

Manuel de projet

I / Un positionnement initial

• Agir autrement

Le projet se fabrique à partir de questionnements divers que l'on réunit, organise pour en ressortir une problématique. Mais le projet est trop souvent une réponse concrète et littérale à la demande initiale. Il n'y a quasiment plus de prise de risque entraînant un manque d'originalité dans les propositions. Peut être s'agit-il de ne pas répondre littéralement à la question initiale pour faire projet mais plutôt de la déplaçait pour apporter une réponse différente, d'attirer l'attention sans entrer en compétition ou en conflit avec les autres. Ce positionnement est une manière d'ouvrir le champ de possibilité de réponse.

« Comment construire autrement, d'une manière moins brutale. S'il est possible de construire moins, d'en faire moins et que ce moins entraîne plus de plaisir. Pour cela, il faut observer la situation dans laquelle on se retrouve, profiter de ce que l'on appelle le « concours de circonstances », écarter le plus possible les modèles dévastateurs en architecture, car ils correspondent très rarement à la réalité. »

Patrick Bouchain, *Construire autrement*.

II /Acteurs

• Une architecture participative

« La première des choses est de regarder qui, dans la proximité de ce qui va être construit, est capable de réaliser l'ouvrage : un habitant, un artisan, une entreprise qui pourrait être acteur, avec d'autres, de la transformation de son environnement. Ensuite, il faut repérer qui, aux alentours, se servira de cet ouvrage, s'en occupera, le revendiquera comme un équipement lui appartenant et où il invitera d'autres habitants plus éloignés ou différents de lui. »

Patrick Bouchain, *Construire autrement*.

Si l'architecture était envisagée comme ce qu'énonce Patrick Bouchain, on se poserait peut-être moins de questions de forme et plus de questions de fond, et il y aurait davantage d'enchantement dans les projets produits, qu'il s'agisse d'espace bâti ou d'espace public, car c'est le fond qui, une fois posé, fait la forme, qui est elle-même l'expression du groupe qui a été constitué pour réaliser l'ouvrage.

« Ainsi, on instaurerait une vraie démocratie participative, remplaçant le désir par le faire et mettant le désir à l'épreuve, car se sont les contrastes qui, liés entre eux par le faire, pourront coexister pacifiquement et créer l'ensemble nécessaire à la vie en commun. »

Patrick Bouchain, *Construire autrement*.

Cette manière d'agir permet de renverser la situation afin que le projet ne soit pas le désir seul de l'architecte mais les envies et les besoins des acteurs conseillés, orientés par l'architecte.

J'ai pu retrouver cette intelligence collaborative à Montreuil dans le projet futur de Co-construction avec ses habitants du foyer de travailleurs migrants auto-gérés du « Centenaire ». Le Centenaire est aujourd'hui un lieu autogéré par deux cents personnes depuis 15 ans, en l'occurrence des travailleurs maliens et mauritaniens, dont la plupart ont un travail régulier. La municipalité a fait mener par l'association Pour Loger, une enquête sociale qui a permis de connaître les attentes de chaque résidant du foyer et de constater qu'une grande majorité d'entre eux souhaitait continuer à vivre ensemble, la plupart d'entre eux étant en effet des hommes seuls dont la femme et les enfants sont restés au Mali. Le projet consiste alors en une nouvelle résidence sociale, qui sera construite par l'office public de l'habitat de Montreuil, un foyer de 140 places.

« Il ne s'agira pas d'un foyer comme les autres puisque celui-ci sera construit pour un groupe de migrants déjà très structuré, habitué à s'autogérer, avec lequel ont été définies les règles de fonctionnement du nouvel ensemble. On y trouvera des appartements, des studios, des unités de vie, des commerces et les résidents seront fortement impliqués dans sa gestion. Et un restaurant associatif ouvert au quartier. »

Les élu(e)s du groupe majoritaire « *Montreuil, vraiment !* »

III / Une situation de projet

• « L'impensé de la ville » VS grille infrastructurelle

« Les terrains délaissés sont des espaces résiduels, désaffectés, dépréciés, déclassés parce que inclassables, mis en faillite au nom d'un impératif rationnel d'efficacité, ils sont les déchets de l'aménagement. Ce sont les restes d'une division qui ne tombe pas juste, les chutes du découpage fonctionnel de l'espace. »

Patrick Degeorges et Antoine Nochy, L'impensé de la ville.

