



Composer la ville

Trame urbaine et espaces publics

Fabriquer l'espace public, c'est aborder la ville par ses creux, par ses vides. C'est favoriser une continuité de la trame urbaine pour mettre en relation les différentes parties de la ville : le centre et ses quartiers, les quartiers entre eux, les quartiers et la campagne. L'espace public irrigue la ville, la rend lisible et perméable aux différents modes de déplacement.

Pour cela, il doit être conçu pour être accessible pour tous, comme un bien que l'on partage ensemble, que l'on fait vivre par sa présence.

ENJEUX

L'espace public dans nos villes, dans nos communes, c'est l'espace que l'on met en commun et que chaque habitant reçoit en partage. Il constitue un lieu de rencontre, de convivialité et pas uniquement un espace conçu pour la circulation.

Pour cela, l'espace public doit être pensé à l'échelle de l'ensemble de la ville, globalement afin de la rendre perméable. Il ne doit pas être conçu simplement pour desservir une opération d'urbanisme, mais aussi pour l'accrocher à ce qui existe déjà, le centre du bourg, les quartiers voisins.

Il doit être fonctionnel et adapté aux différents modes de circulation mais aussi conçu pour offrir de l'agrément, de la beauté et pouvoir s'adapter à la multiplicité des usages : lieux de commerces, marchés, manifestations, jeux improvisés...

Rendre la ville perméable par la continuité de l'espace public

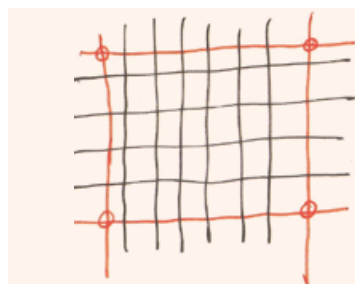
A l'échelle de la ville, il faut penser l'espace public par la continuité qu'il présente (la trame urbaine), que ce soit sous la forme de places, de rues, de chemins, d'espaces verts.

Cette continuité permet de rendre la ville perméable, ouverte. La ville est ainsi qualifiée par un système de réseau, un maillage de voies.

Ce système a deux principaux usages : conduire et desservir.

Pour conduire, il doit prendre en compte les différents modes de déplacements et ne pas privilégier exclusivement la voiture. Cela passe par la création d'un maillage piétonnier ou vélo, soit en site propre, soit dans un espace de voirie partagé.

La ville passante...



Mais, il faut aussi traiter les obstacles induit par les traitements routiers, des grands délaissés de voirie qui obligent à des détours, des giratoires dangereux pour les vélos, des croisements mal signalés.

Pour desservir, la trame urbaine publique doit rendre accessible les espaces structurants de la ville, les principaux équipements administratifs, les aires de jeux, les écoles. Desservir c'est rendre la ville accessible à courte distance, à pied plutôt qu'en voiture. C'est aussi favoriser l'accès au réseau bus. Le positionnement, la visibilité des arrêts et la connexion avec la trame urbaine est un enjeu essentiel pour favoriser l'utilisation des transports en commun.

ou une juxtaposition d'environnements sécurisés?



«La ville franchisée», David Mangin éditions de la Villette-2004

Composer avec les différents aspects de l'espace public

Les places : un lieu de centralité et mixité urbaine

Espace symbolique pour la commune, la place centrale est le premier maillon dans la hiérarchie des espaces publics. Cet espace doit d'abord répondre à une multiplicité des usages :

- espace de chalandises où l'on déambule pour ses achats, pour son marché,
- espace de représentation pour les fêtes, les mariages,
- lieux quotidiens, de rencontres et d'échanges.

Ces places, mails, champs de foire, forment souvent l'identité urbaine de nos bourgs et de nos villes. Ils continuent d'assurer une fonction symbolique, celle de cœur vivant de la commune alors

La place du village reste un lieu emblématique dans la vie de la commune (Brécé)



que les modes de vie ont évolué et que les pratiques de l'espace public ne sont plus les mêmes. Il faut donc concevoir ces espaces centraux afin qu'ils répon-

dent à cette fonction symbolique tout en s'adaptant à des usages variés, que l'on connaît ou l'on ne connaît pas encore.

De la route à la rue : du partage de l'espace public à une espace partagé par tous

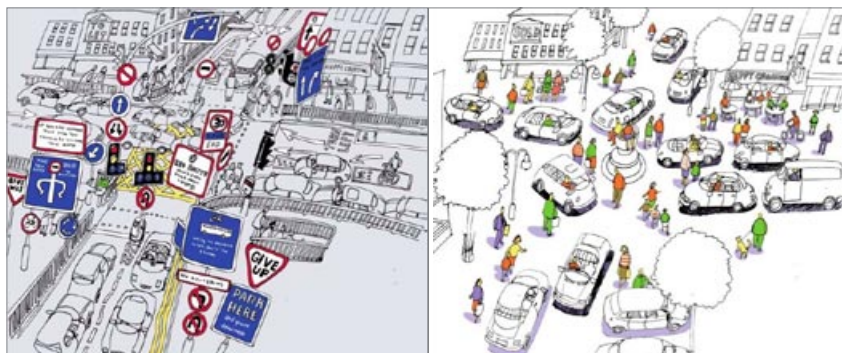
Le partage de la voirie est justifié par l'impossibilité de faire cohabiter sur le même espace des personnes et des véhicules à différentes vitesses, et à vulnérabilités différentes (vélos, voitures, poids lourds). Pour assurer le flux, on ségrègue les voies. Ce partage de voirie doit également permettre de renforcer la sécurité.

Or, il ne fait que reporter le problème aux traversées, lorsque les différents types de voies se rencontrent.

