

le mensuel opérationnel des acteurs du développement et du renouvellement urbains

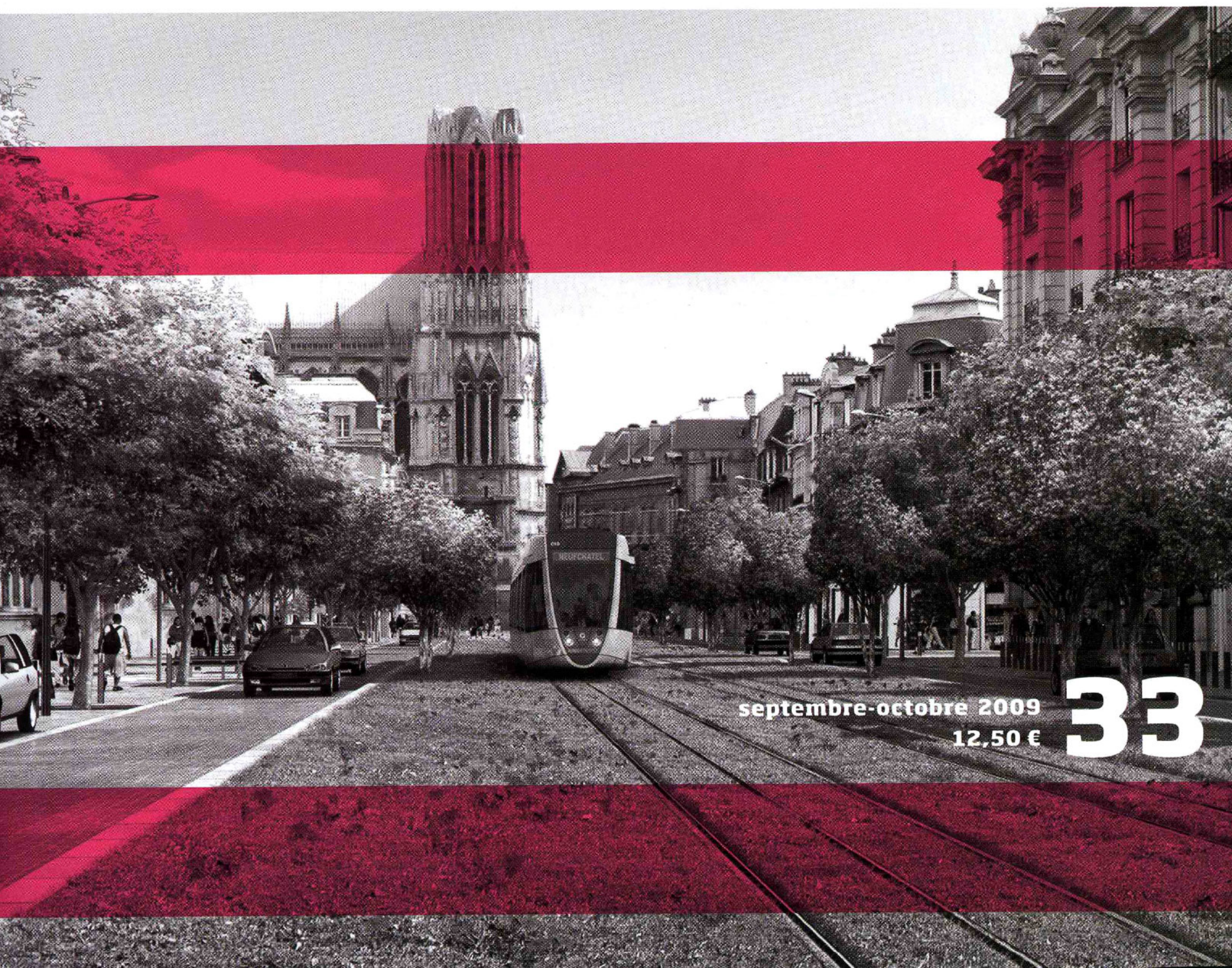
# traits urbains

**Belfort-Montbéliard** : quel centre ?

Le miracle de **Duisbourg**

Retour à **Sophia-Antipolis**

**Reims : le réveil**



septembre-octobre 2009  
12,50 €

33



# REIMS : LE RÉVEIL

Plus de deux milliards d'euros : c'est le montant des investissements publics et privés en cours ou programmés d'ici cinq ans dans une agglomération rémoise enfin tirée de son sommeil. On peut aujourd'hui percevoir les signes de cette mutation. Des signes visibles, comme le chantier du tramway ou l'armée de grues penchées sur la ville, ou plus immatériels, comme la réflexion prospective Reims 2020, éclairée par trois urbanistes de renom. Reims, pivot de la région Champagne-Ardenne, privée par l'histoire du statut de capitale administrative, se rêve maintenant en métropole, seule manière d'exister sur la carte de France et d'Europe. Le dialogue intensifié avec le monde rural qui l'entoure et l'amorce d'un réseau de villes la mettent sur le chemin.

Que se passe-t-il à Reims ? Une force agissante nouvelle semble animer la douzième ville et plus grosse sous-préfecture de France, habituellement si lisse et discrète. Au point que les médias ont fini par tourner la tête vers la cité des sacres. Encore un peu et tous les Français sauront situer Reims sur la carte... On peut très précisément en dater le point de départ : le 10 juin 2007. La connexion au réseau à grande vitesse est-européen, fêtée en grandes pompes, a rendu d'un coup la ville plus créative, plus ambitieuse, plus visible. D'un baiser, le TGV a réveillé « la belle endormie ».

« La question de l'accès est primordiale, c'est l'un des critères qui fait pencher la balance », martèle Jean-Yves Heyer, directeur d'Invest in Reims, dont le métier est de « vendre » le territoire aux investisseurs extérieurs. Dans son argumentaire de conquête, il va jusqu'à présenter l'agglomération rémoise comme le vingt-et-unième arrondissement de Paris. A 45 minutes de la capitale et 30 minutes de Roissy-Charles de Gaulle, desservie par deux gares, elle se positionne désormais comme une alternative crédible et compétitive. Les professionnels de l'immobilier d'entreprise ne s'y sont pas trompés : ils ont investi le quartier Clairmarais,

qui végétait dans le dos de la gare centrale de Reims. Depuis trois ans, cet espace en friche, au passé industriel, se transforme en centre d'affaires aux façades flambant neuves, qui alignera 80 000 m<sup>2</sup> de bureaux et des programmes de logement pour maintenir une mixité urbaine.

