

LES CAHIERERS

DE L'INSTITUT D'AMENAGEMENT
ET D'URBANISME
DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

ESPACES PUBLICS : ESPACES DE VIE, ESPACES DE VILLE

N° 133-134 - 2^e et 3^e trimestre 2002 - 60 €
ISSN 0153-6184

PARUTION TRIMESTRIELLE
QUARTERLY REVIEW



INSTITUT D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME
DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE

Fondation reconnue d'utilité publique
par le décret du 2 août 1960.

Directeur général
M. Hervé GAY

Organisme d'études du Conseil régional, l'IAURIF apporte en priorité son appui technique aux collectivités locales d'Ile-de-France.

Il réunit un large éventail de compétences : aménagement urbain et rural, environnement, transports, logement et modes de vie, économie et développement local, équipements et foncier, santé.

Ses diagnostics et ses propositions permettent ainsi de préparer les choix des élus régionaux et locaux avant de les traduire en terme de projets.

Il agit en partenariat avec d'autres opérateurs français et européens à travers son Système d'Information Géographique et sa Médiathèque en réseau.

Il exporte ce savoir-faire à travers des contrats directs et des accords de coopération technique.

Composition du conseil d'administration au 1^{er} août 2002

Président

M. Jean-Paul HUCHON
Président du Conseil Régional d'Ile-de-France

Vice-présidents

M. Bertrand LANDRIEU 1^{er} vice président
Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de Paris

M. Jean-Claude BOUCHERAT 2^e vice président
Président du Conseil Economique et Social
Régional d'Ile-de-France

• Six Vice-Présidents :

Mme Marie-Michelle BATAILLE
M. Jean-Loup MORLÉ
Mme Myriam CONSTANTIN
M. Pascal-Michel DELMAS
Mme Jocelyne RIOU
Mme Sylvie BOULEAU
Secrétaire : **M. Joseph TREHEL**
Trésorier : **M. Robert CADALBERT**

Conseillers régionaux

Titulaires

Mme Janine HADDAD
Mme Jocelyne RIOU
M. Robert CADALBERT
Mme Sylvie BOULEAU
Mme Myriam CONSTANTIN
M. Joseph TREHEL
M. Pierre BEDIER
M. Jean-Loup MORLÉ
Mme Marie-Michelle BATAILLE
Mme Marie-Christine du LUART
Mme Isabelle de KERVILER
M. Pascal-Michel DELMAS
M. Jean-Michel DUBOIS

Suppléants

M. Manuel VALLS
M. José RUIZ
M. Jean-Luc LAURENT
M. Lucien FERRIER
Mme Jeanne CHEDHOMME
M. Laurent DUMOND
M. Didier JULIA
M. Xavier CHINAUD
M. Jean BARDET
Mme Annick DOULCET
M. Régis HUMBERT
M. Christian LE SCORNEC
M. Jacques OLIVIER

Le Président du Conseil Economique et Social Régional :

M. Jean-Claude BOUCHERAT

• Deux membres du Conseil Economique et Social Régional :

Titulaires

Mme Joséphine COPPOLA
Mme Isabelle DROCHON

Suppléants

Mme Danielle DESGUÉES
M. Noël ZELLER

• Quatre représentants de l'Etat

M. Bertrand LANDRIEU, Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris, représentant le Ministre chargé de l'Intérieur
M. Alain CHARRAUD, Directeur régional de l'INSEE, représentant le Ministre chargé du Budget
M. Bertrand MEARY, Directeur régional de l'Equipement d'Ile-de-France, Préfet, représentant le Ministre chargé de l'urbanisme
M. Patrick LABIA, représentant le Ministre chargé des Transports

• Quatre membres fondateurs

M. Jean-Pierre MONNOT, représentant le Gouverneur de la Banque de France
M. Patrick TERROIR, représentant le Directeur général de la Caisse des Dépôts et Consignations
M. Patrick BAYON DE LA TOUR, Président du Directoire du Crédit Foncier de France
M. Henry SAVAJOL, représentant la Présidente du Directoire du Crédit de l'Equipement des P.M.E.

Le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris,

représenté par
M. Jacques DERIEUX

LES CAHIERS

DE L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME
DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE

N°
133-134

PUBLICATION
TRIMESTRIELLE
CRÉÉE EN 1964
MAI 2002 - JUILLET 2002

Directeur de la publication
Hervé GAY
herve.gay@iaurif.org

Rédactrice en chef
Dominique LOCHON (01.53.85.77.11)
dominique.lochon@iaurif.org

Coordinateurs pour ce numéro
Jean-Louis DUBOIS (01.53.85.77.82)
jean-louis.dubois@iaurif.org
Elisabeth BORDE-PAGÈS (01.53.85.76.39)
elisabeth.borde-pages@iaurif.org

Comité de lecture
Ruth FERRY, Fouad AWADA, Joseph BERTHET,
François DUGÉNY, Claude GAUDRIAULT, Gérard LACOSTE,
Philippe MONTILLET, Jean-Pierre PALISSE, Christian THIBAUT

Presse
Catherine GROLÉE-BRAMAT (01.53.85.79.05)
catherine.bramat@iaurif.org

Traductions
TRADUC'TIK

Secrétariat administratif
Christine MORISCEAU (01.53.85.75.48)
christine.morisceau@iaurif.org

Direction artistique - Fabrication
Denis LACOMBE (01.53.85.79.44)
denis.lacombe@iaurif.org

Maquette, illustrations
Claudine LHOSTE-ROUAUD (01.53.85.79.42)

Cartographie
Didier PRINCE (01.53.85.79.47)
Sylvie CASTANO (01.53.85.78.72)
Xavier OPIGEZ

Bibliographie
Christine ALMANZOR (01.53.85.79.23)
christine.almanzor@iaurif.org
Claire PAULET (01.53.85.77.81)
claire.paulet@iaurif.org

Médiathèque - Photothèque
Micette HERCELIN (01.53.85.79.66)
micette.hercelin@iaurif.org

Cécile MORTIER de MONTFORT (01.53.85.75.18)
cecile-de-montfort@iaurif.org

Nicole ROMPILLON (01.53.85.75.32)
nicole.rompillon@iaurif.org

Coordination de fabrication
Roland GUENIFFET (01.53.85.79.43)
roland.gueniffet@iaurif.org

Impression : Giuntina

Commission paritaire N° 811 AD
ISSN 0153-6184

© I.A.U.R.I.F. Juillet 2002
Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés.
Les copies, reproductions, citations intégrales ou partielles pour utilisation
autre que strictement privée et individuelle, sont illicites sans autorisation
formelle de l'auteur ou de l'éditeur. La contrefaçon sera sanctionnée par
les articles 425 et suivants du code pénal (loi du 11-3-1957, art. 40 et 41).
Dépôt légal : 3^e trimestre 2002

Diffusion vente et abonnement :
Olivier LANGE (01.53.85.79.38)
olivier.lange@iaurif.org

	France	Étranger
Le numéro :	36 €	38 €
Abonnement pour 4 numéros :	87 €	98 €
Étudiants *	Remise 30 %	

Sur place :
LIBRAIRIE ILE-DE-FRANCE, accueil IAURIF
15, rue Falguière, Paris 15^e (01.53.85.77.40)
Olivier LANGE (01.53.85.79.38)

Par correspondance :
INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME
DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
15, rue Falguière, 75740 Paris Cedex 15
abonnement et vente au numéro :
<http://www.iaurif.org>

* Photocopie carte de l'année en cours. Tarif 2002

Sommaire**In this issue****5**

Éditorial :
**Les espaces publics :
retrouver l'urbanité**
Public spaces : regaining urbanity

p 4

Hervé Gay
Directeur général de l'IAURIF

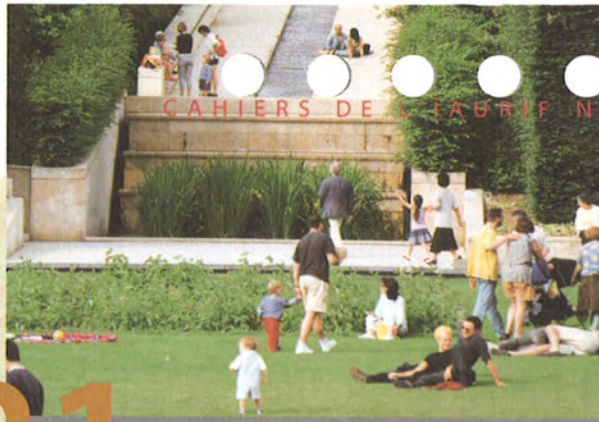
**7**

**Espace public,
espace de vie
espace de ville**
Public, Living and City Space

p 6

François Dugény,
IAURIF





21 Espaces publics, entre insécurité et hospitalité

Public Spaces :
Between Insecurity and Hospitality p 20
Céline Loudier,
Jean-Louis Dubois,
IAURIF



25 Sécurité et espaces publics : le rôle de l'aménagement urbain

Safety and Public spaces:
The role of urban planning p 26
Céline Loudier,
Jean-Louis Dubois,
IAURIF



39 Sécurité et aménagement : 6 expériences récentes

Public Safety and urban Development:
Six recent experiences p 40
Céline Loudier,
Jean-Louis Dubois,
Audrey Gauthier,
Claire Moulinié
IAURIF



50 Expériences nord-américaines

North American Examples p 60
Céline Loudier
IAURIF





Espaces publics et plans verts : un mariage d'avant-garde

p 72 **Public Spaces and Green Space Plans: An Avant-garde Combination**
Élisabeth Bordes-Pagès

IAURIF



p 82 **Il y a vingt ans, la naissance des plans verts**
20th Anniversary of the Introduction of Green Space Plans

Élisabeth Bordes-Pagès

IAURIF



p 102 **Des dynamiques mises en œuvre aux perspectives**

From Implemented dynamics to prospects

Élisabeth Bordes-Pagès

IAURIF



p 120 **Les plans verts en actions**

Green Space Plan Initiatives

Élisabeth Bordes-Pagès,

Gérard Abadia,

Nelly Barbieri,

André Broillet

François Dugény

Christian Thibault

IAURIF



p 140

p 149

p 154

Bibliographie
Brèves rencontres
Biblio-brèves

The "Cahiers" enter the information age

An English-language version of the "Cahiers" can now be obtained on line from the IAURIF web-site:

www.iaurif.org

From now on, translations of every article will be available on line, allowing you not only to consult them on your computer screen but also to print them out.

In the paper version, only the introductions to the articles and the illustration captions will be expressed in both French and English. By making an English-language version available on line, we are hoping to increase the international readership of our "Cahiers".

Public spaces : regaining urbanity

Although rarely addressed per se, public space is very much at the heart of our preoccupations.

Changes in society have meant that it is increasingly a forum of conflict, between environmentally-friendly forms of transport and the car, between public and private and citizens of the same metropolis, city, even the same district...

Public space nevertheless constitutes a framework for the fabric of the city. Its traces in the cityscape bear witness to our rural past, the application of political will, or, more simply, expedient solutions to the meteoric growth of cities and mobility requirements.

The streets have always been considered to be common property, collective heritage, a theatre of expression and a daily environment for citizens going about their everyday lives like villagers. This "university of life" vision is being undermined by changes in lifestyles. "Nowadays people feel more comfortable at home in front of their television or in their car faced with a sense of insecurity outdoors".

This somewhat succinct vision of one of the founding principles of our cities has fortunately been counter-balanced in the last twenty years by a growing awareness of the physical reality of public space. At the end of the "Trente glorieuses" period this awareness was expressed in the form of meticulous attention to public space composition and an emphasis on renewing links between streets and the buildings which act as an extension and backdrop for the whole.

At the time when the "SRU – Urban solidarity & renewal" law has put public space planning very much centre stage in terms of town planning we believe that the time is ripe to publish a collection of papers on the subject.

Its purpose is to present real town-planning projects designed to achieve true, safer and more welcoming living environments enhanced in such a manner as to present a revived, updated and attractive image of the city.

Hervé Gay
Managing Director



Les espaces publics : retrouver l'urbanité



Hervé Gay
Directeur général
de
l'Iaurif

Bien qu'il soit rarement évoqué en tant que tel, l'espace public est au cœur des préoccupations.

De plus en plus, l'évolution de notre société tend à en faire un espace de conflits, entre circulations douces et automobiles, entre public et privé, mais aussi entre citoyens d'une même métropole, d'une même ville, d'un même quartier...

L'espace public constitue pourtant la trame sur laquelle s'est tissée la ville. Ses tracés témoignent dans le paysage urbain d'un passé rural, de la mise en œuvre d'une volonté politique, ou plus simplement des réponses apportées à la croissance fulgurante des villes et des besoins de mobilité.

La rue a toujours été vécue comme un bien commun, patrimoine de la collectivité, lieu d'expression, cadre quotidien de la vie des citoyens comme des villageois. Cette «école de la vie» tend à être remise en cause par l'évolution des modes de vie : «on est bien chez soi devant son téléviseur, on est bien dans sa voiture, quand dehors règne l'insécurité».

Cette vision en raccourci de ce qui constitue un des fondements de nos villes est heureusement contrebalancée depuis une vingtaine d'années par la prise de conscience de ce qu'est la réalité physique de l'espace public. Au sortir des «Trente glorieuses», cette prise de conscience s'est traduite par un soin nouveau apporté à la composition des espaces publics, aux liens renoués entre la rue et les bâtiments qui en forment le prolongement et le décor.

Au moment où la Loi «Solidarité et renouvellement urbains» remet l'aménagement de l'espace public sur le devant de la scène urbaine, il est apparu opportun de publier un Cahier sur ce sujet.

Afin de donner à voir des expériences concrètes d'aménagement visant à en faire de véritables espaces de vie en les rendant plus hospitaliers et sûrs, et à les embellir pour qu'ils présentent une image renouvelée et attrayante de la ville.



Public, Living and City Space

Public space is an essential component to city planning that is representational, expressive and functional to urban structure. It represents the common heritage, reflecting the city's rural and urban past. Communities act as managers or developers, paying particular attention to their public spaces (many consider it to be a showcase of the city's accomplishments). It is not only a showcase but also serves as a theatre, portraying the daily lives of its citizens. Unfortunately however, this daily spectacle reveals that the civility and courtesy, which once governed social interaction in public spaces, is dying out. A course of action must now carefully consider public space planning so that it provides both hospitable and safe areas while adding to the beauty of the cityscape. These considerations are essential if public space is to fully play its urban role within the city.

B. Gegauff/aurif



ESPACE PUBLIC, ESPACE DE VIE, ESPACE DE VILLE

François Dugény

laurif

Composant essentiel de la ville, l'espace public est à la fois espace de représentation, espace d'expression et outil de la composition urbaine.

Patrimoine commun, il est chargé des signes du passé rural et urbain de la ville.

Agissant en gestionnaire ou en aménageur, les collectivités lui portent un soin particulier : l'espace public est en effet pour beaucoup d'entre elles la vitrine de leur action sur la ville.

Il est vitrine mais aussi théâtre du quotidien des citoyens. Et ce quotidien nous montre que la civilité et la courtoisie qui régissaient jusqu'alors les rapports de notre société dans l'espace public sont en voie de s'éteindre.

Il faut dès lors s'interroger sur les actions à mener pour le rendre plus hospitalier et sûr d'une part, et pour l'embellir d'autre part. C'est à ce prix qu'il apportera de nouveau pleinement sa part d'urbanité dans la ville.

Les communes, premiers acteurs de l'espace public

Le terme d'espace public recouvre des espaces aux statuts, aux usages, aux fonctions, aux modes de gestion et d'entretien très différents. Physiquement, il renvoie de prime abord à la rue, à la place. Socialement, il renvoie aux lieux de la rencontre, aux lieux où peuvent s'exprimer la démocratie et les enjeux de pouvoir.

L'espace public est un espace de représentation. Il est la vitrine de la cité sur lequel tente de se projeter l'image d'une ville idéale, au travers de ses évolutions, de ses restructurations, de son embellissement. Il est le lieu où l'on peut le mieux lire la richesse de la sédimentation de l'histoire urbaine. Il est le lieu polysémique où s'exprime le rapport entre public et privé, et où s'affichent les valeurs de notre civilisation occidentale : l'institutionnel, le commercial, le culturel.

L'espace public est un espace politique : «descendre dans la rue» a pris au fil de notre histoire une signification symbolique, au même titre que le «pouvoir de la rue». Espace de pouvoir, il est aussi espace de démocratie. Lieu de croisement des trajectoires individuelles et collectives, le paradoxe veut qu'il soit à la fois espace de rencontre et d'évitement, où l'on fait l'apprentissage de la différence : c'est en cela qu'il est aussi bien un lieu d'échanges que de confrontation, qu'il est un espace d'enjeux.

L'évolution de notre société fait que l'espace public devient aussi, et de plus en plus, espace de conflits : entre public et privé, entre piéton et voiture... Lieu d'expression de nouveaux pouvoirs (ou ressentis comme tels au travers de leur médiatisation), il est loin des agoras méditerranéennes : il concentre aujourd'hui une bonne part des angoisses de ceux qui ne le considèrent plus que comme le lieu où s'expriment incivilité et violence.

Les communes sont généralement les "propriétaires" de l'espace public, plus rarement l'Etat ou les départements (propriétaires quant à eux de routes ou d'autoroutes, qu'ils donnent à gérer aux communes pour la partie hors chaussée à l'intérieur du périmètre des villes). Par définition, le privé n'en est pas propriétaire, même s'il arrive qu'une partie de son domaine, dans les lotissements notamment, présente tous les signes de l'espace public. D'autres acteurs de l'aménagement comme les Régions, interviennent en finançant les communes qui sont les maîtres d'ouvrage des projets qui concernent leurs espaces publics (création de places, de parcs, de circulations douces, de réseaux verts, de transports en commun en site propre, etc.).

Public space also serves as a political arena where individual and collective paths cross – "street demonstrations" have become highly symbolic.

Lieu de croisement des trajectoires individuelles et collectives, l'espace public est aussi un espace politique : «descendre dans la rue» a pris une haute valeur symbolique.

F. Dugény/aurif





The municipalities are the chief "proprietors" of urban public spaces and they consider themselves as the owning managers of their heritage.

M. Gardjoni/Iaurif

Les communes sont les «propriétaires» de la majeure partie des espaces publics urbains : elles les considèrent en maître d'ouvrage gestionnaire de leur patrimoine.

L'espace public est constitué en système. Il est aussi un outil d'aménagement, et surtout un espace vécu. Mais les villes qui sont les principaux acteurs de l'aménagement de cet espace en parlent peu : les villes parlent de l'espace public en maîtres d'ouvrage gestionnaires de leur patrimoine.

Elles parlent d'organisation des trottoirs et des chaussées, des réseaux qui sont en dessous, des arbres qui y sont plantés.

Elles parlent de conflits entre les piétons et les voitures, de bordures de trottoirs et d'accessibilité des handicapés, de déchets et de crottes de chiens, tout ce qui fait le quotidien de leurs services techniques, et qui consomme une part non négligeable de nos impôts locaux.

Elles assimilent généralement l'espace public à la rue ou à la place. Sinon, elles parlent de routes, ou de squares...

L'espace public reste néanmoins pour beaucoup d'entre elles la vitrine de leur action sur la ville constituée. Force est de constater que pour nombre d'entre elles l'aménagement de ces espaces dans les centres des villes se réfère à des modèles qui ont la vie dure et qui utilisent un vocabulaire qui se réfère lui-même à l'image d'une certaine centralité harmonieuse, celle du début du siècle, à un moment où les sociétés urbaines et rurales avaient atteint une sorte d'apogée, dans un contexte social largement dominé par la structure patriarcale de la famille : vocabulaire de boulevards plantés, de places et de rues pavées, de réverbères, de petits commerces foisonnant...



Public space planning for city centers often makes use of urban vocabulary that dates back to the beginning of the 20th century: cobblestones, streetlamps, small shops, etc.

Coll. F. Dugény/Jauriff

L'aménagement des espaces publics des cœurs de villes fait encore fréquemment référence au vocabulaire urbain du début du 20^e siècle : pavés, réverbères, petits commerces...

Ces références, malgré leur remise en cause dans les années 50-60 par les tenants de la Charte d'Athènes qui ont prôné un urbanisme «de tours et de barres», constituent donc aujourd'hui encore des modèles pour une grande part des maires qui projettent et décident localement de l'aménagement de la ville et de ses espaces publics, de la réhabilitation des centres anciens, de la restructuration d'un certain nombre de secteurs urbains ou d'axes de circulation.

Il est à remarquer que, lorsque les collectivités abordent la problématique de l'aménagement de l'espace public, elles ne parlent qu'exceptionnellement du bâti qui longe les rues ou les places. Pourtant, ce bâti donne sa troisième dimension à l'espace public et constitue une de ses composantes indissociables : la chaussée, les trottoirs, le bâti, les arbres, les réseaux constituent un système.

L'espace public en tant que système

L'organisation de l'espace public, son rôle et ses tracés sont hérités de l'histoire, et en particulier du passé rural de la plupart de nos villes. L'organisation rurale était parfaitement hiérarchisée et se traduisait dans la structure foncière par l'étroite interdépendance entre les chemins et les parcelles. Elle se traduisait aussi dans la structure des espaces publics : grand-rue, grand-place, place de l'église ou de la mairie constituaient les lieux où se déroulait la vie collective. A partir de ces espaces de centralité, tout un réseau de voies secondaires, de ruelles ou de venelles assurait l'irrigation et la perméabilité du tissu urbain, reliant le centre à la périphérie, et les quartiers entre eux. L'espace public connaissait aussi des « respirations » au travers d'un ensemble de petits espaces, carrefours, cours communes, qui ont aujourd'hui pour la plupart disparu, effacés par l'automobile ou privatisés par les riverains, digérés par la ville.

The public space system not only considers road and square hierarchy, but the grounds, buildings and underground as well.

L'espace public constitue un système, aussi bien dans la hiérarchie des voies et places que le composent que dans l'organisation même du sol, du bâti et du sous-sol.

Coll. F. Dugény/aurif



Si cette organisation est encore lisible, c'est en grande partie grâce au statut des espaces publics qu'elle le doit : la privatisation a fait disparaître cours communes et chemins ruraux, alors que l'espace public constitue la trame sur laquelle se tisse la ville.

Encore faut-il considérer que la ville ne s'y tisse pas n'importe comment !

A partir de l'espace public, tout un jeu de contraintes géométriques s'est progressivement mis en place : alignements, prospects, hauteurs de façade, régulation des modénatures. Aujourd'hui, pour les collectivités qui gèrent la ville, le rapport entre la rue et le bâti et, par là même, entre public et privé, se traduit le plus souvent de façon réglementaire, dans le système binaire qui est celui du règlement d'urbanisme. Chacun sait pourtant que le meilleur règlement ne fait pas forcément un bon urbanisme, et encore moins une bonne architecture.

Depuis longtemps, l'aménageur a appris à considérer l'espace public dans ses trois dimensions : les projets d'embellissement le montrent à l'évidence. Haussmann a bien joué sur l'étroite interrelation entre les composantes de ce système, en particulier avec un bâti ordonnancé et des plantations qui participent entièrement au volume de la rue ou du boulevard. Et ceci d'autant plus que l'art de construire de cette époque s'inscrivait dans une certaine homogénéité (respect de modèles, diversité restreinte des matériaux et des modes de mise en œuvre par des professions largement dominées par le compagnonnage...). Il a su aussi composer avec la mixité et avec la technique, jouant sur tous les registres du système : la rue ou le boulevard, avec chaussées, trottoirs et plantations, les immeubles dont l'architecture identifie la catégorie et dont l'organisation permet une certaine mixité sociale, les réseaux qui assurent la circulation des fluides et l'évacuation des effluents. Là encore, l'espace public considéré dans son ensemble se présente comme un système ordonné.



Since the city's origins, public space and real estate subdivision have served as tools for territorial acquisition: fortified towns and new cities, colonial towns, or metropolitan growth (Haussmann's municipal annexations in 1860 is a good illustration of this).

© BHVP

Depuis que la ville existe, espace public et lotissement foncier sont les outils de la conquête territoriale : les bastides et villes neuves, les villes coloniales ou la croissance des métropoles — comme par exemple l'annexion des communes par Haussmann en 1860 — en sont l'illustration.



L'espace public en tant qu'outil

Pour ceux que l'on peut désigner du vocable de «spatialistes» (les urbanistes, les architectes, les ingénieurs...travaillant sur l'aménagement de l'espace urbain ou rural), l'espace public est un des principaux outils de la mise en œuvre de la composition urbaine, car c'est le seul à être bien maîtrisé par la puissance publique qui est le maître d'ouvrage de la conception et de la réalisation des aménagements le concernant, et qui en assure ultérieurement la gestion. Deux exemples connus de tous :

- l'exemple d'Hausmann, dans sa conquête des communes qui allaient constituer les nouveaux arrondissements de Paris, en particulier dans le secteur de la Plaine Monceau, structuré par le réseau des futurs boulevards et par les places Péreire, Wagram et du Brésil seules construites ;
- plus près de nous, l'exemple de la plupart des petites ou grandes compositions urbaines récentes : du lotissement ou de la ZAC de quartier (rôle structurant des espaces publics dans les plans d'aménagement de ces zones) à l'aménagement d'un morceau de ville, comme par exemple le plan de recomposition de la Plaine-Saint-Denis élaboré par Hippodamos 93, qui permet d'accueillir aussi bien le Stade de France que l'éphémère projet d'un village olympique, comme le montrent aussi les discussions autour du devenir des terrains Renault, l'évolution de projets comme Cergy-Puiseux devenu l'Axe majeur, ou les grandes opérations parisiennes (Cité de la Muette, Bercy, Seine Rive gauche...).



