

La ville entre image et projet

La rue : espace urbain ou espace de ville

La rue et ses aménités

**Chris YOUNES, Philosophe,
Professeur à l'Ecole d'architecture
de Clermont-Ferrand et ESA Paris,
Directeur du GERPHAU-CNRS**



Chris Younes, Jean-Claude Galley

La rue est un espace paradoxal aux représentations contradictoires, comme espace déterminé et indéterminé, comme lieu de passage, de rencontre, de vie, de diversité et de lutte. Elle est liée à l'image de la ville et à une certaine urbanité en tant qu'art de vivre ensemble, mais elle évoque aussi un monde dangereux, voire une figure ambiguë en passe d'être révoquée comme de se régénérer.

Avec des formes diversifiées dans l'espace et le temps, la rue apparaît comme ce qui à la fois réunit, espace, met au contact les uns des autres. Avec la place, elle est une figure, physique, sociale et culturelle pérenne, de l'innervation de la ville traditionnelle. Désormais, elle constitue un des lieux de cristallisation des conflits et des visions quant aux enjeux urbains, très révélateur des mutations sociales et des scénarios de ville extrêmement contrastés qui s'affrontent.

La rue, espace public de la modernité

Charles Baudelaire, Georg Simmel, Walter Benjamin, les surréalistes à propos de la grande ville, plus récemment Pierre Sansot, et bien d'autres ont produit des textes célèbres sur la rue et sa fantasmagorie. Ils ont décrit et évoqué la complexité de cette organisation sociospatiale ainsi que l'imaginaire et la symbolique en jeu dans les rues de la grande ville. La rue dont ils parlent est celle où l'on flâne, où l'on vit, où l'on s'arrête, dans laquelle les différences coexistent, où le riche et le pauvre se croisent, où l'ordre et le désordre règnent. Des relations et rencontres aléatoires s'y produisent, c'est l'espace de la coexistence du familier et de l'étranger. Bien que contrôlée, elle reste aléatoire : elle est un lieu de diversités, d'événements, de sensations, de risques, d'émotions, de rencontres (« l'aventure est au coin de la rue »). C'est aussi un espace stratégique d'expression politique. Dès le milieu du XIX^e siècle, Baudelaire, pour tenter de saisir les profondes mutations en cours avec la grande ville, s'est référé à ce qu'il a dénommé la modernité, qu'il a associée à une forme d'errance pour appréhender ce qu'il en était de ce nouvel homme des villes : « Ainsi il va, il court, il cherche. Que cherche-t-il ? A coup sûr, cet homme tel que je l'ai décrit, ce solitaire doué d'une imagination active, toujours voyageant à travers le grand désert d'hommes, a un but plus élevé que celui d'un pur flâneur, un but plus général, autre que le plaisir fugitif de la circonstance. Il cherche ce quelque chose qu'on nous permettra d'appeler la modernité. » (Curiosités esthétiques). Ce thème bau-

delairien de la modernité exprime la fragilité humaine, l'éphémère du temps, la fascination sensorielle comme le rejet d'un milieu qui dissimule derrière son pouvoir de fascination, la détresse, le spleen et la mélancolie. Il a été commenté et repris par Walter Benjamin avec la figure du passant qui incarne une nouvelle façon d'être. Walter Benjamin marche et flâne lui aussi dans les rues et sur les boulevards de Paris. Face à l'ordre imposé par Haussmann, il rend compte du bouleversement qui se manifeste dans la grande ville par la juxtaposition d'hommes solitaires dans une foule anonyme, mais aussi il témoigne des trajets singuliers et des rapprochements qu'elle suscite.

