



2^{ème} Edition EXPO les Villes en mouvement – vers une ville en mutation
Débat du 15 septembre 2014 – Hôtel de Ville de Troyes

TROYES, CAPITALE HISTORIQUE EN MOUVEMENT

En présence de

Dominique BOISSEAU, Maire-adjoint chargé de la requalification des espaces publics et des déplacements urbains

Alexandre MELISSINOS, Architecte et urbaniste

Jean-Pierre GYEJACQUOT, Directeur général adjoint en charge du pôle Cadre de vie

Alain MAUGARD, Président de l'Expo les villes en mouvement et d'EUROPAN

Animé par

Hedwige de PENFENTENYO, Directeur Fondateur Fimbacte

UN PATRIMOINE ARCHITECTURAL VALORISE

Dominique BOISSEAU

Bonsoir à tous

Je voudrais commencer par des remerciements.

Merci à Fimbacte d'avoir choisi Troyes comme une ville en mouvement.

Il y a 15 ans quand François Baroin a été élu maire de Troyes, nous avons fait un constat : la ville de Troyes s'était paupérisée, elle s'était banalisée. Elle avait perdu sa conscience de territoire public. Les rues, les places avaient perdu leur sens de lieu de vie. Le centre-ville avait été envahi, comme partout en France, par la voiture. L'ensemble des matériaux était dégradé (trottoirs, chaussées). Il n'y avait plus de place pour le piéton.

Le projet a consisté à redonner une identité à cette ville, à la réenchanter.

En raison de sa forme, dans les années 60, la cité a été appelée le « Bouchon de Champagne ». Ce Bouchon est issu d'une histoire propre à l'identité de la ville que nous essayons de réactualiser en l'adaptant à la modernité.

La ville contient le temps. Entre prospérité et déclin de la cité, elle traverse les époques au rythme de l'histoire. Trois périodes notoires se distinguent : le Moyen Âge, la Renaissance et l'ère industrielle.

La ville du Moyen Âge, c'est d'abord son parcellaire avec ses rues étroites, ces monuments : la Cathédrale et la basilique Saint-Urbain.

C'est ensuite la Renaissance avec ses maisons à colombage et ses hôtels particuliers de brique et craie, mais aussi ses églises reconstruites après le terrible incendie de 1524 qui avait dévasté la moitié de la ville.

L'identité de la ville, c'est aussi plus tard, l'ère industrielle et l'explosion de la bonneterie au XIX^e siècle qui fera de Troyes la capitale du bas et de la chaussette. A la veille de la guerre de 14, la bonneterie employait plus de 20000 personnes dans une ville qui comptait alors 50000 habitants.

Le symbole de la fantastique aventure de la bonneterie troyenne, c'est le bâtiment de la Bourse du Travail, situé en haut de la place Jean-Jaurès. Il a été construit en 1834 par la municipalité pour en faire une maison de commerce, à la demande des bonnetiers, installés jusqu'alors dans les rez-de-chaussée des habitations alentours.

La « halle à la bonneterie » regroupait une soixantaine de comptoirs. Elle était un lieu d'échange entre matière première et produits manufacturés. Cela a tellement bien marché qu'en 1880, le bâtiment était pratiquement déserté, chacun ayant construit son usine dans les faubourgs avec sa propre maison de commerce.

Dans les années 60, le Bouchon de Champagne comptait encore 20000 habitants. Ils vivaient dans des taudis et peu à peu les maisons insalubres se sont vidées au profit de l'agglomération. Fin des années 70, il ne restait plus que 8000 habitants au centre-ville.

On avait beaucoup d'idées pour réenchanter cette ville. On a souhaité s'adresser à une signature, Jean-Michel Wilmotte, architecte et *designer*. En 1996, ensemble, on a défini un programme de requalification urbaine avec à la clé une charte qui donnait les grandes orientations comprenant des coupes de principe, la définition des matériaux, des plantations, de l'éclairage pour donner de l'homogénéité à l'ensemble.

