

LES AMOUREUX DES BANCS PUBLICS



Par Xavier de Jarcy

Sans le design, nos villes seraient moins accueillantes. Il n'y aurait pas de bancs, ou alors ce serait le même modèle partout. Pas de plans pour se repérer. Pas de vélos en location. L'éclairage nocturne serait uniforme et brutal. Les métros, les bus et les tramways se réduiraient à des machines rudimentaires. Le design urbain moderne a été inventé sous forme de mobilier par un certain Jean-Claude Decaux (disparu en mai dernier). En 1964, il a l'idée de proposer gratuitement aux municipalités un abri pour attendre l'autobus, en se rémunérant grâce au panneau publicitaire dont il a équipé son aubette. Lyon se lance, et les Atribus aux lignes minimalistes se répandent dans toute la France. A partir des années 1990, Decaux les fait redessiner par de grandes signatures,

comme Norman Foster ou Jean-Michel Wilmotte. « Il a fait appel à des designers car il voulait des objets qui trouvent leur juste place dans l'espace public. Beaux, utiles et pas encombrants », raconte Albert Asséraf, directeur général de la stratégie, des études et du marketing de JCDecaux.

Au siège de l'entreprise, à Plaisir, dans les Yvelines, des dizaines de versions différentes s'alignent au bord d'une allée où élus et responsables techniques des collectivités du monde entier viennent faire leur marché. Le designer d'un Atribus doit répondre à un double cahier des charges. Celui de JCDecaux, qui assure l'entretien et la réparation, et celui »

Ils s'y assoient, y mangent, viennent y travailler ou y improvisent des apéritifs ... Les citadins se réapproprient l'espace public. Pour les accueillir, un nouveau mobilier urbain s'invente avec eux. Et introduit de la poésie dans la rue.



Page précédente, le premier Abribus installé par Jean-Claude Decaux à Lyon, en 1964. Ci-dessus, le « Capla » de la place des Fêtes, à Paris, où les riverains ont pu proposer leurs idées, avant le réaménagement du lieu prévu en 2017.

» de la ville, qui formule ses propres exigences. Avec toit vitré ou opaque. Avec ou sans bac de récupération de verre intégré. Géométrique pour l'Allemagne, blanc pour Cannes...

Il faut aussi tenir compte des normes. Le designer Marc Aurel a dû concevoir le vitrage du nouveau modèle parisien en assemblant plusieurs petites glaces : la réglementation du travail limite leur poids à 25 kilos, pour éviter à l'ouvrier poseur de s'abîmer le dos. Marc Aurel a aussi voulu ouvrir l'Abribus sur la rue, en facilitant son accès aux personnes à mobilité réduite, et en installant des tabourets à proximité. Mais des voyageurs se sont plaints des courants d'air. Il va falloir ajouter des protections. Certains n'ont pas non plus compris pourquoi, d'un coup, l'an dernier, JCDecaux a remplacé deux mille Abribus Foster donnant satisfaction. Ils ignoraient que c'était prévu au bout de quinze ans dans le contrat passé avec la ville. Il aurait fallu les prévenir, les préparer, les associer.

PLACE DES FÊTES, FAITES-LE VOUS-MÊMES

À la mairie de Paris, certains en sont sans doute conscients. Car, pour rénover sept de ses places d'ici à 2020, la ville a justement choisi deux outils : la concertation et le mobilier urbain. Mais un mobilier différent. À plusieurs égards, c'est un changement de politique complet. Jusqu'ici, dans l'aménagement des espaces publics, les métropoles s'inspiraient de la méthode lancée à Barcelone dans les années 1980 : pour rendre la ville aux piétons, on concevait les places comme des œuvres d'art, en les pensant dans les moindres détails, en utilisant de beaux matériaux. Les Terreaux à Lyon et leurs fontaines, par exemple. Ou, à Paris, la cour du Palais-Royal et ses colonnes de Buren. « *Tout cela n'est pas à remettre en cause*, dit Michèle Zaoui, conseillère pour l'architecture d'Anne Hidalgo, la maire de Paris. *Mais aujourd'hui, les citadins ont une manière plus désinvolte*

d'utiliser l'espace public. Ils le détournent, s'y assoient, y mangent, viennent y travailler avec leur tablette. » Du nord au sud de l'Europe, ils redescendent dans les rues. Les terrasses des cafés sont chauffées l'hiver, les lois antitabac incitent à fumer sa cigarette dehors. « *À présent, la beauté compte donc moins que l'usage* », résume Michèle Zaoui.