There are numerous urban designs that are built around large public spaces of metropolitan scale, such as, parks (the Citroën Park in Paris as seen here) and axes (La Défense, Cergy's Axe Majeur, etc.).

F. Achdou/urba images

Nombre de compositions urbaines se sont structurées autour de grands espaces publics d'échelle métropolitaine : parcs (comme ici le parc Citroën à Paris), axes (La Défense, l'Axe majeur de Cergy...).

The public space reorganization plan for the Plaine-Saint-Denis sector made room for the French National Stadium and an Olympic Village.

P. Guignard/La Documentation française

Le plan de recomposition des espaces publics de la Plaine-Saint-Denis a permis d'accueillir le Stade de France ainsi que le projet d'un village olympique.



L'analyse de ces différents exemples met bien en évidence les deux rôles de l'espace public dans l'aménagement : son rôle structurant, son rôle fonctionnel.

Reste le débat entre la «rue corridor» qui a marqué plusieurs siècles de développement urbain, et les compositions ouvertes de l'après-guerre. On suit avec intérêt les velléités de revenir à un urbanisme intermédiaire de «rues ouvertes» dont les formes sont séduisantes (cf. les projets de C. de Porzamparc, comme par exemple le quartier Masséna dans l'opération Seine Rive gauche à Paris) par opposition à l'urbanisme né-haussmannien qui fleurit depuis les années 75, notamment à Paris : idée et formes séduisent, mais les conditions de mise en œuvre, déjà difficiles dans des opérations concertées, semblent quasi-impossibles dans la «ville ordinaire» où seul s'applique un règlement passif.

Le public, le privé et le semi-public

Chaque lieu (même l'espace public) a son propriétaire privé ou public. C'est l'usage du lieu qui fait qu'il est public, et non le statut de son propriétaire : un acteur public peut avoir un domaine privé.

Dans le cas des espaces semi-publics (comme les passages, les portes cochères, les cours communes), il s'agit d'espaces privés dont l'usage était laissé au public, sous réserve de certaines restrictions : contrôle par le concierge, horaires d'ouverture...

On constate la disparition de ces espaces semi-publics qui faisaient une grande part de la richesse des tissus urbains. Plusieurs raisons à ça, qui peuvent se résumer en quatre mots : «chez soi», insécurité, responsabilité, conflits :

- la volonté «d'être chez soi» bien sûr, qui supprime la possibilité de créer ou de maintenir des passages en cœurs d'îlots, que se soit en milieu urbain dense (cheminement vers une école par exemple) ou rural (annexion des venelles par les riverains) ;
- la montée d'un sentiment d'insécurité, qui amène au repli dans un espace privé protégé ;
- les problèmes de responsabilité du propriétaire d'un espace non clos ;
- enfin, les conflits d'usage qui ont notamment abouti au morcellement des cours communes dans les bourgs et villages.

Cela se traduit par des clôtures, des digicodes, par une sorte de "radicalisation de la limite" qui vise à canaliser l'espace public et répartir le territoire entre des gestionnaires identifiables, publics et privés, l'interpénétration public/privé en milieu urbain se limitant aujourd'hui quasiment aux seuls espaces commerciaux. Les centres des villes sont les lieux où la limite entre le public et le non-public est la plus clairement marquée : les façades y sont construites à l'alignement et les espaces privés soustraits aux regards. Seuls espaces de transition, les commerces peuvent empiéter sur la rue (terrasse, étal,...) ou permettre à la rue de pénétrer derrière la limite de la façade (alors transparente, attirante), mais ils bénéficient d'un statut bien affirmé et d'un contrôle sans ambiguïté.

L'espace public en tant que lieu vécu

La ville est certes faite d'espaces publics, de lieux publics à caractère privé (comme les équipements par exemple), de lieux semi-publics ou privés. La présence du gestionnaire de ces lieux y est plus ou moins affirmée, en particulier dans les espaces sans limites claires, dilués, indifférenciés, ni vraiment publics, ni privés, générés depuis quelques décennies par l'aménagement de nos villes : un square clôturé, gardienné, ouvert le jour, fermé la nuit, est marqué de tous les signes d'un espace public géré par la collectivité (ce qui n'exclut pas qu'on puisse transgresser sa limite) ; un «espace vert» sans limite nette, entre parking, trottoir et pied d'immeuble, a un statut incertain qui n'incite pas à une pratique publique claire. La ville est aussi faite d'interstices dans lesquels il n'y a pas de «maître des lieux» identifié, et qui font naître un sentiment d'insécurité.

Chacun sait aujourd'hui que le sentiment d'insécurité croît lorsque la présence d'un gestionnaire n'est pas directement lisible dans l'espace. On le constate notamment dans les opérations répondant à un urbanisme «de tours et de barres», dont

le mode de production n'est plus le lotissement mais la vente de droit à construire (alors que le lotissement a été pendant 2000 ans le mode de production de la ville) : cela rend ensuite très confuse la lecture de la répartition du sol en termes de propriété et de gestion (encore plus lorsqu'il s'agit de quartiers conçus autour de dalles où les domanialités se superposent). La résidentialisation reste une des seules réponses dans ce domaine, en ce qu'elle clarifie la lecture de ces espaces en reconstituant un simulacre de lotissement, en redonnant une limite entre public et privé.

Entre centres et périphéries, la diversité des situations

Dès lors, il importe de s'interroger plus généralement sur le rôle que jouent la configuration physique et la lisibilité de l'espace public sur l'existence d'un sentiment d'insécurité vécu par ses usagers. Pour ce faire, il faut néanmoins considérer la diversité des situations.

D'un côté les centres, qui concentrent la multiplicité des fonctions et les strates accumulées par l'histoire, lieux traditionnellement les plus chargés de signes (façades, enseignes, vitrines...). L'espace urbain est lui-même très «marqué». L'introduction de l'automobile a progressivement renforcé le marquage de la place de chacun dans cet espace, au travers de l'utilisation du vocabulaire de la rue : chaussées, trottoirs, bordures, emplacements de stationnement, plus récemment couloirs de bus ou pour vélos, bancs, alignements d'arbres, de lampadaires... L'espace public du centre des villes n'échappe pas aux signes de la rue en général, telle qu'elle apparaît dans le reste de la ville. Cette continuité des signes entre centre et périphérie est un des facteurs principaux de la fluidité des trajets de l'un vers l'autre : ces constantes sont autant de repères qui l'identifient comme l'espace public de la ville.

De l'autre les périphéries, souvent moins structurées, pour beaucoup nées au gré des opportunités économiques et foncières, où l'ordre de l'automobile règne en maître. Tout y est à son échelle : les chaussées, les trottoirs (ou leur absence), le mobilier urbain, la publicité, les commerces, la taille des quartiers... mais également la faiblesse de la desserte en transports en commun, la fréquence des bus ou des trains. La disponibilité d'un moyen de locomotion y est un enjeu, eu égard aux distances, aux échelles : ne pas posséder de véhicule -voiture, scooter ou mobylette- marginalise.

How can this "functional" space, with its infrastructure, businesses and housing, guarantee an urban continuity? What kind of space is it after dark? Where is the urbanity?

Comment cet espace «fonctionnel» entre infrastructure, activités et logements peut-il assurer la continuité urbaine ? Quel espace peut-il être après la tombée de la nuit ? Où est l'urbanité ?

M. Benoit/laurif



City planning for greater metropolitan areas marginalizes those who do not have their own means of transportation.

F. Guyon/laurif

L'urbanisme des grands ensembles marginalise celui qui n'a pas son propre moyen de locomotion.

Entre ces deux extrêmes, toutes les situations existent, avec leur lot d'agréments ou de désagréments. Des lieux hospitaliers de par leur configuration ou leur environnement, ou du fait d'une permanente activité humaine. Mais aussi des lieux résiduels entre tours, dalles ou équipements, sans continuité avec la ville, sans urbanité, évités le jour, oubliés après la tombée de la nuit.

Le temps des rénovations et des grands ensembles a produit beaucoup de lieux d'une grande pauvreté sémantique. Les poussées urbaines antérieures avaient su préserver une certaine richesse, leur réalisation ayant été fragmentée, progressive, pour beaucoup due à l'initiative individuelle : espaces publics simples mais lisibles, parfois même riches, immeubles ou pavillons respectant les usages du marquage et du rapport à la rue, petits centres urbains nés à proximité des gares. Les gares, nouveaux points nodaux qui ont contribué à produire de la banlieue autour d'eux et qui, par voie de conséquence, ont empêché de nombreux grands ensembles nés ultérieurement de s'implanter à proximité immédiate des axes de desserte.

*Shopping centers make up
the new "impersonal" form
of public interaction.*

*Les centres commerciaux
constituent de nouvelles centralités
aux pratiques «aseptisées».*

F. Achdou/Urba images



Les centralités commerciales, supports de pratiques de l'espace public

Les formes urbaines ne peuvent certes pas créer des comportements sociaux, elles n'en sont que le support. Mais elles peuvent les influencer. Quant aux «grands ensembles» (trop souvent stigmatisés du fait de ségrégations qui résultaient pourtant de pratiques d'attribution), l'échelle, la pauvreté et l'uniformité de leurs espaces ont vite été la cible de ceux qui caricaturent ces «quartiers». Les petits centres commerciaux y ont vite constitué les seuls points où subsistait une urbanité autre que celle engendrée par les déplacements et les loisirs.

Moins bien armés que les cœurs de villes chargés d'histoire pour résister à la concurrence des grands centres commerciaux «à l'américaine» apparus dans les années 60, plus exposés aux incivilités et au vandalisme, souvent enclavés et captifs d'une clientèle très localisée, à faible pouvoir d'achat, ces petits pôles commerciaux ont aujourd'hui bien du mal à subsister.

Ce n'est pas le cas des grandes concentrations commerciales qui ont progressivement quadrillé les périphéries. Ces grands centres se sont structurés à l'image des centres urbains anciens qu'ils concurrençaient, autour de substituts d'espaces publics : apparition de galeries commerçantes, véritables rues intérieures situées entre le parking et la «locomotive» commerciale, organisées comme des rues bordées de boutiques et de lieux de restauration. La grande enseigne dispose elle-même d'une rue centrale desservant les rayons spécialisés, comme autant de boutiques ayant chacune leur propre enseigne, la zone de vente des légumes étant quant à elle présentée comme un marché forain. Cette configuration fait oublier que l'espace n'y est pas public, et qu'il est contrôlé par l'œil attentif des vigiles, des caméras et des services de nettoyage, autant de facteurs qui, faute de produire de l'urbanité, donnent un confortable sentiment de sécurité.

L'extinction de la civilité et de la courtoisie

L'évolution des modes de vie amène parallèlement (et paradoxalement) un très fort accroissement de la mobilité individuelle et un repli à l'intérieur de la bulle privée, retranchée derrière le digicode, l'interphone, la porte blindée, et branchée sur le monde par la télévision et, peu à peu, par l'internet. Chacun vit alors par procuration, par l'intermédiaire des médias qui créent de nouvelles références.

Quoi de surprenant alors que les comportements changent.

Quoi de surprenant que ceux qui sortent de cette bulle autrement que barricadés dans leur voiture découvrent que la civilité et la courtoisie qui régissaient jusqu'alors les rapports de nos sociétés dans l'espace public se sont éteintes. Et encore ! l'incivilité au volant est loin d'être en régression.

Civility and courtesy, which once governed social interaction in public spaces, is dying out, (increased motor vehicle incivilities is one of the most visible examples of this).

La civilité et la courtoisie qui régissaient jusqu'alors les rapports dans l'espace public se sont éteintes ; la montée de l'incivilité au volant en est une des manifestations les plus visibles.

Jarocinski/Urba images



Comment aussi s'étonner de l'apparition de «ghettos de riches», phénomène qui se développe aux USA et que l'on connaît depuis longtemps dans les pays pratiquant l'appartheid, voire dans certains pays en voie de développement où les classes moyennes émergent ?

L'extinction de la civilité, de l'urbanité trouverait-elle une part de ses racines dans le délitement de la structure patriarcale, engagé lors du grand brassage des populations urbaines et rurales provoqué par la première guerre mondiale, brassage qui a précipité l'explosion de la cellule familiale traditionnelle ? Avons-nous atteint le dernier stade de ce délitement ?

L'espace public au cœur de la réflexion urbaine

Il y a certainement là matière à réflexion sur la ville publique et la ville privée, et sur la mixité au sens le plus large du terme. Au moment où les dispositions de la loi «solidarité et renouvellement urbains» remettent l'aménagement de l'espace public parmi les préoccupations majeures à aborder lors de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux, il est donc apparu opportun de publier un Cahier sur ce sujet. Pas pour analyser l'histoire de la naissance et du développement de ce type d'espace. Pas pour se limiter à une analyse des comportements de ceux qui les fréquentent. Mais bien plus pour se positionner en aménageur ou gestionnaire de ces espaces, c'est-à-dire en donnant à voir des expériences concrètes portant sur deux thématiques principales :

- . l'aménagement des espaces publics visant à les rendre plus hospitaliers (sûrs) en Ile-de-France, en France ou à l'étranger,
- . l'aménagement de ces espaces au sens de leur embellissement qui participe à l'amélioration du cadre de vie quotidien des citoyens résidant dans les communes de l'agglomération parisienne ou à ses franges.

Ce sont là les deux parties de ce Cahier :

- . l'espace public comme espace de vie,
- . l'espace public comme espace de ville.



Public Spaces: Between Insecurity and Hospitality

There is a lot of talk these days of urban insecurity and violence, yet very little reference is made to the environment in which these phenomena take place – The public space, which belongs to us all.

The nature of public space has changed profoundly in the past decades. Once a local space, in which the fundamental elements were the street, square and neighborhood, its function and form have evolved with society's increased mobility and changes in lifestyles. Residents once spent a great deal of their time in these spaces that are now reduced to their functional role, dehumanized, lacking quality, seemingly abandoned and subject to improper use.

L.Reynaert/laurif



ESPACES PUBLICS, ENTRE INSÉCURITÉ ET HOSPITALITÉ

Céline Loudier
Jean-Louis Dubois
laurif

On parle beaucoup d'insécurité et de violences urbaines, sans s'interroger sur le cadre principal de ces phénomènes, c'est-à-dire l'espace public de nos villes, ce bien commun à tous.

L'espace public s'est fondamentalement transformé ces dernières décennies. D'espace de proximité dont l'élément fondamental était la rue, la place, le quartier, il a vu sa fonction et sa forme évoluer avec l'accroissement de la mobilité et l'évolution des modes de vie. Alors que la population y passe une grande partie de son existence, souvent il est réduit à son rôle fonctionnel, déshumanisé et sans qualité, voire à l'abandon et sujet à des détournements d'usages.



F. Dugény/laurif

Des aménagements anciens sont devenus obsolètes, d'autres plus récents se révèlent inadaptés aux nouveaux modes de vie, et dans certains quartiers l'absence de garant des lieux collectifs a entraîné d'importants dysfonctionnements. L'espace public est parfois remplacé par de nouveaux espaces privés qui peuvent sélectionner les usagers et mettre en place des règles limitant les libertés d'usage.

L'espace public n'est pas un simple lieu de circulation ou de consommation. Il a une dimension plus importante que celle de simple espace accessible au public¹. C'est un espace de rencontre, l'espace du débat, de la controverse, de la discussion : un lieu de la démocratie. L'espace public participe à la cohésion sociale, à la formation du lien social et politique². Il est un espace auquel tout individu a accès et que chacun est en mesure d'investir et de s'approprier à condition de reconnaître l'autre dans ses différences et ses ressemblances³.

L'insécurité dans ses formes les plus quotidiennes remet en cause le consensus social dans l'espace public. En prenant de l'ampleur ou persistant, elle lui fait perdre peu à peu ses caractéristiques de bien commun. Si l'espace public n'offre plus aux personnes les garanties et l'accueil qu'elles sont en droit d'attendre, il s'ensuit un repli vers des univers sélectifs, clos ou privés.

Lorsque l'espace public devient un espace de relégation, délaissé ou dégradé, illisible, il ne résiste pas à certaines formes d'incivilités et de délinquance, et sa vulnérabilité contribue alors à l'insécurité urbaine. À l'inverse, la valorisation de l'espace public, son urbanité et son hospitalité lui garantissent une certaine sûreté.

(1) Huet (Bernard), ouvrage collectif, *La place dans l'espace public*, École nationale des Beaux-Arts de Rennes, École d'architecture de Bretagne, n°5, 1996.

(2) Lévy (Albert), *Explorer l'espace public*, PIR-VILLES/CNRS, 1997.

(3) Ghorra-Gobin (Cynthia)





C. Lebon/laurif

La qualité et la sûreté de l'espace public dépendent de son bon aménagement et de sa gestion, mais aussi de son hospitalité. Pour que l'espace public joue son rôle fédérateur, il faut qu'il soit accueillant, convivial et ouvert à tous. Il en sera d'autant respecté.

Comment créer des espaces publics conviviaux et sûrs ? Une réflexion sur les relations entre l'espace public et l'insécurité a été engagée à l'IAURIF pour rechercher des solutions, redonner aux espaces publics un caractère et un support collectif responsable et une urbanité retrouvée. D'ores et déjà, un certain nombre de bonnes pratiques méritent d'être connues des aménageurs et concepteurs. Mais il faut savoir que le meilleur espace public ne résiste pas à une gestion défaillante. Aussi, nous soulignerons ici le rôle primordial du garant des lieux, que ce soit l'État, les collectivités, les communes, les opérateurs publics et privés, les gestionnaires. Le garant des lieux collectifs doit veiller à l'entretien, au respect des règles d'usage et d'hospitalité, réagir avec promptitude à tout dysfonctionnement.

Rénover l'espace public devient un enjeu important dans les temps présents, pour en préserver ses acquis et lui garantir sa place dans l'agglomération urbaine contemporaine.





J.L. Dubois/laurif



Sécurité et espaces publics : le rôle de l'aménagement urbain

Céline Loudier
Jean-Louis Dubois
laurif

Lorsque l'espace public est réduit à son rôle fonctionnel, déshumanisé et sans qualité, voire à l'abandon, il est vulnérable. Les formes d'insécurité dont il est le cadre lui font perdre peu à peu ses caractéristiques de bien commun. Y a-t-il des lieux mal conçus inaptes à créer le lien social, d'autres favorisant l'insécurité ? À quelles conditions peut-on créer des espaces publics plus sûrs et plus accueillants ?



Safety and public spaces: The role of urban planning

Céline Loudier
Jean-Louis Dubois
laurif

A public space becomes vulnerable when it is reduced to its functional role, dehumanized, lacking in quality or simply abandoned. Its common purpose is slowly eaten away by forms of insecurity that takes place in it. Are there poorly designed places that are incapable of building social ties and others that favor insecurity? What conditions must be met to create public spaces that are safer and more welcoming?

L'insécurité dans l'espace public

Qu'entend-on par espace public ?

L'espace public désigne une grande variété de lieux : rue, place, boulevard, cour, quai, parvis, dalle, jardin, square, promenade, esplanade, etc., mais aussi toutes sortes d'espaces moins bien délimités ou de statut intermédiaire entre le privé et le public. Si par définition les espaces publics sont des espaces appartenant au domaine public ouverts et accessibles à tous, par extension du point de vue physique, leur registre comprend tous les espaces accessibles au public :

- Les espaces situés entre les bâtiments — c'est-à-dire la trame plus ou moins ouverte de la ville en opposition avec l'espace strictement privé.
- Mais aussi du point de vue social les espaces collectifs urbains, qui peuvent être de statut privé comme les espaces extérieurs des grands ensembles, les centres commerciaux ou les gares. C'est avant tout l'usage du lieu qui en fait son caractère public et non pas le statut du propriétaire ou du gestionnaire¹. Toute action envers les espaces publics doit prendre en compte ce caractère extensif.

(1) Benoist (Marion), *Les espaces publics aujourd'hui, entre insécurité et hospitalité*, ENPC-IAURIF, 2001.

(2) Roché (Sebastian), entretien avec Jean-Louis Schlegel, *La Société d'hospitalité*, Éditions du Seuil, Paris, 2000.

A lack of adequate maintenance makes it even more difficult for outdoor spaces with non-defined regulations and purposes to function properly.

La défaillance de l'entretien rend encore plus difficile le fonctionnement des espaces extérieurs aux statuts et aux fonctions indéterminés.

F. Guyon/laurif



L'insécurité et le sentiment d'insécurité

L'insécurité et le sentiment d'insécurité sont deux notions distinctes.

L'insécurité comprend les cambriolages, agressions physiques, vols à l'arraché, etc., mais aussi les incivilités ou les agressions contre les institutions publiques ou officielles.² La difficulté d'appréhension du phénomène réside dans la diversité des faits et de leur traitement juridique. On distingue trois grandes classes dont les frontières se recoupent : les faits graves, crimes et délits qui sont sanctionnés par la loi (destructions, incendies, vols, recel, racket...); les incivilités infractionnelles qui dérangent et sont sanctionnées par la loi (insultes, menaces, bruit, dégradations, graffitis sur façades, tapage nocturne...) ou un règlement (comme ceux des parcs et jardins publics ou des transports en commun); les incivilités qui dérangent ou blessent moralement les personnes et qui ne sont pas réprimées par la loi, mais peuvent dégrader fortement la vie quotidienne et le cadre de vie de la population exposée. Peu poursuivies, les incivilités sont pourtant ressenties par la population comme un désordre insupportable.



L'insécurité dépend de la vulnérabilité. On distingue la vulnérabilité civile (qui s'évalue en fonction de l'aide qu'on est susceptible de recevoir des citoyens en cas de problème), et la vulnérabilité organisationnelle (qui s'évalue en fonction de l'aide reçue de la part des institutions). La vulnérabilité civile tend à s'accroître avec l'anonymat, la mobilité des individus et la mauvaise conception des espaces publics et la vulnérabilité organisationnelle par l'absence ou la défaillance de garants des lieux.³

Le sentiment d'insécurité résulte de l'insécurité mais aussi d'autres considérations liées à la personne elle-même, à son cadre de vie, son degré d'exposition et sa vulnérabilité. Par exemple les personnes âgées sont statistiquement plus exposées et vulnérables et plus sujettes au sentiment d'insécurité.

La montée de l'insécurité dans l'espace public

Une partie de l'insécurité est liée à la libération géographique actuelle qui s'accompagne d'une fonctionnalisation de l'espace, d'un déclin du quartier traditionnel et d'une évolution du style de vie moderne vers une plus grande mobilité spatiale. Aujourd'hui, les réseaux sociaux sont de plus en plus éclatés spatialement et font l'objet de choix personnels facilités par la mobilité et les nouvelles technologies. Or, «une vie sociale moins territorialisée délègue les formes de surveillance et de solidarité locales renforçant ainsi la vulnérabilité des personnes qui, passant de plus en plus de temps seules dans l'espace public, s'exposent d'autant qu'elles circulent.»⁴ L'analyse des chiffres de la délinquance en Île-de-France révèle une progression des atteintes à la personne et de la délinquance de la voie publique. Or, ces deux catégories concernent avant tout l'espace public. Une enquête de victimation réalisée en 2001 confirme que les principales sources géographiques du sentiment d'insécurité et des faits d'insécurité sont la rue et les transports publics.⁵

Les actes délinquants remettent en cause le consensus social dans l'espace public

Les actes délinquants et les incivilités sont causes de désorganisations sociales. Ces violences minent la confiance comme élément essentiel de la vie sociale, d'autant qu'elles apparaissent souvent de manière imprévisible.⁶ Elles laissent aux personnes qui y sont soumises une impression diffuse de pouvoir être agressé à tous les niveaux et à tout moment. Ce n'est pas tant le nombre d'agressions qui fait scandale, car il existe des violences qui, sans susciter autant d'émotion, sont pourtant plus meurtrières, comme par exemple les accidents de la route.⁷ Ce qui pose problème, c'est la remise en cause d'un consensus social dans l'espace public. Cette remise en cause pose d'autant plus de problèmes qu'elle se trouve en contradiction avec un désir toujours grandissant de pouvoir circuler en toute liberté. La confiance dans les institutions responsables des espaces publics s'amenuise. Elle est rompue chez ceux qui subissent ces violences ou agressions quotidiennement. Or, l'espace public est responsable de la cohésion sociale, de la formation du lien social et politique constitutifs de toute société démocratique.⁸ Il revêt ainsi une dimension symbolique du «vivre ensemble» dans la ville.⁹

Despite its out of scale characteristic, the La Défense parvis is a lively and busy public space.

J.L. Dubois/IAURIF

En dépit de son aspect grandiose, le parvis de La Défense est un espace public vivant et animé.



(3) Roché (S), op. cit.

(4) Roché (S), *Sociologie politique de l'insécurité*, Paris, PUF, 1998.