A 5 kilomètres au sud, autre mutation en cours. L'architecte Jean-Marie Duthilleul a construit pour la Snof une gare nouvelle, sobre et fonctionnelle, où transitent les TGV province-province. « C'est une gare de fondation, à partir de laquelle s'invente une vie nouvelle », observe-t-il. A ses pieds, 172 ha de terres agricoles, qui marquaient une frontière nette entre le quartier Croix Rouge, hérissé de Hlm, et le village ancien de Bezannes, ont été ouvertes à l'urbanisation. Un parc d'activités tertiaires sort doucement de l'œuf. Le retard pris par l'Inrap dans les opérations d'archéologie préventive a freiné les projets, mais il a aussi accéléré la création par Reims Métropole d'un service archéologique propre qui lui procurera à l'avenir une plus grande maîtrise des délais d'intervention. Des logements, espaces verts et équipements de loisirs seront très progressivement intégrés au site, dont le point fort est l'accessibilité : en 2011, il sera traversé par la ligne de tram-







Dans le quartier Clairmarais, en pleine mutation, derrière la gare.

way et connecté au contournement autoroutier sud qui doublera l'A4 à la hauteur de Reims.

Presque un an après l'arrivée du TGV, un autre événement a pu être interprété comme un signe de renouveau : en mars 2008, après vingt-cinq années d'exercice du pouvoir par des hommes politiques expérimentés et ancrés à droite, les Rémois ont installé dans le fauteuil de maire une socialiste, alliée aux Verts et aux communistes, représentative d'une nouvelle génération. La victoire d'Adeline Hazan, construite sur une dizaine d'années, a été favorisée, il est vrai, par le combat sans merci que se sont livrés, sous le dossard commun de l'UMP, Catherine Vautrin et Renaud Dutreil, ci-devant ministres dans les gouvernements Raffarin et Villepin. La première, aujourd'hui assise dans les rangs de l'opposition municipale, attend son heure ; le second s'est évaporé du jour au lendemain, sans espoir de retour.

### **Le chien aboie, le tramway passe**

Adeline Hazan a aussitôt démissionné de son siège de députée européenne pour pouvoir se consacrer à son nouveau mandat et, accessoirement, aux destinées du PS aux côtés de Martine

Aubry, dont elle est proche. Avec son équipe, elle a imposé un changement de méthode qui rompt avec les manières un peu hussardes mais efficaces de son prédécesseur. Car sans la conviction et la détermination farouche de Jean-Louis Schneider, le tramway n'aurait pas été réintroduit à Reims. En tant que président du district, il avait défendu une première fois cette idée en 1991, mais n'avait pas été suivi par le maire de l'époque, Jean Falala, plus gestionnaire que visionnaire. En 1999, ce dernier se retire de la vie publique pour raison de santé et cède la place à son premier adjoint, le même Jean-Louis Schneider. Après sa réélection en 2001, celui-ci n'aura de cesse que de faire approuver par les conseils municipal et communautaire le projet de création d'une première ligne de tramway, nonobstant les contestations qui s'élèvent dans la population, attisées par le jeu politique.

Le chien aboie, le tramway passe, à la quasi-unanimité des conseillers communautaires. Siégeant alors dans les deux assemblées, Adeline Hazan se prononcera elle-même en 2005 en faveur du projet. Lequel a la particularité d'avoir été concédé pour une durée de 34 ans et demi au groupement d'entreprises →





Le tramway formera une épine dorsale nord-sud de 11 kilomètres.



## TROIS QUESTIONS à... Adeline Hazan, maire de Reims, présidente de Reims Métropole

**Une somme importante d'événements urbains aura lieu d'ici 2012 à Reims. Quel en est le fil conducteur ?**

C'est un travail ambitieux. Il faut procéder étape par étape pour réussir. Après avoir travaillé sur le diagnostic de notre territoire, les équipes de Christian Devillers, Bruno Fortier et Philippe Panerai vont maintenant définir leurs propositions d'aménagement pour notre métropole. Leurs visions seront présentées à l'automne à l'occasion d'une exposition. Elles feront l'objet d'une vaste concertation et, en mars 2010, naîtra de cette démarche un projet pour notre agglomération. C'est le choix que les Rémois feront à partir de toutes les pistes ouvertes qui dessinera les contours de la métropole rémoise.

**Vous avez mis en place un nouveau processus de participation des habitants, de la société civile mais aussi des représentants des territoires voisins. La méthode est-elle aussi importante que le projet ?**

Oui. Un tel projet ne peut être le fruit que d'une démarche partagée. Cette démarche engage les citoyens et les élus de Reims, de la Métropole et du Pays rémois. Elle contribuera à notre compétitivité territoriale, qui sera d'autant plus forte que

les collectivités seront rassemblées autour d'une ambition commune. C'est pourquoi toutes les instances de concertation sont mobilisées. Depuis le début de l'année, le comité de pilotage, qui associe élus, acteurs du territoire, accompagne les équipes d'urbanistes et fait le lien avec les idées émises par les habitants dans les nombreux rendez-vous thématiques que nous avons organisés. Parallèlement, le conseil de développement de la région rémoise, les Conseils de quartier de la ville de Reims et les instances de concertation des autres communes de l'agglomération ont travaillé.

**Vous avez fixé votre horizon de réflexion sur 2020. Quelle ambition nourrissez-vous pour l'agglomération ?**

Il nous revient de préparer l'avenir de notre territoire. Cela suppose de se donner du champ, de voir loin, pour mieux anticiper, pour améliorer les conditions du « vivre ensemble ». Rien ne serait pire aujourd'hui que de laisser les évolutions se faire au fil de l'eau. Il s'agit d'accéder au rang des métropoles européennes de premier plan. Il s'agit de rendre Reims plus attractive, plus rayonnante, pour lui permettre d'attirer plus d'emplois, d'accueillir plus d'habitants.

*Propos recueillis par CR*



→ MARS (Alstom Transport, Transdev, Bouygues TP, SNC Lavalin, Caisse d'Épargne, Caisse des Dépôts...) qui assure la conception, le financement, la construction de la ligne et l'exploitation de l'ensemble du réseau, et s'engage à augmenter sa fréquentation de 40 %. « Ce montage est une première en France pour une infrastructure de transport urbain. La prise de risques est partagée », précise Alain Lescouet, premier vice-président de Reims Métropole chargé du transport public. Le chantier a été officiellement ouvert en mai 2008. Le tramway sillonnera la ville du nord au sud sur 11,2 km, en desservant les principaux pôles générateurs de trafic. Des aménagements urbains de façade à façade seront réalisés tout le long de la ligne. Au-dessus du tunnel de circulation creusé devant la gare de Reims, un grand parvis ouvrira sur les Promenades et la place d'Erlon. Un système d'alimentation par le sol sera mis en place sur 2 km dans le cœur ancien.

A dix-huit mois de l'inauguration, prévue en avril 2011, Reims est aujourd'hui dans la phase difficile, la longue estafilade des travaux perturbant les déplacements des Rémois et l'activité des commerçants, même si tous les moyens sont mobilisés par le concessionnaire pour accélérer la manœuvre. « Avec un taux actuel de réalisation du planning de 98 %, ce chantier s'annonce comme l'un des plus rapides d'Europe » a souligné Augustin de Romanet, directeur général de la Caisse des Dépôts, en visite à Reims fin août. L'investissement s'élève à 345 millions d'euros.

