

RUE DE L'AVENIR 6/ 6 /2014

ESPACE PUBLIC : DEFINITIONS ET ENJEUX

LA RELATION ENVIRONNEMENT / COMPORTEMENT

**L'espace public sous toutes ses formes est crucial pour l'intégration et la cohésion sociales.
La démocratie trouve son expression dans la qualité de vie de la rue.**

Nous devons défendre la liberté de l'espace public avec la même détermination que la liberté d'expression.

R. Rogers



ANALYSER LES CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DE L'ESPACE PUBLIC

Quelques définitions et repères méthodologiques

ESPACE PUBLIC ET VIE URBAINE

L'espace public, sa forme et son aménagement, sont des éléments essentiels de la vie urbaine :

- **support des déplacements**
 - **espace social, lieu du dialogue entre les usagers**
 - **image de son lieu de vie et, par là, image de soi**
 - **image de la ville à laquelle on choisit de s'identifier ou non**
- L'espace public s'inscrit dans une ville dont il assure les liaisons internes, les liaisons avec l'extérieur, il rend compte à la fois de la diversité et de la **cohésion**
 - *Bien sur, la qualité de l'espace public est une **condition nécessaire** à son apaisement mais ce n'est pas la **condition suffisante***

ESPACE PUBLIC ET VIE URBAINE

- L'espace public structure la ville, découpe ses quartiers, marque les polarités..., il permet de s'orienter s'il est lisible
- **Il rassure lorsqu'il est ouvert, compréhensible et agréable**
- Lorsqu'on se déplace dans un espace **on adapte son comportement** aux caractéristiques de cet environnement
- Dans une certaine mesure, **on peut faire évoluer les comportements en transformant l'espace**

ENVIRONNEMENT ET COMPORTEMENTS

L'exemple du chemin de l'école :

- Aller à l'école à pied est un apprentissage qui favorise **l'autonomie des enfants**
- Lorsque l'école est loin ou **séparée par une voie dangereuse** on préfèrerait conduire les enfants en voiture
- L'organisation de la ville a là une influence sur le **comportement des parents et le développement des enfants**



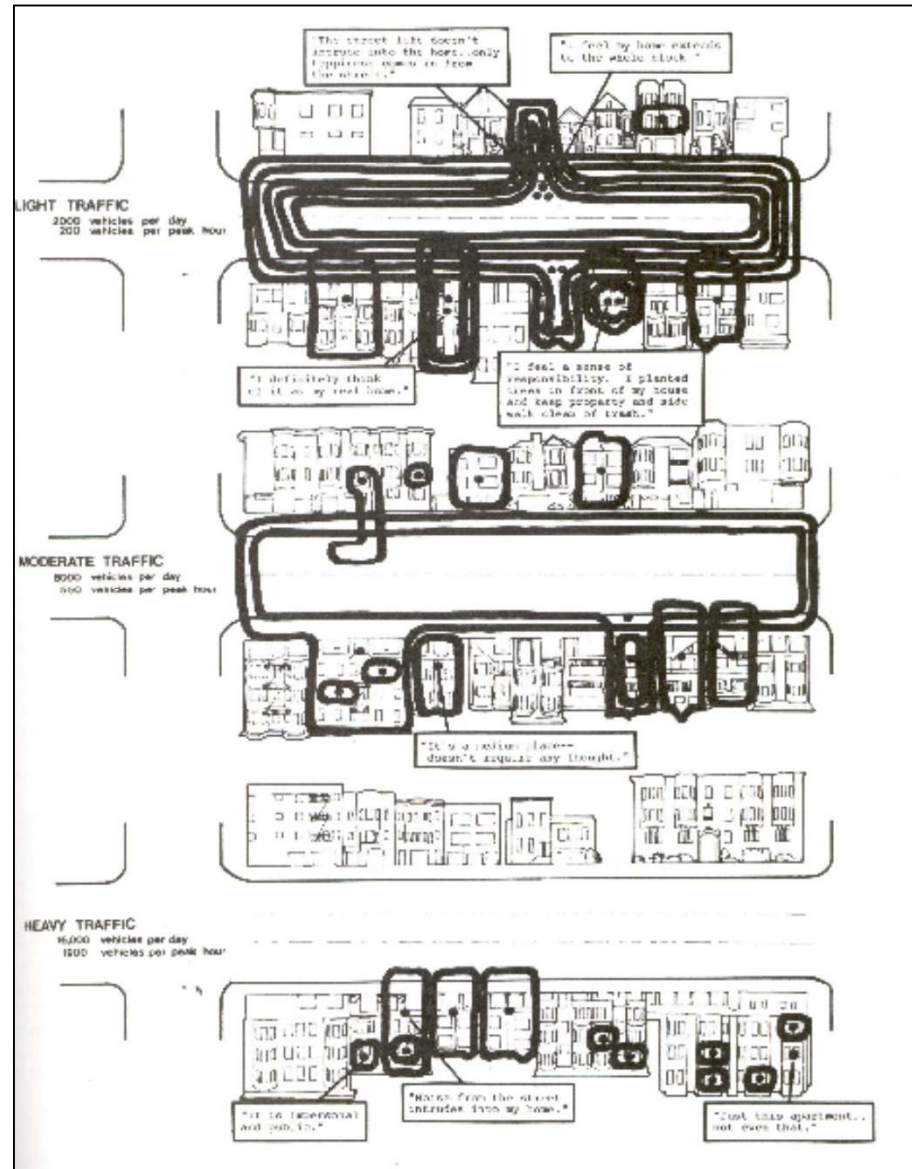
ENVIRONNEMENT ET COMPORTEMENTS

L'exemple de l'impact du trafic sur la sociabilité

Les résultats d'une recherche:

- trois rues de largeurs différentes
- trois niveaux de trafic
- trois types de vécu du bruit, du danger, du bien-être
- trois types d'appropriation de l'espace mesurables à la description que fait chacun de son territoire

Don Appleyard : Liveable streets, 1980



L'ESPACE PUBLIC - DEFINITIONS

La définition légale :

« L'espace public est constitué des voies publiques ainsi que des lieux ouverts au public ou affectés à un service public ».

En termes d'analyse spatiale :

