

Ville Ouverte :  
la participation  
comme méthode  
de conception des projets urbains

**Les projets d'espace public**

*Gwenaëlle d'Aboville*

#1

Faire savoir  
Connaître le terrain







CENTRO PARINASSA

- 1. A young woman with curly brown hair, wearing a grey scarf, a dark jacket, and blue jeans, holding a blue folder.
- 2. A young woman with long dark hair, wearing a black scarf and a dark jacket, smiling.
- 3. A young man with dark hair and a beard, wearing a grey hoodie and khaki pants, holding a camera.
- 4. A young man with long dark hair and glasses, wearing a grey shirt and a red scarf.
- 5. A young woman with long brown hair and glasses, wearing a denim jacket and black pants, holding a red folder.
- 6. A young woman with brown hair and glasses, wearing a black scarf and a grey jacket, holding a red bag and a notebook.
- 7. A young man with a beard and a flat cap, wearing a brown jacket, standing in the back.
- 8. A young woman with brown hair and glasses, wearing a light-colored jacket, holding a blue folder.
- 9. A young woman with brown hair, wearing a colorful patterned scarf and a black jacket, holding a large stack of papers.

<b>QUI ?</b> Les publics	<b>QUOI ?</b> Les interactions morphologie / usages	<b>OU / QUAND ?</b> Divers heures et jours de la semaine
<p>               CYCLISTES                AUTOMOBILISTES                CLIENTS COMMERCES  <b>PIETONS</b>                USAGERS EQUIPEMENTS                COMMERCANTS  <i>(Attente validation Ville)</i>                ARTISANS                EMPLOYES                RIVERAINS                GROUPES                ADOS                ...             </p>	<p> <b>USAGES/USAGERS</b>                FLUX / TRAJECTOIRE / MOBILITE                ARRET / STATIONNEMENT                INTERACTIONS / CONFLITS                LANGAGE DU CORP                DETOURNEMENT D'USAGES             </p> <p> <b>LIEUX</b>                AMBIANCES / CONFORT CLIMATIQUE                PATRIMOINE                MOBILIER / MATERIAUX                POINTS D'ACCROCHE VISUELLE             </p> <p> <b>PERCEPTIONS</b>                IMAGE / REPRESENTATION                (en échangeant avec les usagers)             </p>	<p> <b>Où ?</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le terre-plein central</li> <li>2. La galerie commerciale (niv. sup et inf.)</li> <li>3. Place Jacques Duclos et stationnement</li> <li>4. Couloirs du métro</li> <li>5. Rives nord (terrasse)</li> <li>6. Hommage à la résistance</li> <li>7. Rue Capitaine Dreyfus</li> <li>8. Place du conservatoire</li> <li>9. Halle du marché</li> <li>10. ....</li> </ol> <p>→ <i>SUIVI : où on nous emmènera en dehors de Croix de Chavaux</i></p> <p> <b>Quand ?</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Matin</b> = sortie des métros, entrée dans les bureaux, ouverture des commerces...</li> <li>2. <b>Midi</b> = pause-déjeuner, Shopping, marché...</li> <li>3. <b>Après-midi</b> = équipements, ...</li> <li>4. <b>Soir</b> = départ salariés, animations = <b>Jours de la semaine + 1 Samedi</b></li> </ol> </p> </p>

## Lycéens

7 lycéens  
Fumant le narguilé dans le Parc de la Mairie



Deux lycéens, Riccardo et Aminata, habitant le Chêne Pointu, ont donné rendez-vous à 5 autres lycéens dans le parc de la Mairie pour fumer le narguilé. Pour eux, ce lieu c'est « *un moment où on peut se détendre, se relâcher, se retrouver entre amis.* »

L'une des jeunes filles est enceinte. Ils font des études et s'imaginent devenir préparatrice en pharmacie, infirmière, commercial export... L'un veut vivre à Londres plus tard, l'autre dans le sud de la France, au soleil.

Pour d'autres, Clichy est un « *bidonville : y'a du papier alu sur les fenêtres. Comme y'a pas de volets pour faire l'obscurité, on met du papier alu...* » Selon Riccardo et Aminata qui connaissent leur ville, le « *mieux à Clichy, pour l'instant, c'est autour du Mc Do, il y a la vue* ».

Riccardo défend sa ville : « *à Clichy, on est plus avancés au niveau sport.* » Mais il considère qu'il faut « *changer la vision des gens, qui pensent trop à l'ancienne, ils ne veulent pas avancer* ». « *Pour ça, il faut enlever la moitié des gens* ». Riccardo en effet est partisan de « *solutions brutales* », seules



**« JE ME RÉVEILLE À 4H30 TOUS LES MATINS ET METS ENVIRON 1H30 POUR VENIR TRAVAILLER. AVEC LE GPE, JE VAIS GAGNER BEAUCOUP DE TEMPS »**

**Sadha & Yogeswaran,**  
propriétaires du café-restaurant  
«Les Ardoines»

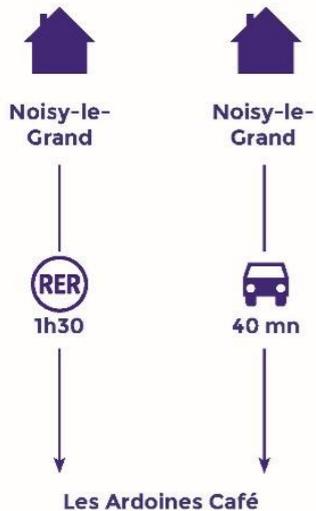
Le couple est devenu propriétaire du café en 2016. Il est ouvert de 7h00 à 22h environ. Ils sont arrivés 6 mois avant le début des travaux du GPE et ne sont pas particulièrement gênés par le chantier. La clientèle du matin est peut-être un peu moins nombreuse mais ils développent une offre de restauration sur place et à emporter qui attire une partie des ouvriers du chantier. Lorsque le trafic du RER C est perturbé, le café accueille les usagers en attendant que la circulation soit rétablie. Un autre café assure également un point de repère pour les temps de pause de la journée, le Tout Va Mieux Café implanté en interface avec l'entrée du chantier.

