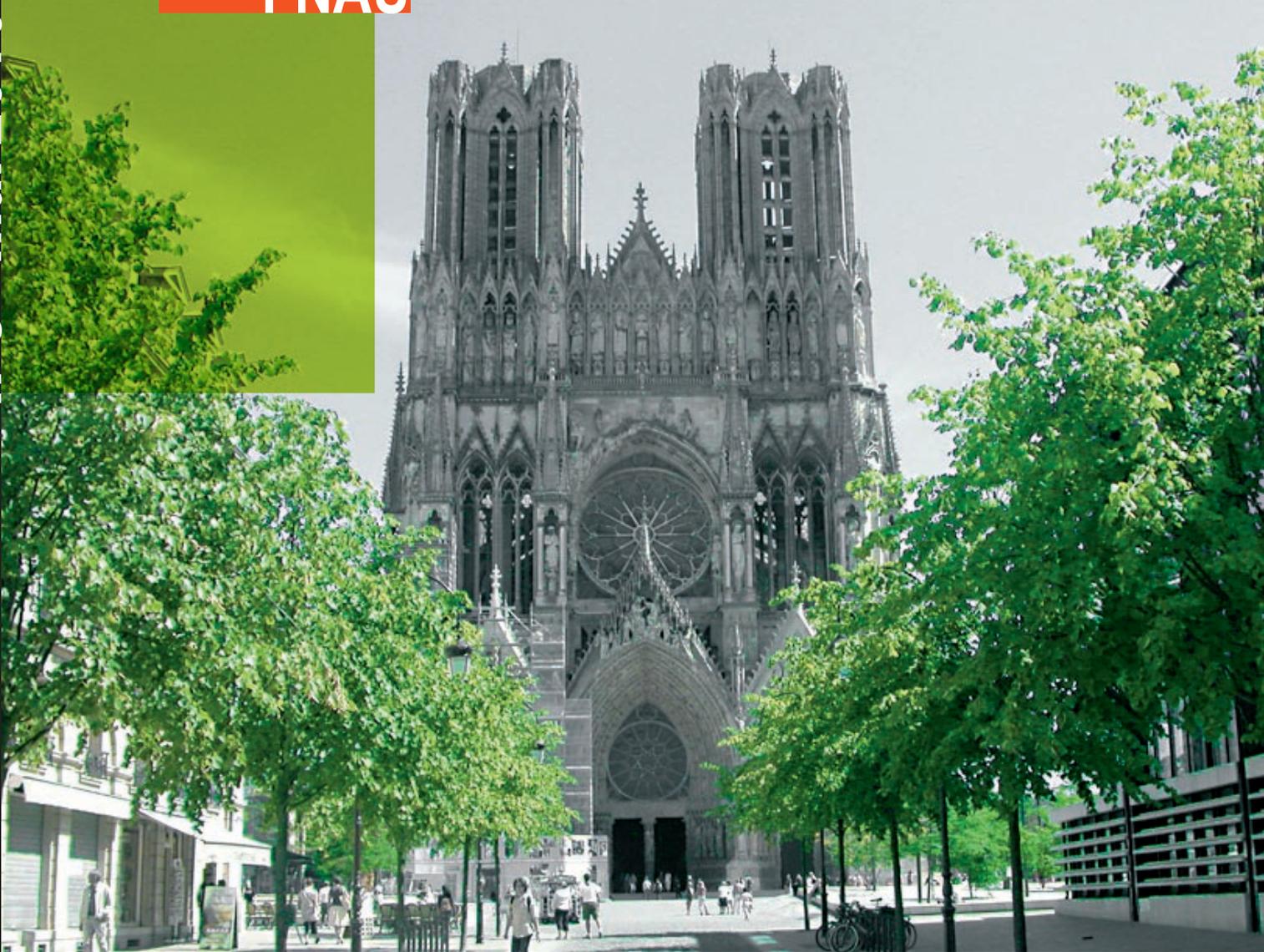




FNAU



Club Projet Urbain & Paysage

**REIMS 2020 - L'AXE REIMS-BAZANCOURT EN DÉBAT
FREIBURG ET STRASBOURG - LES QUARTIERS DURABLES
À LA DÉCOUVERTE DE L'AGGLOMÉRATION EVRY CENTRE ESSONNE**

SOMMAIRE

Sommaire et éditorial	2
Avant propos	3
Bilan des activités et programme	4
Imaginer le développement de l'agglomération rémoise entre Reims & Bazancourt	5
L'appropriation de la commande par les urbanistes des agences.....	7
Un diagnostic de projet sur trois échelles	8
Des propositions selon trois scenarii de développement.....	11
La stratégie de développement proposée par l'atelier du Club Projet Urbain et Paysage	12
La restitution avec les acteurs locaux	14
Liste des participants.....	15
Visites à Strasbourg et à freiburg	16
À la découverte de l'agglomération Evry Centre Essonne	20

EDITORIAL

Après une année 2008, où la tenue des élections municipales a amené le Club Projet Urbain et Paysage à ajourner l'atelier, 2009 a marqué la reprise des activités traditionnelles. Le programme fut riche avec un atelier de 3 jours à Reims et deux visites in situ, l'une à Strasbourg et à Freiburg en Allemagne, et l'autre à Evry. La visite de Strasbourg a permis d'approfondir nos connaissances en matière de projets complexes avec l'axe Strasbourg-Kehl et de poursuivre les réflexions engagées en 2007 sur le développement durable avec la visite du Quartier Vauban de Freiburg.

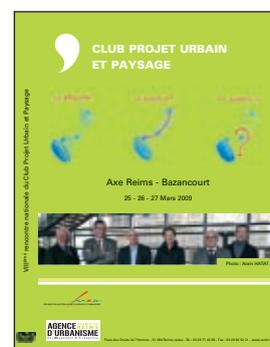
En Essonne, les membres du club ont été confrontés à une organisation urbaine singulière qui a permis de débattre de la place de la rue et de l'espace public dans la ville. La question du patrimoine bâti en devenir a également été posée à travers l'architecture des années 70 de la ville et son urbanisme de dalle.

L'atelier de Reims fût particulier à plusieurs titres.

Le premier représentait un défi pour la FNAU et l'agence invitante. Celui d'assurer une production qui permettrait de nourrir la réflexion engagée sur le devenir de la région rémoise, initiée par la démarche «Reims 2020» réunissant des urbanistes et architectes de renom.

Le deuxième était de réaliser pour la première fois un atelier dédié au paysage avec des spécialistes issus des agences.

Enfin, le troisième fut de restituer aux élus et aux acteurs du monde économique les résultats de l'atelier dans un environnement médiatique fort marqué par une conférence de presse et la réalisation par l'agence de Reims d'un DVD largement diffusé.



L'atelier du Club Projet Urbain et Paysage de Reims en DVD

Les animateurs
Yves GENDRON
et **Frédéric ROUSTAN**

Après Toulouse, Avignon, Dunkerque, Lorient, Le Havre, Besançon, Angers et Bayonne, l'agence d'urbanisme de Reims a invité ses collègues urbanistes, architectes et paysagistes du réseau de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme à venir travailler sur un axe stratégique du Grand territoire de la région urbaine de Reims.

Une vingtaine de professionnels originaires de toute la France a ainsi participé durant 3 jours à l'atelier du Club Projet Urbain et Paysage. Ils ont mis au service de la région rémoise leurs savoir-faire et leur expertise pour dessiner son devenir.

Cette initiative s'est inscrite en parallèle de la consultation engagée par Reims Métropole auprès de trois équipes pluridisciplinaires, organisées autour de Philippe Panerai, Bruno Fortier et Christian Devillers, pour élaborer une vision de développement de Reims à l'échéance 2020.

Dans sa tradition, les membres du Club Projet Urbain & Paysage, organisés en trois équipes, ont apporté à l'équipe de l'agence d'urbanisme de Reims, une contribution très riche et créative qui a permis d'initier le débat entre le monde des professionnels de l'urbanisme et les élus.

A cette occasion, la qualité d'organisation et de production de l'atelier a été une nouvelle fois saluée. La FNAU a donc décidé de contribuer à sa promotion en publiant, en partenariat étroit avec les agences concernées et les animateurs, un bilan des travaux de l'atelier. Baptisé «Le projet au service du territoire, l'atelier du Club Projet Urbain et Paysage, 2001-2009, 8 années de pratique», il a fait l'objet d'une publication bilingue (Français/Anglais) et d'une large diffusion en décembre 2009 à Nancy dans le cadre de la XXX^{ème} Rencontre nationale des agences d'urbanisme et de la 8^{ème} biennale des villes et des urbanistes d'Europe.



Pierre TRIDON, directeur de l'agence d'urbanisme de Reims, Frédéric ROUSTAN et Yves GENDRON, les animateurs, Adeline HAZAN, maire de Reims, Marcel BELLIOU et Sébastien DEBEAUMONT, FNAU

Crédit photo Alain Hatat



«Le projet au service du territoire, l'atelier du Club Projet Urbain et Paysage, 2001-2009, 8 années de pratique» est consultable sur le site www.fnau.org

Marcel BELLIOU
Délégué Général de la FNAU

BILAN DES ACTIVITÉS ET PROGRAMME

LE 16 ET 17 MARS 2008

Visite in situ à Strasbourg et à Freiburg en Allemagne. Echanges et visites autour des projets Strasbourg-Kehl (fronts de Neudorf et jardin des deux Rives) et du Quartier durable Vauban à Freiburg..

DU 9 AU 10 OCTOBRE 2008

Intervention de Frédéric Roustan au Maroc à l'invitation de la FNAU, représentée par Pascale POUPINOT, et en présence de Silvina RODRIGUEZ-GARCIA, animatrice du club Planification-Réglementation, pour présenter les activités et le fonctionnement Club Projet Urbain & Paysage en vue de la création d'un outil similaire pour les agences urbaines marocaines.

LE 27 NOVEMBRE 2008

Visite in situ à Evry Centre Essonne.

LE 16 JANVIER 2009

Présentation des candidatures pour l'accueil de l'atelier urbain et paysage et analyse des propositions de Besançon, Amiens et Reims.

LE 25-26-27 MARS 2009

Atelier projet urbain et paysage (3 jours) dans l'aire urbaine de Reims sur l'axe de développement Reims-Bazancourt du projet métropolitain Reims 2020.

SEPTEMBRE 2009

Rédaction et production du hors série «Le projet au service du territoire, 8 années de pratique d'atelier»



«IMAGINER LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION RÉMOISE ENTRE REIMS & BAZANCOURT»

LA COMPACITÉ DE L'AGGLOMÉRATION RÉMOISE

L'organisation de la région rémoise est singulière. L'agglomération, compacte, s'inscrit dans un vaste espace agricole à forte valeur productive, ponctué par des villages et des bourgs de taille modeste, constituant un écrin paysager de grande profondeur.

