

LA REVUE

urbanisme

BONNES FEUILLES Anachronismes urbains 6/

L'INVITÉ Jean Frébault 66/

CONTROVERSE Refonder l'État aménageur? 74/

www.urbanisme.fr

octobre
novembre
décembre

n° 415

20 €



villes / sociétés / cultures

DOSSIER

Questions à l'urbanisme

30/

/ Penser ensemble 68 espaces publics

La Société du Grand Paris et Ile-de-France Mobilités viennent de faire paraître un ouvrage posant les principes de conception des espaces publics autour des gares du Grand Paris Express.



Principe 23 : Accueillir les événements, ponctuels ou réguliers © TVK/TN+/Julien Lelièvre

Il ne suffit pas de construire un grand réseau de métro et des gares, encore faut-il s'occuper du déplacement entre le quai de la gare et la destination du voyageur. C'est de ce constat qu'est né à l'échelle du Grand Paris Express le besoin d'un guide sur les espaces publics qui joueront demain le rôle de « rotule » entre l'infrastructure, la ville et les usagers. « La taille du

projet de métro occulte le fait qu'il n'est que l'acte 1 de l'aventure du Grand Paris. L'acte 2 sera le développement urbain qui va suivre », explique Thierry Dallard, président du directoire de la Société du Grand Paris (SGP), en présentant l'ouvrage *Places du Grand Paris* qui en pose les principes de conception. « Avec les collectivités locales, nous avons voulu travailler sur ce maillon qui permet d'aller du métro à son travail, à son domicile, à son université, à son spectacle, à l'hôpital. »

La SGP, entreprise publique qui pilote la construction et le financement du Grand Paris Express, s'est alliée dans cette démarche avec Ile-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. « Le Grand Paris Express va s'insérer dans un réseau francilien déjà très dense. Il y a un vrai enjeu à optimiser les correspondances entre les nouvelles lignes et l'existant, avec les modes lourds, notamment les interconnexions ferroviaires, mais surtout avec les modes de surface », avance Élodie Hanen, directrice

générale adjointe d'Ile-de-France Mobilités. Quand sera mis en service l'ensemble du réseau du Grand Paris Express, 90 % de la population se trouvera à moins de 2 km d'une gare : « Soit un trajet réalisable en 10 minutes en bus ou à vélo, sans compter la marche pour ceux qui ont la chance d'habiter plus près de ces pôles et les mobilités émergentes dont il faut tenir compte. »

10 minutes de marche, soit environ une distance de 800 m, ce qui à l'échelle des 68 quartiers de gare « représente une surface égale à 1,5 fois celle de Paris. On ne parle pas d'un quartier ou d'une ZAC », résume Thierry Dallard. Les premières gares verront le jour en 2024. Puis tous les ans jusqu'à 2030, d'autres sortiront de terre et avec elles de nouveaux quartiers. « Sur ces espaces vont arriver de nouveaux habitants et de nouvelles entreprises. Ces places ont non seulement un rôle à jouer dans la chaîne de la mobilité, mais elles seront au cœur de la métamorphose urbaine. »

De là est née l'idée d'un référentiel commun. « L'enjeu est de fédérer tous les acteurs autour de ce constat, poursuit

Thierry Dallard. La problématique est complexe : chaque gare irrigue un quartier qui est unique en soi et, en même temps, il est nécessaire de travailler l'élément transversal, ce qui est commun à l'ensemble du Grand Paris. » Objectif résumé par Julien Peyron, directeur adjoint des gares et de la ville à la SGP : « Faire en sorte qu'un voyageur qui monte dans le métro à Boulogne dispose des mêmes points de repère dans l'espace public à l'autre bout de la métropole. »

40 PRINCIPES

L'élaboration de ce référentiel prolonge la réalisation des études de pôle autour des gares pour lesquelles chaque maître d'ouvrage a déjà contribué sur ses propres enjeux territoriaux. Cette fois, la moitié des pôles ont participé au travail. L'agence TVK a coordonné le travail de l'équipe constituée pour l'occasion (cf. encadré).