L'Etat participera à hauteur de 45,3 M€, dont 15,9 M€ au titre du plan « dynamique espoir banlieues ».

Précisément, le tramway s'invitera dans trois des quatre quartiers d'habitat social (Wilson, Croix Rouge, Orgeval, Les Epinettes) touchés par le programme de rénovation urbaine.

### Rénovation urbaine et concertation

Eric Quénard, premier adjoint à la maire, y voit tout sauf un hasard : « le PRU ne vise pas seulement à améliorer l'habitat. Le but est d'ouvrir les quartiers sur la ville, de relier les habitants entre eux, mais aussi de travailler sur les espaces publics, les services de proximité. Le tramway répond aussi à cette logique de désenclavement, de rapprochement et d'embellissement. Ce sont deux projets structurants qui sont en cohérence et qui se renforcent l'un l'autre ». S'il a été engagé par la municipalité précédente en 2004, le programme Anru a été réorienté et amplifié dans un avenant signé en novembre 2008, portant à 480 M€ (au lieu de 180 M€) les sommes affectées à cette opération, qui compte parmi les cinq majeures en France. « Le montant de l'enveloppe s'explique par le poids du logement social dans notre agglomération, qui atteint plus de 40 % du parc, avec un patrimoine très vieillissant et une pluralité de sites à traiter ».

Fortement impliqués, les organismes HLM conduisent la construction, la réhabilitation et la requalification de près de 14 000 logements sociaux, en intégrant des critères HQE, de manière à

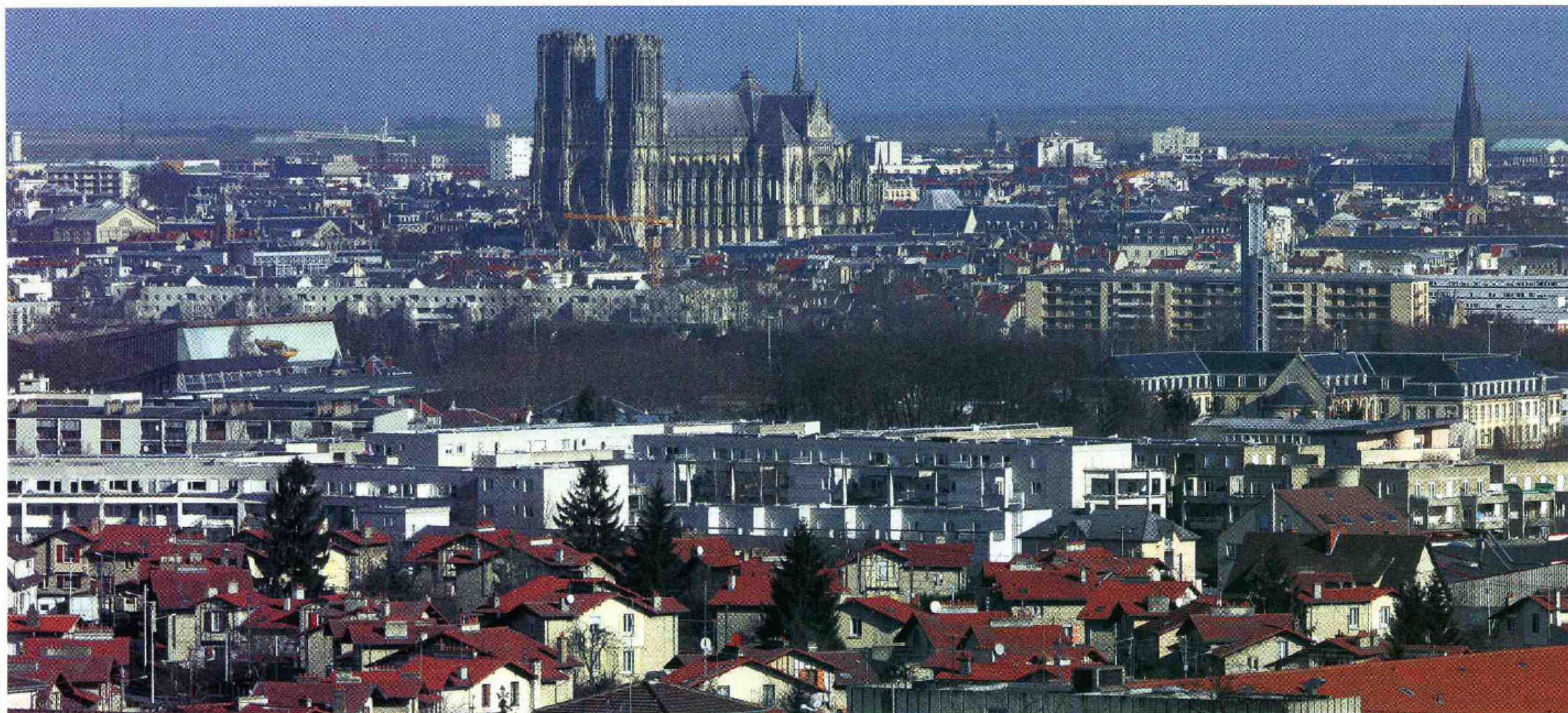
(suite page 19)

La place d'Erlon, où se concentre aujourd'hui l'essentiel des animations urbaines.



© J. Driol





© J. Driol

Unique « signal » architectural marquant la ville : la cathédrale.

## Un projet de protection du patrimoine lié à la candidature Unesco

Porté par une association ad hoc réunissant les grandes maisons de négoce, les vignerons et les collectivités territoriales, un dossier est élaboré depuis 2008 pour proposer les « Paysages du Champagne » à l'inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco, au titre des biens culturels. Il a pour objet de faire reconnaître la valeur universelle exceptionnelle des paysages propres à l'appellation et du savoir-faire déployé dans les métiers de la vigne, la fabrication et le négoce du vin. Parmi les six sites emblématiques sélectionnés dans ce dossier figurent la prestigieuse avenue de Champagne à Epernay, objet récemment d'une importante opération de requalification, et la colline Saint-Nicaise à Reims. Cette dernière, qui se situe à l'entrée est de la ville, forme aujourd'hui une collection thématique hétérogène : principalement des clos de vignes, des bâtiments de production et d'apparat de six grandes maisons (Charles Heidsieck, Martel, Ruinart, Taittinger, Veuve Clicquot-Ponsardin, Vranken-Pommery) et des crayères, ces anciennes carrières d'extraction de la craie exploitées dès l'Antiquité puis au Moyen-Âge, devenues des sanctuaires pour la conservation des bouteilles.

Pour répondre aux critères de l'Unesco, la démarche suppose un engagement formel et concret de tous les protagonistes à préserver et valoriser le patrimoine « labellisa-

ble », ainsi qu'à instaurer alentour un secteur de vigilance, dit zone tampon. Avec l'agence d'urbanisme de Reims, qui assiste l'association « Paysages du Champagne » dans son entreprise, un plan de gestion a été établi pour chacun des six sites.

