



La rue en tant qu'espace public



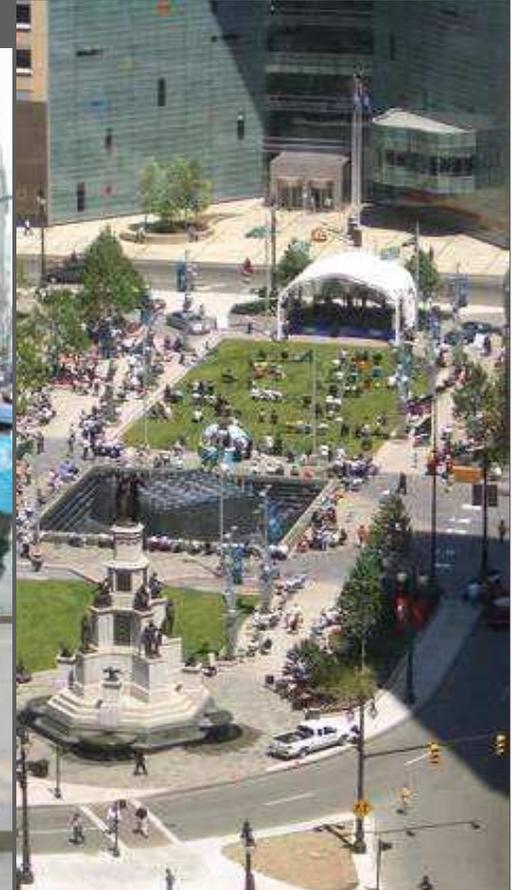
Nos projets



Places Publiques
Marchés Publics
Parcs et Jardins



Rues et transport en commun
Havres et rivières
Quartiers mixtes



Centre-villes
Centre civiques
Cités Universitaires



34 ans d'expérience

Placemaking – Création de lieux

- 48 états américains, 7 provinces canadiennes
- 29 pays
- 2,500 communautés
- 2 millions de visiteurs à notre page web par an
- 33,000 personnes reçoivent notre bulletin électronique



Nos buts



- Donner aux communautés le pouvoir de décider de leur avenir
- Créer des lieux extraordinaires, des communautés vivantes et des citoyens actifs et heureux
- Fournir les outils nécessaires à tous ceux qui décident de l'avenir de l'espace urbain
- Renverser le rôle des experts afin qu'ils deviennent sources d'information technique pour la communauté
- Créer des villes plus vivables, plus viables, plus équitables, et plus joyeuses





La rue est le fleuve de la vie,
l'endroit où l'on se retrouve,
le chemin vers le centre.
– *William H. Whyte*



“Il est difficile de créer des espaces urbains qui n’attirent pas les gens. Ce qui est remarquable, c’est le nombre de fois que cela a été accompli.”





Rotterdam Library

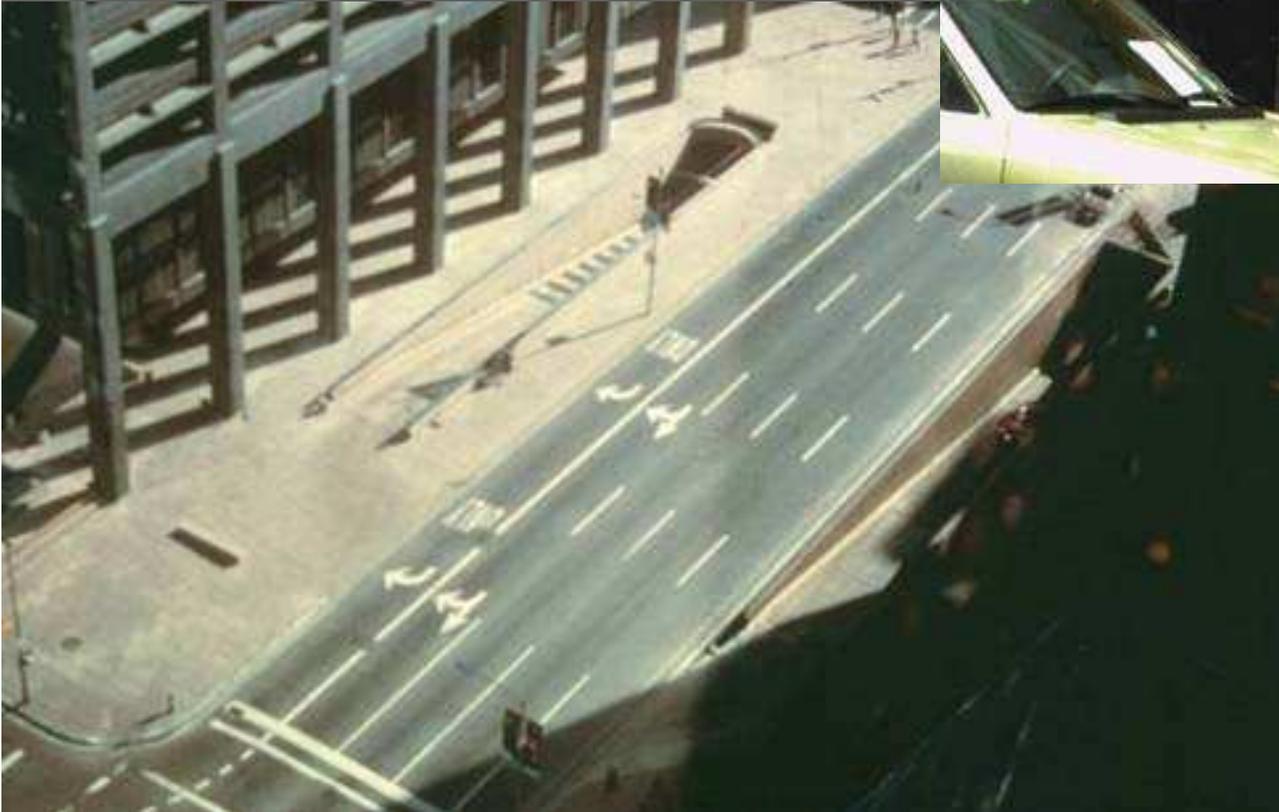
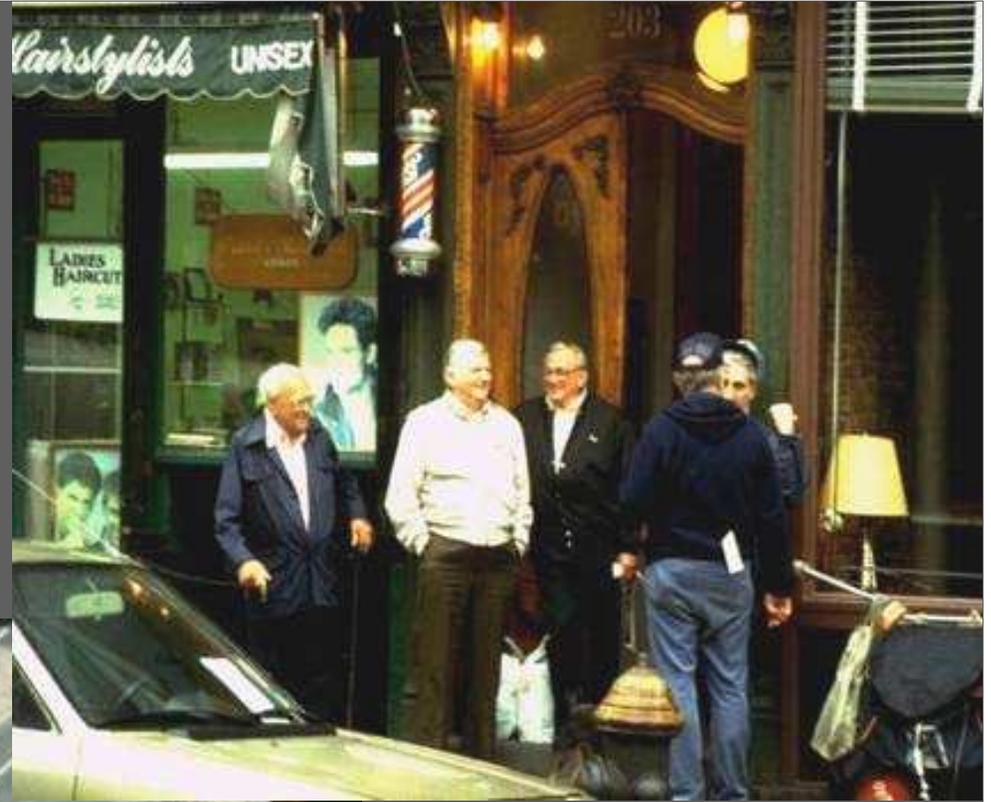


