

Temporalités courtes

exploration du cycle de master
de l'école nationale supérieure
d'architecture et de paysage de Lille

La rue en C hantiée

a 2013

automne



{ap}

Temporalités courtes

exploration du cycle de master
de l'école nationale supérieure
d'architecture et de paysage de Lille

La rue enchantiée

Projet mené dans le cadre d'une invitation
de la Chambre de Commerce et d'Industrie Grand Lille

Eric Monin, enseignant architecte,
docteur en Sciences de l'ingénieur, HDR,
maître-assistant à l'ensapl (Histoire et cultures architecturales)

étudiants : Louis Caux, Pierre-François Desoulle
Sophie Gomez, Sophie Lucas, Louise Macé, Quentin Plé,
Benjamin Quiniou, Benoît Tournet, Josselin Vamour, Nassim Zerde



ens{ap}^{Lille}
architecture & paysage

Editorial**Eric Monin**

La rue enchantée

page **7****Travaux dirigés****Pierre-François Desoulle, Quentin Plé.**

Le Plan Marshall de la ville de Meaux, un art de l'improvisation ?

page **12****Benoît Tournet, Nassim Zerde.**

Le chantier du parvis de la gare à Saint-Quentin.

page **20****Sophie Gomez, Josselin Vamour.**

Orléans réaménage la place du Martroi.

page **26****Sophie Lucas, Louise Macé.**

Le chantier des Halles d'Amiens.

page **36****Louis Caux, Benjamin Quiniou.**

Le chantier Euralille phase 1 - « Chronique d'un chantier passé ».

page **46****Travaux pratiques**

Matières à construire.

Sophie Gomez

page **54**

Le chantier : un parcours exploratoire.

Sophie Lucas

page **60**

Vers une temporalité nocturne du chantier.

Benoît Tournet

page **64**L'échafaudage comme créateur d'un entre-deux,
entre la ville et le chantier.

Quentin Plé

page **70**

Vers une disparition du chantier ?

Louise Macé

page **78**

Le chantier est un luxe.

Nassim Zerde

page **84**

Wattrelos à la carte.

Louis Caux

page **90**

La lumière comme moteur d'activité.

Benjamin Quiniou

page **96**

Le chantier fantasmé.

Pierre-François Desoulle

page **102**

Décideurs-Bâisseurs.

Josselin Vamour

page **110**

La Rue Enchantée

Dans une société où l'accumulation toujours plus grande de situations contraignantes est source de stress, d'inconfort et de mal-être, les chantiers urbains qui éventrent les trottoirs et creusent la chaussée sont souvent vécus comme une agression ultime qui transforme la vie en cauchemar, et donne au citoyen la triste impression d'être la victime innocente de forces obscures qui s'acharnent contre lui. A l'invitation de la CCI Grand Lille, les étudiants du séminaire d'exploration « Temporalités courtes en architecture » de l'École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille, ont tenté de rompre avec cette fatalité en montrant comment le chantier peut aussi être un lieu de rencontres, de découvertes, voire de contemplation, un monde où s'organise l'amélioration de notre cadre de vie.

Comme une anamorphose qui révèle son sens à partir d'un point de vue unique, les étudiants ont recherché les situations précises qui permettraient d'inverser l'ordre des choses en exploitant le potentiel d'un chantier capable de surmonter ses nuisances habituelles au profit d'une sage

cohabitation avec les riverains. Les propositions présentées dans ce fascicule n'ont pas l'ambition d'apporter la solution à un problème colossal comme en témoigne la complexité des enjeux relevés par le projet FURET soutenu par l'Agence Nationale de la Recherche¹, mais en tentant de lutter contre des représentations profondément ancrées en chacun d'entre nous, il s'agit ici d'ouvrir des voies qui pourraient servir à panser les maux provoqués par le chantier en exaltant ces qualités méconnues.

Au-delà de l'allergie chronique qu'il suscite, le chantier est d'abord une installation qui se met en place sur la voie publique et qui impose de nouveaux rapports transitoires entre la rue, ses riverains, ses commerces et l'ensemble des usagers qui fréquentent les lieux plus ou moins assidûment. A cette occasion, de nouvelles logiques d'acteurs apparaissent, des rancœurs surgissent, des tensions s'exacerbent. Grâce à une

¹ Voir le dossier spécial consacré à ce projet de recherche paru dans la *Revue Générale des Routes et de l'Aménagement*, n°913, juillet-août 2013.

série d'études de cas, les étudiants ont pris conscience de ces différentes situations qui émergent au gré du chantier, qu'il s'agisse de travaux urbains de plus ou moins grande échelle, ou de transformations d'équipements commerciaux. De Lille à Orléans, de Saint-Quentin à Meaux en passant par Amiens, cinq récits racontent les difficultés rencontrées par la maîtrise d'ouvrage, les entreprises ou les usagers, au cours de travaux qui ont permis la rénovation de centres anciens, ou l'aménagement de nouveaux quartiers au cœur des villes. Des entretiens avec des témoins actifs de ces moments clefs livrent les détails qui exaltent les conflits ou apaisent les esprits. On mesure alors mieux la qualité des hommes et des femmes chargés d'établir le dialogue, chacun à leur manière, pour débloquer les situations de crise les plus difficiles.

Les recherches menées au sein du séminaire ont tout d'abord permis de formuler une série d'hypothèses construites à partir d'une recherche documentaire avant d'être exposées dans des notes synthétiques et illustrées. Cette première approche a ensuite

bénéficié d'un apport théorique notable avec la conférence de Jean-Max Colard, critique d'art et commissaire de l'exposition Poétique du chantier organisée en 2009 au musée du Château à Annecy². Dans la continuité des intuitions initiales, cette intervention a permis d'alimenter l'imaginaire des étudiants en leur offrant matière à réflexion. Enfin, le contact direct avec le terrain à Wattrelos a donné un cadre concret aux premières esquisses qui sont venues s'ancrer rue Carnot.

Les dix propositions nées à l'issue de ces douze séances de séminaire convoquent des références inattendues, brassent des idées parfois éloignées du monde du chantier et mettent en relation des expériences et des corpus hétérogènes. Les élèves architectes montrent alors que la rue enchantée n'est pas seulement un néologisme complaisant qui ne servirait qu'à projeter des vues angéliques sur des situations inextricables ; ils

² Voir le numéro spécial de la revue *Ligéia*, Juillet-décembre 2010, consacré à cette exposition.

mettent en place les conditions nécessaires à la production de nouvelles histoires urbaines stimulées par le chantier pour apaiser les tensions et accompagner l'échange. Plus ou moins intrusives, radicales, ou mesurées, ces approches suggèrent des dispositifs ou des procédures d'interventions qui dépassent parfois le registre de solutions strictement formelles. Pour construire du lien, l'architecte doit aussi savoir emprunter des chemins de traverse.

En installant progressivement des regards croisés sur l'espace du chantier, Sophie Gomez invente un jeu de construction qui s'affirme au gré de la réflexion pour devenir un jeu de cache-cache avec le théâtre des opérations. Les palissades s'évanouissent pour laisser place à un grand moucharabieh qui interpelle le passant et l'invite à mieux voir ce qui se passe de l'autre côté de cet écran insolite. Sophie Lucas perçoit les contraintes spatiales du chantier comme des potentiels d'évitement capable d'accueillir des structures temporaires chargées de surmonter une partie des gênes qui entravent la circulation piétonne et l'accès-

sibilité aux commerces. Greffées aux boutiques ou franchissant les terrassements, les constructions légères qu'elle imagine, servent à accompagner les riverains dans leur quotidien en permettant de maintenir leurs activités habituelles.

Benoît Tournet tente de faire accepter le chantier en lui permettant d'occuper des temporalités qu'il n'investit pas encore. Ce choix paradoxal donne vie à d'autres imaginaires construits par la lumière où des voies, des tracés, des passages sont suggérés pour esquisser une nouvelle appropriation nocturne de la rue. L'installation amovible proposée par Quentin Plé introduit quant à elle, une sorte d'hétérotopie à mi-chemin entre la réalité du chantier et les habitudes du quotidien qu'il perturbe. Les structures imaginées font alors diversion et offrent aux riverains toute une gamme d'interactions sensibles originales. En filant la vieille métaphore de la ville-théâtre, Louise Macé souhaite elle aussi détourner l'attention du public en lui cachant un chantier qu'elle rend invisible. Cette proposition décide de tourner résolument le dos aux

nuisances éphémères des travaux dans leur phase la plus intense –quand ils occuperont la portion la plus commerçante de la rue Carnot-, en transportant l'activité commerciale au cœur de la place de la République. Cette transplantation offrira alors l'opportunité d'établir une plus grande proximité entre les différents acteurs de la rue en créant un pôle dense uniquement dédié aux activités commerciales. Moins radicale, la proposition de Nassim Zerde introduit un dispositif capable de canaliser le regard des passants en direction des commerces. Le chantier se trouve soudain éclipsé par un surinvestissement des devantures et des accès aux boutiques. Le propre, le net, la symétrie habituellement associés aux environnements luxueux prennent le pas sur les nuisances infligées par le chantier. En recourant aux clichés les plus fréquemment utilisés dans l'aménagement des commerces haut de gamme et grâce à la bienveillance des passants, Nassim Zerde construit un simulacre qui vient se substituer à la réalité dérangeante.

Enfin, les quatre dernières suggestions se concentrent sur les représentations du chantier pour tenter d'en changer l'image. Stimulé par les travaux de Jean-Max Colard, Louis Caux propose d'exalter une certaine poésie du chantier en exploitant les possibilités offertes par la carte postale qui devient l'instrument de sa reconquête. Chargée de renforcer des liens entre l'ensemble des acteurs du chantier, y compris ses « victimes », elle joint l'image à la parole qu'elle provoque en installant des correspondances inattendues. Benjamin Quiniou poursuit



ce rapprochement avec le monde des arts en suscitant une nouvelle intimité entre le chantier et ses riverains. Il en fait un objet culturel en bousculant les préjugés et en ouvrant des fenêtres insolites vers ce lieu d'action devenu lieu de contemplation. Avec Pierre-François Desoulle, l'imaginaire s'installe pour déplacer les enjeux et transformer les nuisances en potentialités capables de faire surgir la fiction. Un récit en bande dessinée donne à voir d'autres réalités qui investissent progressivement la rue au point de devenir le fil rouge de l'opération, une sorte de clin d'œil qui traverse l'espace dans la durée. Quelles que soient les versions médiatisées du chantier, elles rendent toujours compte d'un état fantasmé qui met d'ailleurs souvent en scène un pouvoir politique inscrit dans l'espace en transformation. Josselin Vamour explore cette dimension en étudiant la mise en scène des décideurs-bâisseurs sur le chantier, un processus qui rappelle que l'élu n'assume pas seulement les fruits d'un projet réussi, mais aussi chacune des étapes qui engage sa responsabilité.

Eric Monin
enseignant de l'ensapLille





Travaux dirigés : Meaux

Le Plan Marshall de la ville de Meaux, un art de l'improvisation ?

Le plan Marshall est le nom d'une vaste entreprise de rénovation urbaine lancée par la communauté d'agglomération du pays de Meaux. Ce plan de rénovation s'étend dans tout le quartier historique de Meaux depuis la gare SNCF à l'ouest jusqu'au quartier de grands ensembles à l'est, et sur les deux rives de la Marne qui traverse la ville.

Ce plan de rénovation urbaine, lancé en 2010 et qui se prolongera jusqu'en 2014, concerne la rénovation des voiries, le lancement de programmes de logements, des consultations et réflexions sur les rues commerçantes historiques de la ville. Le chantier du centre-ville est l'une des opérations les plus importantes du plan Marshall. La rénovation de la voirie traverse les points critiques du centre-ville : la rue Saint-Rémi, principal accès carrossé du centre pour les livraisons aux commerces, le parvis de la cathédrale qui accueille aussi bien les événements ponctuels (foires, spectacles...) que les offices hebdomadaires, la rue du Général Leclerc, artère piétonne et commerçante, qui s'étend sur plusieurs centaines

de mètres. Sur les trois phases du chantier, deux d'entre elles concernent la rénovation de la voirie de la rue du Général Leclerc. En plus de changer le pavage vétuste de la rue, l'opération intègre une remise aux normes des réseaux électriques, d'assainissement, de gaz. Après avoir achevé la première phase du chantier (parvis de la cathédrale), les travaux se poursuivent actuellement dans cette rue historique, qui comporte une densité de commerces très importante.

Gestion par la mairie

Afin que le chantier de la rue du général Leclerc se déroule le mieux possible pour la municipalité, un certain nombre de mesures ont été prises et de stratégies adoptées. Forte des enseignements des phases précédentes, la direction de l'urbanisme et le cabinet agit de manière préventive. Émeline Darves, chargée de la direction de l'urbanisme, nous révélera le secret du bon déroulement d'un chantier : agir par anticipation¹.

¹ Entretien avec E. Darves en annexes.

Pierre-François Desoulle,
Quentin Plé.

Entretien avec Émeline Darves, chef de projet de la rénovation urbaine à la direction de l'urbanisme et du développement durable de la ville de Meaux.

Vous nous avez parlé d'un certain nombre de stratégies d'actions. Comment ont-elles été communiquées aux riverains ?

Lors de précédents travaux de voiries (ceux du faubourg Saint-Nicolas en 2010, ndlr), nous avons mis en place un point d'information fixe qui a bien fonctionné. Nous avons pérennisé cette structure en investissant l'office de commerce en face de la cathédrale. En plus d'être un signal fort et rassurant pour la population, des réunions préalables ont eu lieu et ont toujours lieu tous les vendredis. Ces réunions publiques réunissent les commerçants et le cabinet du maire. Mais le problème avec la concertation, c'est que ce sont toujours les mêmes qui sont présents et on ne sait pas s'ils relèguent l'information à leurs confrères. Le secret pour que le chantier se déroule convenablement, c'est de communiquer avant le début de celui-ci pour que les riverains n'aient pas de mauvaises surprises.

De plus, le cabinet du maire est chargé d'intégrer dans la campagne de communication de la ville les visuels à destination des riverains, à partir d'une charte graphique définie. Les lettres du maire sont envoyées régulièrement aux habitants du quartier, et nous avons édité une série de prospectus pour expliquer aux

habitants les phases de chantier en cours et futures. Pourtant, nous ne les distribuons que rarement car, ceux-ci préfigurant les avancées du chantier, le moindre retard ferait l'objet de réclamations... et on ne s'en sortirait plus.

Le fait d'avoir travaillé sur un lieu fort comme le parvis de la cathédrale a-t-il entraîné un changement dans la gestion du chantier avant et pendant le chantier ?

La cathédrale est le point central de la ville où se déroulent un certain nombre de grands événements. Il y a aussi les offices religieux, au moins tous les dimanches. Ajoutez à cela une gestion des flux de piétons plus lourde car ils sont beaucoup plus nombreux. Le phasage du chantier a été établi en fonction des flux piétons qui mènent aux événements (spectacles historiques, les foires d'été et d'hiver...). Pour résumer, le phasage du chantier dans la rue du général Leclerc s'est fait en fonction des accès aux commerces alors que sur le parvis de la cathédrale, il s'est fait par rapport à l'événementiel.

Meaux est une ville où il y a une certaine culture de la rénovation urbaine. Il y a toujours des travaux qui nous apprennent, par expérience, des pratiques pour réduire les nuisances. Car ce sont surtout des petits gestes comme par exemple le mouillage des pierres pour éviter la poussière durant les découpes, qui rendent le chantier vivable au-delà de toute communication et discours.

L'enjeu principal est d'entraver le moins possible le quotidien des habitants et surtout des commerçants qui craignent fortement pour leur chiffre d'affaire.

La gestion du chantier a été orientée sur l'accès aux commerces, contrairement à la phase précédente où la priorité était donnée à l'événementiel sur le parvis de la cathédrale. Ainsi, dans toute la ville, nombre de banderoles, de pancartes, rappellent à tous les habitants que les commerces restent ouverts pendant le chantier.

Une bonne communication est primordiale et il faut donner l'impression aux habitants qu'on ne les néglige pas. Pour ce faire, un courrier signé par le maire est envoyé à tous les Meldois pour les informer de l'avancement du chantier. Cependant, certaines dispositions sont prises, notamment par rapport aux délais qui ne sont jamais énoncés clairement mais exprimés au conditionnel par la mairie. Cette précaution est nécessaire, selon E. Darves, car elle permet de se protéger. Il en découle une permanence trois fois par semaine à l'office de com-



**Pierre-François Desouille,
Quentin Plé.**

Entretien avec la gérante du bar Soup & Juice, situé à l'angle de la rue du Général Leclerc et de la rue Notre-Dame, à la limite entre la phase 1 et 2 du chantier de requalification des voiries. Le bar est pourvu d'une terrasse sur rue couverte en hiver.

Il n'y a pas si longtemps, vous étiez encore au cœur du chantier. Pouvez-vous nous dire comment votre commerce a vécu cette expérience ?

Ne m'en parlez pas ! Et tous les commerçants vous le diront : le chiffre d'affaire a baissé pendant cette période.

...parce que l'accès aux commerces n'était plus garanti ?

Oui mais surtout à cause du bruit et de la poussière. Nous n'étions même pas prévenu à chaque fois que le chantier passait devant l'entrée des commerces. C'est insupportable de venir boire son café et ne pas s'entendre parler. A cause de ça, on a du fermer deux semaines cet été en pleine saison. (une discussion par la suite avec la direction de l'urbanisme nous apprendra que la commerçante était en fait partie en vacances, ndlr)

Mais y avait-il un accès prévu à votre commerce ?

Oui, bien sûr, mais les nuisances étaient tellement importantes que les clients ne venaient plus. De toutes manières, même l'intérieur du bar était sale à cause de la boue. Donc on a

fermé pendant ce temps.

C'est vrai que la rue est bien maintenant mais finalement, ça n'a pas changé grand chose, sauf pour notre chiffre d'affaire. Moi ce que j'ai envie de dire, c'est tout ça pour ça !

Pouvez-vous nous expliquer la gestion du chantier qui a permis de garantir les accès aux commerces notamment ?

Il y a eu d'abord un long travail de repérage, avant la phase de chantier, où beaucoup de questions ont été mises sur la table : les pieds de porte, les lieux de stockages des matériaux, le nombre d'accès, le phasage... Le chantier est plus lourd qu'il n'y paraît : en sous-sol, les réseaux ont été repris et beaucoup d'entreprises ont été amenées à intervenir (la DEA, EDF GDF...). Ce n'était pas qu'un simple repavage de la chaussée. Néanmoins, suite à des discussions avec les commerçants ainsi qu'une leçon des premières phases du chantier, nous avons dû modifier la manière d'intervenir : dans l'étude de projet, nous avons prévu de d'abord traiter une première moitié de la largeur de la chaussée. Dans un souci de facilité de mise en œuvre, nous avons convenu avec les entreprises de réaliser les trottoirs en premier, les passants pouvant circuler au milieu de la rue. Une fois ceux-ci réalisés, le processus s'inverse et les passants accèdent au commerces par les trottoirs, pendant que les ouvriers interviennent sur la partie centrale de la chaussée.

merce, à l'angle de la rue du Général Leclerc et du parvis de la cathédrale, où un animateur reçoit les commerçants et sert d'intermédiaire entre ceux-ci et les entreprises du chantier. Cette « maison du projet », déjà testée sur d'autres chantiers s'est avérée être un outil efficace, que la mairie a décidé de remettre en place.

Enfin, la disposition la plus habile est la réunion publique du vendredi matin, à laquelle chacun peut assister et rencontrer le cabinet du maire. Cette pseudo concertation permet de « prendre la température » du chantier et d'ajuster l'organisation globale pour satisfaire les habitants et les commerçants. Par ailleurs, si les articles publiés par la mairie de la ville se vantent d'un chantier exemplaire, les propos des commerçants relatent une autre vérité : ils dénoncent de manière quasiment unanime les nuisances diverses engendrées par le chantier (poussière, cailloux) et des dommages économiques non négligeables².

²Entretien avec une commerçante en annexe.

Organisation du chantier

Bien que la rue du Général Leclerc s'étende sur plus de 250m, la partie en chantier ne se développe que sur une vingtaine de mètres tout au plus. Le chantier est entièrement fermé par des barrières de 1,2m et les ouvriers évoluent au milieu. Un rectangle de 10m de long définit la zone de terrassement et en aval, un deuxième périmètre identique est réservé à la pose des pavés. Entre les deux, une traversée piétonne de 1m environ de large permet aux usagers de traverser la rue.



La mairie qui réinvestit un commerce fermé en utilise la devanture comme support de communication in situ.

**Pierre-François Desouille,
Quentin Plé.**

Ces périmètres ne touchent pas directement les façades commerçantes, ou du moins temporairement. Le chantier est organisé de telle sorte qu'une bande d'1m de large est d'abord réalisée contre les façades, puis les périmètres centraux prennent le relais une fois l'accès aux commerces garanti. Ainsi, la zone de chantier assez restreinte et dense, avance dans la rue en balayant l'ensemble de la chaussée. Une série de petites rues secondaires est connectée à l'artère commerçantes : même si celles-ci ne sont pas encore concernées par les travaux, elles ont une importance dans la réalisation de cette phase. En effet, pour minimiser la surface en travaux dans la rue, les zones de stockage des matériaux sont répartis latéralement, aux carrefours de ces petites rues. Une grande partie du volume important de matériaux est divisé, puis stocké, au milieu de ces axes, en occupant à chaque fois une zone de quelques mètres carrés seulement. La plus grosse partie du stockage demeure boulevard Jean-Rose, à quelques centaines de mètres, sur un parking réservé.

