

**24 mars 2017**

## **GT3 : l'aménagement à l'ère du numérique**

### **Aménagement éphémère, aménagement temporaire : faire du chantier une phase constructive et positive pour le projet dans les quartiers existants**

Les chantiers durent souvent un temps long et présentent de nombreuses nuisances, surtout lorsqu'il s'agit d'intervenir sur des quartiers existants (problème d'accessibilité, bruit, paysages fermés, etc...). Le projet et particulièrement les travaux affectent les habitants, les usagers avec des conséquences qui peuvent être dramatiques pour les commerces et certains services.

Comment faire en sorte que cette phase « chantier » puisse être perçue de manière positive ? Comment organiser la phase chantier pour qu'elle puisse participer au processus de projet comme une phase également d'expérimentation et d'animation pour l'opération d'aménagement ?

L'atelier permet de présenter deux expériences très différentes :

- celle du Grand Paris avec la construction de 200 km de nouvelles lignes de métro, en grande majorité en souterrain et de 68 gares d'ici 2030
- celle de l'occupation provisoire d'une base de vie de chantier en espace d'animation du projet ainsi qu'un espace de co-working, préfigurant ainsi l'aménagement définitif de la Halle de Colombelles, agglomération de Caen.

Malgré leur objet, leur périmètre et les moyens mis à disposition très éloignés, ces deux opérations ont en commun de devoir gérer le temps de chantier en l'optimisant et en associant la population. Après une présentation de chaque projet et des dispositifs mis en œuvre pour gérer au mieux les problématiques propres à chaque chantier, un échange s'est créé entre les participants et les intervenants de l'atelier pour débattre des conditions de reproductibilité de ces dispositifs dans d'autres contextes.

### **Isabelle LARIVIERE, Société du Grand Paris (SGP)**

Grâce à son statut d'EPIC, la SGP peut agir en tant qu'aménageur. Elle est donc maître d'ouvrage pour construire 200 km de métro, 68 gares, avec un 1<sup>er</sup> tronçon livré en 2022 et une fin de chantier en 2030. Le projet de 25,5 milliards est découpé en 7 tronçons qui peuvent vivre indépendamment les uns des autres.

La durée du chantier est un temps court pour l'aménageur mais long pour ceux qui vont le vivre au quotidien. Un enjeu majeur est donc la question de l'acceptabilité et l'appropriation du projet par les usagers des gares et les riverains, commerçants comme habitants. La SGP a ainsi développé un certain nombre d'actions en ce sens avec des axes différents.

Le premier axe est celui de la culture avec la création de parcours culturels dans certaines gares, exposition pouvant être itinérante sur la durée totale du projet et la participation à des événements

franciliens telle la nuit blanche sur l'île St Germain. L'objectif est de permettre la découverte des gares sous un autre jour et d'attirer des riverains en sus des usagers des gares. La SGP a également mobilisé un collectif d'artiste pour l'assister dans le travail de mémoire pour les familles délogées dans le cadre du projet. En effet, la construction de certaines gares impose la démolition de logements à proximité immédiate des gares. Pour éviter un traumatisme chez ses habitants, l'aménageur a ainsi pris en compte les problématiques familiales et a plus particulièrement accompagné une famille. C'est ainsi qu'est née l'histoire d'Alice, une petite fille qui a dû quitter sa maison mais l'un ses dessins retrouvés sur un mur de la maison, un lapin bleu, a été repris dans le mobilier urbain. La petite fille est ainsi devenue l'une des actrices du projet en participant au design de ce mobilier et de la future gare.

Le second axe fut d'expérimenter des démarches via le lancement d'un appel à projets dans plusieurs domaines : commerces et services de proximité, évacuation des déblais, mobilité. Les propositions retenues seront testées dans les 68 laboratoires d'expérimentation que sont les gares à construire. Si une innovation fonctionne sur un gare, elle pourra être reproduite.

Sur le volet commerces et services, 5 candidats ont été retenus en juin 2016 et certains projets sont désormais testés in situ. Ce domaine reste en effet sensible. Même si la SGP indemnise les commerçants sur une perte estimée de leurs chiffres d'affaires durant la période des travaux, le principe est de les soutenir durant cette phase critique. Parmi les projets, on peut citer Ed'Gare. Cet hologramme, conçu comme outil interactif positionné à l'entrée de la gare Villejuif Louis Aragon, donne des informations sur les chantiers et les commerces présents. Proximi est une autre innovation. Cette vitrine virtuelle, présente sur Internet est commune à l'ensemble des commerçants de l'une des gares en chantier. Au-delà de la création du site Internet, il a fallu accompagner les commerçants dans le développement de ce projet d'autant plus que certains étaient très réticents initialement, Internet n'étant pas dans leur culture professionnelle.