L'arrivée du GPE est pour eux une très bonne nouvelle, doublement même. Sur le plan personnel, cela réduira considérablement leur temps de parcours, notamment pour Sadha qui vient en train depuis à Noisy-le-Grand. Le temps de trajet est d'environ 1h30 via le RER A, la ligne 14 puis le RER C ce qui l'oblige à se réveiller à 4h30 tous les matins pour ouvrir le café à l'heure de pointe. L'arrivée du GPE lui permettra une liaison directe. Son mari utilise davantage la voiture pour approvisionner le restaurant auprès du grossiste Métro. Il se sent moins concerné par l'arrivée du GPE au quotidien mais considère que c'est une très bonne chose pour sa femme et ses enfants. Sur le plan professionnel, **le couple espère voir la clientèle augmenter, notamment sur le temps du matin et du midi.**

En dehors des migrations pendulaires, Sadha et Yogeswaran ont peu l'occasion de sortir de chez eux. Ils font leur courses au centre commercial Les Arcades de Noisy Mont d'Est ou à Val d'Europe pour les courses plus exceptionnelles. La ligne du RER A suffit à répondre à leur besoins en termes de mobilité.

En ce qui concerne l'espace public, ils souhaitent gagner en visibilité, peut-être en aménageant une terrasse sur le devant. Aujourd'hui, ce n'est pas vraiment possible avec les places de stationnement qui viennent au droit du trottoir où sont installées quelques tables de bistrot.

**SADHA YOGESWARAN**



**« QUAND ON PARLE DE PARIS ON NE DEVRAIT PARLER QUE DES ARRONDISSEMENTS. COMME ÇA, ON AURA UN MINI PARIS À L'EXTÉRIEUR ET ON SE SENTIRA TOUS PARISIENS. »**

**Catherine,**  
sage-femme à la retraite, quai de  
Vitry RER C direction Paris

Habitante de Gif-sur-Yvette, elle vient pour la rénovation de son appartement à Vitry qu'elle a acheté en 1991, rue de Choisy (à côté de l'école). Elle est au courant de la création du métro : « on allait vendre mais quand on a vu le projet on a décidé de le garder ». En revanche, elle découvre le projet urbain de Gare des Ardoines. Les travaux ne la perturbent pas dans ses trajets. Mais lorsqu'elle repart de Vitry pour rentrer chez elle, elle est obligée de se rendre en bus à la gare de Choisy pour attraper le RER C car elle ne peut pas monter les escaliers de la passerelle en gare de Vitry.

Ses déplacements ? Elle n'a pas de voiture et se déplace en transports pour aller voir ses enfants à Bagneux et à Saint-Denis Stade de France (RER B), va de temps en temps au centre commercial Val d'Europe ou à Thiais Belle-Epine avec le TVM. Quand elle se promène, elle va à Paris pour se balader, dans la forêt de Gif ou la Vallée de la Chevreuse.

Grâce au GPE, elle pourra venir plus facilement et changer à Cachan (RER B -> GPE) sans passer par Massy Palaiseau (RER B -> RER C). La correspondance est longue et il y a beaucoup de problèmes sur le RER C. Elle met environ 15 min de Gif à Massy, puis 25 min jusqu'aux Ardoines. En plus, elle pourra s'arrêter à Cachan pour aller faire des courses.

Ce qu'elle aimerait trouver sur son trajet ? Des endroits pour s'asseoir et des petits commerces : **« La gare de Massy TGV est agréable et plus confortable depuis qu'elle a été agrandie. On peut s'asseoir, consommer, boire un verre ou aller dans les petites boutiques. C'est pratique surtout quand il y a des problèmes de train. »**

Ce que lui évoque le Grand Paris ? « Aller plus facilement d'un point à l'autre. Quand on parle de Paris on ne devrait parler que des arrondissements. Comme ça, on aura un mini Paris à l'extérieur et on se sentira tous parisiens. »











DES VOIES DOUCES  
DES PISTES CYCLABLES

DES SOLUTIONS INNOVANTES  
D'INTERMODALITÉ

UNE MEILLEURE DESSE  
EN TRANSPORT EN COM

**>>> TRAVAILLER, SE DÉPLACER :  
QUELS DÉSIRS POUR L'AVENIR ?**

#2

Travailler  
Débattre  
Echanger

# **Les 6 règles du jeu de la concertation**

- 1. Ouvrir le quartier par les espaces publics**
- 2. Répondre aux besoins du quartier**
- 3. Maîtriser les dépenses publiques pour le projet**
- 4. Construire des logements**
- 5. Préserver la diversité de la population et des activités**
- 6. Respecter la mémoire du quartier et valoriser son histoire**



Infos déchets  
02 32 22 22 22  
**Est Ensemble**  
COMITÉ LOCAL D'ACCOMMODATION

Prêt à porter féminin  
SOLDES











#3

Restituer

Faire connaître les arbitrages

Rendre compte

## SE SENTIR BIEN DANS SON LOGEMENT

Dormir dans le calme ou ouvrir ses fenêtres pour aérer, avoir plaisir à recevoir ses amis, garder des enfants dans le cadre de son travail, avoir de la place pour cuisiner... Pour beaucoup d'habitants, les conditions de vie dans les logements rendent compliquées voire impossible toutes ces activités quotidiennes.

Le bien être dans le logement est la priorité. Cela doit commencer dès maintenant par l'éradication des souris qui rendent la vie infernale aux locataires et la réalisation de travaux d'amélioration (canalisations en mauvais état, problèmes d'humidité etc.).

Celles et ceux qui n'ont pas choisi de vivre dans ce quartier et qui s'y sentent piégés demandent à être relogés ailleurs, dans un logement mieux adapté à leurs besoins. Parmi eux, la majorité souhaitent rester dans Paris et nombreux sont ceux qui aimeraient continuer à habiter dans le 20e arrondissement.



## TROUVER UNE VIE PLUS DOUCE DANS LE QUARTIER

Rencontrer ses amis dans la prairie et s'asseoir dans l'herbe, emmener jouer ses enfants dehors, retrouver son hall d'immeuble propre chaque matin, ne plus entendre le bruit des motos la nuit, boire un café en bas de chez soi ... après des années d'attente et de désillusions, les habitants souhaitent que le projet permette dès à présent d'améliorer la vie quotidienne.



## LUTTER CONTRE LA POLLUTION

La proximité du périphérique entraîne des maladies respiratoires chez les adultes et les enfants. Les logements dont les chambres donnent directement sur le périphérique sont les plus exposés. Le projet doit apporter des réponses concrètes en matière de santé pour les habitants d'aujourd'hui et les futurs usagers, qu'ils soient habitants, sportifs ou salariés.



PROJET D'AMÉNAGEMENT CHAPELLE CHARBON

MAIRIE DE PARIS  
NORD EST  
PARIS

Qu'est-ce que je souhaite faire ou voir dans mon futur parc ?