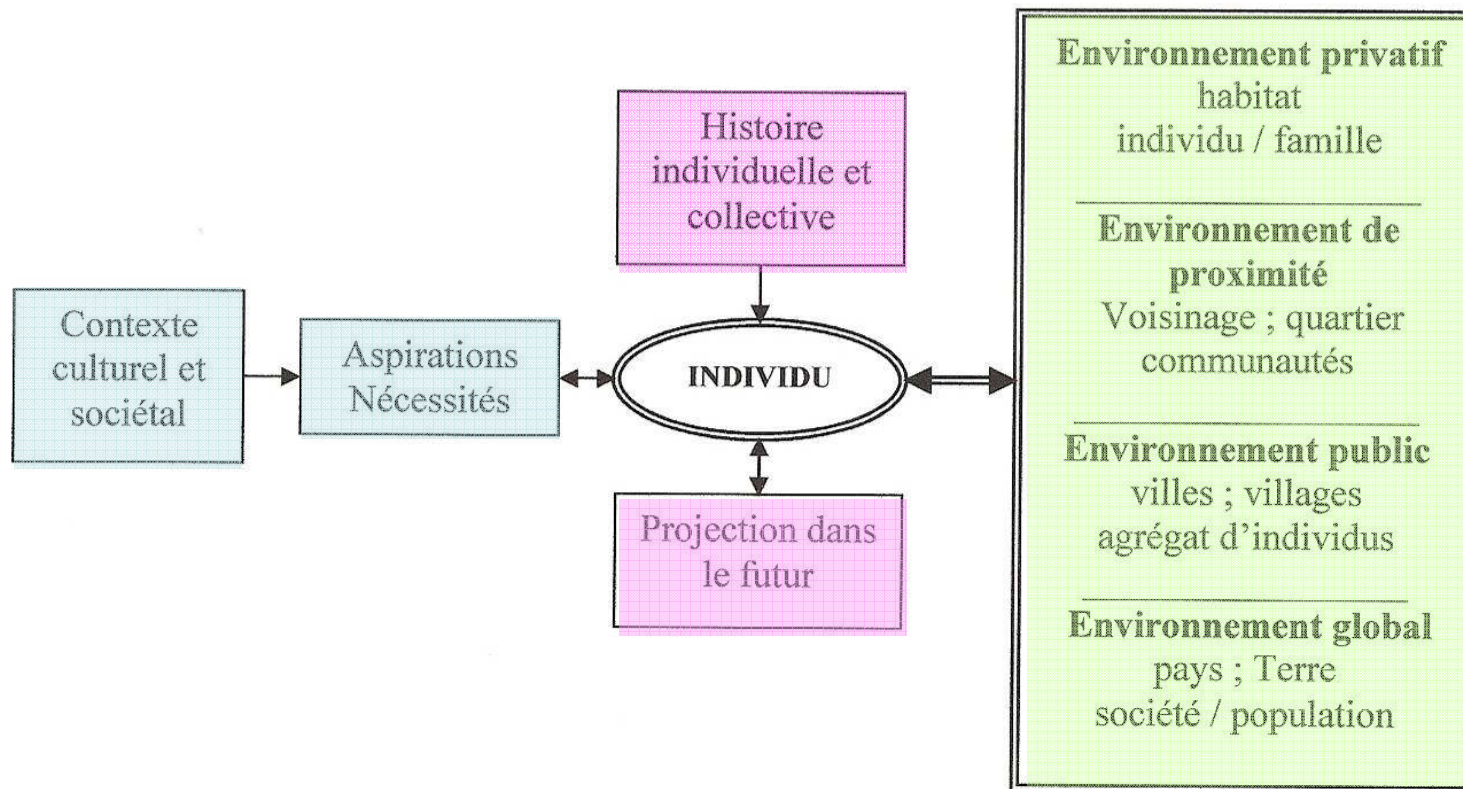
Prise en compte de l'ensemble des surfaces qui s'étendent de façade à façade ou de mur à mur.

Ces espaces peuvent être affectés ou non à une fonction. Dans la plupart des cas ils accueillent plusieurs fonctions. Ils sont utilisés par des usagers divers, âge, professions, motivations...

La polyvalence de ces espaces se traduit par des besoins multiples et souvent contradictoires.

ESPACE PUBLIC	FONCTIONS	OBJETS URBAINS	OBSERVATIONS
Les déplacements	A pied En vélo En voiture En TC	Le trottoir, les traversées La piste et la bande cyclable La chaussée, le stationnement La chaussée, les arrêts	<i>Le même espace est partagé par tous les modes, qui n'ont pas les mêmes besoins.</i>
Le commerce	Le marché Le café Les boutiques Les livraisons	La place, le marché couvert La terrasse Le trottoir, le stationnement L'accès et le stationnement PL	<i>L'accès à pied est important : largeur des trottoirs, confort de la marche</i>
Les activités	Les clients Le personnel Les livraisons	L'accès, le stationnement Le stationnement L'accès	<i>Le stationnement est un régulateur de la circulation</i>
Les équipements collectifs	Le public Le personnel Le repérage Les niveaux	L'accès, le stationnement L'accès TC, le confort de l'arrêt Le parvis, la place, le végétal L'ascenseur, l'escalier roulant	<i>L'accès handicapé est nécessaire, la fonction symbolique est à valoriser</i>
L'école	L'accès à pied L'accès voiture Le trajet à pied Le trajet à vélo	Le parvis, l'accueil des parents Le stationnement, la dépose Le chemin piéton, le pédibus Piste cyclable, stationnement	<i>Sécuriser le trajet vers l'école et organiser la dépose sont des enjeux majeurs</i>
La détente	La promenade La chalandise La lecture	Le parc, le boulevard, le mail Le trottoir, la place La terrasse de café	<i>La ville doit assurer cette fonction sur l'espace public</i>
Le jeu	Les enfants Les jeunes Les adultes Le 3° âge	Le square, le bac à sable Le basket, le ping-pong Le jeu de boules Les cartes, les échecs	<i>L'espace public est ouvert à toutes les catégories d'âge et à divers usages</i>
La fête	Le bal La fête foraine La cérémonie	La place, le parc La place, le mail La place, le parvis	<i>Créer du lien social : des espaces pour les fonctions ludiques</i>

LA PERCEPTION DE L'ENVIRONNEMENT



« Quel que soit le niveau environnemental avec lequel le sujet interagit, l'ensemble de ces facteurs détermine la manière dont l'individu va percevoir et agir dans cet environnement ».

Gabriel Moser.

LA PERCEPTION DE L'ESPACE PUBLIC

Les objets urbains sont décrits par leur volume :

Un bâtiment est généralement décrit par sa hauteur, sa largeur...

L'espace public est un volume en creux :

caractéristiques volumétriques de l'espace vide
(surface au sol, hauteur des bâtiments qui arrêtent la vue),
nature des façades des constructions
(matériaux, couleurs, présence végétale...).

L'espace public est défini par le bâti qui l'entoure :

Il est défini par l'organisation des bâtiments qui forment « **l'enveloppe** » du volume en creux :

c'est ce qui crée la différence entre un carrefour et une place
entre une ruelle et un boulevard

*Le rapport entre **surface au sol et hauteur de l'enveloppe bâtie** est la principale caractéristique de l'espace public.*

CRITERES PRINCIPAUX

Caractéristiques objectives :

- **surface** au sol, **hauteur** des constructions riveraines,
- rapport largeur/hauteur, **matériaux, couleurs, présence végétale**
- rapport entre largeur de chaussée et trottoir
- adaptation à la marche et au vélo (équipements spécifiques)

Caractéristiques ayant un impact plus subjectif :

- qualité de l'architecture, **traitement des rez-de-chaussée**
- présence de **fenêtres** nombreuses ou de grande surface
- continuité et régularité des alignements bâtis (monotonie ou diversité),
- **échappées visuelles**, présence d'un fond de perspective

Caractéristiques ayant un impact sur le bien-être :

- **état d'entretien**, des bâtiments, du sol, de la végétation,
- **importance du trafic** automobile, du stationnement
- présence de piétons et de cyclistes, **animation urbaine**,
- mobilier urbain, traitement de l'éclairage

DIFFERENTES AMBIANCES URBAINES



ANALYSE SPATIALE ET COMPORTEMENTS

Les représentations de l'espace et les usagers.

