



pour présenter des produits ?



Pour stocker des journaux



sans le toit lorsqu'il fait beau



pour s'asseoir une minute



pour suspendre des cartons



pour afficher son enseigne



...à l'abri



etc.etc...



à chacun d'en trouver bon usage.



de s'approprier la chose.



d'y trouver sa place



et d'essayer...

*Ban forain éphémère dans le cadre du service intégré
(sans échelle, 2014)*

SPHINX / CONTINUITÉ URBAINE ET COMPLÉMENTARITÉ DE SERVICE

/ type

Recherche urbaine

/ objet

Recherche sur les services dans le cadre de l'intermodalité et de la relation entre une gare et son tissu urbain d'insertion. Analyse géographique de deux gares RER

/ plastique temporelle

Amplification des lieux de mobilité

/ état

Recherche réalisée

/ date de réalisation

2006 - 2008

/ lieu principal de réalisation

Cergy-Pontoise

/ commanditaire

PREDIT et SNCF

/ structure porteuse du projet

d.u.M.s

/ rôle

Chercheur et mandataire de la recherche. Avec Jean-Philippe Doré (architecte), Laurent Gunter (géographe) et Aurélie Eckenswiller (designeuse)

Avec le projet « Continuité urbaine et la complémentarité des services » dont le maître d'ouvrage est le groupe 11 du PREDIT (ministère du développement durable), nous avons effectué un recherche-action sur la continuité urbaine et la complémentarité des services dans les pôles d'échanges de faibles flux (moins de 7.000 passagers par jour).

Les abords des petites gares sont souvent délaissés alors que de nombreux voyageurs et riverains seraient preneurs de service. Pour aménager ces espaces nous proposons d'aménager le temps d'attente des voyageurs et le temps de leur quartier d'insertion. Dans deux gares de l'agglomération de Cergy Pontoise, nous proposons une charte d'accessibilité doublée d'une gamme de mobilier flexible. Cette double intervention permet de répondre aux nouvelles règles d'accessibilité tout en offrant des services attendus par la population.

Pour ce faire, notre recherche-action a compris un cadrage géographique, une

évaluation de l'accessibilité permettant de mettre en évidence les effets de rupture, une étude sur la mise en place de services, une expertise juridique relative à la faisabilité des propositions retenues et enfin un travail de modélisation.

Notre équipe pluridisciplinaire a décidé de répondre à l'appel d'offre du PREDIT en insistant sur la question de la conception et l'organisation de l'espace public. Nous avons proposé d'étudier les services utiles pour un pôle d'échanges au regard de leur action dans la structuration de cet espace. A travers l'analyse de pôles d'échanges, nous tentons d'établir et de caractériser les liens entre les espaces de transport et le milieu urbain et cela a donné lieu au concept de la « continuité urbaine ». Il s'agit de réaliser l'insertion urbaine des pôles d'échange au sens large en incluant au concept de nombreux volets thématiques, ou disciplinaires, qui se recoupent. Ainsi, à la continuité physique, architectonique, s'ajoutent des notions de continuité foncière, juridique, sémantique ou psychologique.

Cette étude s'inscrit dans la logique d'une mutation de la société des services. Aujourd'hui, un service n'est plus vu comme une simple prestation décontextualisée, mais se localise dorénavant dans un environnement en le nourrissant. Cette intégration de services, de biens et de lieux, nécessite d'administrer par des outils de gestion spécifiques l'hétérogénéité d'interventions relevant de domaines différents, allant de la construction à la mise à disposition de prestations. Il s'agit d'inventer « la règle du jeu » qui doit régir les différentes interventions. Nous proposons une charte « d'environnement intégré » qui engage l'ensemble des acteurs dans un processus commun. Elle permet aussi d'engager une large concertation sur les objectifs à mettre en œuvre.

Administrer les interventions dans le temps et dans l'espace nécessite donc l'invention d'un mode de gestion et la mise en relation d'acteurs éloignés. L'action publique, les interventions marchandes et non-marchandes doivent trouver simultanément leur place dans le dispositif commun. Chaque projet croise alors la formalisation d'un espace avec une organisation d'intervenants variés dans le temps. A ce titre les gares offrent un terrain d'expérimentation formidable.