(5) La délinquance de voie publique est constituée de : cambriolages, vols d'autos et vols d'accessoires automobiles, vols à la roulotte, destructions et dégradations de biens, vols violents, vols à main armée. Cf. *L'évolution de la criminalité apparente en Île-de-France*, IAURIF, juin 2001 et Anache (Marianne), «L'insécurité en Île-de-France : quelles populations, quels territoires ?», Note rapide n°289, IAURIF, février 2002.

(6) Roché (S), *Sociologie politique de l'insécurité*, op. cit.

(7) Roché (S), *ibid*, Les accidents de la route ont causé en France plus de 7500 tués en 2001.

(8) Lévy (Albert), *Explorer l'espace public*, PIR-VILLES/CNRS, 1997.

(9) Ghorra-Gobin (Cynthia) (sous la direction de), *Réinventer le sens de la ville, les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, 2001.

Relations entre l'insécurité et le type d'espace public

Les espaces publics sont des espaces normalement ouverts et donc exposés. Exposé ne signifie pas vulnérable à l'insécurité pour autant. L'expérience montre qu'un espace qui fonctionne bien du point de vue de ses usages, de sa composition et de sa gestion est peu vulnérable à l'insécurité, sans être protégé de délinquances ponctuelles pour autant. À l'inverse, un aménagement déficient, l'absence d'usages clairs ou au contraire un foisonnement non contrôlé des usages et une mauvaise gestion peuvent s'avérer des facteurs propices aux actes de délinquance ou d'incivilité.

Si les enquêtes et les statistiques sont encore trop lacunaires en Île-de-France pour connaître les registres et les caractéristiques des espaces publics les plus concernés par les faits d'insécurité et le sentiment d'insécurité, des travaux, dont ceux de la criminologie environnementale canadienne, apportent un éclairage. Ils montrent que les types de délit dépendent du type d'espace public dans lesquels ils se produisent.

Chaque type d'espace attire par sa fonction, sa situation géographique et sociale, son échelle, sa forme même, des types particuliers de délits. Les espaces publics quotidiens ou banals, comme la rue ou les places, sont plutôt des lieux propices aux incivilités, au vandalisme, aux dégradations ou aux nuisances, tandis que les espaces de transport, en tant que lieux de passage et d'attractivité, sont potentiellement des lieux de délinquance importante comme les vols, les agressions ou les trafics.

Public spaces that are not designed for comfort and are hard to navigate through, impede pedestrians on a daily basis.

J.-L. Dubois/aurif

L'inconfort et les difficultés d'orientation perturbent le cheminement des piétons dans les espaces publics quotidiens.

L'urbanisme ne génère pas directement une criminalité, mais des aménagements mal conçus peuvent favoriser l'insécurité

Les causes de l'augmentation de l'insécurité sont diverses : multiplication des biens, mobilité, modification dans l'usage de l'espace, société inégalitaire, etc. Mais l'urbanisation la plus austère ne détermine pas à elle seule un mode vie et encore moins une organisation sociale unique.¹⁰ Un même cadre urbain engendre des styles de vie hétérogènes. Aussi en l'état actuel des connaissances, il n'est pas établi que l'urbanisme génère directement une criminalité. «Ce n'est pas la ville qui est cause de violence, elle en est le théâtre.»¹¹

Néanmoins, on observe des lieux investis par la délinquance ou qui semblent propices aux délits. Par exemple, des itinéraires aux sorties de stations de métro concentrent des agressions. Certaines caractéristiques spatiales ou dispositions architecturales présentent des conditions favorables à des violences particulières : accès labyrinthiques, dalles déconnectées de la rue, entrées d'immeuble à l'écart, halls d'immeubles traversant propices aux squattes, passages souterrains étroits, parkings couverts surdimensionnés, espaces publics mal délimités et de statut incertain, espaces intermédiaires ni privés ni publics aux règles d'usage floues...

Des marches exploratoires réalisées avec des habitants pour identifier ce qui peut provoquer un sentiment d'insécurité ont montré que l'agencement des lieux et leur mauvaise gestion sont préjudiciables : un manque d'éclairage, un cheminement confiné, la dégradation des espaces, la saleté...¹²

(10) Stébé (Jean-Marc), (à partir des études de C. Jacquier), *Voyage dans dix quartiers européens en crise*, Paris, l'Harmattan, 1991.

(11) Macé (Éric), CNRS-EHESS, *Migration et société*, vol. 10, n° 60, nov.-déc. 1998. Pour reprendre l'exemple connu des stades : ce ne sont pas les stades qui engendrent par eux-mêmes les bagarres.

(12) La marche exploratoire est un concept canadien, expérimenté par le Metropolitan Action Committee Against Violence on Women à Toronto sous le terme de Safety Audit.



This pedestrian walkway is a classic example of a public space that creates a feeling of insecurity and favors crime, such as assaults, even though it provides easy travel and reduces road accidents.

P. Lacroix/aurif

Même s'il permet une fluidité du parcours et une réduction des risques d'accidents de la route, ce passage piéton est typique des espaces qui créent un sentiment d'insécurité et sont propices aux agressions.



Apartment blocks that are joined together by a system of pedestrian bridges and spiral staircases are more apt to encourage an uncomfortable atmosphere, leading to a feeling of insecurity.

J.L. Dubois/aurif

Le système de passerelles et d'escaliers en colimaçon reliant des immeubles de logements confère au lieu une ambiance inconfortable propice au sentiment d'insécurité.

Dans les grands ensembles, l'inadaptation des espaces publics aggrave les problèmes d'insécurité

Dans les grands ensembles, certaines caractéristiques physiques obsolètes renforcent l'insécurité. C'est le cas des impasses qui créent un effet de souricière, du dénuement d'espaces trop vastes et déserts qui exposent les personnes sans secours possible, du malaise créé par les lieux sans vocation précise, de l'opacité de certains itinéraires qui permettent à tout agresseur potentiel de se cacher.¹³ Ces territoires ne possèdent plus les repères urbainistiques habituels : rues, places et lieux d'expression sociale. Leur morphologie particulière se présente comme une alternance d'espaces trop ouverts ou trop cachés. D'une part, il y a une multiplication d'espaces « libres », de statut imprécis et d'usage collectif, très ouverts à toute déambulation, à tout regroupement jusque sous les fenêtres de chacun, accessibles à pied de partout, et d'autre part, des recoins cachés et protégés des éventuels contrôles publics car inaccessibles aux véhicules de secours ou de police.¹⁴

Une part importante de la qualité de vie se joue dans la conception des espaces extérieurs publics ou privés.



(13) Winter (Frédéric), «Territoire de l'insécurité ou insécurité du territoire», in HLM aujourd'hui, n°40, 4 trim. 1995.

(14) Winter (Frédéric), op. cit.



Aménager des espaces publics sûrs et accueillants pour lutter contre l'insécurité

De façon complémentaire avec les autres systèmes de prévention pour la sûreté, l'aménagement des espaces publics peut jouer un rôle préventif et sécurisant. Il ne s'agit pas de considérer ici les actions défensives, utiles par ailleurs, mais de présenter les facteurs de prévention dépendant de l'aménagement. Des observations sur l'environnement urbain montrent que des espaces publics sûrs et accueillants dissuadent les actes de délinquance et d'incivilité, améliorent l'ambiance urbaine et réduisent le sentiment d'insécurité.

Rôle préventif et sécurisant de l'aménagement urbain

L'acte de délinquance s'explique non seulement par le délinquant mais aussi par le contexte où il se produit, et sur lequel le délinquant s'appuie. C'est en se basant sur ce constat que l'on peut interpeller l'aménagement urbain dans la prévention de la délinquance.

Selon l'approche de la criminologie environnementale, le fait de délinquance dépend des caractéristiques d'un environnement spatial et d'une situation matérielle, qui présentent des conditions favorables ou au contraire des risques élevés pour le délinquant. Il s'agit par conséquent de modifier le contexte environnemental pour minimiser les conditions opportunes au délit sur lesquelles le délinquant s'appuie, et de maximiser ses risques au point de décourager son passage à l'acte. Par exemple, on peut accroître le risque du délinquant à entrer par effraction dans un bâtiment en positionnant l'accès de ce dernier sur une rue passante. On peut aussi autour d'un lieu vulnérable aux agressions minimiser les possibilités de fuite et de se cacher.¹⁵ Tout aménagement de l'espace peut se fixer comme objectifs de réduire les opportunités de délit provenant d'une configuration perçue comme favorable par les délinquants.

(15) Des études américaines sur les transports en commun de surface et la criminalité ont mis en relation la victimation de certains arrêts de bus et leurs contextes environnementaux. (Loukaitou-Sidéris (A), Liggett (R), «On bus stop crime», Access, n° 16, Spring 2000).

This scene shows the degree of hospitality and the quality of comfort that this park provides.

Coudé/aurif

Cette scène témoigne de la qualité d'hospitalité et de confort de ce parc.





Cafe terraces,
news stands and
metro entrances
create urban
liveliness.

C. Loudier/laurif

Animation urbaine,
par les terrasses
de café, le kiosque
à journaux et l'accès
à la bouche
de métro.

The activity and liveliness
of this recessed
pedestrian street depend
upon students coming
and going to school.

C. Loudier/laurif

L'activité et l'animation
de cette rue piétonne
en retrait tient
aux entrées
et sorties d'écoles.



Des espaces publics accueillants améliorent l'ambiance urbaine et la sûreté

Un aménagement préventif est aussi celui qui développe l'urbanité et améliore l'ambiance urbaine. La sûreté urbaine ne renvoie pas seulement à la protection des biens et des personnes. La réduction du sentiment d'insécurité et la dissuasion de certains types de délinquance impliquent aussi des notions de confort, d'accueil, de convivialité et de lisibilité de l'environnement urbain. Ces facteurs suscitent l'animation urbaine, le contrôle social, l'appropriation, le respect des lieux et une responsabilité à leur égard. Ils contribuent à l'image positive de la ville, favorisent son fonctionnement, son développement économique et son attractivité. Mais l'amélioration de l'ambiance urbaine dépend aussi de la gestion. La défaillance du garant des lieux est une des causes principales de la déliquescence des espaces publics et du malaise qui s'en suit. Le manque d'entretien, la non application des règles d'usage et l'absence d'interlocuteur responsable favorisent le non respect des lieux, et potentiellement les incivilités, puis la délinquance. Le garant des lieux doit veiller au maintien de la qualité de l'espace et à son bon usage sans que personne ne soit lésé : il existe des règles d'usage des lieux collectifs à faire respecter, tout en maintenant l'hospitalité de tous.¹⁶

(16) Roché (S), *La Société d'hospitalité*, op.cit.



The new landscaping on the parvis in front of the Mantes-la-Jolie train station makes the site friendlier and more welcoming.

Le nouveau paysagement du parvis de la gare de Mantes-la-Jolie rend le site plus convivial et accueillant.

C. Loidier/aurif

Les limites de l'approche spatiale

Toute action sur l'environnement spatial n'a qu'un rôle limité dans la lutte contre l'insécurité. Elle ne sera efficace que si elle se greffe aux autres systèmes de prévention qui ont pour but de combattre les origines et les causes de la délinquance (prévention sociale, éducation, justice, police de proximité, etc.). Par exemple, restructurer physiquement un centre commercial pour contrôler et gérer des usages perturbateurs suppose que les «générateurs» aient autre chose à faire qu'à «squatter» les lieux : un emploi, une formation, des loisirs adaptés... La sécurité est le fruit d'une démarche globale où les logiques sectorielles ne sont pas efficaces. C'est à ce titre que les contrats locaux de sécurité (CLS) coordonnent les domaines d'intervention de prévention de la délinquance.

Par ailleurs, l'aménagement peut réduire le sentiment d'insécurité et certains risques, mais n'a pas d'influence sur tous les types de délinquance. C'est le cas du meurtre qui concerne avant tout les crimes passionnels réalisés dans la sphère privée, de la peur exacerbée des autres qui mène à un retranchement sur soi, des émeutes quoique certains bâtiments s'en protègent, des incivilités provocatrices qui trouvent leur raison d'être dans le défi indépendamment du cadre, etc.

Plusieurs échelles d'intervention

Si la sécurité est une affaire de proximité, pour laquelle l'aménagement d'espaces publics sûrs et accueillants peut jouer un rôle, elle est aussi favorisée par certaines orientations du développement urbain décidées à l'échelle communale ou supra-communale. Ainsi, la présence de commerces de proximité et d'activités favorisent l'animation et la convivialité des lieux. La mixité des fonctions urbaines est un facteur propice à la fréquentation des espaces publics sur l'ensemble de la journée, et de fait, à une utilisation et un contrôle social prolongés. La continuité du tissu urbain organisée par des pôles centralisateurs évite les zones d'exclusion, qui sont potentiellement des secteurs vulnérables et à risques.

The position of the building facing the walkway that cuts across the public garden provides a kind of natural surveillance.

There is also a marked hierarchy from private to public spaces that is able to maintain both visibility and overall unity.

J.L. Dubois/aurif

L'orientation de l'immeuble sur le passage traversant le square garantit une sorte de surveillance naturelle. La hiérarchie des espaces, du privé au public est aussi marquée, tout en conservant une visibilité et une unité d'ensemble.



Éléments de méthode pour prendre en compte la sécurité dans l'aménagement des espaces publics

De l'analyse de plusieurs expériences franciennes et nord-américaines pour créer des espaces publics sûrs et accueillants, on peut dégager l'ébauche d'un cadre méthodologique. Il apparaît ainsi que les actions sont d'autant plus réussies qu'elles se placent dans une stratégie d'ensemble qui s'appuie sur des principes d'aménagement adoptés et appliqués par tous les acteurs impliqués dans la conception, le fonctionnement et la gestion des espaces publics.

Adopter des principes d'aménagement favorables à la sûreté et à l'ambiance urbaine

Huit principes élémentaires d'aménagement, ou «règles de base», définissent les caractéristiques défavorables au passage à l'acte du délinquant et les conditions favorables à l'amélioration de l'ambiance urbaine. Ils permettent de guider l'action et les interventions. Selon les situations, chacun doit être interrogé et modulé en fonction du contexte, de l'espace considéré et de l'insécurité rencontrée.

La visibilité

L'aménagement de l'espace doit permettre de voir et d'être vu. Il s'agit de ménager les dégagements visuels, d'éviter les espaces cachés et les lieux pièges. La surveillance gagnée entre les usagers permet de dissuader le délinquant potentiel de passer à l'acte et de renforcer la tranquillité de l'usager à fréquenter les lieux (réduction du sentiment d'insécurité).

Elle permet aussi aux forces de l'ordre qui patrouillent de voir dans un espace non accessible en voiture. Cela ne signifie pas que tout doit être visible de partout. Il importe d'abord de bien connaître les risques de délinquance existants ou la nature du sentiment d'insécurité dans le lieu considéré avant d'agir.



La lisibilité

La hiérarchie spatiale et la définition claire des lieux permettent une bonne perception de l'espace, réduisent les zones de conflits et minimisent les usages abusifs. Certains espaces architecturés sont inutilement compliqués et source d'insécurité. Il importe de marquer les domanialités et leurs limites, les espaces de transition, par des caractéristiques physiques et paysagères (barrières, pavage au sol, végétation, etc.). Au-delà du foncier, la définition des espaces doit tenir compte du mode de vie et des comportements et se fonder sur les usages afin de garantir l'acceptation des délimitations par les usagers et un bon fonctionnement. Enfin, au sein d'une même domanialité ou d'un même foncier, il peut s'agir de séparer deux espaces aux usages incompatibles ou différents, pour clarifier les usages, éviter les conflits et faciliter le respect des règles d'usage. La résidentialisation utilise de manière privilégiée ce principe.

*The legibility of
the public garden's
walkway guarantees
its engaging
character.*

J.L. Dubois/laurif

*La lisibilité de
la traversée du
square lui garantit
un caractère
engageant.*

*The space is
designed so as to
provide great
visibility of the site.*

J.L. Dubois/laurif

*La composition
de l'espace assure
une grande visibilité
au site.*



Le renforcement de la territorialité

La territorialité d'un espace peut susciter un sentiment d'appartenance ou de responsabilité qui facilite l'appropriation, la co-surveillance et le contrôle social. Elle est un facteur dissuasif pour le délinquant potentiel de perpétuer son acte sur un espace surveillé et «gardé» et réduit le sentiment d'insécurité des usagers. À l'inverse, l'absence de territorialité favorise l'appropriation abusive et certaines formes de délinquance.

La territorialité est obtenue par une définition claire des lieux et de leur appartenance (foncière ou reliée à l'usage), en appliquant le principe de la lisibilité. Toutefois, selon les types d'espace public, elle est parfois difficile à susciter. Facile à affirmer pour un espace vert de quartier, elle est plus compliquée à obtenir en dehors des tissus de proximité, où les usagers ne sont que des passants temporaires moins enclins à s'approprier les lieux. Pour autant, la présence d'usagers suffit déjà à assurer un certain degré de sûreté. Par contre, le renforcement de la territorialité ne doit pas aller à l'encontre de la notion d'accessibilité de tous à l'espace public.

La surveillance naturelle

La surveillance naturelle est ce mécanisme qui permet d'assurer un contrôle des usagers par les usagers. Elle a un effet dissuasif pour le délinquant et rassurant pour l'usager. Elle dépend des caractéristiques physiques de l'espace, du positionnement et de la diversité des activités, de la configuration des cheminements, des accès, des aires de stationnement, etc. Ses conditions opportunes sont favorisées en développant les usages et l'animation urbaine, en suscitant la fréquentation des espaces à différents moments de la journée, en concentrant les usages sur un même lieu. Par exemple, le réaménagement d'un espace vert victime de troubles cherchera à attirer des usagers en développant des activités régulières. Dans l'ordre architectural, on évitera les murs aveugles en rez-de-chaussée pour préconiser des ouvertures et transparences qui favorisent la visibilité et la surveillance.

Clearly defined areas (public walkway and private residential area) concretely define to whom each space is designated - pedestrians and residents.

La définition claire des lieux : espace public piéton, espace privatif résidentiel, permet d'affirmer l'appartenance des lieux aux usagers légitimes ; les passants, les résidents.

J.L. Dubois/aurif



The cafe terrace, along with the metro and park entrances, guarantee the liveliness of this pedestrian street and also provide a natural surveillance.

J.L. Dubois/aurif

La terrasse de café, l'accès au métro, l'accès au parc garantissent une animation à cette rue piétonne, génératrice de surveillance naturelle.



La socialisation, les activités

La capacité d'un environnement urbain à supporter les interactions sociales, à encourager l'utilisation des espaces publics, à organiser les activités et les fonctions urbaines de manière à générer l'animation urbaine sont des facteurs dissuasifs pour le délinquant et rassurant pour l'utilisateur. L'insécurité s'explique souvent par des usages abusifs (attroupements provocateurs au détriment de l'usage normal, etc.), ou au contraire par l'absence d'usage qui donne une impression de vide offrant des conditions opportunes au délit. Dans les deux cas, la socialisation des espaces et l'organisation des activités sont des facteurs primordiaux de sécurisation. La socialisation est favorisée par l'implication, la participation et la mobilisation des usagers et des riverains, par la mixité des usages, l'organisation d'événements ponctuels et la diversité des activités au pourtour. La répartition des activités et leur fonctionnement, l'emplacement des activités sûres dans des lieux non sûrs et inversement, l'évitement de l'isolement et de la distance, la mixité, le traitement particulier des activités à risque contribuent au mécanisme de la surveillance naturelle et de l'appropriation et peuvent dissuader les usages perturbateurs. A l'échelle de la ville, le mode d'occupation du sol peut aussi être un facteur favorable ou non à la sûreté urbaine.



Socialization, activities : the location of the store allows to occupy this public space between the sidewalk and the building entrance. It generates activity and creates natural surveillance, which prevents any eventual misuse.

C. Loudier/laurif

Socialisation, activités : l'emplacement de ce commerce permet d'occuper cet espace public entre le trottoir et l'entrée de l'immeuble. En générant une activité et de fait une surveillance naturelle, il prévient d'éventuels détournements d'usages.

The "close management branch" in the Merisiers, northern Aulnay-sous-Bois neighborhoods.

C. Loudier/laurif

Garant des lieux : l'antenne de proximité aux Merisiers dans les quartiers nord d'Aulnay-sous-Bois.

*La présence du garant des lieux*

Les dégradations matérielles entraînent un sentiment d'insécurité et de permissivité face à la petite délinquance. Une vitre cassée non réparée est le signe d'une permission à d'autres délits et de la vulnérabilité d'un espace.¹⁷ Plus généralement, les dégradations, les salissures, mais aussi le mauvais état du bâti ou de la voirie entraînent un caractère dépréciateur. Aussi, tout espace public doit-il avoir un garant des lieux, responsable et réactif qui assure l'entretien et la maintenance, une présence humaine, un rôle de référence et qui garantit le respect des règles d'usages, reconnues et lisibles, ainsi que l'hospitalité de tous. La présence du garant des lieux est un des principes de la gestion urbaine de proximité, telle que développée aujourd'hui dans la politique de la ville.¹⁸

(17) Théorie de la «vitre cassée».

(18) Guigou (Brigitte), «La Gestion urbaine de proximité : des interventions coordonnées entre villes et bailleurs», *Les Cahiers de l'IAURIF* - supplément Habitat, n°31, février 2002.

Le contrôle naturel de l'accès

Par des dispositions architecturales et paysagères, il dissuade l'accès aux cibles potentielles. Ce sont des mesures dissuasives qui se distinguent de mesures protectrices. Il s'agit de maximiser le sentiment de risque et d'effort du délinquant potentiel. Ainsi la disposition des halls d'immeubles sur rue réduit dans certains cas les risques engendrés par des accès tortueux en cœur d'îlot ouvert.

Le contrôle naturel des accès utilise plusieurs techniques comme la création de seuil et de sas d'entrée, la végétation, des clôtures (petites ou grandes, opaques ou transparentes, etc.). Avant toute action, il y a lieu de cerner les risques réels de délinquance et d'identifier si un espace est une cible ou non, et de quoi il doit être protégé. Le sentiment d'insécurité irraisonné est souvent à l'origine de surprotections inutiles.

La participation du paysage

L'éclairage, le mobilier urbain, la végétation, la signalétique participent à la sécurité. On parle souvent de sécurité passive à leur égard. Ils offrent des conditions opportunes au délit ou inversement améliorent la sûreté et l'accueil des espaces publics. L'éclairage est une composante importante. Il concerne l'éclairage public extérieur, mais aussi l'éclairage intérieur des lieux publics et celui des propriétés privées qui se répercutent sur l'espace public. Insuffisant en lui-même pour assurer la sûreté et l'accueil des lieux, il ne doit pas rendre attractif un lieu qui n'est pas sûr ou sécurisé par d'autres moyens. Le mobilier urbain peut orienter et canaliser les usages et les usagers et contribuer à réduire les conflits d'usages. Inversement, il peut constituer un obstacle aux dégagements visuels et devenir un facteur de risque. La végétation participe à la visibilité d'un espace à condition d'être taillée et entretenue. Sa capacité esthétisante est utile pour la requalification d'un espace dégradé. La signalétique facilite le repérage dans l'environnement et réduit le sentiment d'insécurité. Les repères architecturaux sont aussi des composantes de l'espace public bénéfiques à l'orientation et à la lecture de l'environnement urbain.

L'application des principes d'aménagement Démarche stratégique et démarche opérationnelle

Les principes d'aménagement précédemment énoncés peuvent être appliqués dans le cadre d'une stratégie globale ou à l'échelle d'une simple opération d'aménagement. L'objectif est de formaliser la prise en compte des questions de sécurité dans l'aménagement urbain.

Des collectivités ont adopté une stratégie globale de sûreté faisant intervenir l'aménagement. Dans un premier temps, on définit de manière précise les principes d'aménagement à introduire dans les procédures et les politiques de développement. Dans un second temps, on sensibilise les différents acteurs de l'aménagement urbain à ces principes de manière à favoriser leur application dans la gestion communale, dans les projets et opérations engagés et aussi dans les outils et documents d'urbanisme. Un équilibre entre règlements, incitations et sensibilisation est à rechercher pour permettre la meilleure adaptation au contexte, aux moyens disponibles et aux compétences des intervenants concernés. À l'opposé d'un cadre rigide, il s'agit de mettre en place une préoccupation constante à chaque niveau d'intervention. L'efficacité de la démarche repose sur ses capacités à être durable et à toucher l'ensemble des dimensions de l'aménagement urbain. Enfin, un suivi des actions permet d'intégrer les retours sur expérience et d'introduire les modifications utiles.

Les principes d'aménagement peuvent aussi être appliqués directement dans les opérations et les projets urbains par la volonté de maîtres d'ouvrage et des concepteurs, et par les directives des documents d'urbanisme. Ils orientent alors chaque étape de l'opération : phases d'études préalables et de diagnostic, de conception (composition de l'espace), de programmation (contenu et échéancier de l'opération), de réception et de gestion (fonctionnement de l'opération et suivi des réalisations) et d'évaluation (suivi de l'opération).

