

# L'A

L'ATELIER D'URBANISME

propose :

débats et  
conférences

26-27  
novembre  
2015

entrée libre



## LA COMMUNAUTÉ

## EST-ELLE TOUJOURS URBAINE ?

VIVRE

SE DÉPLACER

CITADINS - CITOYENS ; LA VILLE NE PEUT SE FAIRE SANS NOUS ; SOYONS ACTEURS DE NOTRE FUTUR

**PERPIGNAN**  
mairie-perpignan.fr  
la catalane



**TERREAL**  
Terre de votre imagination

**Gerflor**  
theflooringgroup

**EIFFAGE  
CONSTRUCTION**  
ROUSSILLON

**ORDRE DES  
ARCHITECTES**

## DOSSIER DE PRESSE

# PROGRAMME

## JEUDI 26 NOVEMBRE 2015

En préambule aux journées de l'Atelier d'urbanisme

**18H30** - Michel Cantal Dupart, Architecte-Urbaniste dédicacera son livre à l'occasion de sa sortie en librairie : « **Avec Le Corbusier, L'aventure du Louise Catherine** »

## VENDREDI 27 NOVEMBRE 2015

LES INVITES :

**Christophe EUZET** (Maitre de conférence en droit public à l'Université de Perpignan) ; **Jacques FRADIN** (Architecte-Urbaniste) ;

**Josep Maria LLOP** (Préside une chaire d'urbanisme à L'UNESCO) ;

**Sophie MASSON** (Professeur des Universités).

**9h00** Accueil et café

**9h30** Ouverture du colloque par Patrick BAUDU président de l'Atelier, M.Jean Marc PUJOL Maire de Perpignan et Président de Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération (PMCA).

**10h00** 1ere partie

**La Communauté est-elle toujours urbaine ? ; « Cadre de vie »**

- **Josep Maria Llop** : « Villes intermédiaires, comment la ville évolue »
- **l'Atelier d'urbanisme** : « Le syndrome de la rousquille »
- **Christophe EUZET** : « Réaction sur l'évolution de Perpignan »

**12h30** Déjeuner libre

**14h30** 2eme partie

**La Communauté est-elle toujours urbaine ? : « Trajectoire et mobilité »**

- **Jacques FRADIN** – « Territoire et circulation/la mobilité ». **Associations et professionnels, Piétons, Vélos, Voitures et transports publics.**
- **Sophie Masson** – « les déplacements »

**18h00** Clôture et synthèse

## En préambule aux journées de l'Atelier d'urbanisme

**JEUDI 26 NOVEMBRE 2015**

**18H30 –**

**Michel Cantal Dupart**, Architecte-Urbaniste dédicacera son livre à l'occasion de sa sortie en librairie :

**« Avec Le Corbusier, L'aventure du Louise- Catherine »**

Il présentera également une conférence sur les travaux de Le Corbusier « la vie paradoxale de l'architecte du Poème de l'angle droit ».

**Michel Cantal-Dupart** est un architecte et [urbaniste](#) français né le 17 novembre 1940 à Gabarret (Landes). Il s'est notamment illustré par sa participation à la mission « Banlieues 89 » et par sa contribution, aux côtés de Jean-Marie Duthilleul et Jean Nouvel, à la réflexion sur le Grand Paris en 2010.

Titulaire de la chaire d'urbanisme du [Conservatoire national des arts et métiers](#) à [Paris](#) de 1998 à 2010, il en a été professeur émérite jusqu'à 2014. Il en est professeur honoraire.

En octobre 2013, il fait parvenir au Président de la République François Hollande, un rapport intitulé : « Vivre le Grand Paris » dans lequel il dénonce le manque d'ambition et rappelle les enjeux urbanistiques, écologiques et solidaires du Grand Paris.

Suivant la démarche initiée par « [Banlieues 89](#) », il fait son entrée dans l'histoire urbaine de Perpignan par le quartier du Vernet à la périphérie Nord de la ville en tant que chef du projet PNRU entre 1993 et 2010. En 2000, il réalise un diagnostic urbain sur le quartier Sud du Bas Vernet. En parallèle, il intervient dans le centre-ville donnant une cohérence d'ensemble à sa réflexion et à son action : il mène une étude de faisabilité et d'aménagement des abords du Palais des Congrès en relation avec le centre historique qui se traduit par l'aménagement du square Bir-Hakeim et de la promenade des platanes "Allées Maillol".