L'organisation des déplacements, qui structure en partie le développement du territoire, renforce cette compacité. Le réseau autoroutier est concentré sur l'agglomé-

ration centre sans réelle connexion avec les espaces ruraux avoisinants. La ceinture autoroutière en cours de constitution, les deux gares TGV et l'intermodalité organisées autour de la gare centrale accentuent encore cette situation.

Seul l'axe nord, en direction des Ardennes et au-delà de la Wallonie, échappe à cette logique. Il est structuré par une autoroute sans péage (A 34), jalonnée tous les trois kilomètres par des échangeurs.

LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DU PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ IAR ET L'ACCROCHE DU TERRITOIRE

A l'occasion de la labellisation des pôles de compétitivité, le territoire rémois a pris conscience du potentiel local. Le recours aux agro-ressources comme alternative aux matières premières fossiles pour la production d'énergie et la chimie est en effet appelé à se développer. La reconnaissance du pôle de compétitivité «Industrie Agro-Ressources» (IAR), implanté à Bazancourt, constitue un élément du développement de la région rémoise et structure l'axe nord de l'agglomération.

Cet axe relie l'agglomération rémoise à sa frange nord-est et représente un fuseau organisé de 15 kilomètres :

- À son extrémité nord le long de la vallée de la Suiippe autour d'un ensemble urbain composé des quatre communes de Bazancourt, Isles-sur-Suiippe, Warmeriville et Boult-sur-Suiippe regroupant environ 6000 habitants ;
- À son extrémité sud autour de la commune de Bétheny, qui dispose d'un territoire important pour l'extension de l'agglomération rémoise avec la fermeture programmée de la base aérienne d'une superficie de 500 hectares ;
- Entre ces deux extrémités autour de deux communes intermédiaires : Witry-les-Reims au développement constant et Pomacle au caractère de village rural.

Reims - La frange Nord



LES CONDITIONS DE MUTATION À DÉFINIR

Ce constat, partagé par les élus locaux, font de cet axe un couloir de croissance inscrit comme tel dans le schéma de cohérence territoriale (SCoT) récemment approuvé. Il échappe ainsi à la logique du radio-concentrisme qui a toujours prévalu pour l'extension de l'agglomération rémoise.

Mais il reste à définir les conditions de sa mutation. Telle est la mission confiée à l'atelier projet urbain et paysage de la FNAU :

- Où localiser les changements d'affectation ?
- Quels territoires doivent conserver leur vocation agricole ?
- Quelle articulation avec l'agglomération rémoise ?
- Quel paysage produire et quel patrimoine préserver ?
- Comment valoriser les espaces urbains déjà constitués ?
- Quelle gouvernance efficace pour la conduite du projet ?

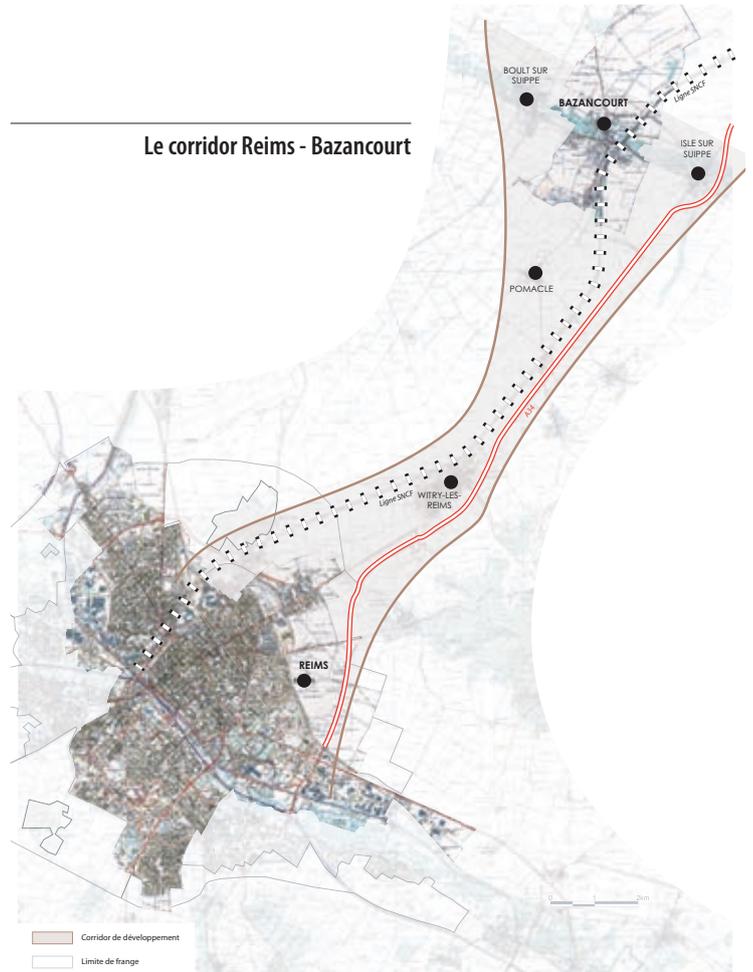
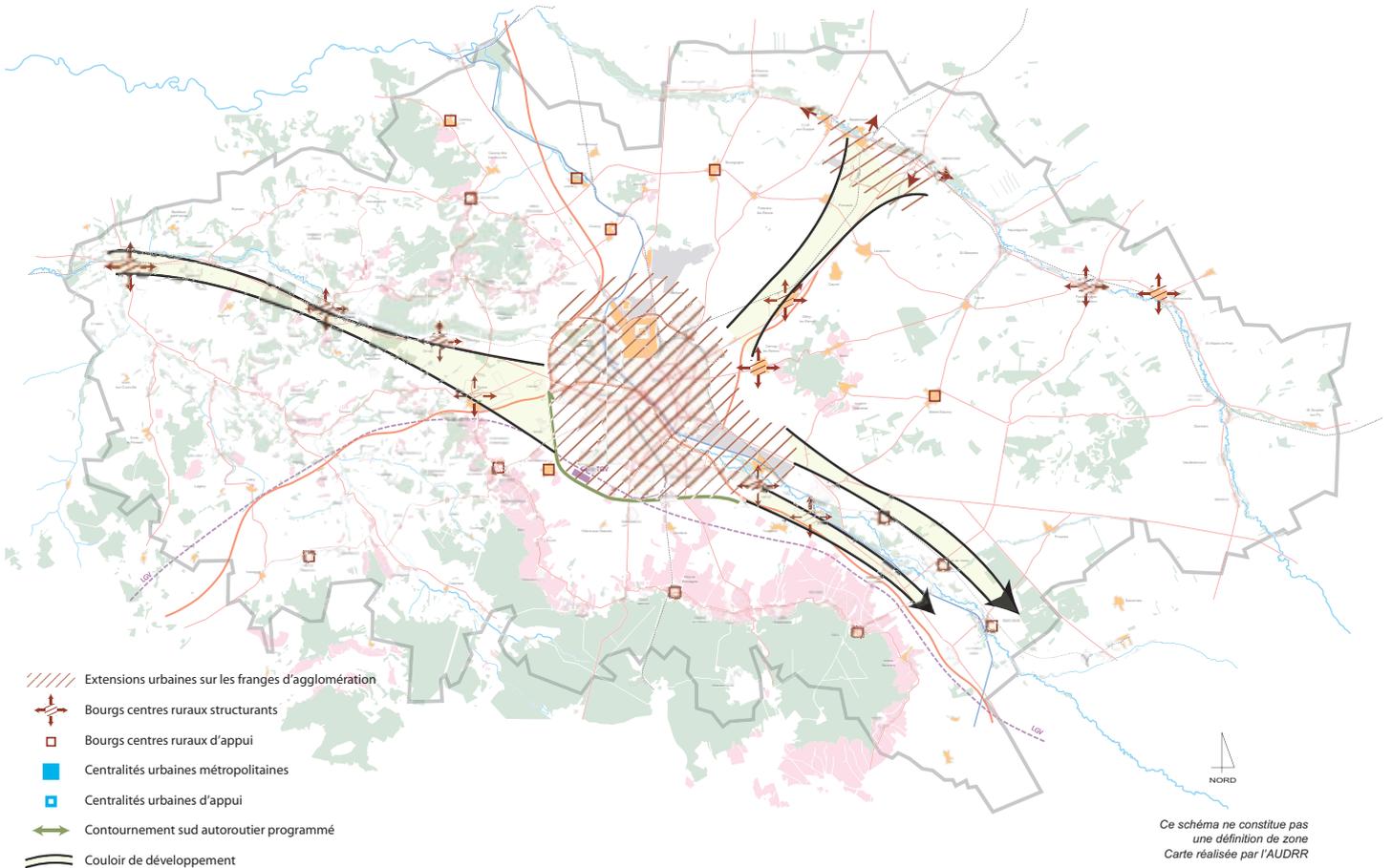


Schéma de l'organisation et de la structuration des espaces



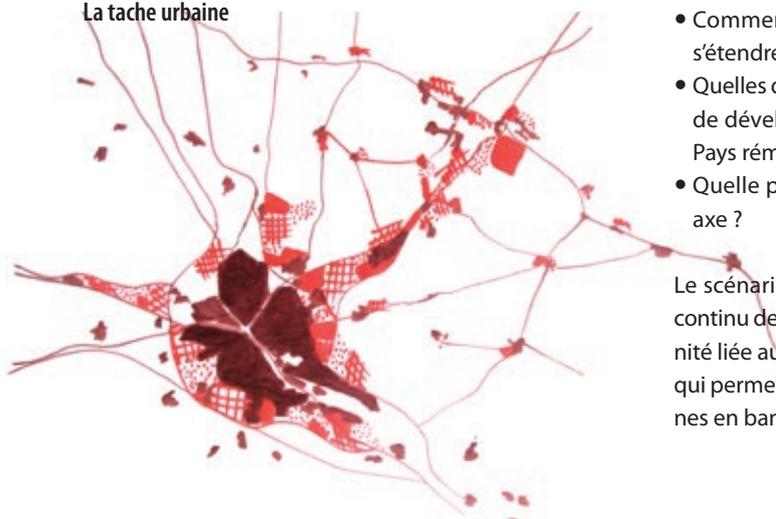
L'APPROPRIATION DE LA COMMANDE PAR LES URBANISTES DES AGENCES

Les trois journées de travail en groupe ont fait émerger différents thèmes comme l'open field, la grande plaine, la Champagne et la craie, la future traversée urbaine sur l'ancienne autoroute A4, l'agriculture, le wifi, l'aéroport. Toutes ces expressions relèvent le sentiment de «schizophrénie» de cette région partagée entre la crainte d'absorption du Pays rémois et la volonté de sublimation de la ville de Reims. Tous ces mots clés ont contribué à repositionner et à élargir la commande initiale.

LA DÉSACRALISATION DE L'AXE REIMS / BAZANCOURT

En premier lieu, il s'agit de «désacraliser» l'axe Reims / Bazancourt. Quelles sont ses caractéristiques intrinsèques ? Est-ce un axe opportuniste, boulimique, restrictif, bipolaire, un chapelet ou bien un axe sceptique ?