Les lois et les dispositifs qui mettent en relation l'urbanisme et la sécurité

Légiférer, réglementer ou orienter la composition et l'aménagement urbains pour leur faire prendre en compte les questions de sécurité ou d'hospitalité sont aujourd'hui source de débat et matière à réflexion. La LOPS de 1995, des directives européennes, certains dispositifs de la politique de la ville ou la nouvelle Loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) ouvrent les champs à une nouvelle relation institutionnelle entre urbanisme et sécurité.

Les appareils législatifs mettant en relation urbanisme et sécurité

Depuis 1995, deux initiatives législatives ou réglementaires ont vu le jour, inspirées des méthodes anglo-saxonnes et nord-américaines. L'article 11 de la loi d'orientation et de programmation relative à la sécurité du 21 janvier 1995, dite LOPS, dont le décret d'application n'est pas encore paru, prévoit des études préalables sur la sécurité en amont de certains projets d'aménagement, d'équipements collectifs et de programmes de construction. Parallèlement, des directives européennes sur « la prévention de la malveillance par l'urbanisme et la conception des bâtiments », sont en cours d'élaboration, par la branche européenne de l'AFNOR, le Comité européen de normalisation (CEN). Trois volets sont à l'étude : la terminologie, les aménagements urbains et les bâtiments d'habitations, les bureaux et les commerces. Cependant, si la participation de l'urbanisme à la prévention de l'insécurité n'a pas été encore confirmée dans les textes, elle s'est pourtant déjà matérialisée dans la pratique et sur le terrain. La résidentialisation des espaces extérieurs du logement social repose en partie sur des principes de sécurisation proches des méthodes anglo-saxonnes, notamment à travers l'utilisation du concept de l'espace défendable.

Dispositifs de la politique de la ville

L'émergence de la politique de la ville au début des années 1980 et la création d'un ministère de la ville dans les années 1990 naissent principalement en réponse aux violences urbaines⁽¹⁾ qui se produisent dans des tissus urbains remis en cause pour leurs formes et leurs gestions. Différents dispositifs ont depuis été créés pour l'intégration urbaine et sociale des quartiers en difficulté. La participation de l'urbanisme au problème d'insécurité n'a pas clairement été abordée, mais certaines applications de ces dispositifs soulignent la relation entre l'aménagement urbain et la sécurité : notamment les Grands projets de ville, les démarches de gestion urbaine de proximité, les contrats locaux de sécurité.

La Loi Solidarité et renouvellement urbains

La nouvelle Loi pour la Solidarité et le renouvellement urbains, promulguée en 1999, se donne des objectifs d'amélioration du cadre de vie. À l'échelle de la commune, les projets d'aménagement et de développement durable des Plans locaux d'urbanisme (PLU) prévoient une réflexion approfondie sur le cadre urbain et les espaces publics. Ces orientations représentent, pour les acteurs locaux notamment, un terrain potentiel de prise en compte de la sécurité urbaine dans l'aménagement de leur territoire.

(1) Benit, (Claire), *La politique de la ville et la lutte contre la violence urbaine*, rapport IAURIF, décembre 1998.

Types d'actions

Les principes d'aménagement retenus peuvent se traduire par plusieurs types d'actions à divers niveaux : planification, politique, réglementaire ou opérationnel.

- La définition d'un cadre d'action ou d'une structure spécifique d'appui pour piloter la stratégie adoptée et coordonner les niveaux d'intervention : groupe de travail, commission spécifique, arrêté municipal, convention, etc. D'un point de vue opérationnel, le maître d'ouvrage pourra s'appuyer sur cet élément de cadrage.
- La réalisation d'un document de référence présentant les principes d'aménagement favorables à la sûreté urbaine et leur application sur différents types d'espace comme outil d'assistance à maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre (charte d'aménagement...).
- L'intégration de l'objectif de sûreté dans les documents d'urbanisme à différentes échelles. On peut modifier et adapter les règles de construction et de zonage ou des orientations du développement urbain dans l'objectif d'une meilleure ambiance urbaine et d'un environnement aux caractéristiques dissuasives pour la délinquance. Les plans locaux d'urbanisme et les projets de développement durable présentent, à cet égard, une nouvelle opportunité pour l'aménagement d'espaces publics sûrs et accueillants.
- Les procédures de contrôle des projets pour l'attribution de permis de construire peuvent être utilisées pour inciter à la prise en compte des principes d'aménagement définis. Les financements d'opérations par les pouvoirs publics sont aussi un moyen pour inciter à cette prise en compte.
- La mise en place de protocoles d'incitation est un moyen d'engager les différents partenaires à respecter les principes de sûreté : cahiers des charges accordant les partenaires publics et privés d'une opération, conventions entre les acteurs privés et les collectivités publiques liant les signataires.
- L'adoption d'outils pratiques permet de cadrer ou d'accompagner l'intégration des principes aux différentes étapes d'un projet : diagnostic, audits de sécurité faisant participer les habi-

tants (ex. marches exploratoires), analyses spatiales de l'insécurité, grilles d'observation, fiches d'actions, recueils de référence (chartes, guides, manuels, fiches techniques)...

- L'intégration des principes d'aménagement favorables à la sûreté par les services techniques de la commune pour les travaux de voiries, les équipements publics, les actions sur le domaine public, etc.
- La sensibilisation, la formation et la coordination de l'ensemble des acteurs de l'aménagement urbain, publics et privés, pour qu'ils intègrent d'eux-mêmes ces principes de sûreté dans leurs opérations et interventions.
- La participation des habitants, des usagers et des acteurs locaux au diagnostic, à la conception et à l'évaluation du projet apporte une connaissance vécue du terrain et une garantie de l'acceptation du projet. De même, les commerçants, les propriétaires de bureaux et de services, les propriétaires particuliers peuvent être informés et sensibilisés pour qu'ils intègrent eux-mêmes les principes d'aménagement sur leurs domaines.
- La démarche est d'autant plus effective qu'elle fait l'objet d'un suivi et bénéficie de retours sur expérience. Il s'agit de faire des bilans réguliers des actions mises en œuvre pour en évaluer leurs effets.

Acteurs privilégiés

La ville dispose d'un pouvoir décisionnel important et d'outils appropriés, comme les documents d'urbanisme, qui lui permet d'appliquer directement ou d'inciter à la prise en compte de la sûreté dans l'aménagement urbain et dans la création d'espaces publics sûrs et accueillants.

Les structures intercommunales et supracommunales peuvent intégrer la dimension de la sûreté dans leurs missions et dans leurs programmes, notamment par le biais des protocoles et des conventions qui lient les partenaires. Les opérateurs privés et publics ont un rôle primordial, puisque leurs opérations seront le cadre concret de la prise en compte des principes de sûreté. D'autres acteurs peuvent aussi être impliqués : copropriétés, organismes gestionnaires, agences d'urbanisme, etc.





J.L. Dubois/aurif



Sécurité et aménagement : 6 expériences récentes

Céline Loudier
Jean-Louis Dubois
Audrey Gauthier
Claire Moulinié
laurif

S'il n'existe pas une méthodologie affirmée pour aménager des espaces publics sûrs et conviviaux, de récentes expériences prennent en compte de manière pragmatique l'hospitalité et la sécurité dans l'aménagement des espaces urbains. Le parc de La Villette à Paris, le grand ensemble des Merisiers à Aulnay-sous-Bois, le nouveau centre urbain du Val d'Europe à Marne-la Vallée, les villes de Cergy et de Lyon illustrent chacun à leur manière et dans leurs différences la diversité des démarches et approches possibles.



Public Safety and Urban Planning: 6 recent experiences

Céline Loudier
Jean-Louis Dubois
Audrey Gauthier
Claire Moulinié
 laurif

Even in the absence of a definite method for planning safe and friendly public spaces, recent experiences pragmatically addresses hospitality and safety in urban space planning. The La Villette Park in Paris, the Merisiers social housing at Aulnay-sous-Bois, the new urban centre at Val d'Europe in Marne-la-Vallée and the cities of Cergy and Lyons, each in their own way and by means of their differences, illustrate the diversity of possible steps and approaches.

Choisy-le-Roi

Le dysfonctionnement des espaces publics sur dalle : le cas de Choisy-le-Roi

Le centre de Choisy-le-Roi, ville de 34 000 habitants au sud-est de Paris, a été rénové dans les années 60 selon les principes de l'urbanisme de dalle. En remplacement du vieux centre, une dalle de 10 ha, surplombant le sol d'environ 4 m, a été construite. Elle accueille au-dessus de parkings en sous-sol, des immeubles d'habitations, des commerces, des activités et des services publics. Ce programme s'est arrêté en 1975 sans être achevé. Par la suite, des opérations de réhabilitation ont été réalisées sur le tissu ancien autour de l'église. Aujourd'hui le centre urbain se révèle très hétérogène et handicapé par cet urbanisme de dalle. Il est le cadre d'importants dysfonctionnements qui nuisent à l'affirmation de sa centralité.

Malgré le remarquable nœud de communication constitué par la gare RER C (près de 31 000 voyageurs par jour), le Trans-Val-de-Marne (TVM) qui circule en site propre sur l'avenue Jean-Jaurès et les nombreuses lignes de bus, le centre-ville connaît une déficience des interconnexions entre les différents modes de transports et des difficultés d'accès. Par ailleurs, la circulation automobile y est difficile et les parcs de stationnement inadaptés. Un renouveau du centre de Choisy-le-Roi a été engagé dans le cadre d'un Contrat de ville intercommunal pour la période 2000-2006, associé à la création d'un pôle intermodal de transports.

This staircase that gives access to a parking lot is a poorly adapted transition.

Un escalier permettant la circulation verticale pour accéder au parking : une transition mal adaptée.

A. Gauthier/laurif



Choisy-le-Roi



*A tortuous
and highly
user-unfriendly
access from the
concourse to
the station.*

A. Gauthier/laurif

*Un itinéraire
tortueux
et peu engageant
pour accéder
à la gare depuis
la dalle.*

Des itinéraires compliqués et illisibles

L'urbanisme de dalle, qui à l'origine voulait rationaliser l'espace en spécialisant les flux par la séparation des voitures et des piétons, a fini par complexifier leurs relations. Ainsi, à Choisy-le-Roi, il existe une rupture entre la dalle et le reste de la ville au point que l'articulation de ces deux mondes s'avère aujourd'hui problématique. Sur la dalle et son pourtour, les espaces publics sont très segmentés et fragmentés, manquent de qualification et de lisibilité. Autant d'inconvénients qui s'ajoutent au mauvais traitement des transitions, à l'absence de hiérarchisation des espaces et à une signalétique lacunaire.

La discontinuité des niveaux entre la dalle et le sol naturel a engendré des circulations verticales compliquées (escaliers, rampes) qui rendent les déplacements malaisés pour les piétons. Sur dalle, elle se double d'une absence de logique globale de circulation. La perception des itinéraires principaux est parasitée par une multitude de directions et itinéraires secondaires possibles qui rendent l'orientation difficile.

Les circulations verticales et les entrées ne répondent ni aux exigences d'accès à un espace public, ni à celles d'un vrai centre (absence de confort, localisation confuse, absence de lisibilité des itinéraires). Ces difficultés sont accentuées pour les personnes à mobilité réduite (handicapés, poussettes, personnes âgées...), qui doivent emprunter des cheminements secondaires à l'écart et peu engageants. Les rampes sont rares, très pentues et non signalées.

Les accès aux équipements publics implantés sur la dalle sont inadaptés et manquent de repérage depuis la rue et dans le labyrinthe de galeries. Les entrées des services publics sont souvent peu visibles, mal indiquées et à l'écart dans un recoin d'une galerie. Celles des immeubles d'habitat sont trop souvent confidentielles.

On sait que l'identification claire du gestionnaire et du garant des lieux collectifs participe au bon usage d'un espace. Sur la dalle de Choisy, cette identification est malaisée du fait de la complexité des délimitations. L'imbrication des propriétés laisse apparaître de nombreuses zones floues dont le statut public ou privé est incertain.

Un centre commercial en déclin

Le centre commercial, prévu initialement pour être le pôle d'animation, n'est plus attractif. Formé de deux galeries aux gestions dissociées, il est devenu obsolète et montre plusieurs signes de dépérissement. L'absence de réglementation nuit à son bon fonctionnement. En définitive, la multiplicité d'acteurs, de propriétaires fonciers et de gestionnaires aux intérêts divergents, l'interpénétration et l'imbrication des domaines publics et privés freinent toute action cohérente.

Ces dysfonctionnements de la dalle pourraient favoriser l'insécurité, si des remèdes ne sont pas trouvés. En effet, si les troubles sur voie publique restent encore limités, l'obscurité de certains passages et le nombre de culs-de-sac contribuent à créer un sentiment d'insécurité. Ainsi, on observe un climat de crainte dans certains secteurs sensibles où les difficultés sont liées à la topographie et la présence de nombreuses issues permettant aux délinquants d'agir et d'échapper facilement à la police.

Pourtant, malgré les dégradations diverses et la vétusté du centre commercial sur la dalle, l'image du site n'est pas si négative pour les habitants du centre. Les personnes âgées y voient encore un territoire convivial et familial. Malgré ce point positif, les évolutions ne sont pas favorables, car pour la tranche d'âge active, l'appropriation de cet espace public devient aléatoire, la dalle n'apparaissant plus que comme un simple lieu de transit vers la gare ou un lieu d'évitement.



Choisy-le-Roi



*A concurrence
that functions
merely as
a passageway.*

C. Moulinié/aurif

*L'espace sur dalle :
un lieu réduit
à la fonction
du passage.*

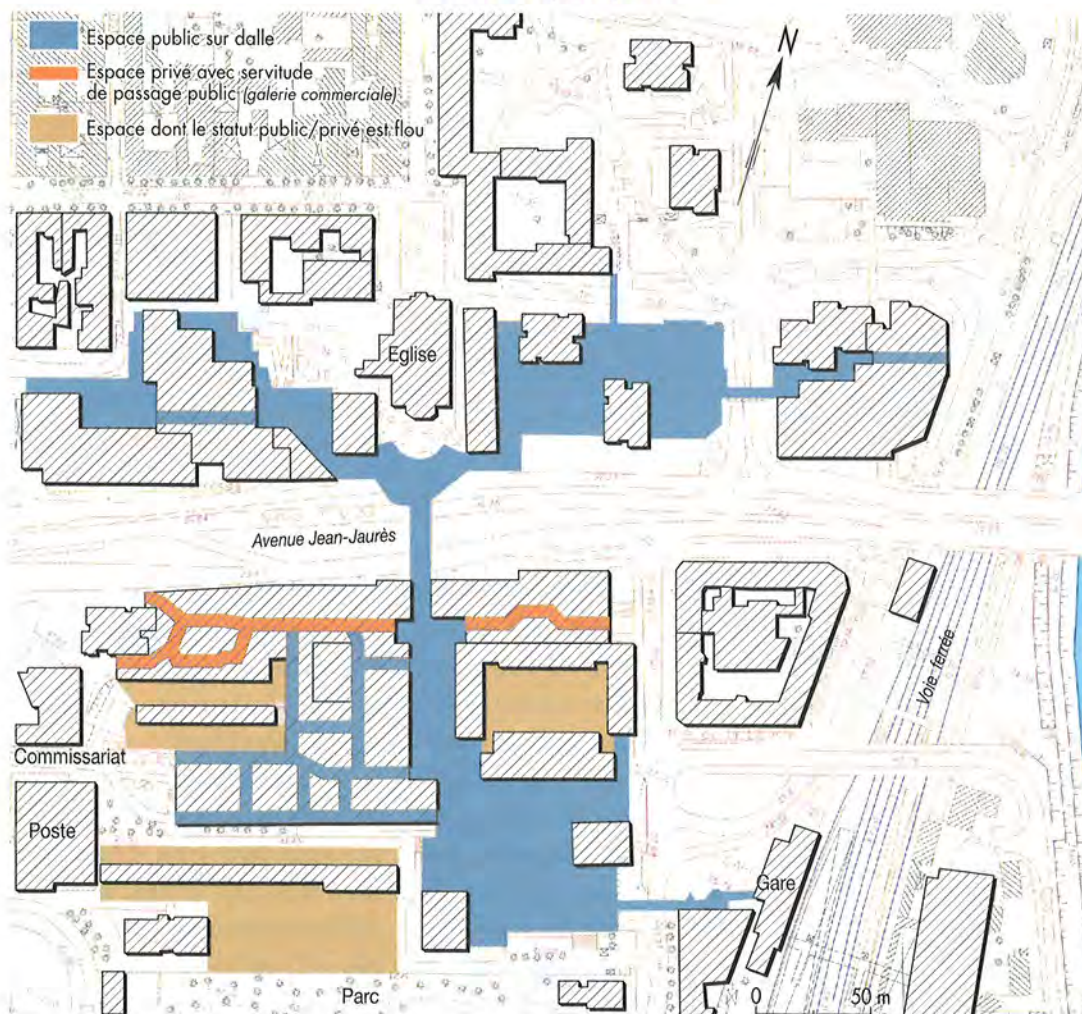
Sur ce dernier point, il s'agit de redonner une lisibilité à l'espace public en délimitant mieux les espaces et les propriétés. Le centre doit être un espace marqué. La clarté des espaces agit sur son bon fonctionnement. Les circulations doivent être simples et lisibles, avec le moins de ruptures possibles. Celles induites par la dalle en rapport à sa périphérie doivent être atténuées ou résorbées. La réalisation de ces objectifs nécessitent une coordination de l'ensemble des partenaires impliqués (pouvoirs publics, commerçants, copropriétés, opérateurs de logements sociaux, etc.).

Dans ces conditions, comment stopper le déclin de la dalle et du centre, redynamiser ce site qui bénéficie d'une pluralité et d'une mixité des fonctions rares réunissant des services publics, des logements privés et sociaux, des locaux d'activités et des bureaux, une gare RER, des équipements culturels et sociaux, l'église, un parc public, etc. ?

Rénover l'espace public

La question d'une destruction totale ou partielle de la dalle a été posée. Elle reste d'actualité étant données l'obsolescence et la rigidité de sa structure qui bloquent toute évolution spontanée. Mais en analysant les informations rassemblées, il apparaît que le centre n'a pas une image aussi négative du point de vue des usagers ou habitants. S'ils déplorent les défaillances techniques ou esthétiques de la dalle, en aucun cas ils ne contestent sa fonction d'espace public. Aussi, il semble préférable à court terme d'adapter la dalle aux besoins et aux services des usagers par un renouveau du centre commercial (amélioration de l'offre, gestion unifiée...), une simplification des cheminements et une amélioration de l'espace public en crise.

Statut des espaces publics



© aurif



Aulnay-sous-Bois

Renouveau de l'espace public et résidentialisation du logement social : Les Merisiers à Aulnay-sous-Bois

La ville d'Aulnay-sous-Bois, à 15 km au nord-est de Paris, renferme dans sa partie nord un ensemble de quartiers récents totalisant une population de 25 000 habitants et constitué pour l'essentiel d'un parc de logement social construit après 1965. Comme beaucoup d'ensembles du même type, ces quartiers ont subi une évolution rapide de leur peuplement et une accélération des dysfonctionnements. Depuis le début des années 1990, la Ville, l'État et les bailleurs sociaux ont entrepris une action globale pour sortir ce territoire de la spirale d'exclusion où il se trouvait engagé.

Des interventions sociales, économiques et urbanistiques ont été mises en œuvre dans le cadre de la politique de la ville. Elles se poursuivent aujourd'hui avec le Grand projet de ville (GPV) d'Aulnay / Sevran.



Aerial view of the northern Aulnay-sous-Bois neighborhoods.

Vue aérienne des quartiers nord d'Aulnay-sous-Bois.

Le renouveau de l'espace public et la recomposition des espaces collectifs extérieurs s'avèrent des enjeux décisifs pour améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants. Le réaménagement de la voirie, la création d'un nouveau maillage, une meilleure différenciation de l'espace public et de l'espace privé, la résidentialisation des ensembles de logements et la refonte des gestions sont des interventions qui y concourent. Une des premières opérations de ce type a été testée dans le quartier des Merisiers.

Residential units, designed with a system of small courtyards, and crosses the inner complex housing.

La nouvelle voie publique piétonne assure la desserte des différentes unités résidentielles, organisées selon le système de la courée, et la traversée du cœur d'îlot.

La création d'unités résidentielles reliées à un nouvel espace public

L'ensemble des Merisiers regroupe 450 logements répartis dans 6 longs bâtiments R+4, autour d'un espace libre central occupé par des espaces verts et des équipements communaux. Avant restructuration, la totalité du foncier de l'îlot et des voiries du site appartient au bailleur social : Le Logement français. Une requalification a été entamée en 1996, tant sur les espaces intérieurs qu'extérieurs.

L'opération, achevée en 1998, repose sur le principe de créer une nouvelle identité résidentielle. La résidentialisation, ainsi nommée, est obtenue par une clarification de la domanialité et de la fonction de chaque espace extérieur, la création d'espaces résidentiels en pied d'immeubles sous forme de courées et une répartition affirmée du rôle de la ville et du bailleur pour la gestion et l'entretien des espaces.



C. Loudier/aurif

La résidentialisation du logement social : une requalification résidentielle utile à la sécurité ?

La requalification des grands ensembles de logements sociaux intègre aujourd'hui le principe de résidentialisation pour travailler sur les espaces au pourtour des immeubles. Ces espaces, indéterminés, souvent le siège de conflits d'usages, de dysfonctionnements techniques, de difficultés de gestion et de petite délinquance, méritent d'être redéfinis pour clarifier leurs fonctions, leur gestion et leur statut juridique. (1) Les opérations de résidentialisation visent, d'une part, à scinder les bâtiments en unités résidentielles restreintes et plus autonomes, et, d'autre part, à créer un espace de transition entre l'espace public et la cage d'escalier.

Les opérations de résidentialisation sont aussi diverses que le sont les contextes. Avant tout, le redécoupage des espaces collectifs au pourtour des immeubles est pensé selon les usages et les fonctions que peut assumer leur gestionnaire, bailleur ou ville. Sont concernés particulièrement la distribution du courrier, le stockage des ordures ménagères et le stationnement des véhicules. Ainsi, si l'espace public environnant est mal dimensionné ou si la ville n'a pas les moyens d'en assurer la gestion, le stationnement sera conservé dans l'espace privé sous la responsabilité du bailleur. En cela, la démarche est pragmatique et s'inscrit dans une logique opérationnelle. Du point de vue de la forme architecturale du projet, le modèle de la courée, bande linéaire s'alignant le long de l'immeuble et desservant un nombre de logements limité, est une des traductions du principe de résidentialisation sur les grands ensembles typiques des secteurs périphériques urbains (d'autres modèles peuvent être appliqués dans des milieux urbains denses, en fonction de la forme de l'habitat.) La limite de la courée, séparant l'espace privé et l'espace public, peut être matérialisée par des murets, des haies ou des clôtures fermées par digicodes ou codes d'accès. Le degré de fermeture de l'espace de transition entre la cage d'escalier et l'espace public dépend donc des projets.

La résidentialisation apparaît aujourd'hui comme un mode de sécurisation des halls et des pieds d'immeubles. Les phénomènes d'incivilités et de petite délinquance qui caractérisent ces espaces, comme les dégradations volontaires ou les cambriolages des logements en rez-de-chaussée, sont de fait minimisés par le marquage de l'accès aux logements, le renforcement de la gestion et de l'entretien, mais aussi l'appropriation positive des résidents que génèrent ces espaces privés communs.



Separating public and private residential spaces managed by the Paris OPAC (Office of Public Development and Construction) in the "Hauts de Belleville" complex.

J.L. Dubois/laurif

La délimitation des espaces publics et des espaces résidentiels sur l'ensemble de l'OPAC de Paris des Hauts de Belleville.

La distinction des espaces à usage public et des espaces résidentiels à usage des seuls résidents clarifie dès lors les rôles de la ville et du bailleur pour l'entretien et la gestion de l'environnement immédiat du bâtiment. Ce type d'opération contribue ainsi à l'amélioration de la gestion des espaces privés communs, mais aussi indirectement au renforcement de leur appropriation par les résidents, à la diminution des conflits d'usages et à la réduction d'un sentiment d'insécurité alimenté par une configuration spatiale inhospitalière (les tours et barres des grands ensembles regroupent souvent un même hall d'entrée desservant anonymement un nombre important de logements, et s'ouvrant directement sur un espace extérieur indéfini). La résidentialisation participe de fait à l'amélioration du cadre de vie des grands ensembles, et les opérations réalisées ont montré une satisfaction des résidents.

(1) Guigou, Brigitte, «Gestion urbaine de proximité : des interventions coordonnées entre villes et bailleurs», *les Cahiers de l'aurif*, supplément Habitat n°31, février 2002.

The project at 140, rue Ménilmontant in Paris was conducted by the OPAC and divided the complex housing in two by laying in a new public street -the opening is not completely finished yet.

C. Loidier/laurif

L'opération du 140 rue Ménilmontant à Paris par l'OPAC a scindé l'ensemble en deux parties par la percée d'une nouvelle voie publique dont le débouché n'est pas encore entièrement achevé.





The residentialization project at 122, boulevard de l'Hôpital in Paris is made up of private spaces with vegetation at the base of the project, family gardens for the residents and a public garden that serves as a walkway in the building complex's inner courtyard.