Les deux sites choisis pour notre recherche-action sont dans l'agglomération de Cergy-Pontoise et ils offrent des situations urbaines différentes mais toutes deux caractéristiques de la Ville Nouvelle. A Eragny, on est confronté à un tissu d'origine rurale, où l'équipement de transport est assez dissocié du contexte. La gare s'est vue rejointe par un développement urbain dont elle est exclue et qu'elle ne fédère pas. A Neuville, on a affaire à un équipement de transport « pionnier », qui attend son urbanisation.

Analyses

Le terme d'accessibilité est une entrée majeure dans notre étude. Il permet d'affiner le concept de continuité urbaine dans ses acceptions physiques, architectoniques. Il introduit en plus la notion d'ergonomie. Enfin, il relie notre étude à une actualité juridique via la loi

du 11 février 2005, qui va être un moteur d'aménagement urbain.

Il est trivial de rappeler que la mobilité commence par l'accessibilité aux lieux de transport. Accès physique tout d'abord, lié à l'espace vécu du voyageur et à sa navigation depuis son domicile jusqu'à sa destination. Toutes les situations de vie doivent alors être considérées : l'enfance, l'âge adulte, le grand âge et le handicap (momentané ou chronique). L'accessibilité physique doit aussi être prise comme la continuité du quartier jusqu'au quai. Et pourquoi ne pas étendre le principe d'accessibilité : accès à l'information, accès à des services (inaccessibles durant une journée de travail par exemple).

La ville a souvent été conçue pour des personnes d'âge moyen n'ayant pas ou très peu de difficultés physiques. Cependant dans un contexte de vieillissement de la population l'accessibilité apparaît comme un enjeu fondamental pour les années à venir. Développer le concept de continuité urbaine n'a de sens que si on peut avoir accès aux ressources offerts par un pôle d'échanges, en toute équité.

Nous avons menés sur ces deux sites une étude ergonomique en qualifiant des parcours avérés de voyageurs. De plus, avec l'aide de l'association des paralysés de France, nous avons examiné minutieusement les difficultés rencontrées par une personnes handicapée dans les deux sites.

Le parcours d'un individu peut être détaillé en plusieurs tâches. Celles-ci sont ensuite répertoriées en une typologie. Cette division des tâches permet de se concentrer sur les moindres détails et d'optimiser au mieux l'espace. Il est possible de graduer l'espace selon une notation pour comprendre le degré d'accessibilité et d'ergonomie du lieu. Cette démarche permet une évaluation qualitative et quantitative du site. En partant d'une réflexion sur le comportement humain dans un espace, nous sommes amenés à concevoir des espaces plus ergonomiques.

Eragny, pôle ouvert sur la ville et pratiqué en majorité par des piétons, a d'importants problèmes d'accessibilité

influant sur le niveau de continuité urbaine. Neuville-Université, pôle refermé sur lui-même et dont l'importance des piétons est plus faible à un niveau d'accessibilité meilleur, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Cependant, la fermeture du pôle implique une très faible relation avec la ville, la continuité urbaine en est donc très affaiblie.

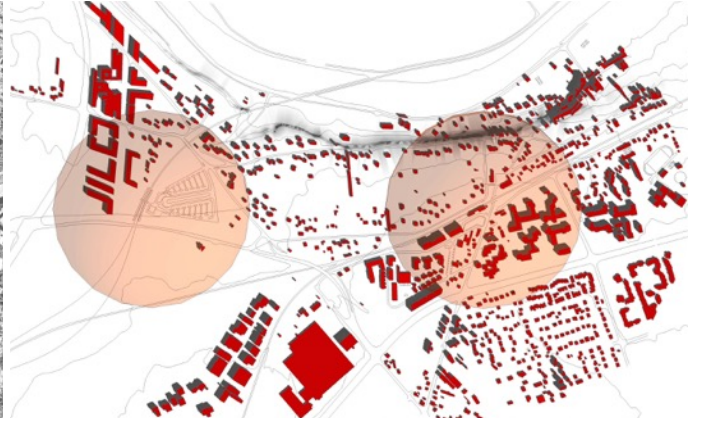
La question de l'agenda d'un pôle d'échanges se pose : est-ce un endroit qui fonctionne majoritairement aux heures pleines, du lundi au vendredi ? Que s'y passe-t-il aux heures creuses ? Faut-il renforcer la présence de services aux heures pleines en désertant les heures creuses ? La réponse à apporter dépend des moyens disponibles, des besoins recensés, d'une rentabilité économique ou d'un partenariat public privé et surtout des objectifs que nous nous fixerons : mettons nous en avant la sécurité, l'accès au travail, les services publics, le commerce de proximité, ...