Orlando Public Library





Même si elles apparaissent modestes et alléatoires, les échanges sur le trottoir et dans la rue constituent la petite monnaie qui fait grandir la richesse de la vie publique de la ville.
— Jane Jacobs





PROJECT FOR PUBLIC SPACES



Pourquoi n'avons-nous pas de meilleurs rues, lieux publics et centres urbains aujourd'hui?



Processus défini par le Projet capital

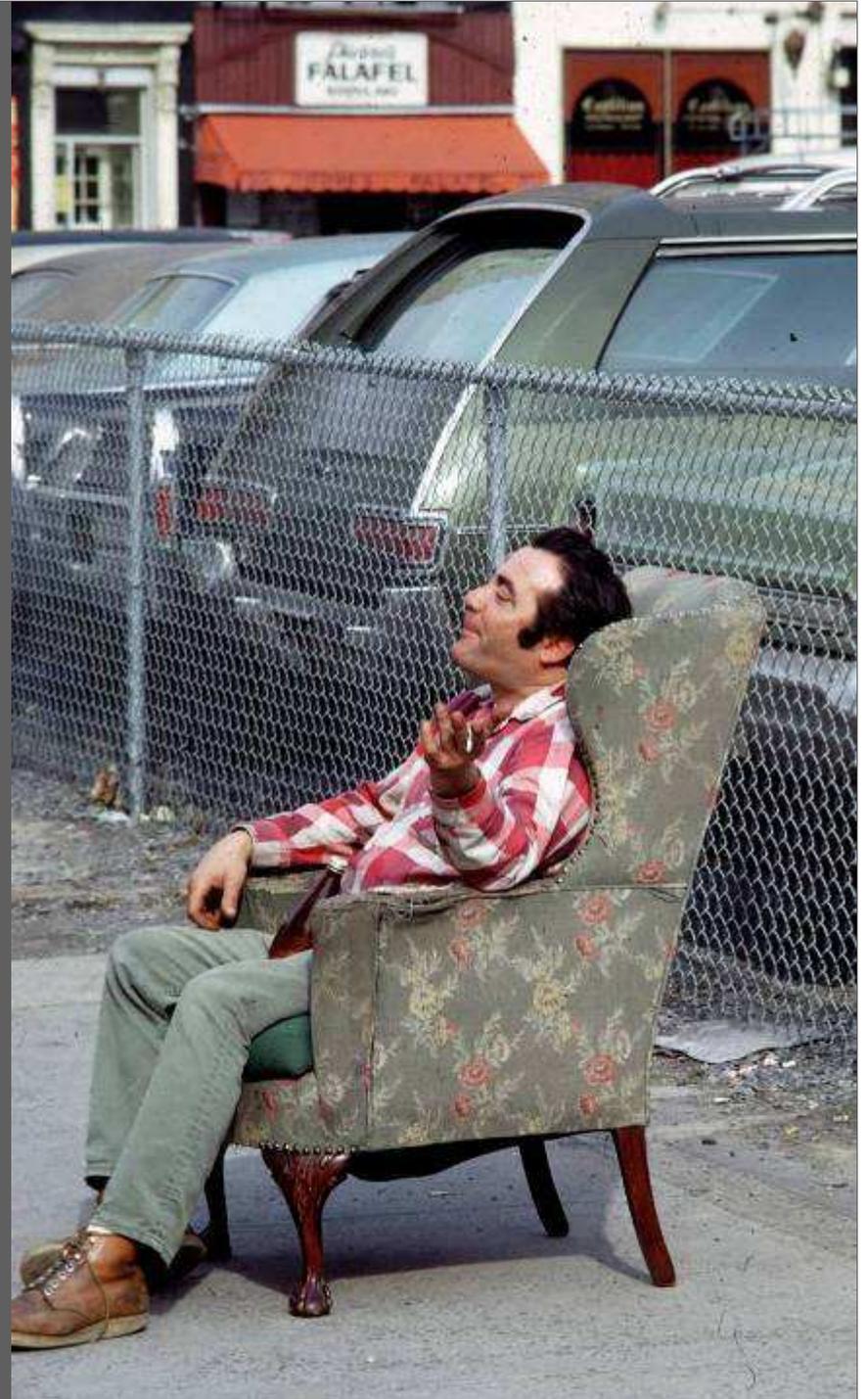


- Les buts sont étroitement définis
- Le projet est défini et limité par les disciplines professionnelles
- Le projet repose sur les professionnels et les “experts”
- Cher : mentalité grands projets
- Le public ne peut que résister, il n’y a pas de place pour le dialogue, la créativité
- Resultat: Le public n’est pas satisfait



“Chaque profession est devenue son propre public.”