J.-L. Dubois/aurif

L'opération de résidentialisation au 122, boulevard de l'Hôpital à Paris a dessiné des espaces végétalisés privés en pied d'immeuble, des jardins familiaux pour les résidents et un square public assurant la traversée du cœur d'îlot.

La contribution des opérations de résidentialisation à la sécurité des grands ensembles est de fait attendue. Mais si elle est probable et observée sur certaines opérations, elle n'est pour autant pas prédéterminée. D'une part, on ne possède pas encore de méthode ni de critères d'évaluation pouvant nous révéler la réelle influence d'un aménagement particulier sur le niveau de sécurité. D'autre part, si la résidentialisation contribue à la sécurisation d'un pied d'immeuble, elle ne résout pas les problèmes urbains d'enclavement, d'exclusion et d'insécurité urbaine d'un secteur entier et reste avant tout une requalification de l'espace résidentiel. A ce titre, il faut remarquer que si les actions de résidentialisation ne sont pas accompagnées d'une valorisation des espaces publics environnants, ces derniers risquent de se réduire «à l'espace qui reste entre les enclos sécurisés»². Une intervention sur l'espace public environnant doit permettre d'éviter la fracture entre des espaces privés sécurisés et des espaces publics incontrôlés, qui persistent comme espace délaissé, fragiles à l'insécurité. L'opération de résidentialisation gagne à être intégrée à un projet urbain global mais aussi à s'articuler avec une démarche spécifique d'amélioration de la gestion urbaine et l'ensemble des dispositifs d'intégration sociale et urbaine des quartiers en difficulté.

(2) Landauer, (Paul), «Urbanisme et sécurité», Peyrat, (Didier), *Habiter, cohabiter. La sécurité dans le logement social*, rapport à Marie-Noëlle Lienemann, secrétaire d'Etat au Logement, février 2002.

Aulnay-sous-Bois

Si quelques logements ont été transformés en unités de petite taille, l'essentiel de l'opération repose sur la réorganisation foncière : le bailleur a cédé à la ville au franc symbolique le cœur d'îlot occupé par les voiries, les espaces publics et les équipements communaux, tandis qu'il restait propriétaire des immeubles, de certains parkings à l'arrière et des emprises de 5 à 8 m en pied d'immeuble. A l'avant de l'immeuble, l'espace est redessiné en courées fermées. Chaque courée dessert 10 logements. Elle marque, à partir de la cage d'escalier, une transition entre l'espace privé du logement et l'espace public de la rue. Une clôture, constituée d'un muret et d'une grille, assortie d'un accès contrôlé par digicode et badge magnétique, matérialise ce nouveau découpage du sol. Chaque courée est paysagée et accueille des abris pour les poubelles. Les halls d'immeubles ont été restructurés et sécurisés pour renforcer l'identité résidentielle de chaque adresse. L'accès aux caves se fait dorénavant par l'intérieur de l'immeuble et non plus par un escalier extérieur. À l'arrière des bâtiments une bande de 5 à 10 mètres engazonnée est délimitée par une clôture. Sur le devant, une voie publique, piétonne mais accessible aux pompiers, vient desservir le cœur de l'îlot. Une signalétique y indique l'adresse de chaque entrée d'immeuble. Un soin particulier a été apporté aux éclairages publics nocturnes pour faciliter la surveillance. Enfin, les équipements du cœur d'îlot ont été réaménagés.



Aulnay-sous-Bois

L'ensemble a fait l'objet d'une nouvelle gestion de proximité, concrétisée par la création en 1998 d'une unité de 4 à 6 gardiens sous le pilotage d'un régisseur. Cette équipe gère une antenne multiservice qui accueille aussi des services d'action sociale. La re-mobilisation des personnels de gardiennage et des régisseurs (une appropriation professionnelle) a permis une meilleure réactivité pour l'entretien et l'intervention.

Un site pilote pour le Grand projet de ville et une opération de référence

La résidentialisation des logements et la requalification des espaces publics ont entraîné une amélioration du cadre de vie. Les courées desservant chacune des cages d'escalier favorisent l'appropriation positive par les locataires habitant et une surveillance partagée. Elles concourent à rendre hospitalier un ensemble qui tourne le dos aux voies de circulation. La nouvelle voie piétonne permet d'organiser l'intérieur de l'îlot et d'accueillir les flux traversant. La valorisation de l'îlot par les équipements scolaires et sportifs garantit une mixité des usages et une fréquentation régulière sur la journée. Malgré la situation introvertie de l'ensemble, l'opération a transformé le cœur d'îlot en un espace central accueillant.

Après quatre ans, le bilan est satisfaisant. La réussite de l'opération est attestée par la forte demande de logements qui s'exprime, notamment par les locataires des cités voisines. L'opération a servi de site pilote aux bailleurs et aux partenaires du GPV. Des traitements similaires ont été adaptés et réalisés sur d'autres ensembles des quartiers nord, ainsi pour les Étangs (750 logements) et la Brise (300 logements).



A strip of grass behind the building marks the limits between the private lessee space and the public space of the central courtyard. The fence, which forms the boundaries between these two areas, is set in the private space while the hedge runs along the public space so that it may be maintained by the municipal services department.

C. Loudier/laurif

La bande engazonnée à l'arrière de l'immeuble sert à marquer la différence entre l'espace privé du bailleur et l'espace public du cœur d'îlot. La grille la délimitant est posée sur l'espace privé, tandis que la haie est placée sur l'espace public afin d'être entretenue par les services de la ville.

En terme de sécurité, on constate une diminution des cambriolages, une appropriation positive des courées au détriment des attroupements dans les halls et des phénomènes d'incivilité en pied d'immeubles, l'émergence d'un contrôle social favorisé par la présence d'équipements et la traversée de l'îlot par les flux externes, une meilleure gestion et une réduction du sentiment d'insécurité. Si la requalification des espaces collectifs extérieurs a contribué à créer un environnement plus sûr et plus convivial, il est difficile de mesurer l'influence directe de l'aménagement sur le niveau de la sécurité. Ce dernier dépendra aussi de la réalisation des prochaines opérations. Une démarche d'évaluation sera alors utile.

The immediate surroundings of these buildings near the Merisiers complex have not been redesigned yet.

C. Loudier/laurif

A côté des Merisiers, le pourtour immédiat de ces immeubles n'est pas encore traité.



Cergy



J.L. Dubois/IAURIF

Fences along property lines divide the private space from that of the public

La pose de grilles sur les limites foncières est utilisée pour délimiter l'espace privé de l'espace public.

Une stratégie de requalification des espaces publics : la ville de Cergy

Peuplée de 55 000 habitants, la ville de Cergy fait partie de l'agglomération nouvelle de Cergy-Pontoise au nord-ouest de Paris. Sa richesse en équipements et services lui valent une forte attractivité et une vocation centrale. Elle accueille la préfecture du Val-d'Oise, le centre commercial régional des Trois-Fontaines, trois gares RER, une base de loisirs... Issu d'une conception urbaine généreuse, son plan d'urbanisme a privilégié à l'origine l'accessibilité et l'ouverture des espaces collectifs et une séparation des piétons et des voitures. Malgré de multiples atouts, la ville est aujourd'hui le cadre d'une accumulation de dysfonctionnements : dégénérescence de certains quartiers apparue peu de temps après leur achèvement, problèmes d'entretien des espaces extérieurs, gestion déficiente favorisée par des situations foncières complexes et confuses, mais aussi une insécurité visible et ressentie par ses habitants.

Si le fort taux de criminalité de la ville par rapport au reste de l'agglomération peut s'expliquer par sa position centrale et sa forte attractivité, la délinquance se trouve néanmoins territorialisée sur 16 des 48 îlots de la ville.

Les uns concernent des espaces dits de passage ayant un flux de visiteurs importants, les autres des îlots d'habitat avec une délinquance endogène, et une concentration de difficultés économiques et sociales.

La remise en cause de la trame urbaine ouverte

La trame urbaine ouverte et complexe est aujourd'hui remise en cause pour son inadéquation avec les réalités et les modes de vie actuels et pour les difficultés de gestion qu'entraîne une imbrication confuse entre les espaces privés et les espaces publics (Comment décider qui doit retirer les épaves ? Quels usages sont autorisés, sur quels espaces... ?). Face à cette situation, la ville s'est engagée dans une série d'actions complémentaires visant à requalifier les espaces urbains problématiques.



C. Loudier/IAURIF

Pedestrian walkways cut across private housing spaces in the Verger neighborhood. Public use of private spaces makes neighborhood management and legibility difficult.

Dans le quartier du Verger, les cheminements piétons traversent les espaces privés de logements. L'usage public d'espaces de statut privé rend difficile la gestion et la lisibilité du quartier.



Cergy

La refonte du quartier Cergy-Saint-Christophe

Saint-Christophe est un quartier à la délinquance endogène et à la situation économique et sociale difficile. Coupé par la voie RER, il est divisé en une zone à dominante résidentielle, constituée de copropriétés surendettées et de logements sociaux, et une zone à dominante d'activités. C'est aussi le centre-ville institutionnel de Cergy avec la mairie. Inscrit en Opérations programmées d'amélioration de l'habitat (O.P.A.H.) de copropriétés dégradées, le quartier fait l'objet d'un projet urbain ambitieux (visant à assurer la gestion par les copropriétés de leurs propres espaces, à hiérarchiser l'espace par la clarification des domaines privés et publics et à reconfigurer la gare RER en un pôle central desservant les deux zones du secteur).

Le quartier du Verger

Le quartier du Verger se situe au nord de la voie RER et regroupe 470 logements attachés à des associations syndicales libres et à trois bailleurs. Le découpage foncier est très complexe, par exemple le chemin de la Surprise —voie piétonne d'usage publique— traverse les différents ensembles de logements privés sur toute la longueur du quartier. Les seuls espaces de statut public sont l'emprise de l'école (ville) et un tronçon de voie (E.P.A.). La ville entretient toutefois les voies.

Face aux dysfonctionnements de gestion, d'usage et d'insécurité observés, l'opération de requalification du quartier fait intervenir plusieurs actions :

La stratégie adoptée consiste à redéfinir les espaces publics et privés pour mettre en cohérence leur statut, leur fonction, leur usage et leur gestion. Un travail considérable de redélimitation foncière, de répartition des gestions et de clarification de la fonction des espaces — particulièrement pour marquer les limites entre les espaces publics et espaces résidentiels privés — est engagé, pour améliorer le fonctionnement des espaces mais aussi leur urbanité et leur sûreté.

Il est à noter que certaines configurations spatiales et foncières sont particulièrement source de difficultés dans cette entreprise :

- Le régime en copropriétés est presque majoritaire sur certains quartiers comme celui de Saint-Christophe et l'abondance des structures gestionnaires sur un même secteur, telles que les associations syndicales libres, et leur surendettement rendent complexes tout redécoupage des espaces.
- La configuration des cheminements piétons et la richesse du vocabulaire urbanistique (passerelles, sentes, venelles, etc.) rendent difficile le marquage des transitions.
- Les servitudes de passage public en ZAC rendent lourdes les modifications et les procédures administratives qui s'en suivent.
- La traversée d'itinéraires d'usage public dans des espaces privés pose des problèmes tant du point de vue des résidents (qui souhaitent voir leurs espaces clos), que de celui des déplacements (ils relient souvent les espaces et équipements publics entre eux).
- Comment prendre en compte les usages et les appropriations spontanées quand ils ne correspondent pas aux limites foncières ?

Co-ownership union the marketplace in the heart of La Bastide. It became public domain when the city acquired it and now it is possible to valorize the space, giving it central focus and making it attractive.

La place du marché, au cœur de la Bastide, était propriété d'une association syndicale libre. La reprise en domanialité publique par la ville va permettre de la valoriser en tant qu'espace central et attractif.

J.L. Dubois/aurif



Cergy

Ainsi, la requalification des Reinettes illustre la démarche adoptée à une échelle plus réduite. Cet ensemble est constitué de trois types de logements — immeubles, maisons de ville, maisons — sous la gestion d'un bailleur, l'Office du Val-d'Oise. L'ensemble était en voie de devenir une zone de non droit, notamment par la forte territorialisation de jeunes en marge, qui ont eux-mêmes nommé le site «la Colombie» par le fort trafic qui y prend place. Ainsi un aménagement en chicane de l'avenue du Martelet sur les franges de l'ensemble est devenu un site à péage. Les difficultés sont telles que l'engagement des travaux de réhabilitation a nécessité pour certains bâtiments une collaboration entre l'entreprise de chantier, la police et le bailleur pour atténuer les tensions et les débordements.

Visibility, landscaping, localisation of a public service (a branch of city hall) were the key principles that governed the redesign of the Columbia Square, on the concourse, so as to cut back on the crime in the area.

La visibilité, la qualité et la clarté du paysage, l'implantation d'un service public (une antenne de la mairie), ont été les principes du réaménagement du square Colombia de la dalle, pour enrayer les problèmes de petite délinquance dont il souffrait.

C. Loudier/aurif



Outre les travaux Palulos (Prime à l'amélioration des logements à usage locatif et à occupation sociale) conduits par l'office du Val-d'Oise qui bénéficient notamment d'une aide de la ville et d'une subvention Palulos, les interventions concernent la restructuration des cœurs d'îlots après leur fermeture du passage public, l'incitation à occuper les rez-de-chaussée par des services à destination du public plutôt que des logements, le contrôle de l'accès aux logements par des digicodes, le remplacement des jardins des logements locatifs en rez-de-chaussée par des terrasses plus faciles à entretenir pour une population non permanente. De son côté, la ville intervient sur les espaces publics environnants : la chicane de l'avenue du Martelet est réaménagée en linéaire rétréci avec un pavage au sol différencié pour conserver l'incitation à la réduction de la vitesse, l'éclairage est assuré par des candélabres disposés sur l'espace public pour décharger le bailleur de son entretien.

Le quartier de la Bastide

Le quartier de la Bastide a été achevé en 1985 et la gare RER ouverte en 1986. En 1988, le maire attire déjà l'attention sur la situation difficile du quartier en raison du surendettement des copropriétés et de leur incapacité à assurer la gestion et l'entretien de leurs espaces. En 1998, un Plan de sauvegarde, arrêté par le préfet antérieurement au Pacte de relance pour la ville, prévoit de nouvelles dispositions pour aider les copropriétés à se redresser.

Le fait que le quartier soit construit sur une immense dalle recouvrant de vastes parkings, l'imbrication des espaces publics et des espaces privés et le nombre d'associations syndicales libres présentes sur un secteur réduit, créent une situation foncière très complexe et une utilisation des espaces non-conformes à leurs fonctions ou leur domanialité. Les dégradations, les espaces publics abimés, l'abandon de certains logements, le squat des parkings, la fragilisation des commerces et certains phénomènes d'insécurité sont ainsi particulièrement difficiles à enrayer.

La dalle du parvis de la Préfecture : une reconquête espace après espace

Un plan de redressement des copropriétés a été engagé, avec diverses mesures d'apurement des dettes d'entre elles et le rachat de certaines par deux bailleurs et d'aides aux rénovations. La démarche consiste alors à remettre à plat le foncier. Sur le plan juridique, la ville a commandé une «mission juridique et foncière» à un avocat et un géomètre pour l'aider dans sa démarche de restructuration foncière avec les copropriétés. Un cadastre est recréé et les espaces sont hiérarchisés et réattribués. Ainsi, la ville reprend en domanialité la place du Marché, anciennement propriété d'une association syndicale libre, ensuite dissoute. Les travaux sont répartis en deux maîtrises d'ouvrage, avec un financement pluri-partie : plan de sauvegarde, Contrat de ville et financements exceptionnels. La ville intervient sur les espaces publics et les copropriétés interviennent sur leurs propriétés.

Plusieurs axes déclinent la volonté de répartir les espaces publics et privés et de redonner à la Bastide une vocation de quartier central attractif et un espace lisible, tout en conservant les principes d'origine. La maîtrise d'ouvrage, assurée par la ville, est planifiée jusqu'en 2005. Elle concerne l'aménagement des espaces publics : la démolition de logements vacants pour la construction d'une nouvelle voie traversante, la construction d'une halle pour le marché à la place d'un vaste parking public à ciel ouvert reconstruit en sous-sol et partagé avec la police, la fermeture des cœurs d'îlots par la démolition de l'habitat individuel acquis par la ville à l'amiable, etc. La ville espère par ses travaux un effet d'entraînement pour les copropriétés, dont la maîtrise d'ouvrage n'a pas encore été enclenchée même si des subventions de 70 à 90 % leur seraient allouées. Elle prévoit l'individualisation des îlots et le retournement des halls d'accès aux logements sur les rues, la restructuration de leurs parkings en unités réservées à des logements ciblés.

Néanmoins, le plus long travail fut de pallier au surendettement des copropriétés, et le redressement du quartier est déjà en cours.

Un «Plan directeur préfecture» a été adopté, qui va permettre d'inscrire au Plan local d'urbanisme un «projet urbain» de réhabilitation du quartier Préfecture. Il vise à renforcer la centralité, clarifier les espaces, permettre le développement de nouvelles constructions, notamment de logements, développer la vie de quartier et valoriser les espaces publics. Il s'agit d'en faire un quartier de ville accueillant une mixité de fonctions contribuant à la sûreté des espaces publics. En permanence, l'enjeu consiste à lutter contre la dégradation urbaine, la dégénération du tissu urbain consécutive aux dysfonctionnements des espaces publics, tant du point de vue de leur configuration que de leur vulnérabilité.

Du point de vue insécurité, le lieu est attractif pour des jeunes en marge du fait des commerces, de la gare routière et de la présence d'une population «cible». C'est aussi un lieu de rencontre et d'affrontement entre des bandes, de par sa neutralité. Le quartier est donc le terrain d'une délinquance exogène. La stratégie d'intervention consiste alors en une reconquête du site, espace après espace. Si la délinquance peut se déplacer au fur et à mesure des reconquêtes, elle devrait toutefois être fortement réduite par la multitude des interventions.

Ainsi, le square Colombia était un espace enregistrant des problèmes de petite délinquance et des dégradations, à proximité du centre commercial des Trois Fontaines, en prolongement de la Grand Place. Situé sur dalle, fermé sur trois côtés et demi par des copropriétés et des commerces en rez-de-chaussée, il est accessible par des passages publics sous immeuble. Étaient mis en cause : la porosité de l'espace avec des accès peu lisibles, la présence en son centre d'une construction en béton dont les bancs étaient régulièrement «squattés», le manque d'éclairage, le regroupement le soir de jeunes en marge. Sur un plan physique, l'intervention a suivi des principes de la prévention situationnelle censés décourager les actes malveillants.

Elle a consisté à retirer la construction en béton (le système d'aération qu'elle renfermait a été modifié), à poser un revêtement de sol plus clair, à doter le square d'un éclairage surabondant, à planter dans un des commerces des services de la mairie (état civil) pour affirmer le caractère public de l'espace public, à enlever les bancs pour éviter les stationnements perturbateurs (les possibilités de s'asseoir sont dorénavant les terrasses de cafés et de restaurants). De fait, quand les commerces sont fermés le soir l'espace s'endort au détriment d'une activité nocturne illécite. Aujourd'hui, alors que l'opération est achevée depuis un an et demi, les résultats paraissent satisfaisants, notamment au dire des commerçants.



Le Val d'Europe

Le Val d'Europe : l'intégration de la sûreté et de l'ambiance urbaine dans la conception du nouveau centre urbain

A 35 km de Paris, aux franges de l'agglomération parisienne, le Val d'Europe constitue le dernier secteur de développement de l'agglomération nouvelle de Marne-la-Vallée. Décidée en 1987, sa construction s'effectue selon un partenariat entre les collectivités publiques et Disney Company. Il s'étend sur cinq communes, 3000 ha et doit accueillir, à l'horizon 2015, 40 000 habitants et 60 000 emplois. Le projet comprend un nouveau centre urbain, des zones d'activités, des bureaux et une forte capacité commerciale, des services collectifs et de loisirs, qui en font une ville à part entière.

La conception du centre urbain : définir en amont les conditions d'un espace sûr et convivial

Le centre urbain constitue le cœur du Val d'Europe. Sa forte attractivité induite par la cohabitation de Disneyland, d'une gare RER et d'un centre commercial a conduit les acteurs en charge du développement du Val d'Europe à réfléchir sur les questions de sécurité et d'ambiance urbaine dès la phase de conception. Un groupe de réflexion réunissant les divers partenaires — le préfet, les élus locaux, le SAN, Disney Company, la RATP, les responsables du centre commercial, les promoteurs, l'Établissement public d'aménagement (EPA-France), la police —, a été constitué pour définir les règles de conception, de programmation et de gestion à satisfaire lors de la construction du nouveau centre urbain.



*The Place
de la Gare is still
under construction.*

C. Laidier/laurif

*La place de
la gare est encore
en devenir.*

Une démarche globale où la sécurité se définit à travers la citoyenneté et l'urbanité

La particularité de la démarche adoptée réside d'une part dans l'appréhension de ce qu'est la sûreté urbaine et, d'autre part, dans le type d'approche mis en place.

«La sécurité n'est pas seulement du ressort d'un service spécialisé mais l'objet d'un partenariat où la sécurité signifie tranquillité et convivialité. La sécurité est un moyen instrumental et non un objectif final».

Elle se définit à travers quatre objectifs :

- La promotion des valeurs citoyennes auprès des citoyens.
- Une ambiance urbaine et conviviale alimentant l'urbanité.
- La lutte contre l'incivilité, la protection des biens et des personnes et l'assistance aux victimes.
- L'accent mis sur les qualités d'accueil et d'information fournis aux actifs, résidents et touristes et sur la qualité des services collectifs.

Une charte, mise en œuvre par l'intermédiaire d'un Plan directeur de sûreté urbaine pour le Centre Urbain du Val d'Europe, a ainsi été adoptée en 2000 sur la base d'une convention liant l'État, les collectivités et Disney Company, en tant qu'opérateur, avec deux volontés : garantir une très grande qualité d'accueil, d'ambiance et de convivialité ; prévenir les risques inhérents au développement d'un espace fortement attractif. La solution du Contrat local de sécurité n'a pas été retenue, les acteurs préférant mettre au point un outil plus évolutif, plus empirique et ouvert à de nouvelles dimensions comme l'ambiance urbaine.



Le Val d'Europe



La stratégie adoptée ressort alors davantage du management urbain que d'une démarche normative. Elle consiste à «introduire le plus en amont possible la dimension sûreté-convivialité dans la définition des aménagements de l'ensemble du Val d'Europe». La charte mise au point engage l'ensemble des acteurs sur des options partagées entre l'État, la police, les mairies, le SAN, les opérateurs et développeurs, options qui sont détaillées dans le Plan directeur de sûreté urbaine. La démarche est transversale, la sécurité étant considérée selon une approche préventive comme le résultat d'une somme de conditions favorables. Elle est donc prise en compte dans tous les domaines qui composent un projet urbain : fonctionnel, commercial, économique, esthétique, urbanité, services, architecture, etc.

La méthode : des principes d'intervention aux traductions opérationnelles

Cinq axes d'intervention définissent un ensemble d'engagements et de principes et donnent lieu à des dispositifs opérationnels :

- L'ambiance urbaine pour favoriser un climat de convivialité.
- La prévention situationnelle pour intégrer dans l'aménagement des nouveaux espaces des conditions rendant difficiles le passage à l'acte délictueux.
- La prévention sociale et les actions éducatives mettant l'accent sur l'accueil, l'information et la formation des citoyens.
- Une démarche dissuasive et un système de répression et d'assistance adapté.
- L'information et la communication.

Par exemple, pour l'ambiance urbaine, il est prévu entre autres dispositifs une charte de qualité des services prenant en compte des standards élevés pour l'entretien, la réparation, la formation des personnels, le système de gestion des sites, etc., et un système d'information et d'accueil pour les visiteurs et les touristes. Les interventions concernant la prévention situationnelle, quant à elles, prévoient la réalisation d'une étude d'impact sécurité urbaine pour chaque équipement public du centre urbain, la réalisation d'un cahier des charges type pour le traitement des espaces privatifs ouverts au public, etc.



Le Val d'Europe

L'application de la charte sur un espace clé : la place de la Gare

La place de la Gare est le principal espace public du centre urbain et représente à la fois un lieu symbolique et un lieu d'attractivité et d'animation urbaine forte. Elle rassemble une mixité de fonctions et d'usages — logements, bureaux, services publics, commerces —, accueille la gare RER du Val d'Europe et jouxte le centre commercial. Pour lui garantir les qualités de convivialité et de sûreté attendues, l'accent est mis sur l'ambiance urbaine, cette dernière étant définie dans le plan directeur comme "l'ensemble d'actions facilitant la vie en ville et favorisant l'émergence d'un climat de convivialité". Elle concerne de fait l'aménagement, la gestion, la communication et la présence humaine. Il est considéré ici que c'est l'ambiance urbaine qui crée la sécurité, non pas l'inverse.

Parallèlement à la forte politique d'accueil se concrétisant par la présence de services publics, un système d'information aux usagers et d'autres dispositions de gestion des espaces, la conception des espaces publics intègre trois principes prioritaires pour créer cette ambiance urbaine :

- La différenciation claire des espaces publics et privés, qui suppose un contrôle d'accès de ces derniers.
- L'évitement des espaces résiduels et intermédiaires.
- Une politique de stationnement au sol systématique, qui donne une part importante au stationnement public latéral des 2 côtés, nécessaire dans un contexte de centre urbain et d'offres de services et de commerces.