L'eau, si présente dans la ville jusqu'au début du XX^e siècle, a été réintroduite pratiquement dans chaque opération sous forme de fontaines ou de petits canaux. D'anciens puits, stockés au musée municipal, ont été reposés. Des statues anciennes ou contemporaines ont pris place. Autant de points de repères pour qualifier l'espace public et pour lui redonner un sens.

Pour faire adhérer les Troyens, un plan de communication a été mis au point avec une grande enquête au travers du journal municipal, de réunions de concertation, d'expositions avec projection de films en 3D, l'édition d'une Gazette des travaux...

On ne peut pas requalifier l'espace public sans toucher à la circulation, au transport public et au stationnement. Nous avons fait le choix de supprimer la circulation automobile de transit tout en maintenant une circulation de desserte. Le stationnement a été privilégié sur les boulevards qui ceinturent le corps du Bouchon de Champagne. Des voies dédiées ont été créées pour que les bus retrouvent une vitesse commerciale qu'ils avaient perdue.

Conjointement à l'aménagement de l'espace public, nous avons mené une politique volontariste en faveur de la restauration du patrimoine bâti. Le règlement du Secteur Sauvegardé, en gestation depuis près de 40 ans, a été approuvé, permettant des subventions aux propriétaires privés pour prendre en compte les surcoûts architecturaux. Les propriétaires ont été convaincus du bienfondé de cette restauration du patrimoine. Plusieurs Opérations Programmées de l'Amélioration de l'Habitat ont été lancées, avec succès puisque près de 1200 logements ont été remis sur le marché locatif. La qualité des restaurations s'en est ressentie.

La connaissance de notre patrimoine, en particulier des pans de bois troyens, s'est perfectionnée au fil du temps. On voulait réenchanter la ville, la couleur sur les pans de bois en est l'illustration.

Jean-Pierre GYEJACQUOT

On a suivi un dessin de Jean-Michel Wilmotte, pour traiter l'axe Est-Ouest, ce qui a duré de 1999 à 2008.

Le premier projet était le quartier Saint-Urbain, autour de la basilique qui porte le nom de ce pape troyen. La place Saint-Urbain est devenue piétonne. On a souhaité ouvrir complètement l'église sur l'extérieur. On est dans un quartier de petits commerces, et il était primordial d'y conserver du stationnement.

En 2001, on a basculé sur le quartier Saint-Nizier, créé autour d'une église. Il y a eu de nombreuses fouilles archéologiques, des maisons ont été démontées et remontées totalement. Nous avons créé un parvis devant cette église là où il y avait un parking et un jardin pour remettre de l'espace public.

Le quartier Vauluisant a aussi été retravaillé, c'était un quartier très dense, sans commerce, juste des églises, des écoles, des musées. On est dans une logique de village où l'on a su conserver les matériaux anciens, mais l'espace dévolu aux piétons avait été réduit.

En 2004-2005, la requalification du quartier de la cité a été enclenchée. Il y a eu des interventions notamment sur les anciens hospices, la Cathédrale et les jardins avant d'intervenir sur l'axe Jaurès-Libération.

Après les élections de 2001, nous avons fait une enquête pour savoir si les Troyens souhaitaient continuer les travaux de réfection. Les habitants se sont exprimés pour. Dans la rue Emile-Zola, une réfection a été engagée. Les matériaux étaient devenus obsolètes, et les commerçants ont souhaité qu'elle soit, pour une certaine partie, rendue aux piétons. Nous avons ainsi inversé l'espace dévolu à la voiture et aux piétons, pour atteindre le 2/3 piétons – 1/3 voitures.

La rénovation du bâti et les puits ont aussi permis la transformation de la rue Emile-Zola.

La place Jean-Jaurès, sur laquelle est située la Bourse du travail a également été retravaillée. Le projet a consisté à couper des arbres et à en replanter en gardant une perspective sur la Bourse du travail depuis la rue Emile-Zola. Cela a permis une vie de quartier.