Culture/patrimoine

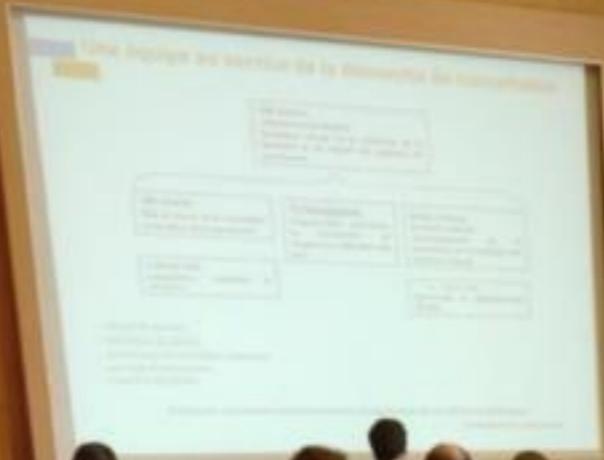
Mobilité

Jardinage

Service

A large board on an easel covered in numerous colorful sticky notes (pink, yellow, orange, blue, green) representing community feedback. The board is divided into sections for 'Culture/patrimoine', 'Mobilité', 'Jardinage', and 'Service'. The sticky notes contain various suggestions and ideas related to park improvement.





Delphine DELANAY  
Présidente de la Commission des communautés  
Département de la Santé

#4

Recommencer ... ;-)

# ***Exemple***

Un guide de conception  
des espaces publics de mobilité  
pour les espaces publics du  
nouveau métro Grand Paris Express

# PLACES DU GRAND PARIS

Mars 2020

Référentiel des places  
du Grand Paris

Société  
du Grand  
Paris

île de France  
mobilités

TVK

# LA GARE ROUTIÈRE EST UNE PLACE



« Elle avait, sous elle, l'agitation gale de la cour du départ, le continuel flot des piétons et des voitures; déjà le printemps hâtif verdissait les bourgeons des grands arbres, au bord des trottoirs; et, au-delà, les coteaux lointains d'Ingouville déroulaient leurs pentes boisées, que piquaient les taches blanches des maisons de campagne. »

Émile Zola, *La Bête humaine*, 1890

# LA STATION EST UN ABRI



«Après avoir téléphoné, la nuit avait fini par tomber, il pleuvait toujours des cordes, je me suis réfugiée sous l'abribus. J'y ai trouvé un groupe de jeunes. Ils m'ont dit qu'ils étaient là parce qu'il n'avaient pas d'endroits pour se réunir. (...) Ils m'ont dit que si je revenais, je les retrouverais facilement. Sous l'abribus.»

François Maspéro, *Les Passagers du Roissy-Express*, 1990



Qu'attend-on des espaces publics au XXI<sup>e</sup> siècle ?

## L'hospitalité comme un outil de projet

L'hospitalité est la possibilité d'être soi dans l'espace public : y être accueilli comme un hôte légitime.

Un espace hospitalier est un espace qu'on est invité à habiter, pour un temps. Il se prête moins à la circulation qu'à la flânerie, au mouvement qu'à une forme d'installation.

Attendre, donner rendez-vous, passer le temps... la permission donnée à ces comportements doit être perçue et l'espace devra être dépositaire d'une attention qui passe par des aménagements (assises, jardin, possibilité d'attendre à l'écart, échelle des sous-espaces, etc.) mais aussi par de la présence humaine : agents d'accueil ou commerçants jouent ainsi un rôle dans cette invitation à séjourner.

Les espaces publics des gares ne seront pas uniquement dédiés à la circulation : ils constitueront aussi des espaces à vivre pour celles et ceux qui habitent, travaillent ou consomment aux alentours, indépendamment de leur pratique de la gare.

Déduite de chacun des contextes, la prise en compte de la vie ordinaire des lieux, en dehors des heures de pointe où le déplacement, sera aussi une priorité.

Les gares et leurs espaces publics sont fréquentés par une grande diversité d'usagers parmi lesquels certains rencontrent des difficultés dans leurs déplacements.

Faire de l'hospitalité un outil de projet, c'est prendre soin de ceux dont les déplacements peuvent être plus lents et qui ont besoin de temps de pause. C'est aussi accueillir les personnes plus fragiles ou en marge : s'assurer qu'elles y trouvent leur place, c'est éviter des conflits d'usage.

Concevoir les espaces publics du Grand Paris Express comme des espaces hospitaliers implique de s'adresser à tous les citadins. En privilégiant la polyvalence des lieux tout en multipliant leurs aménités, en incitant au séjour sans pour autant gêner le passage.

**Espace polyvalent ET généreux**

L'aménagement doit permettre des usages nombreux qui viendront animer les espaces publics de la gare et accueillir une variété de pratiques, créatrices d'interactions. L'espace public rendra droit à chacun, sans que l'une des pratiques ne prenne le pas sur les autres : attendre son métro, courir après son bus, faire du lèche-vitrines ou des achats... Au-delà de la vie quotidienne du lieu, certaines pratiques inattendues, intempêtes, festives ou temporaires doivent être rendues possibles. Ainsi, l'espace peut se montrer surprenant : la vie urbaine n'est pas tant dans la répétition que dans la réinvention.

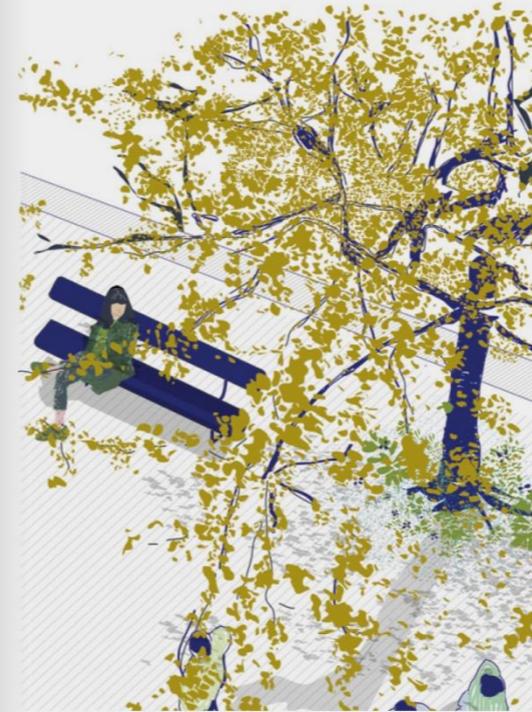
**Espace pour circuler ET s'arrêter**

Le déplacement n'est pas la seule fonction de l'espace public d'une gare, même si elle reste centrale.