Gérer l'urgence

Bien que la machine ait l'air efficace et bien rodée, les aléas du chantier obligent mairie et entreprises à improviser. En effet, à la moitié du mois d'août, le fournisseur des pavés dépose le bilan, laissant le chantier en suspens. Cette interruption soudaine, en plus de retarder le chantier, va poser problème : le festival des Musik'elles précédé par la fêtes des Ru'elles entraînera des flux importants de piétons dans le centre. La zone en chantier sera alors immobilisée et les pavés retirés ! Ce contretemps obligea la mairie, sur la base d'un accord avec l'entreprise, à aménager un chemin praticable et rapide à mettre en place, pour la durée du festival. La solution retenue a été d'étaler un enrobé sommaire et provisoire qui intègre des rampes d'accès aux commerces³. Les aléas du chantier auront ainsi mis à mal la sérénité de la mairie qui donnera des garanties en échanges de cet imprévu : le gros du chantier sera terminé pour Noël. C'est donc l'imprévu qui oblige la mairie à préciser les échéances du calendrier⁴. En définitive, le chantier de la rue du Général Leclerc est un exemple en matière d'improvisation.

³ Propos recueillis auprès de l'animateur de l'office de commerce.

⁴ Information issue du journal Le Parisien, 27/08/2013, (leparisien.fr), «La mairie veut limiter l'impact du chantier sur les commerçants».

Le chantier du parvis de la gare à Saint-Quentin.

La communication du chantier à l'ère du numérique

Des faits suivis d'effets

Nous sommes reçus à l'intérieur de la maison du projet par Madame Meyer, chargée de la communication de la mairie de Saint-Quentin et responsable de la maison du projet du parvis de la gare. La discussion est principalement axée sur le projet en cours, mais cela nous permet de comprendre comment la mairie communique sur ses différents projets, et on se rend vite compte que la dénomination de « Saint-Quentin ville numérique » joue un rôle très important.

Etes-vous satisfaite de l'ouverture de la maison du projet ?

Elle est ouverte depuis le mois de Février et l'investissement que nous y avons fait va servir à terme pour tous les grands projets de la ville. On s'est rendu compte que son implantation dans l'enceinte de la gare en faisait un élément d'accessibilité rapide. Les gens qui sortent du train ou qui ont un retard viennent spontanément dans ce lieu, donc à terme elle deviendra la maison des projets.

Pour le moment elle nous permet de communiquer sur les travaux et les contraintes d'usages et d'accessibilité du projet de la gare, c'est un projet ambitieux et donc forcément contraignant. Nous sommes plutôt satisfaits. 3000 personnes sont passées ici, plus les gens qui réagissent à propos du film sur les réseaux sociaux. Nous faisons également des visites d'entreprises et de groupes. L'aspect patrimonial est très important car les gens sont très attachés à cette gare. La concertation publique a eu un grand écho, presque autant que le nombre de visiteurs de cette maison et lors de la réunion publique nous étions plus de 300 personnes. L'échange a duré plus de 3h de façon très productive. Le seul bémol c'est qu'on restitue le même nombre de place de parking la ou les gens en aurait réclamé plus, cependant elles seront bien plus qualitatives, actuellement c'est une sorte d'anarchie.

Comment communiquez-vous sur le projet du parvis de la gare ?

On est passé par plusieurs étapes, la présentation du projet, la concertation publique

**Benoît Tournet,
Nassim Zerde.**

et actuellement on continue à communiquer pour toute la durée des travaux. Lors de la concertation publique, les gens étaient amenés à voter pour choisir différentes orientations du projet, c'est donc le projet de la ville mais aussi le projet des habitants. Nous avons dans cette maison du projet et sur le site internet plusieurs vidéos. Nous avons par exemple une vidéo pour chaque cheminement, pour comprendre comment les gens arriveront à la gare dans le futur en tant que piéton, cycliste ou dans leurs automobiles. On peut la voir sur le site internet mais également ici sur la « table tactile » nous sommes passés par une agence extérieure qui a modélisé tout cela. Le choix a été de ne pas faire de maquette physique mais de passer par une maquette virtuelle et de proposer toutes ces vidéos et animations plus immersives. Nous avons été étonnés de voir parfois des seniors qui peuvent paraître réfractaire à ce type de communication y prendre goût et entrer dans le jeu. Je pense que cela fonctionne parce que c'est ludique. C'est un de nos axes de communication.

Nous avons aussi les bulletins municipaux que nous avons réédités, nous en sommes au cinquième numéro. Nous avons aussi des petits flyers qui expliquent le projet et des documents concernant les cheminements ou la concertation publique. Nous avons développé différents supports de communication, notamment au niveau de notre site web et des réseaux sociaux comme Facebook et Twitter qui sont très interactifs sur la ville. Ils sont mis à jour bien plus que quotidiennement, parfois heure par heure. On communique également par affichage dans la presse et par la radio mais aussi par la télévision. Nous avons lancé une chaîne qui se nomme Matele qui est sur la TNT. Nous avons aussi un site web interactif en plus du site web de la ville de Saint Quentin, on peut s'y inscrire et recevoir les newsletters. Et enfin nous avons les affichages classiques en ville et pour finir la maison du projet ici.

Quelles sont les prochains projets que prévoit la ville ?

Le prochain projet d'aménagement urbain ne va pas se voir, c'est un projet de bassin de rétention des eaux. C'est de l'artillerie lourde mais pas très visible pour les gens et absolument nécessaire pourtant. On communique également la dessus et ce de la même manière que pour les autres projets avec les réseaux sociaux et les « totems » d'information qui montrent la photo du projet, les subventions, le montant et la durée des travaux. C'est un support d'information dans la ville qui a déjà fait ses preuves.

Même pour des travaux qui ne sont pas aussi visibles que pour le parvis de la gare, on prend le temps sur les réseaux sociaux notamment, d'expliquer le pourquoi du comment. C'est important pour nous d'être clairs et transparents. Pourtant on se rend compte que malgré nos efforts de communication, parfois les gens ne comprennent pas. Par exemple concernant la gratuité du parking de la gare, nous avons beaucoup communiqué là dessus et pourtant

on trouve encore des gens qui pensent que celui-ci va être payant et couter trop cher.

De plus nous avons lancé un service de proximité très intéressant qui s'appelle « Allo Mairie ». Il a été créé il y a un an, c'est un succès phénoménal. Il y a des opératrices qui sont là en permanence et tout le monde peut appeler. S'il y a un trou dans la chaussée par exemple, les gens appellent et on envoie un patrouilleur qui vient vérifier puis réparer. On arrive à résoudre 95% des problèmes dans la semaine. C'est un service de proximité par excellence.

Le développement de tous ces réseaux a été assez rapide. Le site de la ville a été refait l'année dernière, et puis on surfe un peu sur la mode actuelle avec Twitter et Facebook. Le community manager a été embauché l'année dernière et il a développé tout les réseaux sociaux, c'est assez simple à mettre en oeuvre et la communication se fait rapidement dessus.

Que pensez-vous de l'impact de la communication sur les réseaux sociaux ?

Le but c'est d'en faire un atout et de créer

**Benoît Tournet,
Nassim Zerde.**

ZOOM SUR...

Associations.saint-quentin.fr
Saint-Quentin
 Le portail associatif de la ville de Saint-Quentin

À PIED, EN VOITURE, À VÉLO, EN BUS, LE PARVIS DE LA GARE SERA ACCESSIBLE À TOUS

la diversité dans les médias

prev MATÉLÉ

Nos médias

Les dernières vidéos

Les derniers reportages photos

VIE DES QUARTIERS

CA AVANCE !

AU QUOTIDIEN

LA PAROLE À...

06 / 07

panoplie de logos

charte graphique et couleurs

SAINT-QUENTIN
 www.saint-quentin.fr

All Mairie
 Contacter le Maire

f t YouTube

04 / 05

ZOOM SUR...

une vraie proximité avec les gens. Nous sommes toujours étonné de l'impact de ce que l'on peut mettre sur ces réseaux, c'est très rapidement commenté ou « liké ». Parfois les commentaires manifestent un mécontentement mais ce n'est pas plus mal, cela veut dire que la communication est là. Forcément plus on communique, plus on s'attend à avoir de critiques, mais c'est aussi un peu ça le but : Il faut que les faits soient suivis d'effets.

Nous avons le projet d'aller plus loin dans cette communication virtuelle, mais étant en période pré-électorale c'est difficile d'en parler, ce sera peut être dévoilé durant la campagne. On voudrait d'ailleurs exporter certains services traditionnels de la mairie sur le web et créer une interaction, le maire a d'ailleurs déposé une question au gouvernement en ce sens. En tout cas nous avons un « community manager » au sein de la communication qui est en charge de tout cela et il y a énormément de réunion autour de la communication. Même si il y a un tas de gens qui pervertissent un peu ce mot en disant que ce n'est qu'une enveloppe et qu'elle est vide, pour nous c'est essentiel.

**Benoît Tournet,
 Nassim Zerde.**

Orléans réaménage la place du Martroi.

Présentation générale / bilan du chantier

Le chantier de réaménagement de la place du Martroi intervient à la suite d'un concours organisé en 2011 à l'issue duquel l'équipe de paysagistes parisiens « Laverne » est déclarée lauréate. Les enjeux du projet sont multiples. Passage urbain majeur traversé quotidiennement par environ 25 000 personnes elle se situe dans la continuité d'un axe Nord-Sud traversant la ville avec les rue Royale et de la République qui relie la gare à la Loire. La présence de la statue équestre de Jeanne d'Arc comme point focal central donne à la place une très forte valeur symbolique. Jugée cependant peu fonctionnelle et trop minérale le lieu souffrait également d'un manque d'animation. Afin de pallier à ces faiblesses le projet prévoit une réfection et unification des sols par la pose d'un nouveau dallage de pierres calcaires beiges. L'introduction d'allées d'arbres et de bancs dans la partie nord associée à une harmonisation et un embellissement des terrasses des restaurants alentours génère ainsi une ambiance plus conviviale dévolue

aux piétons. Des équipements annexes tels un carrousel et un miroir d'eau complètent le nouvel ensemble urbain dont la mise en lumière est totalement modifiée. Démarrés en septembre 2012 les travaux se sont achevés récemment avec un léger retard de deux mois. Leur coût d'un montant de 11,2 millions d'euros représente un investissement considérable pour la ville. Il est à noter que ces bouleversements interviennent dans le cadre plus large de l'implantation en centre ville de la ligne de tramway, traversant la place, ayant entraînée de très longues phases de travaux dans d'autres quartiers.

Chantier et restauration en terrasse

Un facteur important source de mécontentement et à l'origine de la modification des habitudes des riverains réside dans les parcours de déviations imposés. Pour traverser le chantier ils alternent en effet suivant les interventions. On parcourt un jour des surfaces salissantes et glissantes pour le lendemain changer d'itinéraire et marcher sur une portion des pavés déjà posée. Malgré des réunions d'information

« Terrasses et travaux », octobre 2013, photo des auteurs

Pendant la pose du dallage de la place une fine bande constituée de palissades à mi hauteur, d'un caniveau et de pavés en attente sépare la zone en travaux de la terrasse d'une brasserie.

Sophie Gomez,
Josselin Vamour.

hebdomadaires les restaurateurs se plaignent d'un manque de concertation avec la mairie en vue de réduire des nuisances, notamment occasionnées par les travaux. De son côté la municipalité affirme avoir conduit le projet selon deux volontés non négligeables, celle d'achever en priorité le pavage des terrasses et de suspendre les activités bruyantes entre midi et quatorze heures afin de respecter l'affluence du déjeuner.

Le service en extérieur constitue la majeure partie du chiffre d'affaire des sept enseignes bordant directement la place. Cinq d'entre elles sont des brasseries cumulant également la fonction de café. Selon ces derniers il s'opère un changement de clientèle pendant la durée des travaux. Les ouvriers passent le matin pour le petit déjeuner alors que certains habitués, comme les employés des banques alentours, préfèrent déjeuner plus loin afin d'éviter le bruit qu'il supportent au long de la journée.

La presse locale, *La République du Centre* par exemple, utilise abondamment le chantier

comme source d'inspiration pour des sujets mettant en avant le mécontentement des restaurateurs mais également le quotidien des ouvriers de l'entreprise Euravia en charge des travaux. Les entretiens que nous avons réalisés avec les patrons des différentes enseignes révèlent un manque à gagner important due en partie aux nuisances sonores et visuelles entraînant une baisse de la fréquentation.

Aujourd'hui

La place vient tout juste d'être inaugurée, le 23 novembre dernier précipitant de ce fait la mise en place des dernières installations. Le carrousel et le miroir d'eau ont en effet pris position lors des ultimes semaines du planning suivis par la dernière tranche de plantation des arbres et la grande roue. L'événement coïncide avec le lancement du marché de Noël dont la présence avait été négociée en amont avec les commerçants. Celui-ci devrait permettre une relance d'activité temporaire en agissant comme un « catalyseur de consommation » en périodes de fêtes.

Bien qu'il soit extrêmement tôt pour tirer des conclusions sur les conséquences d'un tel chantier on peut néanmoins confronter les observations des deux grandes familles d'acteurs de cette aventure, les restaurateurs et les équipes de la mairie. Tout au long des travaux les gérants des établissements bordant la place se sont plaints d'une baisse d'activité significative qu'ils imputent aux nuisances générées par le chantier. De son côté la mairie souligne le contexte général de crise économique en soutenant que la vulnérabilité de certains restaurants peut également provenir de leur modèle intrinsèque. Ayant assuré des réunions hebdomadaires associées à une large campagne de communication (affichage sur site, Orléans Mag et bulletins infos en ligne sur le site de la mairie) elle explique que la mise en place d'un fond d'indemnisation déjà employé lors des chantiers plus long que celui de la rue de Bourgogne leur paraissait moins approprié du fait de la brièveté de celui de la place du Martroi. Néanmoins le versement d'enveloppes de compensation d'un montant de 30000 euros maximum par commerces est

à l'étude, l'expertise se faisant au cas par cas. Se basant sur l'expérience précédente de la rénovation du centre ville la mairie est ainsi convaincue de la future plus-value apportée aux commerces par les aménagements urbains. Une question se pose ici quant à l'aide financière publique versée deux fois aux activités privées : d'une part dans le budget du chantier puis par la compensation.

Il est à noter également qu'une deuxième partie des mécontentements provient des riverains des rues adjacentes dans lesquelles furent stockés provisoirement les matériaux (des palettes de pierres principalement). Initialement prévus sur le pont Georges V afin d'éviter les vols il s'avéra plus judicieux de les entreposer en plein centre ville et à la vue de tous sur une portion de la Rue Royale.

Le retour des beaux jours permettra de faire le point sur l'impact économique réel d'une transformation non négligeable de l'environnement urbain, conséquence d'un chantier à fortes contraintes de circulation achevé dans des délais relativement courts.

Entretien téléphonique d'Audrey Luder-Pescheux par Sophie Gomez et Josselin Vamour. Propos enregistrés le 04 décembre 2013 à 14h15 puis retranscrits.

Audrey Luder-Pescheux travaille dans le service « Études Urbaines » à la mairie d'Orléans. Elle est le chef du projet de la requalification de la place du Martroi, cette mission inclut la formalisation de la commande des élus, la formalisation du programme, le lancement du concours avec le choix du lauréat, la rédaction des cahiers des charges pour lancer les appels d'offres, l'analyse des offres et la mise au point du projet d'aménagement retenu, en l'occurrence celui de Thierry Laverne en janvier 2012.

La simplicité du projet a été déterminante dans le choix du projet de l'agence Laverne.

On a trois mots d'ordre depuis 2002 : animer, structurer et calmer. On avait fait appel à un paysagiste Philippe Thébaud (agence TUP) qui avait réalisé des études préalables pour la redynamisation du centre ancien. Il nous avait dit : « il faut calmer le jeu à Orléans. Il y a trop de mobiliers, trop de revêtements, trop de tout...il faut structurer

la ville ! »

Le projet de Thierry Laverne était simple par ses matériaux, son aménagement et il redonnait la place à Jeanne d'Arc ainsi qu'une visibilité d'ensemble. On a eu des projets qui proposaient différents types de revêtements, c'était trop ! On a eu également des projets qui ne respectaient pas le cahier des charges. Le centre d'Orléans doit être dégagé de tout mobilier, de toute structure pour permettre des installations comme le marché de Noël.

En terme de déroulement et de gestion du planning, avez-vous eu des objectifs, des priorités au niveau de l'interface entre commerces et chantier ?

Oui bien sûr. On a commencé le projet mi-septembre 2012 et on vient de le terminer fin novembre 2013 (environ un an). Donc c'est très court pour réaliser un projet de cette envergure sachant qu'on a commencé par tous les travaux de réseaux. On a demandé à tous les concessionnaires si ils avaient des travaux à envisager sur cette place, qu'ils les envisagent maintenant et

pas dans trois mois ni dans deux ans pour éviter toutes interventions venant recasser ce qu'on allait réaliser. De plus, les concessionnaires avaient des besoins d'augmenter leur puissance au niveau de l'électricité. Car aujourd'hui, il y a de nouvelles normes, de nouvelles demandes de commerçants qui ont prévu leurs réseaux en augmentant la puissance. Donc on a commencé par tous les réseaux de septembre à février avec une question de plusieurs maîtrises d'ouvrages (le gaz, l'électricité...). Pour avoir une cohérence d'ensemble, on a missionné un OPC (Ordonnancement Pilotage et Coordination), une personne qui coordonne, qui planifie, qui met tout le monde en relation et qui fait de super plannings ! On a également organisé des réunions deux fois par semaine pour être en accord avec tout le monde, les concessionnaires se sont pliés aux exigences et au planning de la ville. Ensuite, on a attaqué les travaux d'aménagement fin février jusqu'à fin novembre. Au début, on devait commencer par la rue d'Escures, de manière logique d'Est en Ouest, mais les commerçants étaient en

désaccord car ils voulaient maintenir leurs terrasses sur la place, donc on a réorganisé le planning pour commencer par eux. On a vraiment commencé à travailler petit bout par petit bout devant chaque terrasse, ce qui est assez compliqué en organisation de chantier puisqu'on déroule moins vite... comme on est sur des petites tâches. On a commencé par décaisser la voirie et par paver devant les commerces pour leur rendre une terrasse pavée fin mai.

Dans le projet, vous avez l'introduction d'un alignement d'arbres au niveau des terrasses dans la partie nord...

On a planté les neuf premiers arbres en mars et les autres en novembre.

...était-ce une demande des commerçants ?

Non, au contraire, la végétalisation est une demande très forte des riverains par contre les commerçants ont toujours peur que la crotte des pigeons tombe sur leurs clients de terrasse de café. Ils sont encore sceptiques...

Sophie Gomez,
Josselin Vamour.

A propos de l'impact économique, il semble clairement que les travaux vont amener une hausse de la qualité environnementale, cependant les commerçants arrivent-ils à gérer les inconvénients d'un chantier à savoir les nuisances sonores, la poussière sachant que le projet sera un atout pour leurs commerces ?

Ils savent que ça va leur apporter une plus-value assez importante, on l'a vécu dans le centre ancien où les interventions sur les espaces publics, les ravalements de façades ont eu un impact sur les investissements privés. On a eu un renouvellement de commerces assez important donc une vraie plus-value. Cependant il y a eu des commerces déjà instables à la base qui se sont cassés la figure pendant les travaux et au contraire on a pu assister à une note qualitative du commerce en centre ville qui n'existait pas auparavant (artisans, galerie d'art...). Il y a eu également des répercussions au niveau de l'immobilier où les prix ont quasiment doublé entre le début et la fin des travaux. Maintenant, ils sont au courant de la plus-value

mais comme pour tout le monde la période de travaux est compliquée, ils ont eu beaucoup moins de clients à cause du bruit, de l'accessibilité. A vivre le jour au jour ça les a rendu plutôt nerveux, ils ont eu du mal à se projeter et ont vu leurs chiffres d'affaires, pour certains, diminuer. Ce n'est pas seulement à cause des travaux mais aussi à cause de la crise. En effet, tous les commerces ont eu une baisse assez importante de leurs revenus. Le mauvais temps qu'il y a eu toute l'année n'a pas non plus été en faveur des commerçants à cause du froid, de la pluie... On a eu un mois de mai exécrable, donc tous ces phénomènes conjugués ont fait diminuer leur chiffre d'affaires, beaucoup nous disaient qu'ils n'imaginaient pas l'après : « Même si l'après est bien, on ne sait pas si on sera là ! »

Vous avez beaucoup de travaux dans la ville, est-ce que ce sont des problèmes qui se sont produits ailleurs ? Avez-vous des protocoles de solutions ?

Dans le centre ancien, on n'a pas eu trop de difficultés, les commerçants étaient

plutôt collaboratifs, on a même étendu le périmètre du secteur piétonnier à leur demande. Alors qu'au début, on avait beaucoup de mal à faire passer la piétonnisation : les voitures des clients, où vont-elles stationner ? Les commerçants avaient peur de ce changement lié à la voiture et quand ils ont vu le succès, ils ont demandé à étendre le périmètre. Par contre dans le cadre du tramway, c'était très compliqué mais il y a eu une commission d'indemnités qui a été mise en place. On avait décidé de ne pas la mettre en place car généralement elle est utilisée lors de lourds et longs travaux. Finalement, vu la conjoncture, le climat... il y a eu un besoin de sauver le commerce de la place du Martroi à Orléans. Nos élus ont quand même décidé d'indemniser au cas par cas au conseil municipal, sans mettre une commission à toutes les structures. Donc on a nommé un expert financier qui analyse les dossiers, les chiffres d'affaires et qui juge si c'est faisable ou non et combien peut-on indemniser sachant que l'on indemnise à un plafond qui doit être environ 30 000 euros.