La place du marché au pain a été rendue aux piétons avec des terrasses pour les beaux jours.

Un square avait été créé en 1912 devant la Préfecture du département, suite à sa prise par les vigneron : leurs vignes étaient alors malades et ils n'avaient plus vraiment de revenus.

Un parking a été ajouté pour pouvoir continuer à vivre dans le centre-ville. 16 mois de fouilles archéologiques ont été nécessaires pour construire ses 7 niveaux ouverts en décembre 2007. Un an après, la place a été inaugurée.

Le projet de Jean Michel Wilmotte travaillait sur l'axe Est ouest et sur deux axes Nord Sud.

Celui du canal de la Haute-Seine, qui comprend notamment les quais, a débuté en 2010 a été le premier traité. Le canal avait été recouvert de dalles en bétons, on a souhaité enlever ces dalles pour redonner une présence à l'eau. C'est un axe de liaison douce. Actuellement, le quai Lafontaine est encore en travaux, ils s'achèveront en 2015.

Sur le même axe Nord-Sud a été prévu, le traitement des avenues Chomedey et Vanier, des 2 x 3 voies très rectilignes, qui se dirigent vers Paris. Les carrefours Danton, Gambetta et les quais ont été réaménagés. Les plantations se termineront en 2015.

Le deuxième axe Nord-Sud c'est Foch-Poincaré dont la requalification a été initiée en 2012. Elle a débuté par la requalification de la place de l'Hôtel de Ville. Son aménagement a été dessiné par Michel Corajoud. Le Forum de l'Hôtel de Ville est central, on y accueille des manifestations, des concerts. La Maison du Tourisme y est également implantée.

La question essentielle est : demain, quelle mobilité pour quel projet ? Avant de continuer il va falloir s'interroger sur l'évolution des axes de transports en commun. François Baroin a lancé aujourd'hui une enquête pour recenser les attentes des habitants. Ce sujet est le projet du futur.

LA VILLE DU MOYEN-AGE, UNE VILLE EVOLUTIVE

Alexandre MELISSINOS

J'ai connu Troyes pour la première fois en 1990, et je l'ai trouvée transfigurée lorsqu'on m'a confié l'extension et la révision du secteur sauvegardé. Ces secteurs sont souvent été de petites parties du tissu urbain ancien. Avec l'extension, Troyes a rejoint sa figure de Bouchon de Champagne en 2013 avec l'évolution du secteur sauvegardé.

Troyes avait un rempart du IIIe siècle, vestige de l'implantation d'un château féodal, les Foires de Champagne s'étendaient sur plus de 3 km de rues et des rues adjacentes. Des travaux colossaux de détournement des cours d'eau ont été entrepris pour les détourner, et les faire entrer en ville. La ville travaillait d'est en ouest. Au XVIIIe les démolitions révolutionnaires défigurent le plan de la ville. Au XIXe, elle a été scindée par le creusement du canal. La ville se trouve scindée en deux. Au XXe, la ville est encore transformée. En 1928, le plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement prévoit des percées qui élargissent les voies. Il y a très peu de bâtiments protégés. En 1942, beaucoup de bâtiments sont déclarés insalubres. En 1945, Guth, architecte, propose un plan d'aménagement proposant de conserver une partie des quartiers. Le reste pouvait être rasé. En 1952, le même architecte présente une maquette de ce qui devra être fait à la « Tête » du Bouchon. Ces réalisations posent aujourd'hui problème. Le projet est appuyé par le Ministère du logement qui publie une brochure regroupant des images de Troyes sous l'intitulé « Le taudis historique ». Et les démolitions se poursuivent...

Quand on mesure les démolitions entre 1838 et aujourd'hui, leur ampleur est énorme. Si on cumule l'ensemble des démolitions, on voit que sur 92 hectares du Bouchon, 52 ha ont été démolis. D'autres villes comme Alès ou Albi ont été concernées par ces « rénovations ».