– *Pope Coleman*



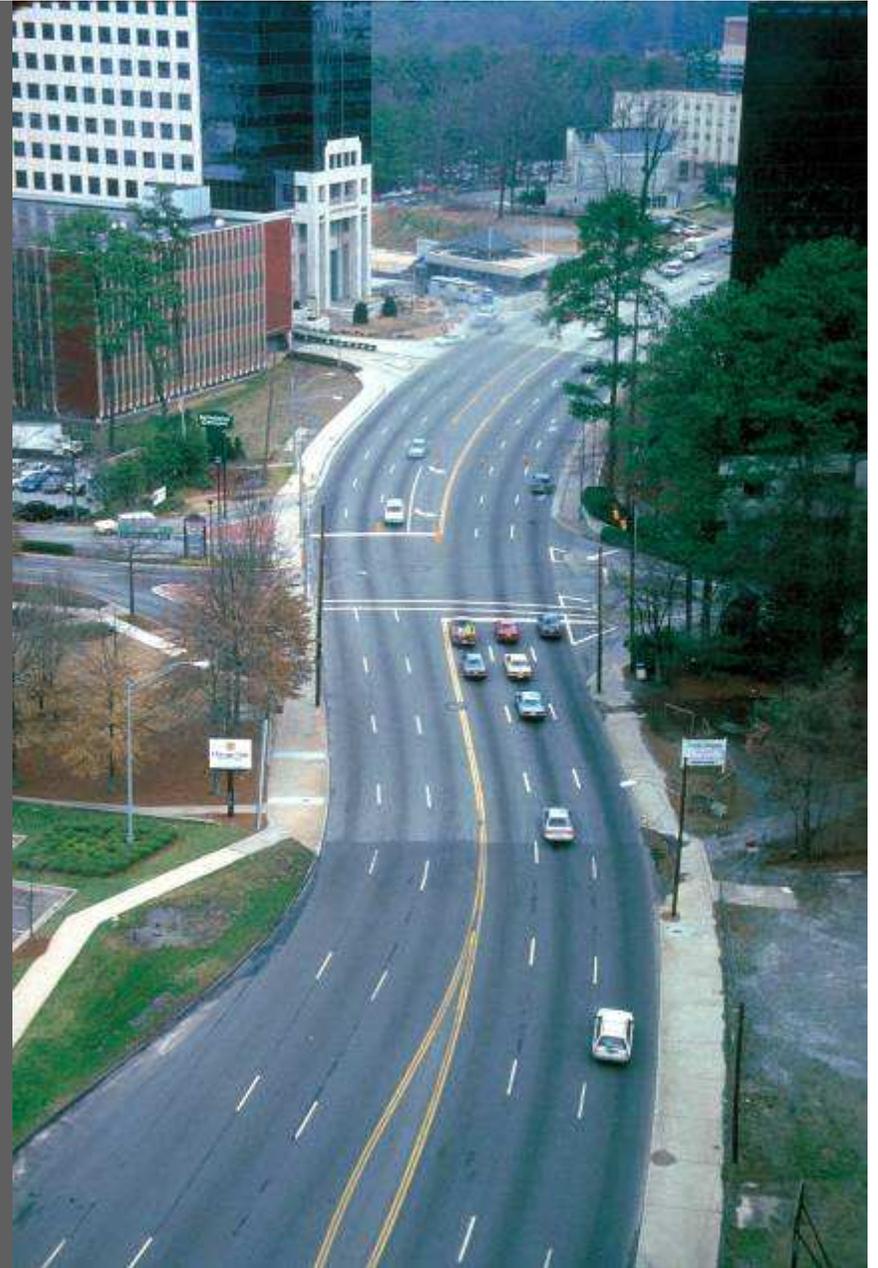
Lorsqu'on conçoit nos villes pour accommoder les véhicules et la circulation ... le résultat est plus de véhicules et plus de circulation.





L'érosion des villes par l'automobile avance comme une sorte de grignotage. Ça commence par petits morceaux d'abord qui deviennent éventuellement de grandes bouchées. Une rue est élargie ici, une autre est redressée là-bas, une grande avenue est convertie en sens unique et de plus en plus de terrain est dédié au stationnement. Il n'y a pas un seul acte dans ce processus qui soit tout important lui seul, mais cumulativement l'effet est énorme.

Jane Jacobs, 1954





 **TOYOTA**

THE 4-DOOR TUNDRA DOUBLE CAB.
SO BIG, IT'S SCARY.

GET THE FEELING
 TOYOTA



002011

 CLEAR CHANNEL

EXIT
45
MPH





Une étude de trois générations d'enfants âgés de neuf ans a trouvé qu'en 1990, le périmètre autour de leurs maisons dans lequel il leur était permis de jouer avait diminué presque dix fois de ce qu'il était en 1970.

Richard Louv



Lorsqu'on conçoit nos villes pour accommoder les gens et les lieux ... le résultat est plus de convivialité et des lieux extraordinaires.





PROJECT FOR PUBLIC SPACES







“Si on veut que les véhicules se comportent
comme dans un village, **il faut construire un
village.**”

Hans Monderman



Lorsqu'une artère rencontre la communauté







“Il y a 20 ans, on acceptait que tous les déchets produits dans nos villes devaient être là et qu’il fallait simplement construire des décharges publiques encore plus vastes pour les contenir. Soudain, on s’est aperçu que 50 à 80 pourcent des déchets ne devaient pas finir à la décharge. Les mêmes inefficacités existent dans nos systèmes de transport aujourd’hui.”

David Engwich



Processus défini par la communauté et le Lieu



- Processus est ré du Lieu et de la communauté
- Demande au public d'exprimer leurs besoins et leurs desires
- Une vision commune attire d'avantage de partenaires et de financement
- Les professionnels servent de ressources
- Le design devient un outil parmi d'autres
- Les solutions sont flexibles
- Le public est engagé