La tache urbaine



QUELLE TRAME DE DÉVELOPPEMENT ?

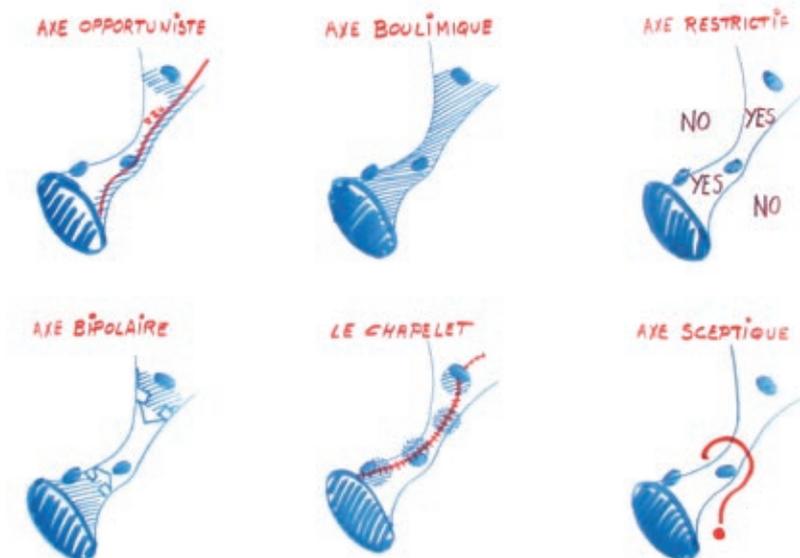
Quel est l'objectif à atteindre à travers cet axe ?

L'identification de ce qui existe et de ce qui pourrait exister sur cet axe dans un futur proche a permis de soulever plusieurs questions essentielles :

- Comment l'agglomération de Reims souhaite-t-elle s'étendre ?
- Quelles doivent être les priorités et les hiérarchisations de développement de la ville et de la partie nord du Pays rémois ? Quels en sont les besoins majeurs ?
- Quelle peut être la trame de développement de cet axe ?

Le scénario au fil de l'eau est celui du développement continu de l'axe entre Reims et Bazancourt, une opportunité liée aux tracés de l'autoroute A34 et à la voie ferrée, qui permettent d'encercler la formation de tâches urbaines en bande et en longueur.

L'axe désacralisé ? 6 axes ...



UN DIAGNOSTIC DE PROJET SUR TROIS ÉCHELLES

1. UNE POSITION DE CARREFOUR ANCRÉE DANS LE TERRITOIRE

L'implantation originelle de la ville est une première réponse permettant de comprendre les raisons du fondement de la ville le long de la rive droite de la Vesle. Sa position de carrefour, issue de l'époque romaine, structure encore le paysage actuel. En 1975, Reims forme encore une ville très compacte, qui s'agrandit lentement sur son site historique, tout en maintenant des relations naturelles à la rivière. Au Nord, la vallée de la Suippe se transforme et s'industrialise peu à peu, mais ces mutations restent modestes.

Une rupture née du développement des infrastructures

La grande rupture intervient plus tardivement, lorsque la ville est coupée en deux par le tracé de l'A4 – qui transforme radicalement les relations entre la ville et la nature, et le fonctionnement interne de la ville – et par la créa-

tion d'un grand réseau d'infrastructures autoroutières. Le développement de la ville change alors totalement de nature : l'amorce d'un scénario d'étalement urbain est basée, non plus sur la notion de proximité, mais sur celles d'échanges à grande distance.

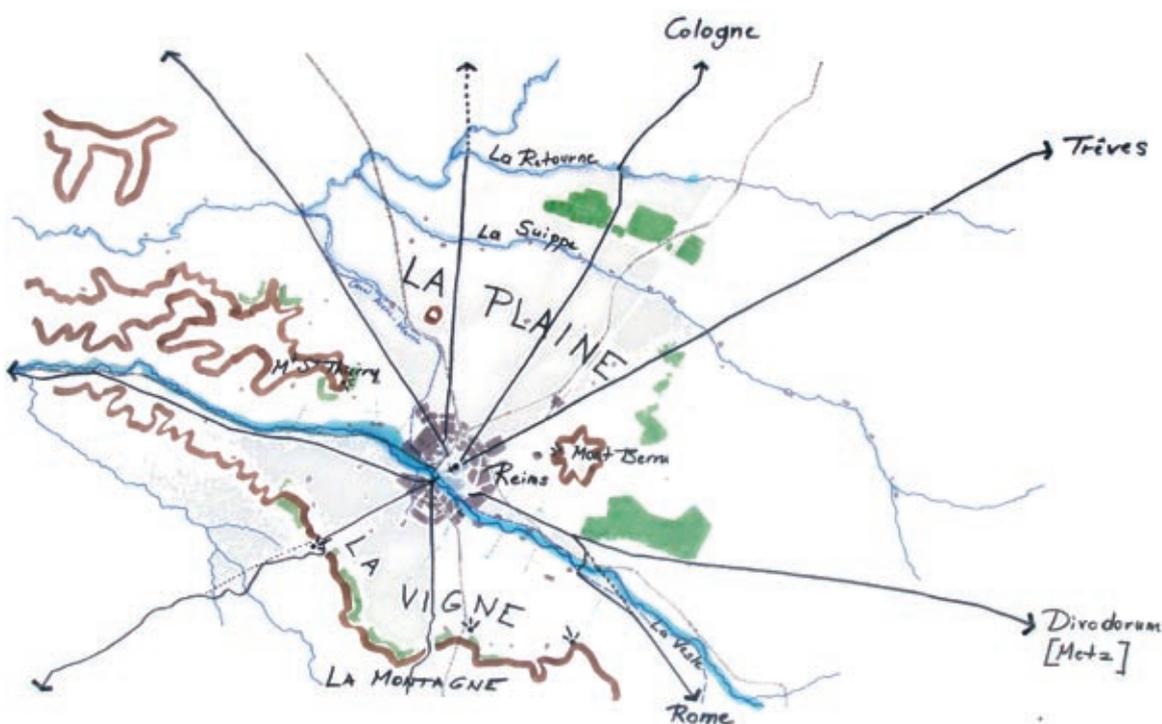
Des équilibres bouleversés

Ce bouleversement des grands équilibres entre le Nord et le Sud de l'agglomération rémoise, est renforcé par la création de la gare TGV en 2008, et l'ouverture gratuite et récente de l'A34 en direction de la Belgique...

2. UNE PLAINE A VOCATIONS MULTIPLES

Des enjeux agro-alimentaires très marqués

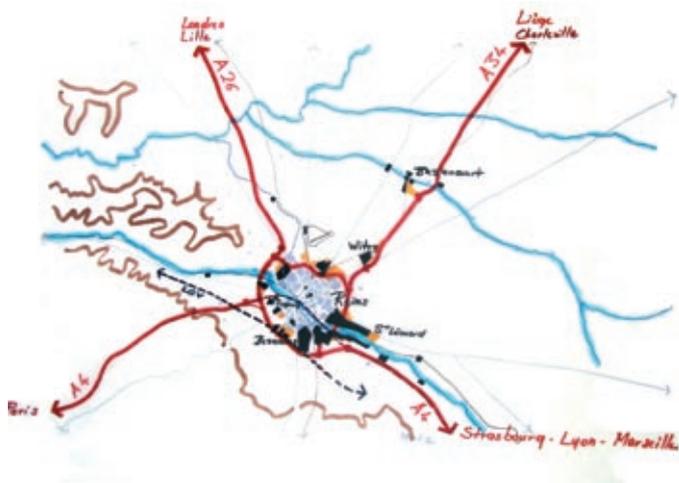
Face à cette lecture très sectorielle et schématique du territoire, le Pays rémois peut se penser en termes de



vocations et de valeurs intrinsèques. Ainsi, la plaine qui entoure Reims fait partie de la grande plaine nord-européenne, dont les valeurs restent encore peu valorisées à l'exception des dynamiques agro-alimentaires.

La plaine comme cadre de vie

Cette plaine se caractérise d'abord par un ciel, des horizons continus et une terre fertile, pas seulement pour les céréales ou la betterave. Elle porte également la ressource en eau de la région rémoise, disposée sous la



plaque de craie, pour aujourd'hui et demain. Cette plaine constitue un cadre de vie, qui permet à des personnes d'y travailler et d'y habiter. Reims maintient des relations directes avec sa campagne.

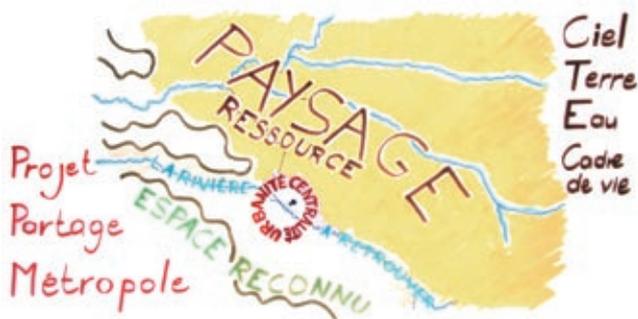
Aujourd'hui, elle a la nécessité grandissante d'intensifier ses qualités de métropole et d'asseoir à nouveau son rapport à la Vesle.

A cet égard, le contournement de l'A4 offre une opportunité exceptionnelle de recréer une vie urbaine le long du canal et de la Vesle. Cet ensemble pourrait constituer la grande avenue de demain et contrebalancer ainsi l'axe nord / sud du tramway. Il concrétise un projet de métropole partagée à une grande échelle.

Le paysage ressource crée une dynamique autour du pôle de compétitivité. La structure générale du paysage de la région rémoise, quant à elle, est caractérisée par de grandes entités paysagères structurées d'Est en Ouest et constitue les grandes lignes de force du paysage.

La grande plaine agricole, un «openfield» à identifier

Les paysages de la montagne de Reims, Ecueil, Hautvillers et Louvois situés au sud de l'agglomération rémoise ont



été valorisés, notamment au travers d'un parc naturel régional. Or, le paysage de la grande plaine agricole, qui s'étend entre les vallées de la Vesle et de la Suiippe, n'est pas clairement identifié, ni suffisamment.

La préservation de la limite nette entre le rural et l'urbain

Sur le grand espace situé entre les vallées de la Vesle et de la Suiippe, un développement limité est préconisé afin de préserver cette grande plaine agricole et ses valeurs intrasèques. Reims doit ainsi conserver un front bâti clairement distingué. En effet, cette coupure franche entre le tissu urbain et le grand paysage agricole est rare, et donc précieuse. Cet atout préservé permettrait d'éviter un étalement urbain trop important.



Par ailleurs, les villes de Bazancourt et Witry-lès-Reims devraient se développer de manière maîtrisée autour de leur gare, lieu de centralité, lieu de vie et d'échanges... Quant au pôle industriel agro-ressources, il pourrait se développer suivant l'axe Est/Ouest, afin de préserver l'unité de la vallée de la Suippe.