Types de parcelles rencontrés :

- Il y a des terrains vagues qui sont des îles désertes prises en archipel entre les banlieues en expansion.
- Il y a des parcelles découpées au cœur des nouveaux ensembles mais absentes de toute réalisation.
- Il y a des franges hybrides qui ouvrent des plages en lisière des sols colonisés par les grands projets urbains
- Il y a des fragments, des restes d'architecture ancienne, épaves, fragments de nature, talus ensauvagés, chemins menant plus nulle part, qui ont échappé à l'anoblissement patrimonial ou à la réhabilitation.

- Il y a des zones qui permettent une grande liberté d'appropriation (par leurs dimensions importantes, par leurs situations géographiques ou encore par l'existence d'une matière première structurelle) et qui sont déjà investi par une communauté de personnes.

- Il y a aussi des zones inscrites dans la trame urbaine mais qui s'en affranchissent (les parcs, les grands espaces publics...) et sont de véritables micro-organismes à part entière.

Nous devons préserver des lieux inoccupés et accessibles sans distinction, qui laissent du jeu au passage et à la rencontre, des clairières qui accordent sa place au hasard, des espaces gratuits où le simple fait de la coexistence peut se réfléchir diversement.

Ces espaces mis hors circuit par le marché ou devenus incontrôlables, enclavés, souvent séparés du reste de l'agglomération par des emprises ferroviaires, des périphériques ou des canaux, longés ou traversés par des voies rapides, recourent statistiquement la carte des zones « sensible » où se fixe la crise sociale. Cette instrumentalisation de l'espace produit du délaissé. Il ne s'agit pas d'un « à côté », mais d'une redistribution spatiale des rapports sociaux qui aboutit à une ségrégation chaotique de la misère. Les zones de citoyenneté reculent devant l'accumulation des espaces de « deuxième zone ». Ces zones en marge de la société sont pour la plupart maintenues sous perfusion (revenu minimum d'insertion, les services de transports publics réduisent leur activité). Elles sont symbole de liberté et dans un même temps participent à la fragmentation de la ville. Les délaissés sont des exceptions dans la trame urbaine mais qui se généralisent.

« Toute construction, aujourd'hui, projette, à son insu et malgré elle, le délaissé de demain. On dissémine un abandon qui se déplace à mesure que l'on en trace la carte. »

Patrick Bouchain, *Construire autrement*.

Cette constellation d'archipels, d'îles insolites, doit être reconsidérée dans le projet du Grand Paris. Ces « anecdotes » permettraient à la fois de montrer des réalités sociales cachées et d'apporter une diversification, une originalité des expériences à la machinerie métropolitaine.

Un travail qui ne peut être réalisé sans l'étude de la grille des réseaux qui compose la ville et la relation ou non que ces sites entretiennent avec la trame urbaine : une étude complexe des réseaux existants, visibles ou non, des déplacements humains ou organiques, des infrastructures lourdes ou à petite échelle, des réseaux futurs du Grand Paris...

IV / Méthode

- **La dérivation situationniste**

D'après Guy Debord, la dérive est un procédé situationniste qui consiste à se déplacer en ville, selon une « technique du passage hâtif à travers des ambiances variées, en variation et sans trajet prédéfini, en laissant de côté les habitudes de la vie quotidienne, de la promenade, des conventions établies ». Toute la perception est alors orientée vers ce que les situationnistes nomment la psychogéographie de la ville, c'est-à-dire l'étude « des effets précis du milieu géographique, consciemment aménagé ou non, agissant directement sur le comportement affectif des individus. » Quelles sont les rues les plus peuplées, et pourquoi ? Vers où les passants, les voitures, se dirigent-ils ? Quelle atmosphère règne sur les lieux, est-ce de l'achat, de la ballade, est-il aisé d'y faire des rencontres ; est-ce le caractère d'un certain quartier, etc. Qui choisit d'aller dans un tel lieu, quelle population, quelle humeur ? Quels sont les points attracteurs qui, si l'on passe à côté, nous amènent jusqu'à eux si l'on cède à la facilité ? Quels sont les lieux répulsifs ?

