée... Ces usages plus lents ont toutefois pour intérêt de réduire l'écart entre le commun des urbains et les personnes plus fragiles, physiquement comme économiquement : anticipation dans les trajets, sobriété des moyens de déplacement, « prendre son temps » pour le plaisir et pas seulement par la contrainte.

Comment, sur ce type de territoire, les espaces paysagers et le bâti peuvent-ils fonctionner de pair au profit des habitants ?

Le plaisir d'attendre et la contemplation en ville

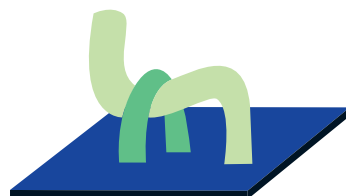
L'attente dans les infrastructures c'est aussi l'occasion de renouveler l'utilitarisme moderne et de faire du marketing pour les territoires. Les longs couloirs se transforment en lieu d'exposition ou en large panneaux rappelant les totems du territoire qu'il dessert, les gares et les aéroports restent le premier et le dernier lieu vu par les touristes d'une ville, quand ils lèvent le nez de leur téléphone. A Marseille, le parvis de la gare offre de fait un panorama sur la ville, qui invite à la contemplation. C'est un exemple rare de lieu en ville qui cumule efficacité (gare, infrastructure) et « *beauté* ». On attend en ville aussi par plaisir. Les places, les jardins, les fontaines, les œuvres d'art dans l'espace public sont aussi faits pour cela. Cette « *générosité urbaine* » est intéressante à observer et à analyser. Souvent proches des lieux de pouvoir, nobles ou institutionnels d'une ville, se sont rappelés à nous des exemples relativement osés de programmation de fontaines dans des quartiers prioritaires de la ville. C'est le cas par exemple à Valence dans le quartier de Fontbarlette. Une attente « *gratuite* » de qualité n'est pas réservée qu'aux nantis de la ville.

Faire patienter les usagers de la ville pendant les travaux...

Changeons désormais de point de vue. La ville patiente, c'est aussi la ville en attente de transformation ou de rénovation. Ces dernières années, avec la reconquête par les métropoles de grands quartiers, en cœur urbain, on a vu se développer des démarches visant à exploiter l'attente avant l'intervention pour travaux. Dans certains cas, le chantier s'ouvre visuellement et devient lieu de contemplation d'une ville en transformation, elle-aussi « *instagramable* ». C'est le cas des chantiers du Grand Paris Express, supports d'expressions artistiques ou culturelles, le chantier s'ouvre le temps de sa transformation, pour valoriser ces temps d'attente et de travaux, accompagner la mutation, aider à patienter jusqu'à sa livraison.

Mais plus fréquemment, les espaces vacants, en travaux ou en friches sont investis via des dispositifs d'urbanisme transitoire ou d'urbanisme tactique. Cela permet assez classiquement de tester des usages sur un espace... ou bien d'en faire revenir, là où c'est plus difficile.

A Avignon, Egis a par exemple accompagné la ville et l'agglomération dans une démarche d'urbanisme transitoire qui permettrait de favoriser la marche, la détente et l'attente, le confort de l'usager piéton au sein du quartier prioritaire pendant le temps long du renouvellement urbain et des disponibilités foncières générés. A Lannion, les quais du Léguer ont été aménagés temporairement avec du mobilier urbain, végétalisés, une guinguette, des animations sportives installées le temps d'un été. Fort de ce succès, les aménagements ont été adaptés et pérennisés dans un projet appelé Quai des possibles.



Une ville malléable qui jongle avec toutes ses temporalités

Enfin, la ville patiente... quand des espaces sont sous-utilisés, le temps de quelques heures (le soir, la nuit), journée (weekend) voire saisons (en stations). Nous intervenons de plus en plus en accompagnement de maîtrises d'ouvrage qui souhaitent travailler sur la mutualisation de locaux entre plusieurs usages. C'est par exemple l'enjeu de Lyon Parc Auto (LPA), qui souhaite élargir les fonctions de ses parkings en ouvrage, et que nous avons accompagné dans la programmation du hub « *Terrasse des Docks* » en s'associant avec des sociologues et chercheurs en sciences comportementales.

Hors jours ouvrés, les équipements scolaires ne patientent plus mais prolongent l'espace public grâce aux opérations d'ouverture des cours d'école le week-end organisées par la mairie de Paris. Hors saison, les hôteliers renouvèlent leur proposition d'hébergement offrant aux télétravailleurs nomades une expérience « *workation* » et des services renouvelés.