### Quel outil, quel périmètre ?

Deux architectes-urbanistes, Bert McClure et Daniel Duché, ont posé leur regard d'expert sur la colline Saint-Nicaise, le premier en établissant un diagnostic et en proposant des pistes d'action pour la mise en valeur architecturale, patrimoniale et paysagère du site, le second en diligentant, sur la base de ce diagnostic, une étude sur la préservation et la gestion des éléments constitutifs de ce patrimoine industriel vivant. La ville de Reims, qui a déjà inscrit au patrimoine mondial l'ensemble cathédrale Notre-Dame-palais archiépiscopal du Tau-abbaye Saint-Remi en 1991, envisage de créer un outil de protection du patrimoine. C'est en tout cas l'annonce faite cet été par Adeline Hazan devant l'association, qui devrait être confirmée et précisée en conseil municipal le 28 septembre. Une nouveauté pour cette cité qui, au grand étonnement de Daniel Duché, ne s'était jamais lancée dans la mise en place d'un tel dispositif : « Reims possède un patrimoine architectural et une ambiance urbaine de grande qualité. Bien des villes moins bien pourvues sont protégées par des outils de planification ou des servitudes ! Même s'il n'y avait pas de classement en vue, Reims pourrait avoir un secteur sauvegardé couvrant son centre historique, épaulé par une ZPPAUP sur les secteurs voisins présentant une qualité de paysage compatible. Lier les monuments déjà inscrits et ceux qui pourraient l'être paraîtrait aussi judicieux. L'important est que la question de la protection soit enfin posée et que l'on sente que la volonté de mise en valeur est bien dans la logique des études engagées par les équipes d'urbanistes de Reims 2020 ». En sa qualité d'architecte des bâtiments de France, Raphaël Gastebois va encore plus loin et plaide, lui, pour un système de protection qui engloberait l'ensemble de la ville. « L'enjeu est de faire comprendre aux élus que, si demain on a une ZPPAUP ou un secteur sauvegardé, cela ne serait pas une contrainte supplémentaire qui pèserait sur la ville mais, au contraire, plus de liberté pour les architectes, pour le projet urbain, car on se serait libéré d'un carcan théorique qui ne facilite pas le renouvellement urbain ».

Quels que soient l'outil et le périmètre qui seront retenus, la démarche rendra nécessaire une forte intervention sur le PLU qui, malgré quelques révisions, ne semble plus guère adapté à la situation.



(suite de la page 17)

→ contenir les consommations d'énergie et comprimer les charges locatives. C'est la première fois à Reims que des opérations d'une telle ampleur sont programmées simultanément sur l'habitat, les espaces publics et les transports collectifs. L'ensemble est assorti d'un processus de concertation et d'accompagnement social des habitants très poussé.

La concertation fait partie des pratiques développées depuis son élection par l'équipe d'Adeline Hazan, qui a réactivé et rénové deux dispositifs : les conseils de quartiers, portés à douze, et le conseil de développement de la région de Reims, ouvert à cent-soixante représentants de la société civile d'origine urbaine et rurale. Un beau sujet de débat leur a été proposé ces derniers mois : quel avenir pour l'agglomération ? Tel est l'objet de la réflexion prospective « Reims 2020 » lancée en janvier dernier, nourrie du vécu et des aspirations des habitants, du regard de professionnels et de la vision politique des élus, qui débouchera sur la coproduction d'un vaste projet de territoire en mars 2010.

« En entrant au conseil municipal en 2001, nous avons constaté

qu'il y avait des pièces de puzzle, mais qu'on ne vérifiait à aucun moment qu'elles s'emboîtaient de manière cohérente. Les réflexions sur le tramway, le quartier Boulingrin, par exemple, s'ignoraient les unes les autres », rappelle Serge Pugeault, adjoint à la maire de Reims chargé des grands projets et vice-président de Reims Métropole. « Nous avons besoin de donner du sens et de la cohérence à la ville, d'avoir une vision globale. Même si c'est la dimension urbanistique qui domine, nous avons élargi la réflexion aux champs de l'architecture, de la densité, de la culture, du développement économique, etc. ».

### Trois Grands prix sur Reims 2020

Pour les aider dans leur cheminement, les élus ont interrogé les compétences d'équipes pluridisciplinaires dans le cadre d'un marché de définition. Trois Grands prix d'urbanisme ont répondu à cette commande articulée sur plusieurs échelles de territoire : Reims, l'agglomération, le Pays rémois, le G10 (cf. page 21). Les études urbaines qu'ils rendront dans quelques semaines →



## TROIS QUESTIONS à... Pierre Tridon, directeur de l'agence d'urbanisme de Reims

### Comment caractériser les projets urbains de Reims dans la période récente ?

On peut distinguer trois séquences. Dans les années 90, un ensemble de projets concrets se met en place dans des secteurs bien identifiés, la politique de la ville se développe dans les quartiers, tout cela se joue à l'intérieur des frontières rémoises. Jean-Louis Schneider, qui succède à Jean Falala en 1999, propose une autre vision de l'agglomération et évoque le premier la question métropolitaine. L'ouverture des périmètres, les alliances avec la périphérie et le milieu rural vont entraîner la démarche de pays. L'idée que le destin de Reims est indissociable de celui du pays rémois, et réciproquement, fait son chemin, et avec elle la nécessité d'une nouvelle gouvernance. La perspective de connexion au réseau TGV donne de la vigueur à la politique d'embellissement. Enfin, en 2008, la nouvelle équipe élue conduite par Adeline Hazan décide d'utiliser les outils prospectifs

et participatifs pour élaborer un projet urbain global à trois échelles de territoire : la ville centre, l'agglomération rémoise et l'espace métropolitain du G10, avec le concours d'équipes d'architectes-urbanistes retenues dans le cadre d'un marché de définition.

### Qu'est-ce qui fonde cette démarche ?

Le constat que la « belle endormie » perd de sa notoriété, de son attractivité, de ses habitants mais aussi le besoin de donner un sens et une cohérence aux grandes opérations d'aménagement. Reims Métropole a besoin d'un électrochoc : ce sera Reims 2020. Les priorités : rattraper le retard, en particulier dans la mise en valeur du centre-ville qui doit être valorisé, traité avec des espaces de déambulation de qualité, à la manière des grandes villes françaises ; jeter les bases d'une grande métropole rémoise associant 10 villes et leurs territoires ruraux ; faire de Reims une place forte du développement durable. Le recours à des équipes de projet indépendantes, à la parole libre, de même que la concertation engagée avec les partenaires publics et privés et la population traduisent là un changement de méthode. Le message est clair : l'urbanisme du prince a vécu, il n'y aura de bon projet que s'il est partagé et compris.