Dans le cadre des Journées de l'Atelier,  
L'Atelier d'Urbanisme de la Ville de Perpignan propose  
Un débat sur le thème :

## **LA COMMUNAUTE EST-ELLE TOUJOURS URBAINE ?**

### ***Vivre – Se déplacer***

### ***Ou le syndrome de la rousquille***

**VENDREDI 27 NOVEMBRE 2015**

LES INVITES :

**Christophe EUZET** (Maitre de conférence en droit public à l'Université de Perpignan) ;

**Jacques FRADIN** (Architecte-Urbaniste) ;

**Josep-Maria LLOP** (Préside une chaire d'urbanisme à L'UNESCO) ;

**Sophie MASSON** (Professeur des Universités).

**9h00** Accueil et café

**9h30** Ouverture du colloque par Patrick BAUDU président de l'Atelier, M. Jean-Marc PUJOL Maire de Perpignan et Président de Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération (PMCA).

**10h00** - 1ere partie

**La Communauté est-elle toujours urbaine ? ; « Cadre de vie »**

- **Josep Maria Llop** : « Villes intermédiaires, comment la ville évolue »
- **l'Atelier d'urbanisme** : « Le syndrome de la rousquille »
- **Christophe EUZET** : « Réaction sur l'évolution de Perpignan »

## « VIVRE »

Oui, la communauté est toujours urbaine par ses modes de vie, ses mœurs, dont les produits issus de la technologie ont été le vecteur de propagation, en particulier la télévision et l'automobile dans la grande-messe de la consommation.

Oui la communauté sera toujours urbaine parce que ces valeurs sociétales et ces modes de vies se sont infiltrés jusque dans les campagnes en réduisant la ruralité à peau de chagrin. Mais si la communauté est toujours urbaine nous pouvons questionner les qualités de cette urbanité, voire de ces urbanités dans un monde urbain à plusieurs vitesses dont les acteurs ne sont certainement pas tous citadins car l'urbain ne fait pas forcément cité.

Même si l'urbanisation planétaire en cours semble irréversible en regard de l'histoire humaine, il n'en est rien au regard des temps géologiques de la Terre. Mais les traces que l'Homme laisse sur la planète pour satisfaire ces promesses de civilisation qui attirent toujours plus de populations sont tellement marquantes qu'elles inspirent les géologues dans l'introduction d'une nouvelle époque géologique, l'Anthropocène, qui succède ainsi au Pléistocène et à l'Holocène et dont l'un des premiers marqueurs géologiques est la radioactivité issue des essais nucléaires aériens.

Cette empreinte écologique démesurée n'est plus soutenable. Si les grandes modifications de notre écosystème liées au réchauffement climatique sont prévisibles, les conséquences précises en sont difficilement imaginables dans notre quotidien. Il apparaît clairement que la réponse à la croissance exponentielle des villes ne peut pas être uniquement et purement technologique sous peine de rompre définitivement le lien entre l'homme et le milieu dont il est issu.

La ville s'étale sur les territoires qui l'entourent, elle en modifie la topographie et la morphologie, en s'appuyant sur des technologies imaginées comme toutes puissantes. La ville apparaît comme l'essence même de la complexité de nos sociétés technologiques, le symbole d'une forme de développement économique et social.

Mais l'histoire nous montre que la ville, même si elle est un lieu de complexité, même si elle est le miroir dans lequel chaque civilisation se regarde n'est pas construite sur un modèle unique, bien que les points communs de son existence soient l'urbanité, la diversité et l'altérité.

Comment s'urbanise la question environnementale ?

«Comment briser le cercle vicieux de l'appauvrissement de la Terre source de l'enrichissement économique ?