En journée et en soirée, l'analyse des usages a alimenté la programmation d'un projet de tiers lieu à Gimont proposant de croiser des usages dans le temps ainsi que de mutualiser des besoins (en stationnement, en stockage, en énergie, ou en espaces...) entre une médiathèque, des locaux tertiaires, une salle de pratique artistique, des locaux pour l'Office de tourisme et les acteurs associatifs.

La ville patiente, c'est la ville inclusive

Finalement, en tirant l'ensemble des fils de la patience en ville et d'une ville qui (nous ?) attend, une approche commune se dégage. Celle de la programmation d'une ville inclusive, qui prend en compte les usages des plus lents, des plus fragiles, des moins écoutés, de ceux dont les usages ne sont pas « *monnayables* ».

Comme si l'hyper-efficacité de la ville appelait désormais d'elle-même une forme d'équilibre. Des usages rapides et des usages plus lents doivent cohabiter, l'immobilité doit être organisée et accompagnée. Quand des morceaux de ville s'activent d'autres tombent en désuétude, c'est une chance pour faire émerger de nouvelles pratiques, de nouveaux croisements, et c'est finalement probablement dans cet équilibre, entre intensité et respiration, que l'on trouve le bon degré d'urbanité.

Auteur.e.s



Rose Mégard
Directrice stratégie
C&O, Egis



Lucie Gorce
Responsable activité
programmation
innovante et usage,
C&O, Egis



Gaëtan Vernier
Responsable transport
urbain et mobilité,
C&O, Egis



Le jardin, un espace qui invite à prendre le temps de vivre en ville

“Laisser plus de place aux jardins ne va pas simplement être une valeur ajoutée, c’est techniquement ce qui va permettre aux villes de survivre.”

Susanne Eliasson

*Architecte-urbaniste associée
de l’agence GRAU*

Bien plus que de simples espaces verts, les jardins urbains jouent un rôle crucial dans la redéfinition du temps et de l'espace en milieu urbain. Ils offrent des refuges où les citoyens peuvent s'évader du rythme effréné de la ville, favorisant des moments de détente et de convivialité. En pratique, ces oasis urbaines ne se contentent pas de transformer la relation des habitants avec le temps et les interactions sociales, ils contribuent également à une évolution positive de l'environnement construit. **Susanne Eliasson, architecte-urbaniste associée de l'agence GRAU et architecte-conseil de la ville de Bordeaux, nous partage son expertise sur l'importance des jardins en tant qu'enjeux climatiques et sociaux dans les villes.**

De nombreuses villes françaises se verdissent un peu plus chaque année et misent sur la renaturation. De votre côté, vous prônez un concept : celui de la « métropole jardin ». De quoi s'agit-il ?

La métropole jardin est une vision de transformation de l'urbanisation résidentielle telle qu'elle s'est construite ces cent cinquante dernières années en extension des centres-villes anciens.

Au sein de GRAU, c'est un objet d'étude et de travail à travers des projets concrets, mais aussi de recherches. Ces dernières que nous avons menées à Bordeaux, Phoenix, Bruxelles et Chicago, se focalisent sur le potentiel de transformation de ces zones souvent appelées « *étalement urbain* ». Un terme peu enchanteur et pas vraiment à la hauteur de ce qu'il est possible de faire avec, pour et dans les villes. Raison pour laquelle nous préférons parler de « *Métropole jardin* ». Deux mots qui permettent à eux seuls de qualifier le territoire déjà existant, mais aussi son potentiel de transformation – grandement lié à sa qualité paysagère.

Que nous apprennent ces zones en développement perpétuel qui laissent une place importante aux paysages et aux espaces verts ?

Ni centre ni périphérie, les métropoles jardin sont des territoires majoritairement constitués de fonciers privés. En d'autres termes, il s'agit de lieux où les personnes habitent. Du fait d'un manque de densité, il n'y a pas ou peu d'accès aux transports en communs. Les habitants sont donc contraints de se déplacer en voiture. Pour autant, quel que soit le lieu vers lequel ils se dirigent au sein de ce territoire, chacun peut y trouver un paysage vert beaucoup plus présent que dans la ville dense. Des espaces naturels qui permettent aux habitants de prendre conscience de l'avancée des saisons ou encore de profiter d'une proximité avec la faune – notamment grâce aux oiseaux. Des choses assez simples, mais qui peuvent permettre aux habitants de se raccrocher différemment au temps qui passe lorsqu'ils sont justement dans la ville dense.

Comment, sur ce type de territoire, les espaces paysagers et le bâti peuvent-ils fonctionner de pair au profit des habitants ?

