

démobilité passe, certes, par la planification urbaine, mais aussi par l'organisation interne des entreprises. Action publique locale et innovation managériale peuvent conduire, de concert et peu à peu, à davantage de cohérence urbaine."

3. RAPPROCHER COMMERCES ET SERVICES DES HABITANTS

La librairie de quartier serait-elle vouée à subir le même sort que l'antique quincaillerie ? Malgré d'apparents signes d'essoufflement dans de nombreuses branches du "petit commerce", le désir de proximité et de convivialité n'a jamais autant influencé les habitudes des consommateurs, sensibles à la qualité d'un service personnalisé, clé de la fidélisation. Ils continuent dans leur majorité à privilégier les lieux à forte proximité fonctionnelle où l'offre est concentrée et complémentaire, mais surtout facile d'accès... Les enseignes de la grande distribution, qui l'ont bien compris, ont saisi l'opportunité d'implanter en centre-ville de nouveaux magasins de taille intermédiaire. Elles captent ainsi la clientèle du commerce de proximité traditionnel et s'alignent avec le commerce en ligne toujours plus vigoureux en offrant de nouvelles commodités (horaires étendus, livraison à domicile, etc.). Quant aux gares, traversées par des flux de voyageurs et d' "actifs pendulaires", elles deviennent de véritables galeries commerçantes qui accueillent également des services innovants. D'autres lieux de rassemblement attirent des camions-restaurants à la mode dont on retrouve les parcours sur les réseaux sociaux. En marge de la ville dense, les grandes surfaces visent plutôt l'exceptionnel ; une approche thématique est souvent couplée avec une offre de loisirs adressée à toute la famille. Pour le commerce et les services, comme dans tous les actes de la vie quotidienne, la tendance est en outre à la prise d'autonomie du consommateur. Cet investissement personnel lui permet d'améliorer la qualité (en termes de goût, de santé) ou le coût de ses achats (achats groupés, circuits courts), d'accélérer ses démarches (conciergerie, mairie virtuelle), ou encore de développer sa fibre militante (consommation collaborative, consom'action, participation à la vie de quartier). Comme l'expliquait le député européen Robert Rochefort dans la tribune d'un grand quotidien : "la consommation est en train d'inventer une nouvelle phase de son histoire combinant l'aspiration à des choix toujours individuels conjugués avec la construction de réseaux plus collectifs voire parfois communautaires que les technologies numériques rendent aisés à bâtir."

4. FAIRE SOCIÉTÉ

La dégradation de la qualité et de l'intensité du lien social nous est régulièrement annoncée. Si le vieillissement de la population ou l'augmentation des divorces expliquent l'accroissement de la proportion de personnes vivant seules², nos modes de vies sont également incriminés dans ce constat. Il en va ainsi de l'explosion d'Internet, qui renforce la conscience collective tout en éloignant physiquement les personnes. Selon l'utilisation que chacun en fait, il est curieux de constater comme ce nouvel outil peut être un facteur d'isolement ou, au contraire, amener à se sentir "citoyen du monde" et renforcer ainsi le besoin de s'ancrer dans un lieu pour devenir "citoyen de son quartier". L'ébauche d'un droit au numérique trouve même là l'un de ses ressorts. En tout cas, la cohésion sociale est un enjeu dans divers domaines : sport et détente, santé, logement, services, etc. Quelles pistes suivre pour que les urbains apprennent à renouer des liens ? C'est le rôle des collectivités de raviver une convivialité qui s'étiolerait dans un quartier, ou même d'en favoriser l'éclo-

sion, en s'appuyant sur les spécificités et les besoins de la population, et en imaginant une gestion favorisant l'appropriation de l'espace public par tous. La concertation a ainsi pris un tour très ludique dans le quartier de Nørrebro à Copenhague, au Danemark, pour laisser les habitants exprimer leur culture plurielle dans l'aménagement des espaces publics. Ce sont également des enquêtes de terrain menées auprès des habitants qui ont permis de cibler la programmation événementielle d'une terrasse du centre-ville de Namur, en Belgique. Un succès qui légitime dans ce domaine les partenariats public-privé qui répondent aux attentes culturelles d'un public élargi. La restauration du lien social peut également contribuer à ce que chacun s'approprie son logement. L'idéal des cités-jardins de l'entre-deux-guerres est encore vif, tandis qu'émerge une nouvelle forme de militantisme prônant l'habitat participatif en autopromotion. Si ce type de montage opérationnel est courant en Allemagne ou en Scandinavie, la France n'en connaît que les balbutiements. Mais l'évolution législative et les initiatives de certaines communes pourraient permettre à ce modèle d'émerger.