### Comment l'agence se positionne-t-elle ?

De par sa connaissance du territoire et ses acteurs, elle a été intégrée à la démarche dès l'amont, fournissant les éléments-clés sur l'agglomération et participant, avec François Dupouy, le directeur général adjoint de Reims Métropole, et Jean-Michel Jacquet, architecte et AMO, à la rédaction du cahier des charges du marché de définition. Une fois l'opération en marche, elle a été en relation régulière avec les équipes à qui elle a transmis études, diagnostics, mais aussi la vision du territoire portée par le conseil de développement qu'elle anime. Dans le cadre de ce que j'appelle le « festival off », elle a également apporté un certain nombre de contributions en mobilisant ses réseaux professionnels et universitaires. Quand le projet urbain aura été défini par les élus en mars 2010, l'agence restera dans son rôle d'animateur, d'agent de mobilisation et de liaison entre l'agglomération et le pays. Elle aura à poursuivre ses missions de veille stratégique et d'observation des tendances lourdes, des germes de changement et des incertitudes majeures pour être toujours en capacité de guider l'évolution du projet dans une vision prospective.

*Propos recueillis par CR*



→ doivent s'attacher à définir des axes stratégiques de développement et à proposer des pistes d'évolution pour certains secteurs mutables, tels que le site de la Base Aérienne 112, qui sera libéré en 2011, ou la traversée urbaine de l'A4, qui sera déclassée en 2012.

Premières impressions : « c'est un sujet passionnant de travailler sur Reims au moment où la ville rentre dans un cycle de modernité », note Christian Devillers. Pour Philippe Panerai, « il est rare que la question soit posée à ces échelles, avec une telle

Reims est littéralement cisailée par le canal latéral à la Marne et l'autoroute A4. Le projet urbain Reims 2020 cherche à recoudre les deux parties de la ville.



© J. Driol

clarté ». Bruno Fortier relève que « cette ville est un rêve d'urbanisme durable, dans la mesure où elle est très compacte ». Le développement durable, d'ailleurs, est très prégnant dans les débats, ce qui est naturel dans une ville qui a pris plusieurs initiatives marquantes dans ce domaine, comme la création d'un label de qualité environnementale ou la pose de 95 000 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques sur les bâtiments publics.

## Une structure en assiette cassée

Après un temps de prise en main du territoire et de dialogue avec les instances de concertation et le comité de pilotage, les trois équipes ont présenté le 17 juin leur diagnostic partagé sur l'agglomération. D'où ressortent les atouts du territoire : un potentiel foncier important, une densité commerciale élevée, de beaux espaces naturels extérieurs à relier à la coulée verte, un pôle de compétitivité Industries et Agro-Ressources en développement sur l'axe nord-est, mais aussi ses faiblesses, entre autres sa structure en « assiette cassée » qui complique les relations entre quartiers, une université en perte de vitesse et la taille très insuffisante de son agglomération. Vingt-neuvième de France, elle rassemble autour de la ville-centre les communes de Bétheny, Bezannes, Cormontreuil, Saint-Brice-Courcelles et Tinquieux, l'ensemble totalisant 215 751 habitants, dont 88 % sur Reims seule. Dans leurs premières approches, les urbanistes ont clairement indiqué qu'avant de songer à fabriquer une métropole avec les villes du G10 et affirmer sa place entre l'Île-de-France et le Sillon lorrain, il lui faudra revoir sa gouvernance, s'élargir à une trentaine de communes ou engager des coopérations avec les intercommunalités voisines. « Reims doit s'inscrire comme métropole urbaine d'un territoire qui existe de fait. Ce qui signifie que les populations qui ne vivent pas dans l'agglomération, mais autour, doivent se sentir partie prenante du développement de cette métropole », confirme Gérard Mary, président du conseil de développement. « Le travail des équipes permet d'avoir des apports nouveaux, de confirmer certaines intuitions, mais aussi de faire passer les messages par l'extérieur pour que certaines idées pénètrent plus facilement les mentalités », convient Serge Pugeault qui remarque que certaines notions, « densité » par exemple, provoquent des crispations, souvent par méconnaissance. A quoi on a ici tenté de remédier en organisant, dans un but de pédagogie et d'appropriation, des « rendez-vous » et des « balades urbaines », sortes de TP de l'urbanisme ouverts à tous les publics.

## Pour une extension du centre-ville

Reims bouge. Catherine Vautrin, leader de l'opposition municipale, l'admet sans se faire prier mais nuance ses appréciations. Le TGV ? « La Ville et l'agglomération ont payé une partie du TGV, il est normal qu'elles aient un minimum de retour en matière d'activité. » Le tramway ? « Je ne vois aucune valeur ajoutée depuis quinze mois sur la requalification des zones intermédiaires ». La rénovation urbaine ? « L'acte fondateur revient à Jean-Louis Borlo en 2004. On a un premier aperçu du résultat dans le quartier Wilson. L'avenant n'est que la poursuite du programme. Si on fait mieux, je serai la première à me réjouir. » Reims 2020 ? « J'ai un crédit d'intention à l'égard de la démarche. Elle est logique. Ce qui me surprend en revanche, c'est que des projets →

(suite page 23)



# Le G10 ou les bases d'une métropole multipolaire

Dix villes cherchent à consolider leurs liens et à créer une dynamique commune autour de Reims. Ce qui pose la question de la bonne échelle, mais aussi du mode de gouvernance pertinent.

Une histoire commune, une qualité de paysage comparable, les mêmes filières économiques et, bien sûr, la proximité géographique forment un lien naturel entre les villes de Châlons-en-Champagne, Charleville-Mézières, Château-Thierry, Epernay, Laon, Reims, Rethel, Sedan, Soissons et Vitry-le-François. Avec leurs agglomérations, elles totalisent 600 000 habitants. Un néologisme désigne cet ensemble : la Marnardaisne, dont Reims est le centre d'attraction pour l'emploi, le recrutement universitaire, les soins, l'offre commerciale, et qui correspond à une réalité vécue par les populations.

A l'initiative de Franck Leroy, maire d'Epernay, préoccupé comme ses collègues par une démographie baissière et imaginant que le sursaut pourrait être collectif, un « G10 » informel a été créé en 2005 avec les maires et présidents d'EPCI de ces dix agglomérations. Au fil des réunions, ils ont tenté de consolider ces liens, de partager une vision sur l'attractivité du territoire, admis qu'il fallait développer des solidarités entre leurs villes.

## Sur la même longueur d'ondes

« Reims a autant besoin de nous que nous d'elle », disent les villes moyennes. Les dernières élections municipales ont entraîné un renouvellement partiel du groupe. « J'ai repris contact avec l'ensemble des collectivités pour m'assurer que les nouveaux élus sont sur la même longueur d'ondes », rapporte Franck Leroy. « C'est le cas. Nous pouvons maintenant aller plus loin, c'est-à-dire nous constituer en association, accueillir des organismes publics ou privés qui souhaiteraient s'engager à nos côtés ». Les statuts de cette association sont au stade de la validation.