La continuité entre l'espace urbain et l'espace de transports est satisfaite par l'installation sur le trajet gare-domicile des objets urbains qui offrent des services aux usagers des transports en commun, habitants de la ville. La qualification juridique de ces objets urbains est importante. Ces objets peuvent être qualifiés de mobilier urbain et par conséquent ils suivent le même régime. Comme le mobilier urbain, ces objets sont destinés à être implantés en priorité sur le domaine public. À cet égard, il convient d'identifier les propriétaires fonciers (RFF, Communauté d'agglomération, villes) pour les faire agir de concert.

Le droit public offre différents procédés contractuels pour la passation des contrats de mobilier urbain. Le Conseil d'Etat, dans un arrêt de 2005, a jugé qu'un tel contrat est un marché public et pas une délégation de service public, ni une concession domaniale. Il en résulte que les personnes publiques concernées par le projet devront conclure un marché public, la solution la plus simple consistant pour elles à former un groupement de commande.



Plan de Cergy-Pontoise
(2006)



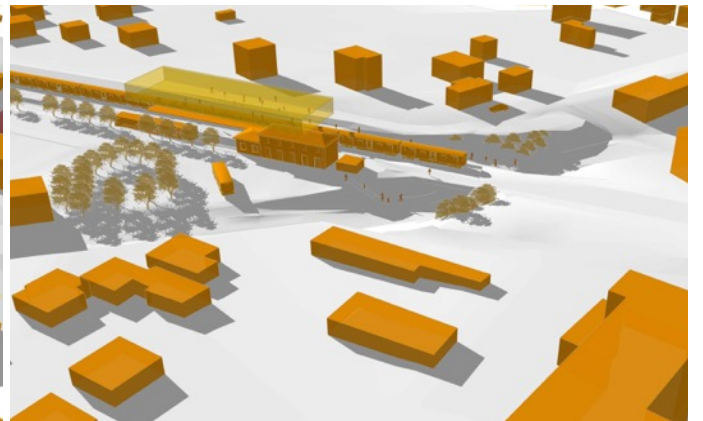
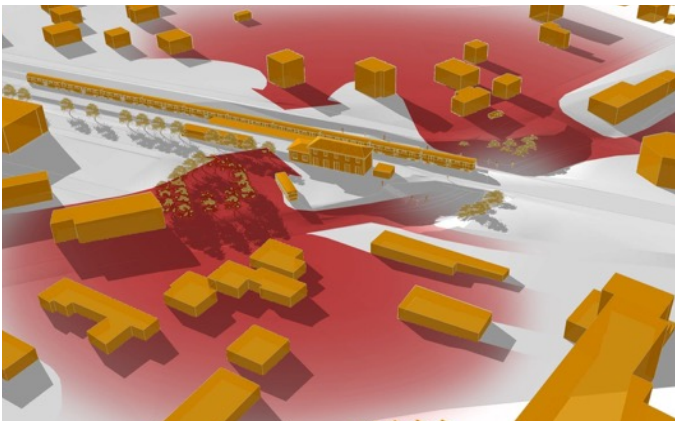
Les deux gares RER
(2006)



Gare RER d'Éragny
(2006)



Gare RER de Neuville
(2006)



Maquette de la gare RER d'Éragny avec schématisation des enjeux
(2007)

Propositions

L'insertion urbaine des pôles d'échanges dépend à la fois de la qualité de leurs liaisons intermodales et de la qualité de leurs liaisons avec la ville. Le principe de continuité urbaine, à savoir celui d'un espace public dynamique innervé par la fonction de transport, tend à fusionner ces deux types de liaisons. Il offre le moyen de mettre en avant l'espace public en tant que lieu par excellence de la mobilité piétonne. La continuité urbaine s'attache à faire naître une atmosphère à part sur les lieux de transit par l'offre de services commerciaux et civiques. Les pôles d'échanges de faible fréquentation sont particulièrement intéressants à ce titre, car ils mettent en avant l'expérience individuelle au travers de leurs flux faibles.