Il reste un patrimoine bâti et naturel important à Troyes. En 2013 l'extension et la révision du secteur sauvegardé demande de traiter la bordure de la ville largement défigurée. C'est un défi particulier que de traiter la partie la plus déstructurée du centre ancien. Il faut savoir comment rattraper des opérations de restaurations dans un centre ancien afin de reformer un ensemble.

Il faut avoir des principes morphologiques à partir desquels on agit. Nous sommes devant deux logiques : d'une part un système d'îlot fermé, clos ; et de l'autre la route, l'espace vert et l'immeuble. Dans l'ancienne cité de relogement, la Planche-Clément qui va être démolie, il y a une question fondamentale : Est-ce que ces implantations actuelles vont être remplacées par des implantations qui appartiennent à la même logique ? Est-ce qu'on va continuer à reproduire ce divorce des formes d'avec la ville ancienne et ses îlots ? Ou est-ce qu'on adopte un système d'îlot à nouveau ?

Alain MAUGARD

Troyes est une ville que j'ai découverte comme usager de plus en plus fréquent. Ce qui a été décrit c'est la façon dont on remet en mouvement la ville de Troyes à partir du patrimoine. Souvent le patrimoine est le passé, et peut n'intéresser que le touriste sans redonner de puissance à la ville. Le projet de Troyes n'est pas uniquement historique, il est aussi contemporain en ce qu'il amène le redémarrage et redonne une dimension nouvelle à la ville. A Provins, le secteur historique est une partie de la ville à part, hors du centre-ville animé. A Troyes, l'ensemble de la ville participe du secteur historique, c'est son cœur de ville, sa centralité. C'est très original d'avoir un secteur sauvegardé aussi vaste. La deuxième idée intéressante est la continuité dans le temps de l'action. Le choix sur le mobilier urbain, la redécouverte de l'eau etc. démontre une politique de continuité. Cela paie. Quand vous avez mis en valeur Emile Zola, les commerçants ont encouragé la place accordée aux piétons. La continuité et la grande échelle de l'action m'ont frappé.

M. MELISSINOS a fait un cours de morphologie. Il a opposé la ville du Moyen-Age et de la Renaissance avec la ville déstructurée de l'entre deux guerres et de l'après Seconde Guerre Mondiale. A Paris, le projet de raser la ville a aussi été discuté sur proposition du Corbusier. A ce moment on redécouvre l'actualité et la modernité des tissus urbains historiques. C'est un point qui me tient à cœur. Ces derniers temps on s'est interrogé sur ce qu'est la ville durable. Cette ville n'a pas une empreinte écologique déraisonnable. L'énergie et le recyclage sont maîtrisés. Il faut maintenant faire évoluer nos modes de vie pour être plus raisonnable au regard de la planète. Les urbanistes ont souhaité redessiner la ville du XXIe, parfois en rasant la ville ancienne. On s'est rendu compte en creusant le sujet que les tissus anciens, du Moyen Age, de la Renaissance, de la période Haussmannienne, en résumé toutes les périodes sans voiture, se prêtent désormais à une réinterprétation de la ville. Si on veut faire une éco-cité, il y a plus de chances qu'on y parvienne en s'appuyant sur la ville historique. A Troyes, c'est un atout, le cœur de la ville à forte prégnance historique permet de réinsuffler la vie. Le pari d'avoir gardé Emile Zola en grande artère commerciale est passionnant. Idem pour les restaurants, les terrasses. Quand on rentre dans Troyes il y a de la vie. Cela me fait penser au mouvement imprimante 3D. On va trouver des méthodes de fabrication en passant par la petite industrie, l'industrie artisanale, sans recourir à la grande industrie. Quand on y regarde de près, cela ressemble à la fonction industrielle du MA et du début de la Renaissance. Ces mini-industries étaient dans le cœur des villes. Le bâtiment était fait pour fabriquer et vendre dans le même endroit. Troyes pourrait s'emparer de la possibilité d'une mini industrie artisanale. A ce moment-là, on retrouverait l'équilibre du MA avec au même endroit les gens qui commerçaient et qui logeaient. Tout cela permettait une circulation douce. La ville du XXIe peut donc être relookée sur la base de la morphologie historique.