Elles sont fondées sur les caractéristiques

- **du volume enveloppe**
- modulées ensuite par **les autres déterminants** (couleurs, matières, végétal)

Les représentations peuvent être modifiées par,

- **l'état psychologique,**
- **les motifs du déplacement,**
- **les conditions météo,**
- **l'heure du jour ...**



ANALYSE SPATIALE ET COMPORTEMENTS

Les représentations du danger

Le sentiment d'insécurité peut être basé

- sur un **danger réel** attesté
- sur un **danger réel évité**
- sur une **absence de danger** mais un état de stress

Les représentations la nuit

Lorsque la **visibilité est mauvaise**, les représentations du danger sont plus fortes

Lorsque **l'espace est occupé**, animé, le danger n'est pas vécu avec autant de stress



L'ANALYSES DES PARCOURS URBAINS

Kevin Lynch (The Image of the City – 1960)
distingue différents types d'espaces urbains définis à la suite d'entretiens
concernant la perception de l'espace par les usagers :

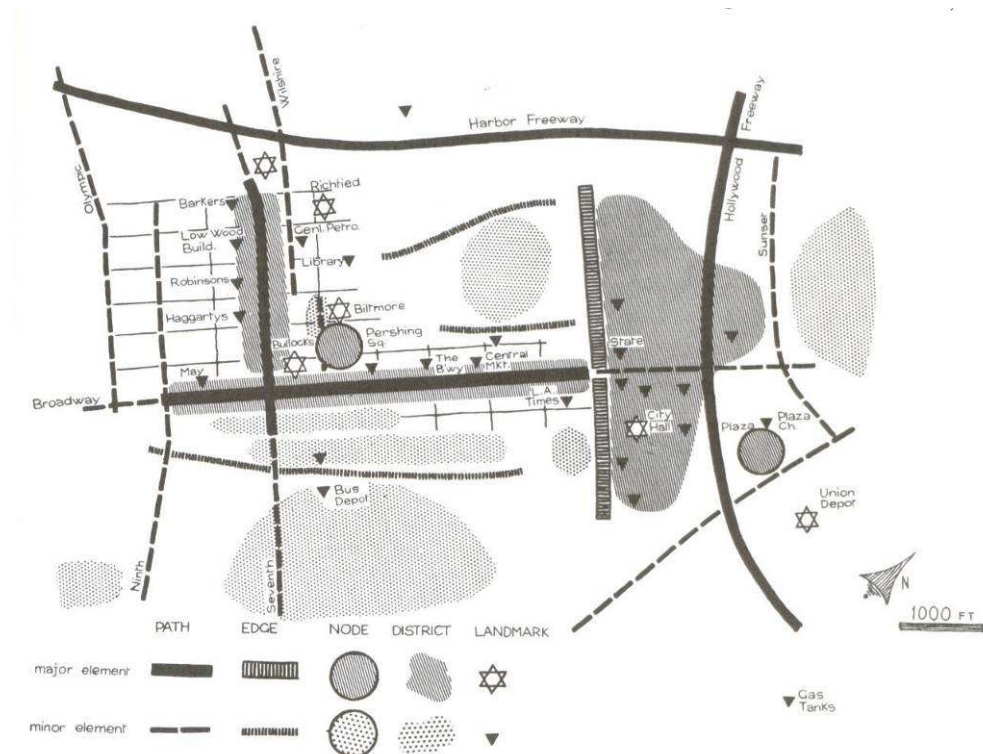
cheminement, barrière, noeud, quartier, point de repère

Il met à jour les notions

de lisibilité,

d'image mentale
de la ville

de séquence



UNE ANALYSE SEQUENTIELLE

Les profils de voie

Il existe de nombreux profils de voirie qui donnent plus ou moins d'espace et de confort aux usagers.

Ces différents modes de partage de l'espace induisent

des ambiances urbaines différentes et donc

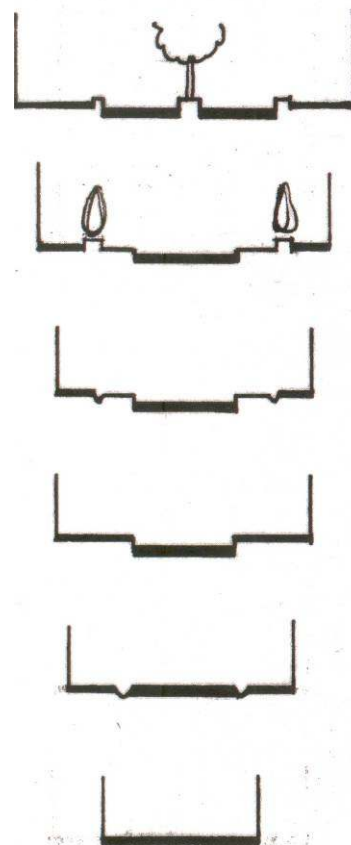
des comportements adaptés

TYPE DE SEQUENCE		DIAGNOSTIC SECURITE - LE CAS DE PONCHARTRAIN (78)		
		VISION	LISIBILITE	COMPORTEMENT
urbaine peu structurée		Le carrefour de la rue de la porte d'Andin est peu visible	- Front bâti peu homogène - peu de vie urbaine - Entrée de ville peu marquée, très progressive - Peu de différence entre chaussée et trottoirs	Tendance à brûler le feu de la rue des fontaines
commerçante		- Vision peu limitée - Pas de fond de perspective - Feu tricolore visible	- Zone confuse - L'automobiliste peut porter son regard loin	- Descente et accélération - L'interdiction de dépasser n'est pas respectée
place		- Place centrale - Peu perçue	Caractère urbain très marqué	- Léger ralentissement - Hésitation
très commerçante		- Confusion visuelle candélabres / feux / enseignes - Passages piétons peu visibles rue de Neauphles - Absence de fond de perspective mais feu visible	- Faible perception des piétons sur les trottoirs - Stationnement latéral omniprésent - Absence de marquages sur chaussée : effet largeur	- Les automobilistes accélèrent entre les deux feux - L'interdiction de dépasser n'est pas respectée - Les deux roues ont tendance à rouler sur les trottoirs par peur de la circulation
urbaine peu structurée		- L'entrée en agglomération se découvre brutalement - Le passage piéton devant l'hôtel restaurant est peu visible - Vision limitée par le stationnement poids lourds	- Même matériau sur chaussée / stationnement / trottoirs : effet largeur - Vie urbaine et présence des piétons peu affirmées - La vue sur les boisements rend l'entrée de ville peu lisible	- Pente, linéarité et largeur visuelle de chaussée = forte accélération - Stationnement inconfortable en dévers - Le tourne à gauche en direction de Pontchartrain est dangereux - Manœuvres de poids lourds qui cherchent à stationner