En impulsant d'autres manières de produire, de consommer, de se déplacer, d'apprendre, de se loger, de cultiver et de se cultiver, de travailler, de créer. En inventant et en expérimentant de nouveaux partages, de nouvelles relations entre le vivant et l'humain." (Thierry Paquot).

Dériver de nouveaux modèles urbains participe de cette expérimentation qui doit rompre la course à l'étalement, au gigantisme et à la concentration.

Le modèle de l'urbanisation extensive zonée est une réponse simpliste au besoin de croissance de la ville. Comme si la morceler la rendait plus préhensible, mieux maîtrisable. Mais cela l'appauvrit. Ce modèle permet surtout une prise de décision simple, rapide et non concertée : construire toujours plus loin en terrain vierge ne dérange (presque) que les lapins.

Cette stratégie univoque mal maîtrisée peut aboutir au syndrome de la rousquille : le vide central.

Les petites villes paient un lourd tribut, à l'image des centres bourgs et des villages aspirés par les villes-centres. Les villes moyennes peuvent en être frappées dans un contexte de stagnation ou de décroissance.

Aujourd'hui il ne s'agit plus de recoudre au tissu urbain du centre-ville, de la ville dite consolidée, les territoires lâches et distendus des banlieues et périphéries, mais de retisser ces mêmes territoires plus serrés, plus denses et plus fournis, d'allier qualité de l'environnement, développement économique alternatif et justice sociale.

Perpignan et sa ceinture de communes, ville intermédiaire atteinte du syndrome de la rousquille, nous paraît disposer des avantages géographiques et de caractéristiques urbaines à même de permettre cette mutation urbaine sur laquelle elle pourrait développer son devenir. Cela n'est pas gagné d'avance mais c'est un bel objectif dynamique porteur de sens et de cohésion sociale, un modèle ouvert sur le monde d'aujourd'hui.

# VENDREDI 27 NOVEMBRE 2015

## LES INVITES :

**Christophe EUZET** (Maitre de conférence en droit public à l'Université de Perpignan) ;

**Jacques FRADIN** (Architecte-Urbaniste) ;

**Josep Maria LLOP** (Préside une chaire d'urbanisme à L'UNESCO) ;

**Sophie MASSON** (Professeur des Universités).

## 14h30 2eme partie

### La Communauté est-elle toujours urbaine ? : « Trajectoire et mobilité »

- **Jacques FRADIN** – « Territoire et circulation/la mobilité »,
- **Associations et professionnels**, Piétons, Vélos, Voitures et transports publics,
- **Sophie Masson** – « les déplacements ».

## 18h00 Clôture et synthèse

## SE DÉPLACER

Dans les années 70, Yvan Illich, en s'appuyant sur une démonstration de Jean-Pierre DUPUY, ingénieur X-Mines et philosophe des sciences, popularisait le concept de vitesse généralisée des transports qui intègre au temps de déplacement le temps de travail nécessaire pour payer ce déplacement. Ainsi ils mettaient tous deux en avant le fait que l'automobiliste irait moins vite que le cycliste. Au-delà des limites connues du raisonnement il reste néanmoins la possibilité d'une démonstration d'une vitesse optimale de transport qui stoppe l'idée du toujours plus vite mais surtout qui était la démonstration de l'absurdité de la propriété de l'automobile au regard de son coût et du peu d'usage effectif qui en est fait (en moyenne une voiture reste stationnée 23 heures sur 24).

Car passer d'un modèle d'urbanisation extensive qui s'appuie sur un étalement de la ville organisé sur un schéma de zonage strictement fonctionnel à un modèle plus intégré, mixte, plus dense et moins consommateur d'espace nous entraîne vers une remise en question de la place physique de l'automobile mais aussi de sa place symbolique. La voiture comme outil de déplacement et non comme marqueur social.

Sortir d'un modèle urbain configuré par la voiture entraîne de repenser la ville en redéfinissant la place de l'automobile dont la présence est sensible à toutes les échelles des aménagements urbains et jusqu'à l'esthétique de l'espace public dans des zones où sa présence y est limitée voire pas souhaitée (bornes de formes diverses qui encombrant l'espace piéton et en déforme la lecture pour empêcher un stationnement sauvage déjà interdit).