Le bâti était pour construire et vendre dans le même endroit. Troyes pourrait s'emparer de la possibilité d'une mini industrie artisanale. A ce moment là, on retrouverait l'équilibre du MA avec au même endroit les gens qui construisaient, qui commerçaient et qui vivaient au même endroit. Tout cela permettait une circulation douce. La ville XXIe peut donc être relookée sur la base de la morphologie historique.

QUESTIONS-REPONSES

Q : Comment envisager la gare ?

Jean-Pierre GYEJACQUOT

C'est tout l'objet de l'enquête « De la gare au cœur de l'agglomération, quelles mobilités ? » lancée aujourd'hui. Aujourd'hui quand on descend du train, les commodités sont à perfectionner.

Dominique BOISSEAU

La gare est une friche, le projet fait partie de ce mandat. Le pari que l'on prend est de développer un pôle multimodale à la gare (taxi, voiture, vélo, train...). C'est un des projets phares du mandat avec l'agglomération. On n'attend pas qu'il se passe quelque chose du point de vue du privé.

Q°: Que pensez-vous de la possibilité de réinsérer du bois, et peut être se débarrasser du béton et l'acier ?

Alain MAUGARD

J'ai fait allusion au mouvement de la ville durable. On va comptabiliser désormais l'énergie grise, celle qui était nécessaire pour fabriquer les matériaux. On s'aperçoit qu'on fait beaucoup d'effet de serre avec la fabrication des matériaux. Le bois aura un bilan très bon car pendant toute la période où il se fabrique c'est un puits de carbone. Il affaiblit l'effet de serre ; quand il est stocké dans les bâtiments, il est zéro carbone. Il va dégager du carbone à la fin de sa vie quand il est brûlé. Le bilan final est zéro carbone. Récemment, en France, en construction, la place du bois est en progression. Quant aux autres matériaux, ils consomment plus de carbone au moment de leur fabrication mais ils vont essayer de se recycler. Plus on les réutilise plus on fait diminuer le bilan carbone.

Q : Serait-il opportun de reconstruire dans le Bouchon de Champagne un bâtiment qui a existé dans l'histoire de la ville, mais qui n'existe plus ? De nombreux bâtiments ont complètement disparu.

Alexandre MELISSINOS

La ville ancienne est plus moderne que certains quartiers qui se prétendent « contemporains ». Ce modèle est « subversif » car il est le seul que l'on peut confronter aux formes de la banlieue si souvent décriées. On peut leur opposer le système traditionnel de l'îlot qui existe depuis des millénaires. La « rupture » avec ce modèle, rupture qui est intervenue récemment, est constamment reproduite. Comme disait un collègue « *l'habitat est habité d'habitude* ». Dans les centres anciens, on s'aperçoit qu'il y a une grande adaptabilité. Le bâti ancien est plus souple que le bâti nouveau. Les matériaux assemblés sont plus malléables que les matériaux coulés. Par exemple, les structures en bois de Troyes sont très souples et il est difficile de savoir quelles sont celles qui ont pu déjà être réutilisées. Revenir sur les plans anciens, pourquoi pas ? Mais les structures familiales et de la société ont changé. Le plan traditionnel offre une souplesse qu'on pourrait de nouveau utiliser.

Q : Comment voyez-vous les habitants s'approprier leur ville ? Qu'avez vous constaté ?

Dominique BOISSEAU

Ce constat se fait simplement en se promenant. Aujourd'hui la ville est animée et les gens sont souvent dehors, même quand il fait gris ou froid. Il y a encore quinze ans, les Troyens ne fréquentaient pas la ville pour se détendre mais par simple nécessité. La ville s'est réveillée.

Q : Il y a un sentiment d'appartenance plus fort ?

Dominique BOISSEAU

Oui, les gens ont gagné une certaine fierté. Ils sont contents d'amener leur famille à Troyes.