5. LES PROXIMITÉ(S) DANS LE GRAND PARIS

Créé en 2010, l'Atelier International du Grand Paris a pour mission de mettre en œuvre des actions de recherche, de débat et d'animation liées aux enjeux de ce territoire 25 fois plus grand que Paris intramuros et constitué de 1 300 communes : amélioration du cadre de vie de 12 millions d'habitants, correction des inégalités territoriales, construction d'une ville durable... Ses 15 équipes d'architectes, d'urbanistes et de chercheurs ont ainsi mené en 2012-2013 des études autour des thèmes "Habiter le Grand Paris" et "Systèmes métropolitains". Il leur fallait accompagner les ambitions partagées par les communes, Paris-Métropole, l'État et la Région de construire 70 000 logements par an, soit près du double de ce qui se bâtit aujourd'hui dans la métropole parisienne, alors que les investissements se concentrent sur les infrastructures de transports avec le projet de Métro Grand Paris Express (200 kilomètres et 75 gares à terme, démarrage possible du tronçon Pont de Sèvres - Noisy-Champs en 2015). La mise en œuvre des orientations du futur Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (Île-de-France 2030) suppose de rééquilibrer habitat et emplois sur le territoire du Grand Paris et de faire du logement un outil essentiel du développement urbain et de l'égalité des territoires. Dans ces travaux, les équipes pouvaient donc faire un diagnostic et identifier les problématiques du projet métropolitain (la crise du logement, les territoires du Grand Paris, l'équité territoriale, les centralités, l'espace public métropolitain, la transition énergétique, le périurbain, la métropole compétitive, la métropole des habitants). Trois d'entre elles ont présenté des analyses sous l'angle des proximités dans les pages suivantes de ce catalogue. L'une s'est plutôt attachée à la problématique de libérer du foncier à travers stratégies, tactiques et outils. Les deux autres font surtout un diagnostic des spécificités des territoires, en s'appuyant sur la géographie des flux et des bassins de vie. L'Atelier International du Grand Paris est un lieu de débat entre des équipes pluridisciplinaires, les Administrations et les Agences en charge du projet métropolitain.
Christian DEVILLERS, architecte-urbaniste



² passée d'un cinquième à un tiers des ménages entre les années 1960 et les années 2000 (source : Centre d'Observation de la Société)



PROXIMITÉ(S)

26 septembre > 22 novembre 2014
FORUM D'URBANISME ET D'ARCHITECTURE

TEXTES DE L'EXPOSITION

Nice réfléchit et agit pour son devenir urbain. Pour ce faire, elle est à l'écoute des mutations à l'œuvre dans la manière de penser et de vivre les villes.

Parmi ces évolutions, l'idée de proximité est au cœur de certaines remises en cause d'idées communément admises en matière d'aménagement.

Cette notion relève en premier lieu du ressenti intime de chacun : où suis-je "chez moi", en terrain familier ? À l'heure des réseaux, où finit "ici" et où commence "là-bas" ? Elle caractérise leurs habitudes au quotidien : sur quelle étendue de territoire suis-je prêt à organiser ma vie entre logement, travail ou bien encore loisirs ? Comment combiner, dans cet espace vécu comme proche, vie personnelle et vie sociale ?

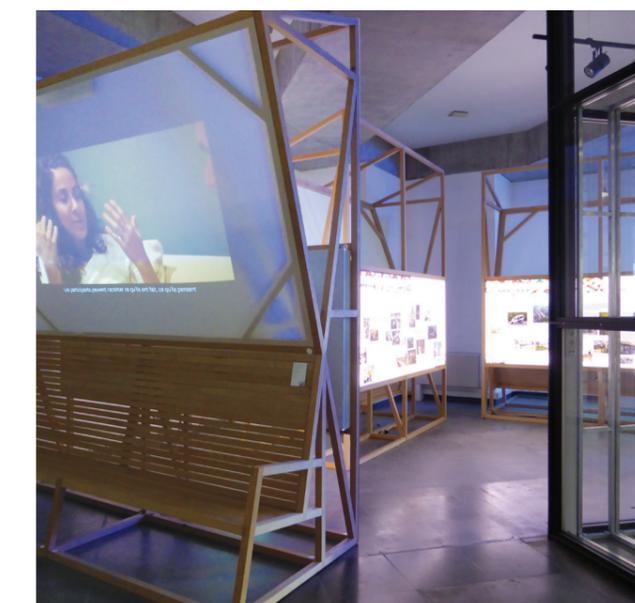
Pour autant, la proximité est également une donnée plus objective et quantifiable. Elle a des conséquences en termes de mobilité (réduction des déplacements les plus lointains ou réinvention des hiérarchies entre transports individuels et collectifs), elle est en prise avec l'expérimentation de nouveaux modes de travail (télétravail ou *coworking*), elle interroge le zonage urbain (mêler les fonctions pour rapprocher habitat, emplois, commerces et services), le tout concourant à produire des villes dans lesquelles un lien social plus fort crée cette conscience d'une proximité humaine et non seulement géographique.