Il faut préciser que le modèle urbanistique néo-haussmannien choisi, qui s'organise autour d'une grande place publique, présente les caractéristiques favorables aux objectifs posés : urbanisme d'îlots, marquage clair des limites entre les espaces privatifs et les espaces publics.

L'application de ces principes s'effectue à travers une vérification systématique des pré-projets des promoteurs et la mise au point de cahiers des charges. Si l'adéquation entre le projet et la charte n'est pas satisfaisante, le promoteur n'obtient ni le permis de construire, ni la vente des terrains par l'Établissement public (ce dernier est dépositaire du foncier du Val d'Europe dont il vend les lots aux promoteurs selon un plan directeur).

*Urbanity and safety
at the Place
de la Gare are
shown here by shops
on the ground floor
and a gate to the
residential courtyard
that is aligned with
the facade.*

J.L. Dubois/aurif

*L'urbanité et la sûreté
de la place de
la Gare sont
représentés ici par
les commerces en
pied d'immeuble et
la fermeture du cœur
d'îlot résidentiel
placée à l'alignement
de la façade.*



Le parc de La Villette : un garant des lieux efficace

Le parc de La Villette au nord-est de Paris est un espace public très fréquenté. Plus de 40 000 personnes peuvent s'y croiser les jours de programmation de cinéma en plein air un dimanche d'été. Son attractivité, son ouverture, la diversité des publics et des activités pourraient faire craindre des problèmes d'insécurité. Or, le parc est un espace public apprécié et sûr.

Un aménagement favorable à la sécurité du site

Le domaine public de La Villette s'étend sur 53 ha sur lesquels sont disséminés plusieurs équipements : Cité des sciences et de l'industrie, Zénith, Grande Halle, Cité de la musique, Conservatoire de Paris, théâtre Paris-Villette, Géode, etc.. Le parc paysager couvre 35 ha. En contact avec la ville dans un quartier populaire et cosmopolite, il est libre d'accès et non clos. Mais, sauf dérogation, il est interdit d'y pénétrer et d'y séjourner entre une heure et six heures du matin.

Les limites du parc sont claires, marquées par des bâtiments, le canal de l'Ourcq, le canal Saint-Denis et le boulevard intérieur. L'espace reste ainsi ouvert mais ces obstacles «naturels» canalisent ses accès. Sur le côté est, ces derniers sont contrôlés par des guérites de sécurité. Les deux accès principaux, desservis par les stations de métro La Villette et Porte de Pantin, sont les points d'entrée des grands itinéraires nord-sud qui traversent le site. La conception des circulations, le dégagement des espaces et le contrôle des points d'accès dissuadent les délinquants potentiels en limitant leurs possibilités de fuite. Plus techniquement, peu de bancs ont été disposés sur le site afin d'éviter les regroupements «abusifs». Les cabines téléphoniques (potentiellement génératrices de trafic) ont été remplacées par des bornes d'appel. Enfin, l'aménagement du site offre de grandes perspectives et peu de lieux cachés, ce qui assure une visibilité maximum et joue un rôle dissuasif pour la petite délinquance et les incivilités. Les usages s'inscrivent par conséquent dans un environnement où le contrôle social est maximisé. Les systèmes de surveillance et la présence des agents de sécurité gagnent aussi de fait en visibilité et en efficacité.

La Villette



The terrace of the cafe adds to the conviviality of the area and serves as a surveillance mechanism, overlooking the esplanade leading to the southern entrance of Villette Park.

J.L. Dubois/aurif

La terrasse de café participe à la convivialité et à la surveillance de l'esplanade marquant l'accès sud du parc de La Villette.

The legibility of the area and its walkways gives the park a sense of safety.

C. Loudier/aurif

La lisibilité des lieux et des itinéraires concourt à se sentir en sécurité



La Villette

Un garant des lieux efficace

Le parc de La Villette est un espace agréable et respecté, fréquenté par tous les publics. Un ensemble de dispositions concourt à faire vivre ensemble des groupes et des individus d'horizons très divers. Une des clés de sa réussite tient à la qualité de son exploitation et de sa gestion régies par un EPIC : l'Établissement public de la Grande Halle de La Villette (EPGHV) qui a en charge l'ensemble du site de La Villette. La maintenance, l'entretien et la sécurité sont assurés en temps réel ; les troubles et les conflits d'usage sont résolus par des dispositions préventives, le dialogue et la qualité d'accueil, et par la surveillance et l'intervention d'un service de médiation. De fait, les troubles observés sont relativement minimes. Ils concernent surtout des détournements et conflits d'usages, quelques vols majoritairement sans violence. Une fois sur deux l'auteur de délits est interpellé. Si sentiment d'insécurité il y a, il ressort surtout des comportements parfois abusifs de groupes de jeunes, souvent très jeunes.

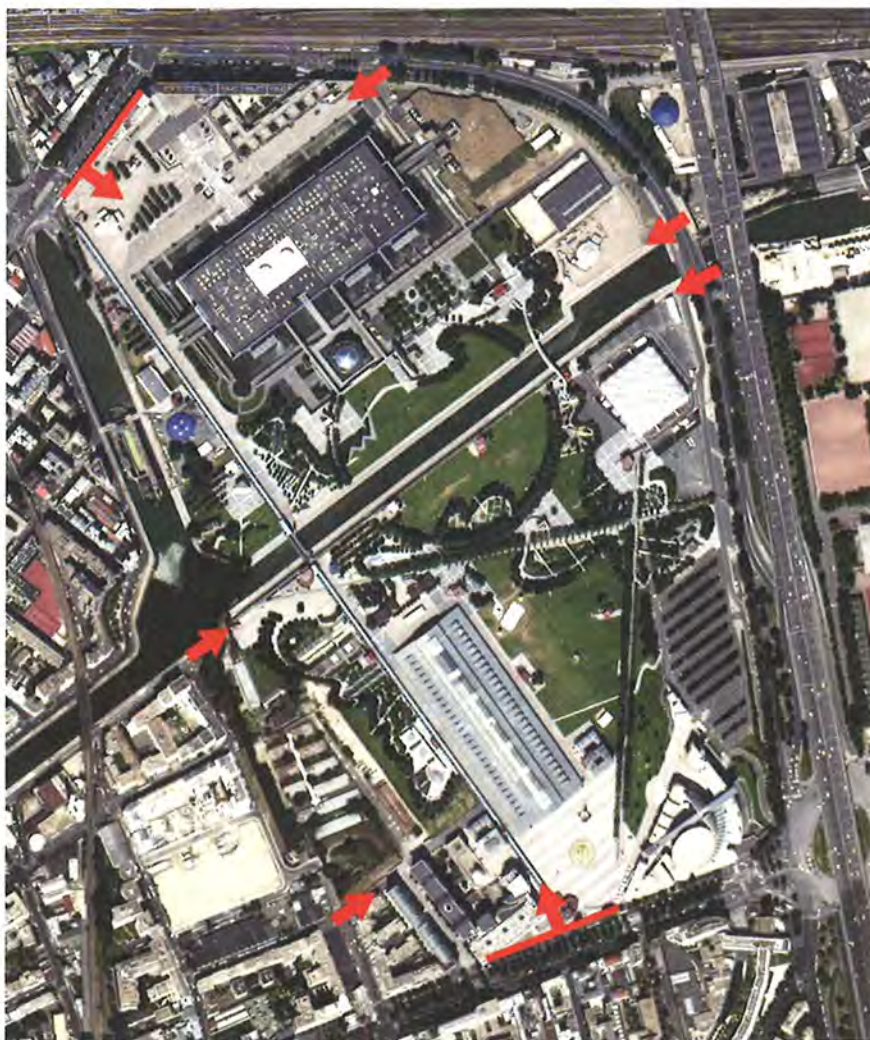
Gérer les conflits et les détournements d'usages

Pour harmoniser le jeu social sur le site, pour éviter les conflits et les détournements, la gestion des usages applique le principe de la non-appropriation de l'espace et du refus de la sanctuarisation au profit d'utilisateurs particuliers : «Pour que La Villette soit à tout le monde, il faut qu'elle ne soit à personne». Pour autant, dans les faits, afin de répondre aux usages spontanés et d'assurer une grande qualité d'accueil, un second principe appliqué repose sur l'accord négocié entre les usagers et les gestionnaires : tolérer certains usages à des moments précis mais les interdire strictement au-delà. Par exemple, alors que le règlement du parc interdit l'usage des instruments de musique, le regroupement de joueurs de tam-tam est toléré le dimanche après-midi dans «l'espace des

bambous», là où il est apparu spontanément. Pour le football, un arrangement tolère les parties sans crampon, le dimanche matin jusqu'à midi sur les pelouses des demi-cercles sud et nord (3 ha), la limite de midi n'étant pas négociable. D'autres règlements sont strictement appliqués comme l'interdiction de circuler à deux roues motorisées, qui permet d'anticiper les risques de vols à l'arraché.

Une maintenance réactive assurant un accueil de qualité

L'établissement public a décidé d'assurer un fort niveau de maintenance pour garder l'espace propre et accueillant et dissuader ainsi les incivismes et incivilités liés aux dégradations. Un repérage des dégradations est réalisé au quotidien et les interventions sont rapides. L'espace de stockage des matériaux de remplacement du matériel cassé ou dégradé est situé de l'autre côté du périphérique, permettant une réparation en trois jours au maximum.



accès piétons ↑ ↑

© laurif

La Villette

L'association des quartiers limitrophes comme principe de prévention

Parallèlement à la politique de promotion du parc, une démarche de prévention a été mise en place pour faire du site de La Villette un lieu d'insertion sociale, économique et culturelle pour les jeunes des quartiers voisins. L'Association de prévention sur le site de La Villette (APSV) cherche à promouvoir et développer les interfaces entre les jeunes et les établissements du parc à travers des activités tournées sur l'accès à l'emploi, la formation, la culture et l'animation. Il s'agit d'impliquer sur le site les jeunes dits pré-délinquants des quartiers environnants, afin de désamorcer les risques de tension, de gagner une sorte de paix sociale et d'établir une relation de confiance efficace contre la petite délinquance ou les dégradations.

Le contrôle par une présence humaine forte et le principe de médiation

La sécurité proprement dite du site incombe au département de sécurité de l'Établissement public, en charge des dispositifs de surveillance et de gestion technique. Sur le parc, 25 à 30 agents de sécurité (ou médiation) sont présents, employés par une société de surveillance privée sous contrat avec le département. Ils ont pour mission la prévention et la promotion d'une image accueillante du site, une présence constante à des fins de dissuasion, l'information au public attentive à la qualité de contact. Le repérage des dégradations pour l'entretien fait aussi partie de leurs prérogatives. Leur efficacité dépend de leur présence sur le site et de leur savoir-faire dans la gestion des conflits. Pour faciliter leur repérage par le public, les agents sont très visibles (habillés en jaune) et leur maillage est tel qu'ils sont incontournables. Ils ne sont pas assermentés et ne peuvent donc pas verbaliser, mais travaillent avec la police en cas de besoin. Ils sont aussi en relation avec les agents de sécurité engagés pour les manifestations particulières attirant un public nombreux.



*La Villette Park
looking out toward
the Zénith
Concert Hall.*

J.L. Dubois/iaurif

*La Villette,
en allant vers
le Zénith...*

La nuit, pour faire respecter l'interdiction d'accès, une équipe de six maîtres-chien patrouille. Ces contrôles sont parfois renforcés l'été et certains week-end. La proportion des incidents non rapportés est minime, expliquée par la forte présence et la visibilité des agents.

L'amélioration de l'accès nord

L'entrée nord est couplée avec la station de métro La Villette. De conception ancienne, elle est le lieu de divers dysfonctionnements. Pour y remédier, une réfection des espaces est engagée. Elle devrait améliorer la relation entre le parc, la station de métro, les commerces et le quartier environnant.

*Mediation agents
are visible and
work continually
in the park.*

J.L. Dubois/iaurif

*Les agents de
médiation sont
visibles et présents
de façon continue
sur le parc.*



Lyon

Espaces publics et sécurité : l'expérience lyonnaise



*Close to 300 public spaces
were developed throughout
Greater Lyon area.*

© Agence d'urbanisme de Lyon

*Près de 300 espaces publics
ont été traités sur l'ensemble
de l'agglomération
lyonnaise.*

La Communauté urbaine de Lyon a mis en place en 1989 une politique de requalification des espaces publics. Une nouvelle prise en compte de leurs usages et de leurs fonctions doit permettre de dépasser l'approche fonctionnelle et technique et leur attribuer un rôle important dans la recomposition et la qualité urbaine de l'agglomération.

Au départ, l'intention était d'intervenir sur 10 espaces publics par an sur l'ensemble de l'agglomération, notamment dans le cadre de la politique de la ville. Dix années plus tard, ce sont finalement 300 espaces publics qui ont été traités sur l'ensemble de l'agglomération. Elle est aujourd'hui retenue comme le modèle expérimental d'un nouveau métier qu'est la maîtrise d'ouvrage des espaces publics.

L'entreprise de requalification des espaces publics s'appuie sur la création d'une maîtrise d'ouvrage forte et transversale, assurée par le nouveau «Service espaces publics», mettant en place :

- La sélection de concepteurs pour assurer une maîtrise d'œuvre indépendante,
- Un plan d'intervention,
- Un programme d'aménagement qui détermine les objectifs attendus en terme d'usages, d'ambiance, de prestation, etc., établi pour partie à la suite d'enquêtes sociologiques,
- La définition d'un «vocabulaire d'aménagement» comme principe d'unité.

Ces enquêtes sociologiques sur les usages, les représentations et les attentes sont effectuées systématiquement pour prendre en compte les pratiques et les besoins des habitants, des riverains et des citoyens, dans leur diversité. Elles intègrent les préoccupations de sûreté et de tranquillité et cherchent à faciliter les appropriations positives de l'espace. Elles recourent dans leur méthodologie les préoccupations de la «prévention situationnelle»¹.

Parallèlement à la mise en place de cette politique, le Contrat local de sécurité de la ville de Lyon a été l'occasion d'intégrer la question des espaces publics dans les actions de sécurité publique et civile. C'est dans ce cadre que très récemment, en février 2002, une commission communale consultative de «prévention situationnelle» a été créée par arrêté municipal.

Selon un rythme mensuel, cette commission réunit dans un espace de concertation les maîtres d'ouvrage, les maîtres d'œuvre et les services gestionnaires concernés pour étudier la sécurisation des espaces et bâtiments publics, qu'ils soient en projet ou l'objet de conflits et de dysfonctionnements. Il s'agit de prendre en compte le plus en amont possible les facteurs de sécurité liés à l'aménagement, mais également ceux liés à la gestion et aux services publics. La vidéosurveillance y fait l'objet d'une réflexion.

La démarche ne vise pas à créer une étape administrative supplémentaire, mais à souligner et coordonner les conditions nécessaires pour que des espaces publics de qualité tels que prévus par la politique de la Communauté urbaine puissent devenir des espaces sûrs et gérables. Une assistance «pédagogique» a été confiée à l'Agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise pour réaliser l'évaluation de la démarche et dégager des axes méthodologiques confirmant l'approche.

(1) La «prévention situationnelle» renvoie à divers principes d'aménagement visant à sécuriser un bâtiment ou un espace déterminé.



C. Loudier/aurif



Expériences nord- américaines

Céline Loudier
laurif

L'aménagement préventif et sécurisant des espaces publics est appliqué depuis une trentaine d'années dans plusieurs villes aux Etats-Unis et au Canada. Il s'appuie sur un certain nombre de principes et de dispositions pour intégrer la question de la sécurité dans l'aménagement urbain mais aussi la notion d'urbanité. Aujourd'hui, ces expériences apparaissent comme une alternative à des phénomènes de plus en plus fréquents comme la privatisation des espaces publics, la fortification des équipements et le retranchement des espaces résidentiels¹.

(1) Cet article est issu d'une étude menée par l'IAURIF avec l'aide du PUCA, aux Etats-Unis et au Canada. «La sûreté dans les espaces publics urbains : l'apport des méthodes nord-américaines à la question française et francilienne». Iaurif, déc. 2001.

North American Examples

Céline Loudier
laurif

Les courants fondamentaux de prévention de l'insécurité par l'aménagement urbain

Several cities in the U.S. and Canada have been applying planning and design strategies for safer public spaces for the last thirty or so years. It is based upon a certain number of principles and measures in order to incorporate safety issue in urban planning, as well as the notion of urbanity. Today, these experiences offer an alternative to ever-increasing safety measures lean towards privatization of public spaces, fortification of facilities and the enclosure of residential areas.

Jane Jacobs formalise en 1961 l'idée d'une relation étroite entre certaines orientations de l'aménagement urbain et la sécurité : orientation du bâti sur la rue, mixité des usages, démarcation claire entre l'espace privé et public, implantation des activités peu sûres dans des environnements sûrs, et vice-versa. Mais, pour elle, c'est surtout la présence humaine (les «yeux tournés sur la rue»), productrice d'urbanité, qui est décisive en matière de sécurité urbaine². De là, et depuis une trentaine d'années, sont apparus en Amérique du Nord plusieurs courants mettant en relation l'urbanisme, l'architecture et la sécurité, et qui définissent des caractéristiques spatiales favorables à la sécurité, ou inversement, propices à la délinquance et génératrices de sentiment d'insécurité. Au-delà de leurs différences, l'hypothèse partagée est que la délinquance résulte, en plus des motivations du délinquant, de conditions environnementales opportunes à l'acte. On peut ainsi agir sur l'environnement urbain pour minimiser ces conditions.

L'espace défendable naît aux Etats-Unis dans les années 1970 avec les travaux de l'architecte Oscar Newman sur les grands ensembles. Selon lui, la difficulté d'appropriation des espaces communs extérieurs, l'absence de système de gestion et de gardiennage efficace sont les raisons à invoquer face aux problèmes d'insécurité et de dégradations. Il faut à la fois rétablir une hiérarchie des espaces - du privé, semi-privé, au semi-public et public - et un sentiment d'identité, de contrôle, de propriété et de responsabilité des lieux chez les habitants.

Le concept de l'espace défendable est alors formulé comme moyen de contrôle des quartiers par leurs résidents, qui permet une réduction de la délinquance et des dégradations et stimule par voie de conséquence l'investissement privé. Cette méthode est aujourd'hui référencée par le U.S. Department of Housing and Urban Development comme mode d'intervention privilégié des restructurations de logements sociaux.

Dans les années 80, les différentes théories de la criminologie environnementale - activité routinière, choix rationnel ou Pattern - s'accordent pour dire que les degrés d'effort et la perception du risque influent fortement la décision et l'action du délinquant et que le contexte (environnemental) est un facteur déterminant qui conditionne le «où, quand et pourquoi» de l'acte. Récemment, l'architecture et l'urbanisme sont interpellés directement par la criminologie en retenant notamment que la délinquance se produit sur les cheminements ou sur les pôles d'activités où une population à risque est présente. Ainsi, certaines caractéristiques de l'environnement urbain doivent être l'objet d'attentions particulières quand elles se situent sur les itinéraires et les pôles d'activités de ces populations à risque. Ce courant est particulièrement mis en œuvre dans différentes municipalités de la région de Vancouver, au Canada.

(2) Jacobs (J), *The Death and Life of the American City*, Vintage, New York, 1961.



Before and after the reorganization of the Clason Point public housing project in New York – Based upon the idea of defensible space. The operation increased the resident's capacity to use, control and maintain the outdoor collective space. (Newman, (Oscar), *Creating Defensible Space*, HUD, avril 1996).

Le grand ensemble de Clason Point à New York avant et après restructuration, selon l'approche de l'espace défendable. L'opération a permis d'accroître la capacité d'usage, de contrôle et de maintenance des espaces collectifs extérieurs par les résidents.

A la suite de l'espace défendable dans les années 1970, le CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design ou prévention de la délinquance par l'aménagement de l'espace) repose sur l'idée qu'«un aménagement approprié et un usage effectif de l'environnement urbain peut mener à la réduction du sentiment d'insécurité et des faits de délinquance, et à une amélioration de la qualité de vie.»³ Différentes approches donnent corps à cette hypothèse depuis les années 1970 jusqu'à aujourd'hui.

La conception basique définit trois principes d'aménagement favorables à la sécurité urbaine, qui permettent à l'environnement urbain de contenir naturellement des conditions non opportunes au délit et d'éviter le développement d'un sentiment d'insécurité :

La surveillance naturelle : Elle consiste à accroître la visibilité et la surveillance d'un espace, pour mettre les délinquants potentiels sous observation et dissuader le passage à l'acte.

Le contrôle naturel de l'accès : Il s'agit de décourager l'accès aux cibles potentielles et de créer une perception de risque pour les délinquants.

Le renforcement de la territorialité : Renforcer le sentiment d'appartenance à un territoire, en délimitant une aire d'influence des usagers ou habitants, stimule la surveillance et dissuade les intentions des délinquants potentiels.



The intersection in Vancouver is situated beneath the skytrain station and has numerous crime problems. Accordingly to environmental criminology, that "Crime happens at activity nodes where there is a presence of high risk populations".

Ville de Vancouver.

A Vancouver, ce carrefour sous une station de métro aérienne rencontre de nombreux problèmes d'insécurité. D'après la criminologie environnementale, il illustre le principe selon lequel «la délinquance se produit sur les cheminements ou sur les pôles d'activités où une population à risque est présente».

(3) Jeffery, (C. Ray), *Crime Prevention Through Environmental Design*, 1971.



Les types d'actions développés dans les programmes nord-américains

Les stratégies de prévention de l'insécurité par l'aménagement urbain renvoient à plusieurs types d'actions, particulièrement mis en œuvre dans des programmes municipaux. L'objectif et le procédé principal repose sur l'intégration et l'application des principes d'aménagement favorables à la sécurité, issus des différents courants présentés plus haut, dans les processus et les dispositifs de l'aménagement et du développement urbain. Ces actions concernent tout autant les nouveaux projets de construction et de développement que les restructurations de sites existants.

En préalable, il faut noter trois particularités importantes du système urbanistique outre-atlantique : la part importante au processus de négociation entre le secteur privé et la puissance publique dans l'attribution d'un permis de construire, en plus de la base fournie par les codes et les règlements ; la grande marge de manœuvre décisionnelle de la ville ; la participation importante des habitants dans les orientations et les processus d'aménagement.

- La création de «cadres» d'actions permet de piloter la stratégie adoptée ; arrêté municipal, groupe de travail, commission spéciale, etc., selon la volonté de se placer dans un cadre réglementaire, institutionnel, d'orientation ou d'incitation.
- La définition de principes d'aménagement favorables à la sûreté urbaine, réunis sous forme de guides et de directives, permet d'encadrer les opérations d'aménagement, mais aussi d'évaluer les dysfonctionnements d'un espace et de diagnostiquer les axes d'interventions. Ces principes ne sont généralement pas prescriptibles mais de l'ordre de la recommandation. Les guides ainsi constitués sont des outils de sensibilisation, d'incitation et de cadrage.



Yorkville neighborhood, Toronto Le quartier de Yorkville à Toronto.

C. Lourdier/aurif

- Les principes définis sont intégrés dans les documents d'urbanisme planificateurs et parfois dans les documents réglementaires, d'échelles locales, communales ou supra-communales, comme objectifs et stratégies du développement urbain.
- Les codes, règles et outils d'aménagement peuvent être modifiés ou amendés pour y intégrer les principes adoptés ; règlements de construction et de zonage, règlements d'occupation du sol, procédures de révision ou de contrôle des projets (qui reste l'outil le plus utilisé pour favoriser la prise en compte de la sécurité dans l'aménagement urbain), etc.
- Les diagnostics, les études et les analyses spatiales utilisent ces principes pour identifier les actions et les solutions d'aménagement appropriées. Des outils sont créés spécialement comme les audits de sécurité auprès des habitants, les diagnostics spatiaux de l'insécurité observée, etc.
- La coordination et la formation des équipes municipales à la stratégie adoptée est privilégiée pour s'assurer de la prise en compte de la sécurité dans l'ensemble des actions municipales influençant, directement ou indirectement, l'aménagement et le développement urbain. Les services techniques sont ainsi particulièrement concernés.
- L'information et la sensibilisation des professionnels de l'aménagement, opérateurs, concepteurs, etc., visent à leur faire intégrer les principes adoptés dans les phases amont de leurs projets et dans leurs réalisations.
- La participation des habitants, des associations, des acteurs locaux et des propriétaires privés permet de relayer la politique publique choisie, à travers la réalisation des audits de sécurité, d'informations pour la construction des maisons individuelles, etc.



Exemples d'applications : – programmes municipaux et projets de restructuration

Toronto, Canada : une politique municipale de sûreté urbaine intégrant l'aménagement urbain

Sous l'impulsion d'un comité de femmes, la municipalité de Toronto a créé et financé en 1982 un groupe de travail sur la violence publique contre les femmes et les enfants, où la question du sentiment d'insécurité des femmes dans leur environnement urbain est posée. Le Safe City Committee est ensuite créé en 1988 et intègre la sûreté urbaine comme un objectif de la politique de développement urbain et d'urbanisme de la ville. Pour créer un environnement urbain plus sûr, trois grandes stratégies d'interventions ont été mises en place.