Au niveau de la gestion spatiale de la traversée de la place et de la sécurisation des passants : comment avez-vous traité de ce problème ?

Ça été très compliqué... Quand on en était au décaissement et au pavage au centre de la place, on a essayé de maintenir dans la mesure du possible un cheminement Nord-Sud car c'est celui qui est le plus emprunté. Mais parfois celui-ci devait être fermé donc on a fait passer les passants autour de la place par des cheminements matérialisés par des barrages, des signalétiques pour piétons sur fonds jaunes... Globalement, on a maintenu l'axe Nord-Sud le plus souvent possible.

Comment s'est faite la communication du chantier pour les commerçants et riverains ?

On a organisé, ce qu'on appelle à Orléans, des « forums citoyens », dès la définition du projet, dès l'élaboration du programme que l'on a soumis à l'ensemble des personnes, ainsi que des invitations diffusées à larges échelles par tractages et par boîtes.

**Sophie Gomez,
Josselin Vamour.**

Le but était d'échanger avec les gens sur le programme, sur leurs avis. On a eu deux réunions : la première, un brainstorming et la deuxième, une restitution de la prise en compte ou non de leurs demandes. Ensuite, on avait des réunions de concertation, d'information avec la présentation du projet à différentes heures pour contenter à la fois les riverains et les commerçants. Il y a eu également des réunions tous les mercredis matins à 11h sur le site, organisées par les élus de proximité avec les services notamment mon OPC (Ordonnancement Pilotage et Coordination) et moi-même, afin de rencontrer les gens qui venaient à nous ou on allait voir les commerçants pour connaître leurs besoins...Ces réunions ont eu lieu tout au long du chantier. La communication générale sur les projets de ville s'est faite dans Orléans Mag, sur les sites internet de la ville...Même en amont du projet, on a mis des grandes bâches pour montrer la future place du Martroi.

Concernant la gestion nocturne et la surveillance des matériaux...Avez vous une politique spéciale

de surveillance, de stockage ?

On a pas mis de surveillance en place parce qu'on est en centre ville et globalement on a jamais eu de vols en centre ville. A un moment donné, on avait pensé à mettre tout le pavé sur le pont de l'Europe mais on a tout reculé car c'est là qu'on pouvait avoir le plus de vols, à l'écart de la ville. En effet, en centre ville, les matériaux sont à la vue de tout le monde donc on n'a pas eu de vols par contre on a été obligé de stocker un peu partout ce qui a été un gros reproche des commerçants. Par exemple, il y avait des rues de stockage qui n'étaient pas concernées par le projet et finalement ils ont eu toutes les nuisances de celui-ci sans en avoir les avantages.

Finalement, lors de son 'inauguration, la place a-t-elle été bien vue ? Avez-vous eu des retours de la part des riverains ?

Les commerçants sont très contents du marché de Noël, c'était une promesse même si au début du chantier on ne savait pas trop si on pouvait la maintenir. Cependant, au

fur et à mesure de l'avancement, la décision d'installer le marché de Noël s'est prise au printemps donc il a fallu tenir les échéances sous la forte demande des commerçants et même des riverains car au Noël dernier, il ne s'était rien passé, on avait fait une trêve de Noël, il n'y a pas eu de travaux pendant quinze jours, du coup la place n'était pas très sympa. Par contre ce qui est dommage, c'est que les gens n'ont pas vu la place entièrement finie puisqu'elle fut terminée le samedi, la grande roue s'est installée le dimanche et le marché de Noël le lundi donc rares sont les personnes qui ont vu la place vierge de toutes installations.

Bibliographie :

Site officiel Ville d'Orléans
Laverne paysagistes
Archives de LAREP
www.magcentre.fr
Association / comité de soutien aux restaurateurs

Sophie Gomez,
Josselin Vamour.

Le chantier des Halles d'Amiens.

Dans cet article, écrit deux semaines après le début des travaux, les commerçants interrogés expriment leur mécontentement vis à vis de l'organisation du chantier.

Vendre leur marchandise en plein air, avec des camions réfrigérés de mauvaise qualité semble provoquer déjà une baisse importante de leur clientèle, et par conséquent de leur chiffres d'affaires.

Ces commerçants se disent inquiets, redoutent de ne pas pouvoir tenir longtemps dans ces conditions. Ils reprochent à la ville de ne pas avoir écouté leurs suggestions, d'installer un grand chapiteau pour recréer, malgré tout, l'ambiance d'une halle. Le fait de les avoir placés à l'extérieur provoque également des tensions avec les vendeurs en plein air habituels qui n'ont plus de place.

2 RÉGION EXPRESS

Courrier Picard SAMEDI 8 JUIN 2013

Ça râle sur le chantier de la halle

Deux semaines après le début des travaux de rénovation de la halle au frais, les premières tensions apparaissent. Les commerçants « délocalisés » à l'extérieur se disent lésés. La grande arche déployée au pied du Beffroi, à deux pas de l'entrée de la halle au frais, ce n'est ni plus ni moins que de « la poudre aux yeux » pour Philippe Legrand qui, depuis deux semaines et le début des travaux, vit avec une caleulette dans la tête. Délocalisé pour deux mois à l'extérieur du bâtiment, dans l'un des quatre camions-magasins, l'artisan-boucher commence franchement à déchanter. « Ils ont fait ça n'importe comment, avec quatre ou cinq camions récupérés je ne sais où ! Résultat : c'est la cata pour nous. Samedi dernier, nous étions noyés dans le marché de plein air, nos clients ne nous voyaient même plus. J'ai bien eu quelques habitués le matin mais l'après-midi, on n'a rien fait et je suis sûr que samedi, ils ne reviendront pas », se plaint le commerçant qui assure avoir un gros manque à gagner à cause de cette histoire de travaux. « La semaine dernière, j'ai fait - 48 %, je ne pourrai jamais tenir deux mois comme ça, autant fermer ! »

« Les clients ne veulent pas acheter leur baguette dehors »

La colère est tout aussi vive sur le « stand » d'Emmanuel Sainneville, le boulanger qui tient Les Artisans du pain. « Ça ne se passe pas bien du tout ! Il fait beau et je fais entre - 50 et - 55 % de mon chiffre d'affaires habituel, c'est énorme ! Le matériel n'est pas adapté, mes clients ne viennent plus parce qu'ils nous disent qu'ils ne veulent pas acheter leur baguette dehors à côté des pigeons, c'est pas propre, pas hygiénique ! Du coup, ils vont à l'intérieur, chez mon concurrent et je les regarde passer... », peste le commerçant.

Tensions sur le marché

Aujourd'hui, il en veut à la Ville qui n'aurait pas écouté, selon lui, leurs conseils. « Pour moi, le chantier a été mal pensé à la base, on nous a foutu dehors sans même penser aux conséquences. Samedi dernier, lors du marché de plein air, les vendeurs sont allés jusqu'à déplacer les grilles qui avaient été installées pour délimiter notre espace. Ils trouvent ça injuste qu'on leur ait pris leur place, et samedi (Ndlr : aujourd'hui), ce sera la même chose, ça

risque de chauffer encore », craint le boulanger. D'humeur philosophe au démarrage du chantier, Philippe Olivier, le fromager, se rend lui aussi à l'évidence. « C'est du camping, je mets 1 h 30 pour fermer tous les jours la remorque et s'il pleut et qu'il y a du vent, c'est fini ! On savait que ce serait difficile mais pas à ce point-là. Depuis le début, on avait dit qu'il fallait installer un vrai chapiteau, ce qui aurait permis de recréer l'ambiance de la halle, comme cela s'est fait dans d'autres villes, on n'a pas voulu nous écouter. Voilà le résultat... »

■ TÉRÉZINHA DIAS



Sophie Lucas,
Louise Macé.

2 RÉGION EXPRESS

Courrier Picard LUNDI 12 AOUT 2013

Le 12 août, un peu plus de deux mois après le début des chantiers, alors que les commerçants de la première phase de travaux ont pu récupérer leurs loges, les avis sont partagés sur le résultat. Si certains se disent satisfaits et trouvent que leurs loges modernes et flambant neuves mettent en valeur leur produits, d'autres considèrent que ces travaux ont eu un impact bien lourd sur leur chiffre d'affaire pour un résultat baclé, "cache-misère". Interrogés sur la question les élus, se félicitent du résultat et répondent qu'il n'y a pas eu de surprise, que tout était convenu entre les commerçants et la ville. Ils se disent optimistes pour les prochaines phases de travaux qui seront plus courtes.

Halle d'Amiens : le chantier inachevé déjà critiqué

La première tranche de travaux de la Halle au frais d'Amiens vient d'être achevée. Si la plupart des commerçants s'en félicitent, d'autres, en revanche, parlent de « cache-misère ».

Des volumes augmentés, des loges flambant neuves, des luminaires design, des peintures tendances, une acoustique optimale... Voilà à quoi ressemble désormais l'aile droite de la Halle au frais. Sur place, la clientèle afflue, ce qui n'est pas pour déplaire à l'employée des Artisans du Pain qui n'a pas vraiment eu le temps de chômer depuis l'ouverture : « J'ai retrouvé mon emplacement, «ma maison» et il était temps ! Deux mois et demi de délocalisation au pied du beffroi, c'était long mais quand on voit le résultat... »

Pas de doute là-dessus. Beaucoup d'eau a coulé sous les ponts. D'ailleurs, les Amiénois qui ont l'habitude de faire leur marché là-bas sont unanimes : la partie Est n'a vraiment plus rien à voir. « Bizarrement, j'ai toujours la même surface. Mais les vitrines mettent davantage en valeur nos pâtisseries », assure l'employée qui ne cache pas son enthousiasme.

« De la poudre aux yeux »

Un détail qui n'a pas échappé à Alain, un habitué des lieux, qui s'est empressé d'y acheter un petit pain au sucre : « C'est vrai que ce petit coup de modernité ne fait pas de mal. Dommage qu'il n'y ait pas de point de convivialité pour prendre un café et manger un morceau. Je reviens tout juste de Menton et je vois vraiment la différence. Là-bas, la Halle, c'est un lieu de vie, de rassemblement ».

Un avis que partage Monsieur Vandenberg, le caviste du Péché Mignon, avec quelques bémols toutefois : « C'est justement parce que la Halle est un lieu de rassemblement qu'on ne peut entreprendre des travaux à la légère ! Alors, oui, c'est beau. Mais question finitions zéro. De la poudre aux yeux. Il suffit de lever la tête : de la laine de verre nue, des câbles vieillots et poussiéreux... Pas très hygiénique tout cela. »

Et il l'assure : la façon dont se sont déroulés les travaux n'a pas forcément aidé les commerçants. « J'en suis à 30 % de perte. Je peux vous assurer que je ne suis pas le seul. Mon collègue, Philippe

Olivier, n'a jamais jeté autant de fromages qu'en deux mois et demi. Normal, au fond, les clients n'ont pas envie de venir faire leurs courses dans un endroit qui grouille de poussière. Et dire que le supermarché match en face des Halles est vide. On aurait pu penser à délocaliser tout le monde pendant le temps des travaux ». Même son de cloche du côté du primeur Quillet qui n'attend plus que le feu vert de la mairie pour rejoindre son emplacement réhabilité : « Je sais ce que je perds et je ne sais pas ce que je vais retrouver. Les ouvriers ont cassé ma loge sans mon consentement.



Sophie Lucas,
Louise Macé.

2 RÉGION EXPRESS

Courrier Picard LUNDI 12 AOUT 2013

(suite)... À côté de la perte de clients due aux travaux, je vais devoir refaire mon étalage. Et à mes frais ! », s'insurge la patronne.

Des propos balayés d'un revers de main par Éric Mehimmedetsi, l'adjoint au maire chargé du commerce : « Il n'y a pas de surprise. Tout était convenu. Les commerçants ne sont pas propriétaires des lieux, ils l'exploitent. On leur fournit un espace de qualité. Libre à eux de jouer le jeu et de mettre en valeur ou non les loges nues. »

Et tandis que les commerçants délocalisés pendant la première tranche de travaux s'affairent à reprendre leurs marques avant de réinvestir leurs loges, d'autres - concernés par la seconde phase - s'approprient à rallier les camions frigorifiques au pied du beffroi et ce, dès le 20 août : « On est confiants, assure un boucher de chez Pocholle. Jusqu'au 26 septembre, on sera dehors et on compte bien faire de belles animations avec notre confrère, Héripré ! »

Mais le petit écriteau épinglé sur la loge vide du volailler Héripré annonce d'emblée la couleur : « Fermé du 28 juillet jusque fin septembre ». En voilà un commerçant qui a su tirer habile-

ment son épingle du jeu en invitant les clients à se rendre « au magasin rue de Metz, ouvert tout l'été du mardi au samedi » pendant les travaux.

Le calendrier des travaux suivi... à la lettre

Éric Mehimmedetsi, adjoint au maire chargé du commerce et pilote du projet de réfection de la Halle au frais, l'avait assuré : commerçants et clients n'auraient pas à pâtir de retards dus aux travaux. Et pour le moment, la tournure des événements lui donne raison : « J'ai fait un saut là-bas, deux jours avant le passage de la commission de sécurité de vendredi. Le résultat est bluffant. L'espace a été repensé et les conditions acoustiques sont optimales. La deuxième tranche de travaux est lancée. » Une tranche qui devrait être beaucoup plus courte que la première - un mois et demi - et qui concerne l'étanchéité, les peintures, le carrelage et l'acoustique de l'aile gauche de la Halle : « On est dans les clous pour finir fin novembre. En plus, pas de délocalisation de commerces pendant la troisième tranche. Un bon point. »

Si l'élu se frotte les mains en voyant que le premier bilan est en « totale cohérence avec le projet de requalification de la Halle », il salue aussi la bonne volonté des commerçants : « Ils jouent tous le jeu. La plupart en profitent

pour revaloriser leurs étalages ». Et sur ce point, pas de passe-droit, tous sont logés à la même enseigne : « Qui décide de profiter de cette période de travaux pour donner un petit coup de jeune à sa loge, est soumis à un cahier des charges très strict. Sans l'aval de la commission, pas d'ouverture. Et cela vaut pour tout le monde. »

■ BÉNÉDICTE BIOT

Entretien du 30 octobre 2013 avec Monsieur Daniel Héripéré, volailler dans les halles d'Amiens.

La maison Héripéré existe depuis 1962 avec l'installation d'un premier stand dans les anciennes Halles d'Amiens. Après, le succès de cette installation deux magasins ouvrent progressivement entre 1968 et 1988 dans la ville. Le fils d'André Héripéré (fondateur de la maison), Daniel Héripéré reprend l'affaire dès 1991 alors que les halles d'Amiens sont en pleine reconstruction. Depuis cette date, ils tiennent toujours leur stand à côté du beffroi ainsi que leurs deux magasins.

Aujourd'hui les nouvelles Halles d'Amiens font l'objet d'un chantier suite à l'observation dès juin 2008 de nombreux problèmes notamment de mise aux normes du point de vue du sol, de l'écoulement des eaux, de l'isolation phonique et de la climatisation. Nous avons donc rencontré Daniel Héripéré, président de l'Association des Commerçants du quartier des Halles d'Amiens (fondée en 1960) afin qu'il nous explique le déroulement du chantier. A travers son témoignage nous avons pu également recueillir l'avis général des commerçants.

1 - Organisation du chantier

Le chantier des Halles est prévu en quatre phases afin de perturber le moins possible l'activité commerciale, rendant possible notamment le travail simultané des commerçants et des ouvriers, sans modifier les plages horaires habituelles de vente. A chaque phase, une partie des stands est condamnée et les commerçants concernés se déplacent près du beffroi pour vendre leurs produits à l'extérieur. La mairie leur fournit alors des remorques et des vitrines réfrigérées pour stocker leurs produits.



Les anciennes Halles du Beffroi d'Amiens.

La dernière phase prévue pour Mai concerne les poissonniers. Cette phase est primordiale car l'une des raisons principales du chantier est d'isoler les poissonniers avec leur propre système de poubelles afin d'éviter que les mauvaises odeurs ne se répandent dans tout le marché.

Pour l'instant le chantier n'a pas pris de retard, et Monsieur Héripéré nous explique qu'ils n'ont pas intérêt à en avoir car « il y a de grosses indemnités à la clé » dit-il.

Selon lui, le phasage n'était pas une bonne idée ou du moins cela n'a pas bien fonctionné. Premièrement pour des raisons techniques car on peut remarquer au sol des erreurs sur la pose du carrelage, il y a des jonctions qui ne marchent pas, et deuxièmement parce qu'il y a quand même de la poussière sur les stands en activité ce qui est gênant pour la qualité des produits.

De plus, il considère que si tous les commerçants avaient été regroupés ensemble près des halles dans une structure fermée comme un

chapiteau ça aurait été mieux car plus sympathique, à proximité des halles pour ne pas modifier les habitudes des clients. Madame Héripéré, de loin, s'esclaffe « un chapiteau, et puis tout le monde en même temps ! »

Placés à côté du beffroi, ils ne disposaient pas d'arrivée d'eau courante et étaient exposés en plein vent. De plus, les vitrines qui avaient été mises à leur disposition n'étaient pas bien réfrigérées. Toutes ses raisons ont eu des conséquences sur le chiffre d'affaire des commerçants. Daniel Héripéré appuie son



Les Halles du Beffroi d'Amiens après reconstruction en 1991.

Sophie Lucas,
Louise Macé.

propos : « il y en a un qui a perdu 50% de son chiffre d'affaire ».

2 - Communication du chantier

Selon Daniel Héripéré, si les commerçants sont mécontents du chantier c'est également à cause de la mauvaise communication, entre la mairie, l'architecte et les commerçants.

Même si il reconnaît qu'il y a eu plusieurs réunions de concertation qui ont servi à exprimer leurs opinions (notamment pour donner leur avis sur des problèmes d'ordre technique), il aurait fallu qu'elles se fassent en petits groupes de travail pour que tout le monde soit concerté et participe, « sinon on ne s'en sort plus » ajoute-t-il.

Il note aussi le rôle des médias qui selon lui ont une influence négative sur le chantier, « cela a été mal communiqué par les médias ... »

Les journalistes en parlent trop, amplifient et déforment la réalité. Heureusement, chaque semaine Radio Bleu anime une émission aux Halles pendant une heure appelée « La Marmite » pour informer les usagers de l'évolu-

tion du chantier et contrer les rumeurs disant par exemple que les halles étaient fermées.

« Le problème est que le consommateur voyait les travaux et par conséquent il ne rentrait pas ! » Ce chantier a entraîné des pertes importantes du chiffre d'affaires, jusqu'à 50 % pour certains commerces. Un commerce a même dû déposer le bilan. Les magasins à proximité de la Halle, notamment dans la rue au Lin sont touchés également car des barrières sont placés devant leurs vitrines, empêchant l'accès aux passants. Là encore selon lui ces problèmes sont dus



à un manque de dialogue entre la maîtrise d'œuvre et les commerçants.

Un autre souci, c'est la signalisation. Les nouvelles enseignes qui ont été installées sont beaucoup trop hautes et accentuent l'effacement des stands.

Cependant il nous explique qu'il n'y a pas pour l'instant de réels mouvements de contestation organisés par les commerçants, il s'agit uniquement de mécontentements exprimés lors des réunions de travail à la mairie.

3 - Ouverture sur d'autres façons de procéder

Lorsqu'on lui demande quelles solutions seraient envisageables pour pénaliser le moins possible les commerçants pendant le chantier, Daniel Héripéré propose que les commerçants puissent obtenir des prêts relais de la part de la région et de la ville, une sorte de compensation financière pour pallier à l'impact des travaux, surtout pour les commerces indépendants et non alimentaires, et de pourquoi pas « puiser aussi dans les fonds européens ».

Il pense aussi que la solution pourrait être de bouger pour pouvoir garder le chiffre d'affaires : en installant par exemple des bungalows sur des zones désaffectées où les commerçants pourraient tenir de manière provisoire leurs commerces à la manière d'un « village de ventes ».

A la fin de l'entretien, Mr Héripéré évoque le projet de construction du tram à Amiens et nous fait part de ses craintes. En effet si le chantier venait à avoir lieu, les rues adjacentes aux Halles seraient concernées par ces travaux, et selon lui, si aucune aide ne leur est fournie, « ça sera la mort de 80% des commerces ... »



Photographies personnelles de la signalétique du chantier des Halles du Beffroi.

**Sophie Lucas,
Louise Macé.**

EURALILLE : UN CHANTIER ET DES HOMMES

Projet économique et urbain d'envergure, Euralille, c'est aussi et d'abord aujourd'hui un chantier où travaillent dans la boue 500 ouvriers. Dans deux ans, ils devraient être 2.000. A l'ombre des grues, la vie s'organise.