Cette exposition développe pour ses visiteurs un certain nombre de pistes de réflexion actuelles. Certaines en sont encore au stade de l'expérimentation, à ce moment passionnant de la fabrication des villes où les idées parfois les plus en rupture avec les habitudes établies ont, au sens propre, "droit de cité" auprès des décideurs, des architectes, des urbanistes et – acteurs essentiels – auprès des habitants. Elle propose de fait des amorces de réponse, mais elle présente surtout à chacun de nous, à travers cette clé d'entrée de la proximité, un véritable questionnement sur la manière dont nous souhaitons régler nos villes à notre échelle – en un mot : un questionnement sur leur humanité.

Cette exposition est en fait l'aboutissement de réflexions menées sous le couvert de l'Observatoire de la ville, tant par un travail collectif de ses experts (architectes, urbanistes, aménageurs, sociologues) que par une série de consultations, d'auditions, de séminaires publics.

Elle n'est donc pas un catalogue ou un palmarès de projets, mais bien une photographie éminemment d'actualité d'un état de la pensée sur la ville.

Nice n'est pas étrangère à ces réflexions, bien au contraire. L'un des cinq experts de l'Observatoire de la ville est ainsi l'urbaniste en chef du futur quartier Nice-Méridia. Six acteurs niçois ont, par ailleurs, été auditionnés au titre des vingt-quatre experts extérieurs reconnus pour leur action dans ce champ exploratoire des nouvelles proximités niçois (une élue municipale et métropolitaine, deux Directeurs généraux adjoints de la Ville de Nice et de la Métropole Nice Côte d'Azur, une chargée de projet innovant de la Métropole Nice Côte d'Azur, un gestionnaire de service et mobilité et le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur). Enfin, une session publique de travail de l'Observatoire de la Ville s'est même tenue à Nice à la fin de l'année 2013. Présenter aujourd'hui cette exposition au Forum d'Urbanisme et d'Architecture est donc la suite logique d'une véritable implication au plan local dans ce débat, et la marque d'une intention constante d'associer chacun de nous, par la réflexion ou par les actes, à la construction d'une ville toujours plus proche de nos préoccupations, de nos envies et de nos modes de vie : une ville de toutes les proximités.



Voisinage dans l'espace, rapprochement dans le temps, lien de parenté, similitude des modes de vie, des sensations, des jugements... ainsi se définit la proximité qui est souvent à rapprocher de l'échange. Au cours de l'histoire, la ville a su offrir, encore plus que le village, des formes variées de proximité, où la relation de face à face et l'échelle de la marche tenaient une place déterminante.

Dans la ville contemporaine, la proximité est une notion en pleine évolution qui constitue un enjeu majeur pour les habitants, tandis que l'étalement urbain progresse. Quelles centralités développer dans le contexte péri-urbain qui en manque si cruellement? Vouloir y répondre, c'est déjà comprendre et envisager la proximité à l'aune des mutations qui l'accompagnent. Parmi elles, il y a l'impact de l'outil internet sur la proximité immatérielle, comme celui de la mobilité sur la proximité physique. Une chose est sûre : des formes inédites de convivialités sont en train de modifier la dynamique des parcours en ville.

Le thème Proximité(s) abordé pour l'édition 2013-2014 de l'Observatoire de la Ville, une action de la Fondation d'Entreprise Bouygues Immobilier, est riche et transversal. Il a été discuté au sein de son Comité éditorial, constitué de deux architectes urbanistes – Christian Devillers et Françoise-Hélène Jourda –, d'un sociologue-urbaniste – Alain Bourdin –, d'un expert des questions de mobilité – Nicolas Louvet –, et d'un urbaniste, spécialiste de l'urbanisme commercial – Michel Pazoumian. Tout au long de l'année, l'Observatoire de la Ville a auditionné en privé et filmé en séances publiques chercheurs, experts, urbanistes, élus... Il a sollicité également les étudiants du Master d'Urbanisme de Sciences Po Paris pour des travaux d'analyse et PeclersParis, agence conseil en tendances, style et innovation, pour son regard prospectif. L'exposition souhaite restituer au public la synthèse de ces mois d'échanges qui ont ouvert des pistes de réflexion à tous les acteurs, jusqu'aux habitants.