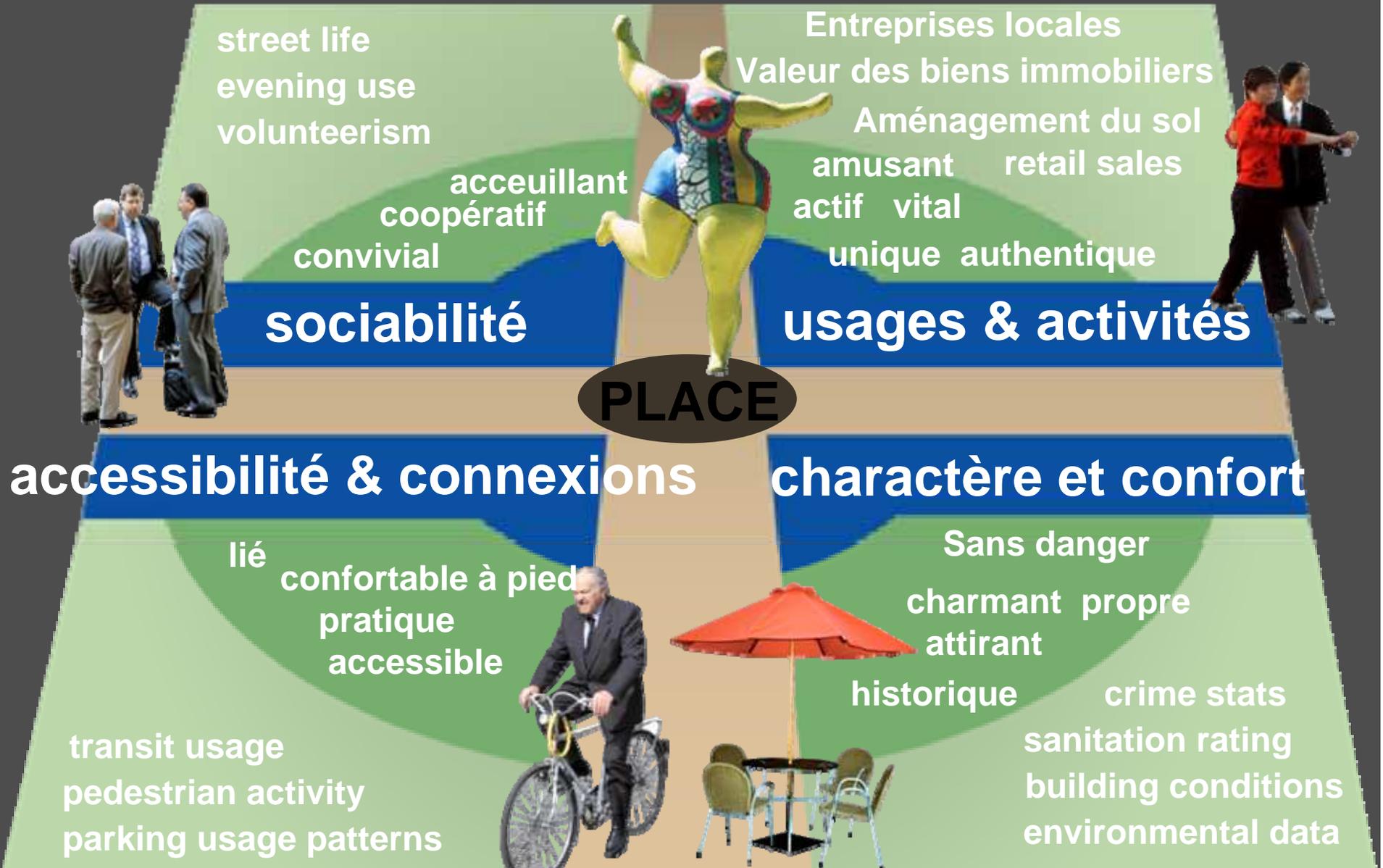


Comment créer des lieux extraordinaires?

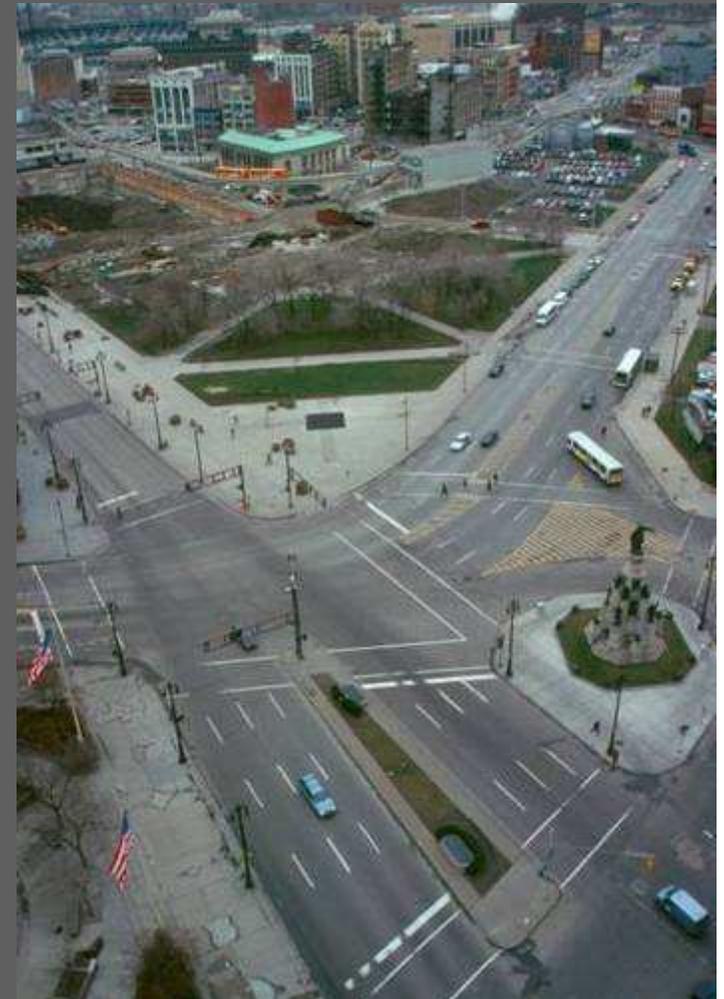
 Aspects clés

 Qualités insaisissables

 Mesures tangibles



Campus Martius, Détroit, 1998



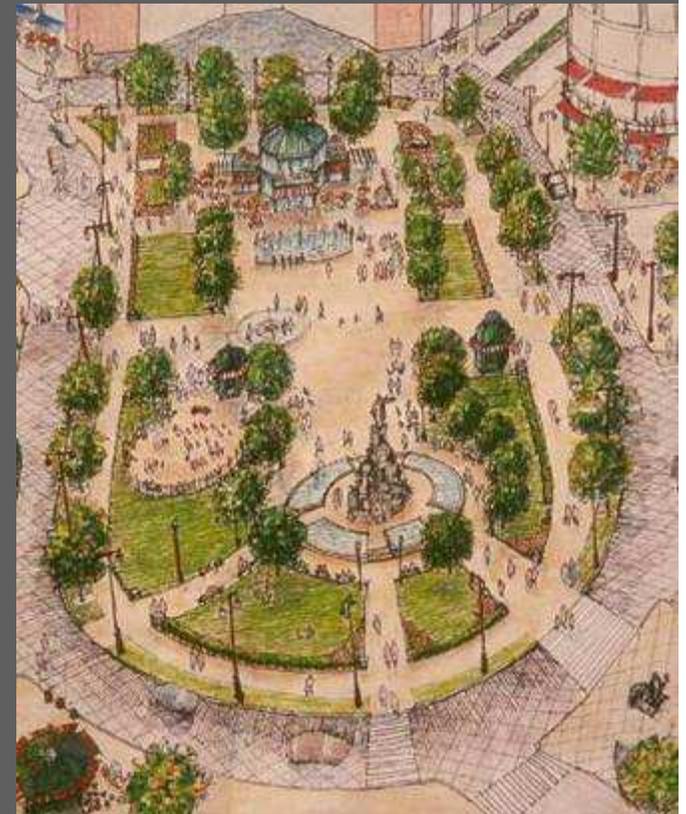
Campus Martius: Le Concept, 2001

Campus Martius Park sera:

- Un lieu central pour les habitants de Détroit
- Une place publique
- Le point de repère du centre-ville
- Un catalyseur pour la renaissance du centre-ville
- Un lieu de célébration urbaine

Les partenaires:

- La Ville de Détroit
- Détroit 300 Conservancy
- Département du Transport pour la ville de Détroit



Campus Martius: La réalité, 2004

“Ca change ce que les gens s’imaginent de Détroit. Ils voient notre nouvelle place publique à la télévision, entendent ce qui s’y passe et leur opinion de Détroit change.”

– Bob Gregory, *Detroit 300*





“On a mis trois ans pour résoudre le problème de la circulation automobile... Mais en fin de compte, les urbanistes en transport ont accepté “CSS” (les méthodes d’aménagements de la voirie qui sont sensibles au milieu environnant) parce que “c’était logique.”



Grace à Campus Martius, le centre-ville a bénéficié de nouveaux investissements d'une valeur de plus \$500 millions. Compuware a même déplacé 4000 de ses employés qui travaillaient en banlieue dans un nouvel immeuble près de Campus Martius.





Quand on se concentre sur le lieu, on fait tout différemment.



- 
- Il faut plusieurs disciplines pour créer un Lieu.
 - C'est la communauté qui doit créer le Lieu.
 - On ne peut pas savoir à l'avance quel sera le résultat final.



LES PRINCIPES DES RUES EXTRAORDINAIRES

- Attractions et destinations
- Caractère et identité
- Usages actifs en bordure et aux rez-de-chaussée d'immeubles
- Mobilier urbain
- La gestion est essentielle
- Stratégies saisonnières
- Attirer un groupe divers d'utilisateurs
- Circulation, transports en commun & piétons
- Mélanger les usages et les modes
- Protéger les quartiers



Attractions et destinations

- Provoquer la curiosité, tolérer un peu de chaos, créer des choix et établir un rythme de la rue en encourageant des lieux spéciaux, des coins de confort et de repos.



Attractions et destinations

- Concentrer des noeuds d'activité autour de points d'intérêt
- Créer 10+ lieux uniques au long du trajet – y compris de la nourriture et des marchés, des boutiques locales, de l'art public, des coins pour jouer, pour apprendre, pour se reposer.



Attractions et destinations

- L'aménagement de la rue doit répondre aux usages de proximité.
- The mobilier urbain, seul, ne crée pas un Lieu extraordinaire.



Caractère et identité

- La présentation des atouts locaux sert à créer un esprit du lieu tout particulier
- Les marchands, les piétons et les conducteurs tous se comportent d'une manière qui soutient l'esprit du lieux



Usages actifs en bordure et aux rez-de-chaussée d'immeubles

- Les usages en rez-de-chaussée contribuent à l'activité dans la rue
- Les piétons choisissent leur trajet pour les expériences sociales, esthétiques ou commerciales anticipées.



Usages actifs en bordure bien connectés

- Les voies sont étroites pour réduire la vitesse des véhicules et faciliter les liens entre les deux cotés de la rue.
- Des arbres et de petits coins uniques améliorent l'expérience des piétons.



Mobilier urbain

- Un choix de places pour s'asseoir (i.e. bancs publics et terraces de cafés)
- “Triangulation” pour soutenir les usagers – noeuds de mobiliers (bancs, poubelles, kiosques, lampadaires, arrêts de bus, cafés)



La gestion est essentielle

- Programmation d'activités quotidiennes et saisonnières
- Entretien et sécurité
- Evaluation continue et perfectionnement du Lieu





PROJECT FOR PUBLIC SPACES







PROJECT FOR PUBLIC SPACES



Des plans souples

- Le design de la rue répond aux besoins d'usage de la communauté.





PROJECT FOR PUBLIC SPACES



Des stratégies saisonnières

- Des activités pendant la journée et dans la soirée, en semaine et en fin de semaine, pour chaque saison.



Attirer un groupe d'utilisateurs divers

- Il n'y a pas de groupes socio-culturels qui dominent le lieu
- L'ensemble est conçu pour soutenir les usages divers



Circulation, transports en commun & piétons

- Un bon choix de transports
- Des rues adaptées aux différents modes



Circulation, transports en commun & piétons

- Un bon environnement piéton
- Des liaisons avec les quartiers environnants



Protéger les quartiers

- Des transitions bien articulées vers les quartiers résidentiels
- Le caractère de la rue change selon le contexte du quartier



Si on pourrait concevoir et construire des rues
qui soient des lieux merveilleux et
enrichissants, des lieux qui réunissent les
communautés et qui attirent tous le monde –
on aurait effectivement transformé un tiers de
la ville avec un immense impact positif sur le
reste.

-- ALAN JACOBS



Rues extraordinaires = Villes extraordinaires



Paris – La ville des boulevards



Paris



- De rues embouteillées aux rues partagées en 5 ans
 - Trottoirs élargis
 - Pistes cyclables physiquement séparées
 - Voies de bus