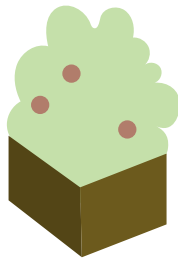
Les espaces paysagers et le bâti sont deux choses qui s'opposent souvent. Je le vois en tant qu'architecte-conseil de Bordeaux puisque je suis tous les projets de la ville. La plupart des porteurs de projets que je rencontre restent dans une logique où l'on commence par construire des bâtiments, puis l'on agrmente ce qu'il reste autour avec du paysage. Une façon de penser qu'il devient nécessaire de dépasser pour répondre aux contraintes écologiques bien sûr, mais aussi pour améliorer le bien-être en ville des habitants et leur permettre de donner un véritable sens à ce qui les entoure ! Les habitants le comprennent : avoir du paysage naturel dans son jardin et lui permettre d'être connecté au jardin de son voisin n'est pas simplement un plaisir pour les yeux. Cela devient vital puisqu'en rafraîchissant l'environnement, ils gagnent en confort et en bien-être. Avec le changement climatique, cette nécessité de la place du paysage devient une évidence quasi générale ! Et on le constate, nous avançons vers un rapprochement et une considération plus grande dans les rapports entre l'architecture et le paysage. Mais aussi vers une réflexion beaucoup moins frontale de l'architecture. Prenons l'exemple de Bordeaux qui est une ville où il fait très chaud l'été et où il pleut beaucoup de manière générale. Nous avons dorénavant besoin de travailler beaucoup plus sur des espaces de transition entre l'intérieur et l'extérieur. Des espaces isolés, et d'autres simplement couverts de sorte à avoir des villes où l'on peut vivre à moitié dedans et à moitié dehors. Cette dynamique intérieure/extérieure est à l'image de la transition qui est en cours, et du nouveau rapport beaucoup plus imbriqué qui s'opère désormais entre l'architecture et le paysage.

À quand remonte votre premier projet modifiant la place du paysage dans la ville ?

Il y a dix ans. Nous avons travaillé pour Caudéran, un quartier bordelais résidentiel de 45 000 habitants. À l'époque, la ville nous avait demandé un plan de transformation sur du long terme. En est né le concept « *Caudéran ville-jardin* ». Un travail mené en collaboration avec le paysagiste et urbaniste Michel Corajoud, à qui Bordeaux avait déjà confié le réaménagement des quais. Ce concept a impliqué la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) et un travail étroit avec les porteurs de projets pour proposer des formes d'habiter* davantage liées au paysage. Le principe des jardins de devant en est l'un des exemples concrets. L'épaisseur plantée avait été fixée à minimum quatre mètres. Un chiffre devenu réglementaire dans le PLU, afin d'assurer des continuités végétales dans les rues pour garantir une qualité paysagère extérieure dans la ville, et participer au rafraîchissement intérieur des habitations. Depuis ce premier projet de « *ville-jardin* », nous portons chez GRAU cette culture baptisée « *métropole jardin* ». Un nom qui a évolué et pour cause : il s'agit d'une façon de regarder les choses, de travailler et d'inscrire l'architecture qui dépasse à présent l'échelle du quartier. Ce sont aujourd'hui les villes qui doivent s'inspirer de l'urbanisation résidentielle construite en extension des centres-villes en changeant de culture urbanistique. C'est-à-dire en laissant, même dans les quartiers densément peuplés, une place importante aux paysages et à la verdure grâce à des espaces verts collectifs et partagés – dans le privé comme dans le public.

En quoi ces nouveaux extérieurs seront-ils, à l'avenir, une valeur ajoutée pour les villes ?

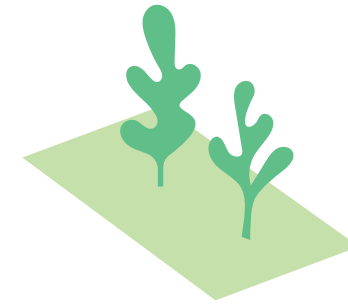
Laisser plus de place aux jardins ne va pas simplement être une valeur ajoutée, c'est techniquement ce qui va permettre aux villes de survivre. Du fait du changement climatique, les villes ont véritablement besoin d'intégrer la nature. Pour preuve, il suffit de planter devant une maison un ensemble végétal (et pas seulement une pelouse) pour rafraîchir naturellement l'intérieur du logement de plusieurs degrés. Ce confort climatique produit par le paysage est aujourd'hui essentiel ! Par ailleurs, et c'est important, l'on parle de métropole jardin et non de métropole nature. La raison ? Lorsqu'il s'agit de définir la nature, chacun y va de sa propre définition. C'est un terme compliqué qui n'est en outre pas à l'image de la proximité et du temps que peut offrir un espace vert à taille humaine en ville. Le jardin est une notion beaucoup plus facile à appréhender et à imaginer pour tout le monde. De plus, le jardin amène avec lui une dimension de soin. En effet, le jardin est quelque chose dont on s'occupe, qu'on entretient. Et ce, à l'échelle de son propre jardin ou collectivement dans l'environnement urbain. Cette notion de soin est en parfaite cohérence avec les territoires et les villes déjà construites puisqu'elles sont toutes dans une logique de transformation de ce qui existe déjà et donc d'entretien/d'amélioration.