Coproduite par l'Observatoire de la Ville et par la Cité de l'architecture & du patrimoine, cette exposition, dont le commissariat est assuré par Frédéric Mialet, aborde la thématique multidimensionnelle de la proximité sous cinq angles : la mobilité, le travail, les commerces et services, le lien social et la question métropolitaine appliquée au Grand Paris. Pour ce faire, sont présentés une douzaine de projets réalisés ou en voie de l'être en Europe (France, Allemagne, Belgique, Danemark, Italie, Pays-Bas), au Canada et au Japon ; ainsi que trois études récentes commanditées par l'Atelier International du Grand Paris. Avec cet éventail d'approches, l'Observatoire de la Ville souhaite partager de nouvelles définitions de la proximité et des actions en faveur de son maintien et de son développement.



Terrasse urbaine sur un ancien délaissé, Namur
© AMCV



Conciergerie solidaire, Bordeaux (33)
© Désirée Castillo



Logements sociaux, Vitry-sur-Seine (94)
Jourda & Associés Architectes
© Graphix Images/Augusto da Silva



Spot Multiburo, Neuilly-sur-Seine (92)
© Graphix Images/Augusto da Silva.



Cabine Spot Mairie
© Métropole Nice Côte d'Azur/Philippe Viglietti

CINQ GRANDES THÉMATIQUES POUR UNE EXPOSITION

1. ARTICULER MOBILITÉS ET PROXIMITÉS

L'économiste américain Jeremy RIFKIN, suivi par de nombreux décideurs, a popularisé la notion de "troisième révolution industrielle et économique". Selon lui, cette révolution passera nécessairement par une approche sociale favorisant la prise de décision décentralisée et collaborative dans les processus de production et d'échanges de biens et de services. La notion de mobilité durable qui l'accompagne suppose également la mise en place de nouveaux modes de transports, sûrs et respectueux de l'environnement.

Pour réinventer nos modes de circulation individuels à l'échelle des territoires périurbains, dont l'étalement allonge les distances à parcourir, RIFKIN fonde ses espoirs, entre autres, sur les immeubles à énergie positive et sur les véhicules électriques. Il va jusqu'à les envisager comme des batteries mobiles pouvant déplacer l'énergie électrique stockée dans l'espace-temps. Les véhicules individuels peuvent-ils réellement pallier au manque de transports publics sur ces territoires ?

Un changement de comportements est pour cela nécessaire, amorcé par l'émergence de l'utilisation partagée de la voiture, qu'elle soit d'ailleurs à essence ou électrique. En milieu urbain dense, le principal enjeu de la mobilité innovante est la complémentarité des infrastructures. Permettre une meilleure interconnexion des réseaux, c'est offrir aux usagers une multimodalité efficace, notamment sur leurs trajets domicile-travail, rendue attractive par un "ticket unique", et de nouveaux moyens d'information en temps réel leur proposant des alternatives dans leurs transports contraints, leur donnant ainsi un rôle plus actif.

2. FAVORISER LES NOUVEAUX MODES DE TRAVAIL

La réflexion sur la qualité de la vie au travail renvoie en priorité à l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle autant qu'à la limitation du stress et de la fatigue engendrés par l'engorgement des transports. On s'est habitué à concevoir une entreprise concentrée sur un petit nombre de bâtiments. Avec l'essor du travail mobile, les bureaux ne sont pas tous occupés et les coûts immobiliers ne sont pas optimisés. Une implantation multipolaire des entreprises aurait le mérite d'offrir à leurs salariés des espaces de travail partagés avec d'autres sociétés, certes, mais répartis en fonction des bassins de résidence. Ce concept de "tiers-lieux" professionnels pour un travail à temps partiel ou à temps plein existe déjà à l'étranger et le succès de la formule commence à ébranler nos certitudes hexagonales en la matière. Mais les trajets domicile-travail ont beau être mal vécus par une partie importante des salariés, ils ne représentent que 20 % de l'ensemble des déplacements. Comment améliorer la situation des salariés tout en accompagnant les aspirations croissantes à la mobilité ? Tel est l'enjeu principal de la "démobilité", une idée simple dont Julien DAMON, sociologue, fait le plaidoyer dans un récent essai¹. "C'est une voie pragmatique qui passe par le déploiement du télétravail", voire le télé-enseignement, mais aussi par "le développement de nouveaux outils de synchronisation des temps sociaux [...] et la déspecialisation des villes [...]". Le triptyque métro-boulot-dodo est sérieusement remis en question par les transformations des horaires de travail et par la dilatation de l'espace urbain. Une orientation est d'ajuster les horaires des transports et ceux des entreprises. [...] Aller vers la déspecialisation des espaces et la

¹ "La Démobilité, travailler, vivre autrement", par Julien DAMON, éditions Fondapol, 2013