La convergence entre le réseau de villes du G10 et la démarche de projet urbain Reims 2020 est évidente. Serge Pugeault, adjoint à la maire de Reims chargé des grands

projets, confirme : « notre agglomération est trop petite. La réflexion sur l'échelle de territoire pertinente qui nous permettrait d'atteindre la taille critique est ouverte. Pourquoi ne pas nous appuyer sur le G10 pour aller vers une métropole multipolaire ? Ce qui manque aujourd'hui, c'est un projet fédérateur ».

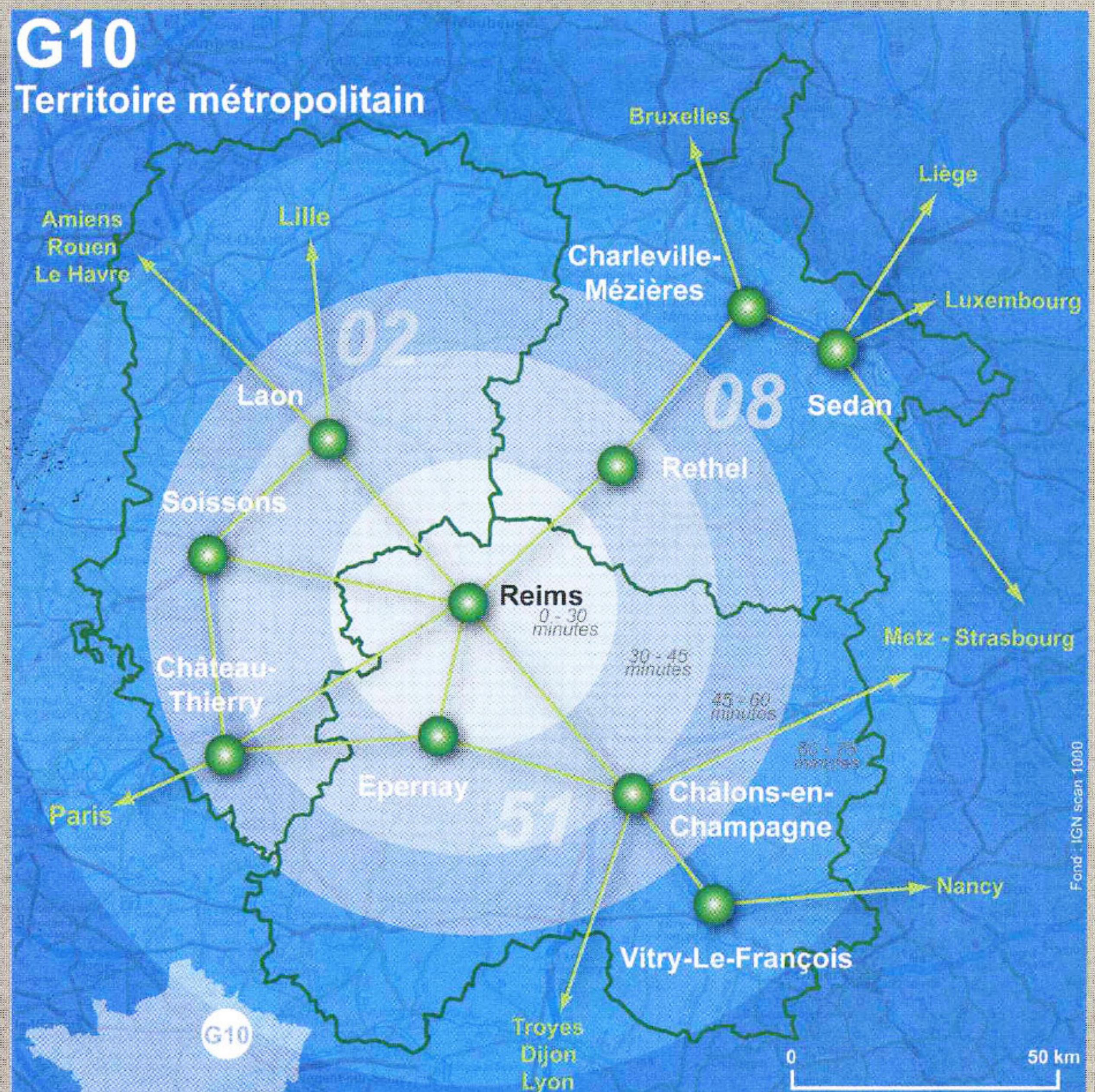
## Le projet d'abord

Six étudiants en Master Sciences Po Urba, qui ont choisi cette problématique comme sujet d'étude à l'instigation de l'agence d'urbanisme, sont également d'avis que le projet doit précéder l'accord politique, et non l'inverse, et suggèrent que le G10 pourrait, par exemple, se souder autour d'une candidature comme capitale européenne de la culture.

Il faudra bien toutefois résoudre la question de la légitimité juridico-administra-

tive et peut-être inventer une forme institutionnelle nouvelle pour cet espace à cheval sur trois départements et deux régions. Il faudra aussi gérer les résistances périphériques, celle du président de la Région Champagne-Ardenne notamment, et les risques de télescopage avec d'autres propositions, telle celle du CESR de Picardie, dans le cadre du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire 2030, de constituer autour d'Amiens un réseau de dix villes piliers, parmi lesquelles on retrouverait Château-Thierry, Laon et Soissons. Un vrai défi.

Le territoire du « G10 » : un périmètre étendu qui ne doit pas faire l'économie d'une réflexion sur la gouvernance.