« Désormais, les grands plans d'ensemble décidés d'en haut, c'est terminé. »

— Michèle Zaoui, Ville de Paris



Alors Anne Hidalgo ne veut plus de plan rigide, ni d'aménagement coûteux obligeant à casser les trottoirs et à refaire les réseaux souterrains d'électricité. Elle veut du léger, du polyvalent. De l'expérimental.

Les riverains de la place des Fêtes, dans le nord-est de Paris, un quartier de tours né de l'urbanisme brutal des années 1960-1970, ont ainsi vu en juillet débarquer un drôle de conteur, dont le toit pointu en bois a été fabriqué avec l'aide de réfugiés abrités non loin de là. La dernière étape d'une concertation commencée depuis plus de deux ans. Pendant trois mois, un collectif pluridisciplinaire, Faites!, installé dans le conteneur, a recueilli les souhaits des habitants en évitant tout formalisme intimidant.

Redessinée dans les années 1980 sous forme d'un vaste espace minéral, avec une pyramide un peu perdue au milieu, la place des Fêtes est bien peu festive. Et même « *assez mélancolique* », observe le responsable de Faites!, graphiste et designer d'espaces, Malte Martin. Privé de bancs, l'endroit est occupé trois fois par semaine par un marché et ses camionnettes. Il sert plus ou moins de parking. « *Pour réfléchir à son usage avec les habitants, nous avons animé quatre ateliers autour du son, du jeu, du végétal, des saveurs* », décrit Malte Martin. Une « *recherche-action* » où Faites!, aidé d'un autre collectif, YA+K, regroupant de jeunes architectes, designers et urbanistes, a construit avec les enfants un parcours sportif, avec prototype de toboggan en bois. Et une petite cuisine mobile pour une association de mères venues proposer d'organiser des repas. Tout s'est terminé par une grande fête de rentrée : la place est redevenue festive.

De ce travail préparatoire, il reste une jardinière-banc provisoire en contreplaqué. « *C'est très modeste, mais c'est notre démarche. Désormais, les grands plans d'ensemble décidés d'en haut, c'est terminé* », insiste Michèle Zaoui. À la ville, maintenant, de traduire en aménagement les demandes des citadins. En créant du mobilier ou en réemployant du matériel existant. Le conteneur pourrait ainsi laisser place à une maison des associations. Mais « *il ne faudrait pas que cette méthodologie devienne le low cost du design*, prévient Malte Martin. *Nous ne voulons pas être enfermés dans un rôle où, avec quelques palettes, nous fabriquerions des sparadraps pour guérir le mal urbain* ». La place des Fêtes, elle aussi, a droit à du solide et du beau. L'expérience menée là reprend ce que la communauté d'agglomération Plaine



A la Défense, près de Paris, on peut se promener la tête dans les arbres et se réfugier dans deux cabanes... pour oublier les tours!

» Commune, au nord de Paris, a entrepris il y a déjà une dizaine d'années. Elle doit aussi beaucoup aux idées de Jean-Christophe Choblet, le scénographe de Paris-Plages, et à celles de Jean Blaise, le directeur du Voyage à Nantes. Il est l'un des premiers à avoir voulu faire sortir les villes d'une logique technicienne où elles s'ennuyaient. Pendant des décennies, des trottoirs à l'éclairage, on a surtout cherché à les adapter à l'automobile. Jean Blaise, lui, voit l'espace public comme une sorte de grande friche culturelle, où interviennent créateurs, musiciens, cuisiniers, et fêtards.

MA CABANE À LA DÉFENSE

Même le fort sérieux quartier d'affaires de la Défense est touché par ce mouvement d'expérimentation, d'hybridation par les usages. « Nous voulons renouer avec l'innovation

qui nous a caractérisés pendant des années », argumente Marie-Célie Guillaume, directrice générale de Defacto, l'établissement public qui gère la Défense.

Comme l'innovation architecturale, à cause de la crise de l'immobilier de bureaux depuis 2008, a subi une longue panne, et que l'immense dalle de béton s'étendant entre les tours accueille déjà tout un patrimoine artistique, Defacto mise désormais sur le mobilier urbain. Tous les deux ans depuis 2012, son concours, Forme Publique, sélectionne des objets conçus pour le quartier et testés sur place pendant un an. « Nous proposons des solutions aux utilisateurs, et nous voyons ce qu'ils en font. Et parfois, nous avons des surprises. » Par exemple, cet été, une table ronde géante et jaune, prévue comme lieu de travail en plein air, a surtout été utilisée par les salariés pour y déjeuner. A certaines heures, elle s'est même changée en scène pour un groupe de danseurs. « Ce n'est pas le public auquel on pense d'abord ici. On ne sait pas trop d'où ils viennent », s'amuse Marie-Célie Guillaume.