La mégapole contemporaine extrême les stimulations sensorielles et les contiguités physiques où chacun est dans sa bulle, immergé dans des flux impersonnels. Les trois sont liés dans la description que fait Baudrillard de New York dans *Amérique* : « Pourquoi les gens vivent-ils à New York ? Ils n'y ont aucun rapport entre eux, mais une électricité interne qui vient de leur pure promiscuité [...] Rien de plus intense, de plus électrisant, de plus vital et de plus mouvementé que les rues de New York [...] Personne ne vous regarde, tous pris dans la tension véhémence de leur rôle impersonnel [...] Ici l'urbanité a atteint un tel degré qu'il n'est plus besoin de l'exprimer ou de lui donner un caractère politique ». L'émotion, la contagion affective ou érotique de la vie urbaine sont associées aux flux des déplacements, aux sensations éphémères, aux moments de communion autour de la musique, du sport, des fêtes, des spectacles... Pulsif, commutation des désirs, jeux de signes y sont exacerbés.

¹ Baudrillard, *Amérique*, Grasset, 1986, pp. 35, 39 et 49

² Congrès internationaux d'architecture moderne

La suppression de la rue

Va-t-on ou faut-il se passer de la rue, comme l'a préconisé un courant de l'architecture moderne ? Avec les CIAM², un coup de boutoir lui a été directement porté. Les principes d'urbanisme énoncés dans la Charte d'Athènes (1941), qui vise à créer un nouveau monde et un homme nouveau, supposaient la tabula rasa d'une rue trop gorgée de sens, de sédimentations historiques, de traces. Le Corbusier a rejeté la rue traditionnelle considérée comme trop sale, trop sombre, pas assez rectiligne et pas assez large. Il a opté pour une démarche hygiéniste associée à un modèle issu de l'industrie, basé sur une production en série et une séparation des fonctions : circuler, habiter, travailler, se distraire. Dès les années 20, Le Corbusier avait cherché à adapter la ville aux voitures, en explorant des scénarios dans lesquels la rue serait remplacée par des voies de circulation isolant les piétons des automobiles. Ces scénarios devaient permettre de mieux habiter et de mieux organiser les territoires, grâce à des maillages de voies de mobilités aux vitesses différenciées.

Cette doctrine de la suppression de la rue et de sa substitution par des réseaux de déplacements automobiles dans des sphères aseptisées a été prémonitoire des évolutions qui se sont étendues de façon planétaire. Aujourd'hui la voiture est partout, l'espace urbain saturé, pollué, bruyant. L'automobile l'encombre, elle génère sans discontinuer bruits, tensions, stress. Des voies rapides ont installé des coupures non seulement entre les voies de circulation, mais aussi au cœur des territoires. Des quartiers, des villages se sont trouvés déstructurés, perturbés, parfois détruits.

La séparation des fonctions qui s'est imposée à produit également des espaces commerciaux aux formes captatrices : des rues piétonnières illuminées, voire disneylandisées, dédiées principalement aux boutiques et aux achats, ou des centres commerçants fermés édifiés comme alternatives à l'activité piétonne des rues commerçantes traditionnelles. En rupture avec une vie urbaine qui serait non sécurisante, ces espaces

publics ou ouverts au public veulent donner le sentiment d'offrir la protection et la sécurité du privé. Richard Sennett a pointé comment, dans les sociétés urbaines où se multiplient les situations de promiscuité ou de croisement, peut être constatée une évolution critique vers une neutralisation des espaces et vers ce qu'il appelle les "tyrannies de l'intimité", tout ceci au détriment des rencontres : « *Notre société est en proie à des stimuli incroyablement variés et complexes sur les plans économiques, politiques et érotiques, mais les codes de l'intériorité et de l'unité qui ont modelé notre culture nous gênent pour faire face aux faits de la diversité. Nous avons du mal à concevoir l'expérience de la différence comme une valeur humaine positive... face à l'ampleur croissante que prennent les différences dans la ville, (les personnes) ont tendance à se replier sur l'échelle locale, intime, communautaire.* » Cette tendance à privilégier le repli sur l'intimité du chez-soi ou de l'entre-soi est renforcée par une juxtaposition souvent brutale du public et du privé en des formes d'habitat sans transitions. Egalement par une suburbanisation qui se répand avec l'ampleur et l'efficacité des réseaux, l'augmentation du temps libre et l'attrait de la maison et de son jardin auprès d'urbains fortement imprégnés d'un imaginaire rural, la campagne étant devenue pour beaucoup l'antidote de la ville dont ils veulent pourtant aussi bénéficier. Mais aussi par les « gated-communautés³ » (résidences fermées). En fait, c'est toute une structuration des établissements humains qui s'estompe au profit de nouvelles configurations territoriales dans lesquelles se brouillent les frontières des domaines du public et du privé.