Une identité paysagère qui se juxtapose au rôle économique de la plaine

Les paysages de la plaine agricole sont identifiés par divers éléments, qui nécessitent une vraie valorisation, tant pour ses habitants que pour les Rémois qui y travaillent. Outre ce rôle économique, elle présente aussi des atouts paysagers très importants. Les villages semi-fortifiés se distinguent fortement par leur silhouette urbaine, qui fait ainsi émerger des éléments verticaux - les clochers - qui se juxtaposent aux cheminées industrielles du pôle de compétitivité.

3. LA VALLEE

Identifier les «Suippe potentialités».

Une «oasis» verte dans la plaine

Le positionnement de la Suippe, entre deux grandes plaines agricoles, est extrêmement intéressant. Cette situation lui permet de constituer une sorte d'«oasis» verte au sein d'une vaste étendue, relativement plane. La vallée de la Suippe se dessine nettement dans le paysage, suivant le point de vue choisi, éloigné ou rapproché.

La vallée comme une porte d'entrée du Pays rémois

La vallée, marquant la porte d'entrée du nord du Pays rémois, a une valeur identitaire très importante et joue un rôle fondamental au sein du paysage.

Des potentialités à identifier

Les potentialités paysagères de cette vallée à valoriser sont :

- le «chevelu» végétal, qui y est très prégnant,
- les éléments de bâti industriel, vestiges du passé de cette vallée, disséminés sur le territoire,
- la place du pôle de compétitivité qui participe de son identité économique.

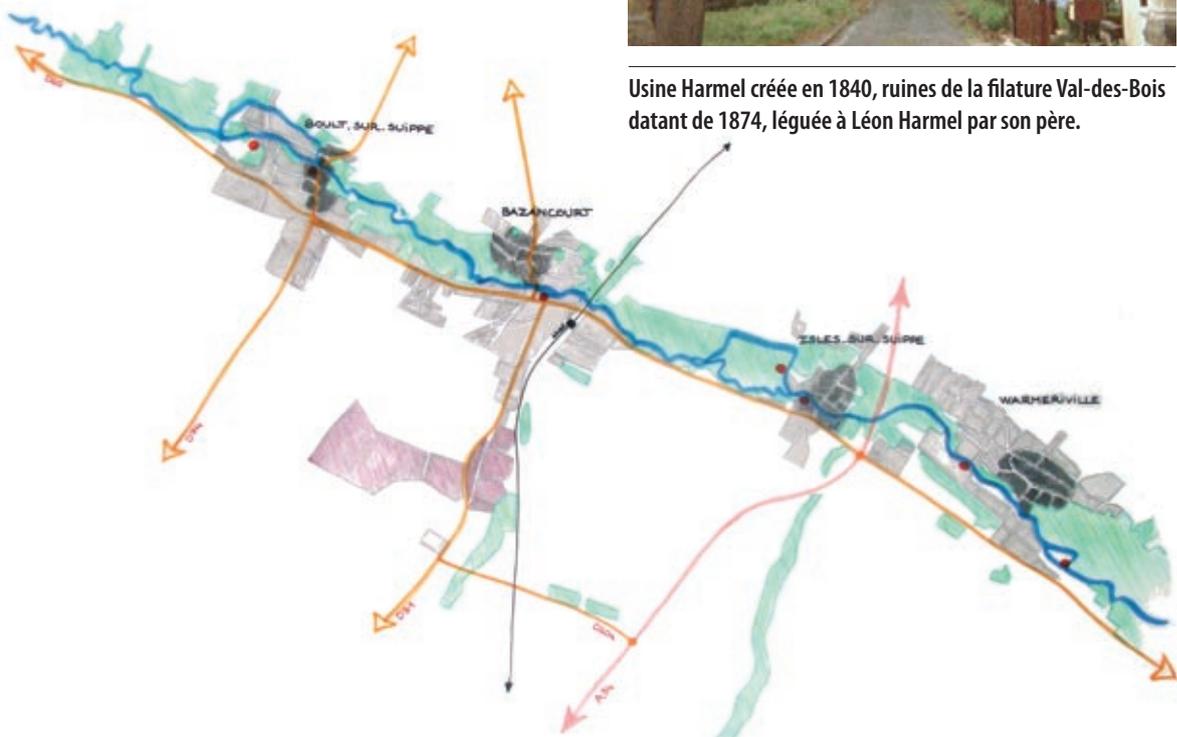
La Suippe, un patrimoine industriel délaissé

Comment mettre en cohérence tous ces éléments ?

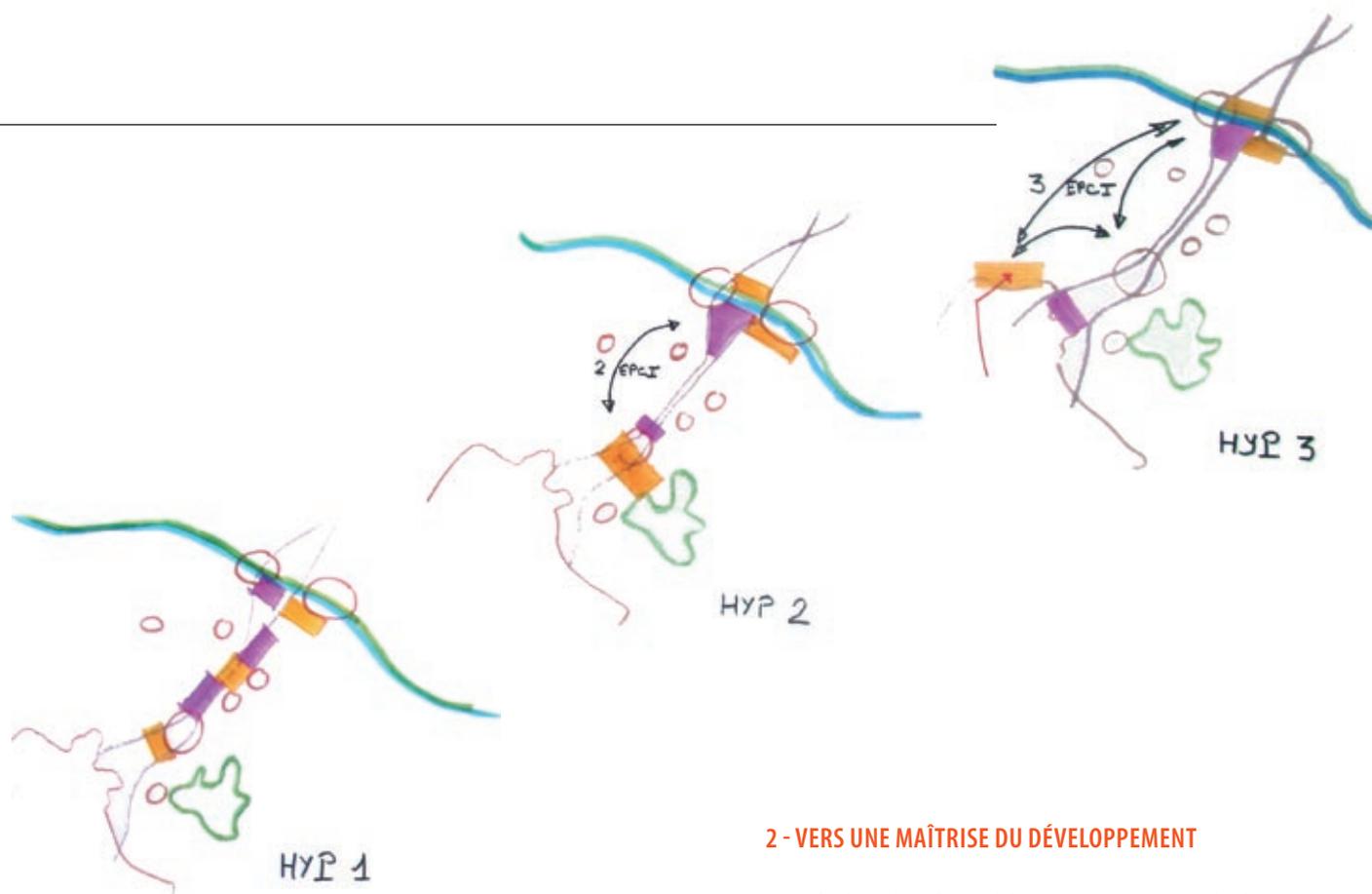
Les bâtiments industriels du passé, souvent délaissés comme les usines Harmel, et les petites centrales hydrauliques chevauchant en plusieurs points la Suippe sont très peu valorisés. Ils sont caractérisés par un bâti très dégradé, souvent à l'état de ruine. Un cheminement particulier pourrait relier ces éléments patrimoniaux identitaires restaurés, parfois difficilement accessibles.



Usine Harmel créée en 1840, ruines de la filature Val-des-Bois datant de 1874, léguée à Léon Harmel par son père.



DES PROPOSITIONS SELON TROIS SCENARII DE DÉVELOPPEMENT



L'atelier du club Projet Urbain et Paysage de la FNAU a proposé trois scénarii différents pour l'axe Reims / Bazancourt. Ils sont liés aux modes de gouvernance qui pourraient être imaginés pour ce territoire.

1 - LE SCÉNARIO AU FIL DE L'EAU

Dans la première hypothèse, qui prévoit le maintien du mode de gouvernance actuel, les éléments de développement se positionnent le long de l'autoroute A34 et de la ligne TER, en fonction des opportunités offertes par les échangeurs autoroutiers. Un aménagement continu entre la frange Nord de Reims et le pôle de compétitivité illustrerait la forme urbaine de l'étalement, situé principalement entre l'interstice des deux infrastructures.

2 - VERS UNE MAÎTRISE DU DÉVELOPPEMENT

Dans la deuxième hypothèse, qui suppose une évolution du mode de gouvernance, un dialogue peut s'instaurer entre deux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Le phénomène d'étalement urbain serait alors moins prononcé afin de favoriser un aménagement plus compact, plus intense.

3 - LE SCÉNARIO VOLONTAIRE

La troisième hypothèse suppose l'existence de trois EPCI dans la région rémoise. La programmation et la planification seraient alors plus fortes et permettraient de concentrer le développement des activités et de l'habitat sur certaines centralités à définir.

LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT PROPOSEE PAR L'ATELIER DU CLUB PROJET URBAIN ET PAYSAGE

1. UN PROJET DE TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE A CONSTRUIRE ENSEMBLE

Un projet basé sur l'identité du territoire

L'exercice proposé par l'atelier permet d'imaginer, à partir d'un diagnostic qualitatif, une autre façon de produire un projet de développement.

Prendre en considération un territoire demande une première étape qui vise à forger un discours sur ses composantes, ses caractéristiques, en un mot sur son identité. S'agissant de la plaine champenoise céréalière qui souffre de la comparaison avec les coteaux du Champagne, la tâche est difficile mais pourrait réussir si elle s'appuie sur son histoire sociale et son paysage largement ouvert d'« open field ».

