

Porte d'Orléans - projet de continuité urbaine
(sans échelle, 2004)

INSERTION URBAINE DES GARES DE BUS EN MILIEUX MÉTROPOLITAINS

/ type

Recherche action

/ objet

Étude sur l'avenir des gares routières en milieu dense. Analyse géographique de gares de bus dans Paris et sa périphérie et projet prospectif sur deux d'entre elles : la porte de Paris à Saint-Denis et la porte d'Orléans à Paris.

/ plastique temporelle

La place du lieu dans l'espace des flux

/ état

Recherche effectuée

/ date de réalisation

2002-2006

/ lieu principal de réalisation

Paris

/ commanditaire

RATP

/ structure porteuse du projet

d.u.M.s

/ rôle

chercheur et mandataire de la recherche-action

Auteurs associés : Jean-Philippe Doré et Urs Keller

Le service « insertion urbaine et grand projet urbain » de la RATP a demandé au laboratoire de l'école spéciale d'architecture de réfléchir à « l'insertion urbaine des gares de bus en milieu dense » au moyen d'une recherche-action. Il s'agissait d'apporter une expertise urbaine sur la mobilité associée aux gares de bus et d'énoncer les moyens à mettre en œuvre pour redonner à ces équipements une place active dans la ville et ses projets.

Sur plusieurs sites de la RATP, nous avons mené des enquêtes quantitatives de fréquentation, des modes de rabattements et des motivations de déplacement des voyageurs. Des analyses qualitatives et thématiques ont apporté les moyens de comparer l'insertion urbaine des gares en question. Ces analyses ont principalement reposé sur l'étude visuelle de l'insertion et du signallement urbain des gares, ainsi que sur l'étude de cartes mentales dessinées par des voyageurs. Il résulte de l'analyse comparative les sites d'étude que l'insertion urbaine des gares de bus

provient, d'une part, de la qualité de la liaison qu'elles entretiennent avec la ville, et d'autre part, de la qualité de la liaison qu'elles entretiennent avec les autres modes de transport présents sur le site. Les gares de bus étudiées ont des liaisons de qualité variable avec la ville et les autres modes, en fonction de leur configuration et de leur contexte sans qu'un modèle idéal d'insertion urbaine ne se dégage. Par ailleurs, la typologie des exemples internationaux de gares de bus montre également qu'il n'existe pas de forme technique prédéfinie pour ce type d'équipement.

Deux projets prospectifs donnent des orientations pour l'avenir des gares de bus.

L'insertion urbaine des gares de bus dépend de l'ouverture de la gare sur la ville. Cette ouverture provient de la continuité physique, visuelle, et symbolique d'un espace public partagé entre la ville et le transport. Cette évolution passe nécessairement par la mise en commun d'un grand nombre de compétences entre la ville, les transporteurs, et des entreprises privées. Les projets de gares de bus sont à considérer comme de véritables projets urbains visant à valoriser l'insertion de l'espace public dans les flux de transport. Ce propos recoupe le thème majeur de notre laboratoire sur la nature de l'espace public pris dans l'espace des flux.

La partie prospective de notre étude a montré que la gare de bus en milieu dense est capable de polariser une certaine portion d'espace public, pour le tourner vers le transport, le doter de nouvelles fonctionnalités et de services. Il s'agit de constituer autour d'elle une ambiance apte à créer un nouveau type de lieu urbain.

Pour illustrer et vérifier ces conclusions, nous proposons le concept de continuité urbaine, qui vise à assurer une transition douce entre le monde du transport et la ville, et qui valorise l'expérience du voyageur au sein des pôles d'échanges. Les deux projets qui terminent cette étude, situés à la porte de Paris à Saint-Denis et à la porte d'Orléans à Paris, sont à prendre comme des applications à des contextes différents, de ce même concept de continuité urbaine. En effet, la lecture de la littérature contemporaine sur la mobilité montre que les lieux de transport tendent à devenir des lieux urbains importants liés à de nouveaux modes de vie. Le transport devient un temps actif et attractif de la vie

contemporaine. Cela est notamment rendu possible par une programmation innovante de commerces et de servi-

Traitant de l'insertion urbaine des gares de bus en milieu dense, nous avons tenté de caractériser deux hypothèses. La forme urbaine élastique voulait décrire la nature extraterritoriale d'une gare de bus, en relation avec des territoires éloignés et rassemblés par des lignes de bus et les itinéraires des autres modes présents sur le site. Certains voyageurs sollicités pour dessiner une carte mentale, par exemple, n'ont pas dessiné la gare de bus dans son contexte urbain proche, mais ont préféré représenter schématiquement leur parcours interurbain. En faisant un raccourci, on pourrait dire que pour eux la forme de la gare est celle de leur parcours plus que celle de ses limites physiques.