Paris – Sidewalk Cafe



Paris – Les Champs Élysées



PROJECT FOR PUBLIC SPACES



Paris – Les Champs Elysées



Paris – Le Boulevard du Montparnasse



Paris – Le Boulevard du Montparnasse



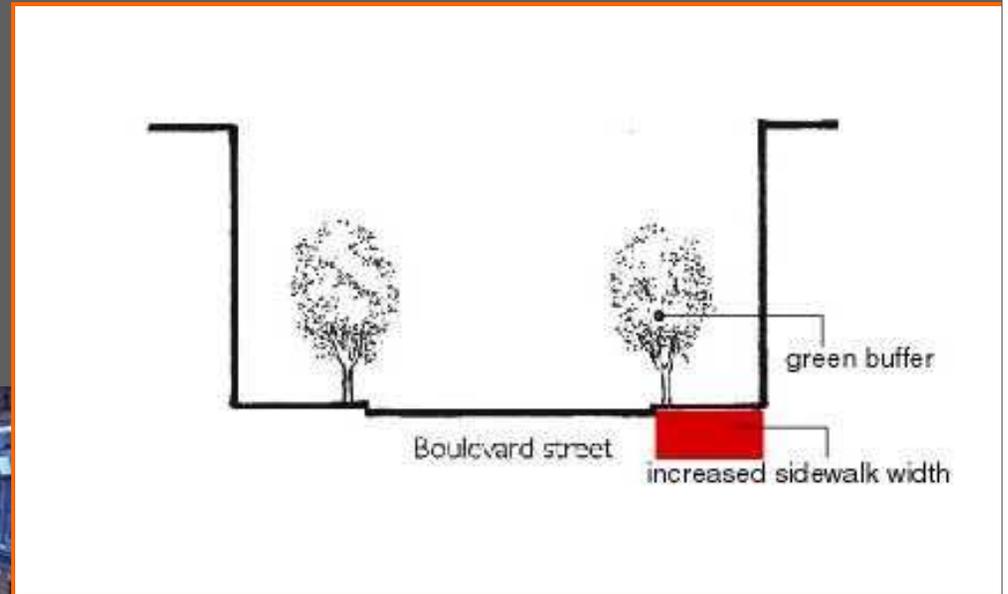
Les bénéfices des boulevards

- ACCESSIBILITE: Les mouvements des piétons sont mieux sécurisés
- CARACTERE: Un symbole civique
- CONFORT: L'effet négatif de la circulation sur les communautés voisines est substantiellement réduit



Brooklyn, NYC

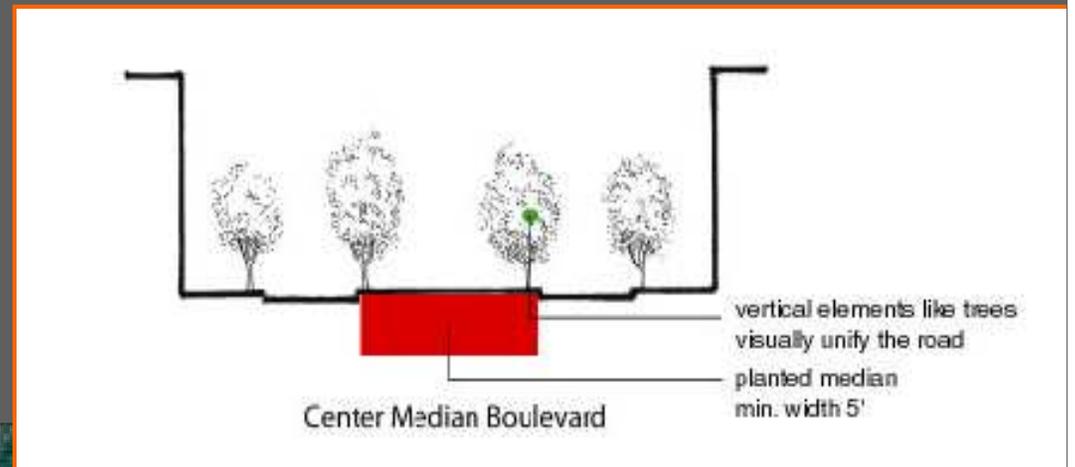
Types de boulevards: La rue boulevard



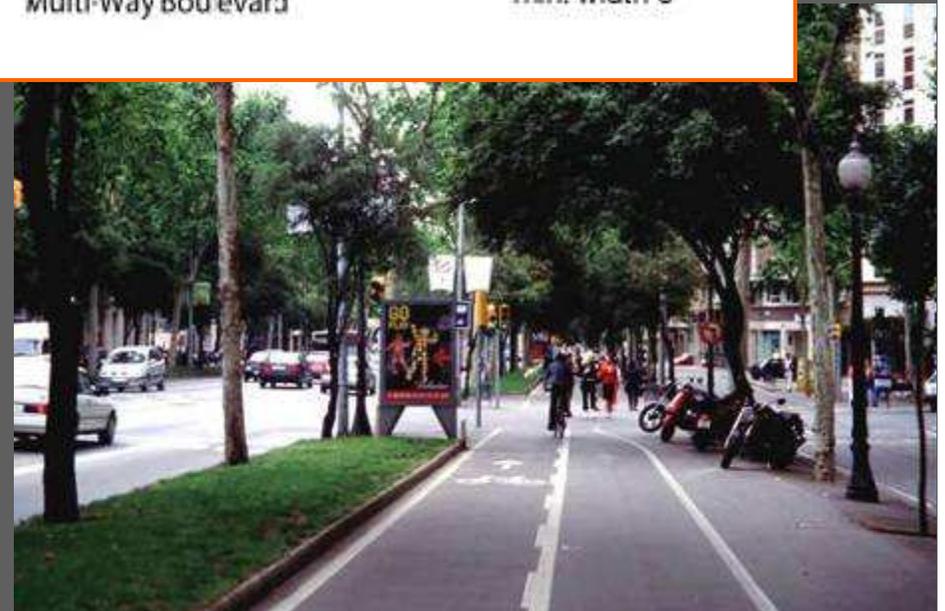
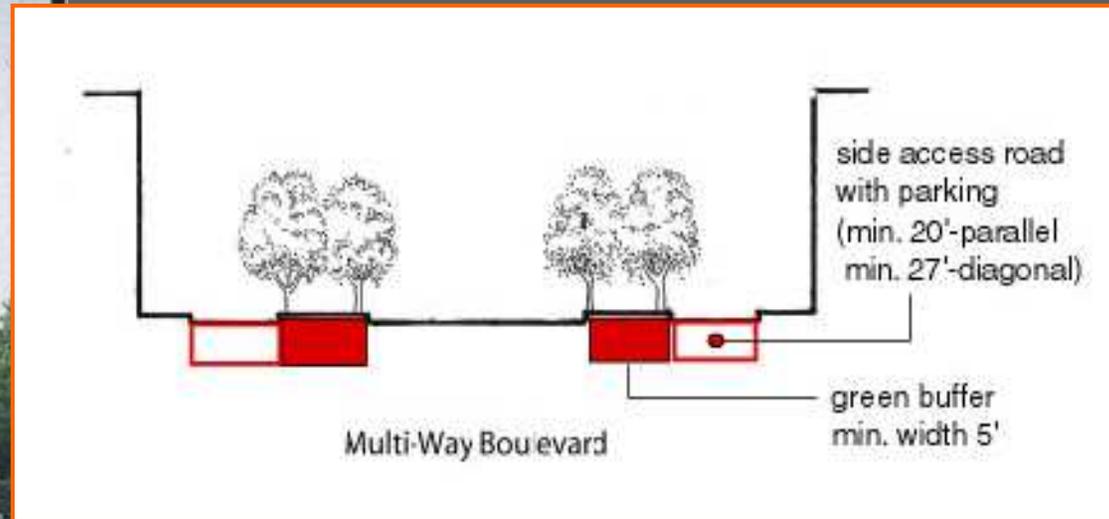
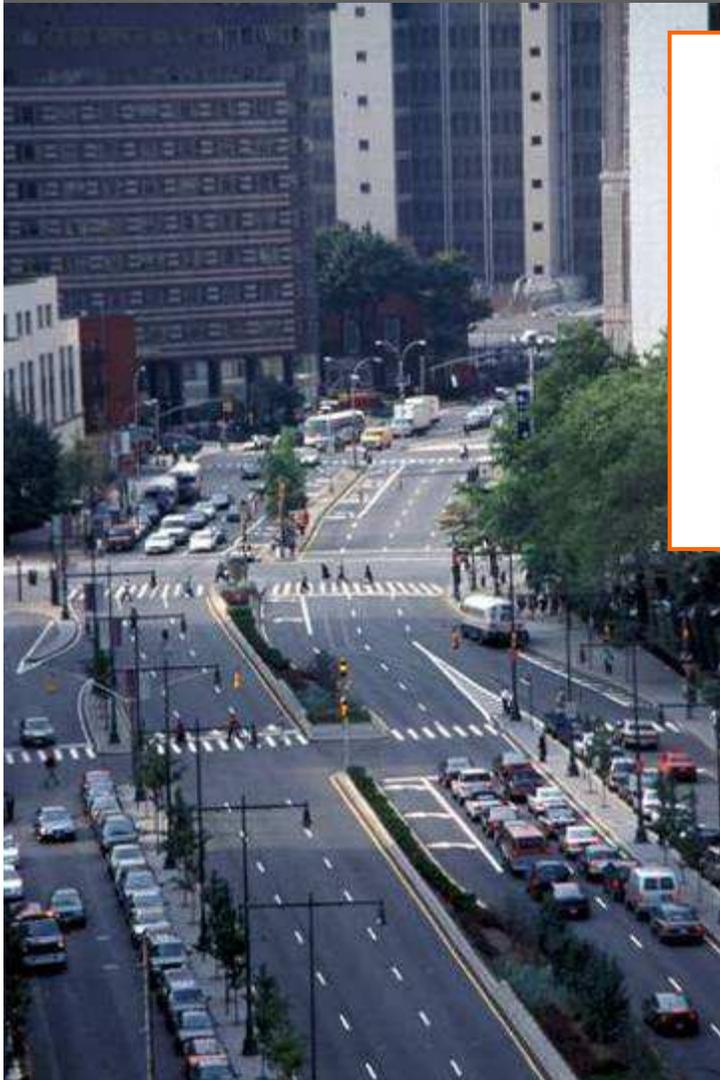
Newbury Street, Boston