Parce qu'il est dynamique et intense, le flux à la sortie d'une gare est un usage qui contraint les autres. Pour que l'espace reste hospitalier, il convient d'accueillir ce flux par du confort, des aménités, qui permettent de le ralentir, de l'orienter vers la dispersion.

Une fois franchie la porte de la gare, l'aménagement doit disperser et ralentir le flux, permettre à chacun de construire un parcours singulier au gré des propositions. L'espace public est réussi s'il permet en même temps la rapidité et le ralentissement, s'il propose une qualité de circulation et de séjour pour tous.

Dès lors qu'il résout ces deux équations, l'espace public est disponible aux usagers : il leur indique par de multiples signes qu'ils sont les bienvenus pour y être ensemble, tout en y faisant des choses différentes.



## — PRINCIPES

- 17 Assurer la liberté, le confort et la continuité des parcours piétons → p. 82
- 18 Mutualiser et qualifier les espaces d'attente des stations bus et tramway → p. 98
- 20 Permettre le séjour dans l'espace public → p. 116
- 26 Proposer des places assises nombreuses et diverses → p. 118

# PRINCIPES

*Des objectifs à partager,  
des actions à décliner et adapter*

Chacun des 40 principes de conception pour les espaces publics du Grand Paris Express indique un objectif à partager et propose des actions pour l'atteindre. Propositions plutôt que recettes préétablies, ces principes – ni limitatifs, ni exhaustifs – invitent à partager une démarche de projet. Leur mise en œuvre est laissée à l'appréciation des maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage des pôles.

## Principes incontournables

01	Travailler avec le public et les parties prenantes	56
02	Hisser le cahier des charges à la hauteur des ambitions du projet	58
03	Construire un projet d'usage	60
04	Tester, évaluer, ajuster	62
05	Dessiner sans figer	64
06	Prendre en compte les échelles intermédiaires	68
07	Faire de l'espace public des gares un maillon essentiel des trames vertes et bleues	70
08	Permettre à tous les usagers de s'orienter facilement	72
09	Ouvrir des vues sur le paysage	74
10	Connecter l'espace public aux sites et équipements métropolitains alentour	76
11	Construire ou rétablir des itinéraires piétons de grande échelle	78
12	Assurer la liberté, le confort et la continuité des parcours piétons	82
13	Renforcer et organiser la place du vélo	86
14	Ralentir et modérer le trafic	88
15	Réguler le stationnement	90
16	Affirmer l'unité des espaces publics de la gare	94
17	Faire de la place!	96
18	Mutualiser et qualifier les espaces d'attente des stations bus et tramway	98
19	Équiper sans encombrer	100
20	Privilégier un sol et des mobiliers robustes et faciles d'entretien	104
21	Concevoir un sol évolutif et polyvalent	106
22	Doser l'intensité de l'éclairage	108
23	Accueillir les événements, ponctuels ou réguliers	112
24	Permettre et réguler la fonction marchande	114
25	Permettre le séjour dans l'espace public	116
26	Proposer des places assises nombreuses et diverses	118
27	Installer des équipements et des services publics, à la disposition de tous	120
28	Procurer du confort aux usagers pendant les travaux	122
29	Assurer un confort visuel nocturne	124
30	Rendre visible le cycle de l'eau	128
31	Assainir l'environnement	130
32	Améliorer le confort d'été	132
33	Conférer à l'espace public les qualités d'un jardin	134
34	Identifier, protéger et développer le patrimoine arboré	136
35	Installer des milieux naturels vivants	140
36	Planter des arbres!	142
37	Planter en pleine terre	144
38	Gérer et valoriser les eaux pluviales	146
39	Réemployer ou recycler les ressources existantes	148
40	Viser la neutralité carbone	150

# CONTINUITÉ

Un des rôles premiers de l'espace public est de relier les lieux entre eux. La continuité se fonde sur la reconnaissance et l'amplification de tout ce qui préexiste et le projet est une opportunité pour produire ou consolider les liens entre les aménagements (existants, en cours ou à venir) et leurs contextes. La mise en continuité des paysages urbains ne signifie pas leur uniformisation mais la valorisation de leurs séquençages, seuils et enchaînements.

— QUELQUES PRINCIPES

- ⑩ Connecter l'espace public aux sites et équipements métropolitains alentour → p.76
- ⑪ Assurer la liberté, le confort et la continuité des parcours piétons → p.82

- ⑫ Prendre en compte les échelles intermédiaires → p.68
- ⑬ Construire ou rétablir les itinéraires piétons de grande échelle → p.78
- ⑭ Affirmer l'unité des espaces publics de la gare → p.94

- ⑮ Faire de l'espace public des gares un maillon essentiel des trames vertes et bleues → p.70
- ⑯ Planter en pleine terre → p.144
- ⑰ Gérer et valoriser les eaux pluviales → p.146

## CONTINUITÉS DYNAMIQUES

Travailler l'espace public suppose de s'inscrire dans ce qui existe sans tout réinventer, en accueillant et en favorisant les dynamiques et les habitudes préexistantes, à de multiples échelles. Les abords de la gare ne constituent pas un point focal ou autocentré mais plutôt un levier pour laisser passer et fluidifier les mouvements des personnes comme des éléments naturels. Le projet est à saisir comme un moyen pour amplifier, consolider ou instaurer les liens physiques et écologiques entre le quartier de la gare et son territoire élargi.

## CONTINUITÉS D'ÉCHELLES

S'appuyer sur les dynamiques en place nécessite d'élargir le regard par-delà le quartier de gare, vers des échelles intermédiaires, entre local et métropolitain. Pour chacune des 68 gares, il conviendra de saisir la bonne distance et le bon périmètre à prendre en compte : tant en termes de maillage, de réseau, que de paysage. La mise en avant des espaces entre et autour des pôles révélera parfois des familiarités ou des continuités en surface d'une gare à l'autre, des particularités morphologiques, des identités paysagères ou topographiques. Elle permettra surtout de qualifier les quartiers des gares à partir des territoires auxquels ils appartiennent, puis d'en révéler leur singularité pour penser les espaces publics.