1. La publication d'un guide d'aménagement qui définit des principes architecturaux et urbains devant contribuer à la sûreté urbaine et à la réduction du sentiment d'insécurité, le «Working Guide for Planning and Designing Safer Urban Environments». Publié en 1992, sur la base de la méthode du Safe Cities, il est distribué aux acteurs de l'aménagement et de la construction, pour les sensibiliser et favoriser l'intégration de ses principes dans leurs projets, soumis à la ville par le processus de révision. Il donne aussi une méthode d'observation par les habitants – un audit de sécurité – des caractéristiques spatiales et architecturales sources d'insécurité.⁵ Une adaptation du guide aux parcs et espaces verts urbains est ensuite réalisée par le service des espaces verts, le «Planning, Designing and Maintaining Safer Parks».



Toronto's urban safety policy: a street vendor, news stands and users sitted down on benches benefit to the surveillance of the underground metro entrance and the Yorkville Park.

C. Loudier/aurif

Cet espace public adhère aux principes de la politique de sûreté urbaine de Toronto : la surveillance de l'accès au métro souterrain et du Yorkville Park bénéficie de la présence d'un vendeur ambulancier, des kiosques à journaux et des usagers se reposant sur des bancs.

2. L'instauration d'une procédure de révision des projets de construction et de développement incluant des exigences relatives à la sûreté urbaine, telles que mentionnées dans le guide d'aménagement.

3. L'intégration dans l'Official Plan (schéma directeur) de 1993 des objectifs de prise en compte de la sûreté urbaine et du sentiment d'insécurité dans les processus de développement urbain. Le document prévoit l'utilisation de principes d'aménagement pour la sûreté urbaine dans la révision des nouveaux projets de construction. Il donne ainsi un cadre institutionnel au guide d'aménagement et aux principes qui y sont énoncés.

Pendant la décennie d'application du Safe City Committee, ces trois stratégies ont notamment permis aux différents services municipaux de considérer la sûreté urbaine comme une dimension de leurs tâches et ont introduit plusieurs changements au paysage et au fonctionnement de la ville : l'intégration de nouvelles normes de sécurité dans les parkings souterrains et les

ensembles résidentiels, l'adaptation du système d'éclairage public aux besoins du piéton par le service des travaux publics, la formation des employés du département d'urbanisme aux principes de sûreté urbaine, la sécurisation du métro de Toronto et de Scarborough, etc.

En 1998, la fusion de la ville avec cinq municipalités de banlieue entraîne la création du second programme de sûreté urbaine de Toronto. Le Safe City Committee est dissous et remplacé par un groupe de travail sur la sûreté communautaire, le Task Force on Community Safety. Jugé plus sécuritaire par certains, moins à l'écoute des différentes communautés, le programme encore en cours d'élaboration reprend les trois principales stratégies du Safe City Committee et ajoute de nouvelles actions basées sur la participation des habitants et la coordination des services municipaux.

(5) Repris en France sous la désignation de «marche exploratoire», mise en place à Paris notamment.



Tempe, U.S.A., le CPTED réglementaire : entre loi et souplesse d'interprétation

La ville de Tempe est située dans l'agglomération de Phoenix en Arizona. C'est une banlieue nouvelle, aux activités immobilières actives. Son taux de criminalité est assez bas, mais elle est voisine d'une autre communauté périurbaine, à la criminalité élevée.

Elle a mis en place une politique de sécurité urbaine appliquée à l'aménagement urbain, axée sur le CPTED. C'est la voie réglementaire qui a été choisie, en constatant la difficulté de mise en œuvre du CPTED et notamment de l'application réelle de ses principes, mais aussi pour fournir un outil d'aide aux procédures de jugement lors d'un litige sur la responsabilité du propriétaire en cas de délit ou de crime. Ainsi, un système combinant un arrêté municipal et des directives d'orientations a été mis au point.

L'arrêté a été adopté en novembre 1997 par le Conseil municipal et inscrit dans le General Plan (plan local d'urbanisme). C'est d'ailleurs grâce à un Conseil municipal acquis à la cause, convaincu de l'économie de coût à long terme, que l'arrêté a vu le jour, face à la résistance des urbanistes (et de l'idée que la sécurité est une contrainte dans l'aménagement) et des habitants (dans le contexte périurbain américain, qui préfèrent par exemple l'absence d'éclairage public pour préserver un caractère rural, même face aux risques d'insécurité que cela représente).

This park's landscaping complies with the security principles adopted by the City of Tempe Ordinance: clear pathways, maintained and low-lying vegetation, well-organized urban furniture, and a legible space.

Le paysagement de ce parc applique les principes de sécurité adoptés par l'arrêté de Tempe : cheminements clairs, végétation entretenue et basse, organisation du mobilier urbain, lisibilité de l'espace.

C. Loudier/laurif

L'arrêté se compose de huit axes réglementaires que tout nouveau développement doit étudier. Ils sont évalués lors du processus de révision des projets et nouveaux développements :

- l'éclairage,
- le paysagement (incluant la végétation),
- la signalétique et l'adressage,
- les espaces intérieurs des bâtiments,
- les murs et portes de contrôle d'accès,
- le plan de site pour les complexes résidentiels de plus d'une structure,
- la transparence des portes (ouverture vitrée, concernant les portes intérieures des établissements commerciaux),
- les parkings.

L'arrêté est appuyé de directives qui permettent d'interpréter et d'adapter chacun des axes selon les cas et les contextes. Approuvées par le conseil municipal, elles fournissent au développeur un nombre d'exemples et de suggestions. Ainsi, l'arrêté oblige à ce que « tout éclairage extérieur doit fournir la lumière nocturne appropriée pour tout usage du site et de l'environnement immédiat » et renvoie en annexe à un panel d'orientations adaptées au projet (notamment, un niveau d'éclairage selon chaque activité).

L'arrêté trouve son application à travers la procédure de révision des nouveaux projets de développement. Les plans du projet sont visés par le personnel en charge du CPTED. Des réunions inter-services municipaux hebdomadaires pour la révision des projets ont été rendues obligatoires.

The City of Tempe Ordinance has made addressing and lighting this parking lot mandatory.

L'adressage et l'éclairage de ce parking ont été rendus obligatoires par l'arrêté de Tempe.

C. Loudier/laurif



sion des projets ont été rendues obligatoires. Si nécessaire, des allers et retours sont faits entre le développeur et l'équipe CPTED sur l'application des directives, afin de parvenir à un consensus à travers un processus de négociation. Des plans additionnels peuvent être demandés au sujet de l'éclairage et du paysagement. Lors de la phase de construction, des inspections sont réalisées pendant la journée, pour vérifier le contrôle de l'accès, l'éclairage, la végétation, la photométrie, l'adressage et l'ensemble des axes de l'arrêté. Soit un «certificat d'occupation» est accordé, soit une procédure de pénalisation est enclenchée pour les projets jugés non conformes. Le cas ne s'est pas encore produit à Tempe.

Palmer Park à Glendale, comté de Los Angeles : la sécurisation d'un parc de voisinage

Palmer Park a été choisi comme site expérimental pour tester la nouvelle politique municipale d'aménagement «sécurité» des espaces verts urbains et fournir un modèle d'intervention. Espace vert municipal de 1,12 ha, situé dans un quartier majoritairement résidentiel, proche du centre-ville, il est fréquenté par ses riverains, une majorité de «classes moyennes» et une communauté arménienne importante, et présente plusieurs type d'équipements.

Une restructuration axée sur la gestion des usages et la visibilité du site

Un diagnostic des usages, des troubles et des dysfonctionnements a identifié des espaces visuellement cachés et/ou isolés, où les dégradations se concentraient, des bâtiments et des équipements implantés sur les franges du square dont les activités nuisaient aux propriétés adjacentes, des équipements de loisirs non fixes, mobiles et de fait fragilisés. Les troubles enregistrés concernaient des dégradations de mobiliers et d'équipements, quelques regroupements de jeunes inquiétant les autres usagers, des graffitis sur des points localisés, des conflits d'usages déterminés (conflits entre les familles et les adolescents à cause d'une mauvaise organisation des aires d'activités, entre des familles venant pique-niquer sur les franges du square gênant la tranquillité des jardins privés adjacents, etc.).

Le projet de restructuration, réalisé en 1995 par la ville, a utilisé les principes suivants issus du CPTED : surveillance naturelle, contrôle naturel de l'accès, renforcement de la territorialité, accompagnés d'éléments de gestion et de programmation d'activités.

L'application de ces principes s'est faite par les actions suivantes :

- La gestion des usages : hiérarchisation de l'espace ; des usages calmes aux franges et des usages bruyants au centre, des activités de part et d'autre de l'entrée du square.
- La recomposition des éléments paysagers et architecturaux : cheminements lisibles, dégagements visuels, réimplantation des différents équipements pour bénéficier de vues propices à la surveillance (bâtiment de service à l'entrée du square visible depuis la rue, aires de jeux pour enfants visibles depuis le bâtiment de service, aire de pique-nique, jardin potager et parkings visibles depuis les logements adjacents).
- L'amélioration de la signalétique : lisibilité des règlements et des règles d'usages.
- L'amélioration de l'éclairage : par son renforcement et son adaptation selon les lieux (intérieur ou extérieur des bâtiments).
- Le recours à des mesures techniques de sécurisation : dispositifs d'alarme, moniteur de surveillance, contrôle du périmètre et de l'accès par des grilles et des portes fermées la nuit.
- Le choix des matériaux de construction : qualité et résistance des matériaux utilisés pour les bâtiments et infrastructures, les clôtures, l'éclairage, les sanitaires, le mobilier, les portes et systèmes de verrouillage.

A well-marked and valorized park entrance gives a clear overview of its activities.

L'entrée marquée et valorisée permet d'apercevoir l'ensemble des activités du parc.

C. Loudier/laurif



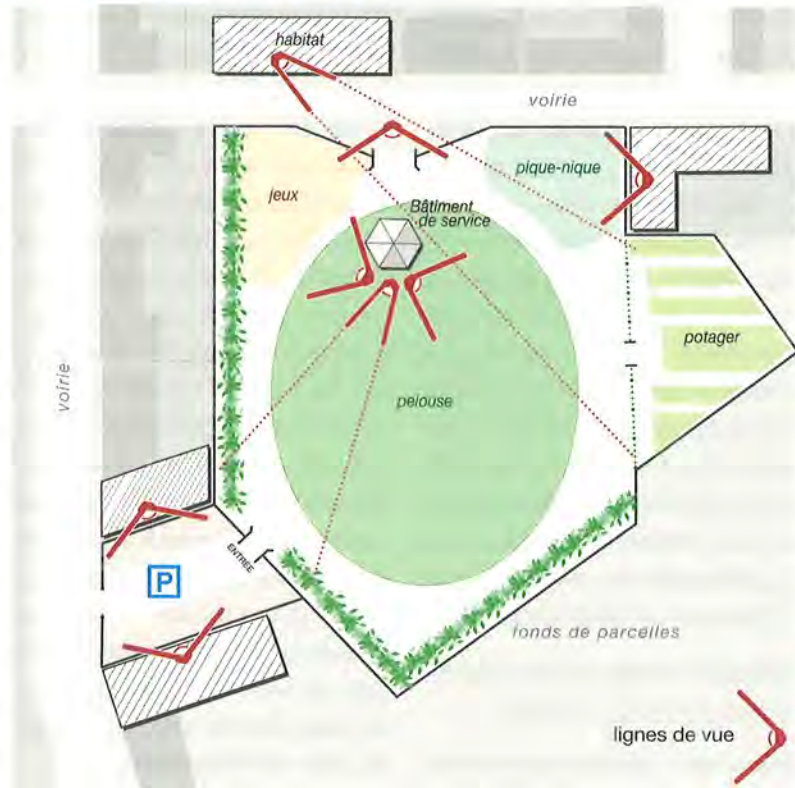
The balconies on the neighboring building look out over the picnic area, providing a natural surveillance.

Surveillance naturelle : les balcons de l'immeuble voisin donnent sur l'aire de pique-nique.

C. Loudier/laurif



Schéma des lignes de vue principales



Sight lines between the various areas of activity within the park add to natural surveillance and dissuade potential crime.

© Iaurif

Le dégagement de lignes de vue entre les différents lieux d'activité du parc concourt à la surveillance naturelle et à dissuader les délinquants potentiels.

Gestion et programmation pour assurer la présence, l'entretien et les activités

La gestion du square après restructuration a consisté à assurer un maximum de maintenance et de présence, par la diversité des «garants des lieux» (personnel d'entretien, gardien, jardinier, patrouilles de police en lien avec le gardien, programme de Park Watch⁶, usagers - par une plus grande fréquentation) et par la qualité de l'entretien (entretien précis, régulier et interventions immédiates de réparations et de nettoyage en cas de dégradations majeures).

La programmation des activités et des usages a permis de multiplier les usages et de renforcer l'appropriation du square par ses usagers, en fournissant une offre d'équipements suffisante pour créer les usages «positifs» (tables de jeux, etc.), en programmant de nouvelles activités en fonction des attentes et des pratiques des usagers (jardin potager) et en permettant de nouvelles possibilités d'appropriation comme la location d'équipements aux particuliers (aires de pique-nique).

Évaluations

Palmer Park regroupe l'ensemble des mesures et techniques de sécurisation à appliquer sur un espace vert de quartier résidentiel : aménagement paysager et architectural du site, gestion des usages, multiplication des garants des lieux, présence constante sur le site d'un personnel municipal, entretien et maintenance de qualité, mise en sécurité technique.

A noter que le système d'alarme a été jugé inopportun et interrompu. Aussi, dans ce cas d'espace n'ayant fait l'objet que de troubles mineurs, la sécurité relève moins des dispositifs techniques ou de la fermeture que de principes de surveillance naturelle et informelle résultant de l'aménagement de dégagements visuels, de la présence des usagers et des personnels de maintenance, et de la répartition spatiale des activités pour éviter les conflits d'usages et l'inconfort des usagers.

Des controverses ont été soulevées sur la nécessité de clôturer l'espace par une grille fermée la nuit, dans un contexte américain où les espaces verts sont traditionnellement ouverts. L'espace public et ouvert serait-il ingérable, même dans la cinquième ville de sa taille la plus sûre des États-Unis ? Par ailleurs, les risques de déplacement de la petite délinquance du square dans les secteurs voisins n'ont pas été anticipés ni abordés, dans un contexte angélinos où les jeunes fragilisés tendent à s'approprier des espaces ouverts définis, dans la logique du turf (territoire) des gangs.

(6) Le Park Watch est l'application aux espaces verts du Neighborhood Watch, programme de la police de proximité pour faire participer les habitants à la surveillance du quartier.

(7) Thompson (W), «Security Detail», *Landscape architecture*, 56-61, March 1999.

L'opération résidentielle de Collingwood Village à Vancouver, Canada : une analyse spatiale de l'insécurité

La ville et la police de Vancouver ont choisi Collingwood Village comme projet pilote d'intégration du CPTED dans une opération de construction. C'est par un processus de révision des plans du projet, qu'ont été intégrés des principes d'aménagement du CPTED enrichis de ceux de la criminologie environnementale, réunissant la police, le département du Planning, l'antenne locale de prévention de la criminalité, l'aménageur et un consultant externe spécialisé en aménagement et sécurité. L'opération de construction est répartie en quatre phases de construction de 1993 à 2003 et comprend la construction de 7000 unités de logements collectifs, à proximité immédiate d'une station du métro aérien, Joyce Station.



The position of the housing along the street, access to individual residences, plus the marked transition between public and private space, creates conditions that favor natural surveillance, allowing informal appropriation of the street by its residents and preventing potential burglaries.

C. Loudier/laurif

L'orientation des logements sur la rue, des accès à des logements individuels, le marquage de la transition entre l'espace public et l'espace privé concourent à créer les conditions propices à la surveillance naturelle, à l'appropriation informelle de la rue par les résidents et à la prévention des effractions potentielles des logements.

The pedestrian walkway that crosses through Collingwood has been identified as a vector for potential problems, leading to a choice between closing or valorizing it.

C. Loudier/laurif

Cheminement piéton traversant Collingwood identifié comme vecteur de troubles potentiels : le choix portera soit sur sa fermeture soit sur sa valorisation.



Elle est située sur un ancien site industriel, au sein d'un quartier résidentiel, composé à majorité de maisons individuelles et d'une population aux revenus moyens et inférieurs. Le quartier n'est pas réellement un secteur de grande criminalité, comparativement à d'autres secteurs de la ville. Toutefois, une hausse de la criminalité est en cours depuis 1990, accompagnée d'un sentiment d'insécurité croissant.

La révision des phases 2 et 3 de l'opération et un diagnostic sur le quartier ont permis d'identifier les troubles actuels de criminalité, d'incivilités, de déviance des usages, ainsi que des troubles potentiels tels qu'ils se préfiguraient dans le projet. Des recommandations ont suivi sur les phases ultérieures de l'opération.

Les troubles identifiés

- (1) Joyce Station se présente comme un générateur de délinquance signifiant, les faits se localisant surtout sur les cheminements piétons et voitures provenant et partant de la station.
- (2) Les cheminements piétons à destination de Joyce Station emprunteront naturellement Collingwood Village, une fois l'opération finalisée. Ces traversées représentent alors un risque pour Collingwood, dans la mesure où le site devient perméable aux flux provenant et partant vers la station, identifiés comme vecteurs de troubles.
- (3) Sont identifiés un accroissement des risques de vols de voiture et de vols dans les voitures, dans la rue et les parkings souterrains.
- (4) Le sentiment d'insécurité est fort aux abords de la station. Particulièrement, les cheminements reliant Collingwood au quartier plus au nord, passant sous la ligne aérienne du métro, sont identifiés comme lieux à troubles et sources de sentiment d'insécurité.
- (5) L'aménagement des parkings souterrains tel que proposé dans les plans donne lieu à des espaces cachés «pièges».
- (6) Les vols dans le secteur de Joyce sont notamment liés au stationnement de voitures le long de l'avenue bordant la ligne aérienne du métro.

*Recommandations d'aménagement**et intégration dans la phase 4 de l'opération*

25 recommandations de corrections ont été établies à partir des troubles identifiés et ont donné lieu à des corrections dans les plans et les réalisations de la phase 4 de l'opération. Elles ont soutenu les principes de l'espace défendable, du contrôle de l'accès, de la surveillance naturelle et de l'appropriation du secteur par les résidents, à travers les axes suivants :

- Visibilité et aménagement des itinéraires piétons et voitures liés à la station.
- Perméabilité du site aux flux piétons, par un travail sur les cheminements traversants : le choix porte alors soit sur leur aménagement et leur valorisation, soit sur leur fermeture.
- Amélioration des stationnements et des parkings.

Les trottoirs et cheminements piétons ont été réaménagés pour maximiser les dégagements visuels et leur capacité à être surveillés, par leur élargissement et la taille de la végétation. Sont concernés notamment les traversées sous la ligne aérienne du métro, les cheminements traversant Collingwood et le trottoir de l'avenue longeant la ligne aérienne. L'aménagement en promenade de ce trottoir propose de concentrer les flux piétons sur cet espace, qui bénéficie d'une surveillance naturelle par l'orientation des logements sur la rue et le stationnement des voitures. L'éclairage a été adapté aux situations ; lumineux sur les trottoirs pour maximiser la reconnaissance des formes et des détails, accentué aux coins de rues et aux entrées d'immeuble.

Les pieds d'immeuble donnant sur la rue, occupés par des logements à accès individuel, ont fait l'objet d'un traitement particulier afin de prévenir les potentielles effractions de domicile. La hiérarchie spatiale a été marquée par une grille basse fermée qui délimite la propriété privée de l'espace public, et permet de créer un espace privé extérieur planté, de transition.

La végétation est tenue basse afin d'éviter les espaces cachés et de maximiser la surveillance depuis les fenêtres. L'occupation des pieds d'immeuble par des logements individuels donnant sur la rue est une façon de promouvoir le sentiment d'appartenance des résidents à la rue et, de fait, la surveillance naturelle de l'espace public qui fait front aux logements. Ce devrait aussi permettre de réduire les risques de vols ou d'effractions des voitures stationnées le long du trottoir.

Les entrées d'immeuble ont été dotées d'interphones et d'alarmes se déclenchant si la porte reste ouverte plus de trente secondes. Les entrées depuis les parkings souterrains sont fermées à clé. Les espaces cachés des halls d'entrées, sous les escaliers par exemple, ont été fermés.

Le parc, situé entre le terrain de basket, le centre communautaire et le terrain de base-ball, a été aménagé comme un terrain ouvert, avec des végétations basses et des dégagements visuels lointains. Ses cheminements sont éclairés par des lampadaires hauts, résistant au vandalisme, les bancs sont en matériaux résistants et des protections anti-skateboard ont été ajoutées le long du terrain de basket. Une signalétique indique les horaires d'ouverture du terrain de basket.

Une évaluation est prévue à l'achèvement final de l'opération, en 2003.

Quelques enseignements tirés des expériences nord-américaines

De l'ensemble de ces expériences nord-américaines, et malgré les différences de contexte avec la France et les différences d'opinion, on retient des enseignements généraux sur la participation de l'aménagement urbain à la prévention de la délinquance et à la réduction du sentiment d'insécurité.

Les types de délit dépendent du type d'espace public dans lesquels ils se produisent. C'est avant tout la raison pour laquelle un diagnostic précis de l'insécurité est nécessaire, d'autant que l'insécurité est prédictible tout en restant un phénomène fluctuant dans le temps et l'espace. Ensuite, l'aménagement urbain ne peut résoudre tous les problèmes d'insécurité. Certains types de délinquance ne trouvent pas de solutions dans les configurations et la gestion de l'environnement spatial. Parallèlement, l'aménagement n'est qu'une solution complémentaire des autres mesures de prévention de l'insécurité, qui peuvent éventuellement traiter des origines sociales de la délinquance pour lesquelles l'aménagement est impuissant.

Les expériences nord-américaines démontrent aussi que la prise en compte de la sécurité ou sûreté urbaine dans l'aménagement ne doit pas se limiter à la conception et à la composition de l'espace. La sûreté doit être considérée dans l'ensemble des phases d'une opération, c'est-à-dire les études préalables, la programmation et la gestion. D'ailleurs, c'est un paramètre, un objectif qui se détermine au-delà des opérations et découle aussi des orientations d'une politique d'aménagement et de développement urbain, et peut, de fait, être intégré dans des documents d'urbanisme « planificateurs » comme les schémas directeurs.

*Yerba Buena
Public Garden
in downtown
San Francisco is
a space that is both
friendly and safe.*

*Le Yerba Buena
Square
dans le downtown
de San Francisco :
un espace
convivial et sûr.*

C. Loudier/IAURIF



En outre, la sûreté urbaine ne renvoie pas seulement à la protection des biens et des personnes. Le confort, l'accueil et la convivialité sont aussi des facteurs y concourant, en améliorant l'ambiance urbaine, par leurs capacités de sociabilité notamment.

Concernant la mise en œuvre d'une stratégie de prévention de la délinquance par l'aménagement urbain, la sensibilisation de l'ensemble des acteurs est une condition de réussite, qu'ils soient décideurs ou concepteurs. Ce sont eux qui permettent l'intégration des principes d'aménagement aux différentes échelles de l'aménagement. Les opérateurs privés, les acteurs locaux et les habitants sont d'ailleurs des relais des acteurs publics, à condition que ces derniers aient mis au point des mesures d'incitation et des actions d'information et de forma-

tion. Les expériences nord-américaines révèlent ainsi que le rôle de l'aménagement pour la sûreté urbaine se joue à plusieurs échelles territoriales, le rôle de la municipalité étant toutefois primordial, compte tenu de son pouvoir décisionnel. Enfin, on note que la mise en place d'une telle démarche se doit d'être durable et globale. Elle concerne l'ensemble des échelles d'interventions de l'aménagement des espaces urbains, en même temps qu'elle se construit sur la base de retours sur expériences et d'évaluations. En conclusion, les expériences nord-américaines et le bilan que l'on peut en faire par rapport à la situation française et francilienne montrent que la prise en compte de la sûreté dans l'aménagement urbain relève plus d'une démarche où la sûreté urbaine est considérée à chaque niveau d'interven-

tion de l'aménagement, que d'une nouvelle réglementation, développant des prescriptions architecturales strictes de construction. D'autre part, les principes identifiés d'aménagement contribuant à la sûreté relèvent plus de l'urbanisme que du domaine de la sécurité proprement dite. En cela, la sûreté découle pour une grande part des orientations d'une politique d'aménagement et de développement urbain.

Enfin, l'intérêt de se pencher sur ces expériences et méthodes nord-américaines ne tient pas à la volonté de reproduire ces modèles, mais d'en retirer des suggestions de méthodes et d'actions, compte tenu notamment des limites de certaines de ces approches et du décalage des contextes français et nord-américains.