Types de boulevards: Le boulevard à muret ou terre-plein central



Types de boulevards: Le boulevard aux voies multiples



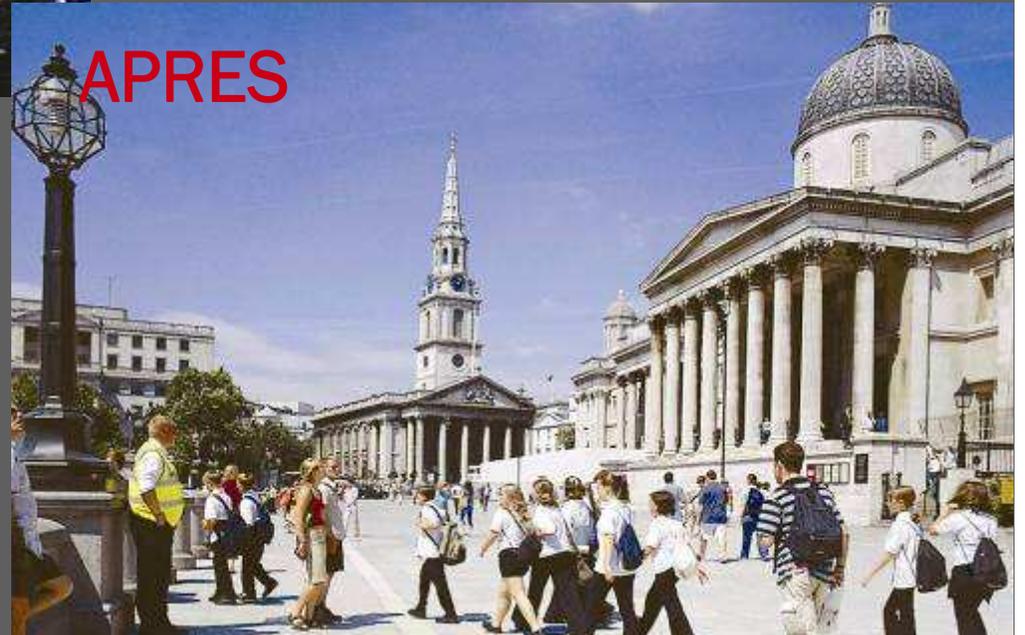
Londres

AVANT



Trafalgar Square

APRES



100 Endroits publics
Initiative

Londres

Oxford Street



Kensington High Street



- Améliorations des transports en commun
- Améliorations des zones piétonnes



Copenhagen

Des parkings remplacés par des espaces publics