Alain MAUGARD

D'une part, il y a de plus en plus de touristes qui viennent visiter Troyes. Le guide vert a ajouté une étoile à Troyes. D'autre part, beaucoup de gens viennent à Troyes pour acheter les vêtements à Marques Avenue. Que fait-on pour les attirer vers des activités davantage culturelles et plus axées sur le centre-ville ?

Dominique BOISSEAU

C'est une vraie difficulté. Il y a des retombées importantes, 20% des gens qui fréquentent les centres de marques fréquentent ensuite le centre-ville. L'Office de Tourisme est présent au sein des magasins d'usines et ça doit porter ses fruits. Il y a une dizaine d'années, on avait installé des navettes entre les centres de marques et le centre-ville. Ça n'a pas marché. Les gens viennent en voiture et ne souhaitent pas la laisser. Cela étant, le chiffre des 20% est tout à fait honorable.

L'ENJEU DE LA MOBILITE

Jean-Pierre GYEJACQUOT

Généralement à Troyes, on dit aux gens « *exprimez-vous* » et après on fera des propositions. A chaque nouvelle phase, il y a une enquête. Une ville ne peut fonctionner que si elle est mobile. Nous sommes sur de courtes distances, il faut augmenter la mobilité douce. L'enquête lancée aujourd'hui intitulée apportera des informations qui permettront d'aller plus loin. Le plan de déplacement urbain voté par l'agglomération début 2014 est une transition pour aller plus loin. Il faut faire en sorte qu'il y ait une appropriation.

Dominique BOISSEAU

Je disais tout à l'heure que la ville contient le temps. Les périodes traversées ont laissé leurs traces de construction, de déconstruction et de reconstruction, à tort ou à raison. Il paraît évident que désormais l'enjeu de notre temps est la mobilité. On ne peut pas se comparer avec de grandes métropoles comme Marseille, Lille ou Strasbourg. Pourtant vivre à Troyes, c'est très agréable. La qualité de vie est là. A nous de trouver, à notre échelle, les solutions à la mobilité qui nous correspondent.

Jean-Pierre GYEJACQUOT

L'évolution doit continuer, il ne faut pas avoir peur des travaux. Cela signifie qu'il y a de la vie.

Alexandre MELISSINOS

Dominique BOISSEAU voyait dans les espaces démolis la possibilité de requalification et d'évolution de la ville. C'est très sain de démolir, mais il faut s'interroger sur ce que l'on met à la place.

Alain MAUGARD

Les gens sont heureux des aménagements, on le mesure avec l'animation dans les rues. Le fait qu'il y ait de l'animation me paraît essentiel. L'enjeu est de savoir comment on continue une politique qui va donner encore plus d'animation. Les gens doivent venir, avoir des loisirs et tout cela fait un cœur de ville. En dehors du Bouchon, dans les communes environnantes, la ville est moins attirante.

Dominique BOISSEAU

C'est sûr, il reste du travail. Jusqu'alors, on a porté nos efforts sur Troyes, la ville centre de l'agglomération pour qu'elle retrouve une identité. Le centre-ville c'est le quartier de tous les Troyens. Dans le même temps, de nombreux logements sociaux ont été créés. On y apporte beaucoup de soin, de grosses opérations de requalifications ont été menées grâce à l'ANRU. Nous faisons notre maximum avec le budget que nous avons. Il nous faudra certainement du temps.

CONCLUSION

Dominique BOISSEAU

On va concentrer nos efforts sur l'aménagement et le partage de l'espace public. Je pense que l'un des enjeux pour les villes moyennes comme Troyes est de maintenir l'attractivité du centre-ville, notamment en matière commerciale.

La concentration d'activités économiques, culturelles et sociales dans le centre-ville fait que ce n'est pas reproductible en périphérie et c'est un véritable atout. Il faut poursuivre nos efforts pour que les habitants vivent mieux ensemble dans un espace où chacun trouve sa place.