À la séparation des fonctions préconisée par Le Corbusier se sont ajoutés d'autres assauts. L'adage populaire selon lequel « la rue est à tout le monde » ne correspond plus à de nombreuses situations urbaines, étant donné que se sont superposées à l'invasion de l'automobile, la privatisation et la sécurisation, produisant des zones encombrées, privatisées et sécurisées, mais aussi des zones laissées à l'abandon. Les logiques économiques libérales d'un découpage

marchand basé sur de grandes acquisitions foncières et des spécialisations fonctionnelles et commerciales, renforcent ces tendances. Des blocs déterminés comme autonomes, si ce n'est en dehors de leurs liaisons à des réseaux, fabriquent de vastes territoires privés plus rigides, peut-être encore moins transformables que ceux issus du zoning de la planification urbaine.

Dans ce contexte de marché libéral, le phénomène de privatisation des territoires urbains qui s'étend dans le monde entier, de Los Angeles à Sao Paulo, peut aller jusqu'à des quartiers fermés. La rue est davantage considérée comme un lieu potentiel de danger, de conflits et de désordres, du fait qu'elle expose aux agressions automobiles, à la délinquance, que toutes les classes sociales s'y retrouvent, la misère côtoyant l'opulence. Il est préconisé d'en réduire l'ouverture afin de la réserver à certains usagers. Ainsi, en 1961, Jane Jacobs (*The Death and Life of Great American Cities*) considère que les rues que s'approprient les piétons sont plus sûres. D'autres études (notamment à Saint Louis, Missouri, en 1975) mettent l'accent sur la possibilité d'inverser des situations d'instabilité et de dégradation par des scénarios de rues fermées et privées (phénomène de *street-gating*). Oscar Newman⁴, qui en a été un des instigateurs, insiste sur l'impact de la participation financière des résidents pour introduire un sentiment de propriété les incitant à simplifier et à défendre les espaces de l'habitat urbain : « *Payer la moitié du coût des modifications donne aux résidents un sentiment d'appropriation vis-à-vis des grilles d'entrée et des rues semi-privées ainsi créées* », écrit-il (Newman, 1996). D'anciennes rues sont donc bloquées par des grilles et transformées en cul de sac afin de réduire les flux et contrôler les entrées et sorties. Ces scénarios d'« espace défendable » et de « propriété réservée » entraînent un changement considérable de statut et de nature de l'espace public.

Si on peut constater qu'en France, pour l'instant, au contraire de certaines expériences américaines, l'idée de fermeture n'est pas prééminente dans les opérations de résidentialisation, par contre les

³ R. Sennett, *La conscience de l'œil*, op.cit, p.93

⁴ Architecte et planificateur de la ville, il a publié dans les domaines de la planification, de la prévention du crime et l'intégration sociale (*Defensive Space, Community of Interest et Creating Defensive Space*).

⁵ Ulrich Beck, *La société du risque*, [édition Suhrkamp Frankfurt 1986], trad. de l'allemand par Laure Bernardi, préface de Bruno Latour, Aubier, 2001

préoccupations quant à la sécurité sont désormais au cœur de la question urbaine, avec un risque de repli sur l'espace privé. Cette hantise⁵ est devenue une des obsessions planétaires contemporaines particulièrement prégnantes. Ulrich Beck caractérise les sociétés industrielles actuelles comme des sociétés du risque confrontées à une crise profonde des institutions, dans la mesure où elles ne parviennent plus à protéger leurs membres de différents types de maux (insécurité écologique, sociale, politique) qu'elles semblent même distribuer. Cette diffusion d'une peur souterraine participe fortement d'une dégradation de l'être-ensemble et de l'espace public, amplifiant les séparations. Edward Soja met en évidence comment une trialectique d'espaces urbains est déterminée par les types de vitesses : une hypermobilité pour des



urbains « branchés » sur les espaces de la mondialisation, la ville des rues et des boulevards parcourus par les classes moyennes, et la ville immobile des pauvres captifs de leur territoire.