Un développement associé à la préservation du paysage

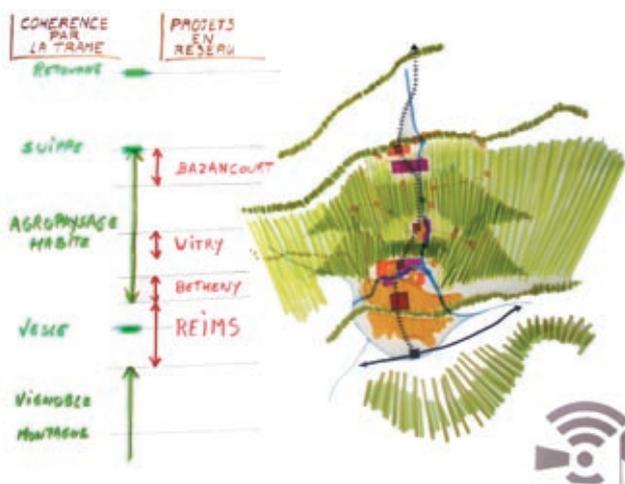
L'ensemble des propositions doit être structuré autour des composantes paysagères et urbaines afin de rendre possible les projets de développement, tout en préservant le paysage du Nord de l'agglomération rémoise. Ce paysage, qui est habité, a non seulement une valeur agricole mais également une valeur économique forte et patrimoniale. Il s'agit donc d'un paysage évolutif, qu'il ne faudrait pas figer.

Une unité du paysage à préserver

La segmentation du paysage par un développement urbain le long des infrastructures constitue l'un des scénarii à éviter pour ne pas casser sa cohérence. L'organisation des développements urbains doit se faire en cohérence avec les éléments de paysage, qu'ils mettent en exergue.

Le modèle du Wifi, qui se transpose aux ondes du paysage

L'emblème du logo, représentant la technologie Wifi, a été choisi comme illustration car il permet de constituer des réseaux virtuels. Les « ondes » du paysage, c'est-à-dire la Suippe, la plaine agricole et la Vesle, sont en effet le support de cette trame paysagère d'Est en Ouest. Les infrastructures existantes ne doivent pas être les supports majeurs, mais simplement les vecteurs de l'organisation urbaine : l'A34 comme vecteur économique et la voie ferrée comme vecteur de mobilité.



Des centralités à créer

Des centralités plus fortes, comme lieux de vie, doivent se développer autour de ces vecteurs. Elles regrouperaient alors des services, des commerces et des équipements afin de renforcer l'intensité urbaine. L'environnement de la gare de Bazancourt est très lâche, sans structuration urbaine. La gare représente une de ces opportunités de développement, un lieu de centralité important, conforté par la construction d'un pôle de logements collectifs assez dense, ouvert sur l'extérieur et basé sur le développement durable.

2. UNE GOUVERNANCE POUR UN DEVELOPPEMENT HIERARCHISE

L'absence de mutualisation

Le développement actuel de la région rémoise doit être qualifié d'«opportuniste». Chaque commune ou EPCI tire en effet parti des infrastructures existantes. Leurs territoires sont en concurrence et chacune d'entre elles développe ses propres zones d'activités, sans mutualisation. Cette traduction à l'échelle de la commune se concrétise par des extensions au coup par coup et une urbanisation systématique des zones entourant les échangeurs.

Vers une accentuation du manque de lisibilité du territoire

Chaque commune suit cette propre logique de développement par convenance, sans pensée d'ensemble préalable et au gré des circonstances. Elle se traduit sur le territoire par des coupures urbaines, une ville séquencée, une large place faite à l'automobile, des paysages homogènes mais sans identité construite et des cités dortoirs dans des communes qui ne bénéficient plus de commerces.

Un projet global de territoire partagé

Pour autant la mutabilité de l'espace mis à l'étude est en cours et malgré des discours d'engagement locaux, elle

tend à constituer une continuité à laquelle il conviendra d'apporter des réponses, particulièrement sur le plan du paysage.

Une vision organisée du territoire à chaque échelle

La mise en place d'une forme de gouvernance choisie permet de répondre à un développement hiérarchisé dans une logique de développement durable à partir de l'instauration d'outils adaptés comme le SCoT et le PLU. En effet, le SCoT permet de définir une armature urbaine, introduisant les vocations de chaque territoire, les caractéristiques d'un cadre métropolitain stratégique et le maillage des réseaux.

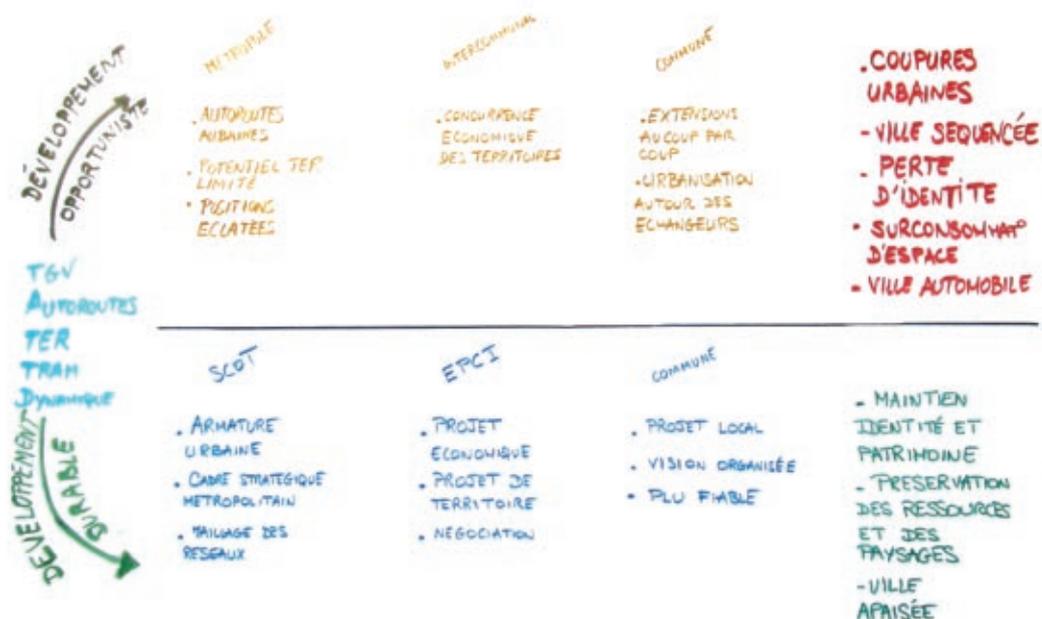
Le SCoT peut ensuite se décliner à l'échelle de chaque EPCI par un projet de territoire afin de partager clairement les fonctions, et au niveau communal par un PLU fiable car respectueux du cadre du projet général.

Vers un territoire en harmonie

Ces outils permettent ainsi de maintenir l'identité et le patrimoine des communes du Pays rémois, de préserver les ressources et les paysages, afin de parvenir à un territoire harmonieux et à une ville «apaisée».

C'est vraisemblablement par un projet de territoire partagé et une gouvernance effective que pourra être assurée la prise en compte des travaux de l'atelier du club Projet Urbain et Paysage.

Une gouvernance pour un développement hiérarchisé



LA RESTITUTION AVEC LES ACTEURS LOCAUX

Les réflexions de l'atelier du Club Projet Urbain et Paysage ont fait l'objet, à l'issue des 3 jours de travail, d'une présentation aux acteurs politiques et économiques de la région rémoise. Voici quelques extraits de leurs réactions.

«L'invitation de l'agence d'urbanisme et de prospective de Reims aux autres agences de la FNAU est une formidable opportunité de réfléchir ensemble sur les problématiques territoriales du Grand Bassin rémois. C'est un très bon exemple de la nécessaire collaboration et concertation entre les diverses instances, et notamment l'agence d'urbanisme, l'atelier du club Projet Urbain et Paysage et le projet urbain Reims 2020. Votre réflexion sur l'intensité urbaine me paraît très intéressante car elle va dans le sens de nos réflexions sur le développement du bassin rémois. Notre projet serait en effet de faire de l'agglomération rémoise une métropole exemplaire en matière de développement durable, ce qui serait totalement antinomique avec un étalement urbain incontrôlé.»

Adeline HAZAN, Maire de Reims,
Présidente de Reims Métropole

«Le regard extérieur de l'atelier porté sur notre territoire, se définit par une latitude et une autonomie très intéressantes. Cette approche différente constitue un témoignage supplémentaire et performant sur plusieurs domaines d'expertise, comme l'aménagement urbain, la valorisation du patrimoine bâti et paysager, les gouvernances... Il permet de faire émerger de nouvelles idées, qui nous ont surpris par leur pertinence, mais aussi de confirmer les choix précédents réalisés en terme d'aménagement.»

Yannick KERARHO, Maire de Bazancourt,
Président de la Communauté de communes de la Vallée de la Suippe

«Le SCoT, approuvé fin 2007, laisse volontairement une marge d'appréciation importante dans la conception urbaine «des territoires de croissance» qu'il convient de calibrer pour compléter les possibilités encore offertes par la reconstruction du territoire sur lui-même. A ce titre, les franges d'agglomération, les couloirs de croissance et les bourgs centres forment trois territoires d'appui pour une stratégie de maîtrise de l'étalement urbain. Le couloir, livré à la réflexion de l'atelier, cumule ces trois espaces et leur articulation présente un intérêt à la fois en termes d'éclairage des politiques publiques, de pédagogie et de mobilisation au bénéfice d'un pôle de compétitivité auquel s'accroche en partie le devenir du Pays rémois.»

Jacques DOUADI, Maire de Sillery,
Président du Syndicat du SCoT et du Pays rémois,
Président de la communauté de communes Vesle
Montagne de Reims



«L'axe de l'autoroute A 34, vers le nord de Reims, forme, depuis son ouverture au début des années 2000 et le essor de l'agro-industrie, un axe de développement reconnu des investisseurs et des collectivités locales. La question posée réside dans la conception d'une continuité urbaine depuis Reims jusqu'à Bazancourt. De mon point de vue, il s'agirait plutôt de concevoir un type de développement qui prenne en compte les identités locales renforcées, dont le caractère rural doit perdurer.»

Yves DETRAIGNE, Sénateur-Maire de Witry-lès-Reims,
Président de la communauté de communes de la Plaine de
Bourgogne

«Reims connaît un contexte particulièrement dynamique sur le champ du projet urbain, notamment avec l'engagement par Reims Métropole d'une consultation, qui vise à esquisser les contours du Grand Reims à l'horizon 2020. En parallèle de ce marché de définition, auquel participent trois grands prix de l'urbanisme (Fortier, Panerai et Devillers), l'Agence conduit avec son réseau de professionnels des missions d'animation périphérique. A ce titre, le Club Projet Urbain & Paysage a été sollicité. Dans ce contexte d'agitation d'idées et d'échanges, l'atelier a apporté une contribution créative, qui sera versée au débat de Reims 2020.»