« On a tendance à considérer l'espace public comme le vecteur de la viabilisation et du développement immobilier », regrette Pierre-Alain Trévelo (TVK). « Or il a un caractère autonome et il doit être pensé en tant que tel, pour la vie qu'il permet, pour le type de civilisation et de sociabilité sur lequel il ouvre. » Pour sa capacité à favoriser l'intermodalité, même s'il ne se résume pas à cela. « L'espace public, c'est la portion de terre que l'on partage, là où tout le monde peut aller. » Par rapport aux nombreux enjeux qu'il porte (sociaux, sociétaux, écologiques, pratiques), son coût est faible : entre 100 et 500 euros le m², à comparer à ceux d'un bâtiment neuf (entre 1000 et 5000 euros le m²) ou de l'infrastructure (plusieurs centaines de milliers d'euros le m²). La définition du périmètre concerné a fait l'objet d'un débat. Une certitude : il dépasse le seul parvis de la gare. « Nous avons proposé de considérer l'espace public comme la zone de pertinence autour de la gare. Elle se mesure, par exemple, par les continuités piétonnes », poursuit-il. Ce guide a donc été pensé comme « le moyen de fabriquer une culture commune plus que comme un document technique ou un guide prescriptif ». D'où le choix d'y insérer une partie théorique sur l'espace public, en plus de la dimension opérationnelle, et d'en faire un objet éditorial soigné, avec de nombreuses illustrations, représentations et maquettes mettant en scène une philosophie de l'espace public, les ambitions et les principes qui en découlent. Ces ambitions sont au nombre de trois : la continuité que ces espaces doivent assurer entre le système de transport et l'existant ; la modularité, pour être sûr que ces espaces soient capables d'évoluer dans le temps ; enfin, l'ouverture, c'est-à-dire leur capacité à s'adapter à tous les usages et à tous les usagers.

Les futurs espaces publics devront respecter ces grandes ambitions, déclinées ensuite en 40 principes. Dans le cadre des études de pôle, la SGP et Ile-de-France Mobilités s'assureront que les éléments décrits dans l'ouvrage soient intégrés dans le projet d'aménagement de chacune des places. « Nous pourrions graduer le niveau de financement auprès des collectivités locales en fonction de la prise en compte de ces éléments », mentionne Julien Peyron. « À l'issue des travaux, le solde de subvention sera conditionné à la prise en compte du référentiel. » « La vraie question est bien de savoir comment on s'y prend. La mise en place de certains financements ne représente

qu'une toute partie de l'enjeu, nuance Thierry Dallard. L'essentiel est de tirer la meilleure expérience possible de ce travail collectif. »

LE TEMPS LONG DE LA TRANSFORMATION

Selon Pierre-Alain Trévelo, deux dimensions fondamentales traversent ces ambitions : « Le sol et le temps, considérés simultanément. Le sol en tant qu'épaisseur, incluant le sous-sol, avec le métro, mais aussi le "sur-sol", sur lequel on se déplace, on respire, on plante ; c'est quelque chose qui se dessine, se construit, avec un objectif de simplicité et de robustesse ; et puis le temps, parce que l'espace public est le fruit d'un passé et qu'on doit se projeter dans le futur. On ne peut pas dire aux gens : "Attendez que tout soit réalisé et votre vie sera plus belle." Il faut prendre en compte le temps long de la transformation, penser l'après-livraison et la mise en route des gares. Le temps, c'est aussi la capacité à utiliser ces espaces et à les faire évoluer, à corriger, à adapter... »

Le guide détaille ensuite les 40 principes de conception des espaces publics, des propositions plutôt que des recettes préétablies dont la mise en œuvre est laissée à l'appréciation des maîtres d'œuvre et des maîtres d'ouvrage des pôles. Parmi eux : « Faire de l'espace public des gares un maillon essentiel des trames vertes et bleues », « Construire ou rétablir des itinéraires piétons de grande échelle », « Affirmer l'unité des espaces publics de la gare », « Permettre le séjour dans l'espace public », « Conférer à l'espace public les qualités d'un jardin », « Installer des milieux naturels vivants », « Viser la neutralité carbone... Invité à détailler des exemples de principe, Pierre-Alain Trévelo cite la plantation en pleine terre. « Elle paraît aller de soi, mais un guide doit pouvoir réaffirmer des évidences. Et puis, ce n'est pas si simple. Les situations sont très contraintes. Il n'y a pas des milliers de m² où on pourra le faire. C'est pourtant un enjeu essentiel. »

« Ces espaces doivent être réfléchis dans leur intégration à l'échelle du quartier, à l'échelle entre deux gares jusqu'à celle du Grand Paris, précise Cristina Ros Ballester, paysagiste de l'agence TN+. Ils doivent aussi être pensés dans leurs différentes dimensions. Sur le principe de continuité horizontale par exemple, l'espace public peut être ouvert sur des espaces paysagers, voire des repères architecturaux, au-delà même de l'espace de la gare. À la plus petite échelle, on peut établir un échange entre le sous-sol et l'atmosphère. Par exemple, travailler sur la porosité du sol et sa perméabilité peut avoir une influence sur les îlots de chaleur. » / Jean-Michel Mestres

TÉLÉCHARGER LE GUIDE

■ L'ouvrage est téléchargeable sur le site de la SGP : <https://admin-mediatheque.societedugrandparis.fr/publicMedia?t=pmBFCG41G6>