## Les halles du Boulingrin : un vrai poème !

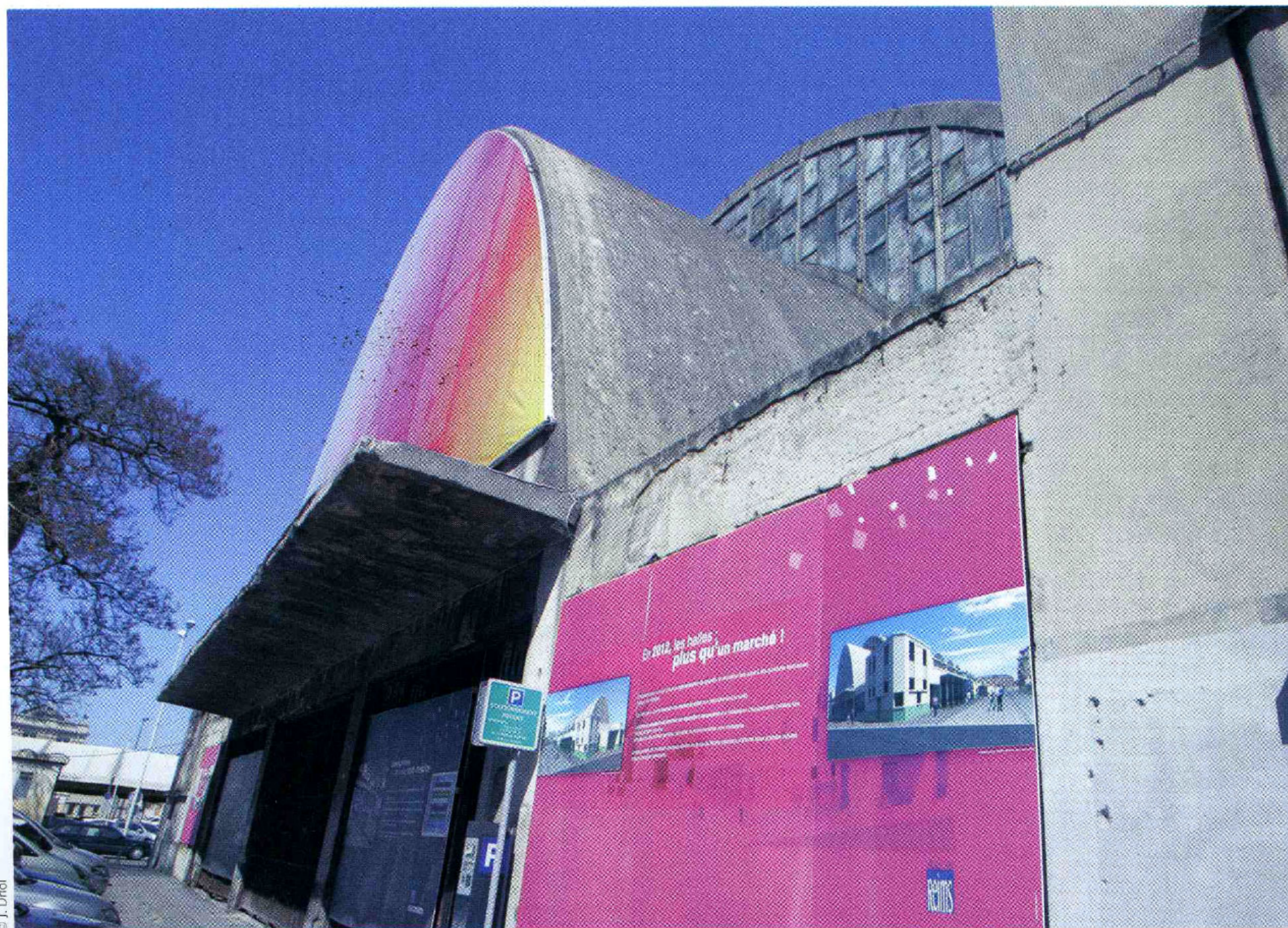
Les travaux de réhabilitation commenceront officiellement en novembre prochain. Toutefois cinq entreprises spécialisées, en concurrence pour décrocher le marché de restauration des bétons, effectuent déjà des essais sur le site depuis le mois d'août. Les Rémois se pincet pour y croire : après vingt ans de tergiversations, les halles du marché Boulingrin, qui déparent ce pittoresque quartier de métiers de bouche au centre-ville, devraient avoir retrouvé leur lustre en février 2012. Construites par l'architecte rémois Emile Maigrot et l'ingénieur Eugène Freyssinet sur le principe d'un vaste vaisseau longitudinal avec des bas-côtés formant deux niveaux de galeries, elles ont la particularité d'être coiffées d'une voûte parabolique en béton armé de 7 cm : un minimum de matière pour un maximum de portée. Un véritable exploit technique qui fut salué lors de l'inauguration en 1929. Elles vont accueillir le principal marché de la ville pendant près de 60 ans, jusqu'à leur fermeture pour insalubrité le 29 août 1988. La procédure d'urgence entamée par le ministère de la Culture sous Jack Lang aboutira en 1990 au classement de l'édifice comme Monument Historique, en vertu de quoi le projet de la municipalité Falala, qui comptait bien le détruire et installer à la place son centre des congrès, passera à la trappe. Motif du classement : les hal-

les rémoises sont l'un des trois bâtiments au monde qui utilisent cette technique de voûte très rare.

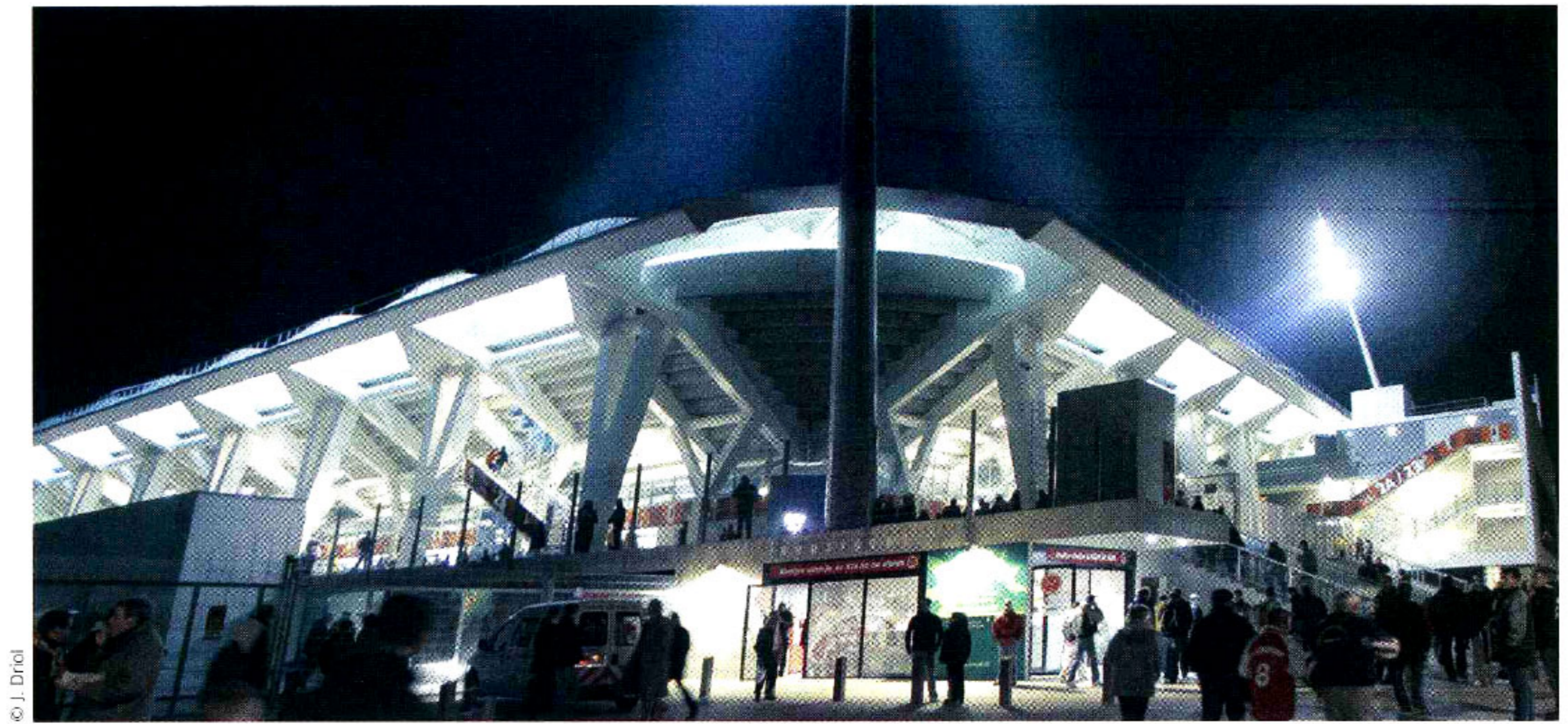
Le bras de fer entre l'Etat et la Ville crée l'inertie. Le bâtiment se dégrade et doit faire l'objet de travaux de mise en sécurité dans les années 2000. Le projet de réhabilitation, enfin étudié sérieusement, se heurte à des difficultés techniques et à des divergences de point de vue sur sa destination future. Toutes les pistes sont considérées, notamment un transfert du musée des Beaux-Arts, à l'étroit dans l'ancienne abbaye Saint-Denis. Trop compliqué, trop coûteux. Finalement, le scénario le plus consensuel est retenu : les halles seront rétablies dans leur fonction de marché alimentaire tout en s'ouvrant à diverses manifestations.