## CONTINUITÉS NATURELLES

La relation des espaces publics avec leurs territoires est garante de leur dimension écologique. À la grande échelle du paysage, la continuité écologique s'exerce horizontalement en favorisant le prolongement des trames vertes et bleues existantes ou planifiées. À plus petite échelle, elle s'exerce aussi à la verticale entre la terre et l'atmosphère : la porosité des sols garantit les échanges entre leur substrat (le dessous), leur surface, et leur milieu atmosphérique (le dessus). Cette porosité suppose un degré élevé de perméabilité des sols extérieurs à l'eau : leur surface doit pouvoir se laisser traverser.

# DISPONIBILITÉ

La disponibilité se fonde sur une vocation fondamentale de l'espace public : assurer une égalité d'accès à la ville et aux ressources urbaines. Elle suppose de rendre les lieux ouverts, accueillants et évidents pour tous, sans pour autant que tout y soit permis, et repose sur la capacité des espaces à faire cohabiter les usages et les fonctions.

## — QUELQUES PRINCIPES

- 17 Faire de la place ! → p.96
- 23 Accueillir les événements, ponctuels ou réguliers → p.112
- 24 Permettre et réguler la fonction marchande → p.114

- 01 Construire un projet d'usage → p.60
- 02 Permettre le séjour dans l'espace public → p.116
- 07 Installer des équipements et des services publics, à la disposition de tous → p.120
- 03 Conférer à l'espace public les qualités d'un jardin → p.134

- 06 Permettre à tous les usagers de s'orienter facilement → p.72
- 09 Ouvrir des vues sur le paysage → p.74
- 05 Rendre visible le cycle de l'eau → p.128

## DISPONIBILITÉ À LA VIE URBAINE

Le réaménagement des espaces publics des gares sera aussi l'occasion d'en restructurer les abords : pour y faciliter l'intermodalité, bien sûr, mais aussi pour renforcer l'urbanité des autres parcours et usages du quartier. D'un mode de transport à l'autre, c'est déjà la vie urbaine qui prendra place autour d'une gare. Dans cette perspective, la réduction du temps de parcours n'est plus l'unique ou l'absolue nécessité, car l'intermodalité est considérée comme un moment de la vie et une séquence, la ville : le projet procurera à tous les usagers et habitants de bonnes conditions de parcours, d'attente, ainsi que le confort et les aménités de la ville.

## DISPONIBILITÉ AUX PERSONNES

Les espaces publics déployés autour de la gare ont un devoir d'urbanité : permettre à chacun de s'y sentir légitime parce que reconnu comme tel par les autres. Cette ambition suppose que les individus ne soient pas définis par « catégories d'usage » mais pris en compte dans leur dimension complexe et multiple : chacun pratiquera l'espace public de différentes façons. L'usager de la gare n'est pas « seulement » un passager à amener à son bus au plus vite et au plus droit. Il peut aussi s'arrêter sur la place, y boire un café, faire une course, laisser passer un bus car il vient de faire un rencontre, laisser jouer ses enfants, etc. Permettre les usages, c'est favoriser leur combinaison dans le temps, et leur coexistence dans l'espace, sans que l'un d'eux soit favorisé aux dépens des autres. La qualité d'hospitalité de l'espace se mesurera autant à l'émergence d'usages spontanés et variés qu'à leur cohabitation apaisée. Elle se construira grâce aux propriétés élémentaires de l'espace public (conception, dessin, matériaux, épaisseur), et pourra être renforcée par un dispositif de gestion citoyenne en complément de sa gestion par la collectivité.

## DISPONIBILITÉ AU REGARD

La qualité de ces espaces publics tiendra beaucoup à leur intelligibilité. Elle résidera autant dans la lisibilité du fonctionnement intermodal que dans l'évidence des usages possibles et agréables sur place. Leur construction spatiale et leur géométrie resteront simples, lisibles, pour que l'on puisse s'y repérer naturellement avant même d'avoir recours à la signalétique. En s'ouvrant sur leur contexte et en donnant à voir d'autres repères plus lointains, les abords des gares révéleront aussi la situation urbaine et le paysage dans lesquels ils s'inscrivent.

# ÉVOLUTIVITÉ

L'espace public est le dépositaire du temps long de la ville et sa capacité à durer est directement liée à son évolutivité, ce qui implique de concevoir des projets qui s'adapteront aux changements et à l'imprévu. Cette ambition n'entraîne pas la neutralisation des lieux, ni leur changement perpétuel, mais au contraire la prise en compte de leurs dynamiques spécifiques.

## — QUELQUES PRINCIPES

- 16 Dessiner sans figer → p.64
- 20 Privilégier un sol et des mobiliers robustes et faciles d'entretien → p.104
- 21 Concevoir un sol évolutif et polyvalent → p.106

- 24 Tester, évaluer, ajuster → p.62
- 25 Procurer du confort aux usagers pendant les travaux → p.122
- 26 Réemployer ou recycler les ressources existantes → p.148

- 28 Identifier, protéger et développer le patrimoine arboré → p.136
- 29 Installer des milieux naturels vivants → p.140
- 30 Planter des arbres! → p.142

## ÉVOLUTIVITÉ DU SOL

L'évolutivité se fonde sur la dissociation du permanent et du temporaire : le sol doit pouvoir perdurer tout en admettant que ses équipements puissent changer. Plutôt que de chercher à livrer un projet définitif, il faut au contraire envisager la possibilité de ses modifications, transformations et ajustements ultérieurs. Concevoir l'espace public, c'est rendre le sol capable d'accueillir les évolutions : celles des activités humaines comme des milieux naturels.

## ÉVOLUTIVITÉ DES USAGES

L'évolutivité suggère une forme d'ingéniosité pour s'adapter à chaque étape du projet en faisant avec ce qui est déjà là, tout en ouvrant à des potentialités à venir. Elle suppose aussi de s'appuyer sur les dispositifs, usages et habitudes en place pour ouvrir d'autres possibilités d'aménités et d'appropriations futures. Cette approche privilégie la conservation, le détournement et le réemploi de l'existant. La robustesse et la simplicité seront les qualités fondamentales du projet, qui garantiront la possibilité de ses adaptations ultérieures. Ni simpliste, ni pauvre, cette sobriété résultera d'une conception subtile et précise. Elle permettra d'offrir des espaces publics polyvalents, capables de changer d'usage à des rythmes variés : quelques heures par jour, une fois par semaine, deux fois par an...