Quelle renaissance de la rue ?

Globalement, ce sont toutes les évolutions des modes de vie de l'« homo urbanus » qui superposent et brouillent les figures de l'espace public, conduisant à en inventer d'autres. Koolhaas souligne l'ambiguïté des effets sur l'espace public des mutations contemporaines qui le mettent en crise : « Nous restons liés à l'idée de la rue et de la place comme espace public, alors qu'il est en train de changer radicalement. Avec la télévision, les médias et toute une série d'autres inventions, vous pouvez estimer que l'espace public est perdu, mais vous pouvez également dire qu'il se répand aujourd'hui de façon si considérable qu'il ne relève plus d'une articulation d'ordre physique. Je pense que la vérité doit résider quelque part entre les deux extrêmes. »

De nombreux projets explorent la mise en œuvre d'autres complexités d'usages et d'autres paysages pour de nouvelles urbanités. Les arts de la rue ne sont pas les seuls à tenter de réactiver l'appropriation de celle-ci par le partage de la mémoire et de la fête. Des routes à grande circulation sont transformées en véritables boulevards urbains pour que piétons, cyclistes et automobilistes puissent y trouver leur place et accéder plus facilement aux services, et participer de la vie urbaine. Des espaces plantés paysagers et des promenades piétonnières (Barcelone a été un excellent exemple pionnier de cette évolution) associés aux transports motorisés, tentent de se dégager des scénarios d'une « infrastructure tuyau ». L'artifice ou le « simill rue » sont aussi très usités. Ainsi fleurissent dans des sites très fréquentés aux cœurs des villes ou en fronts de mer, des centres ludiques commerciaux qui tentent d'attirer la clientèle dans des boutiques organisées autour d'un vocabulaire de places et de rues. Leur attraction factice se base sur un affichage d'urbanité dans une architecture de décor qui ne tient pas ses promesses, car la rue est d'une polysémie bien plus complexe. Un enjeu contemporain porte bien sûr les articulations par lesquelles s'instaurent les conditions urbaines de rappro-

Bibliographie indicative :

- Baudelaire, *Curiosités esthétiques. L'art romantique et autres œuvres critiques* [1859], Bordas, 1990
- Walter Benjamin, « Baudelaire 1937-1939 », in *Ecrits français*, Paris, Gallimard, nrf, 1991
- Walter Benjamin, *Paris capitale du XIX^e siècle*, [1934], Paris, Cerf, 1997
- Gustavo Giovannoni, *L'urbanisme face aux villes anciennes*, traduction française, Seuil, 1998
- Jane Jacobs, *Vie et déclin des grandes villes américaines*, traduction française, Liège, Mardaga, 1991
- Mark Luccarelli, *Lewis Mumford and the Ecological Region : The politics of Planning*, New York, The Guilford Press, 1995
- Emile Magne, *L'Esthétique des Villes*, Mercure de France, 1908
- David Mangin, *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, éd. de la Villette, 2004
- William Mitchell, *e-topia*, Cambridge, MIT-Press, 1999
- Jean-Luc Nancy, *La ville au loin*,