LE PARTAGE DE LA VOIE

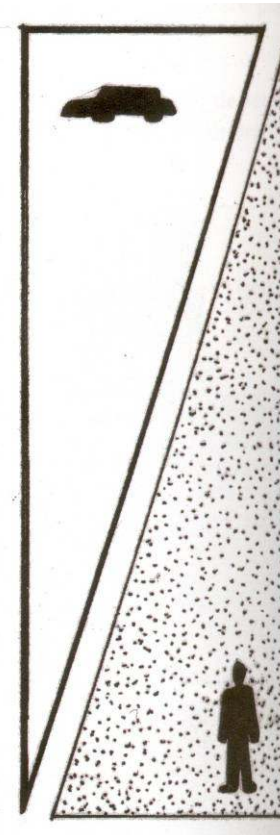
types de profils de voies

types de partage



+ AUTO

+ PIETON



PROFILS ET AMBIANCES



*Voie urbaine à fort trafic
Espace partagé*



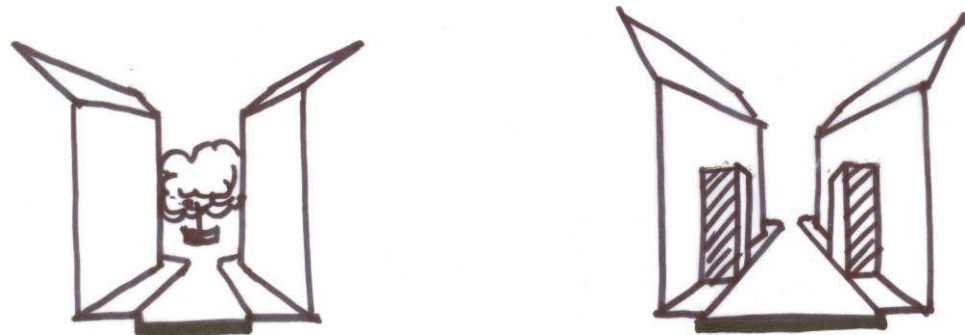
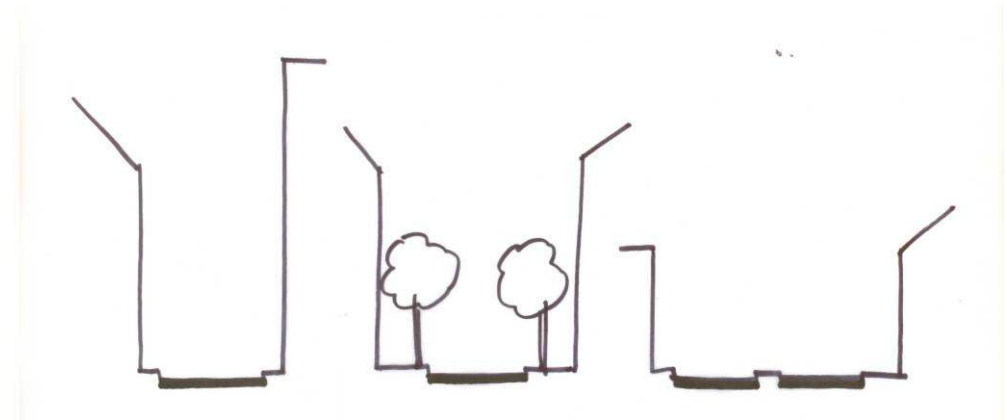
*Mail urbain
Voie piétonne*



RELATION ENVIRONNEMENT / COMPORTEMENT

Il est possible, à l'inverse, **d'influer sur les comportements** en modelant l'espace pour donner des signaux aux usagers :

- *Les espaces « ouverts »*
- *Les espaces « fermés »*
- *Les fonds de perspective*
- *Les « effets de porte »*
- *Les effets « paroi »*
- *Les chicanes*



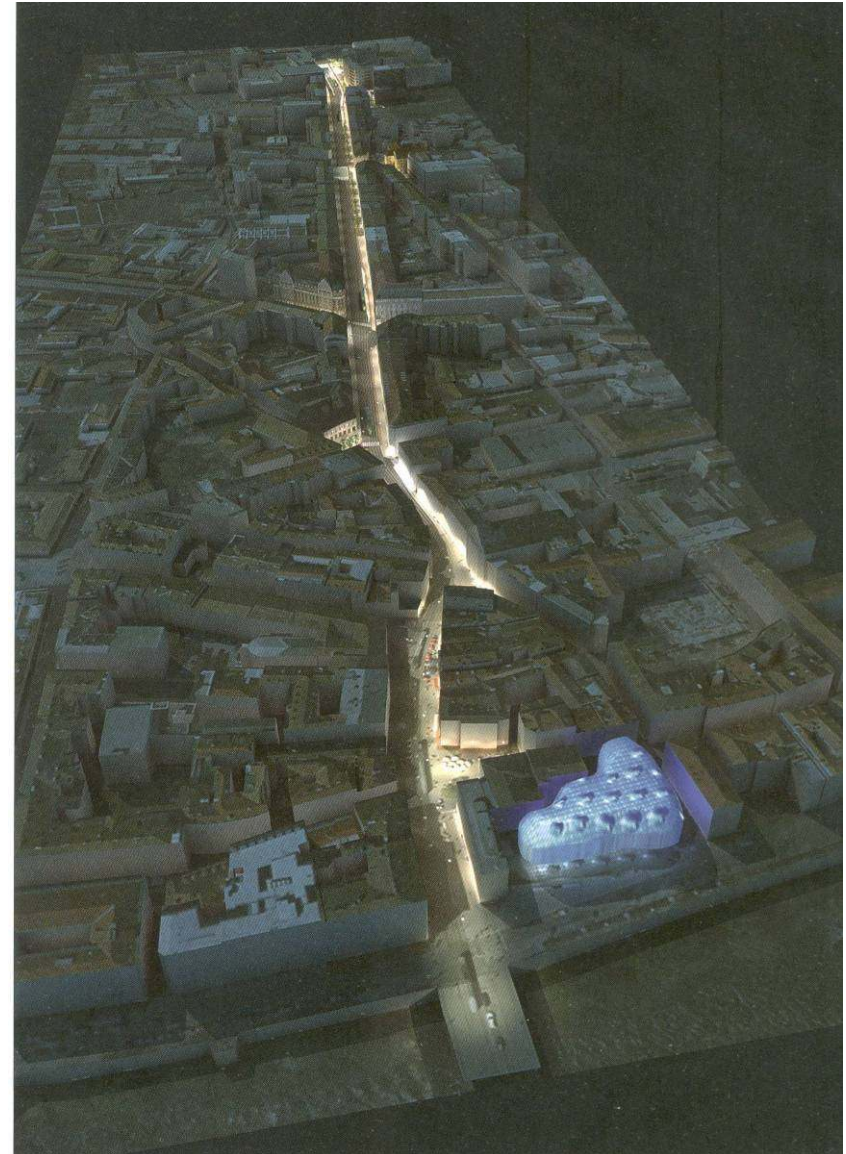
RELATION ENVIRONNEMENT / COMPORTEMENT

Influer sur les comportements

La conception de l'espace public:
accueillir, apporter de la qualité
sans faciliter les abus

La présence humaine :
la présence de commerces,
leur ouverture en soirée

Le rôle de l'éclairage :
aspects sécuritaires mais
création d'une ambiance apaisée