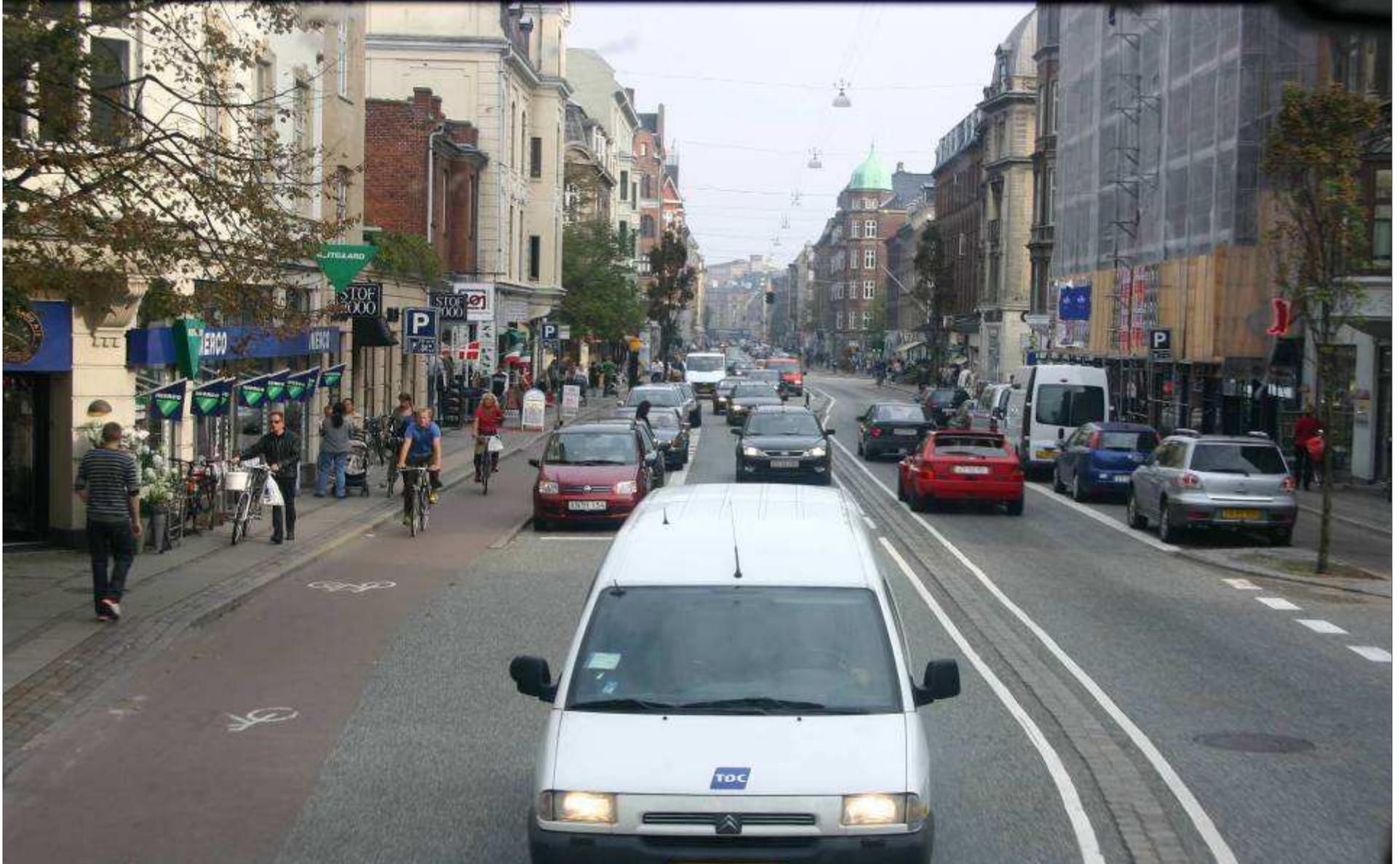


Gammel Strand 1988

Gammel Strand 1996



Copenhagen



Les trams et les places d'Amsterdam













Rue Istiklal – Istanbul



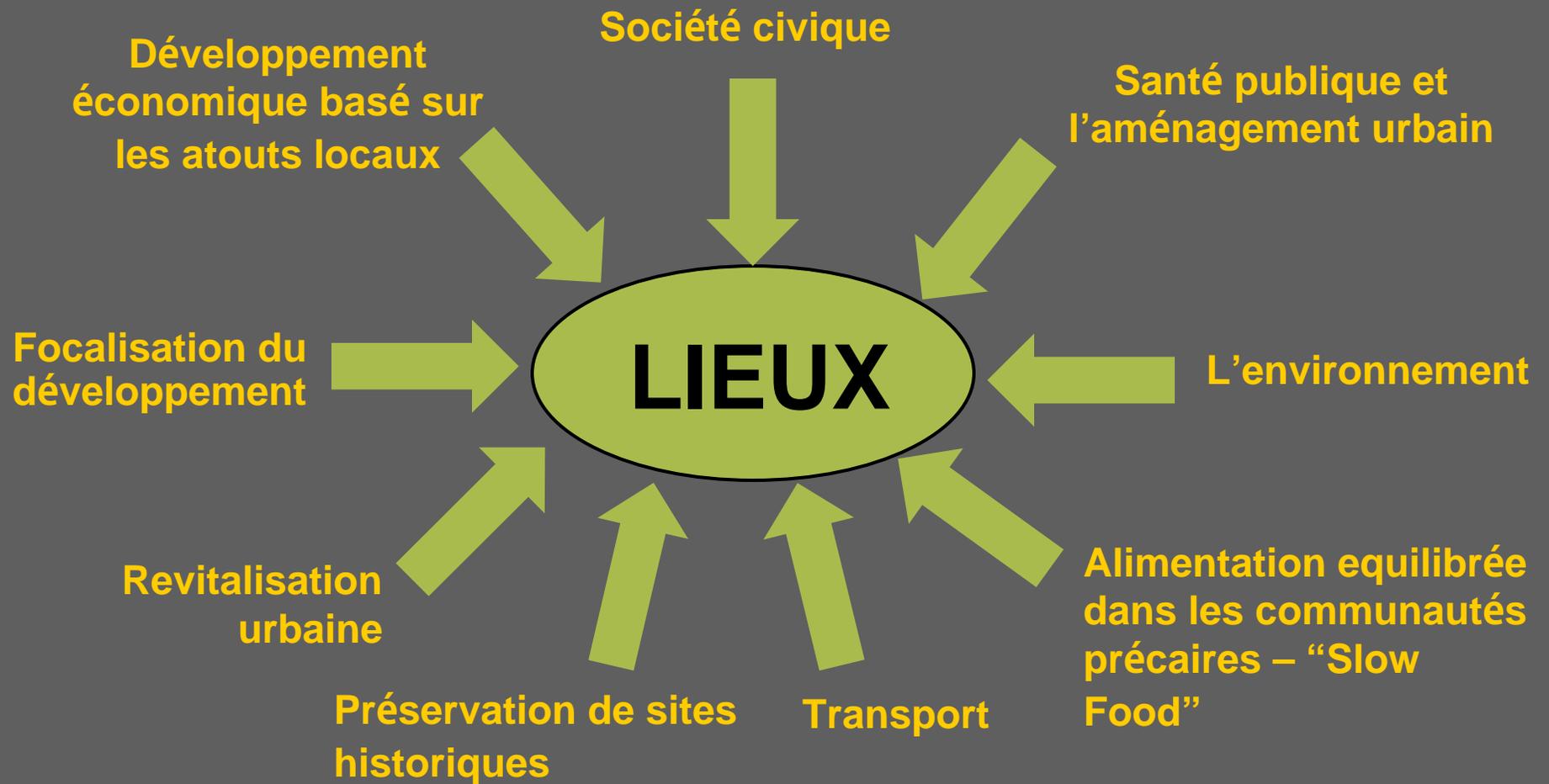
© Michel Azéma

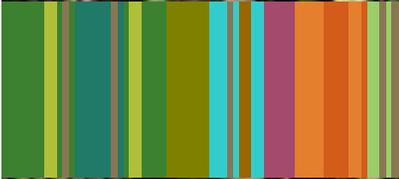


Bahnhofstrasse, Zurich



Points de convergence





Les Lieux extraordinaires provoquent l'affection





Le but ultime, c'est le bien-être