## ÉVOLUTIVITÉ DES MILIEUX NATURELS

L'évolutivité guidera aussi la conception des espaces plantés, depuis la prise en compte du rythme des saisons, du climat et de croissance des végétaux, jusqu'à l'anticipation des conditions de leur entretien et de leur gestion. Pour amplifier le caractère multifonctionnel des lieux plantés et notamment leur rôle en tant que support de biodiversité, on cherchera à constituer des « milieux naturels ». Cela implique de prêter attention au patrimoine arboré existant et de le maintenir dans le projet tout en le renforçant de nouvelles plantations. On passera d'un entretien horticole et intensif à un entretien écologique et raisonné, et on inscrira le projet de paysage dans une forme d'évolutivité liée aux cycles de la nature. Le projet d'espace public accompagnera ces cycles plutôt que de chercher à les maîtriser ou à les contrecarrer à tout prix.



L'aménagement de l'espace public met en jeu les intérêts nombreux, et parfois contradictoires, de multiples parties prenantes. Cela vaut particulièrement pour les abords des gares, qui allient programmes urbains et fonctions de mobilité (transports en commun notamment).

Tout au long du processus, les choix d'aménagement doivent être partagés et mis au débat collectif, afin de garantir la prise en compte des intérêts individuels, tout en construisant des décisions qui seront ensuite assumées par tous.

- Identifier les parties prenantes
- Identifier les intérêts et les attentes de chacun, en amont de la phase de maîtrise d'œuvre
- Élaborer une stratégie de concertation avec les parties prenantes sur toute la durée du projet
- Partager les prises de décision, s'appuyer sur les parties prenantes pour les mettre en œuvre

#### Principe incontournable

Territoire

Méthode

Gestion

Usages

# 01

### 3 CONSTRUIRE UN PROJET D'USAGE



La mise en service du nouveau métro constituera une opportunité pour penser les espaces publics comme des équipements publics à ciel ouvert.

Il convient de formaliser les attentes des usagers à l'égard de l'espace public, en constituant un projet d'usage qui précède le projet d'aménagement puis qui évolue avec lui.

Celui-ci se tisse à la rencontre des pratiques et représentations préexistantes et des transformations à venir, en incluant tous les usagers, y compris les plus minoritaires.

- Prendre en compte les usages actuels et les transformations à venir
- Porter attention à chacun, et en particulier aux usagers minoritaires de l'espace public
- Prendre en considération les différents temps de l'espace public
- Formaliser le projet d'usage et le faire évoluer
- Traduire le projet d'usage dans le projet d'aménagement

---

Principe incontournable

---

Lumière

---

Méthode

---

Mobilier

---

Usages

---

# 03

### 3 TESTER, ÉVALUER, AJUSTER



Quand bien même le projet propose, encourage, permet des usages et en contraint d'autres, ce sont les usagers qui définiront le fonctionnement de l'espace public dans la durée. La réussite du projet résidera alors dans sa capacité à accompagner l'adaptation progressive de l'espace aux usages. La mise en place d'aménagements temporaires peut faciliter cette adaptation progressive, tout au long du projet : depuis les étapes en amont de sa conception, jusqu'aux mois suivant sa livraison.

→ Tester et ajuster des aménagements, jusqu'à deux ans après la mise en service de la gare

→ Évaluer, échanger, ajuster

→ Dédier des ressources à la mise en œuvre et à l'évaluation des tests

# 04

---

Mobilité

---

Lumière

---

Méthode

---

Mobilier

---

Usages

---

Chantier

---

### 3 TESTER, ÉVALUER, AJUSTER

---

Tester et ajuster des aménagements,  
jusqu'à deux ans après la mise en service de la gare

---

Évaluer, échanger, ajuster

---

---

Dédier des ressources à la mise en œuvre  
et à l'évaluation des tests

---



Espace public expérimental dans le quartier Poblenou à Barcelone. (BCNecologia)



Projet réalisé à Times Square, New York – la réversibilité des actions est un élément stratégique pour les transformations des espaces publics existants. (Gehl People)

### 3 TESTER, ÉVALUER, AJUSTER



Zone de rencontre temporaire de la gare de Renens, en Suisse, 2017 .

©Philippe Maeder



### 3 TESTER, ÉVALUER, AJUSTER



Peinture au sol et mobilier éphémère pour tester des nouvelles usages dans l'espace public à Sao Paulo (Brésil), 2014.

## ASSURER LA LIBERTÉ, LE CONFORT ET LA CONTINUITÉ DES PARCOURS PIÉTONS



Les espaces publics ne devront alors ni prédéterminer ni contraindre ces parcours piétons.

Offrir un large spectre de parcours possibles et de diagonales multiples, c'est éviter l'inadaptation des espaces publics et leur dégradation anticipée.

Œuvrer au confort des parcours à proximité de la gare en supprimant les ruptures de sol et les obstacles, c'est aussi participer à la dimension inclusive des espaces publics, en facilitant les déplacements de tous les usagers quelles que soient leurs capacités à se mouvoir.

- Analyser le confort de déplacement et l'accessibilité actuels et à venir dans le quartier de gare
- Ménager un large éventail de parcours
- Assurer la continuité du sol pour faciliter les parcours
- Limiter les obstacles physiques ou visuels
- Penser les dispositifs de sécurité sans rompre la continuité piétonne