Considérons l'espace urbain comme un décor ou un support pour une multitude de pratiques urbaines. Chaque élément remplit son rôle et participe à l'évolution de l'espace. À la manière des metteurs en scène, nous mettons en scène l'espace urbain. Circuler dans un espace requiert des capacités physiques ainsi qu'une concentration.

La culture de la mobilité s'appuie sur des images indétectables mais les abords des gares de faible fréquentation sont souvent dégradés. Le travail conjoint sur l'accessibilité et l'offre de services sert à travailler l'image de ces gares pour les rendre respectables et identifiables par chaque voyageur. Ce travail impose d'organiser la cogestion des abords d'un équipement de transport en rassemblant l'ensemble des acteurs impliqués et en leur proposant un objectif commun. Une charte d'objectif et plus tard de cogestion peut alors être proposée pour engager l'ensemble des acteurs dans une démarche de projet commun.

A la distinction franche entre le quartier et la gare, distinction domaniale, s'oppose une perméabilité de l'expérience de chaque voyageur. Nous devons donc relativiser la gare en temps que bâtiment pour infester son environnement proche, en quelque sorte l'externaliser, pour la rendre poreuse à la vitalité urbaine et réciproquement. L'intérêt du travail à l'échelle du mobilier provient de l'effacement dans la distinction entre l'intérieur et l'extérieur.

Le concept de salon urbain s'inspire aussi d'expériences déjà réalisées en matière d'information dynamique aux abords des gares.

Le salon urbain est bien un système global qui pourrait trouver une existence juridique dans une charte d'aménagement bipartite entre les transporteurs et la collectivité sur le territoire de laquelle est implantée la gare. Il comprend une expertise sur l'accessibilité (nature des sols, seuils physiques, éclairage public, lisibilité de l'information...) débouchant sur un programme de travaux allant de nettoyage de l'espace public à l'adaptation des lieux. Ce programme d'expertise et de travaux sur l'accessibilité est un travail sur le « tapis urbain ». D'autre part, les enquêtes effectuées auprès de voyageurs montrent que ceux-ci sont friands de services innovants mais qu'ils attendent surtout des services de base. L'idée est donc aussi d'offrir des services posés sur la trajectoire des voyageurs et contenus dans des éléments de mobilier. Nous posons des « meubles » sur le « tapis urbain ». Cette constellation d'objets dans l'espace public a aussi pour objectif de créer un champ de signification par la reconnaissance et l'information qu'elle pourrait porter. Ce dispositif aurait donc vocation à rassembler des significations existantes éparpillées pour rendre l'espace plus lisible et donc plus accessible.

Parler de services nécessite de les définir alors même que chaque contexte est différent, amenant des besoins différents. Cette situation appartient bien au domaine de l'incertitude programmatique qui est au cœur de notre réflexion. Le système du salon urbain doit stimuler le milieu existant et reposer sur l'initiative privée tout en étant labellisé par le transporteur principal sur les deux sites d'étude qu'est la SNCF et par les collectivités locales. De même, il s'agit de s'insérer dans des opérations en cours, de créer un projet d'aménagement en totalité ou de se glisser dans un milieu existant. Le salon urbain est un concept flexible. Imaginons donc du mobilier polyvalent. Dans un très petit meuble on peut mettre une borne de communication, dans un petit meuble un sanitaire, dans un meuble moyen un kiosque à journaux, dans un grand meuble un point de livraisons... le mobilier unifié par