Cette distinction entre la forme étendue et la forme réelle de la gare se retrouve par exemple dans la contradiction entre la fréquentation importante de la gare de la porte d'Orléans et sa faible visibilité. Très vite, il est apparu que le principe de continuité urbaine devait s'appliquer à éliminer les ruptures trop importantes dans les liaisons entre la gare de bus et les autres modes présents sur le site, pour que le voyageur ait une expérience cohérente de son voyage, sans segmentation excessive. Cette expérience non segmentée du voyage est une condition importante pour que la mobilité soit vécue comme un mode de vie, et plus comme un enchaînement logistique. Si l'expérience des voyageurs est aujourd'hui chaotique - par des ruptures spatiales importantes, telles que le contraste absolu entre le métro souterrain et le bus en surface, avec un passage brutal de l'un à l'autre - ; le principe de continuité urbaine nous

conduit à envisager une forme urbaine élastique pacifiée où le voyageur poursuit son chemin de lieu en lieu tout en restant dans une atmosphère globale liée à la mobilité.

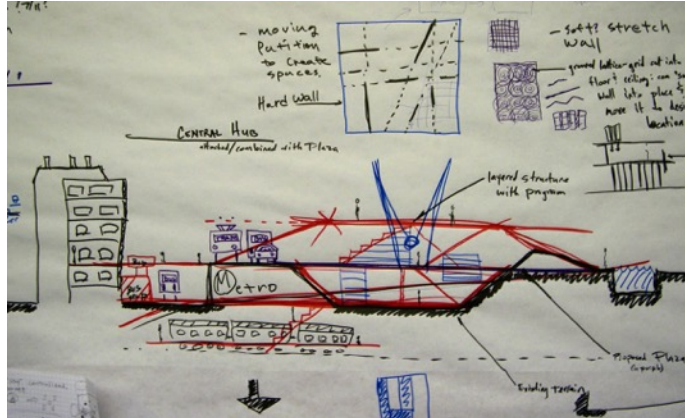
Le champ de mouvement décrit les échanges directs entre la gare de bus et la ville. Ces échanges, outre l'animation qu'ils génèrent, créent des usages fugaces d'orientations et de reconnaissances - signalement et insertion urbaine, ainsi que des usages fixes - services de proximité - plus ou moins avérés. Le principe de continuité urbaine s'applique particulièrement à cette hypothèse tant les liaisons piétonnes entre la gare et la ville servent l'insertion de l'équipement de transport. Dans la partie prospective de notre étude, nous avons vu que la qualité des échanges entre ces deux acteurs pouvait être stimulée par la présence de services positionnés sur leurs liaisons. La continuité urbaine peut alors être physique, visuelle ou symbolique en étant associée à des services. Le champ de mouvement voulait décrire la nature des contacts que la gare de bus entretient avec la ville. Nous avons vu que le bus était un mode souple, utilisant l'espace public, et que son rabattement dominant était la marche à pied.

Suite à l'étude « des gares de bus en milieu dense », RATP/DAT/PEI a demandé au laboratoire un complément d'étude concernant les gares de bus intégrées dans des bâtiments.

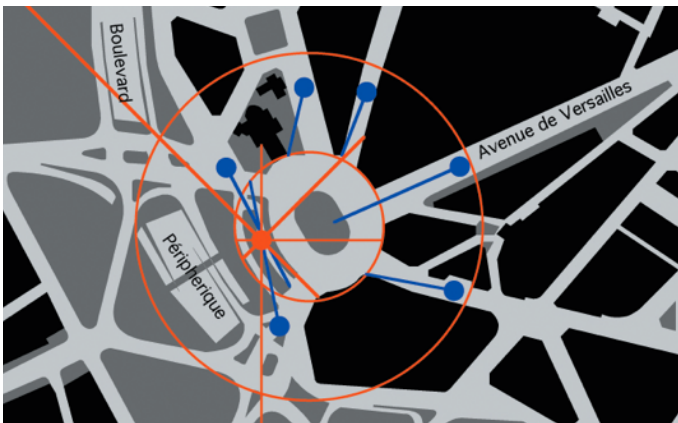
La continuité urbaine n'est que secondairement la continuité physique d'un sol urbain ; elle indique bien plus un enchaînement de significations s'organisant autour de la problématique de la mobilité, et devient le lieu à partir duquel un grand nombre d'actions et d'intentions urbaines se focalisent.