Il faut sortir de cette vision très binaire des PLU où il y a d'un côté l'emprise bâtie, de l'autre l'obligation de pleine terre minimale et enfin l'espace libre que l'on peut à souhait bétoniser, utiliser pour mettre une piscine, etc. Il est aujourd'hui possible de vivre dans un jardin ou encore dans un espace intérieur extérieur... Dès lors, il faut s'interroger : est-ce qu'une serre dans un jardin ou une pergola qui prolonge un logement doit être considérée comme de l'emprise bâtie ? Nous sommes face à des lieux dorénavant intermédiaires qui, dans un contexte de réchauffement climatique, sont voués à être très fortement utilisés. Et disons-le, ces derniers brouillent les limites entre l'intérieur et l'extérieur et transforment l'usage même du jardin. Ce dernier n'est plus simplement de l'agrément, il tend à devenir un espace dans lequel on peut habiter pleinement, prendre le temps de s'ancrer seul ou collectivement. Un retour aux sources qui doit être accessible pour tous, partout en ville.

Doit-on comprendre que le jardin a le pouvoir de changer notre perception au temps ?

De nos jours, la rapidité est partout. Que ce soit pour se déplacer ou pour obtenir quelque chose, il faut que tout aille vite. Aux antipodes de cette accélération permanente à laquelle sont soumises les villes et que subissent nombre d'habitants, le jardin est, pour sa part,



quelque chose qui ne peut pas aller "plus vite". Même si l'homme veut booster la pousse d'un jardin, les limites de la nature sont là et lui rappelleront toujours que le temps est parfois nécessaire. Tout comme le soin et l'entretien que nécessite un jardin ! En ce sens, les jardins en ville sont un bon moyen pour relativiser cette sur-rapidité omniprésente. Et ce, quel que soit son âge. Dans un jardin, chacun est renvoyé à l'espace-temps des saisons qui, elles non plus, ne peuvent pas aller plus vite. C'est une sorte de repaire, un environnement qui rappelle à l'ordre dans un monde où tout va vite au point que, parfois, on ne perçoit plus l'essence même des choses. Les individus ont besoin de cette confrontation à la nature pour mieux investir leur lieu de vie et s'y sentir bien. Une manière de reprendre la main sur soi et son environnement. Le jardin est un lieu qui favorise le lien social et intergénérationnel, qui incite à prendre conscience de ce qui nous entoure et à en prendre soin. Dans un jardin, le temps passe différemment et nous transmet (à nous, en tant qu'individus) des habitudes de vie qui peuvent totalement s'appliquer dans d'autres domaines. Quand on comprend le principe de prendre du temps pour « prendre soin », on peut plus facilement être en mesure de prendre du temps pour "prendre soin" de son logement, entre autres. Concrètement, le jardin a cette faculté à changer notre rapport aux choses et cela se répercute forcément dans la ville.

Fin 2023, où en est la considération pour les jardins dans les cœurs de villes ?

Depuis deux ou trois ans, je constate sur Bordeaux un soin différent apporté au patrimoine végétal. Et pas seulement à un arbre remarquable ! Plusieurs densités végétales connectées les unes aux autres (tels que des jardins accolés) ont de la valeur puisqu'elles permettent de produire un îlot de fraîcheur. C'est une qualité de plus en plus prise en compte dans les projets. Et elle témoigne à elle seule de la nette évolution et de l'attrait des habitants pour des espaces agréables où il fait bon de faire une pause – notamment lorsqu'il fait très chaud. Les espaces extérieurs, qu'ils soient privés ou collectifs, sont des lieux où les gens se rencontrent. Logique, on y est plus ouverts et plus détendus, car bercés par un espace-temps différent – rythmé par la nature elle-même. En revanche, il est très important de garder à l'esprit que cela ne fonctionne qu'à l'échelle des jardins à taille humaine. Des lieux cadrés physiquement, bien loin des grands parcs dans lesquels on se perdrait presque. C'est en pratique, cette proximité avec et au milieu de la nature qui induit d'autres types de relation entre les gens. Raison pour laquelle, il faudrait réussir dans les zones d'étalement urbain à produire davantage de vrais jardins publics à échelle humaine. Des lieux où les usagers pourraient vivre le temps d'un instant, mais aussi participer au soin à apporter aux plantes.

Auteure

Susanne Eliasson

Architecte-urbaniste associée
de l'agence GRAU





Une publication Egis · Avril 2024