Pierre TRIDON,
Directeur de l'Agence d'urbanisme et de prospective de
Reims

LISTE DES PARTICIPANTS

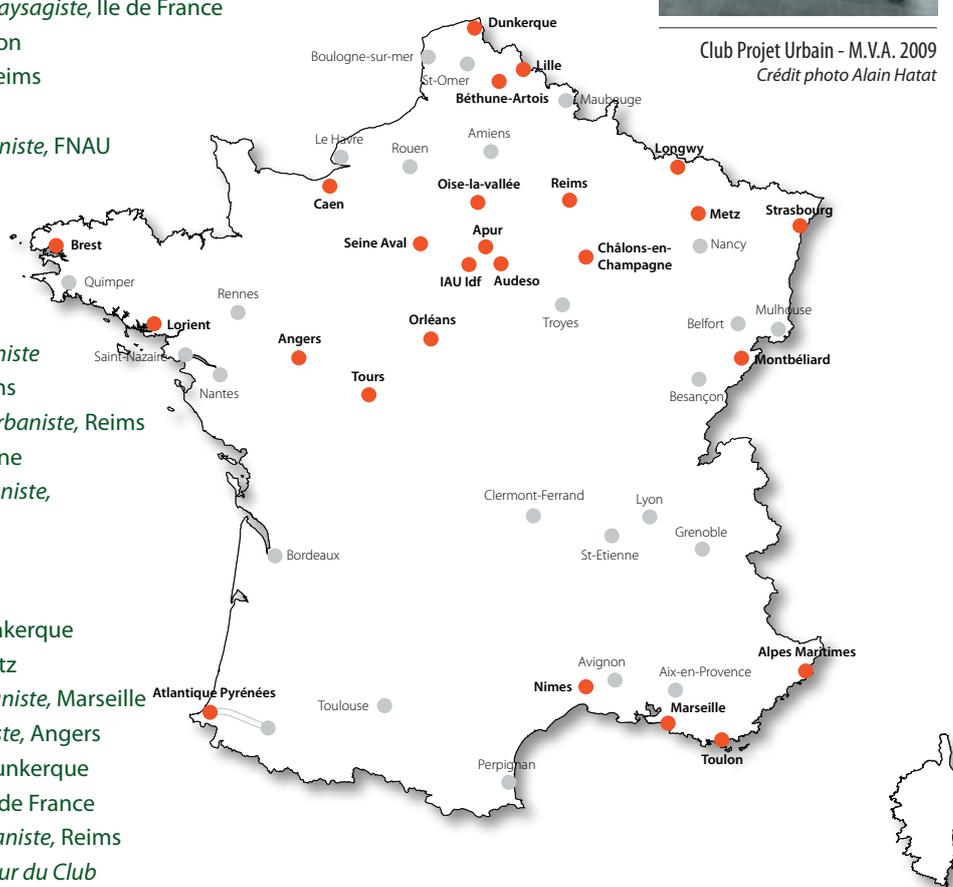


Club Projet Urbain - M.V.A. 2009
Crédit photo Alain Hatat

Les participants de plus d'une quinzaine d'agences de la FNAU

(■ Participants à l'atelier de Reims)

- **AUFAUVRE Monique** : architecte urbaniste, Brest
- **BARDON Adélaïde** : architecte paysagiste, Ile de France
- **BLANC Mylène** : architecte, Toulon
- BONNEL Jean-Pierre** : urbaniste, Reims
- **CHABOT David** : urbaniste, Nice
- **DEBEAUMONT Sébastien** : urbaniste, FNAU
- **GENDRON Yves** :
co-animateur du Club :
urbaniste, Strasbourg
- **GODEL Annaïc** :
paysagiste urbaniste, Béthune
- GUIONY Philippe** : architecte urbaniste
- **GUYOT Pierre** : architecte, Orléans
- **HINNRASKY Sarah** : architecte urbaniste, Reims
- **IWEMA Julien** : urbaniste, Béthune
- **LECROART Paul** : architecte urbaniste,
Ile de France
- **MONTAUBAN Fritz-Joël** :
stagiaire en urbanisme, Reims
- **MONNET Xavier** : urbaniste, Dunkerque
- **MORAND André** : architecte, Metz
- **NICOLAS Benoît** : architecte urbaniste, Marseille
- **REUMEAU Jean-Michel** : urbaniste, Angers
- **RICHARD Isabelle** : urbaniste, Dunkerque
- **RIOU Dominique** : ingénieur, Ile de France
- RODRIGUEZ-GARCIA Silvina** : urbaniste, Reims
- **ROUSTAN Frédéric** : co-animateur du Club
architecte urbaniste, Marseille
- RUF Jeanine** : architecte urbaniste, Strasbourg
- SALAUN Maëlle** : géographe, Oise la Vallée
- **THEPIN Patrick** : architecte urbaniste, Essonne
- **VIMBERT Benoît** : ingénieur urbaniste, Strasbourg
- **ZUNINO Gwenaëlle** : architecte urbaniste, Ile de France



La Guadeloupe



La Guyane



La Martinique



La Réunion

Les participants extérieurs ■

DETRAIGNE Yves / Sénateur-Maire de Witry-lès-Reims
DUTARTRE Dominique / PDG de Champagne Céréales
DOUADI Jacques / Maire de Sillery
GOULET Pascal / SNCF
HARANT Philippe / SNCF

HAZAN Adeline / Maire de Reims
JACQUET Jean-Michel / AMO Reims 2020
KERARHO Yannick / Maire de Bazancourt
PUGEAULT Serge / Président de l'agence d'urbanisme
 et de prospective de Reims

VISITES À STRASBOURG ET À FREIBURG

Dans le cadre des réflexions engagées sur les quartiers durables, une visite du quartier Vauban à Freiburg (Allemagne) et une visite des projets urbains sur l'axe est-ouest Strasbourg-Kehl, territoire de développement stratégique à Strasbourg, ont été organisées.

Les deux journées se sont déroulées autour de deux axes :

- l'intégration des principes de développement durable dans des projets d'extension et de renouvellement urbain,
- une démarche durable à travers la mobilité et la mise en place de transports en commun de qualité et de modes doux (réseaux cyclable et piétons etc ...).



FREIBURG, QUARTIER VAUBAN

Située dans la vallée du Rhin supérieur, à 60 km au sud de Strasbourg, la ville de Freiburg est depuis les années 80 la ville écologique par excellence en Allemagne... et la ville continue à développer cet aspect et à soigner son image.

Depuis les années 1990, les efforts de la ville (200 000 habitants) en matière de développement urbain se sont essentiellement portés sur deux zones d'extension, le quartier du Rieselfeld au sud du centre ville, et «la caserne Vauban» (40ha), une ancienne friche de terrains militaires français. Située à proximité du centre-ville, cette dernière est destinée à devenir un quartier écologique exemplaire.



Le quartier Vauban en 1991

Historique du quartier en quelques dates

En 1995 la municipalité s'engage dans une démarche participative, s'appuyant sur une association, composée d'étudiants et d'habitants de Freiburg, Forum Vauban.

La commercialisation des terrains de la première tranche commence en 1997 sur la base d'un projet urbain validé par un concours d'urbanisme. Les premiers habitants du quartier s'installent alors rapidement. Depuis, le quartier grandit : le quartier destiné à accueillir 5 000 habitants et 600 emplois a aujourd'hui atteint ses objectifs. Les derniers immeubles de logements en marge du quartier sont en chantier.

Déroulement des visites à Freiburg

Deux quartiers d'habitat ont fait l'objet d'une visite guidée par Janine Ruf, Fabienne Commessie, Sylvie Blaison et Mathilde Delahaye de l'ADEUS lors de la journée à Freiburg :

- la cité solaire «habitat à énergie positive» de Rolf Disch, (architecte et chercheur en matière d'énergies renouvelables),
- la découverte du mythe Vauban dans toutes ces composantes.



Le quartier Vauban aujourd'hui



Le quartier Vauban

Les échanges ont notamment permis d'aborder les thématiques suivantes :

- la gestion alternative de l'eau,
- la place de la voiture dans le quartier à travers le concept développé par l'association «autofrei»,
- la mise en place des réseaux de chaleur et des chaudières collectives,
- la recherche de la mixité sociale,
- la création d'une offre résidentielle attractive pour les familles.

L'après-midi a été en grande partie consacré à :

- une présentation par M. Fabian directeur adjoint du service d'urbanisme de Freiburg ; «le quartier Vauban de 1994 à 2008»,
- un débat sur «la concertation et la participation» avec la participation de M. Fabian, directeur adjoint du service d'urbanisme de la ville de Freiburg et d'habitants du quartier Vauban.

Pas d'éco-quartier sans écolos ?

Le débat avec l'acteur local a essentiellement porté sur le thème de la concertation et le montage financier du projet. M. Fabian a souligné l'importance de la démarche participative et notamment le rôle de l'association du Forum Vauban dans le processus de mise en œuvre du projet.

Les questions récurrentes des participants du séminaire ont porté sur la mixité sociale et le quartier «modèle» dans le sens de sa reproductibilité.

L'image du «quartier bobo» déconnecté du reste de la ville n'a été confirmé que partiellement par T. Fabian. Le regard des confrères d'outre-Rhin et de toute la France a permis de remettre en perspective le mythe Vauban en soulevant les points faibles et les dysfonctionnements dans le quartier tout en tirant un bilan positif du quartier et de sa découverte sur place.

La visite du quartier Vauban a confirmé un triple intérêt :

- Interroger le processus de mise en œuvre de l'éco-quartier Vauban ;
- Intégrer l'aspect de la démarche participative ;
- Intégrer la question de la maîtrise d'énergie dans des extensions urbaines sous différentes formes.



Montage financier et opérationnel des projets

STRASBOURG, AXE STRASBOURG-KEHL

La deuxième journée s'est déroulée au cœur de l'agglomération de Strasbourg

La visite de l'axe Est/Ouest s'est faite en vélo avec des arrêts aux points stratégiques de ce territoire de projet. Janine Ruf, Fabienne Commessie et Sylvie Blaison de l'Agence de Strasbourg (l'ADEUS) ont encadré cette équipée.

Yves Gendron a retracé, avant le départ pour la visite, l'historique du projet de l'axe Est/Ouest, axe de développement transfrontalier reliant la ville allemande de Kehl am Rhein à la ville de Strasbourg.

Un développement intégré amorcé au début des années 80, réalisé par les projets de tramway, et accompagné des projets d'espaces publics et la mise en place d'un réseau de piste cyclable a donné une forte impulsion transfrontalière à ce projet territorial couvrant une superficie d'environ 200 hectares en cœur d'agglomération.

La réappropriation des terrains portuaires, situés au bord des canaux reliant la ville de Strasbourg au Rhin et à son fort potentiel paysager, représente le principal enjeu d'urbanisation de cet axe. La question du temps a été beaucoup discutée sachant que l'échelle de réalisation des projets sur l'axe est d'environ 20 ans...