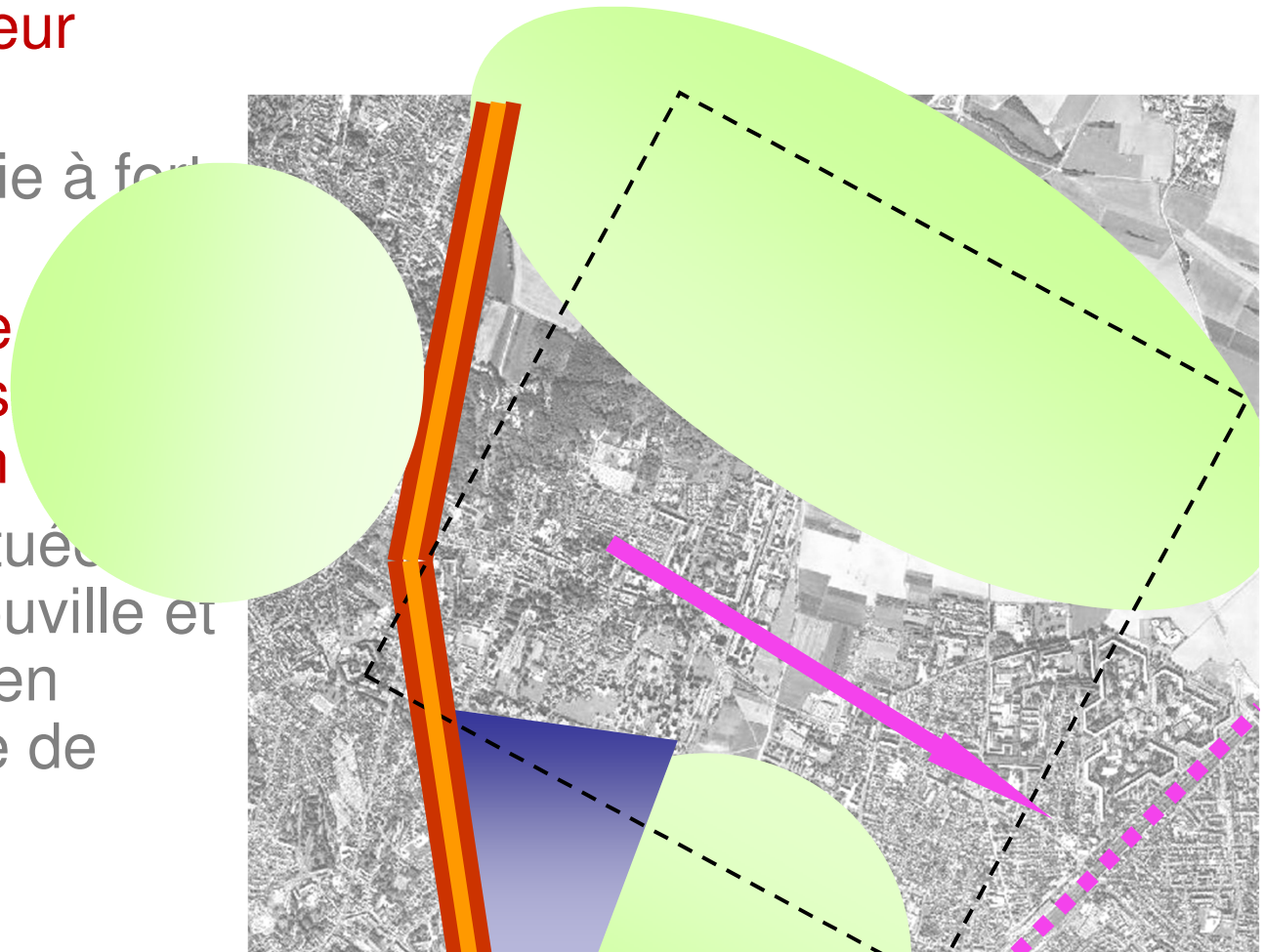
An aerial photograph of Villiers-le-Bel, France. The image shows a dense urban area with a mix of residential and commercial buildings, interspersed with green spaces and trees. The town is surrounded by large, rectangular agricultural fields in various shades of green and brown. A road or railway line runs diagonally through the town, and a river or canal is visible on the left side. The overall layout suggests a typical French suburban town.

VILLIERS-LE-BEL: LA FORME DE LA VILLE

LA VILLE DANS SON ENVIRONNEMENT

Aux confins de l'urbanisation dense de l'Ile de France la ville n'est reliée à un pôle urbain qu'à son extrémité est

- **Au nord:** un secteur agricole
- **A l'ouest:** une voie à fort trafic
- **Au sud:** une zone d'activité en cours commercialisation
- **A l'est:** la gare située sur le territoire d'Arnouville et une urbanisation en continuité de celle de Villiers-le-Bel

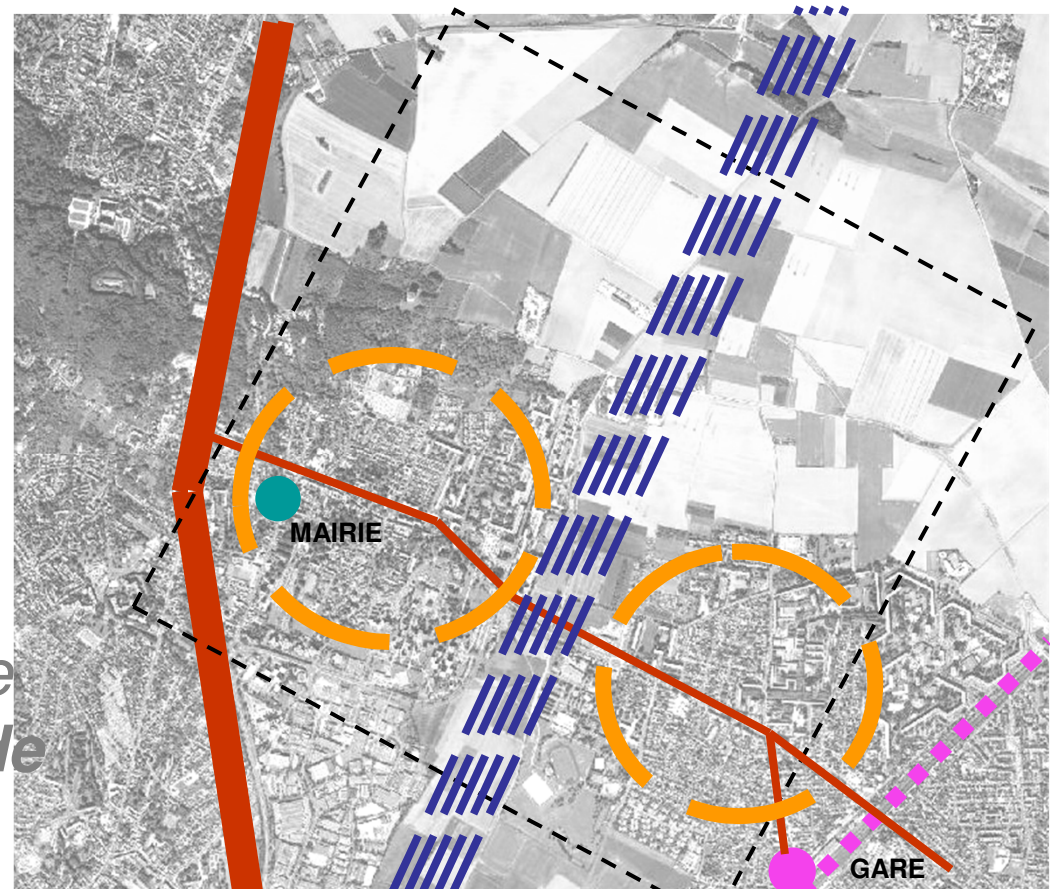


DEUX NOYAUX URBAINS

Une urbanisation discontinue autour de deux noyaux séparés par une nappe câbles de distribution d'électricité

- **A l'ouest:** le centre historique et son église ancienne, la mairie
- **Au centre:** un vide urbain sous la nappe de câbles et des équipements peu porteurs d'animation
- **A l'est:** une urbanisation récente autour de la gare et un pôle de commerces

L'axe principal est-ouest relie les deux centres distants de 2,5 km (1/2 heure à pied)