Les objets plébiscités sont conservés : des tables de pique-nique au bord d'un bassin, les agrès d'un parcours sportif. Cette année, une passerelle surélevée en bois pour se promener avec la tête dans les arbres rencontre un beau succès. Elle mène à deux cabanes sous les branches, prêtes à accueillir une petite réunion, une pause sandwich ou un apéritif improvisé. « Nous avons voulu redonner une échelle humaine à ce quartier, de conception presque mathématique », dit le jeune designer Florian Lopez, de l'agence La Compagnie des rues, basée à Genève. Son idée un peu folle, entre design et architecture, répond bien à l'un des objectifs de Defacto : inciter les 170 000 salariés et les 20 000 habitants à mieux profiter de la dalle. Car aujourd'hui elle est une sorte d'autoroute à piétons, où l'on se bouscule aux heures de pointe. »

LA SIGNALÉTIQUE DU GRAND PARIS EXPRESS

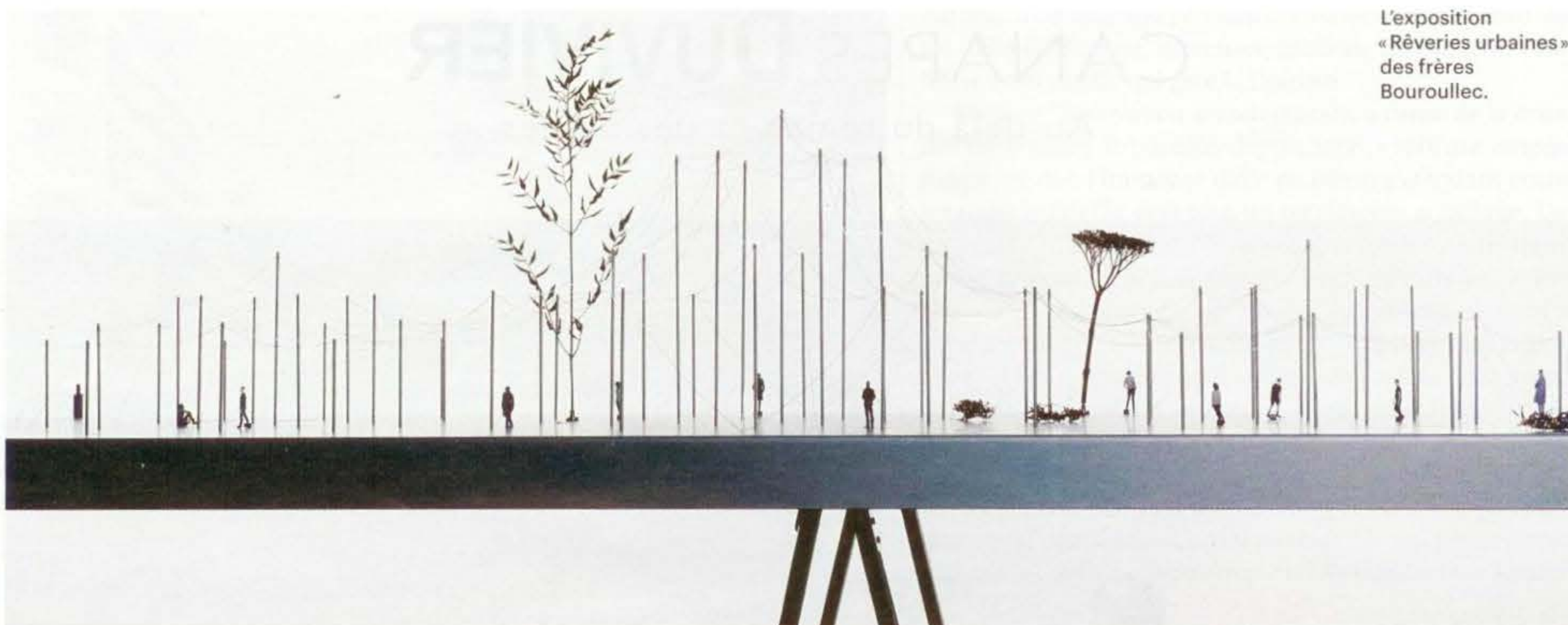
« Aujourd'hui, et c'est normal, les Parisiens ont une image de leur ville qui remonte à mille ans », explique Ruedi Baur, chargé de la signalétique du futur métro du Grand Paris, qui entrera en service à partir de 2020. Il s'agit donc de les aider à se dessiner la « carte mentale » d'une région de douze millions d'habitants. Pour cela, ce designer graphique a prévu un double niveau d'information dans les stations. Global, avec tous les outils visuels pour se déplacer, et « situé », avec une représentation de chaque lieu traversé, dessinée par un artiste ou un illustrateur. Elle donnera sur le quai une idée du paysage qui se trouve en surface. Chacune des soixante-huit nouvelles stations ressemblera ainsi aux autres, tout en étant unique. Le travail de Ruedi Baur sera aussi d'harmoniser toutes ces informations. Un gros chantier.