Les études de conception et les travaux de restauration ont été placés sous la responsabilité de François Chatillon, architecte en chef des Monuments Historiques. L'opération, dont le coût est estimé à 31,6 millions d'euros, supportés conjointement par l'Etat et la Ville, s'inscrit dans un projet global de redynamisation du quartier qui inclut la piétonisation des rues adjacentes et, d'ici 2015, la construction d'un nouveau musée des Beaux-Arts et l'aménagement d'un parking souterrain de 1 000 places.

Les halles du Boulingrin.







Le stade Delaune, reconstruit sur lui-même à l'époque Schneider et inauguré en décembre 2008 par Adeline Hazan.

(suite de la page 21)

→ sortent avant même qu'elle ait abouti ». En homme politique avisé, Serge Pugeault répond : « quand on a conquis une ville, il faut avoir tout de suite un discours différent, des actes symboliques, faire émerger des projets dans des délais raisonnables. Ce que retiennent les gens, c'est ce qui modifie leur environnement. Le reste, ils l'oublie très vite ». Et d'ajouter que les opportunités sont à saisir au moment où elles se présentent. Exemple : le deuxième campus Sciences Po de France, après Paris, que Richard Descoings s'est laissé convaincre d'installer à partir de la rentrée 2010 dans l'ancien collège des jésuites à Reims, avec le concours de la Ville, du Département et de la Région. A terme, 2000 étudiants viendront doper l'effectif universitaire. Proche du site, la caserne Colbert désaffectée devrait être cédée par l'Etat à la commune, qui aimerait y recréer un petit quartier mixte, manière de participer au renouvellement de la ville sur elle-même et de constituer une nouvelle polarité en centre-ville.

Le centre-ville, l'exécutif rémois cherche à l'étirer pour capitaliser l'effet tramway et renforcer l'animation, comme il a commencé à la faire en réveillant la place du Forum. Le départ concerté de la concession Renault Pont de Vesle vers la zone nouvelle Croix Blandin offrira l'occasion d'implanter dans le prolongement du principal axe commerçant un ensemble cinéma-commerces-logements-hôtel-parking. D'autres délocalisations-relocalisations s'annoncent au centre-ville : un vrai « jeu de go foncier », selon l'expression de Jean-Michel Jacquet, architecte rémois.

### « L'héritage » Rotival

Nouvelle cité des services publics, rénovation des halles du Boulingrin, transfert du musée des Beaux-Arts, réhabilitation de l'ancien collège, etc. : les finances de Reims seront-elles à la hauteur de cette opulence de projets ? Le rapport d'audit commandé au cabinet Klopfer en 2008 a révélé que les marges de manœuvre sont faibles, sachant que l'argent public est rare, que le tramway entame le budget et que la municipalité de gauche se refuse pour le moment à augmenter la pression fiscale. Pas de quoi écorner l'enthousiasme de Serge Pugeault : « l'investissement n'est jamais un problème pour la collectivité. Tous les dossiers que nous soutenons, nous savons comment les

financer, sinon nous n'en parlerions pas. Nous sommes en train d'élaborer avec la Caisse des Dépôts de nouveaux mécanismes d'intervention économique de manière à lisser les dépenses d'investissement sur quarante-cinquante ans ».

Sont en jeu l'image et l'attractivité de Reims. Le dernier recensement, qui montre que l'agglomération perd des habitants (3 177 de moins qu'en 1999), et les projections de l'Insee qui confirment ce repli démographique à l'horizon 2015-2020 ne font que conforter les élus dans leur stratégie offensive. « Ce qui manque », suggère Jean-Yves Heyer d'Invest in Reims, « c'est un phare, un symbole visible depuis l'autoroute et le TGV, qui traduirait le dynamisme de Reims, mettrait en lumière son potentiel ». En effet, on cherchera en vain une accroche architecturale majeure se détachant dans le ciel rémois, sinon la cathédrale qui reste, presque huit-cents ans après sa fondation, le principal sujet de différenciation et de fierté locale. Raphaël Gastebois, architecte des Bâtiments de France, explique cette lacune : « la question du patrimoine est abordée difficilement à Reims, en particulier parce que c'est une ville restée traumatisée par la première guerre mondiale et que les Rémois ont du mal à admettre que tout ce qui relève de l'architecture du XX<sup>e</sup> siècle, en partant de la Reconstruction, l'époque Art Déco, l'époque moderne constitue aussi un patrimoine qu'on a le devoir de connaître, au lieu de lui tourner le dos. Or, c'est ce qui a été fait jusqu'ici : tous les grands projets de Reims ont été guidés par la volonté de repartir de zéro. Rotival (Ndlr : l'un des pères de la reconstruction d'après-guerre) a rêvé de raser de nombreuses villes ; il y est rarement parvenu, sauf à Reims où son plan a été en partie réalisé. Tout a été fait pour chambouler la ville, voire créer des obstacles supplémentaires, comme l'autoroute, sans tenir compte de la proximité d'éléments patrimoniaux ». Selon lui, la vraie modernité serait d'arriver à assumer ce que l'on a, à faire un inventaire, à sélectionner ce que l'on veut garder et protéger. « C'est seulement à partir de là qu'on pourra créer et assumer sans complexe une architecture contemporaine audacieuse au sein du tissu urbain existant ».

Catherine Rivière (Innovapresse / Reims)