Minuit, 2000

- Thierry Paquot, « Un espace public populaire », *Informations sociales*, « La rue », n°60, 1997
- Thierry Paquot, « L'urbanisme comme 'bien commun' », *Esprit*, octobre 2002
- Thierry Paquot, « L'art de marcher en ville », *Esprit*, mars-avril 2004
- Christian de Portzamparc, Philippe Sollers, Voir. *Ecrire*, Paris, Calmann Levy, 2003
- Moshe Safdie, *The City after the Automobile*, New York, Harper Collins, 1997
- Pierre Sansot, *Poétique de la ville*, Klincksieck, 1973, rééd. A. Colin, 1995
- Georg Simmel, *Philosophie de la modernité*, trad. de l'allemand par J.L. Vieillard-Baron, Paris, Payot, 1989
- Camillo Sitte, *L'Art de bâtir les villes*, traduction française, L'Equerre, 1980
- Marcel Smets, Charles Buls, *les principes de l'art urbain*, Liège, Mardaga, 1995
- C. Younès (dir.), *Maison Mégapole*, éditions de la Passion, 1998
- C. Younès et Th. Paquot (codir.), *Philosophie, ville et architecture : la renaissance des quatre éléments* (codir.), La Découverte, 2002
- C. Younès (dir.), *Art et philosophie, ville et architecture*, La Découverte, 2003
- *Urbanisme* n°330, « La charte d'Athènes et après ? », mai-juin, 2003.
- *Urbanisme* n°334, « Tendances 2030 », janvier-février 2004.

chement et d'espacement des personnes. La rue, avec ses duretés comme ses aménités, en est une figure significative emblématique, qui reste pérenne en ce qu'elle constitue un lieu de partage et de contacts ainsi qu'une forme, du village aux grandes échelles métropolitaines, à fortes potentialités d'évolutions et de transformations.

L'espace public et la ville : complexité et nouvelles pratiques

Jean-Claude GALLETY,
CERTU

Le pessimisme de certaines interventions précédentes peut laisser penser que les espaces périurbains sont voués au chaos. Ces constats me paraissent très

excessifs par rapport à la réalité de la situation. Quand nous postulons l'inorganisation des espaces périurbains, nous nous référons au modèle ancien de la ville classique. Toutefois, la ville classique était liée au mode de vie et au système économique agricole avec des déplacements à pied. L'irruption de la révolution industrielle a considérablement modifié la situation. Les techniques d'urbanisation progressent, et les modes de transport gagnent en portée et en rapidité, ce qui a pour effet d'étendre considérablement les limites de la ville.

Les professionnels n'ont pas saisi l'importance de ces changements structurels et ont adopté deux postures tout aussi inadaptées, l'une visant à singer la ville du passé, l'autre visant à définir de façon normative ce que doit être la ville d'aujourd'hui.

La charte d'Athènes, qui fut pendant les « Trente Glorieuses » la doctrine officielle du Ministère de l'Équipement, a effectivement banni la rue, avec les échecs que vous connaissez. Le retour de la rue mixte s'est opéré en 1977 sous l'impulsion des Pays-Bas avec le concept de « cour-urbaine ». Au fonctionnalisme et à la séparation des fonctions, les Hollandais privilégient l'intégration des différents usages sur les voies, quels que soient les modes de déplacement. Le transport en commun, le piéton et l'automobiliste doivent partager le même espace.

La ville obéit à une logique de maximisation des échanges. Le progrès génère de la complexité à tous les niveaux : technique (une rue comprend une multitude de réseaux : électricité, eau, gaz, câble...); institutionnel (pluralité d'acteurs et de maîtres d'ouvrages impliqués dans le développement urbain); social (de plus en plus de groupes sociaux veulent protéger leur usage, exigent leur tranquillité...) et économique (les entreprises vont et viennent dans des mouvements de plus en plus rapides). A ces difficultés, s'ajoute le lobbying des associations de riverains, hier peu efficaces, mais qui aujourd'hui peuvent également contraindre l'élus à revoir ses projets.

Aujourd'hui, si les urbanistes redécouvrent les vertus de la rue, il convient d'aborder ces problématiques complexes dans une logique de transdisciplinarité en utilisant les compétences spécifiques des experts. La maîtrise d'ouvrage (c'est-à-

dire l'ensemble élus-techniciens) doit jouer un rôle d'arbitrage entre différentes logiques qui se superposent (industrielle, politique, esthétique...). Les élus demandent aux techniciens de gérer les contradictions en cherchant le compromis le plus acceptable possible avec les différentes parties. La fonction de l'acteur local est en plein renouvellement et entraîne un repositionnement profond des différents métiers.