La « base de vie » : un local d'accueil des chantiers, une permanence de la médecine du travail, un point d'information, une antenne syndicale

FORUM DE LA CONCERTATION A LILLE AUTOUR DU FUTUR CENTRE D'AFFAIRES

« Nous avons le sentiment d'avoir été écoutés, mais pas entendus » a dit l'un des participants à ce Forum, résumant ainsi parfaitement la teneur d'un débat qui était joué d'avance depuis plus d'un an. Depuis que le projet de Rem Koolhaas

L'immense chantier des gares, à Lille, découvre ses plaies béantes. A proximité de la Place des Buisseries, les bulis et les pelleuses ont encore des centaines de milliers de m³ de terre à enlever. Non loin de là apparaît la première partie de l'ossature en béton blanc de la future gare T.G.V. Sous la gare, qui sera à quelque vingt mètres dans le sol, la ligne numero un du métro. D'imposants travaux de soutènement ont nécessité le coulage d'une très épaisse dalle en béton. Pour bien situer la complexité de cet ensemble, il faut savoir qu'une des trois tours – de 30 étages – s'élèvera au-dessus de cette gare.

Depuis l'ouverture du chantier Euralille, et davantage encore maintenant, les approches de Lille sont perturbées. La circulation souffre de nombreuses voies supprimées. Si l'on ajoute à cela les quelque 320 rotations de camions de terre par jour on comprend les gestes de mauvaise humeur des automobilistes.

C'est pour amoindrir les conséquences de cet intense trafic de poids lourds qu'Euralille a imposé aux transporteurs – tous les transporteurs travaillant sur le chantier T.G.V. – un système de lavage des véhicules : décroûteur sophistiqué, nettoyeuses, après un passage à la douche, les camions devraient quitter le chantier dans un état qui ne laisse pas de terre sur les routes.

Trois mille usagers privés de téléphone



Boues et gadoues : le combat d'Euralille

terme, ce seront pas moins de 170.000 m³ de terre qui seront stockés là pendant une bonne partie du chantier avant d'être répartis sur les 30 hectares de la ZAC des gares pour modeler ce qui sera le parc urbain sur ce site-vitrine du nouveau Lille. En attendant, le chantier évoque une curieuse termitière évoluant sans cesse entre grues et pelles mécaniques, entre parois de béton et échafaudages. Mais re-



Vue du Boulevard Carnot, la butte dans toute sa splendeur

Travaux dirigés : Euralille

Le chantier Euralille phase 1 « Chronique d'un chantier passé ».

Dans la problématique soulevée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille, notre étude de cas s'est attardée sur la médiation entre le chantier et son environnement. Euralille, se revendiquant comme un chantier terminé, a constitué un projet d'envergure à de multiples échelles. Ainsi, il a été un générateur d'événements, source de nouvelles stratégies de communication. Les médias ont joué un rôle important de médiation entre ce chantier bouleversant et les riverains. Ces articles qui faisaient l'actualité il y a vingt ans constituent désormais une véritable mémoire de cette interface. Au-delà de la chronologie politico-technique récurrente, cette étude de cas apporte une dimension plus humaine grâce à un relevé subjectif de dates-clés.

Euralille constitue à l'époque le renouveau urbain de la ville en convoquant des intentions urbaines solides, aussi bien internationales qu'à celles du quartier. Par extension, Euralille c'est aussi des personnalités de renom, des peintures de l'urbanisme, de l'architecture et de la politique ainsi que des macro

événements surmédiatisés qui ont fournis une image forte au projet. Nos recherches nous ont amenés à différents constats d'après le dossier de presse de 1989 à 1992.

Les dates relevées :

Les dates se différencient de l'histoire habituelle que nous pouvons retrouver dans les livres traitant du sujet. Notre étude s'ancre de manière plus importante dans la réalité. Celles-ci ont été sélectionnées par leur apparition récurrente dans les médias locaux, convoquant ainsi une pluralité d'acteurs du projet, du plus concerné au plus détaché. (27/11/1992) – (29/06/1992) – (31/03/1990)

Des événements publics détachés des riverains :

En complément de ces dates importantes, de multiples événements ont été organisés durant la phase de chantier pour la communication du projet. Tellement d'événements différents que l'on est en droit de douter de l'impact réel de ces événements pour l'intérêt

Louis Caux,
Benjamin Quiniou.

des riverains. Aussi, une majorité de ces évènements ont surtout été organisés pour une certaine élite, et non pas pour une majorité d'habitants, mettant un blâme sur la problématique de chantier ouvert.

- le rôle des journalistes dans la stratégie de communication :

la presse a eu un impact déterminant dans la médiation entre le chantier pharaonique et les riverains. Son rôle premier a été d'humaniser le chantier babélique, le rendre appropriable à l'échelle de l'habitant afin de prévenir les maux que peuvent causer le chantier. Parallèlement, les riverains y ont trouvé un moyen d'expression et de revendication afin de se faire entendre par les acteurs et institutions majoritaires du projet. Euralille qui prônait une certaine implication de l'habitant dans le projet et sa phase de chantier a su en partie le prouver, notamment grâce à la presse.

EURAILLILLE

Le 19 juin, "Portes ouvertes sur le chantier Euralille" !

Prochaine étape de l'ouverture d'Euralille vers l'extérieur : la mise en place de visites guidées du chantier auxquelles pourraient participer des étudiants de l'École d'Architecture. De nombreux groupes se sont déjà déclarés intéressés, scolaires ou non, français comme étrangers : avant d'être une place-forte du tertiaire, Euralille est en passe de devenir un centre touristique...

Un vrai « circuit touristique » !

Dès ce mardi soir (le pavillon est ouvert chaque jour de 16 h à 19 h du lundi au vendredi, et de 9 h 30 à 12 h 30 le samedi), le public pourra donc être accueilli par la responsable Guénaëlle Le Guludec, admirer les plans et les maquettes, pianoter sur la borne interactive. Mais au-delà c'est toute une utilisation rationnelle de ce nouvel outil qui est en cours de préparation.

Chaque samedi soir sur le chantier seront mis à disposition des premiers livres et des distributeurs vendrâtes



Euralille sort de son trou !

Suite à l'analyse du dossier de presse de la Bibliothèque Municipale de Lille, plusieurs noms sont ressortis des recherches, comme celui de Jean-Claude Nebout, Alex Turck ou encore Guénaëlle Le Guludec. Après plusieurs tentatives de communications avec ces personnalités, seule une personne nous a répondu avec un enthousiasme certain.

Retour sur expérience :

Le parcours de Guénaëlle Le Guludec est assez atypique : étudiante en hôtellerie et restauration, elle commence sa carrière professionnelle par un poste dans l'accueil et la logistique de l'ancien palais des congrès de Lille, travail qu'elle a pu obtenir suite à un congé maternité qu'il fallait immédiatement remplacer. Le hasard fait que Guénaëlle Le Guludec se retrouve chargée de l'information grand public dès la phase de projet d'Euralille grâce à la relation entre le directeur de l'ancien Palais des congrès de Lille et Pierre Mauroy.

« Je me suis retrouvée embarquée dans un truc que je ne connaissais pas ! »

Les débuts de Guénaëlle Le Guludec se font par le biais de la préparation de l'exposition « Information et Concertation » à l'hôtel de ville de Lille qui s'est déroulée de Décembre 1989 jusqu'à Mars 1990, se terminant par le « Forum de la Concertation » le 31 Mars 1990. L'exposition avait lieu dans le Hall de

la Mairie de Lille, et chaque vendredi faisait lieu à un conseil de quartier, volonté première de Pierre Mauroy qui prônait le dialogue avec la population. En effet, malgré des enquêtes publiques faites en amont du projet, Euralille restait sur une base de fonds privés, ce qui pouvait entraîner une psychose dramatique des riverains sur l'avenir de leur ville dans une Europe tournée vers la mondialisation. Durant le « Forum de la Concertation », les habitants avaient la possibilité d'exprimer leurs remarques personnelles dans un livre d'or. Un habitant du quartier s'est par exemple permis de critiquer la future disparition d'un terrain de rugby proche de la Porte de Roubaix, haut lieu de la prostitution, à cause du projet.

« Si vous avez l'occasion de retrouver ce livre, lisez la première page, le premier mot d'un habitant... Il m'assassine, me plombe à fond la caisse ! »

La politique de communication, au-delà de la concertation, s'est donc retrouvée dans une logique d'ouverture du chantier pour assurer la médiation entre les riverains et les

acteurs du projet. Notre interlocutrice se souvenait d'une séance de recrutement à L'École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille pour le programme des visites du samedi. Ce programme à eu un grand succès jusqu'à la création du pavillon d'accueil, qui n'a finalement donné que peu de résultats.

« On est parti trop vite, trop fort. »

Trop vite... C'est sûrement à cette cadence que le géomètre en charge du relevé du site d'Euralille a du travailler. En effet, c'est en Juillet 1991, jour de la mise en place du chantier de la tour du Crédit Lyonnais, que lors d'une phase test pour l'implantation des plots en béton un ouvrier a réalisé un carottage des fondations. Cependant, la carotteuse à creusé trop profondément, tombant ainsi directement dans la bouche du métro. L'impact de la carotteuse sur le réseau du métro stoppa net le trafic, causant plusieurs blessés ainsi qu'une panique générale liée à l'activation du dispositif ORSEC. Cet affolement s'est tout de suite répercuté sur les médias, rapportant des spéculations sur

d'hypothétiques morts causés par l'accident.

« Et vous, en tant que personne, quelles seraient vos dates-clés ? »

Notre interlocutrice s'est remémorée, dans un premier temps, sa préparation de la venue de François Mitterrand pour l'inauguration d'Euralille initialement prévue le 15 juin 1993 à 15h15. L'organisation se déroulait déjà depuis des mois, les préparatifs étaient colossaux. Trois jours avant la venue du président socialiste, Guénaële Le Guludec rentre chez elle et se casse le pied à cause d'une bordure : désillusion totale. Après de long mois au cœur de l'organisation, elle allait vivre ce moment depuis chez elle, comme une simple habitante lilloise. Depuis sa fenêtre, elle avait un panorama sur ce qu'elle appelait « la forêt de grues » du chantier. Celles-ci décorées, quelques mois auparavant, de guirlandes pour les périodes de fêtes de fin d'années se trouvaient prises d'assaut par les tireurs d'élites lors de la venue de François Mitterrand !

Dans le même ton concernant les visites de chantier destinées aux personnalités et acteurs d'Euralille, des tours d'hélicoptère étaient mis en place. Ces visites se déroulaient selon un trajet bien précis que le pilote effectuait environ toutes les heures. Néanmoins, ce trajet passait au-dessus du Lycée Louis Pasteur qui était alors en pleine période de baccalauréat. Le directeur, furieux, s'est donc permis de contacter Guénaële le Guludec afin de manifester sa colère envers ses tours d'hélicoptères qui perturbaient la concentration de l'ensemble des élèves durant cette période importante de leur vie. Cela a donc influencer l'arrêt définitif de ses sorties en hélicoptère.

Avec le sourire, elle nous a également racontée une aventure arrivée un soir avant une réunion : « j'ai été cherché le président du Crédit Lyonnais en 2CV blanche ! ». En effet, l'ensemble des véhicules de la municipalité lilloise étaient déjà réquisitionnées, Guénaële le Guludec a donc utilisé sa propre automobile afin d'emmener le président du Crédit Lyonnais à la dite réu-

nion. Cela faisait parti du métier de la jeune chargée de communication de s'occuper des grands acteurs d'Euralille.

Dans un cadre bien plus personnel, elle se souvenait aussi de la relation qu'elle pouvait entretenir avec les ouvriers. Chaque jour, des mots amicaux étaient échangés. L'un d'entre eux lui à même taillé un caillou qu'il avait trouvé au cœur du chantier. Après plusieurs déjeunés passés à sculpter cette petite pierre, celle-ci prit la forme d'une tête de chat et fût offerte à notre chargée de communication. Aujourd'hui, cet objet constitue le témoin de cette relation entre Guénaële le Guludec et l'ensemble des ouvriers. Cette petite sculpture, artistique et sensible, est née d'un contexte bien plus large et rude qu'est le chantier d'Euralille.

« J'ai toujours cette pierre chez moi ! Elle est posée sur le rebord de ma cheminée... Je la garde en souvenir de ces moments passés avec eux. »

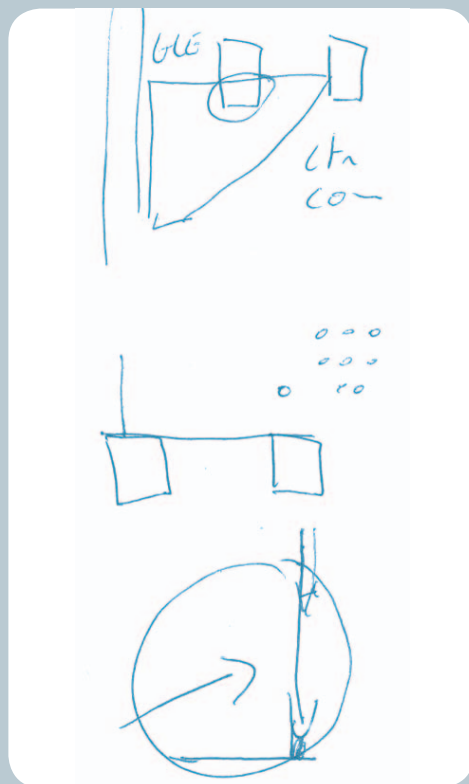
Ainsi, on peut remarquer que ces événements ont contribué de manière forte à éta-

blir les grands moments de la chronologie connue du chantier, chronologie que l'on peut lire dans quasiment tous les articles, livres et sites internet consacrés à ce grand changement urbain de la ville de Lille. De plus, nous constatons que l'ensemble de ces micro-histoires sympathiques appartiennent de manière inhérente à l'histoire du chantier, et ont été les générateurs de souvenirs à une échelle bien plus restreinte et personnelle que celle que convoque aujourd'hui Euralille : celle de l'individu.

Par cette recherche, nous avons donc pu montrer que le chantier peut effectivement être narré par le biais du souvenir. Cette intention s'exprime par la volonté d'évoquer le chantier d'Euralille sous un nouveau jour, bien loin de l'archivage des données médiatiques ayant traité du sujet. L'entretien avec Guénaële le Guludec se termine par une phrase qui reflète l'ensemble du travail accompli ainsi que des souvenirs créés par le chantier :

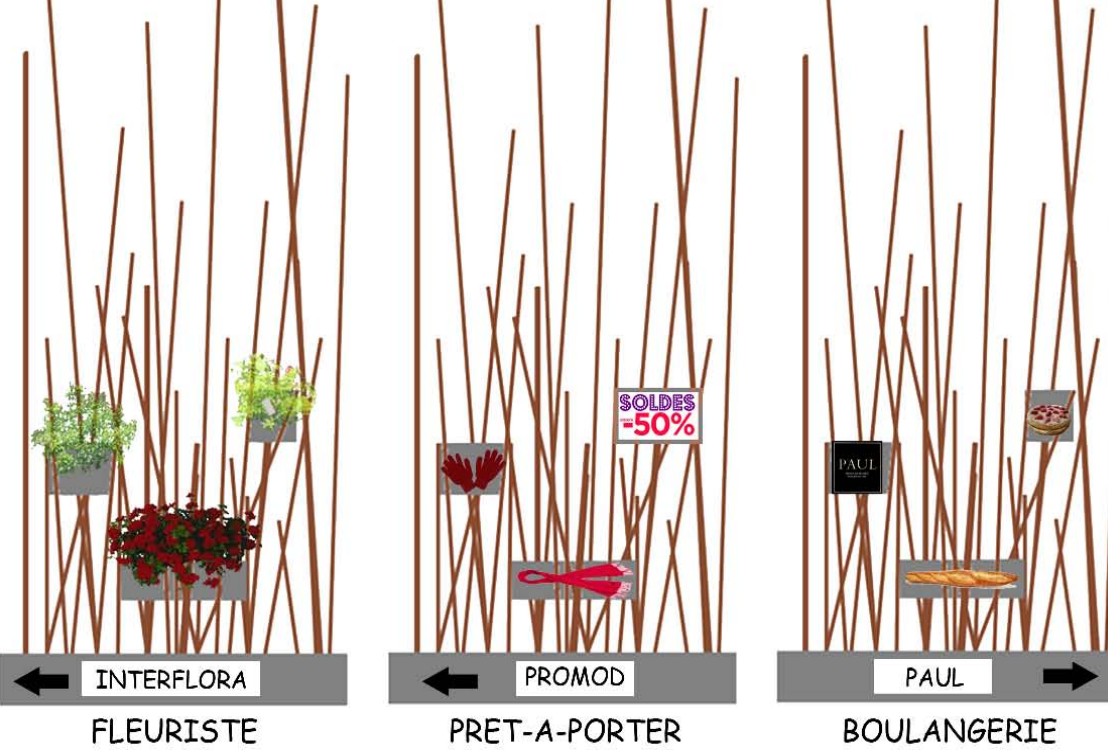
« Des années intenses, qui ont laissés des traces dans la vie de chacun... On a sacrifié

pas mal de choses, mais si c'était à refaire, je referais la même chose. Je n'avais que 22 ans, et ça n'arrive qu'une seule fois dans une vie... »



Dessins de Guénaële Le Guludec - « accident du métro »





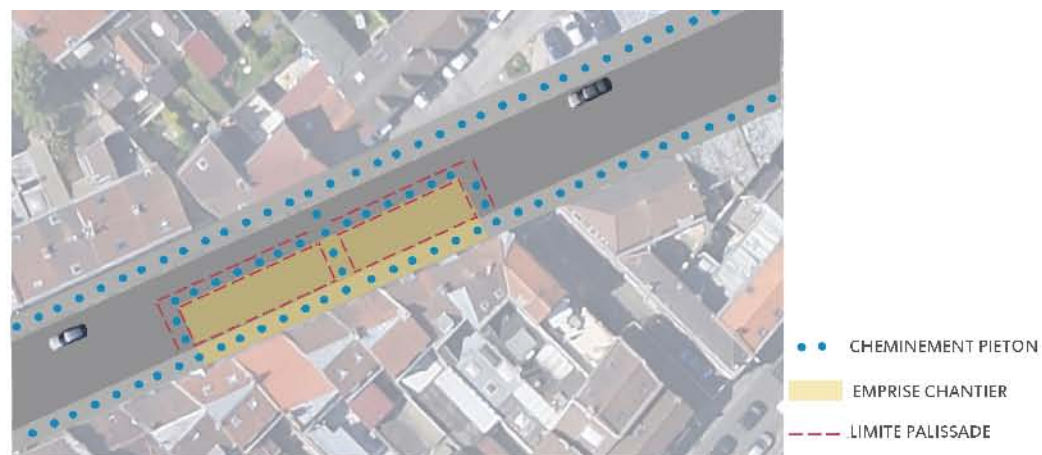
Matières à construire

Le chantier urbain doit être un élément attractif pour les commerces. Cela doit leur apporter un bénéfice en devenant un événement pour la ville. Il faudrait créer des pôles d'activités là où le chantier est en contact direct avec l'activité marchande afin de rassurer les consommateurs. Par exemple, mettre des échantillons de matériaux sur les palissades avec leurs histoires. De quels lieux sont-ils extraits ? Comment sont-ils travaillés ? Quels avantages fournissent-ils pour l'environnement ? Ils feront parti alors d'une mise en scène autour de la matérialité. On pourrait les toucher, à l'image d'un livre pour enfant avec différentes textures à chaque page, voir à travers des points de vue ... bien cadrées..comment les ouvriers les utilisent. Le chantier deviendrait un lieu d'observation où l'on apprendrait des choses qui peuvent être bénéfiques pour l'environnement. De plus, pour mettre en place cette installation, on pourrait se servir des matériaux du chantier. Un socle en béton signalant le nom du magasin avec des flèches de direction, des fers à béton plantés aléatoirement dans le socle et des boîtes transparentes et opaques transpercées par les fers.

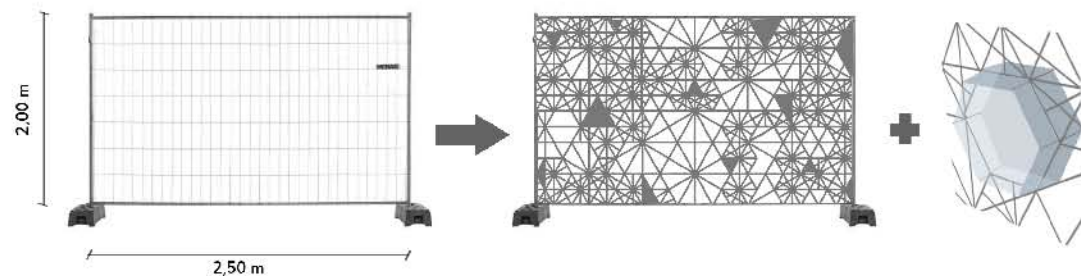
Les commerçants pourraient alors financer leurs propres boîtes afin de faire leur promotion éventuelle et signaler qu'ils existent toujours malgré le chantier. Par exemple, un fleuriste pourrait mettre des plantes, des fleurs...un détaillant en confection : des accessoires, des soldes... Ces boîtes pourront être bénéfiques pour les commerçants et le marketing se développerait autour du chantier (une palissade par commerçant). La nouvelle palissade permettrait également de voir ce qu'il se passe sur le chantier, elle ne serait pas opaque. Le chantier de rue devient un événement.

De plus, afin de limiter les nuisances sonores pour les commerces, plusieurs actions doivent être prises en compte : des enquêtes préalables pour définir leurs horaires d'occupation, communiquer avec eux avant, pendant et après le chantier, études préalables du bruit, plan de circulation, de stationnement et limitation des vitesses...Toutes ces informations pourront être indiquées sur un panneau opaque avec les informations sur les matériaux employés.