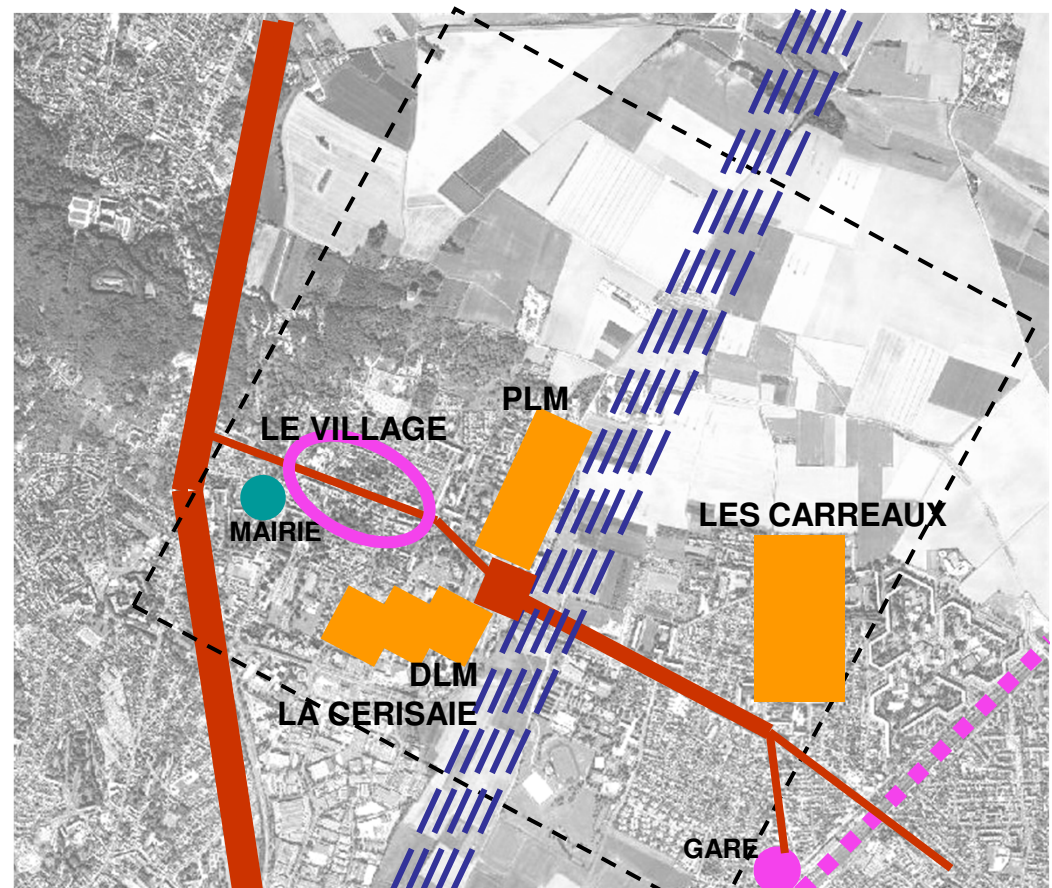


QUATRE QUARTIERS SOCIAUX

Les quartiers sociaux ne comportent pas d'immeubles de grande hauteur. Les formes architecturales sont variées.

- **Au nord-ouest: PLM**
(Puits la Marlière)
- **Au sud-ouest: DLM**
(Derrière les Murs), La Cerisaie, petits collectifs
- **Au nord-est: Les Carreaux**, le plus ancien, proche de la gare

*Le village, implantation historique qui garde son **caractère de bourg rural**, est en voie de paupérisation.*





LA FORME DES QUARTIERS

UNE BONNE DIVERSITÉ

- ***Les Carreaux***

- formes diverses, plutôt barres,
- trame viaire peu développée
- en cours de restructuration :
 - création de **voirie interne**,
 - reconstruction des **équipements**
 - réhabilitation des **logements**

- ***PLM (Puits la Marlière)***

- barres de moyenne hauteur
- un centre de quartier avec des commerces et services
- organisation lisible,

- ***DLM (Derrière les Murs)***

- petits collectifs de type plots
- trame viaire peu lisible et non orthogonale
- absence de voies publiques

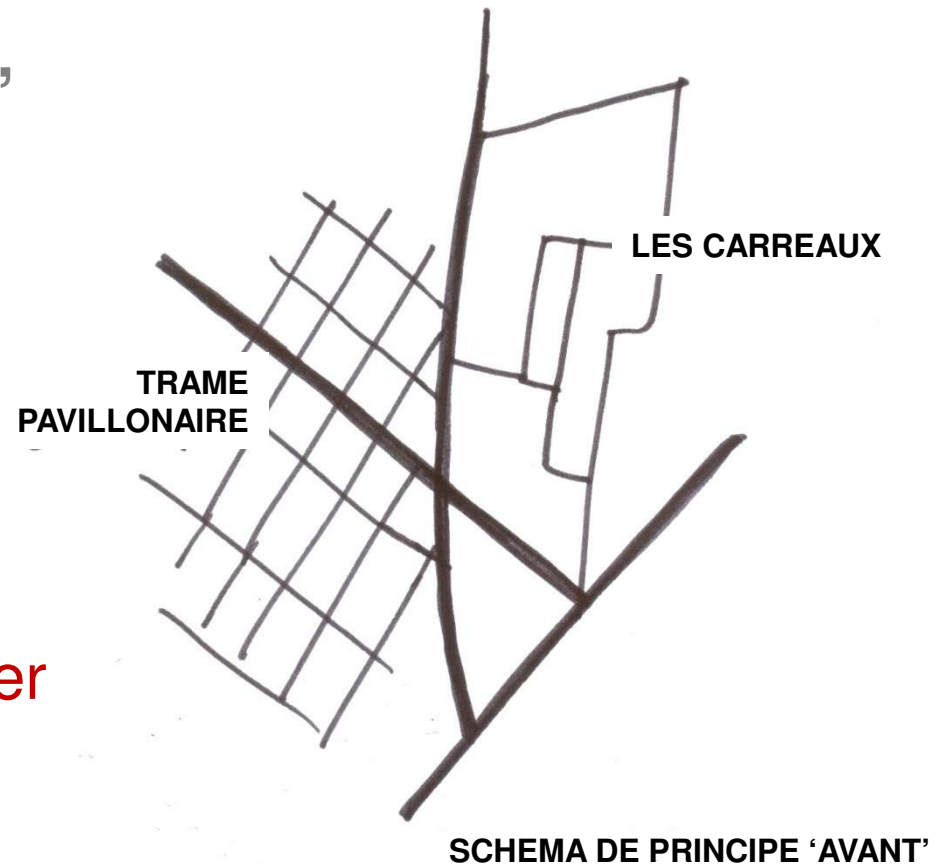
- ***La Cerisaie***

- bâtiments en barres,
- réhabilitation amorcée dans les logements
- trame viaire peu développée,
- étude de recomposition en cours

FORME ET COMPORTEMENTS

L'exemple des Carreaux

- Une *trame viaire atypique*, mais orthogonale (lisible), mal reliée au réseau des voies du tissu pavillonnaire qui l'entoure.
- La *surface des îlots*, très vaste a du être recoupée pour se rapprocher de l'échelle urbaine traditionnelle