Atelier projet urbain, École spéciale d'architecture de Paris (2003)



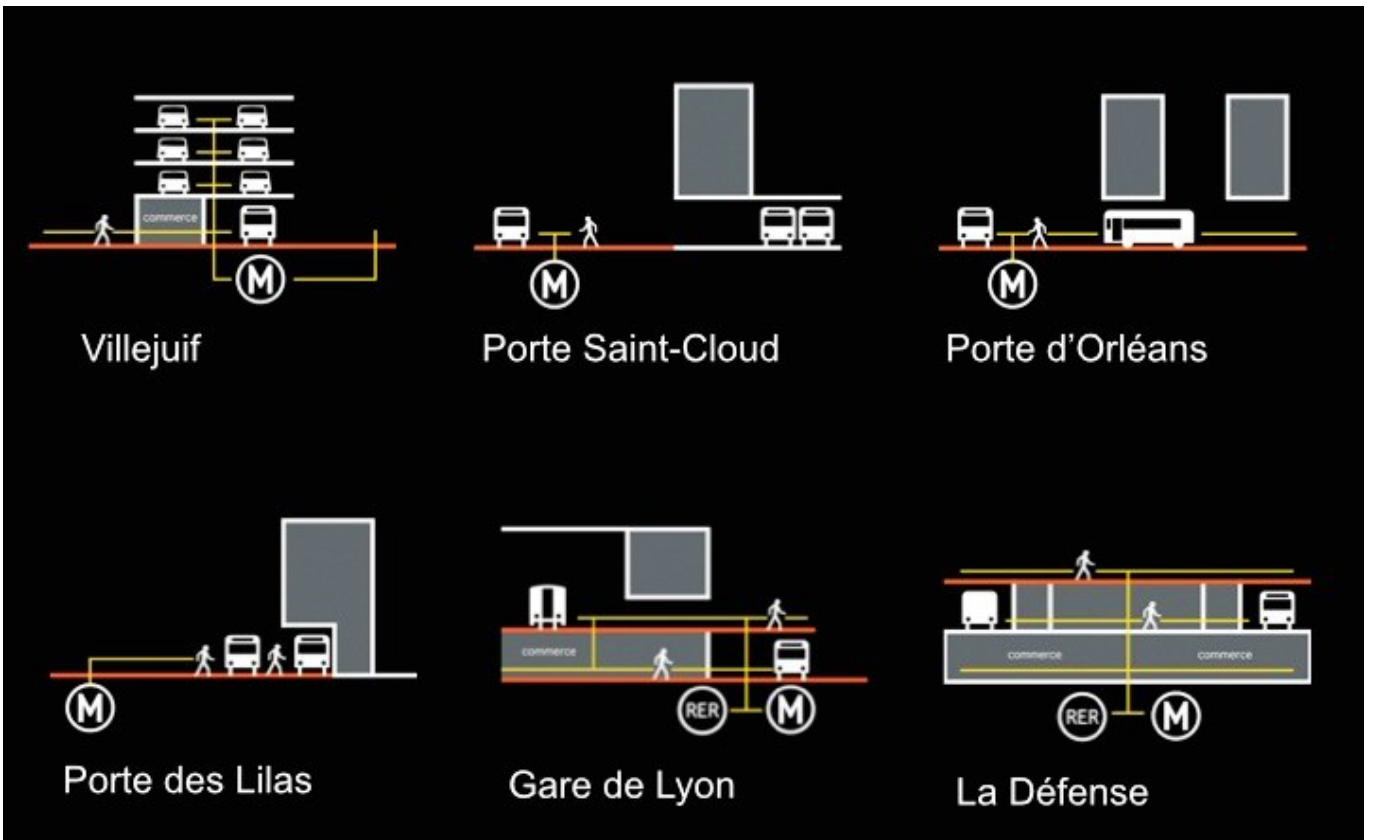
Workshop, École spéciale d'architecture de Paris (2003)



Porte Saint-Cloud - carte des visibilités (sans échelle, 2005)



Villejuif - carte des services opportuns (sans échelle, 2005)