Cette démarche me paraît pertinente car elle permet de dégager un relief psychogéographique de la ville, où chaque lieu apparaît à la fois comme une vie propre, environné de possible, et comme une différence de potentiel vis-à-vis des autres lieux. A la manière de Stalker, il s'agirait dans un premier temps d'expérimenter l'agglomération urbaine comme « un plan cognitif », comme moyen de percevoir la ville d'un autre œil et de repenser l'urbanisme.

"L'esprit humain n'est pas une unité ni une structure organisée de façon hiérarchique: mais c'est un ensemble d'aptitudes distinctes, facilement localisables dans des zones spécifiques du cerveau..." (F. Jervis).

Ensuite, la chose à faire serait donc de recenser les délaissés sur le territoire et de les désigner. Plusieurs modalités de détermination sont possibles, selon que le délaissé est recensé systématiquement ou ponctuellement, que la démarche résulte d'entreprise individuelles ou institutionnelles. Dans tous les cas, il s'agit de repérer l'inutilisation effective d'un terrain depuis une certaine durée.

• Agir avec le minimum / Architecture du « software »

Une idée serait de travailler avec ce qui est déjà existant sur le territoire, s'inscrivant alors dans le type d'urbanisme que Françoise Fromonot qualifierait d'urbanisme de révélation. C'est à dire « une catégorie d'architectes urbanistes – donnant la priorité au site d'intervention et qui puisent dans son substrat les principes de sa mutation dans le temps. Par décryptage de leur nature, par extrapolation patiente de leurs qualités intrinsèques, les lieux sont ainsi amenés à engendrer localement le programme de leur propre évolution au fil d'un processus perpétuellement inachevé qui constitue en lui-même un projet. »

La méthode serait la réappropriation ou la réactivation des espaces délaissés (développés dans le chapitre III) et pas de les « requalifier » ou d'utiliser la « réhabilitation ». L'idée c'est d'agir de manière moindre et de manière non définitive afin que chaque îles gardent leur situation originale, porteuse d'une exigence ou d'un défi, riche d'un enseignement tout en répondant à la mise hors circuit qui annule ces espaces, en les remettant en jeu dans la trame urbaine. En y suspendant les rapports de pouvoir et les spéculations du marché, tout en préservant leur caractère indésiné et leur inutilité, elle tire de l'abandon une chance.

Une méthode que l'on peut rejoindre avec la pratique de l'architecture du « software » que l'on retrouve dans l'esprit de l'architecture utopique des années

1960. Cedric Price, l'inspirateur d'Archigram, avait essayé de construire un Fun Palace, espace de jeu, de réunions et de rencontres. Il s'agissait de s'emparer de la ville, des espaces sous-utilisés ou désaffectés et de changer leur sens. L'accent est mis sur l'architecture du "software" - son, lumière, équipement - et non du "hardware" - le bâtiment en soi.

Mais cette méthode a des limites, énoncés par Françoise Fromonot à propos de l'urbanisme de révélation dans le Criticat 08: « fondé sur une conception du temps qui fait de là-venir une extrapolation du déjà-là, il s'accommode mal des injections programmatiques massives exigées par certaines mutations urbaines d'envergure ».

Le prochain point développé essaie de répondre et de palier à ces limites.

• **La porosité comme priorité au désenclavement géographique et social**

Pour initier son travail pour le projet du Grand Paris, l'équipe Bernardo Secchi et Paola Viganò a adopté une méthodologie empirique. Elle a ainsi arpenté l'agglomération parisienne en allant à la rencontre de ses habitants, en se concentrant sur la diversité des situations sociales, architecturales et urbaines. Car c'est une vérité indéniable : l'Île-de-France revêt de multiples visages parfois diamétralement opposés.