La ville et le végétal

Frédéric SEGUR
Directeur du Service Arbres et
Jardins, Grand Lyon



Sylvie Weil, Frédéric Segur

Je me concentrerai plus spécifiquement sur la fonction de l'arbre dans la ville. En effet, celui-ci a une dimension symbolique particulière auprès de la population. En raison de sa verticalité, il occupe également un rôle structurant dans le paysage.

A Lyon, les plantations urbaines sont issues des efforts d'embellissement du siècle dernier. Cette approche était transversale, les considérations pratiques se conciliaient avec des préoccupations esthétiques. Aujourd'hui, ces deux domaines sont très cloisonnés. En effet, les problématiques de la voiture et des réseaux dans la ville du XX^e siècle ont conduit à une spécialisation des métiers qui empêche toute vision globale de l'aménagement urbain. Les éléments qui n'entrent pas dans cette perspective fonctionnaliste perdent de leur importance. Les plantations dans les nouveaux quartiers sont souvent abordées sous l'angle du design au détriment de la qualité des compositions.

Au niveau de l'agglomération de Lyon, nous envisageons les plantations sur le long terme. A partir des années 90,

nous avons commencé à travailler sur les projets urbains en amont pour intégrer la dimension paysagère et qualitative. En une douzaine d'années, plus de 32 000 arbres ont été plantés, soit presque autant que durant le XIX^e siècle.

La charte que nous proposons au concepteur d'un projet urbain s'articule autour de cinq grands principes.

• La dynamique du paysage dans le temps

Nous devons visualiser l'évolution de la composition à court, moyen et long termes pour ne pas décevoir les attentes des habitants.

• La diversité

Nous souhaitons mettre en valeur toute la diversité que peut offrir la nature. A Lyon, nous utilisons 250 espèces d'arbres différentes pour offrir aux habitants, formes, odeurs et couleurs variées.

• La permanence

Nous demandons au concepteur de réfléchir à l'évolution de sa composition au fil des saisons.

• La durée

Un aménagement paysager ne prend son sens que dans le long terme. De nombreux projets ne tiennent pas compte des contraintes inhérentes à l'épanouissement d'un arbre.

• Le principe d'économie

Nous essayons d'avoir une réflexion sur l'entretien des arbres dès la conception du projet pour minimiser les coûts de gestion afin d'éviter des dérives difficilement maîtrisables par la suite.

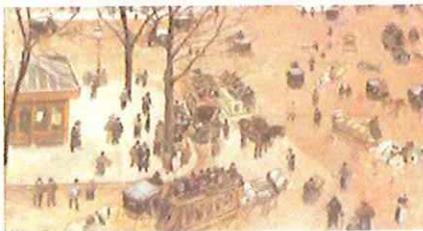
La démarche qualité pour la réussite d'un projet en espace public

Sylvie WEIL, Architecte-urbaniste
en chef de l'Etat Mission
interministérielle pour la qualité
des constructions publiques

Quelle que soit la dimension du projet, certains repères sont récurrents. Toute opération publique, indépendamment de

sa nature, traduit un projet politique à travers le choix de l'autorité publique de prendre en compte ou non les besoins exprimés par la collectivité qu'elle administre. Dans un contexte qui évolue et s'accompagne de réglementations et de normes de plus en plus exigeantes (eau, déchets, santé, air...), le décideur politique doit s'entourer de toutes les compétences nécessaires. Sa responsabilité sera de trouver une réponse cohérente, dans l'espace et dans la durée, à toutes les exigences légitimes. Conduire une démarche de qualité exige de s'intéresser simultanément et itérativement à :

- la qualité du contenu du projet : identifier, comprendre, de quel projet parle-t-on ?
- la qualité du processus mis en œuvre ;
- la qualité des acteurs (maître d'ouvrage et maître d'œuvre notamment) ;



- la prise en compte du « temps » du projet et la mise en place d'outils pour assurer la continuité de la démarche dans la durée.

Chacun de ces aspects est indissociable des autres.