- CHEMINEMENT PIETON
- EMPRISE CHANTIER
- - - LIMITE PALISSADE



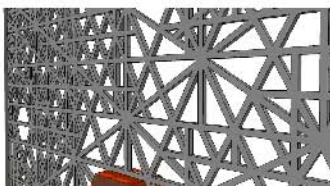
A l'ombre du moucharabieh : des mini vitrines intégrées

Le chantier urbain doit être un élément attractif pour les commerces, un événement, un atout pour la ville. Cette proposition a l'ambition de créer des pôles d'activités là où chantier et commerces se rencontrent afin de rassurer les consommateurs. En présentant des échantillons de matériaux sur les palissades offerts à la curiosité du public, le chantier pourrait ainsi révéler sa spécificité et l'originalité de sa mise en œuvre.

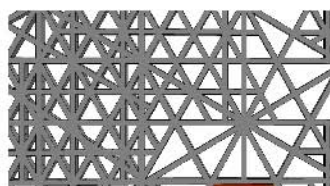
Le projet développé dans le cadre de cet exercice s'organise autour d'une mise en scène, d'une scénographie, en se servant de matériaux existants. Réutiliser une palissade avec ses sabots en béton en la redessinant afin d'exalter une nouvelle sensibilité convoquée grâce à un grand moucharabieh qui vient s'enrouler autour du chantier servant à cadrer quantité de vues inattendues. Afin de renforcer la stabilité du dispositif, une épaisseur serait créée à plusieurs endroits de la palissade pour accueillir une série de mini vitrines personnalisées et financées par les commerçants qui pourraient les investir pour signaler leur présence parfois remise en

cause par l'encombrement du chantier – un fleuriste pourrait présenter ses plantes, ses fleurs, ... un magasin de nouveautés pourrait exposer des accessoires. Ces écrans adaptés à chaque commerce affirmeraient leur présence tout en permettant de contenir la nuisance produite par le chantier. Des informations concernant les plans de circulation temporaires imposés par le chantier pourraient également être indiquées sur des panneaux opaques intégrés dans cette installation.

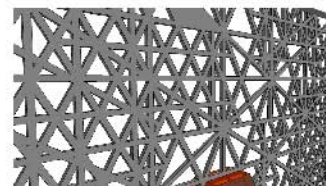
LA VUE SUR LE CHANTIER CHANGE EN FONCTION DE NOTRE PROGRESSION



VUE A GAUCHE



VUE EN FACE



VUE A DROITE



L'OMBRE PORTEE DE LA PALISSADE ...



AU NIVEAU DU JOUR



AU NIVEAU DE LA NUIT

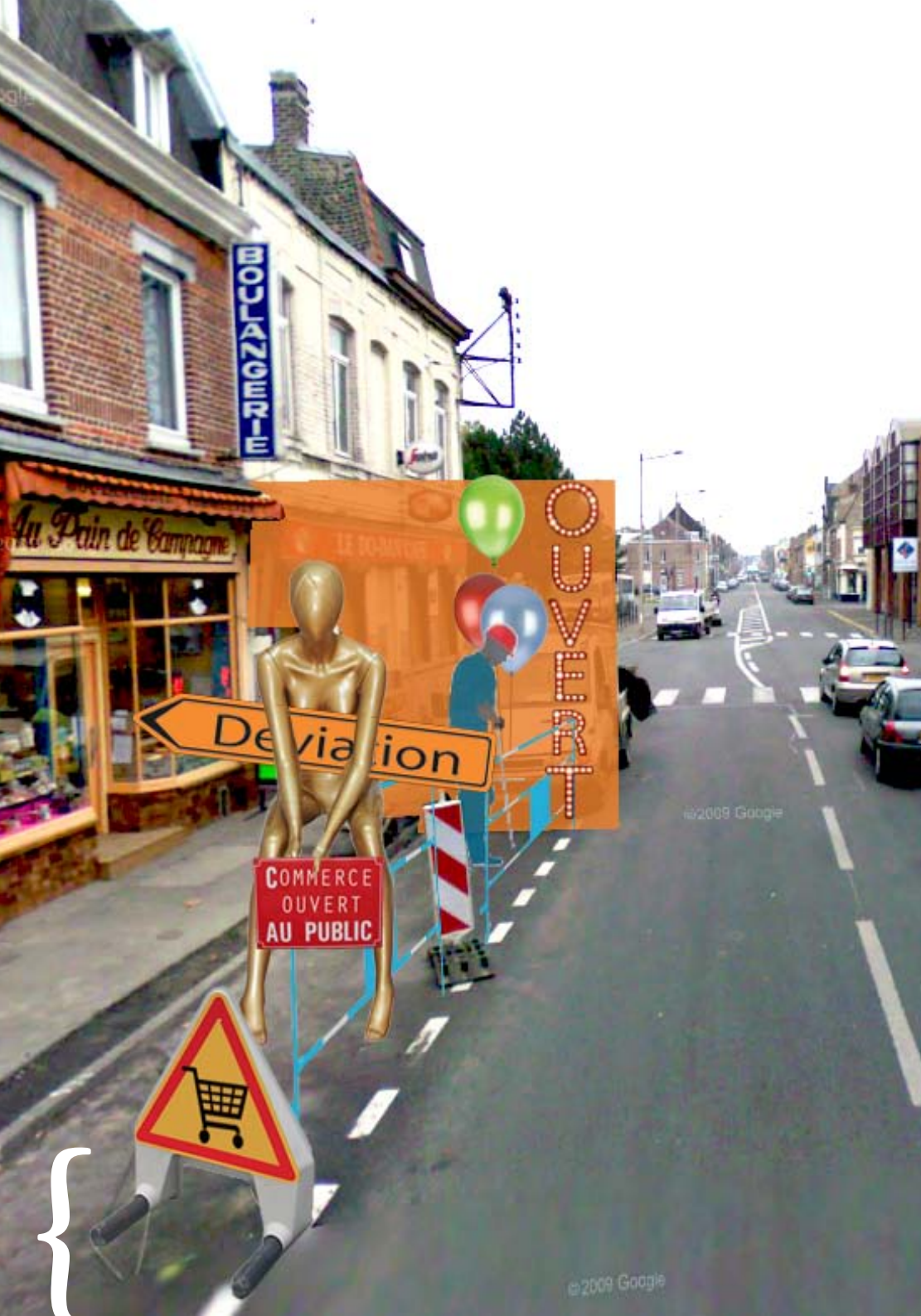
Le chantier : un parcours exploratoire.

Les premières réflexions que nous avons eues sur le temps du chantier, les hypothèses à mettre en place pour l'améliorer, m'ont conduit à l'envisager comme évènement artistique, une invitation à la fête afin de faire oublier les nuisances qui ne peuvent être entièrement effacées comme le bruit, la saleté, les accès bloqués, les voies congestionnées. Face à une réalité incontournable, il s'agit simplement d'en tirer partie. Une réponse possible, afin de « sublimer » le chantier serait de considérer le matériau et les outils du chantier comme oeuvres d'arts, les exploiter en tant qu'éléments intervenant, composant avec le paysage, comme des oeuvres de Land art. Les éléments préfabriqués notamment peuvent être apparentés à des sculptures, la manière dont on les empile, les assemble peut être matière à installation artistique.

Cependant, dans le contexte sur lequel nous travaillons, l'architecte doit comprendre non seulement le point de vue des passants en transit mais surtout adopter celui des commerçants qui doivent vivre avec le chantier. Pour cela, la notion de design, évoquée dans

l'intitulé du sujet, dans son idée d'être plus « utile » que l'oeuvre d'art, semble mieux adaptée. A la suite d'observations de travaux sur les voies publiques, en confrontation directe avec les commerces, ma réflexion s'est articulée autour de plusieurs idées :

La première idée est de provoquer un retournement de situation, que ce ne soit plus le chantier qui envahisse le commerce mais l'inverse. Les palissades, barrières servant à délimiter et signaler le chantier ne seraient plus strictement séparatrices mais permettraient une cohabitation entre les deux. Tout en protégeant les ouvriers du chantier de la voie publique, les passants des marteaux piqueurs et en permettant le stockage de matériel tel que les camions, elles agiraient comme extension visuelle (enseignes, graphisme) et physique (présentoirs, vitrines) du commerce. Ces espaces créés, accolés au commerce serviraient de « compensation » aux commerçants qui pourrait s'appliquer aussi bien sur leur commerce que sur leur logement si il est situé à l'étage.



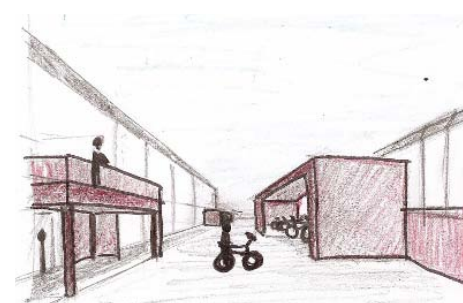
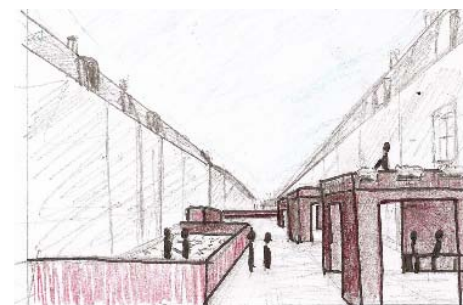
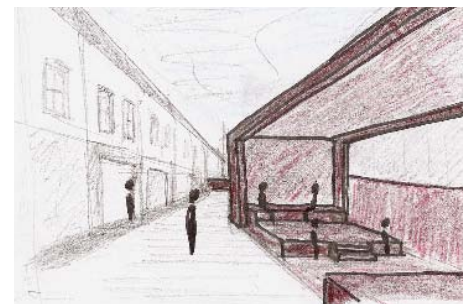
La deuxième idée serait d'organiser des solutions de passages. Les travaux sur les voies publiques par exemple créent des obstacles des lieux que l'on doit éviter et provoque des situations d'instabilité, de gêne. On ne sait ou marcher, on doit enjamber des trous, les sols sont accidentés, on doit adopter des stratégies d'évitement pour ne pas salir ses chaussures notamment. Dans son livre, *Toucher, Audition et Odorat en Architecture*, Marc Cru-nelle explique que lors de contacts avec des sols accidentés, inconfortables, notre sens du toucher dans sa notion la plus primaire liée à l'instinct de survie, de protection s'en trouve fortement mobilisé et de ce fait entraîne une consommation d'énergie inutile de notre corps et de notre esprit. La solution serait d'exploiter ces stratégies d'évitement pour mettre en place un parcours ludique à la manière d'une attraction foraine, mais confortable pour franchir et contourner les obstacles le plus naturellement possible.

Des structures temporaires sur les espaces publics, servant par exemple d'espaces de communication entre les différents acteurs

du chantier, installées tout le temps du chantier et des structures « happening » devant les magasins restant un jour ou deux, cohabiteraient pour modifier le parcours pié-ton dans la rue suivant l'évolution mobile du chantier.

Dans la continuité de ce qui a été dit plus haut, ce projet propose d'investir la partie de la rue Carnot, située à Wattlelos, qui sera condamnée pour effectuer les travaux visant à prolonger la voie de bus.

L'idée est donc de créer un parcours mobile, "malléable" suivant l'évolution des travaux, ponctué par des petits éléments d'architecture, pouvant se prêter à plusieurs fonctions : signaux à l'entrée des magasins, terrasses temporaires pour les commerçants, lieux de détente, de conversation, abris pour des vélos qui pourraient être mis à la disposition des habitants pendant la durée du chantier.



Vers une temporalité nocturne du chantier

Dès les premières semaines de l'exploration, le regard s'est fortement tourné vers une approche des moments/phases inhérentes au chantier et sa structure temporelle, qualifiée par des vides et des pleins en relations avec des notions telles que l'activité, l'acoustique, la lumière, la cinétique... Rapidement il est apparu que les moments d'activités dans le chantier étaient entrecoupés de pauses, notamment nuit. Ainsi, la spatialité du chantier envisagé dans l'intégralité de son « amplitude temporelle » se voit successivement être le siège des activités de logistique, de production, de contrôle et de temps non négligeables de latences. Ces latences peuvent être considérées comme des moments de pause dans la continuité de manifestations sensibles pour l'habitant.

Par la suite, l'exploration s'est portée vers deux nouveaux axes, l'un focalisé sur l'analyse du chantier dans sa réalité matérielle et notamment les objets/entités (spécifiques aux temporalités nocturnes) qui équipent les chantiers (cf. notamment les éclairages) et le second vers l'interprétation d'éléments externes issus de l'art (cf. Matta Clark) et par la suite de l'art cinétique des années

1970 (cf. Martha Boto, Gregorio, Pietr Kowalski, Bernard Baschet, Schöffner ...) Il est clairement apparu que la notion de temporalité nocturne lié au chantier embrassait des notions fortes en terme de lumière, d'acoustique, de sensations tactiles, d'imaginaire du chantier (nota : cf. sculptures cinétiques de Nicolas Schöffner).

Cette manière de traiter le sujet met en exergue des images dans la temporalité nocturne du chantier en relation à la dualité diurne/nocturne, l'imaginaire du chantier et des machines. Le moment d'exploration effectué tend à envisager une intervention basée sur des logiques principalement esthétiques du chantier inspirées par des œuvres telles que le light painting, la photographie (les épreuves gélatinoargentiques par Pol Bury 1969), et des actions telles que l'anamorphose, la métaphore, la scénographie... De plus, la lecture de l'interview de R. Narboni parue dans la revue *Lux* juin 2012 nous incite à considérer l'apport d'éclairage dans l'intervention de façon ponctuelle et non généralisée. Cette vision nocturne peut également s'enrichir d'une dimension didactique. Ainsi l'intervention envisagée dans la

continuité du moment d'exploration induirait l'apport d'une courte série d'éléments agissant comme les révélateurs d'autant de marqueurs et potentialités déjà présents sur les chantiers. L'ensemble ainsi produit fournirait aux usagers, passants(...) une expérience améliorée dans leurs différents rapports avec le périmètre du chantier et son site élargi.

L'esquisse ci-dessous présente une proposition de dispositif d'éclairage dynamique scénographique du chantier ou l'idée est de convoquer des termes comme imaginaire, lumière, image déformée, dynamique, cinématique, interactions, mutation, temporalité, anamorphose,...

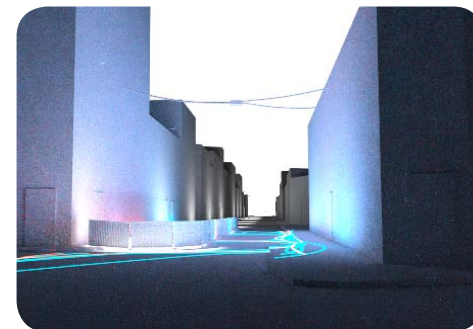
Notre exploration désormais confrontée à la réalité du site nous conduit à envisager le dispositif évoqué précédemment non plus comme un élément ponctuel, mais comme une suite d'éléments agissant de concert pour accompagner la spatialité du chantier le long de la rue toute entière et donc au fil des commerces qui la constituent.

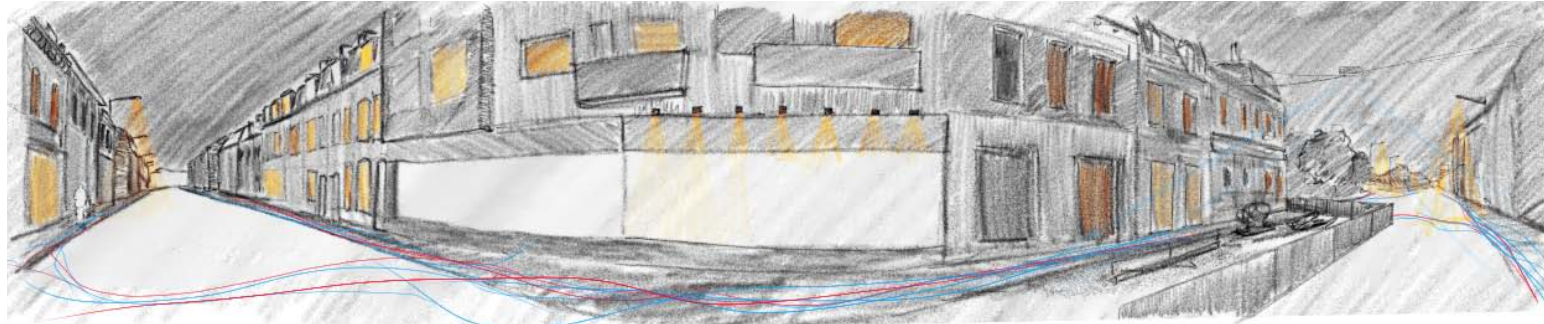
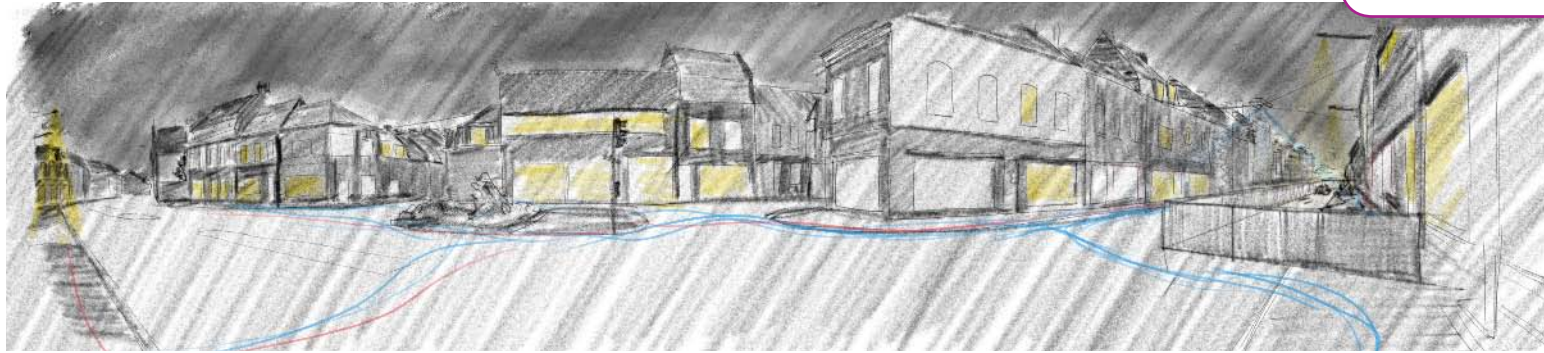
Le dispositif consiste en la mise en place d'un appareil qui produit des lignes lumineuses sur le chemin emprunté par les passants, l'addition de lignes augmentant leur puissance, au fil du temps un tableau « tracé » temporel vient à en ressortir (toutefois, chaque ligne s'estompera avec le temps). Combiné à la mise en place de lignes guides reliant les espaces praticables aux seuils des commerces, les itinéraires des usagers s'en verraient probablement influencés et optimisés.

Il semble intéressant d'expérimenter ce système sur une distance et une temporalité légèrement supérieure à celle même du chantier. De cette manière, le dispositif aurait la capacité de dévoiler la capacité des usagers à adapter leur pratique de l'espace et en même

temps pourrait annoncer par avance l'espace dit du chantier.

Ainsi accompagnée l'amplitude spatiale autour du chantier se verrait pourvue d'une portée didactique et deviendrait le marqueur temporel de la manière dont il est éprouvé par les passants. De plus ce dispositif permet l'appropriation par les gens qui passent à sa portée.





L'échafaudage comme le créateur d'un entre-deux, entre la ville et le chantier

Constat

Le chantier a tendance à générer des angoisses auprès de la population de riverains, liées à des nuisances propres au processus de mise en travaux. Certaines peurs sont même directement en lien avec la gestion in situ du chantier, ainsi l'activité commerciale peut en souffrir malgré les aménagements permettant l'accès continu des usagers. Car ce sont justement ces aménagements qui, posés sommairement au début des travaux, peuvent créer un malaise chez l'utilisateur. Étroitesse du passage, salissures diverses, éléments abîmés et dépareillés, fabriqués de « bric et de broc » et « à la va-vite » sont autant de facteurs qui intègrent l'utilisateur, malgré lui, au chantier. Ceci peut entraîner un réel préjudice économique pour les commerces de proximité privés d'un accès sûr et propre.

S'il existe un malaise chez les riverains concernant l'apparition d'un chantier dans un quartier, c'est peut-être parce que les modalités d'échange entre l'espace de la ville et les espaces du chantier sont mal définies.

L'utilisateur est confronté à une « proximité forcée », parfois gênante, poussant celui-ci à rebrousser chemin. Il est nécessaire, dans le cadre de cette proposition, d'installer un dispositif de mise à distance spatiale et/ou mentale de l'utilisateur vis à vis du chantier.

De plus, des éléments constructifs propres au chantier, comme les échafaudages, témoignent de l'existence d'un réel savoir et d'une connaissance pointue des structures légères et éphémères. Si l'on trouve sur le chantier ces structures rapidement montées, relativement bon marché, réutilisables et modulaires, les techniques ne sont pas mises à profit pour l'accès et la circulation des riverains qui souvent se retrouvent canalisés dans des situations bancales.

Un dispositif qui s'étend en périphérie de lui-même

Lors du déroulement d'un chantier, l'échafaudage devient une figure fondamentale de l'espace des travaux. Dans une rue, c'est en premier l'échafaudage que l'on repère au loin, sur une façade. Son rôle est aussi bien signalétique que pratique.