Bagnex par Camilo Collao, Vitry-Centre par Patrice Rambaud, Noisy-Champs par Héloïse Chochois, Vert-de-Maisons par Laurent Bourlaud, Arcueil-Cachan par Alexandre Clérissé, Clamart par Pina Chang.



L'exposition
« Réveries urbaines »
des frères
Bouroullec.



À VOIR

« Ronan & Erwan Bouroullec. Réveries urbaines », jusqu'au 22 janvier 2017, Campus Vitra, Weil am Rhein (Allemagne), près de Mulhouse (68).

» RÉVERIES RENNAISES

Créer dans la ville des lieux où l'on se retrouve le temps d'une fête ou d'un rendez-vous amoureux : les frères Bouroullec avaient la même envie lorsqu'ils ont conçu leur exposition « Réveries urbaines », présentée à Rennes il y a quelques mois, et qui va maintenant faire le tour du monde. La métropole bretonne bouge beaucoup. Les Bouroullec se sont promenés dans les rues avec les équipes municipales et, plutôt que de réfléchir à du mobilier spécifique, ont établi des principes. « Nous ne sommes pas partis de problèmes logistiques ou fonctionnels, mais plutôt d'une approche contemplative », raconte Ronan Bouroullec. Je suis frappé par la rapidité avec laquelle tout s'enlaidit dans nos villes. Alors nous avons voulu parler de beauté, d'enchantement, de poésie. Les deux frères ont donc imaginé pergolas, kiosques, fontaines et mâts pour faire pousser des plantes. Toute une série d'éléments suggérant l'idée d'une cité plus apaisée, plus surprenante aussi. « Le design obéit trop souvent au besoin qu'ont nos sociétés de remplir chaque vide. Je crois au contraire qu'il faut

répondre par une forme de retenue », ajoute Ronan Bouroullec, citant en exemple les rives du Tibre, à Rome, laissées presque en friche. « Quelques SDF ont construit des cabanes, c'est plein de limon, de troncs d'arbres, de mauvaises herbes. Ce monde presque sauvage en plein cœur d'une ville sublime est d'une grande beauté. » Il rêve que Paris fasse de

même pour la voie sur berges, que la municipalité vient d'interdire aux voitures : « Voler quelques chaises au jardin du Luxembourg, les disposer ici ou là, laisser pousser, laisser venir. »

L'exposition rennaise a eu énormément d'écho. Les élus de la ville d'Aarhus, au Danemark, sont venus la voir et ont été séduits par un projet de cheminée urbaine. Nathalie Appéré, la maire de Rennes, a examiné plusieurs

« Tout s'enlaidit dans nos villes. Alors nous avons voulu parler de beauté, d'enchantement... »

— Ronan Bouroullec, designer

fois les maquettes des frères Bouroullec. Elle souhaite prolonger l'expérience. Dans les années à venir, on continuera donc à beaucoup parler de design urbain. Parce que bien des maires n'ont plus d'argent pour faire de l'urbanisme « en dur ». Parce que les piétons ne céderont plus un pouce de terrain. Parce que la poésie de la rue est à réinventer ●

LE NOUVEAU TRAMWAY DE SAINT-ÉTIENNE

Saint-Etienne Métropole est l'unique collectivité territoriale française à avoir créé le métier de design manager, chargé d'intégrer le design dans tous les services et équipements publics. Conséquence logique, c'est aussi la seule dont tout le réseau de transport, de l'autobus au vélo en location, et jusqu'aux tickets, a la même identité visuelle, confiée à l'agence lyonnaise Avant Première. La couleur verte rappelle les riches heures du football local, et la frise multicolore évoque la passementerie, une

industrie typiquement stéphanoise. Encore une particularité : Saint-Etienne est la seule ville française à n'avoir jamais renoncé au tramway. « D'où la faible largeur des rames, circulant dans des rues étroites aux courbes serrées », rappelle Eric Rhinn, cofondateur d'Avant Première. Qui vient de redessiner tout le matériel roulant, avec plancher à hauteur du quai, avant panoramique, éclairage à leds et « plafond à effet miroir augmentant la sensation d'espace ». Allez, les trams verts !