Dans ce cadre plusieurs études ont été confiées à l'ADEUS, comme le plan de déplacements urbains, les études d'impact tramway, le schéma directeur vélos, les plans vert & bleu, l'organisation du concours Strasbourg-Kehl en 1991 et du concours européen du Jardin des Deux Rives en 1998.

L'objectif de créer davantage une véritable chaîne d'espaces publics, leitmotiv des urbanistes sur les dix dernières années, plus qu'une succession d'opérations ponctuelles, en articulant les stratégies et programmes d'actions pour la valorisation des espaces verts, n'a été réalisée que partiellement.

Les dernières années ont vu surtout la réalisation d'équipements publics à rayonnement d'agglomération, comme la Grande médiathèque et le Vaisseau (centre de découverte pédagogique des sciences pour enfants) et le Jardin des Deux Rives.

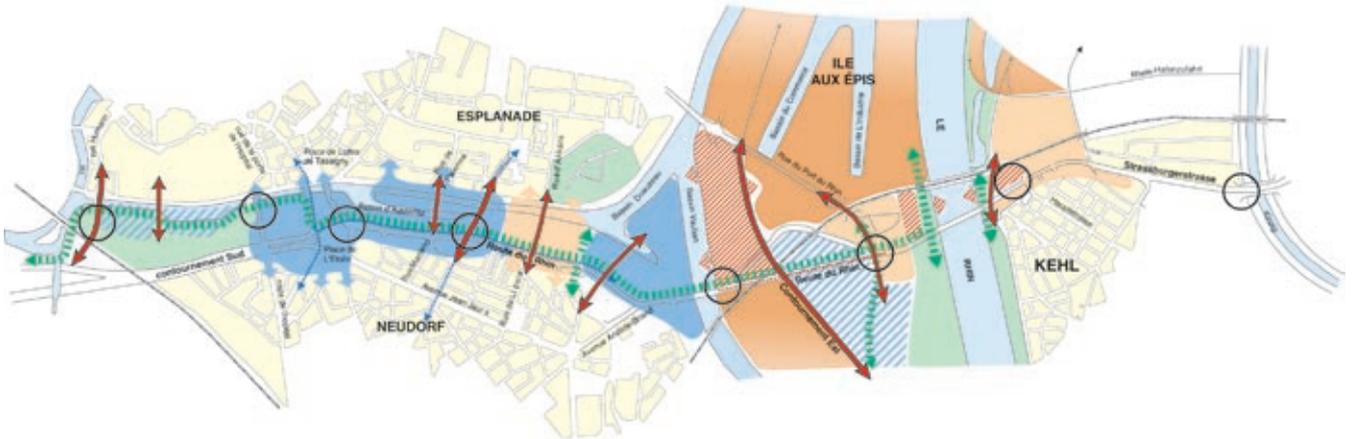


L'Axe Strasbourg-Kehl, le jardin des Deux Rives



La Médiathèque André Malraux, le multiplex, le Conservatoire de musique ... des équipements d'agglomération autour du bassin DUSUZEAU

PLAN DIRECTEUR / PLANNUNGSLEITLINIE STRASBOURG-KEHL
 Etat des propositions long terme, février 1998 / Langfristige Vorschläge, Februar 1998



VOCATIONS DOMINANTES, ELEMENTS STRUCTURANTS / ÜBERWIEGENDE ZWECKBESTIMMUNG UND STRUKTURIERENDE ELEMENTE

- PORT, industrie / HAFEN, Industrie
- transition d'activités portuaires / Übergangsbereich der Hafennutzung
- HABITAT, tertiaire, services / WOHNEN, tertiärer Sektor
- TERTIAIRE, activités, habitat / TERTIÄRE NUTZUNGEN
- transition d'activités tertiaires et équipement / Übergangsbereich der tertiären Nutzungen u. Ausrüstung
- espace vert majeur / wichtige Grünzonen
- voie ferrée principale / Hauptbahnstrecke
- tracé modifié de la route du Rhin (RN4) / veränderte Trasse der route du Rhin (RN4)
- ligne de tramway existante ou projetée / Strassenbahnlinie; Bestand und Planung
- lien vert entre les secteurs de développement / Grünverbindung zwischen den Entwicklungsbereichen
- liaison Nord-Sud à aménager / auszubauende Nord-Süd-Verbindungen
- point fort d'aménagement / Gestaltungsschwerpunkte

Source : Communauté Urbaine de Strasbourg, Ville de Kehl et ADELUS
 R. Allatrin, architecte ADELUS, juillet 1998

FNAU - Club Projct Urbain : Journée «Quartiers durables» : visite de l'axe est-ouest - 18 mars 2008



À LA DÉCOUVERTE DE L'AGGLOMÉRATION ÉVRY CENTRE ESSONNE

Organisée le 27 novembre 2008, la visite de l'agglomération Évry Centre Essonne a réuni 33 participants du Club Projet Urbain et Paysage de la FNAU. Manuel Valls, député-maire d'Évry et président de la communauté d'agglomération Évry Centre Essonne a ouvert la journée, avec Anne-Véronique Vernardet, directrice de l'Agence d'urbanisme (AUDES), en indiquant les grandes lignes du projet d'aménagement de l'agglomération.



Au sein d'un territoire francilien complexe, l'agglomération Évry Centre Essonne participe à la compétitivité de la métropole Paris Île-de-France. Elle est intégrée à la dynamique de la vallée des biotechnologies citée par le président de la République dans son discours sur le Grand Paris.

L'agglomération a pour ambition de renforcer son rayonnement économique, universitaire et scientifique, en s'appuyant notamment sur Genopole®, en misant sur les synergies possibles avec les pôles Orly Rungis Nord Essonne et le cluster du plateau de Saclay. Cette ambition nécessite l'amélioration du cadre de vie, du réseau de transport ou encore le désenclavement de quartiers en difficultés longtemps stigmatisés à Évry ou Courcouronnes.

DE LA VILLE NOUVELLE D'ÉVRY...

Décidée en 1968, Évry est la plus petite et la plus dense des cinq villes nouvelles de la région Île-de-France. Conçue pour accompagner le desserrement économique et résidentiel de l'agglomération parisienne, elle est devenue en 40 ans un pôle urbain majeur du sud francilien. Avec près de 10 000 logements construits, dont la moitié sur la ville centre, l'agglomération Évry Centre Essonne possède une expérience de maîtrise d'ouvrage urbaine publique exceptionnelle, avec ses réussites, ses errements, ses innovations et ses dysfonctionnements.

Après avoir contrôlé pendant près de 35 ans l'essor de cette nouvelle cité, l'État se désengage fin 2000, Évry perdant ainsi son statut d'«intérêt national» pour retrouver celui de «droit commun». Ce sont désormais les collectivités locales qui maîtrisent leur destin (création de la communauté d'agglomération Évry Centre Essonne).

...À L'AGGLOMÉRATION ÉVRY CENTRE ESSONNE

L'agglomération Évry Centre Essonne et les communes qui la composent s'engagent aujourd'hui dans une dynamique urbaine et économique à travers une multitude de projets. Les plus emblématiques ont été présentés lors d'un circuit en bus et d'un parcours à pied par les élus et techniciens locaux : Mme Marianne Louis, conseillère régionale, maire adjoint à Évry, M. Stéphane Beaudet, 1er vice-président de l'agglomération, maire de Courcouronnes, M. Stéphane Raffalli, 2ème vice-président, maire adjoint de Ris-Orangis, et M. Gautier Deremaux, architecte urbaniste à l'agglomération Évry Centre Essonne.

L'amélioration des relations entre l'agglomération Évry Centre Essonne, son bassin de vie et les territoires voisins (Massy, Saclay, Orly Rungis par exemple) nécessite un effort important en matière de transports en commun. La rénovation du pôle gare d'Évry-Courcouronnes, la création du tram-train Massy-Évry permettant de relier les principaux bassins économiques essonniers ou encore l'évolution de la ligne de bus 402 vers un mode tramway (5) sont autant de projets outils d'attractivité et de dynamisation du territoire.

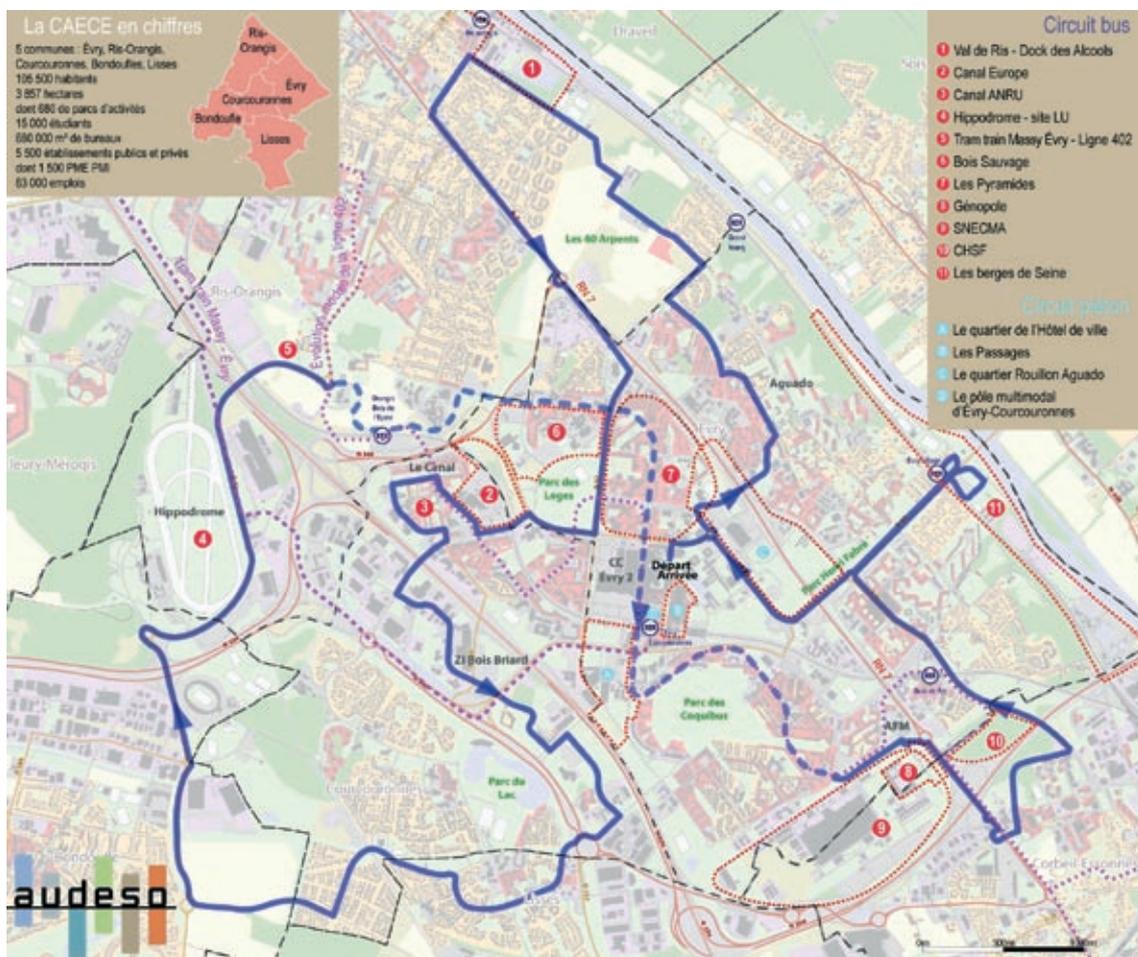
L'agglomération engage des projets visant à attirer des fonctions de décision et des emplois stratégiques métropolitains. Cela concerne notamment le renforcement de ses réseaux de recherche et développement, la création d'équipements à l'exemple du bio parc Genopole® (8) et du Centre Hospitalier Sud Francilien (10) en collaboration avec l'agglomération Seine Essonne.