Le volet communication/information est également très poussé et le numérique présente de nombreuses opportunités pour améliorer l'information en étant en capacité de délivrer des informations en quasi temps réel. La SGP a ainsi été sensible à une proposition faite par 4 étudiants, la météo des chantiers. Cette application smartphone donne des informations sur la vie des chantiers et est connectée directement aux chefs de projet qui peuvent mettre à jour les informations. La SGP finance actuellement la phase test. À l'issue de ces 6 mois de test, le modèle économique devrait être trouvé avec l'appui des collectivités. Une réflexion similaire est également engagée avec de nombreuses collectivités impactées par le projet pour développer des nouveaux dispositifs d'informations. En effet, les travaux du réseau va entraîner des reports de trafic en période de travaux. Une modélisation de ces reports est en cours afin de veiller à la capacité des voiries actuelles à les absorber. Cette modélisation, d'abord entre les départements et la SGP est étendue aux collectivités pour prendre en compte les impacts liés à la construction de programmes immobiliers importants, générant eux-aussi des trafics de poids-lourds.

Les dispositifs mis en place pour le Grand Paris sont ainsi à l'échelle de ce projet. Cependant, la SGP saisit une belle opportunité pour tester, expérimenter. Il est encore trop tôt pour faire l'évaluation des dispositifs mais certains pourraient déjà être repris pour des projets de moindre ampleur.

### **Pauline CESCOU, Work In Progress (WIP)**

Le WIP est une association mise en place par la SEM Normandie Aménagement dans le cadre de la ZAC du Plateau de Colombelles. Cette opération vise à restructurer un ancien site métallurgique

fermé en 1993. Le chantier a démarré il y a une dizaine d'année. Une partie du site a été démolie mais la halle principale est conservée et doit être réhabilitée pour accueillir un tiers-lieux dès 2019. L'association, créée en 2016 a pour objectif de préfigurer ce tiers-lieux et plus globalement d'animer ce site, inoccupé depuis la fermeture de l'usine.

La SEM a mis à disposition du WIP un bâtiment de 250m<sup>2</sup> à proximité immédiate de la halle. Ce bâtiment s'inscrit pleinement dans l'esprit du projet. Construit à 80 % à partir de matériaux de réemploi, il est multi-fonctions et désire cultiver la convivialité, le croisement des cultures et des idées:

- base de vie du projet de la halle ;
- maison du projet ouverte au public avec une maquette numérique et une maquette physique du futur site;
- espace de co-working pour travailleurs indépendants, dans le domaine artistique et culturel.

Un architecte, membre du WIP est en permanence présent sur le site. Faisant un lien quotidien sur l'actualité du chantier, il est disponible pour renseigner et débattre avec les visiteurs sur le projet, permettant ainsi de recueillir les envies et les besoins. Au déjeuner les ouvriers du chantier peuvent ainsi croiser des graphistes. De ces différentes rencontres sont nés de nouveaux projets dont certains pourront être intégrés au projet d'aménagement définitif. C'est notamment le cas pour des jardins partagés autour de la halle.

Le financement de cette animation reste précaire. L'association vit grâce à l'investissement de deux bénévoles qui à terme, reprendront la gestion de la halle. L'association devrait alors se transformer en SAS. Durant la phase transitoire, l'association vit de mécénats, de réponses fructueuses des appels à projets et de recettes liées aux prestations qu'elle peut offrir. Ainsi, le bâtiment a été classé ERP, un risque supporté par l'aménageur et peut ainsi accueillir des événements jusqu'à 90 personnes. Des prestations complémentaires sont organisées comme l'accueil de séminaires ou l'organisation de déjeuners ouverts à tous, assurant la dimension d'espace de liberté et d'imagination revendiquée. Néanmoins, ces recettes ne suffisent pas à couvrir les charges d'exploitation. La permanence architecturale ne fait ainsi pas l'objet d'une rémunération de la part de l'aménageur et repose, comme pour d'autres activités, sur le militantisme et l'engagement personnel des membres de l'association et ses sympathisants.

Cependant, ces mois de préfiguration de l'activité de tiers-lieux permettent de préciser le modèle économique, de cadrer la programmation et surtout de faire exister ce lieu avant sa localisation définitive.