L'enjeu est de trouver un point précis de basculement, qui permettrait à l'usager de ne pas vivre l'échafaudage comme un signal brusque, mais comme l'annonce d'un déambulateur qui donne à voir le chantier depuis un promontoire sûr. Ce basculement pourrait s'effectuer par une approche rassurante et solide du dispositif, différencié de celui qui supporte les « tas et les formes brisées »¹ du chantier. En outre, donner à voir l'échafaudage comme l'outil de la construction, d'une avancée dans le temps et dans l'espace, au lieu de l'outil de la démolition, de la gangrène qui vient défigurer façades et voies.

Comme Wim Delvoye décore les outils du chantier de telle sorte que ceux-ci deviennent des objets de musée à part entière, il est possible, dans le cas de cette problématique, de trouver une approche de requalification de l'échafaudage souple et douce, qui permettrait à celui-ci de rayonner en dehors de son utilisation première. C'est bien dans ce basculement de l'espace de chantier à l'espace de la ville, à partir de la réversibilité d'un support commun, que réside le projet.

Proposition

Il est possible de s'inspirer de l'intelligence constructive de l'échafaudage pour créer un système propre à la circulation des riverains. Ce nouveau dispositif doit mettre à distance l'usager de l'espace du chantier, là ou auparavant il y était intégré malgré lui. L'échafaudage peut devenir le support de différenciation entre deux univers, en gardant son caractère proliférant et son atout de « jeu de construction » à partir d'éléments identiques.

Concrètement, si l'on s'intéresse aux caractéristiques de l'échafaudage, « Confort et sécurité, robustesse, rapidité de mise en œuvre, adaptabilité »², elles sont identiques à celles attendues pour l'aménagement d'un circuit piéton. La capacité de l'échafaudage à se développer en hauteur serait même un atout pour « décoller » du sol une circulation gardant au propre et au sec les usagers.

Ici la volonté n'est pas de cacher, de masquer le chantier par l'habillage de palissades ou

de structures couvrant les façades, mais de jouer sur le ressenti de l'usager, sa perception et son sentiment d'appartenance ou non à l'espace du chantier. L'échafaudage, l'outil de la construction éphémère et souple, pourrait être à même de « fabriquer de la distance ». Ainsi distanciés, il n'y aurait plus d'intérêt à séparer le chantier des riverains par des palissades.

Mode d'intervention

Le but serait de proposer l'esquisse, le prototype d'un système qui pourra être adapté et répété sur le plus grand nombre de chantiers possible. L'enjeu est de s'inspirer de la culture constructive liée à l'échafaudage, pour fabriquer une structure qui présentera les mêmes qualités, mais adaptée au parcours de l'usager.

L'intervention va donc consister à exploiter, après l'avoir mis en évidence, un caractère réversible de l'échafaudage. L'enjeu est de pouvoir dissocier la façade et les voies du

chantier de celles de la ville, à partir d'un même support.

Enfin, la souplesse du système d'échafaudage à clavettes peut même offrir la possibilité de créer des événements le long du chantier. Gerwald Rockenshaub est un artiste qui installe des échafaudages au milieu de pièces vides, en offrant depuis ceux-ci un nouveau point de vue sur l'espace. Pensée à partir du chantier, l'idée de proposer un regard nouveau sur un environnement ordinaire pourrait conférer au chantier un caractère exceptionnel. Des événements savamment positionnés le long du parcours, sous la forme de promontoires, de terrasses ou de traversées inattendues, peuvent animer les seuils des commerces et devenir des points de repères temporaires dans la ville. La souplesse de l'échafaudage peut façonner des mondes oniriques en dehors de la ville, qui peuvent extraire les usagers des réalités difficilement vécues du chantier.

¹ Colard (Jean-Max) « Poétiques du Chantier », LIGEIA, n°101-102-103-104, p.50

² *L'échafaudage*, ouvrage collectif sous la direction de Marcel CYNAMON, Paris : Nathan Communication, 1989, p.23.

Système Universel® – les pièces

Trois composants de base : montant, moise et diagonale, tous disponibles en dimensions pratiques et fonctionnelles dans la gamme du système Universel. Toutes les pièces en acier sont galvanisées à chaud. Elles proviennent toutes de notre propre production et sont conformes aux exigences des normes. Cette qualité, garantie et certifiée, repose sur un contrôle strict des matières premières utilisées à chaque phase de la production.

Montants aluminium ou acier



Montant en acier
avec disque soudé
Haut. 0,50 m, 1,00 m, 1,50 m,
2,00 m, 2,50 m, 3,00 m, 4,00 m

Montant en aluminium
Haut. 1,00 m, 1,50 m, 2,00 m,
2,50 m, 3,00 m, 4,00 m

Montant acier sans goujon
Haut. 0,50 m, 1,00 m, 1,50 m,
2,00 m, 2,50 m, 3,00 m, 4,00 m

Goujon 4 trous

Moises, poutrelles, plinthes



Moise, acier
Long. 0,39 m, 0,73 m, 1,09 m, 1,57 m,
2,07 m, 2,57 m, 3,07 m, 4,14 m



Support-plancher
Long. 0,73 m et 1,09 m



Support-plancher renforcé
Long. 1,09 m



Poutrelle Profil-U, acier
Long. 1,57 m, 2,07 m,
2,57 m, 3,07 m

Poutrelle Profil-U, aluminium
Long. 1,57 m, 2,07 m



Moise en U de plancher à plancher
Long. 0,38 m, 0,64 m, 0,96 m



Moise en U de plancher à tube
Long. 0,38 m, 0,64 m, 0,96 m



Support-plancher pour échafaudage circulaire
Long. 0,73 m



Joint de sécurité
Long. 0,39 m, 0,73 m, 1,09 m,
1,57 m, 2,07 m, 2,57 m, 3,07 m



Plinthe Universel, en bois
Long. 0,73 m, 1,09 m, 1,57 m,
2,07 m, 2,57 m, 3,07 m, 4,14 m



Plinthe Universel, en aluminium
Long. 0,73 m, 1,09 m, 1,57 m,
2,07 m, 2,57 m, 3,07 m,

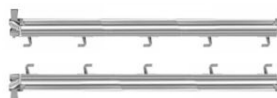


Plinthe Universel, en acier
Long. 0,73 m, 1,09 m, 1,57 m,
2,07 m, 2,57 m, 3,07 m

Façades



Garde-corps revêtement: Lames de Bois
Long. 2m,
Haut. 1.1m



Barres d'accroche pour façade textile avec crochets
Long. 2m,



Module de plafond Lames de Bois Goutières latérales
Long. 2m, larg 2m

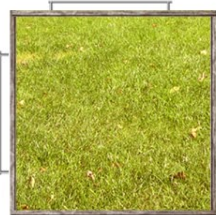
Planchers



Module de plancher Lames de Bois
Long. 2m, larg 2m



Module de Plancher Parquet bois
Long. 2m, larg 2m



Module de Plancher Pelouse
Long.2m, Larg 2m

Travaux pratiques

Première étape : Élargir une gamme existante.

Il existe une large gamme d'échafaudages dont les entreprises font usage pour mener leurs chantiers. Le système le plus répandu est le système Layher, dont le catalogue extrêmement fourni permet une grande souplesse à la mise en oeuvre de celui-ci.

Pourtant, il est clair que l'ensemble des pièces qui sont proposées pour monter un échafaudage sont uniquement présentes pour les activités de chantier, et il est difficilement concevable de travailler un franchissement à l'aide d'éléments de plancher techniques et de garde-corps en tubes simples.

C'est pourquoi, la première partie de la proposition consiste à intégrer à une gamme existante de nouveaux modules. Ces modules « civils » sont adaptables sur l'échafaudage système Layher et permettent d'adapter tout ou une partie de l'échafaudage à un usage ordinaire. Si le but de l'intervention est de mettre à distance l'usager du chantier avec les outils de celui-ci, il est nécessaire de travailler les surfaces praticables pour les piétons : ainsi, en plus du garde-corps en tubes

galvanisés pour le chantier on peut trouver un garde-corps plein en lamelles de bois, ou en plus des plate-formes métalliques de chantier on joint une série de modules en bois, bac pelouse, PVC, etc.

L'élargissement de la gamme de modules d'échafaudages pour un usage ordinaire permet de mettre en oeuvre celui-ci pour le chantier et pour la ville. Ainsi, il devient l'élément de soutien souple et modulaire qui correspond aux mondes de la ville et du chantier. Une telle intervention permet de mettre à distance, au sein d'une même structure, l'usager du chantier par la différenciation des séries de modules, de leur traitements de surfaces et exigences en termes de confort et praticabilité. Pourtant, les deux mondes se trouvent liés par une structure primaire en tubes normalisés.

Illustration ci-contre : on peut voir sur la figure ci-contre un extrait du catalogue de pièces du système Layher. La colonne de droite projette une série de pièces potentiellement conçues à partir des dimensions de l'échafaudage, mais pour le confort d'un usager de la ville. Ainsi, l'échafaudage permet une utilisation pour le chantier, et par les usagers.

Deuxième étape : créer un monde, entre la ville et le chantier.

À partir du catalogue de pièces adaptées, il est maintenant possible de créer un franchissement propre et sûr, décollé des surfaces en chantier. La souplesse de l'échafaudage permet de superposer différents systèmes, comme par exemple un étage fonctionnel pour le chantier et un étage de promenade et cheminements piétons. Passer outre le chantier, sans avoir à masquer celui-ci derrière des palissades, permet à la fois un meilleur dialogue visuel entre la ville et le chantier, sans que ce dialogue ne soit dérangeant car il n'est pas forcé.

Plus encore : quel que soit le type de travaux (voiries, façades, ...) un tel dispositif offre l'opportunité au chantier de devenir un véritable événement dans la ville. En mettant en exergue une partie de la rue, le chantier semble ralentir l'activité de celle-ci. Il est question ici d'accélérer cette activité : l'échafaudage mis en œuvre comme un jeu de construction permet d'introduire des fantaisies, à l'image des folies du parc de la Villette à Paris, qui ponctuent l'espace du chantier d'attractions pour les piétons et les commerces.

Sans déranger le chantier grâce à sa capacité à s'en « décoller », l'échafaudage permet de créer des structures éphémères le long du franchissement, qui varient en fonction de l'avancée du chantier. Ainsi, on peut imaginer aménager des terrasses en face de commerces, des terrasses surélevées en face de bars qui auraient été d'ordinaire pénalisés par l'arrivée du chantier à leurs portes.

L'enjeu est de créer, par le jeu de construction de l'échafaudage, à la fois un passage fonctionnel mais aussi des dispositifs qui donnent un attrait aux commerces sur la durée du chantier.

Illustration ci-contre en haut : sur les deux figures on imagine un passage au centre, rendu praticable par le jeu de pièces introduit. Une petite tour éphémère vient créer une zone d'intérêt le long de la rue, en offrant un panorama sur la rue et la ville en lien avec l'activité du bar à droite.

Illustration ci-contre en bas : À gauche, le MFO Park à Zurich, qui exploite un système constructif modulaire pour créer un parc au dessus de la ville. À droite, une installation de Gerwald Rockenshaub, qui fait circuler un échafaudage dans les trois dimensions d'une pièce de musée.



Vers une disparition du chantier ?

Le chantier c'est quoi ?

Bazar, construction, réalisation, boue, poussière, ouvriers, clous, vis plâtre, pluie, retard, dégâts, ennuis, déviation, bouleversements, interdit d'entrer, réception, rangement ... Ébullition, atmosphère.

En somme tout un tas de bouleversements qui modifient pendant un temps le paysage de nos villes et surtout aussi nos habitudes, comme un grain de sable dans le fonctionnement régulier de la vie urbaine. Ces perturbations touchent également les commerçants se trouvant dans les alentours pour des raisons à la fois pratiques et économiques.

Comment alors adoucir ce moment de confrontation avec les habitants et les commerçants ?

Disparition du chantier

Effectivement si ce sont toutes ces nuisances sonores, visuelles, olfactives qui peuvent gêner la vie quotidienne ne faudrait-il donc pas de manière radicale les faire disparaître ? Les zones de chantier pourraient donc devenir des creux temporaires dans la ville, des vides dans lesquels l'urbain change mais que l'on ne verrait pas. En détournant le regard du chantier, celui-ci pourrait se rediriger vers les devantures des boutiques et donc vers l'activité commerciale.

Décor temporaire

Faire disparaître le chantier, c'est jouer avec son enceinte : les palissades qui le closent et qui peuvent aussi le cacher. Ce sont finalement des murs éphémères qui s'installent dans la ville et en modifient à la fois la forme et le paysage de manière provisoire. S'installant sur ces palissades le projet pourrait alors prendre la forme d'un décor, soit par définition une apparence qui en général cache une réalité différente.

La rue dans laquelle prend place le chantier serait comme une salle de théâtre. En effet la ville n'est-elle pas en soit également un décor naturel ?

Le site internet *Film France* recense en effet tous les lieux possibles pour des scènes naturelles. Parmi toutes les références il existe également une rubrique chantier ce qui montre qu'il peut être aussi décor. Ainsi la ville est un artefact pérenne, tandis que le chantier est un artefact plus furtif. Quant à la devanture des commerçants elle est également une sorte de mise en scène temporaire. Ce qui crée trois différents filtres de lecture du paysage.

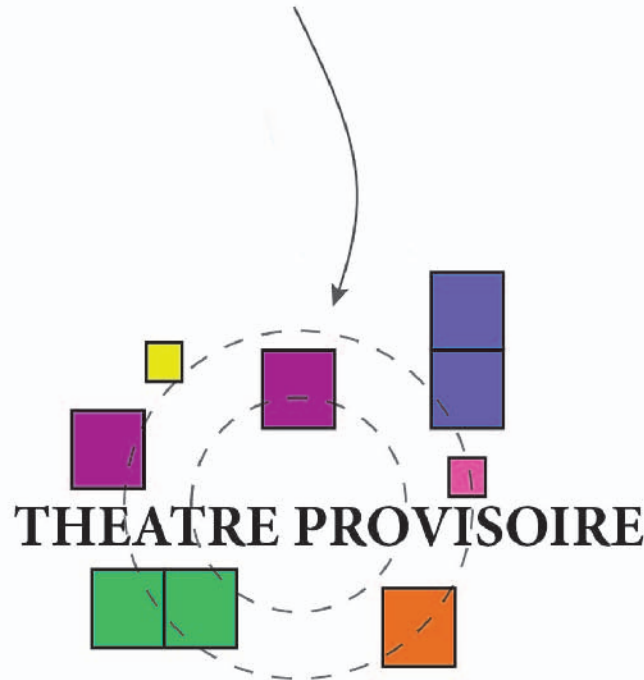
Le projet constituerait donc en un artifice provisoire visant tout en faisant disparaître le chantier à recréer un nouveau paysage urbain. Les boutiques deviendraient des scènes, la rue deviendrait la salle et le chantier, le décor de cette salle.



RUE COMMERCANTE



CHANTIER



THEATRE PROVISOIRE

Pop up stores à Wattrelos

Le chantier provisoire // Le commerce provisoire

Principe conceptuel :

Les commerces et leurs loges personnelles formant théâtre

Dans la continuité du travail théorique sur le chantier et après l'étude sur le terrain au chantier des Halles à Amiens, il a fallu investir la rue Carnot à Wattrelos. De ces deux travaux ressort une idée principale : la disparition du chantier.

Ainsi plutôt que de proposer de travailler sur le problème en lieu et place même, il s'agit d'étudier la création d'une installation capable de décupler l'offre commerciale.

On peut donc imaginer offrir une nouvelle expérience aux riverains en installant le temps du chantier des sortes de pop up stores regroupés selon les phases d'avancement des travaux.

Ce système permettrait de prendre à contre-pied les ennuis du chantier en démultipliant les boutiques et en offrant un événement positif pour les passants.

Exemple d'installation provisoire lors

d'un chantier :

Le théâtre éphémère de la Comédie française installé dans les jardins du Palais Royal

Principes majeurs :

Structure simple démontable rapidement
Structure légère en panneaux de bois clipsés

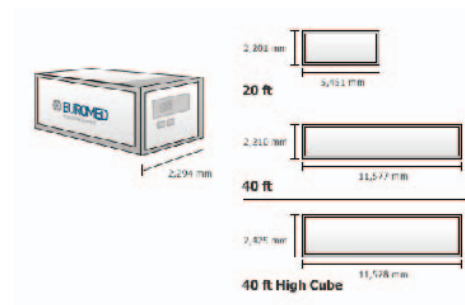


Adaptation à la rue Carnot :

Translation des commerces sur la place de la République : une opportunité pour les commerçants de proposer différemment leurs produits ou services.

Principe constructif :

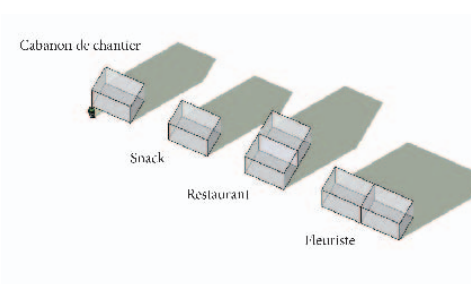
Un système simple, modulaire et réutilisable sur toute la métropole lilloise



Avantages :

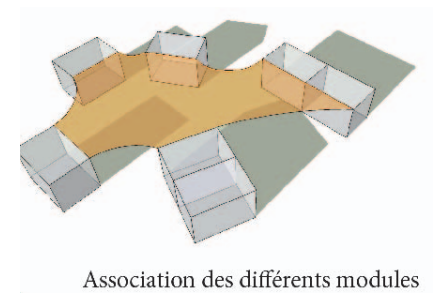
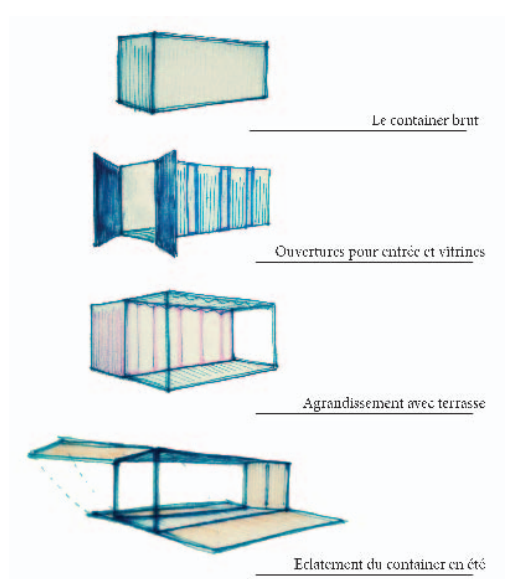
- flexibilité
- déplacement facilité par camions
- possibilité d'assemblage de plusieurs modules
- rapidité de mise en œuvre
- faible coût

Le container comme module de base à investir par les commerçants avec un roulement selon l'avancement du chantier.



Multiplicité d'application du container :

Possibilité d'adaptation aux différents commerces ou des services
Une nouvelle manière d'exposer des produits ou des services
Un nouveau concept permettant de renouveler l'image d'un lieu le temps du chantier



Le chantier est un luxe.

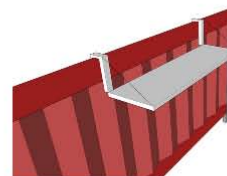
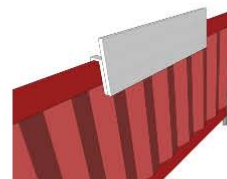
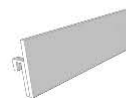
De prime abord, un chantier ça n'enchant personne. On a tous connu un chantier qui nous a dérangé, cela va d'un simple détour piéton, au bouchon de trente minutes avant le travail, jusqu'au bruit insoutenable en pleine sieste. Ce n'est pas beau, c'est sale, c'est bruyant, c'est gênant, bref un cauchemar urbain.

En faisant le tour de ce qui se passe au niveau des chantiers proche de nous, on se rend compte qu'un certain nombre d'idées sont mises en œuvre pour résoudre le problème. Commençons par les palissades, le blockbuster du chantier, il en existe pour tous les goûts, toutes les couleurs, toutes les formes. Afin de nous faire avaler des couleuvres, on met de la couleur. On tente d'égayer notre quotidien, en croyant encore aux bienfaits de la chromothérapie, comme si cela pouvait fonctionner. Mais les plus malins ont bien compris que c'était avant tout un espace publicitaire immense, et ce n'est plus rare de voir une immense affiche nous faire rêver sur ce très beau produit.

Autre belle idée, le chantier participatif, avec les maisons du projet et autre sites internet. L'idée est simple, pour que le chantier proche de vous physiquement ne vous dérange plus, il faut que vous soyez intéressé par lui, qu'il devienne plus proche de vous, de votre cœur...








En fin de compte c'est ici l'idée d'événementiel qui se dégage, pour transformer le chantier en un moment exceptionnel, créer l'attente, l'envie, l'impatience. Rien de plus simple pour cela que de faire en sorte que les gens soient concernés. Toute la communication qui existe actuellement autour des chantiers montre bien que l'idée n'est pas neuve. Cependant, cette communication n'existe que pour les grands chantiers, et pour tout le reste on se contentera des palissades, ou alors dans le meilleur des cas d'un joli flashcode qui nous invite à aller voir sur l'internet, l'avenir qui se construit, là, derrière ce joli panneau au motif floral.