état actuel



continuité urbaine appliquée à la porte de Paris



continuité urbaine appliquée à la porte d'Orléans

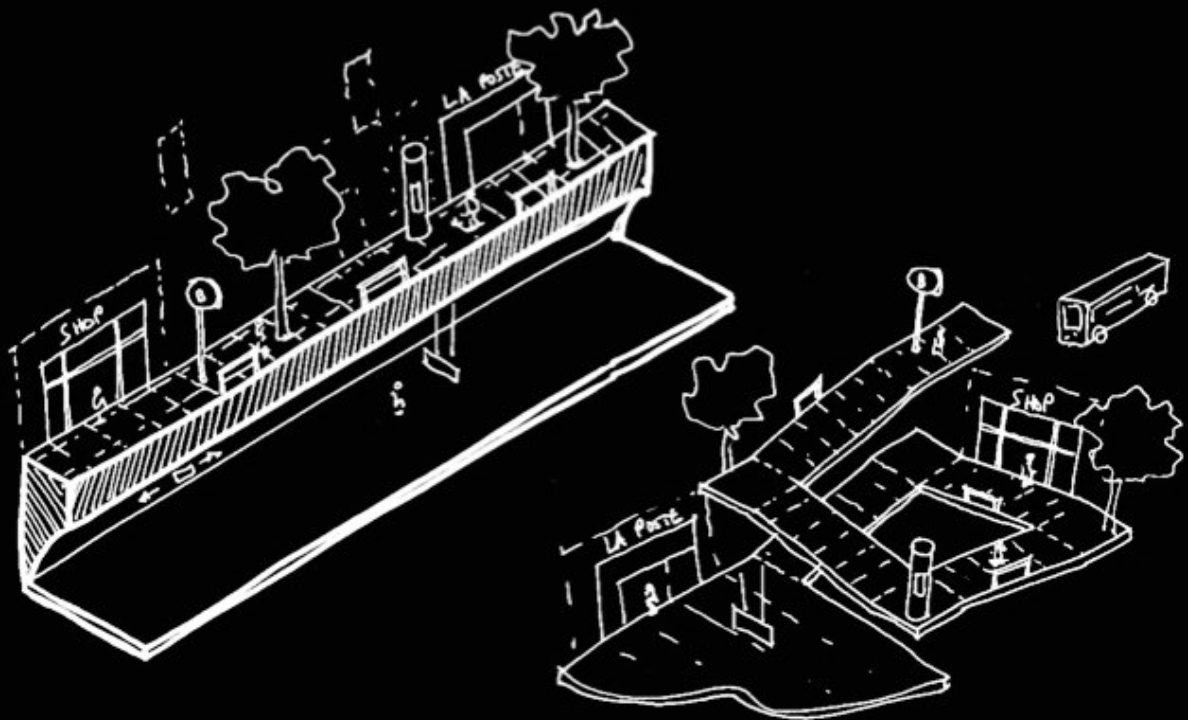
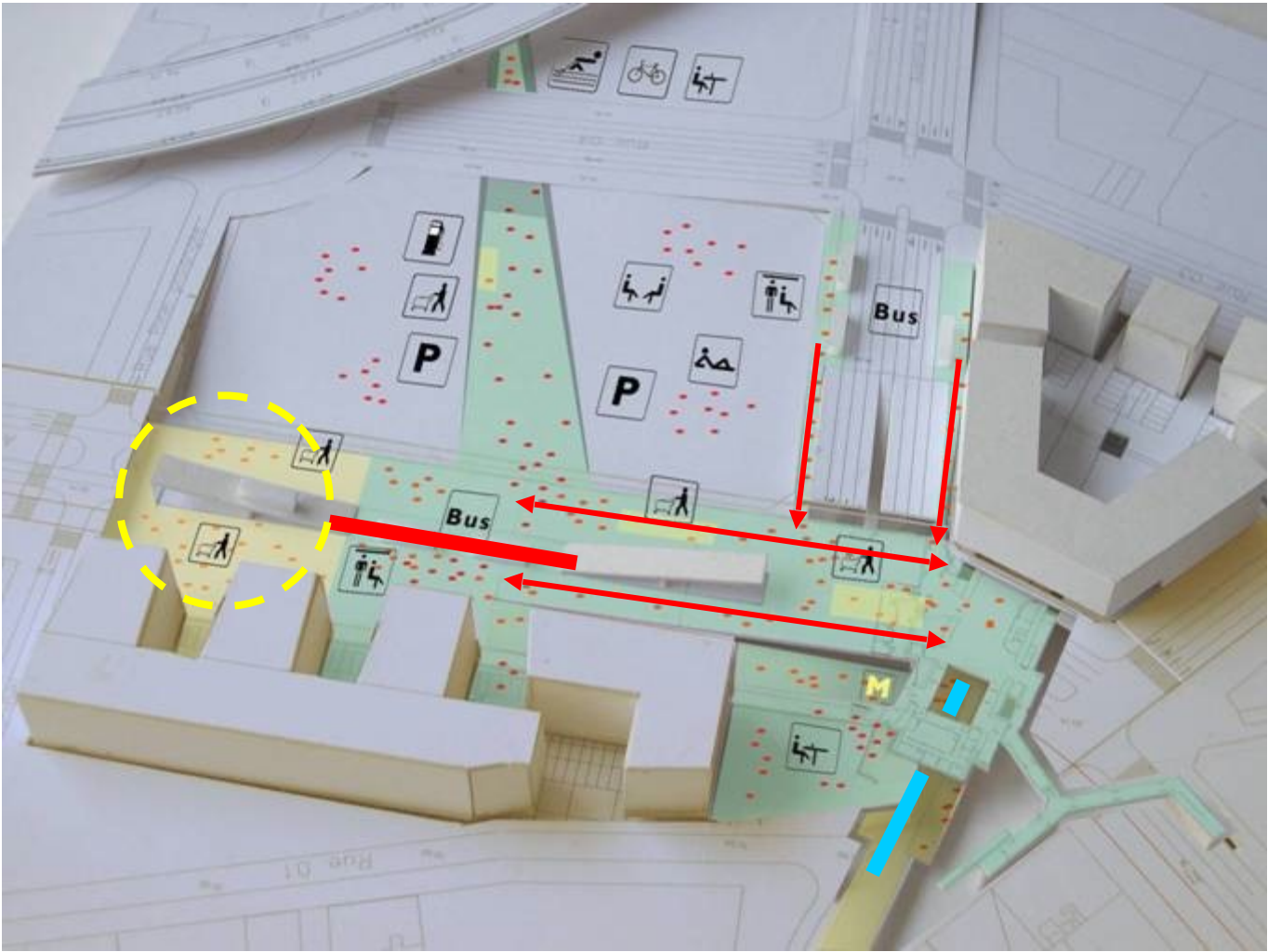