---

Principe incontournable

---

Sol

---

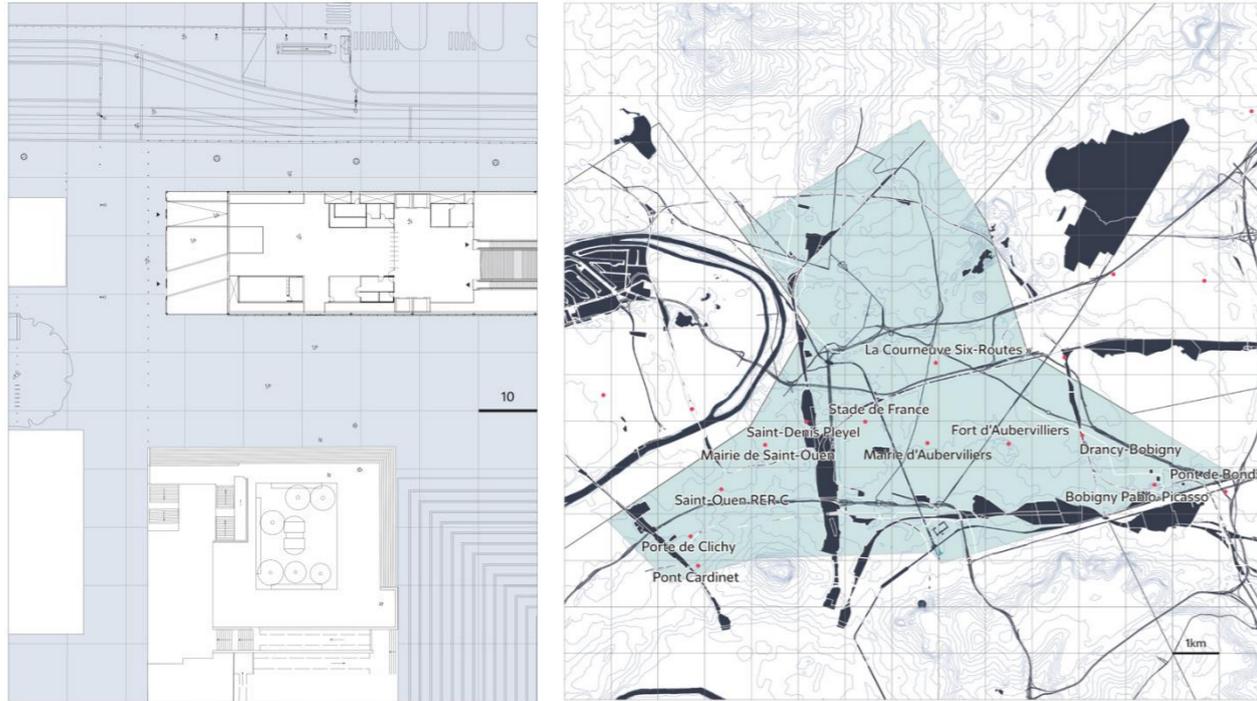
Parcours

---

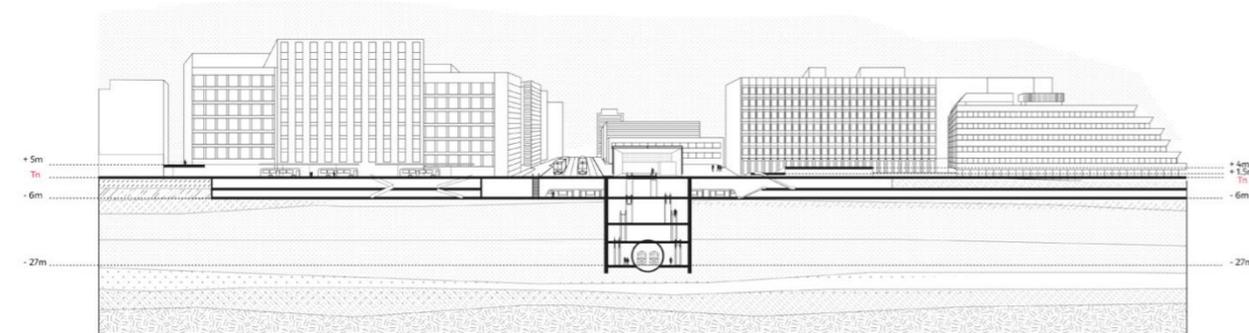
Mobilier

# 12

### 3 DESSINER SANS FIGER



Révéler et intégrer, dans le projet, la complexité et la richesse de l'existant suppose de faire évoluer les modes de sa représentation. Plutôt qu'un photoréalisme fermé, qui dès l'esquisse tend à figer le futur, on privilégiera des modes de dessin ouverts à l'idée de changement. Le dessin aidera alors à se projeter, à imaginer les potentiels, à comprendre la capacité de l'existant à se transformer. Il permettra de tester, d'extrapoler et d'ouvrir les possibles.



→ Représenter et documenter l'existant

→ Représenter le projet dans le temps

→ Ouvrir les modes de représentation et déplacer les points de vue

# 05

---

Territoire

---

Paysage

---

Sol

---

Méthode

---

Usages

---

### 3 CONCEVOIR UN SOL ÉVOLUTIF ET POLYVALENT



Miser sur la pérennité du sol, c'est le considérer comme un élément stable de l'espace public, mais apte à évoluer et remplir des besoins imprévus : mutation des usages et des pratiques, des modes de déplacement et des équipements, etc.

Pour éviter son obsolescence rapide, on veillera à ne pas prédéterminer l'espace public en fonction d'une programmation unique.

- Construire un sol modulable, facilitant les interventions futures
- Concevoir un sol simple et polyvalent, facilitant l'évolutivité des usages
- Dissocier le sol des éléments amenés à évoluer
- Installer des mâts supports évolutifs, permettant de modifier ultérieurement les appareils d'éclairage et les équipements qui y sont accrochés

---

Principe incontournable

---

Mobilité

---

Lumière

---

Sol

---

Mobilier

---

Écologie

---

Gestion

---

Matières

---

# 21

### 3 CONCEVOIR UN SOL ÉVOLUTIF ET POLYVALENT

---

Construire un sol modulable,  
facilitant les interventions futures

---

---

Concevoir un sol simple et polyvalent,  
facilitant l'évolutivité des usages

---

---

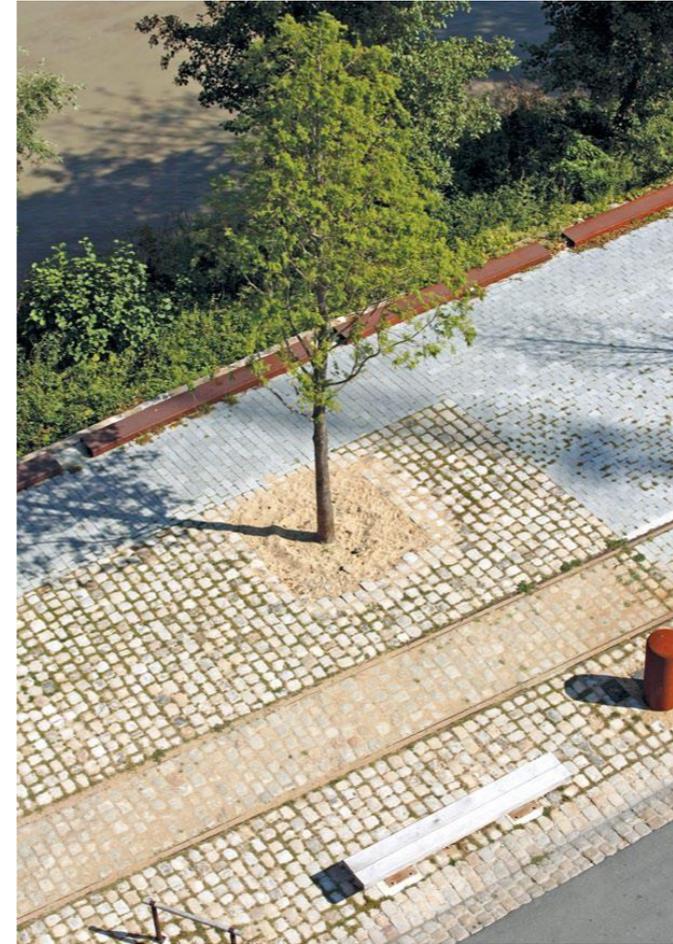
Dissocier le sol des éléments amenés à évoluer

---

---

Installer des mâts supports évolutifs, permettant  
de modifier ultérieurement les appareils d'éclairage  
et les équipements qui y sont accrochés

---



Espaces publics à Nantes.  
Alexandre Chemetoff et  
associés.