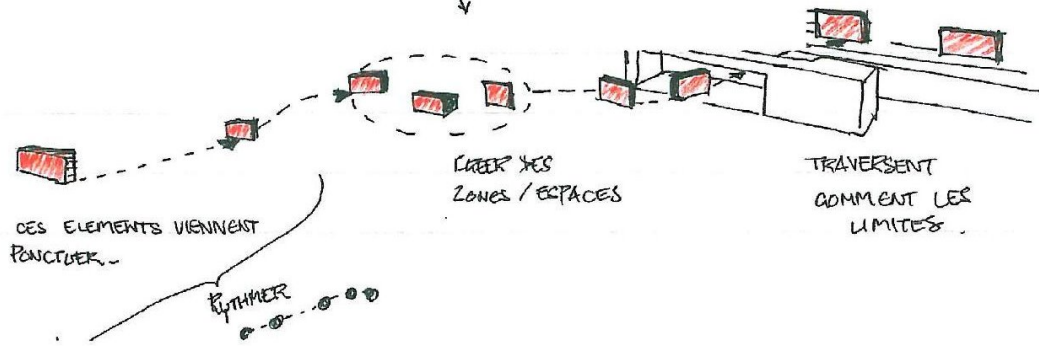
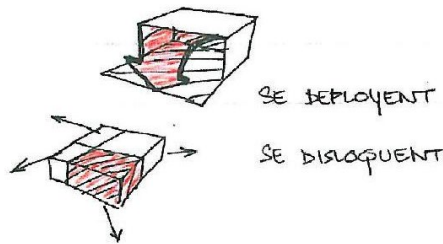
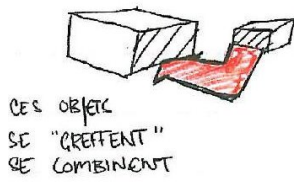
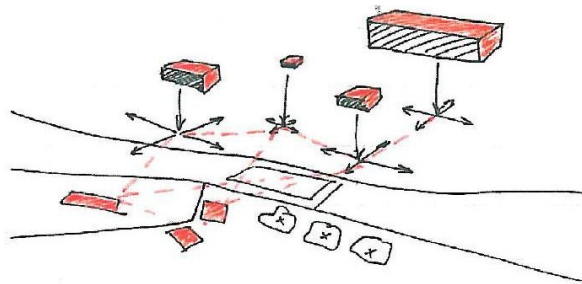
une charte commune supporte ici des services variables.

Pour cette étude, nous avons développé une ligne de mobilier urbain capable de répondre aux principales demandes des usagers des deux pôles étudiés. Ces éléments de mobilier, pouvant accueillir des sanitaires publics, un marchand de primeur, une borne wi-fi... seront fixés sur le tapis urbain aux abords des gares pour former une constellation d'objets.

La recherche « continuité urbaine et complémentarité de service » se conclut par la proposition d'une faisabilité. L'analyse géographique des deux sites a fait apparaître deux problématiques. D'une part leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite n'est pas assurée. D'autre part l'absence de services connexes au transport ternit l'image même de ces lieux.

Lors des enquêtes sur site une demande est plusieurs fois revenue pour la vente de primeur aux abords des gares. La communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise se situe au centre d'une plaine agricole et les usagers des transports en commun sont déçus par leur rythme de vie qui les empêche d'accéder à la production agricole locale. Nous prenons cette demande spécifique. La gamme de mobilier développée dans le cadre de l'étude intègre bien d'autres services mais l'expérimentation part d'un service simple intégrant un mobilier simple et fonctionnel.

Le mobilier à mettre en place sera un étal couvert permettant la vente ponctuelle de primeurs. L'expérimentation se fera sur six mois pour obtenir un déliés suffisant à un retour d'expérience. La gestion des services sera laissée à une association d'insertion après la définition exacte du mode de gestion le plus adapté à l'équipement.



Projet & contexte environnemental_



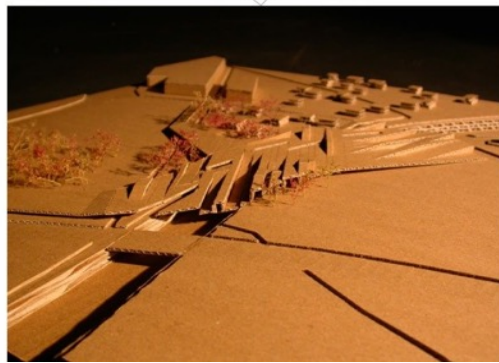
Fragmentation
parcellaire_



Transition_

Typologie du lieu_

Continuité_



Coupe du projet (axe Est-Ouest)_



Relief_

Environnement_



Territoires_

Intégration_



Horizontalité_