1. L'approche du contenu du projet d'espace public - Les différentes lectures de l'espace public

1. Une lecture spatiale et paysagère

La rue est un espace vivant. Les paysagistes nous proposent de comprendre ce lieu à la vitesse de déplacement du piéton, en jouant sur les parois, le socle et le ciel pour créer des effets intéressants. Chaque ville porte son histoire, son devenir et sa dynamique, l'espace public est porteur de l'identité d'une commune. L'espace public est l'ossature, la colonne vertébrale de la ville : chaque espace n'est qu'un maillon d'une chaîne, qui prend son sens par rapport à l'espace qui le précède et l'espace qui le suit.

2. Une lecture juridique

Un bien immobilier, en l'occurrence l'espace public, entre dans le domaine public de la collectivité, en dehors de tout acte juridique, dès lors que trois critères sont réunis simultanément :

- l'appartenance de l'espace à la collectivité publique ;
- l'affectation directe de l'espace à l'usage du public ou d'un service public ;
- l'aménagement spécifique de l'espace à cet effet.

Dès lors, des droits et des devoirs sont :

- à la charge de la communauté propriétaire :

- délimitation du domaine public (limites public-privé ; alignement ; nivellement) ;
- inaliénabilité et imprescriptibilité du domaine public ;
- obligation d'entretien ;
- définition d'une police de la conservation pour la protection du bien et le respect de son affectation à son usage ;
- définition d'une police de l'ordre public ;
- pouvoir de gestion domaniale (redevances, autorisation d'occupation du domaine public).

- à la charge des administrés concernés :

- pour l'utilisation collective, trois principes : liberté, égalité, gratuité ;
- pour l'utilisation privative : nécessité d'un titre d'occupation temporaire.

La structuration de l'espace public n'est pas le fruit du hasard : elle est due à des règles précises édictées par les gestionnaires de l'époque.

3. L'approche urbaine et sociale

L'espace public se structure en fonction de la volonté de l'autorité publique ; il traduit les valeurs d'usages de la communauté. La cohésion sociale, la centralité, la cohésion sociale et la sécurité sont autant d'enjeux qui découlent de cette notion.

En résumé, intervenir sur l'espace public, c'est :

- *connaître et faire reconnaître le site et son histoire,*
- *réfléchir à la production d'un paysage urbain dans une démarche prospective :*

- *identifier les enjeux urbains et paysagers, les hiérarchiser,*
- *prendre en considération les aspects fonctionnels (accès, liaisons,...) et les contraintes techniques (réseaux, altimétrie,...),*
- *mais aussi, les éléments naturels et leur dynamique : l'eau (cf. nivellement, alignement...), la végétation et ses transformations, la lumière...*

- *connaître le foncier et les limites public-privé (c'est, par ex., un élément déterminant dans les projets de restructuration urbaine des quartiers d'habitat social).*

II. Le processus et les acteurs - Les six étapes du projet d'espace public



La démarche peut être présentée suivant 6 grandes étapes à respecter, quelle que soit l'échelle du projet.

1. La phase préalable incontournable - L'organisation de la maîtrise d'ouvrage par rapport au projet à conduire

Il convient de définir les compétences qui seront nécessaires à la réalisation du projet et d'évaluer les compétences dont le responsable politique dispose en interne et celles qu'il devra chercher ailleurs. Le maître d'œuvre doit être choisi en fonction de la définition du projet et des missions qui lui seront confiées.

2. La phase des études préliminaires et de diagnostic - Le choix d'un maître d'œuvre et la validation d'un pré-projet

C'est une étape de recherche qui devra être menée en collaboration avec les usagers et suivie d'une validation pour acter certaines décisions. La maîtrise d'ouvrage définit les objectifs qu'elle veut atteindre, le(s) maître(s) d'œuvre apportent les solutions techniques pour y parvenir.

3. La phase des études d'avant-projet et de projet - La réunion des autorisations administratives nécessaires à la réalisation du projet

Cette phase permettra d'obtenir les validations administratives nécessaires au projet, en particulier l'obtention de subventions, ainsi que la réalisation des déclarations publiques et des enquêtes publiques.