Sechselautenplatz à Zurich, Suisse.

## 4 CONCEVOIR UN SOL ÉVOLUTIF ET POLYVALENT



Sol en béton préfabriqué.

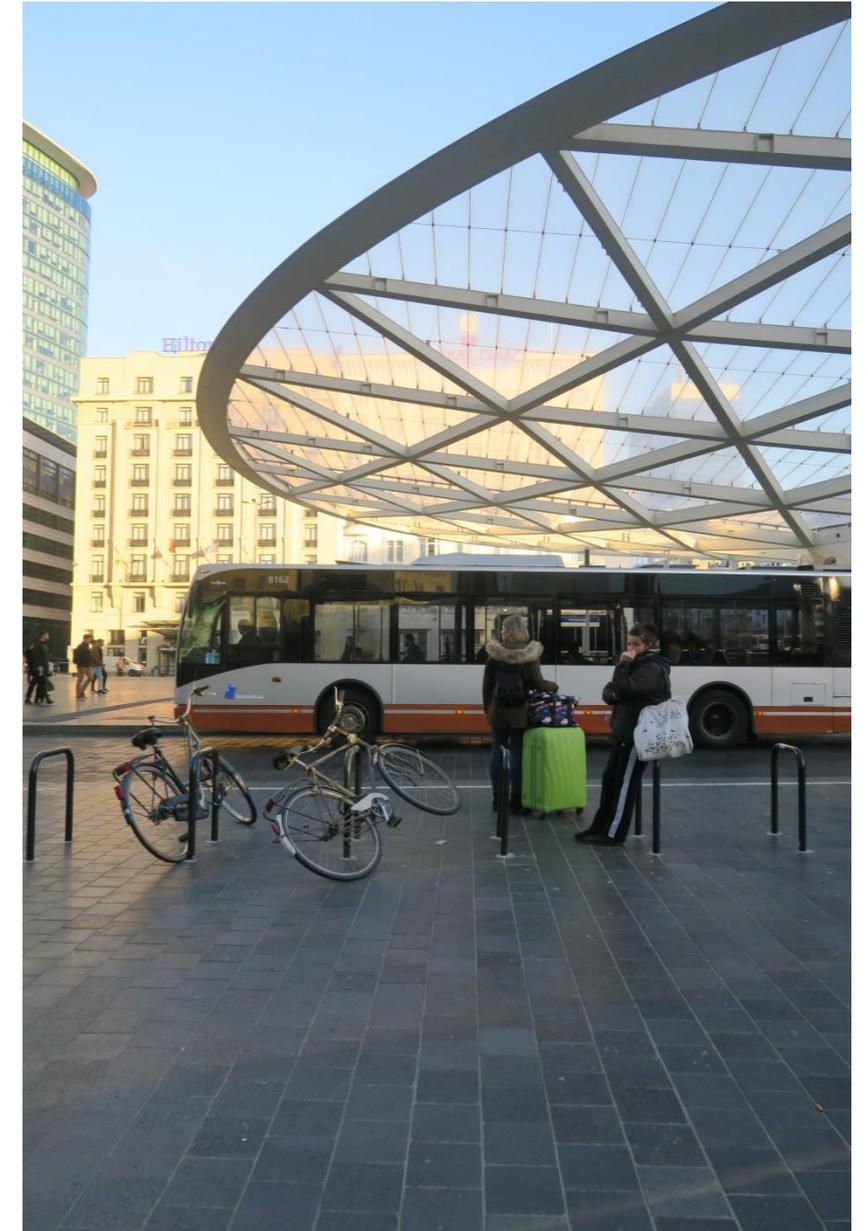


Sol modulaire en béton, Piazza Fontana à Milan.  
Labics, 2009.

## 4 CONCEVOIR UN SOL ÉVOLUTIF ET POLYVALENT



Place Rogier à Bruxelles.  
XDGA (Xaveer De Geyter Architectenbureau), 2018.



### 3 PERMETTRE LE SÉJOUR DANS L'ESPACE PUBLIC



L'une des qualités majeures d'un espace public réside dans sa capacité à accueillir des flux de personnes, mais aussi des moments de séjour plus statique. Séjourner dans l'espace public, c'est pouvoir y trouver sa place, que l'on soit et quelle que soit sa situation : en correspondance, au cours d'un trajet, en pause au cours de la journée, ou à proximité de chez soi.

L'espace public « appropriable » doit permettre et donner envie d'y demeurer, sans pour autant recourir à des dispositifs dédiés. En retour, ces pratiques rendent le lieu habité et sécurisé.

→ Installer les conditions du ralentissement et de la détente

→ Dédier des espaces à la pause

→ Permettre et encourager les usages actifs de l'espace public : jouer, courir, grimper, apprendre, rouler...

---

Principe incontournable

---

Signalétique

---

Lumière

---

Mobilier

---

Usages

---

# 25

### 3 PROPOSER DES PLACES ASSISES NOMBREUSES ET DIVERSES



Des assises nombreuses rendent l'espace public accueillant et contribuent à sa pacification : les personnes qui y stationnent habitent et humanisent les espaces de circulation.

Une diversité de places assises (bancs, marches, gradins, chaises, plots, etc.) instaurera un le « seuil d'hospitalité » des espaces publics autour des gares, sans pour autant saturer l'espace avec un dispositif répétitif.

- Installer un minimum de 200 places assises à l'hectare
- Choisir et positionner le mobilier pour répondre au besoin de chacun et à chaque moment
- Faire de chaque aménagement une assise potentielle
- Privilégier du mobilier simple et polyvalent qui s'adapte à des usages, fonctions et lieux divers

---

Principe incontournable

---

Mobilier

---

Usages

---

# 26