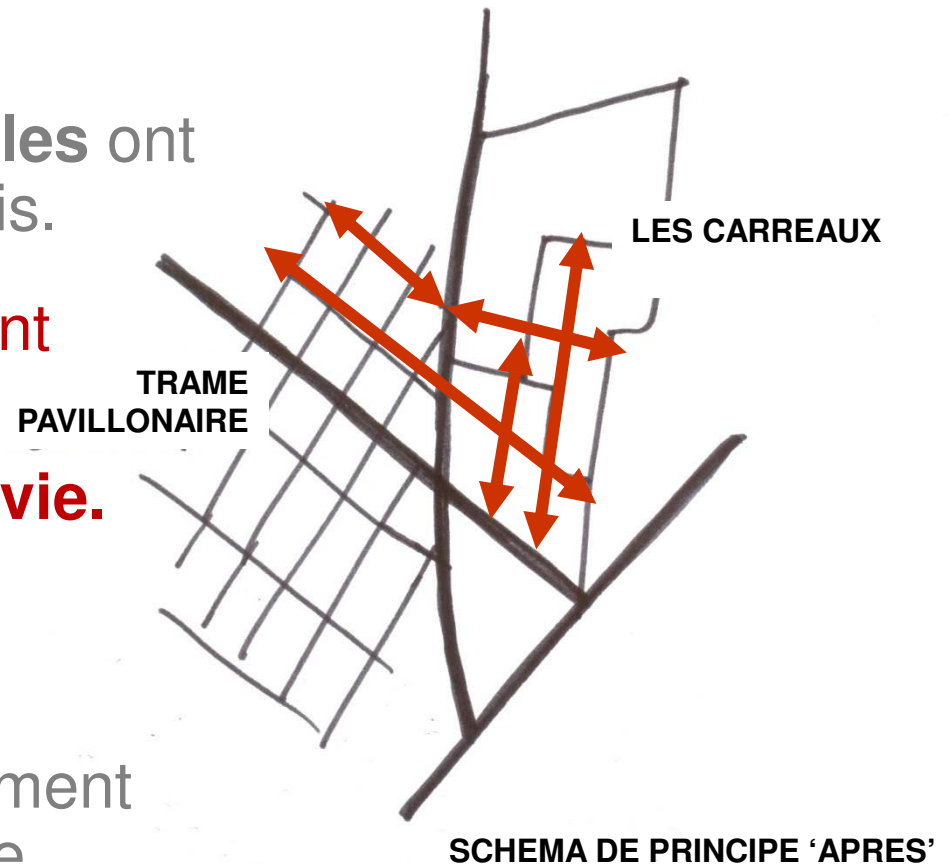
FORME ET COMPORTEMENTS

- Le **nouveau schéma** viaire ouvre le quartier, le rend plus lisible, Il crée **9 voies nouvelles**.

- Les **premières voies nouvelles** ont été livrées il y a quelques mois.

- Des habitants ont un sentiment de décroisonnement **d'amélioration du cadre de vie.**

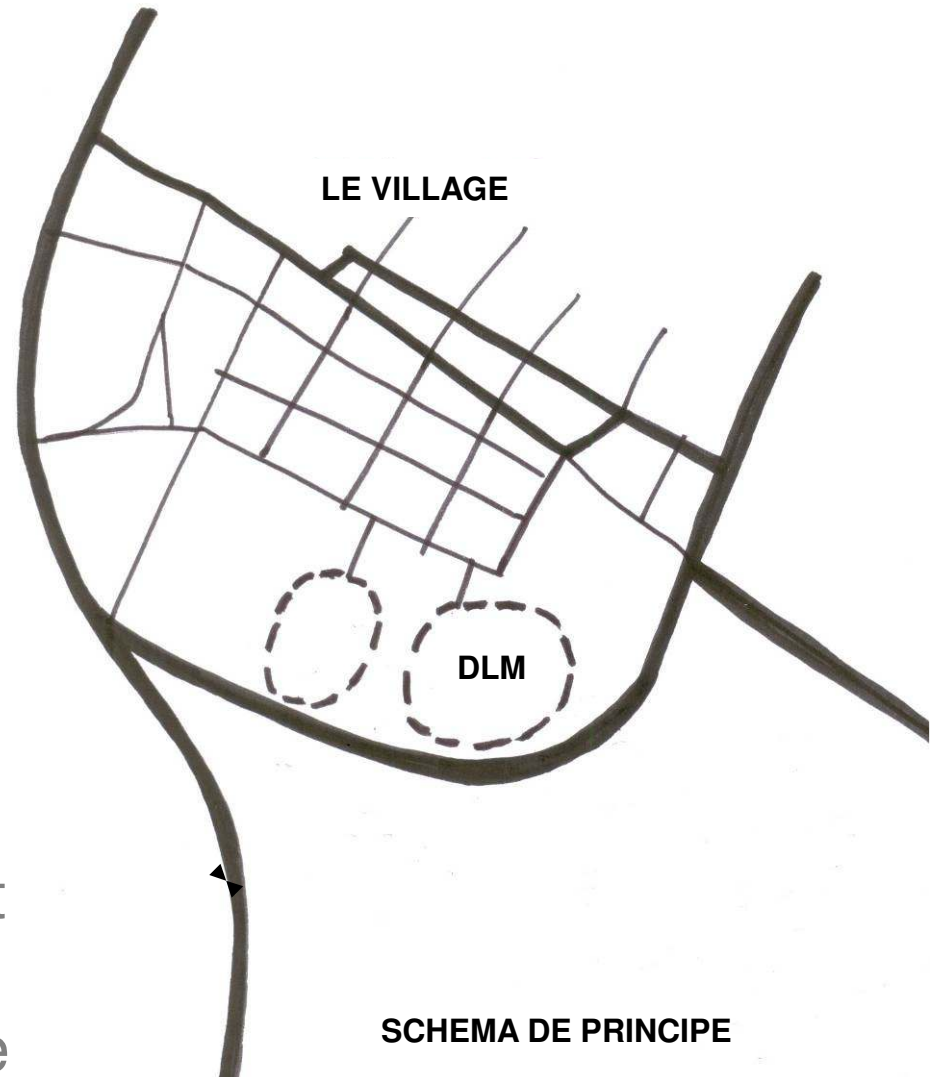
- Certains annoncent vouloir **rester dans le quartier**, alors que le souhait généralement exprimé avant travaux était de quitter le quartier



FORME ET COMPORTEMENTS

DLM – La Cerisaie

- Les schémas de voirie sont **introvertis**, peu lisibles, et ne sont pas en continuité avec la trame générale.
- **Ce secteur s'étend sur 10 hectares sans aucune voirie publique.**
- Ce type d'organisation induit un **repli sur le quartier**, qui devient une ville dans la ville



FORME ET COMPORTEMENTS

PLM

- La **structure est lisible** et organisée par rapport à un axe principal structurant qui permet la co-visibilité dans la plupart des cas
- Le quartier comporte des commerces : les habitants sont **présents dans l'espace public**
- Il ne semble pas que l'organisation du quartier soit un facteur déterminant dans les problèmes de sécurité urbaine
- Toutefois, la **conception de la voie principale** correspond plus à la circulation automobile qu'à celle des piétons



LE POIDS DE L'HISTOIRE

UNE VILLE ISOLEE

- La ville est reliée à l'urbanisation par le secteur de la gare, soit par **moins d'un quart de son périmètre**, ce qui peut donner le sentiment d'être un lieu à part, **non soumis à la règle commune**.
- **Les liaisons avec Cergy**, sont très insuffisantes préfecture et services administratifs, (en RER il faut passer par la station Châtelet) **ce qui renforce l'impression d'être un lieu à part**.
- Dans l'état actuel du projet de zone d'activités, le terrain constitue un vide urbain dangereux, il forme **une coupure entre Villiers et Sarcelles**.

UNE VILLE ECLATEE

- L'organisation urbaine est pénalisante en raison de la **distance** entre le village et la gare et de la **forte coupure** du vide sous les lignes électriques. C'est l'origine des problèmes de **cohésion urbaine**.
- La distance entre les deux pôles d'habitat social ne facilite pas **partage d'équipements collectifs** qui pourrait créer des liens entre quartiers.
- Les **habitants non motorisés sont captifs** et certains habitent à 2 km de la gare. Seule la ligne de bus qui relie Saint Denis présente de bonnes fréquences; elle est toujours bondée.

UNE VILLE CLOISONNEE

- **Le découpage en quatre secteurs** par des infrastructures qui séparent les quartiers crée des isolats dans lesquels se referment les quartiers
- Ce type d'organisation favorise des **comportements autarciques** qui engendrent **un sentiment d'impunité**.
- **Les caractéristiques morphologiques** de chacun des quartiers leur confèrent une forte identité
- Elles induisent un **sentiment d'appartenance** qui peut expliquer, en partie, les rivalités entre quartiers.