Les espaces de nature en ville, souvent généreux, font également l'objet de toutes les attentions pour mettre en valeur le site et son environnement. La ville nouvelle a, dès sa conception, tourné le dos à la Seine. Elle tente aujourd'hui de redécouvrir le fleuve à travers le réaménagement des berges (11).

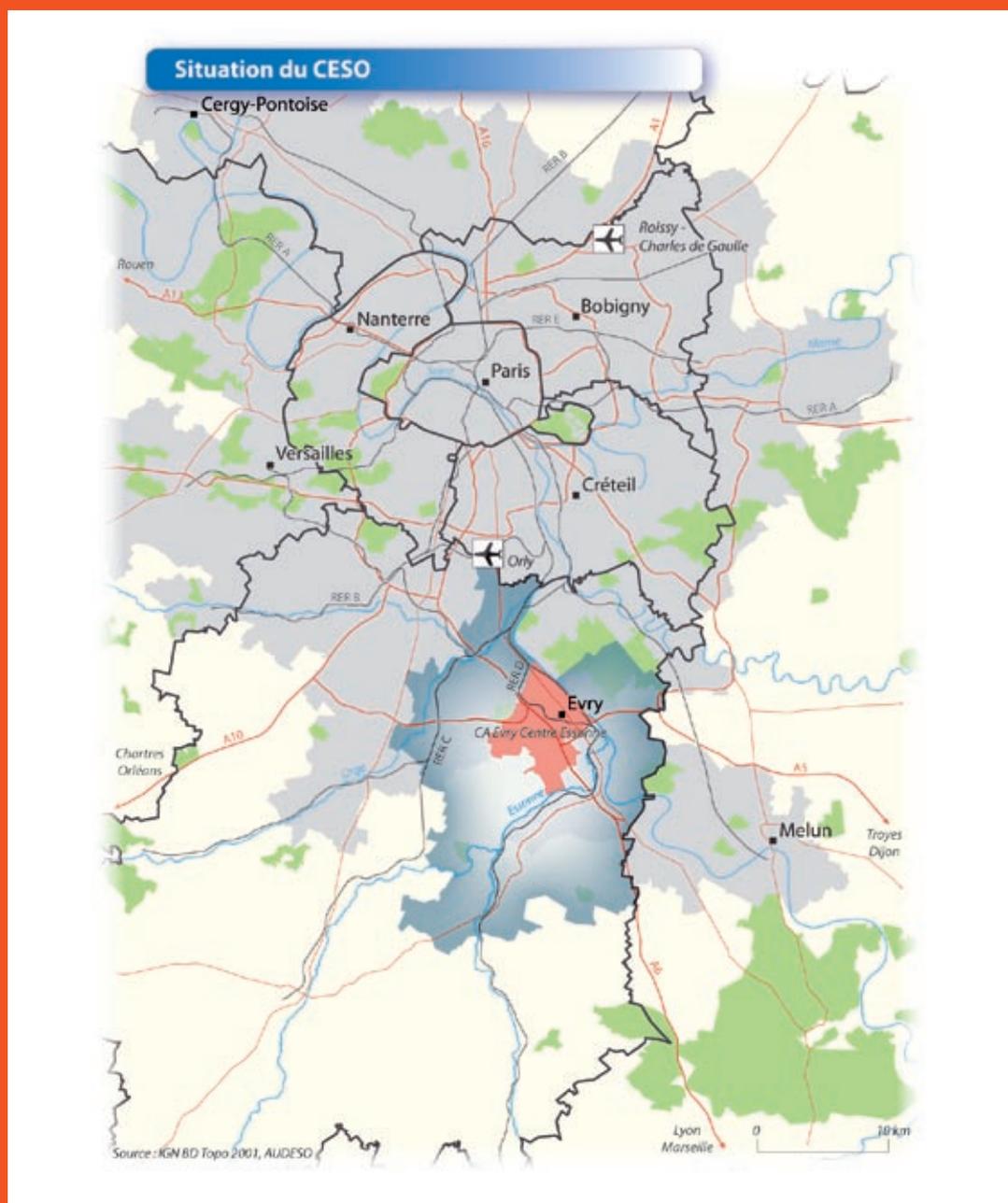
L'agglomération s'inscrit dans un processus d'intensification urbaine de qualité (renouvellement urbain, nouveau cœur de ville, nouveau quartier). Plusieurs quartiers en difficulté à Évry ou Courcouronnes font l'objet de conventions ANRU (Pyramides (7), Canal (3), Bois Sauvage (6)). D'autres sites (friches industrielles, espaces non aménagés) sont le support de nouveaux projets urbains (Val de Ris (1), Canal Europe (2), Hôtel de Ville (A), Rouillon Aguado (C)).



Évry – Quartier de l'Hôtel de ville - Plan masse du projet



LE CENTRE ESSONNE SEINE ORGE, UN TERRITOIRE COHÉRENT QUI PARTICIPE AU POLYCENTRISME FRANCILIEN



Il regroupe des intercommunalités qui, après avoir fait le constat de la nécessité de travailler ensemble, ont engagé une démarche originale en créant une association et une agence d'urbanisme, l'AUDESO.

À une vingtaine de kilomètres au sud de Paris, desservi par l'autoroute A6, la Francilienne (RN 104) et deux lignes de RER, le CESO compte 500 000 habitants et 200 000 emplois, soit quasiment la moitié de la population et de l'emploi essonnien. Sa superficie est de 36 000 hectares, l'équivalent de Paris et du Val de Marne réunis.

Afin d'affirmer le rôle du CESO et de ses composantes territoriales comme des moteurs de la compétitivité de la métropole Paris Île-de-France tout en respectant les équilibres internes du territoire, ses acteurs ont chargé l'AUDESO de les aider à concevoir un projet d'aménagement cohérent fondé sur trois axes stratégiques : l'innovation, la cohésion et le développement durable.

LES DÉBATS AVEC LES URBANISTES DE LA FNAU

La prise de connaissance du territoire a été très enrichissante pour l'ensemble des membres du Club. Les juniors comme les seniors ont dû remettre en perspective leur conception de la ville traditionnelle, médiévale ou orthogonale, pour mieux appréhender les particularités et les dynamiques de ce territoire. Deux points majeurs ont été identifiés comme les clés des réflexions à venir :

- Les spécificités de l'urbanisme de dalle avec des espaces libres nombreux et vastes, avec une segmentation des fonctions qui est à l'origine d'un patchwork d'espaces importants et résiduels.
- Un patrimoine en devenir à Évry, riche, unique, récent et en restructuration qui suscite beaucoup d'interrogations sur sa préservation ou sa valorisation.

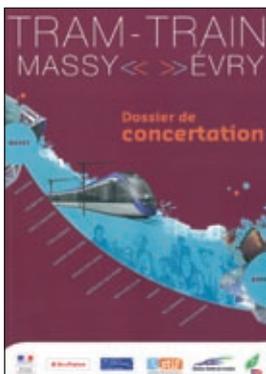
LES ENJEUX SOULIGNÉS

Des défis fondamentaux rattachés aux démarches SCoT / inter SCoT, une gouvernance à promouvoir

Les participants ont souligné la volonté de cohérence entre tous les projets et un objectif affirmé de constitution d'un territoire plus harmonieux à moyen terme. L'engagement d'une démarche SCoT pourrait faciliter les décisions quant au fonctionnement, à l'armature urbaine et aux réseaux de l'agglomération Évry Centre Essonne à structurer.

Une gestion des espaces publics à rendre plus efficace

Les espaces publics, généreux, réalisés par l'Etat dans le projet ville nouvelle sont aujourd'hui gérés par les collectivités locales et pèsent fortement sur leurs capacités financières. Dans ces conditions, il faut dégager de nouvelles marges par ou pour ? des projets de restructuration urbaine et de nouveaux équipements.



Première page du dossier de concertation Tram-train Massy Évry

Une politique des déplacements à conforter

La question des modes doux dans les déplacements et des rabattements vers les pôles de transport en commun a suscité un débat. L'enjeu de la place de l'automobile et du stationnement est majeur : «s'il n'existe pas de coercition sur l'usage de la voiture, les modes doux ne pourront pas se développer».

Une générosité d'espaces libres à valoriser et à transformer en espaces publics

Le grand nombre de délaissés ou de «non-lieux» liés à la configuration de la ville nouvelle peuvent être vus comme une opportunité pour fabriquer de vrais espaces publics exploités par les habitants.

Un patrimoine à valoriser

Les patrimoines industriel, naturel ou urbain de l'ancienne ville nouvelle doivent être valorisés et intégrés aux réflexions urbaines. La ville et son patrimoine doivent évoluer mais sans être dénaturés. Il serait intéressant d'inventer à Évry une démarche expérimentale dans la réhabilitation du bâti tout en approfondissant le débat local sur la facture architecturale de la ville et sa diversification à l'infini.

Accélérer et promouvoir l'innovation

Les préoccupations liées au développement durable sont de plus en plus présentes dans le discours des urbanistes et des élus : limitation de la place de la voiture, politique pro-vélo, habitat intermédiaire, participation citoyenne, assainissement alternatif, agriculture de proximité par exemple.



Évry – Quartier des Passages

Conduire élus et habitants à porter un autre regard sur leur ville, une démarche positive

Peut-on s'inspirer des actions entreprises au Havre pour la valorisation du patrimoine par exemple ? Brest a expérimenté avec succès la mise en place d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) sur un patrimoine relativement récent et modeste mais représentatif de l'identité de la ville.

Club Projet Urban & paysage

Un grand merci aux agences de Reims,
Strasbourg et d'Essonne-Seine-Orge
pour la qualité de leur accueil et des sujets présentés

Comité de rédaction
Frédéric ROUSTAN
& Yves GENDRON
Sébastien DEBEAUMONT
Jeanine RUF
Patrick THÉPIN

avec la participation de
Marcel BELLIOU