Pour régler cela, on est contraint de multiplier les panneaux, les interdits, les potelets, marquage au sol. L'espace alors devient encombré, d'accès difficile et présente peu d'agrément.

En réponse, le concept d'espace partagé développe une approche intuitive de l'espace. En l'aménageant de façon plus simple, en supprimant la signalétique à outrance, en jouant sur l'organisation des matériaux au sol, on remplace peu à peu le code de la route par un code de la rue compris par tous.

Mais avant tout cela, il faut repenser la géométrie de nos voies. La conception uniquement routière est contre productive pour les autres modes de déplacement (par exemple, la traversée d'un giratoire par des vélos) et produit aussi des délaissés, espaces publics en déshérence ou habillé par du fleurissement.



Le concept de shared-space développe l'idée que l'espace public est d'abord un espace vécu de façon intuitif. On recherchera des ambiances pour guider l'utilisateur plutôt que d'envahir l'espace de signes répressifs.



(Allemagne)

Les voies résidentielles

Le premier espace public que l'on découvre en sortant de son logement est celui du quartier. C'est la rue, la placette que l'on trouve devant chez soi. Trop souvent conçu pour la voiture, il ne permet pas toujours un usage de proximité, comme s'asseoir pour discuter, jouer au ballon, ou y laisser ses enfants en sécurité. Les voitures en stationnement, omniprésentes, gênent les jeux, les revêtements bitumés ne sont pas agréables. Il n'y a pas de bancs pour se poser. La forme même ne permet pas la multiplicité des usages que requiert ces espaces.

Pourtant, une demande existe. On y a répondu systématiquement en fermant les rues pour les sécuriser, leur donner de la tranquillité. Mais cela contribue à les isoler du reste de la ville, et privatise en quelque sorte l'espace commun.

D'autres solutions sont possibles. Pour redonner une fonction sociale à l'espace public, il faut d'abord rendre la voiture moins présente. Le regroupement des stationnements en entrée de quartier avec une mutualisation des parkings, permet de sortir la voiture des espaces de proximité. Les enfants peuvent à nouveau jouer sans craindre d'abîmer les véhicules. L'accès à la rue étant restreint, elle peut recevoir des matériaux plus adaptés que le bitume (dalles végétalisées, terre battue, revêtements perméables,...) et de meilleure qualité environnementale. Elle peut aussi avoir un gabarit plus étroit.

Une voie résidentielle ce peut être une avenue, une rue, une allée, une ruelle. Dans les quartiers résidentiels, les voiries constituent la dépense principale de l'aménageur. C'est pour cette raison que ces voies doivent offrir des usages multiples. L'investissement doit être rentabilisé.
(Allemagne)



Chemins piétons et voie vertes

Dans les lotissements traditionnels, les chemins piétons sont souvent les parents pauvres de l'espace public. Implantés à l'arrière des parcelles, étroits, peu visibles, ils ne participent pas à la trame urbaine. Or, si l'on veut privilégier de nouveaux modes de déplacements, il faut que ces chemins soit lisibles, évident pour l'utilisateur, voir même des éléments de composition majeurs des opérations d'urbanisme.



La voie de desserte par sa conception donne priorité aux modes doux plutôt qu'à la voiture. (Allemagne)

Le mail est un élément structurant dans l'aménagement du quartier.
(Champs Freslons. Le Rheu)



Une chaussée réduite, un espace dont la vocation routière n'est pas clairement affirmée incitera l'automobiliste à la prudence et rendra la rue au piéton.
(La Morinais. Saint-Jacques-de-la-Lande))





Penser l'espace public dans la conception des projets

La ville lisible

Au-delà d'un aspect fonctionnel, nous devons prendre en compte dès la conception des projets la perception intuitive des paysages de nos villes et de nos bourgs.

La lisibilité d'une trame urbaine peut-être améliorée facilement. Une belle perspective sur le clocher, donnera envie d'aller au village à pied. Un traitement agréable du parcours, l'absence de contraintes, incitera à laisser sa voiture au garage pour préférer le bus.

La composition d'une trame urbaine simple et continue permettra une meilleure appropriation du quartier par les habitants et créera des relations de proximité entre les différents quartiers.



Vert Village. Montgermont

La ville nature



▲ Square Gabriel Vicaire. Rennes

L'espace public, c'est aussi le lien entre la campagne et la zone agglomérée ; par la jonction des routes de campagne à la rue, par la mise en relation des espaces verts et des champs, par le passage de la faune et de la flore dans les zones urbanisées. A la demande de nature des habitants, il faut répondre par une ville ouverte sur son environnement naturel. En dernier lieu, la ville est par nature inachevée. Les opérations nouvelles doivent en tenir compte et s'ouvrir pour s'accrocher aux opérations à venir.

Beauregard. Rennes ▼



© JEAN-PIERRE PASHIER

La ville accessible

Pouvoir se déplacer aisément d'un point à un autre, accéder à tous les lieux recevant du public, aux commerces, est un droit pour chaque citoyen. Malheureusement, les parcours ne sont pas toujours adaptés à toutes les personnes, car semés d'embûches, de risques. Les personnes handicapées sont les premières concernées par les obstacles aux cheminements. Mais cela concerne aussi les personnes âgées, les poussettes, les enfants.

Eviter les emmarchements, penser à des largeurs suffisantes, construire des parcours simples et sans détours, prévoir des abris réguliers sont des mesures à prendre en compte.

AUDIAR

(Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise)
 4 avenue Henri Fréville
 CS 40716 - 35207 RENNES Cedex 2

Conception graphique : Marie-Christine Houée

Contact : Jean-Michel MARCHAND

02 99 01 86 46 www.audiar.org