Le constat immédiat fut que cette région n'est pas « poreuse » : un concept qu'ils empruntent à la géologie, et qu'ils définissent par le rapport entre le plein et le vide.

Par cette image de porosité Bernardo Secchi nous dit que « dans chacune des zones de l'agglomération parisienne les liens sont minimes, on ne passe pas de l'une à l'autre. Pour y remédier, il faudra donc connecter ces différentes zones et rendre perméables les différents tissus urbains afin de permettre l'accessibilité de tous dans les différentes strates du Grand Paris. Il est également nécessaire de briser les enclaves qui ont des conséquences sur la géographie sociale caractérisée par de nombreuses inégalités ».

Pour lui le découpage radioconcentrique de l'agglomération parisienne, avec en son centre la capitale et les deux couronnes, n'a plus de sens, il est d'un autre temps et enferme ses habitants en les hiérarchisant socialement. Une hiérarchisation qui s'est matérialisée géographiquement. Rendre poreuses ces strates prend donc ici tout son sens. Le désenclavement géographique est la première pierre de l'édifice du désenclavement social.

Plusieurs points dans son discours pour le projet du Grand Paris m'intéressent :

- La conservation de la biodiversité comme objectif prioritaire dans la ville de demain. Avec l'idée que les parcs devront être repensés afin de ne plus être des éléments séparant les différentes zones urbaines mais qui au contraire devront être des facteurs de liaison entre celles-ci. Il faut donc imaginer ces parcs comme des éléments de « connexion », des éléments liants.

- La question de la mobilité / Le défi de la proximité universelle

La mobilité est un grand axe du travail de Bernardo Secchi qui en fait une partie intégrante des droits de l'Homme. Pour lui, la réduction de la distance domicile-travail est une idée purement illusoire, il faut au contraire une « accessibilité

généralisé ». Une proximité universelle doit être permise par les transports et elle devra devenir une norme. Il faudra donc connecter tous les espaces, rompre avec le principe de convergence vers le centre : « Il faut développer un réseau de la grande métropole permettant de relier tous les espaces sans passer par Châtelet ». Cette dernière idée de la proximité universelle me semble essentielle pour Le Grand Paris, la métropole est alors conçu comme un maillage de transport échappant à la logique de centralisation. Cette dernière idée de la proximité universelle me semble essentielle pour Le Grand Paris, la métropole est alors conçu comme un maillage de transport échappant à la logique de centralisation.

Pour ce faire, il faut tout d'abord, comprendre les différents types de réseau qui constituent le territoire Studio 08 définissent 3 différents types de réseau qui jouent un rôle distinct et qui me paraissent pertinents.

« La premier à l'échelle territoriale, qui met en communication à grande vitesse des origines et des destinations très lointaines et qui accueille des flux qui ne sont pas toujours intéressés par le centre de Paris aura une géométrie caractérisée par la figure de l'isotropie.

La deuxième à l'échelle des bassins de vie, dessert par une vitesse moyenne les différentes parties du Grand Paris et est centré sur les nœuds du premier réseau, qui deviennent les pôles d'une métropole polycentrique.

La troisième, enfin , réseau de la mobilité douce, irrigue à faible vitesse les bassins de vie et tout le Grand Paris d'une manière isotrope. »

Ces trois réseaux ne construisent pas une hiérarchie, mais trois différents espaces urbains, différemment habités (à des heures différentes, à des vitesses différentes, avec des liaisons différentes aux équipements, aux activités ou aux commerces le long de leurs parcours). Ils seront aussi utilisés par des moyens de transport différents : train et RER, tramway et bus, vélo et marche à pied.

L'une des pistes à suivre pour intégrer les idées énoncées ci dessus à l'échelle de la métropole, est celle d'un mode de transport à l'échelle des bassins de vie qui viendrait connecter les différents nœuds du réseau à l'échelle territorial. Le moyen le plus adapté à mon sens est le tramway qui constitue un mode de transport le moins coûteux à grande échelle et qui permet une plus grande flexibilité dans les horaires. Le but étant de créer un grand nombre de stations dans un réseau connectant les grands pôles, les nœuds d'échange existants ou à créer.

Anna Moreau