***Est-ce qu'on habite aux Carreaux ?
ou à Villiers le Bel ?***

RUE DE L'AVENIR 6/ 6 /2014

ESPACE PUBLIC : DEFINITIONS ET ENJEUX

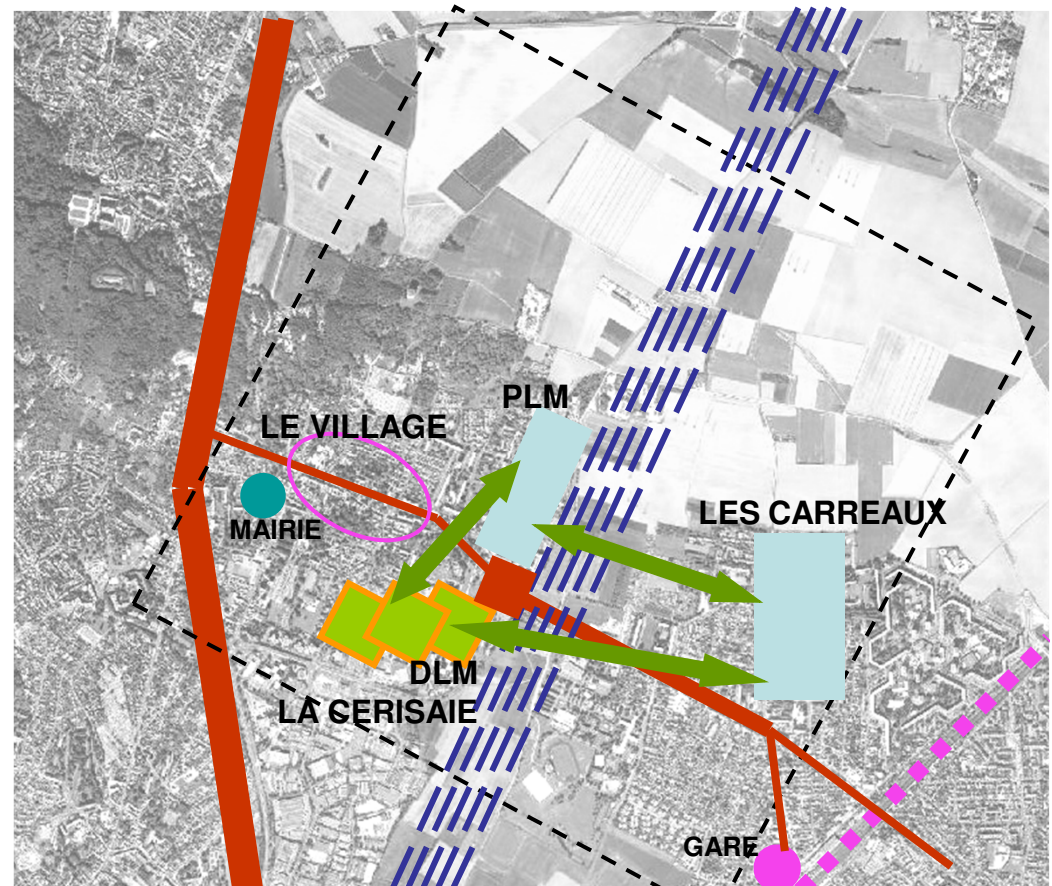
LA RELATION ENVIRONNEMENT / COMPORTEMENT

An aerial photograph showing a dense cluster of buildings, likely a village or small town, surrounded by a patchwork of agricultural fields in various shades of green and brown. A road or path runs through the center of the village. The text "CHANGER LES PRATIQUES" is overlaid in white capital letters at the bottom right.

CHANGER LES PRATIQUES

PLUSIEURS LEVIERS A UTILISER

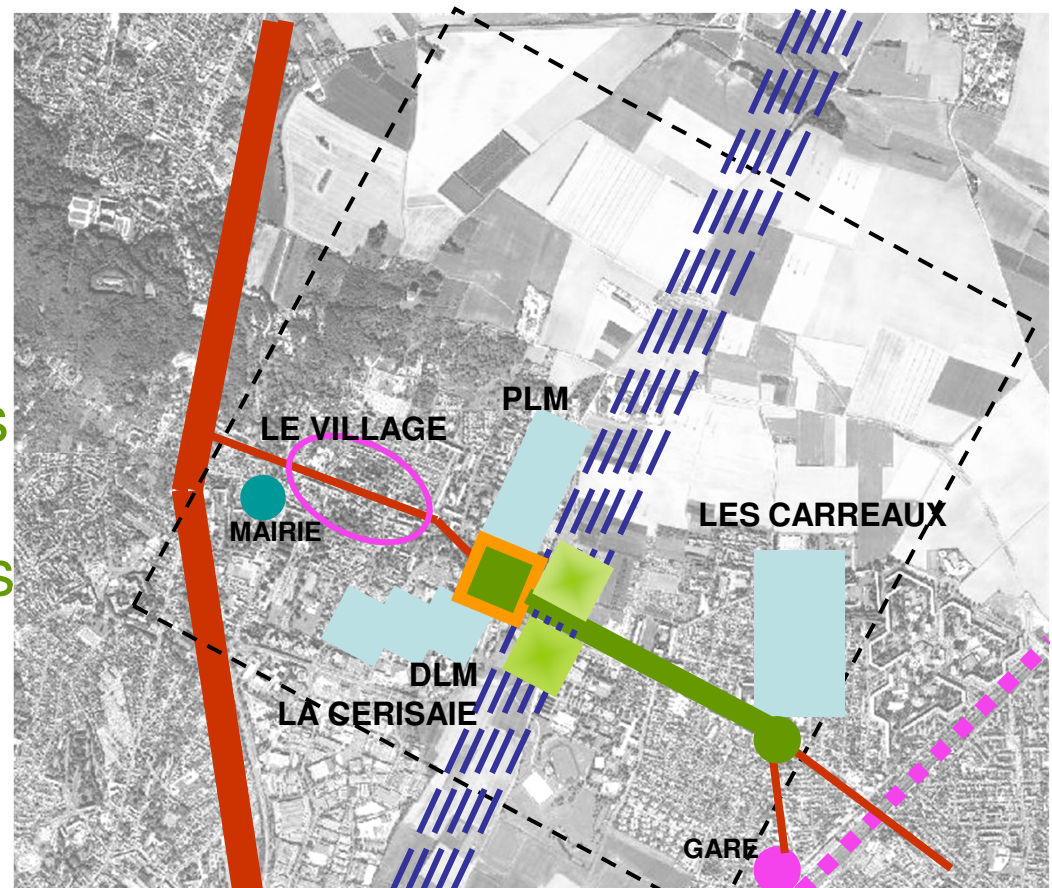
- **Créer des liens entre les quartiers sociaux**
 - liens physiques
 - liens organisationnels
 - **utiliser le sport ?**
- **Accélérer la restructuration de DLM et la Cerisaie**



PLUSIEURS LEVIERS A UTILISER

- Remplir le vide central

- transformer le carrefour **PLM en place urbaine**,
- améliorer le traitement de la rue Pierre Séward
- donner une **vocation urbaine** aux terrains situés sous la nappe des câbles électriques (jardins familiaux, terrains de jeux... ?)



PLUSIEURS LEVIERS A UTILISER

- **Intervenir sur le village**
 - engager une **OPAH** (opération programmée d'amélioration de l'habitat qui est **éligible à des aides**)
 - **maintenir la veille concernant les réhabilitations privées**
 - améliorer le traitement de **l'espace public**

