

Rapport de Monsieur Denis Grandjean sur la Médaille de l'urbanisme attribuée à Monsieur Thibaut Dartevelle



Il fallait une bonne dose de courage et de confiance pour s'attaquer à un sujet aussi complexe, aussi ardu, presque rebutant, que le réaménagement d'une grande voie de transit en périphérie parisienne : sujet pourtant parfaitement d'actualité, totalement en phase avec les évolutions des mobilités, des pratiques de consommation et de loisirs des habitants d'aujourd'hui. Il a fallu cette bonne dose d'audace à Thibaut Dartevelle, l'auteur de ce projet de fin d'année, et à ses enseignants, Agnès Hausermann et Alain Guez, pour l'y engager et l'y accompagner au long de ses recherches, investigations, enquêtes et travaux.

Car si ce sujet de la réhabilitation de grandes voies de communication routières que l'on veut soustraire au monopole de l'automobile pour leur restituer une urbanité disparue, est souvent évoqué dans les villes qui en sont traversées, c'est un peu comme une utopie que l'on ne croit pas vraiment réalisable. Et pourtant... Entre Paris et Neuilly, l'avenue du Général de Gaulle, en travaux depuis une douzaine d'années, est un exemple spectaculaire de ces reconquêtes. Rare exemple de réalisation complexe et coûteuse, pour laquelle il a fallu une volonté politique puissante et constante. Les exemples ne sont pas légion et les réalisations souvent modestes. Mais rappelons-nous qu'à Nancy, il n'y a guère que vingt ans, il y avait des toboggans à voiture, boulevard Lobau, rue Lepage, et l'on réfléchit toujours à la réduction, voire l'effacement de la Vebe entre Nancy et Malzéville.

Le projet de Thibaut Dartevelle se situe en Seine-Saint-Denis, et concerne une portion de la route départementale 932 entre la porte de la Villette et l'aéroport du Bourget. L'enjeu est de définir et de dessiner une stratégie de mutation d'un axe à vocation exclusivement routière afin de l'intégrer aux quartiers traversés et à un ensemble urbain plus vaste. La question n'est pas d'effacer la route, mais de concilier mobilité routière, mobilités douces et pratiques des habitants, c'est celle, si débattue aujourd'hui du « en même temps »...

Ces transformations supposent un énorme travail de documentation auprès des communes concernées et du Département, responsable de cette voirie. Il suppose aussi un vaste travail d'enquête et d'observation des pratiques des habitants tout au long de la semaine et du weekend ainsi qu'un repérage des lieux identitaires et des architectures marquantes. Il suppose aussi une approche plus technique en termes de réduction de la voirie, de stationnement, de voies cyclables et piétonnes, de passages protégés, de recyclage des souterrains et autres trémies. Ces études préalables, très variées, très techniques, très fouillées, constituent un aspect méthodologique incontournable de ce genre de projet et Thibaut Dartevelle s'y est attelé avec rigueur. Elles sont la condition d'un projet réaliste en urbanisme et devraient l'être aussi, toutes proportions gardées, pour tout projet architectural.

À partir de toutes ces données, il propose de réintégrer la voirie existante dans le tissu urbain par une réduction de son gabarit, sachant qu'il existe des alternatives autoroutières, et une mise en valeur des séquences architecturales et des services urbains existants : commerces, équipements, marchés, etc. Les franchissements sont spécialement étudiés afin de réduire la coupure créée par cette route, ainsi que les réseaux de mobilité intérieurs à ces quartiers : marche, vélo. Thibaut Dartevelle illustre son propos de photomontages, de croquis,

de plans et de coupes qui éclairent les démonstrations et propositions qu'il a partagées avec les responsables locaux. C'est un beau travail, cohérent et convaincant. On peut espérer qu'il aura une suite sur le terrain.

Après le règne triomphant des ingénieurs des Ponts et Chaussées, voici revenu le temps des architectes voyers : c'est un défi intellectuel et un enjeu professionnel d'envergure pour la profession d'architecte. Thibault Darteville travaille depuis quelques mois dans une agence d'architecture nancéienne où il a retrouvé quelques-uns de ses anciens enseignants. Sa capacité à mesurer les enjeux d'urbanisme au-delà de l'architecture, son aptitude à saisir les différentes échelles d'intervention sur un projet y seront précieuses.