schéma de principe

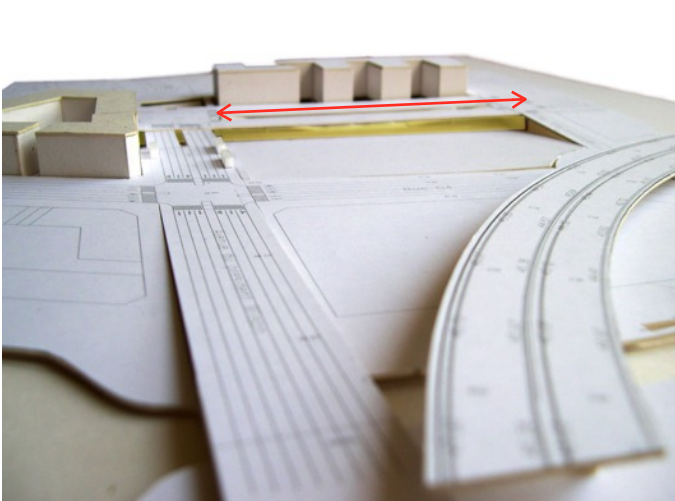
*Principe de continuité urbain
(sans échelle, 2004)*



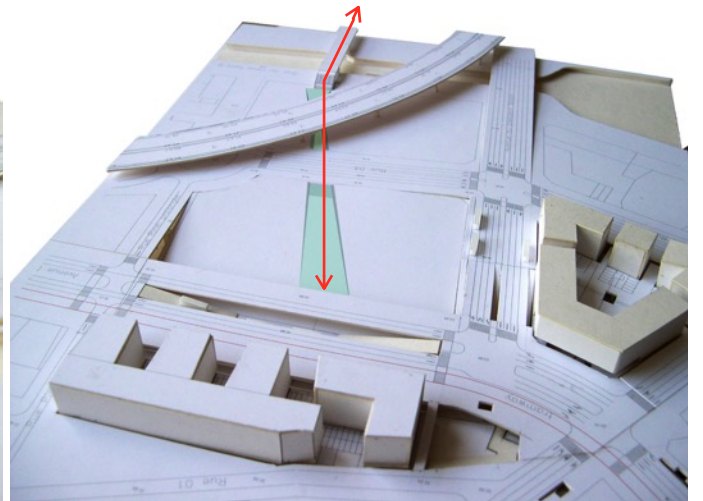
Porte-d'Orléans - une supersurface d'itinéraires
 (sans échelle, 2004)



Porte de Paris, Saint-Denis - fonctionnement du transport au rez-de-jardin
(sans échelle, 2004)



façade urbaine
(sans échelle, 2004)



Liaison de Saint-Denis au canal et au stade
(sans échelle, 2004)