4. La phase de réalisation

Après validation, il est nécessaire de réaliser le projet dans les délais les plus brefs afin de répondre aux attentes des usagers. La maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage doivent assurer la continuité du projet en amont comme en aval (entretien, modifications à apporter, usages et pratiques nouvelles...).

5. La livraison des travaux et la mise en service des aménagements - La concertation

La maîtrise d'ouvrage doit assurer communication et information tout au long du processus en associant les riverains et les habitants.

6. La phase d'assistance à l'appropriation et d'observation des nouvelles pratiques - Evaluation

Enfin, il est essentiel de procéder à une évaluation du résultat, en termes d'usages et de fonctionnement : cette observation permettra de corriger ou d'ajuster certaines dispositions matérielles pour assurer une prise de possession des lieux dans de bonnes conditions.

III. Un constat : les facteurs qui affaiblissent un projet d'espace public

La bonne réalisation du projet peut être entravée par les éléments suivants :

- un affaiblissement du maître d'ouvrage devant la multiplicité des acteurs ;
- un calendrier trop serré qui ne tient pas compte d'un certain nombre de préoccupations ;
- une multiplicité des services techniques qui interviennent sur le projet, à

l'origine de problèmes de coordination ;

- les contraintes techniques et économiques des concessionnaires ;
- une consultation trop tardive des associations de riverains.
- Une insuffisance des études préalables et de programmation : il est très important d'y consacrer le temps et les moyens nécessaires (compétences, financements, comparaisons...), car elles conditionnent l'avenir du projet.
- Une maîtrise d'œuvre plurielle, ne pouvant assurer la continuité et la cohérence entre conception et exécution du projet.

QUELQUES ÉLÉMENTS BIBLIOGRAPHIQUES

- Brochure MIQCP : « Les espaces publics urbains : recommandations pour une démarche de projet » - Novembre 2001
- Fiches « Médiations » 10/11/12/13 et 14
- Parmi les nouveaux textes juridiques, l'attention est attirée sur l'ordonnance de juin 2004 modifiant la loi MOP, et en particulier son article 2 qui dispose que : « Article 2-I. ..., l'élaboration du programme et la détermination de l'enveloppe financière peuvent se poursuivre pendant les études d'avant-projets... Les conséquences de l'évolution du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle sont prises en compte par voie d'avenant... » et donne la possibilité désormais « Lorsque la réalisation... d'un ouvrage ou d'un ensemble d'ouvrages relèvent simultanément de plusieurs maîtres d'ouvrage... de désigner par convention celui d'entre eux qui assurera la maîtrise d'ouvrage de l'opération... » (Article 2 -II).

La loi rappelle ainsi que, si une modification de programme survient lors des phases d'études préalables, la rémunération du maître d'œuvre doit en tenir compte.

- **Circulaire relative aux principes généraux d'organisation des mises en concurrence en matière d'études d'aménagement, d'urbanisme, et de déplacements (Août 2004) du Ministère de l'Équipement.**

Questions de la salle

De la salle

Tenez-vous compte des allergies potentielles des habitants dans le choix des végétaux ?

Frédéric SEGUR

Les principaux pollens allergènes qui sont présents dans la commune de Lyon ne viennent pas des arbres plantés en ville mais de la campagne avoisinante.

De la salle

Pourquoi associez-vous la rue au danger ?

Chris YOUNES

Le sentiment d'insécurité survient lorsque les promeneurs se déplacent vers des lieux inconnus dans lesquels ils n'ont pas de repères.

Jean-Claude GALLETY

Il faut travailler à la fois sur l'insécurité et le sentiment d'insécurité. La perception de la dangerosité d'une rue ou d'une route ne repose pas toujours sur des facteurs rationnels. Même si ces inquiétudes sont davantage ancrées dans une dimension psychosociale que technique, elles doivent néanmoins être traitées. Ainsi les données statistiques ne sont pas les seuls critères qui décident de la dangerosité ou pas d'une rue. Quelquefois, il faut réaliser des aménagements pour redonner un sentiment de sécurité à une population qui ressent l'insécurité.



La salle