Evidemment, on ne pourra jamais soigner le mal, ni même ses symptômes, le chantier restera là avec tous les problèmes qu'il engendre. Mais la diversion et le camouflage me paraissent être la solution au problème. Il s'agit de déterminer quelles sont les meilleures solutions pour intéresser les usagers et leur faire oublier les désagréments du chantier. Assurément, le but, est de provoquer une nouvelle émotion. Le choix de cette émotion se fera en fonction du public que l'on vise. Qu'ils trouvent que le dispositif est beau, drôle, intéressant, étonnant, déstabilisant, esthétique, peu importe cela sera réussi.



CH^{LE} A^{NTIER} EST UN LUXE

Travaux pratiques

DÉNOMINATION	QUANTITÉ	PRIX €
 Silhouette en carton personnalisée	1	100
 Tapis rouge 4,5m x 60cm	1	12.98
 Topiaire boule (Buxure Semper-virens)	2	50 <small>(1'unité)</small>
 Poteaux et cordon en velours	1	65
 Impression panneau PVC pour façade 140 x 100 cm	1	100
 Rideaux de théâtre en velours rouge	10m	6.5 <small>(le mètre linéaire)</small>
 Sac papier personnalisé	100	0.84 <small>(1'unité)</small>

TOTAL DE 526,98 €

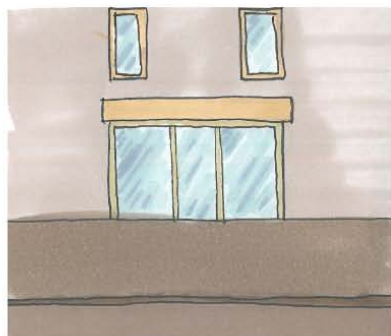
En période de chantier, les commerçants perdent une partie de leur visibilité et de leur accessibilité. L'accès à un commerce doit être immédiat et sa visibilité conservée. Cependant, les seuls éléments qui deviennent visibles lors du chantier, ce sont les palissades, elles masquent les choses et barrent l'accès. Des stratégies d'esquives se mettent en place intuitivement par les passants qui s'éloignent le plus rapidement possible de cette gêne. Il paraît utopique de vouloir faire disparaître le chantier ou ses nuisances, elles seront toujours là, mais pour organiser un rapprochement, il faut les contrôler et faire diversion.

La question est de trouver comment amener les passants à ne plus voir quelque chose de bien présent physiquement, comment les rendre imperceptibles. C'est en créant une nouvelle émotion qui passera outre la gêne. Il faut susciter la curiosité, qui peut naître d'une simple singularité ou d'un objet décalé de son contexte car la palissade est d'une extrême banalité et n'entraîne que la morosité.

Il faut prendre les problèmes du chantier à contrepied et transformer le commerce en établissement luxueux le temps des travaux. Les codes du luxe sont repris et servent de décor. C'est à partir d'éléments simples que l'on met en place le dispositif.

Il faut d'abord valoriser le passage étroit entre deux palissades qui mène à un commerce. Il doit être non seulement praticable mais aussi visible et éveiller la curiosité. Il faut le mettre en scène avec un traitement du sol approprié, une sorte de tapis rouge qui transformerait le chaland non plus en simple passant mais en invité de marque.

De part et d'autre du passage entre les palissades, on vient installer des topières qui là encore seront en décalage avec le reste. Il est possible de les garder rondes et simples, ou encore des les transformer selon le type de commerce. Devant une boulangerie, la topière peut avoir la forme d'une baguette de pain, ou tout autre forme selon les produits que vendent le commerçant. Un portier est mis en place devant le commerce. Ce portier-



peut n'être qu'une silhouette. Il sera possible d'avoir une interaction avec cette silhouette, en effet un trou est présent au niveau du visage permettant aux gens de venir s'y mettre et donc de se prendre en photos devant le commerce par exemple. Une nouvelle enseigne est créée, avec un motif de marbre en fond et une typographie simple, caractéristique des marques de luxe. Devant l'entrée sont aussi présent un cordon de velours et deux potelets chromés.

Pendant la durée des travaux, les commerces utiliseront le même type de sachet qui feront écho à l'opération, il s'agit ici de créer un événementiel auquel les gens pourront participer. On peut même imaginer des invitations personnalisées envoyées au domicile des riverains.

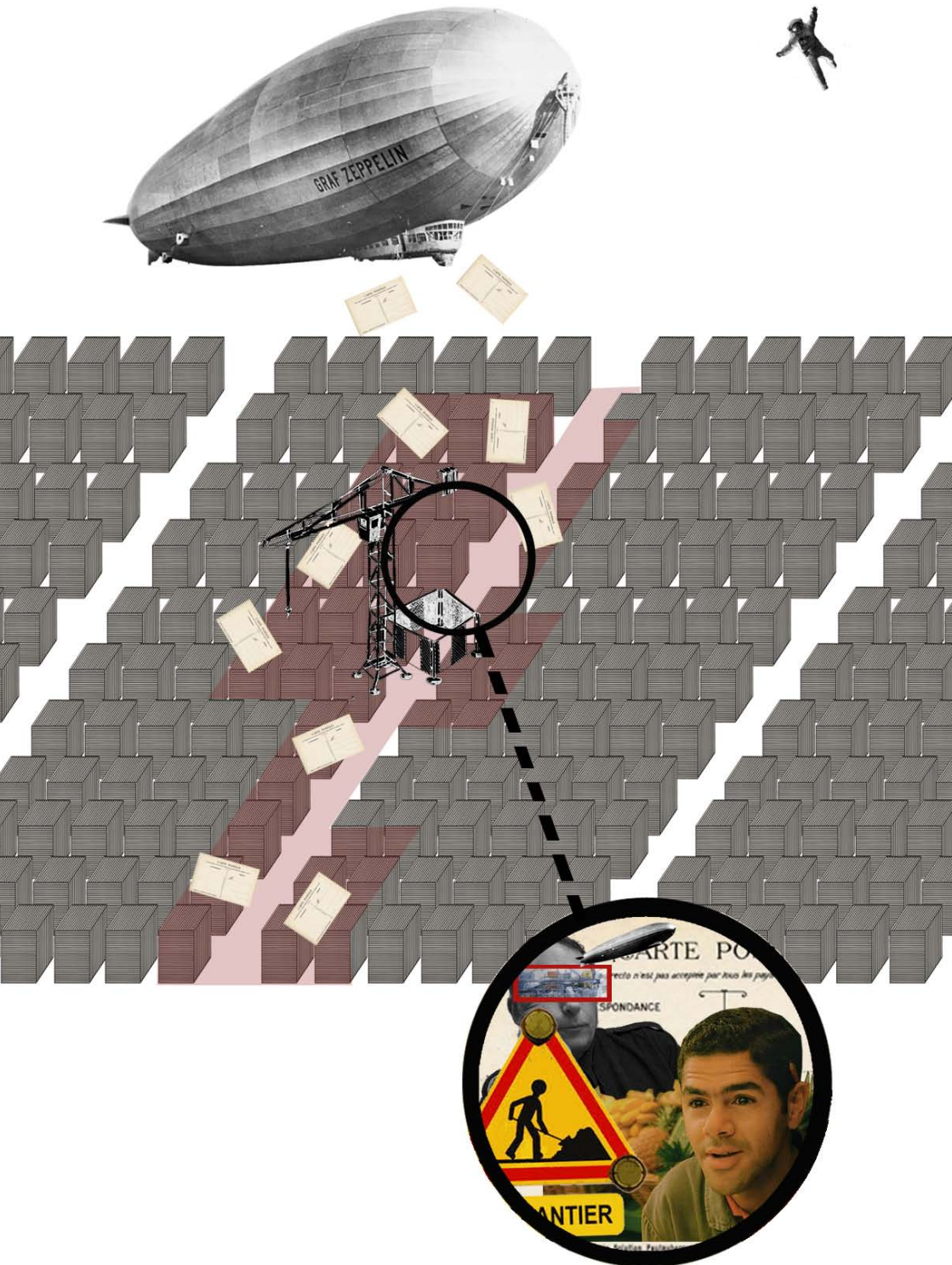
Wattrelos à la carte.

Il ne s'agit pas, à mon sens, de modifier les caractéristiques du chantier car celles-ci participent à « l'imaginaire de la boîte fermée ». Le but est de transformer le chantier en agissant sur son image en trouvant un format capable d'assurer une interface entre le commerce et le chantier qui l'assaille. Il faut donner à voir, donner à interpréter. Un format médiateur qui puisse raconter le chantier autrement, par le travail d'un tiers (artiste, photographe, acteurs du chantier, population, politiques...), mais également être assez flexible pour s'adapter à différents chantiers. Un moyen presque banal : la carte postale.

Ce petit imprimé cartonné a eu une histoire forte avec le chantier comme en atteste le professeur Jean-Max COLARD. La carte postale, aujourd'hui démodée, convoque un imaginaire fort et mérite d'être remise à l'ordre du jour comme un outil capable d'assurer une interface bénéfique entre le chantier et le commerce. Ce format est un moyen de narration à deux vertus : l'image au recto, la correspondance brève au verso. Par essence, la carte postale est un instantané datable, une micro histoire qui participe à la macro

histoire. En effet, au-delà de fabrication qui est source d'un événement possible, de sa vente, de son écriture, son affranchissement et émission, elle constitue une véritable mémoire d'un événement dans l'Histoire. Ce médium a un rapport étroit avec les faits tels que les grands chantiers de chemin de fer, de voiries, mais également lors de période noire de l'histoire, notamment la Première Guerre mondiale. La carte postale entretient des liens forts avec le commerce. Son succès se mesure à l'importance du tirage. C'est là l'interface fructueuse entre le domaine du chantier et celui du commerce.

Soudainement l'interaction violente et malheureuse entre les deux domaines pourrait s'apaiser et même devenir enrichissante via le système « carte postale ». En effet, le chantier y trouve un moyen de communication, de conserver une certaine mémoire, et une source d'événements potentiels, d'attractivité autour de lui grâce à la participation d'un intervenant « producteur de carte postale », outil pacificateur qui sert, exalte même, des « poétiques du chantier ». Tandis que le commerçant y perçoit un bénéfice possible à la fois financier mais



aussi une augmentation de la fréquentation de clients éventuels lors de l'événement « création d'une carte postale ».

Des artistes, par exemple ceux de la région pour les promouvoir (d'une nuisance, le chantier ne deviendrait-il pas un tremplin?), auraient la possibilité de s'emparer du format respectant quelques règles et développer leurs imaginaires du chantier à un instant T. La manière dont l'artiste a besoin d'intervenir sur le chantier en vue de produire la carte postale peut déjà constituer un micro événement public source de bénéfices pour les commerçants. A cela on ajouterait des messages d'intervenants, du maçon au maire, en passant par l'artiste et le boulanger, sans oublier le stagiaire, l'architecte ou encore le conducteur de travaux et autres acteurs du chantier. La carte postale représente par son temps de diffusion un véritable atout. En effet, on peut prévoir les nuisances qu'un chantier peut provoquer et surtout dans quelle zone ces influences néfastes vont intervenir. La carte postale avait jusqu'ici un producteur, un émetteur, la voilà venant de trouver son destinataire.

Et si on projetait la possibilité d'une correspondance folle entre le chantier et son environnement commercial et riverain. Les cartes postales seraient vendues par les commerçants dans un périmètre défini par le chantier lui-même. De plus, ce médium, morceau de papier-carton, peut devenir objet de collection. On ne peut pas nier le rapport entre la quantité, la popularité et les ventes. C'est un des points fondamentaux de la carte postale.

Enfin, cet aspect de collections ajouté aux interventions d'artistes pourrait permettre la mise en place d'expositions temporaires : « La poésie du chantier de/du..... » et ainsi de suite.

Finalement, ce scénario autour de la carte postale montre que ce petit « imprimé sur support rigide » donne les chances d'une interface fructueuse entre le chantier, les commerçants et le public faisant oublier, un tant soi-peu, les nuisances occasionnées. Du statut d'objet oublié, la carte postale nous donne à voir toutes ces capacités à interagir de manière évidente avec l'époque actuelle et le problème soulevé.

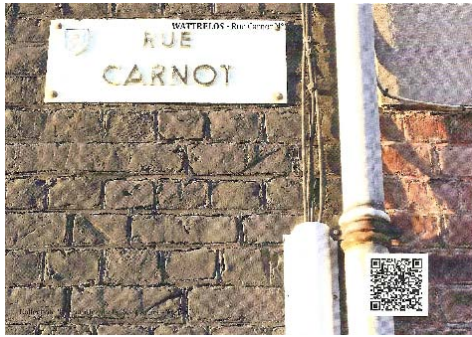
Le chantier comme « œuvre ouverte »

La série se devait d'avoir quelque chose d'unique. Un logo récurrent qui fait l'identité de la collection. Au-delà de son graphisme spécifique, le flashcode ramène la carte postale à notre époque, ouvre d'autres fenêtres complémentaires au recto/verso des cartes. Ces fenêtres peuvent renvoyer à d'anciennes cartes postales, comme à une page d'informations sur les travaux en cours, mais également au site internet de certains commerçants ou encore à une page dédiée à la collection de ces cartes. Le statut d'interface de ces imprimés déjà explicité est renforcé par le flashcode qui se veut transgénérationnel et offre la possibilité de dialogues nouveaux au sein du futur chantier.

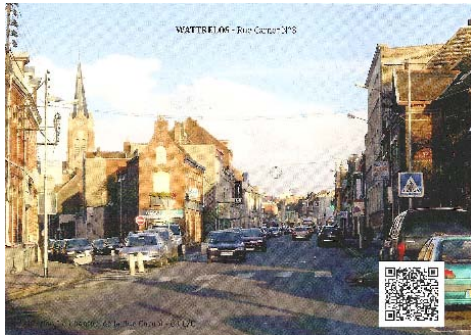
Vers le chantier

Ces premières cartes doivent donner lieu à une suite lorsque le chantier prendra place Rue Carnot. Si les premiers imprimés se sont faits dans la plus grande discrétion, les prochaines productions se devront de créer l'événement à Wattrelos. Le système reste ouvert à l'appropriation des artistes et

autres acteurs du chantier et de la rue. La possibilité d'initiatives personnelles de commerçants pour une production d'une carte originale doit exister sans jamais perdre de vue le caractère paradoxal de la carte postale: populaire pour le plus grand nombre et prestigieux pour les collectionneurs.



Le système "Carte-Postal" commence ! La première pour les bases : format ; orientation ; typographie ; puis surtout le contexte ; autrement dit la rue Carnot ! Les Français sont au 19^{ème} siècle ; il y a une rue à WatteLOS au début de la 2^{ème} guerre mondiale...



"On avance dans la Rue ET DANS LE TEMPS..." Une progression possible grâce au temps et à son flux continu qui nous fait vivre pour une route postale des années auparavant...



Tiens donc ! L'âne Flashcode existe déjà dans la Rue Carnot ! Les cartes postales anciennes étaient souvent produites par des commerçants pour se souvenir ; pourquoi ne pas reprendre ce système de publicité pour certaines cartes...



Les restaurants peuvent être nombreux et répondre tout en ayant l'aspect présent et ce qui est possible. La collection se fait sur Rue Carnot !!

Travaux pratiques



Le travail sur les cartes postales est un travail de base sur l'histoire de la ville ; les premières cartes de la ville de WatteLOS ont été produites en 1925 ; c'est un travail de base qui nous permet de travailler sur l'histoire de la ville et de la faire vivre...

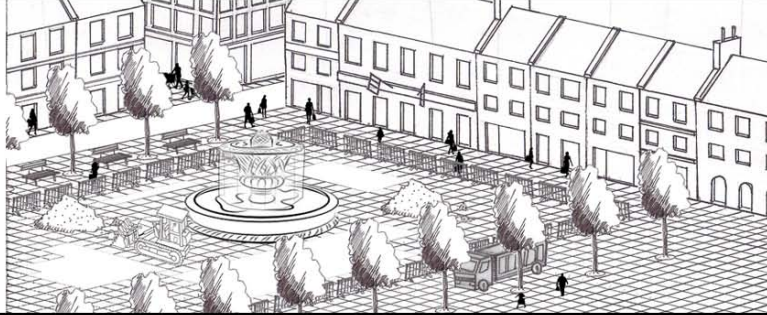


Le projet de la ville de WatteLOS est un projet de développement ; il y a une rue à WatteLOS au début de la 2^{ème} guerre mondiale ; c'est un travail de base qui nous permet de travailler sur l'histoire de la ville et de la faire vivre...

Place publique
Situation sans chantier
24 Février 2015



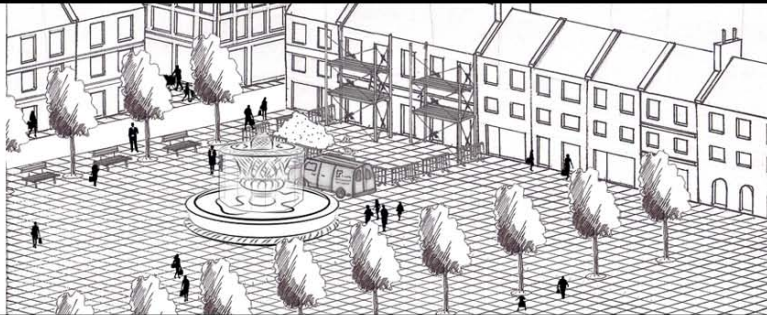
Travaux de restauration
de la Place publique
16 Avril 2015



Illumination :
Travaux de restauration
de la Place publique
19 Avril 2015



Ravalement de la
facade de la Mairie
7 Juin 2015



Illumination :
Ravalement de la
facade de la Mairie
12 Juin 2015



Travaux pratiques

La lumière comme moteur d'activité.

Aujourd'hui, le chantier est vécu comme une nuisance, aussi bien pour les commerçants travaillant à proximité que pour les riverains vivant et subissant cette promiscuité avec ces espaces d'activités inaccessibles au grand public. Palissades, distance de sécurité, bruits assourdissants, poussières et manque d'informations liés aux chantiers créent naturellement une barrière entre acteurs du chantier, commerçants et piétons. Cette barrière qui s'impose donc naturellement ne peut permettre aux riverains de s'imprégner des changements urbains mis en place, ce qui à long terme amène le grand public à naturellement repousser cette grande étape de transformation urbaine. De ce fait, le ressenti du chantier à plus large échelle est celle de deux univers totalement distincts, mais évoluant dans un même espace. Ainsi, comment faire accepter cette cohabitation où tout semble distinguer ces deux univers ?

Le jour, le chantier est un espace qui regorge de contraintes pour les gens extérieurs au chantier, cherchant à s'y intéresser de près (cf. l'ensemble des facteurs cités au-dessus).

Cependant, à la nuit tombée, il s'agit d'un espace qui est très rapidement laissé à l'abandon par les acteurs du chantier, reprenant ainsi leur statut de piétons parmi les autres. De ce fait, amener une activité dans le chantier à un moment donné où les nuisances sont inexistantes serait un bon moyen de rendre accessible au grand public le chantier en cours, dans une dimension plus poétique et appropriable : la mise en lumière du chantier.

Ainsi, l'utilisation de la lumière sur un chantier inanimé permettrait premièrement de créer un événement à l'échelle du quartier, même éventuellement de la ville, mais surtout de créer un imaginaire lié à l'histoire du chantier. Utiliser la lumière sur des éléments de chantier évoluant quotidiennement montrerait clairement l'avancé du chantier dans la ville, tout en permettant au public de participer à cette évolution urbaine. L'événement en lui-même serait en mesure d'attirer de nombreux curieux, et redynamiser la rue dès la nuit tombée.

Cas pratique de la Rue Carnot, à Wattrelos

Plusieurs références montrent l'intérêt de l'emploi de la lumière dans les lieux normalement inanimés : Durant l'exposition de Lille 3000, La façade principale de l'église de la Treille se voit parée de différents effets de lumière, jouant avec les sensations et perceptions de l'utilisateur. En contrepartie, les commerces à proximité, tels que les bars et restaurants, profitent de cette affluence de personnes liés à l'évènement (ouvertures plus tardive, ajout de tables en terrasse, etc.). Autre référence, celle de Yann Kersalé, grand plasticien français qui emploie la lumière à l'échelle urbaine dans divers projets afin de mettre en scène l'architecture contemporaine. Parmi ses œuvres reconnues, notons l'illumination de la Tour Agbar à Barcelone, ou encore l'éclairage du Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (MUCEM).

De ce fait, l'utilisation de la lumière dans le chantier apporterait une connexion qui aujourd'hui n'existe plus entre acteurs du chantier, commerçants et riverains. Cette dimension poétique serait un lien, un évènement

nocturne en mesure d'attirer la curiosité du piéton, créer une émulsion d'activité culturelle et sociale sans pour autant contraindre les ouvriers à certaines restrictions sur le chantier.

Dans la continuité du Projet de Séminaire Exploratoire s'intéressant à la question de la place du chantier dans la ville et des nuisances qu'il peut impacter aux commerçants, nous nous sommes intéressés à la mise en place pratique de l'utilisation de la lumière au sein du chantier comme moteur d'activité pour le quartier et / ou la ville. Le futur chantier de la Rue Carnot s'étend sur plusieurs kilomètres et vise à faciliter le passage et la desserte de la ligne de bus « Liane », ce qui permettra à long terme de connecter facilement la ville de Wattrelos à l'ensemble de la métropole lilloise.

À court terme, ce chantier conduira temporairement à une limitation d'usage de la voie par les véhicules, mais également à une limitation d'usage de la chaussée par les piétons. Dans cette optique, il semble que ce projet de réaménagement urbain concorde avec les intentions du projet de chantier exalté.