Il ne s'agit pas de chasser l'automobile de la ville mais de penser la question plus globale de la mobilité sur le territoire urbain, il ne s'agit pas d'arbitrer entre les espaces réservés d'un côté à la voiture et de l'autre aux piétons, d'un côté aux transports en commun et de l'autre au vélo, il s'agit de réinventer un espace de circulation et de vie urbaine commun à tous.

Il est nécessaire de mettre le piéton au cœur de cette réflexion sur la mobilité en lui donnant la priorité car il est le plus faible. La marche reste la métrique de base de la ville et la réappropriation de l'espace public par le piéton est la première forme de participation à la vie publique. Faciliter la marche permet aussi de renforcer la présence des personnes dans l'espace public et ainsi le sentiment de sécurité.

Il s'agit de penser la ville à plusieurs vitesses en articulant efficacement l'ensemble des modes de déplacements qui ne sont pas tous égaux entre eux. Autour de la marche penser une diversité d'accélérateurs à piétons : vélo, transports en commun, taxis collectif, trains et la voiture publique. Car les autres modes de transport ne sont que des prothèses qui lui permettent d'élargir son horizon, à commencer par l'exosquelette qu'est la bicyclette (Frédéric Héran).

Il s'agit d'offrir liberté, qualité de vie et mobilité tout en réduisant la dépendance à l'automobile, d'offrir un temps de vie de qualité en sus de l'usage purement utilitaire du transport. La réduction de l'emprise de la voiture et une croissance urbaine qui développe le droit à la mobilité pour tous, à la qualité des lieux et des temps de la mobilité permet aussi de lutter contre la précarité de mobilité (comme il y a une précarité énergétique) qui génère de la ségrégation spatiale. Il faut remettre au cœur des projets la liberté de mouvement et des corps, et inventer de nouvelles oasis dans la ville en prenant en compte une "mobilité attentionnée aux personnes" (Frédéric de Coninck).

Car les mobilités restent conçues par et pour des adultes masculins bien portants (Yves Raibaut) et la rue reste le fief des mâles (Fanny Arlandy). Elle est aussi un moyen de réduire le coût de gestion de la ville étalée, éclatée en lui redonnant du sens.

Inventer les espaces urbains de la mobilité contemporaine demande à dépasser l'inter ou la multi-modalité pour développer l'idée d'une co-modalité. Penser une mobilité soutenable nécessite une double rupture : accorder autant d'importance au mouvement qu'à la sédentarité en se préoccupant effectivement de mobilité urbaine et pas seulement de transport (Jean-Marc Offner).

Inventer et développer une "Slow Town" comme il existe une "Slow Food" qui allie plaisir, qualité, proximité, partage et écologie.

## **Les débats et conférences ont lieu à l'Atelier d'Urbanisme de la Ville de Perpignan 45, rue Rabelais**

### **L'Atelier d'urbanisme ?**

Une association loi 1901 regroupant des passionnés d'architecture et d'urbanisme, tous bénévoles. L'Atelier d'urbanisme a pour vocation de mieux cibler les interventions sur le cadre de vie et l'urbanisme, mais également de mieux les faire comprendre.

Dès sa création (1993), L'Atelier s'est lancé avec passion dans l'inventaire de tous les besoins et insatisfactions relevés dans les quartiers.

Des plus petites améliorations aux plus grandes réalisations d'aujourd'hui, nombreux sont les projets passés par L'Atelier d'urbanisme.

L'association a pour objet l'observation, l'analyse, l'information, le débat sur la politique de la ville, le développement durable, l'aménagement des quartiers, les projets urbains, ainsi que toute action tendant à l'amélioration du cadre de vie et de l'urbanisme.

### **Contact Presse :**

Atelier d'Urbanisme – 45 rue Rabelais 66000 PERPIGNAN

- Joëlle PROUST, responsable du service Tel 04.68.66.35.09  
Mail : [proust.joelle@mairie-perpignan.com](mailto:proust.joelle@mairie-perpignan.com)
- Patrick BAUDU, Président de l'Atelier Tel : 06.08.47.07.31

**Entrée libre**