## **Enseignements et approfondissements**

De ces deux exemples, certes contrastés, plusieurs enseignements et questionnements communs sont à tirer.

La réalisation d'une maison du projet, d'une maison du chantier ne suffit pas à elle-même pour garantir l'appropriation et l'acceptabilité du projet. L'animation qui fait vivre ces lieux doit être bien pensée. Pour un projet comme celui des gares du Grand Paris, le choix a été de s'inscrire dans les dynamiques territoriales actuelles et d'intégrer la partie « lignes et gares du Grand Paris » dans les lieux de concertation existants plutôt que de créer de toute pièce des espaces ad hoc. Ainsi à l'échelle du projet il n'existe qu'une seule maison du projet spécifique avec une équipe d'animation dédiée. Ce choix s'explique par la volonté de positionner le projet comme un catalyseur de développement des territoires autour des gares et de révéler sur un territoire donné l'ensemble des projets. Cette approche volontariste, questionne le rôle de coordination et d'animateur territorial

de l'aménageur. Si par principe, l'aménageur semble être un acteur naturel pour cette mission, en collaboration avec les collectivités, le financement de cette activité reste un problème. Cette mission se traduit par des dépenses sèches au bilan d'aménagement sans aucune recette. Certes, les coûts peuvent être partagés avec la collectivité mais cela ne contribue pas à valoriser cette mission. **L'expérience du WIP à Colombelles mérite ainsi d'être décryptée et approfondie pour servir de point de départ à une réflexion plus globale sur le modèle économique qui peut être dégagé, en profitant du développement d'activités temporaires.**

Ces expériences confirment l'observation déjà réalisée lors de la dernière séance du RNA : la part des activités « périphériques » de l'aménageur tend à croître. Autrement dit, le cœur de métier de l'aménageur, acquérir le foncier, rendre constructibles les terrains, réaliser les travaux d'aménagement (voiries, réseaux), commercialiser les lots n'est plus suffisant pour décrire les missions d'un aménageur. Les collectivités leur demandent également d'animer le (futur) quartier, d'expérimenter certains usages ou certaines fonctions. Plus particulièrement, **l'accent a été mis sur le rôle de développeur économique pour améliorer la commercialisation des produits immobiliers en ciblant mieux la demande et les besoins afin d'ajuster l'offre. Ce sujet pourrait faire l'objet d'une séance d'approfondissement en 2017/2018** car de nombreuses interrogations restent en suspens, à commencer par **le financement de cette mission, qui ne peut être totalement prise en charge par le bilan de l'opération.**

Le dernier sujet à être débattu est celui de l'intégration du numérique dans la relation à l'utilisateur et aux riverains en matière de concertation et d'informations. Certes le numérique permet de développer de nouveaux outils comme la météo des chantiers voire d'améliorer des dispositifs existants telle la maquette numérique qui permet d'entrer en immersion dans le projet et de faire découvrir les différentes phases du chantier. Même si ces développements ne sont pas de simples gadgets, ils ne se substituent pas à « l'humain », à l'écoute et au dialogue et à l'accompagnement. La société du Grand Paris indique même le besoin d'individualisation de l'accompagnement, en complémentarité aux réunions publiques. Par ailleurs, la société alerte sur les nouvelles problématiques qu'engendre la communication par le numérique. Les usagers/riverains s'attendent à plus de réactivité sur les informations, plus particulièrement en phase chantier. Cet objectif a guidé l'organisation du dispositif mis en place par le Grand Paris en mettant en relation les équipes de communication et les chefs de projets techniques. Néanmoins, **le besoin de réactivité, voire d'instantanéité peut être contradictoire avec la nécessité de fiabiliser l'information. Des circuits de validation efficaces restent à trouver et vont de pair avec un renouvellement du métier de conduite de projets, entre une analyse technique de la situation et la bonne tonalité en matière de communication.** Il est encore trop tôt pour évaluer les dispositifs expérimentés par la Société du Grand Paris. Dans quelques années, ce retour d'expériences pourra être précieux pour d'autres aménageurs confrontés à des situations semblables, dans lesquelles s'activent plusieurs maîtrises d'ouvrages avec chacun ses contraintes et son propre calendrier. Encore une fois, le positionnement de l'aménageur, grand coordinateur d'un territoire en transformation se questionne ainsi que son rôle vis-à-vis des collectivités locales.