Dans un premier temps, tandis que la mairie et l'ensemble des ouvriers de la ville signalent à l'ensemble de la population de la ville que

des travaux seront réalisés durant une période définie, des invitations sont distribuées à l'ensemble de la population. Celles-ci sont semblables à celles que l'on peut retrouver pour des vernissages ou des expositions. De cette manière, la population est conviée à participer à un évènement culturel au sein d'un lieu qu'elle pratique quotidiennement : sa rue. Cette exposition est bien entendu temporaire et en lien intime avec l'avancée du chantier.

Concernant les ouvriers, il est bien évidemment question de s'organiser afin de transformer cet espace d'évolution urbaine comme lieu culturel. Afin de répondre au mieux aux attentes des riverains sur cette question de l'évolution urbaine, les parties de chantier éclairées sont soigneusement sélectionnées à l'aide d'un scénographe ou d'un plasticien travaillant en étroite collaboration avec le projet et ces ouvriers. C'est précisément cette notion de transformation urbaine que la lumière doit mettre en valeur.



Dès la nuit tombée, le maître œuvre leur
les ouvriers de la ville de Valenciennes ont le plaisir
de vous montrer à leur exposition au grand

« Evolution Nocturne »,
où la mise en lumière des
étapes de transformation du
quartier

Venez nombreux, de 18h jusqu'à 23h,
au bas de votre porte...



Travaux pratiques

Ainsi, l'utilisation et le positionnement de projecteurs, de tubes fluorescents, ou de leds sur ces scènes quotidiennes de transformations urbaines les révéleraient à la nuit tombée comme des tableaux lumineux. Cette lumière, source d'attraction pour l'œil à la nuit tombée, induirait un cheminement pour le riverain à la manière d'une scénographie dans un musée. Chaque scène de chantier convoquerait l'imaginaire de chacun par le biais d'intensités variables, d'usages de la couleur, d'expositions différentes.

La récurrence de ces sorties culturelles nocturnes serait étroitement liée avec la durée d'intervention des ouvriers sur le chantier. Une fois les travaux de réaménagement terminés, une nouvelle phase du projet démarre : celle du catalogue d'exposition.

En effet, durant chaque phase d'exposition, le plasticien en charge de la scénographie du chantier se serait muni d'un appareil photographique afin d'immortaliser la scène. Ce catalogue d'exposition, vendu par certains commerçants de la Rue Carnot, regroupe

l'ensemble des scènes lumineuses sous forme de corpus photographiques. Ainsi, la cohésion entre chantier, commerçants et riverains peut exister sans nécessairement induire une gêne quelconque dans le processus de transformation de la ville.



Le chantier fantasmé.

La ville en chantier : une fiction théorique

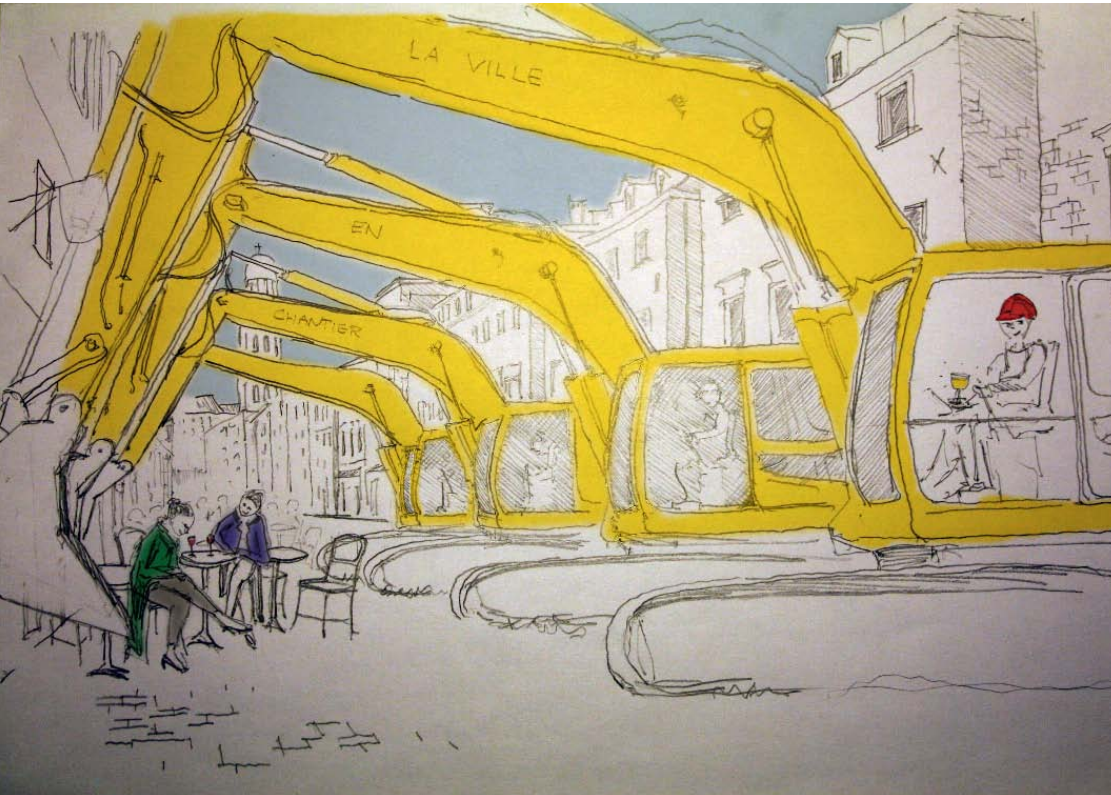
Événement spatio-temporel urbain, le chantier véhicule un imaginaire souvent occulté par de nombreux aspects négatifs d'ordre technique – les nuisances du chantier – sur lesquels il conviendrait de travailler. Le chantier est un moment qui réveille les sens de chacun en modifiant les perceptions quotidiennes et mérite donc de faire l'objet d'une communication adaptée où l'événement qui se produit doit être raconté au-delà de la simple description. Il s'agit de dégager les caractères « objectifs » et positifs de l'objet, le chantier (les couleurs, les manières de faire, les rythmes...) afin de les comprendre pour mieux les signifier.

Représenter plutôt que décrire et ainsi donner une dimension fictive au chantier, c'est précisément avec le concept de fiction théorique que nous allons tenter d'aborder cette transformation de la perception du chantier. Par un jeu de métaphores, cette question de la représentation du chantier permettrait « d'atteindre la «vérité» au moyen du «faux» »¹.

Il ne s'agit pas de mentir mais d'exprimer le chantier en imaginant ce qu'il pourrait être. Ainsi, le chantier continuerait d'être ce monde en soi, il deviendrait compréhensible aux yeux de chacun et assumerait sa portée événementielle.

La programmation des temps du chantier, son organisation spatiale, sa réglementation... génèrent une certaine esthétique qui entre en résonance avec l'idée de représentation. Il existe des entreprises spécialisées dans la fabrication de vêtements et d'équipements pour le chantier dont les critères sont apparemment objectifs (sécurité, signalisation, solidité...). Sans écarter cette valeur esthétique, une dimension plus subjective, de l'ordre de la gestuelle, du mouvement (une « chorégraphie du chantier ») entre les hommes et les machines, constitue la réalité vécue du chantier. Il importe donc de trouver ce qui donne un sens au chantier, ce qui peut être partagé. Ainsi on pourrait faire de ce monde emprunt

¹ Bouriau (Christophe), « Vaihinger et la valeur des fictions », *Les Cahiers Thématiques* n°5, Fiction théorique, ENSAPL, 2005, p. 20



de clichés, pourtant souvent populaire, un lieu où s'associent la puissance et l'extrême précision (le centimètre) : le travail du grutier par exemple. De telles « fictions théoriques » du chantier étaient pourtant visibles dans les enluminures dès le moyen-âge et encore aujourd'hui dans l'univers de la BD. Mais cet imaginaire est aujourd'hui difficilement perceptible depuis la rue. Comme le décrit l'historien Basile Baudez, il s'agit de retrouver dans la représentation « la relation des hommes à leur environnement » à travers le chantier comme « motif positif »² de développement de la cité.

Déplacer la réalité

Il s'agit donc de trouver la manière d'exprimer le chantier afin de le raconter autrement. De plus, il serait intéressant d'organiser cette rencontre entre le passant et le chantier pour l'informer tout en lui proposant une vérité autre, une possibilité. Ainsi, au XVIII^e siècle, le peintre Francesco Guardi (1712-1793) peint une série de « caprices architecturaux » dans lesquels il donne à voir des paysages rêvés où

de grandes colonnades parfois en ruines font face à de somptueux dômes...

Faire oublier la réalité ou plutôt la décaler aux yeux des passants et des commerçants est l'objet de ce nouveau dispositif à imaginer. L'impact sur l'activité commerciale est donc indirect : en travaillant le support, la technique et le format, l'image mentale de la zone en chantier pourra être changée. Il est donc primordial d'aborder la question de la représentation aussi bien sur le plan qualitatif, pour savoir quoi et comment le montrer, que quantitatif, afin de déterminer le moyen le plus approprié à la situation rencontrée. Les logiques contemporaines comme celles de l'Affimétrie³ sont à prendre en considération dans l'élaboration d'une affiche ou de tout autre vecteur de récit visuel. Comment res-

² Baudez (Basile), « La représentation du chantier urbain à l'époque moderne, quelques pistes de réflexion », in *Ligeia, Poétique du chantier*, n° 101-104, juil.-déc. 2010, p. 88-94

³ L'Affimétrie est un groupement d'intérêt économique créé par les différents afficheurs et dont la fonction est de fournir des outils de mesure d'efficacité et de planification pour les campagnes d'affichage.

ter visible, voire attractif, pour un commerce, pendant le temps du chantier ? Lorsque les logiques d'étalage, de vitrines, de slogan sont paralysées par les dispositifs nécessaires au chantier, ce sont toutes les pratiques urbaines qui changent. Les usages des lieux peuvent évoluer et il nous incombe de créer des situations qui associent le commerce et le passant au chantier dans l'espace et dans le temps. Comment le chantier peut-il sublimer la ville et le commerce ? C'est l'idée d'une fusion entre les deux, de la disparition de la limite. Pour chaque chantier, il existe une vue au moins à transformer dans laquelle le passant peut se projeter tout en sachant que la scène dessinée n'aura jamais lieu. C'est la question du récit qui est au cœur des préoccupations et de l'imaginaire de chacun. Comment peut-on raconter autre chose à partir d'une affiche pour bousculer la vision du chantier ? Dans quelle mesure peut-on impacter sur l'image d'un lieu « ternie » par le chantier ? Quelle « image de la cité » veut-on leur communiquer ? A la manière du peintre catalan Arnau Alemany (1948-), il serait intéressant de proposer une vision différente de la réalité, parallèle, où le

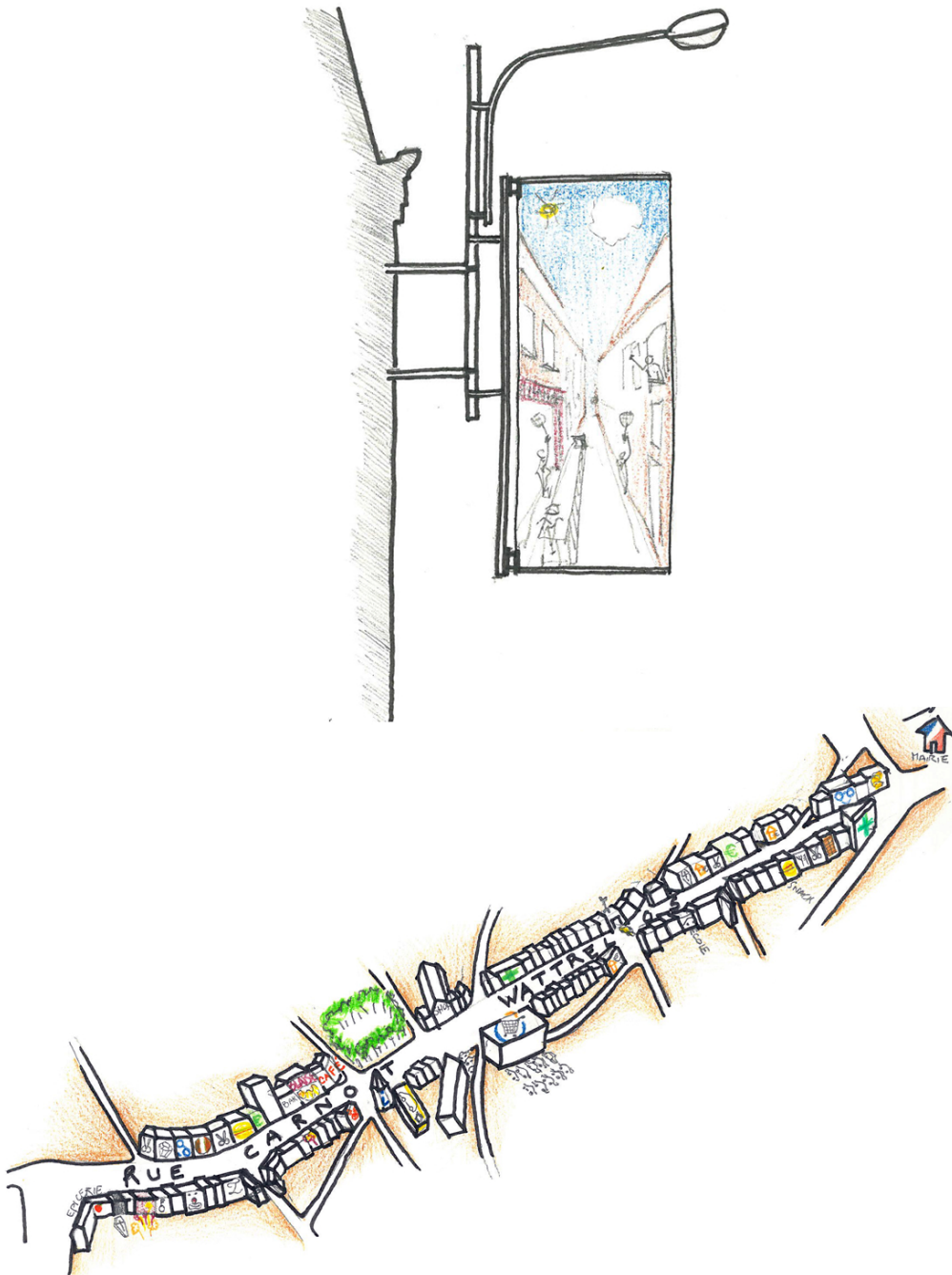
chantier et le commerce ne feraient plus qu'un. Cette forme idéalisée sera communiquée grâce à une technique artistique figurative mais en signifiant le décalage qui est proposé grâce à la technique employée : le dessin de bande-dessinée, à la fois fidèle à la réalité mais permettant d'accentuer une action, un détail, etc est une manière tout à fait appropriée de représenter le chantier en choisissant un point de vue. De plus, c'est une forme de représentation inhabituelle en ville qui convoque toute une culture et peut s'adresser à tous.

En chantier de vous connaître...

La requalification de la rue Carnot sera l'occasion de mettre à l'épreuve une nouvelle manière de raconter le chantier, de s'adresser aux commerçants et aux usagers. Les traditionnelles lettres du maire seront illustrées, dans la rue, par des vignettes de BD géantes empruntant un ton humoristique. De plus, l'éclairage urbain dans la rue est fixé directement sur la façade des maisons, par des potences métalliques. Ce type de support permettra d'accrocher des voiles en textile qui illustreront une situation imaginaire. Le dispositif interviendra comme un portrait supposé du chantier et du commerce au début des travaux de chaque phase. Cela ancrera le projet dans la vie du quartier tout en rendant le commerce concerné visible de tous. Enfin, une fois la rue rénovée, l'ensemble des vignettes constituera la mémoire fictive du chantier, accordant à chacun des commerçants un droit de représentation.



Au 261 rue Carnot, il y a ceux que le chantier ne dérange pas...





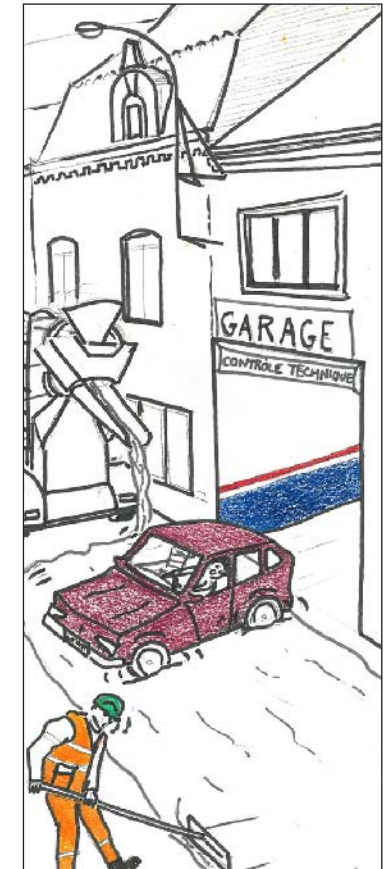
Au 228 rue Carnot, le chantier dure plus longtemps que prévu...



Au 230 rue Carnot, on se rend facilement service...



Au 235 rue Carnot, le chantier est une source d'inspiration...



Au 76 rue Carnot, le chantier avance plus vite que prévu et tout le monde ne s'y attendait pas...

Décideurs-Bâisseurs.

Nous tenterons d'étudier le chantier comme un lieu de représentation du pouvoir. On suppose ici que c'est dans l'espace transitoire des travaux que le pouvoir politique et administratif peut rendre compte de son action de la manière la plus visible. Il est celui qui prend l'initiative et qui transforme la ville.

En milieu urbain l'amélioration du contexte construit permet également d'établir une frise chronologique des décideurs qui accompagnent la transformation de la ville au cours de leurs mandats. L'identification d'un homme, d'une famille politique avec un espace public ou un bâtiment est une combinaison puissante afin de laisser une trace dans l'histoire.

Le chantier met en scène, traditionnellement, certaines étapes de l'édification : la pose de la première pierre ou l'inauguration par la rupture du ruban. Ces moments sont l'occasion de communiquer par l'image ou par le discours les visions d'un dirigeant pour ses concitoyens. L'acte se fige ainsi le temps d'une photo, d'un reportage télévisé, d'une chronique de presse.

Rendre compte par la présence de son action concrète au milieu d'un ballet construit associe consciemment ou inconsciemment la réalité à l'abstraction d'une décision. Le pouvoir peut s'exprimer par obstruction, le refus d'un permis de construire en témoigne. Les clichés découverts lors de nos recherches mettent ainsi en lumière des problématiques contradictoires. En effet l'homme politique doit faire figure d'exemple et à ce titre avoir conscience des risques liés à la sécurité sur le chantier. Muni du casque et du gilet jaune il donne l'image d'un acteur conscient des risques. A l'inverse il est également l'incarnation de la fonction, notamment dans le cas présidentiel, et se doit de transcender les lieux par lesquels il passe par son costume.

Le cadrage des lieux quand a lui raconte une situation dans laquelle le chantier comme lieu de l'action, projet en pleine construction, se confond avec le discours du décideur : « le chantier en arrière plan est ainsi l'avenir que je vous prépare ».

Un dernier aspect soulevé par cette relation, et souvent l'objet second de la visite, repose sur le soutien affiché des politiques au monde du bâtiment et de la construction. Il convient ainsi de s'afficher au milieu de jeunes équipes motivées et volontaires.

La mise en lumière de ce mariage entre deux mondes pourrait être extrapolée par une « tribune », un « oratoire » placé au centre du balai des grues. Peut-être un espace de débat public, une vision virtuelle superposée au work in progress. Voir la ville en train de se faire, expliquer par ceux qui la veulent, un processus pour réconcilier ceux qui y vivent, et ceux qui décident.

La concrétisation de cette position prend la forme d'une gamme d'outils réalisant la synthèse entre les impératifs liés à la représentation de la fonction publique et les besoins pratiques induits par ce territoire chaotique. Ces préoccupations débouchent sur un protocole de communication politique à l'usage du chantier. On imagine ainsi des souliers imperméable à l'épreuve de la boue, une veste de

costume incorporant avec élégance les bandes réfléchissantes de sécurité, un casque aux couleurs de la république, le tout accompagné d'un guide afin de choisir les événements du planning des travaux les plus photogéniques, voire un guide de chorégraphie des actes de la construction.



Anne Lauvergeon, François Fillon, Christine Lagarde, Henri Proglia, Novembre 2009, Chantier de l'EPR de Flamanville. 20minutes

Protocole pour un tournage

costumes et accessoires adaptés au chantier



Séquence type des prises de vue en travelling arrière



Les plans successifs choisis mettent en avant les façades des maisons, les politiques, le chef de chantier et l'action simultanée des ouvriers

Acteurs locaux



de gauche à droite : groupe de rock «Skip the use» (originaire de Watrelos), Marion Vanmullem (Miss Watrelos 2014), Véronique Bossut (adjointe à l'urbanisme), Henri Gadaut (adjoint à la voirie), Dominique Baert (Mr le maire), Mr Blaize (boulangier de la rue Carnot).



Travaux pratiques





Matières à construire



Vers une disparition du chantier ?



Le chantier est un luxe



Le chantier : un parcours exploratoire



Décideurs-Bâtisseurs



ens{ap}^{Lille}
architecture & paysage