Repères bibliographiques

- Wekerle, (G.), Whitzaman, (C.), Safe cities. Guidelines for planning, design and management, Van Nostrand Reinhold, 1994.
- Zelinka, (Al), Brennan, (Dean), Safescape, Creating Safer, More Livable Communities Through Planning and Design, Planner Press, APA, 2001.
- Crowe D. (T), Crime Prevention Through Environmental Design, Stoneham, MA : Butterworth-Heinemann, 1991.
- Schneider, (Stephen), Pearcey, (Patti), La prévention de la criminalité par l'aménagement du milieu, SCHL, 1996.
- Brantingham, (Patricia), Brantingham, (Paul), Rondeau, (Mary Beth), "The Value of environmental criminology for the design professions of architecture, landscape architecture and planning", Journal of Architectural and Planning Research, Special CPTED issue, 2001.

Public spaces and green space plans: an avant-garde combination

The French SRU (Solidarity & urban renewal) law highlights the issue of urban space town and regional planning identifying it as a key feature of PLU (New land use plan) town and regional planning plans and sustainable development plans. As such it would appear to be worthwhile reviewing the initiatives of the past twenty years designed to enhance public spaces via schemes designed to "enhance greenery".

At the beginning of the eighties IAURIF was commissioned by the STU (Town planning technical department) to conduct a study to "foster greenery in the suburbs". The objective was to develop a policy adapted to the communes which would enable to latter to develop a green grid for the town which would act as a relay for a green grid for the greater urban area.

E. Bordes-Pages/laurif



ESPACES PUBLICS ET PLANS VERTS : un mariage d'avant-garde

Elisabeth Bordes-Pagès
laurif

La loi relative à la Solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU) remet sur le devant de la scène la problématique de l'aménagement de l'espace urbain en l'identifiant comme une composante incontournable des plans d'aménagement et de développement durable des plans locaux d'urbanisme (PLU). Il a donc paru utile de faire le point sur les actions engagées depuis une vingtaine d'années pour la mise en valeur des espaces publics, en particulier au travers de leur «verdissement». Au début des années 80, l'IAURIF a réalisé à la demande du Service technique de l'urbanisme (STU) une étude pour favoriser «le verdissement de la banlieue». L'objectif était d'élaborer une démarche adaptée aux communes pour qu'elles s'engagent dans un processus de développement d'une trame verte de ville, relais de la trame verte d'agglomération.

Les plans verts visaient à développer le verdissement dans les communes en constituant un maillage entre les espaces verts et les équipements. La réalisation de ce maillage devait renforcer la lisibilité du tissu et mettre en valeur l'espace public en s'appuyant sur un réseau de rues plantées d'arbres. Ces projets communaux de trame verte ont aussi été l'occasion d'étudier un nouveau partage de l'espace public des rues entre les piétons, les cyclistes et les véhicules automobiles.

Vingt ans après cette campagne de sensibilisation menée auprès des communes de l'agglomération centrale, nombre d'entre elles ont augmenté leurs équipements verts, valorisé l'espace public et le patrimoine végétal de leur ville. Les réalisations de certains plans verts ont été amplifiées par l'association d'autres actions, liées à la valorisation des berges, à la création d'itinéraires cyclables ou encore à la mise en valeur d'espaces verts d'intérêt supra communal. Ces actions ont été favorisées par la mise en place progressive de subventions départementales et régionales, notamment au travers de l'action de l'Agence des espaces verts de la région d'Ile-de-France (AEV).

Pour certaines communes, les plans verts ont favorisé les réflexions inter-services et la révision de leur document d'urbanisme réglementaire. Les schémas de plans verts ont été moteur de dynamiques nouvelles pour élaborer des chartes d'environnement communales ou intercommunales...

L'importance de cette démarche pour initier et fédérer les actions des villes dans le temps et aider au développement des partenariats nécessaires à leur réalisation est illustrée par dix exemples de plans verts communaux.

Green space plans were designed to develop greenery in the communes by constituting a grid linking green spaces and amenities.

E. Bordes-Pagès/laurif

Les plans verts visaient à développer le verdissement dans les communes en constituant un maillage entre les espaces verts et les équipements.



LE PLAN VERT... ... UN DOCUMENT DE RÉFÉRENCE



© Iaurif

1983-2002 : les plans verts ont vingt ans

La mise au point de la démarche de plan vert s'est développée à partir des années 80. Les dix plans verts étudiés ici donnent une idée assez complète de la richesse des actions engagées et de leurs impacts. Ils montrent aussi l'adaptabilité de cette démarche dans le temps.

Un outil de réflexion et d'analyse

La démarche plan vert a donné aux services des villes les moyens d'assurer la cohérence des actions de verdissement de l'espace public au travers d'un projet d'ensemble.

Elle a permis une mise en place progressive des projets dans le temps. Son intérêt réside dans le partage des objectifs entre tous les acteurs intervenant dans la production du cadre de vie communal. Le plan vert est aussi un moyen de mieux connaître et faire redécouvrir le territoire communal aux différents acteurs.

La réflexion engagée pour la définition de ce "schéma" de verdissement de la ville est menée avec la participation des services et des élus. Cette association est indispensable pour :

- Appréhender le territoire sous différents angles.
- Poser les différents niveaux de problèmes.
- Connaître les projets en cours et à venir.
- Identifier les partenaires potentiels.
- Définir les objectifs et les priorités d'actions...

Un document de référence

Le plan vert se compose d'un schéma d'ensemble et d'un rapport. Il doit assurer la cohérence de la politique de verdissement de la commune à court, moyen et long terme. C'est un document "guide" qui :

- Traduit la politique communale de valorisation des espaces verts.
- Donne des repères pour structurer et enrichir le paysage urbain.
- Hiérarchise les projets de valorisation des espaces publics des rues, places, parcs (...).
- Oriente les projets pour améliorer les circulations et l'accès aux équipements, en privilégiant les relations entre quartiers.
- Met en valeur les espaces publics et verts supports ou relais d'équipements.

Réalisations et dynamiques engagées : les leçons à tirer...

Une aide à la programmation

Le plan vert s'inscrit en amont des améliorations et réalisations. Il sert à assurer la cohérence des interventions sur l'espace public de la ville. Il préfigure la démarche de «maîtrise d'œuvre urbaine». De nature pré-opérationnelle, il donne :

- Des exemples d'actions à mettre en œuvre pour chacune des situations à traiter.
- Des recommandations génériques pour orienter les études techniques nécessaires à la réalisation des projets.

L'intérêt du plan vert est qu'il relie les différentes actions et les projets dans le temps.

Un document peu contraignant

Le plan vert est peu contraignant :

- Il ne comporte aucune obligation de réalisation.
- Ce n'est pas un document de nature réglementaire. Certaines communes ont néanmoins cherché à traduire les objectifs du plan vert dans leur document d'urbanisme réglementaire pour répondre aux exigences des nouvelles lois sur l'environnement et les paysages.
- Il n'est pas directement opposable au tiers. Aujourd'hui, il peut être pris en compte dans les plans d'aménagement et de développement durable des plans locaux d'urbanisme.

Cette absence de «contraintes» a été favorable aux plans verts. Cette démarche est avant tout pédagogique et pratiquement toutes les communes qui ont fait une étude de plan vert se sont engagées dans des réalisations. Ces réalisations ont été d'autant plus rapides qu'elles étaient soutenues par des subventions favorisant la valorisation des espaces verts à l'échelle de la ville, la continuité des espaces naturels et l'accès aux espaces récréatifs et de loisirs aux échelles départementales et régionale.

Le plan vert est d'autant plus efficace qu'il a été étudié et conçu avec l'appui des services des villes et le soutien des élus.

La réalisation de ces «schémas de verdissement communal» est intéressante par la diversité des expériences et des moyens mis en œuvre pour y arriver. Ces expériences sont autant d'enseignements sur lesquels s'appuyer pour adapter cette démarche aux exigences environnementales qui nécessitent des réponses à différentes échelles territoriales.

Des actions contractualisées

Les politiques régionales et départementales se sont développées depuis la mise au point de la démarche de plan vert en 1983. Ces politiques ont porté sur la protection et la mise en valeur d'espaces boisés et récréatifs, la création ou la réhabilitation de parcs et jardins publics, de promenades et de plantations d'alignement, d'aménagement de berges, ou encore sur la réalisation d'itinéraires de promenades pour les cyclistes, les marcheurs, randonneurs et les piétons.

Presque tous les départements de la région francilienne ont été amenés à définir leur politique «verte» dans des schémas couvrant leur territoire et à mettre en place leur politique d'actions sur les espaces verts, naturels et sensibles¹. Certains départements en première couronne ont réalisé un recensement systématique des espaces verts communaux appelés «cadastres verts». Ils ont été réalisés avec l'aide des communes².

La collectivité régionale a défini et développé des politiques d'actions successives. Les premières étaient orientées principalement sur la protection et la valorisation d'espaces verts naturels et boisés, en vue de leur ouverture au public.

(1) La loi de 1985 donnait compétence aux départements pour la protection des espaces naturels. Cette loi a permis d'amplifier la politique régionale sur les espaces verts et de mieux coordonner les actions à différents niveaux de collectivités.

(2) C'est le cas du département des Hauts-de-Seine qui a aidé à l'élaboration du cadastre vert communal des communes volontaires.





L'AEV a servi de relais pour mener ces politiques³. Plus récemment, la Région a encouragé les actions favorisant le développement des «réseaux verts» piétons et cyclistes.

Sans entrer dans le détail de ces politiques il est important de rappeler que de nombreuses actions de mise en valeur du patrimoine vert communal se sont réalisées avec ces soutiens financiers basés sur une contractualisation de projets. Les plans verts ont servi d'appui aux communes pour définir leurs projets et leurs engagements.

Green space plans have provided a means of outlining pluri-annual tree planting programmes, involving partners in private site enhancement initiatives and improving certain town and regional planning operations.

Les plans verts ont permis de définir des schémas pluriannuels de plantations d'arbres, d'associer des partenaires à des actions de valorisation de sites privés, d'améliorer certaines opérations d'aménagement

E. Bordes-Pagès/IAURIF

Des dynamiques engagées

Parallèlement aux réalisations financées avec le soutien des collectivités régionales et départementales, les villes ont également développé d'autres démarches. Les communes ayant un plan vert se sont attachées à réaliser leurs projets au quotidien en planifiant leurs interventions et en associant dans certains cas des partenaires extérieurs.

Les plans verts ont servi de support pour :

- Définir des schémas pluriannuels de plantations d'arbres. Le schéma pluriannuel reprenait les objectifs génériques du plan vert de régénérer et compléter les plantations d'alignement sur rues ou le patrimoine planté des parcs et jardins publics. Ce schéma est un outil de programmation pour les plantations associées à d'autres projets urbains (dans le cadre de ZAC, d'amélioration du réseau de rues...).
- Associer des partenaires à des actions de valorisation de sites privés situés sur leur territoire communal, sur la base de contrats. Certains talus ferroviaires caractéristiques du paysage urbain des villes ont pu être plantés et paysagés en développant des partenariats avec la SNCF ou la RATP. Ces aménagements ont permis d'inscrire des itinéraires de promenade, de recréer des liens dans la ville, entre les quartiers.

(3) Les documents sur «La ceinture verte régionale» en 1985 et sur le «Plan vert régional» en 1995 ont servi de base à ces actions.



Les plans verts : perspectives

Plans verts et plans locaux d'urbanisme

Des partenariats avec EDF, ont permis l'enfouissement de lignes électriques, le passage d'itinéraires cyclistes, l'amélioration du paysage ou encore le maintien de jardins familiaux sur des terrains "délaissés". Des berges ont été réaménagées avec l'accord de Voies navigables de France (VNF) ou de la Ville de Paris, le soutien des Départements et de la Région. Pour les fleuves, les îles et les berges, une mise en valeur d'ensemble a permis d'améliorer les sites, de créer des itinéraires de promenade et de renouer les liens entre ville et fleuve. Ces actions ont été prises en relais par les plans verts communaux.

- Améliorer certaines opérations d'aménagement. Des études complémentaires ont été demandées aux partenaires afin de préciser les objectifs environnementaux et paysagers de leurs projets. Des cahiers des charges ont été définis par les villes en amont des projets de ZAC pour assurer la qualité future des projets d'aménagement. Dans le cas de zones d'aménagement concerté (ZAC), des communes ont modifié les programmes prévus initialement. Certaines ont choisi de diminuer la densité du bâti et d'accorder plus de place à la qualité et au verdissement de l'espace public ou privé non bâti. Ces cahiers des charges marquent une évolution importante pour la recherche d'un équilibre environnemental et urbain.

Plus généralement, les réflexions engagées avec les plans verts ont permis de développer des transversalités sur les projets associant les principaux services agissant sur l'espace public de la ville (espaces verts, voirie, urbanisme...).

Parallèlement, l'évolution récente du cadre de loi (la loi Paysage de 1994) a incité les communes à traduire leur politique de verdissement dans les documents d'urbanisme réglementaire tels que les plans d'occupation des sols. Les plans verts ont aidé à la définition des volets paysagers et des règles de construction pour leur mise en œuvre.

Certaines villes ont lancé des études paysagères complémentaires à leur plan vert pour réaliser avec leurs services un plan d'ensemble paysager, cadre des futures opérations urbaines.

D'autres communes ont développé les objectifs de plan vert en réalisant un Plan municipal d'environnement (PME) suivi d'une Charte d'environnement communale. Certaines communes s'engagent aujourd'hui dans l'étude de chartes intercommunales orientées sur des objectifs de développement durable et de mise en valeur patrimoniale. Les plans verts ont été un moteur dans ces démarches.

Les impacts des plans verts ont été importants pour les villes qui y ont eu recours. Les plans verts communaux ont facilité les actions avec les Départements et la Région, orientées sur la valorisation des espaces naturels, paysagers et récréatifs à différentes échelles de territoires.

Les expériences communales observées montrent que les plans verts constituent :

- Une réflexion qualitative à l'échelle de la ville.
- Un projet d'ensemble sur l'espace public.
- Un guide à l'usage des élus et des services.
- Une aide à la programmation et au phasage.
- Une démarche fédératrice pour développer des partenariats.
- Un projet évolutif car déclinable à différentes échelles dans le temps (...).

Le plan vert est une démarche adaptée aux problématiques actuelles :

- De valorisation du patrimoine vert et paysager des villes.
- D'amélioration du cadre de vie et du niveau d'équipement.
- De prise en compte de l'environnement par le développement des espaces verts, des plantations d'arbres et des surfaces de pleine terre dans la ville.
- De développement de nouveaux modes de transports (réalisation d'itinéraires de circulations douces, supports de la trame verte urbaine).



Plans verts et plans locaux d'urbanisme

Le plan vert s'inscrit parfaitement dans les exigences nouvelles de la loi SRU. Les expériences montrent en effet que les plans verts communaux ont permis :

- D'intégrer et d'accompagner des projets d'aménagement et de renouvellement urbains.
- D'avoir une réflexion d'ensemble sur l'espace public à la fois pour répondre à des objectifs fonctionnels (de mixité d'usage et de partage de la voirie) mais aussi qualitatifs (d'embellissement, de hiérarchisation, d'échanges...).
- D'identifier le rôle des espaces verts privés et de les intégrer dans un projet de valorisation d'ensemble.
- De fixer le cadre d'un développement maîtrisé (trame verte urbaine associée aux projets d'urbanisation...).
- D'amener des réflexions sur les densités et la mixité urbaine des tissus.
- De répondre aux objectifs de développement durable, par la complémentarité d'actions sur l'environnement naturel et paysager, la qualité du cadre de vie, l'amélioration des conditions de déplacements (...).
- De développer des partenariats pour des actions de valorisation supra communales (berges, voies rapides, talus ferroviaires, routes départementales et nationales...) ou concernant des espaces privés situés sur le territoire communal (parcs et jardins privés...).

Pour toutes ces raisons, la démarche de plan vert s'intègre parfaitement aux réflexions actuelles des communes et constitue une composante intrinsèque des projets de ville et des réflexions sur le renouvellement urbain. C'est aussi une démarche enrichissante et adaptée aux futurs plans locaux d'urbanisme.

La loi Solidarité et renouvellement urbains modifie assez profondément les dispositions de la loi d'orientation foncière de 1967 qui instaurent les plans d'occupation des sols et les schémas directeurs. Promulguée en décembre 2000, cette loi (dont les premiers décrets ont été publiés fin mars 2001) vise à ce que les collectivités locales mettent en œuvre de véritables projets de ville – les plans locaux d'urbanisme (PLU) – en lieu et place de leur plan d'occupation des sols. Par rapport aux POS, les PLU introduisent trois changements importants relatifs au contenu, à la forme et aux modalités d'élaboration des documents d'urbanisme communaux.

En matière de contenu, le PLU n'est pas qu'un document de gestion du droit des sols. C'est le véritable projet d'urbanisme de la commune. Il se doit donc d'être :

- plus large que le POS au niveau des thèmes abordés (démographie, logement, activités, équipements, mais aussi mixité sociale, déplacements, espace urbain, environnement,...).
- plus interactif entre les thèmes (il devra par exemple bien montrer les interactions entre transport, déplacements, stationnement et logement ou immobilier d'entreprise).
- plus actif, car au-delà des dispositions réglementaires, il devra aussi intégrer des dispositions opérationnelles, des projets et des actions.
- Cette évolution du contenu amène aussi une modification de la forme des documents d'urbanisme communaux. Le projet de ville est désormais traduit dans un projet

d'aménagement et de développement durable à caractère prescriptif. Il regroupera notamment tous les projets à court et moyen terme de la commune.

- Enfin, la loi renforce les modalités de concertation. Celle-ci interviendra dès le début du processus, de manière interactive.

Intégrées au PLU, ces dispositions permettent de mettre davantage en valeur des projets qui, auparavant, venaient en accompagnement des documents d'urbanisme. Il en est ainsi des plans verts que les communes ont étudiés pour disposer d'un cadre de référence pour l'aménagement de leurs espaces publics. Les plans verts ont souvent servi d'outil de communication avec les populations sur les projets que les communes envisageaient de mettre en œuvre pour améliorer le cadre de vie quotidien de leurs habitants.

La démarche de plan vert fait partie d'un projet de ville. Elle répond aux nouvelles exigences législatives et réglementaires. Les plans verts :

- Intègrent les problématiques de déplacements, d'espaces urbains et aussi d'environnement.
- Traitent, en particulier de l'espace public, fédérateur des activités dans la ville, lieu d'échange et d'expression par excellence.
- Permettent d'avancer au travers de leurs propositions des priorités d'actions et d'en étudier la programmation.

Plus que jamais, les communes qui ont à partir des années 80 engagé des études de plan vert sont à même d'apprécier l'opportunité d'une telle démarche.



La Documentation française



Il y a vingt ans, la naissance des plans verts

Elisabeth Bordes-Pagès
laurif

En région Ile-de-France, la démarche de plan vert communal s'est développée à partir des années 80, à un moment du processus de planification régionale. Les différentes étapes en sont rapidement retracées, parallèlement à une prise en compte grandissante de la qualité du cadre de vie et de l'environnement. Les villes étudiées ont pour la plupart engagé des actions de valorisation et de verdissement de l'espace public. Elles ont aussi développé des réflexions qui prolongent la démarche initiale de plan vert en l'associant à des politiques environnementales et urbaines. Les schémas de plan vert demeurent un guide et une référence pour les services, les élus et leurs partenaires dans le temps.



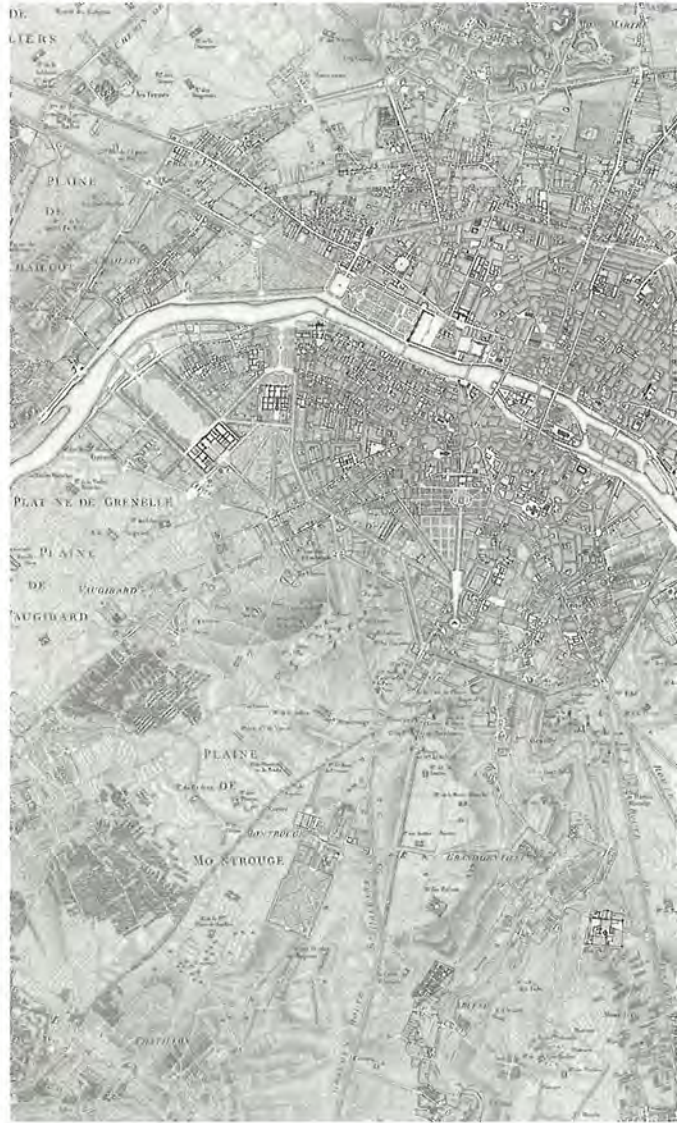
20th anniversary of the introduction of green space plans

Elisabeth Bordes-Pagès
laurif

Communal - local district - green space plans gained ground in the Ile-de-France region from the 80s onwards as part of the regional planning process. A succinct overview is provided of the different stages involved and growing measures to protect our quality of life in terms of our surroundings and the environment. Most of the towns and cities studied have implemented initiatives designed to enhance public spaces by making them more attractive and greener. To this end they have devised policies that are an extension of original green space plan policy combined with environmental and town planning policies. Green space plan policies continue to act as a guideline and provide a point of reference for the different departments, elected officials involved and their respective partners over time.

Un développement urbain très minéral...

Jusqu'à la première moitié du 20^e siècle, l'agglomération parisienne et sa banlieue étaient marquées par la présence d'espaces verts et d'éléments végétaux. Les forêts royales, les parcs des grandes propriétés des 17^e et 18^e siècles, les boulevards, avenues, squares ou parcs publics créés au 19^e siècle composaient l'essentiel du végétal de l'agglomération centrale. La première moitié du 20^e siècle a vu se développer un tissu pavillonnaire puis des ensembles d'habitations collectives avec des espaces verts et des jardins encore largement plantés. À partir des années 50, le développement de l'urbanisation s'est souvent réalisé sous la forme d'urbanisations laissant peu de place au végétal, qu'il s'agisse des grandes zones d'activités ou des zones d'habitat. La conception de ces tissus urbains tenait rarement compte de la structure foncière et paysagère des sites. La rareté du foncier, l'urgence de répondre rapidement aux exigences du développement, les perspectives ouvertes par l'automobile ont abouti à la production massive d'une urbanisation qui faisait peu cas des problèmes d'environnement et de qualité du cadre de vie.



Des réponses partielles dans le SDAU de 1965

Au niveau de la planification régionale, le premier schéma directeur de la région parisienne en 1965 devait répondre aux besoins urgents en équipements, en particulier dans les nouvelles zones d'urbanisation. En matière d'espaces verts, les objectifs étaient d'ouvrir au public de nouveaux espaces forestiers¹ et des bases de loisirs pour répondre aux besoins des populations. Ces objectifs s'accompagnaient d'une politique d'acquisition par l'État, de forêts et la construction des premières bases de loisirs régionales².

(1) La promenade en forêt était et reste l'un des principaux loisirs de fin de semaine.
(2) La douzaine de bases de loisirs créées couvrent 2 500 ha et représentent un accueil d'environ cinq millions de personnes par an.





Royal forests, estate parklands, tree-lined boulevards gradually composed a green grid in the town centre from the 17th century onwards (Hunting map).

© Iaurif

Les forêts royales, les parcs des propriétés, les boulevards plantés progressivement une trame verte pour l'agglomération centrale dès le 17^e siècle (Carte des Chasses).

Environnement et aménagement dans les années 70...

Dans les années 70, le végétal devient synonyme de qualité de la vie. On le redécouvre en tant qu'équipement mais aussi dans sa fonction paysagère, structurante pour le tissu des villes, en particulier en banlieue.

De la Loi sur l'environnement...

La première directive interministérielle³ sur les espaces verts date du 8 février 1973. Cette directive, traduite par circulaire, reconnaît le rôle des espaces verts en tant qu'équipements et donne un cadre pour

mener des politiques favorisant leur développement :

- Les espaces verts sont définis comme «équipements structurants d'intérêt public, nécessaires à l'équilibre biologique des régions urbaines».
- Des objectifs normatifs globaux sont fixés pour répondre aux besoins des populations urbaines et périurbaines⁴.

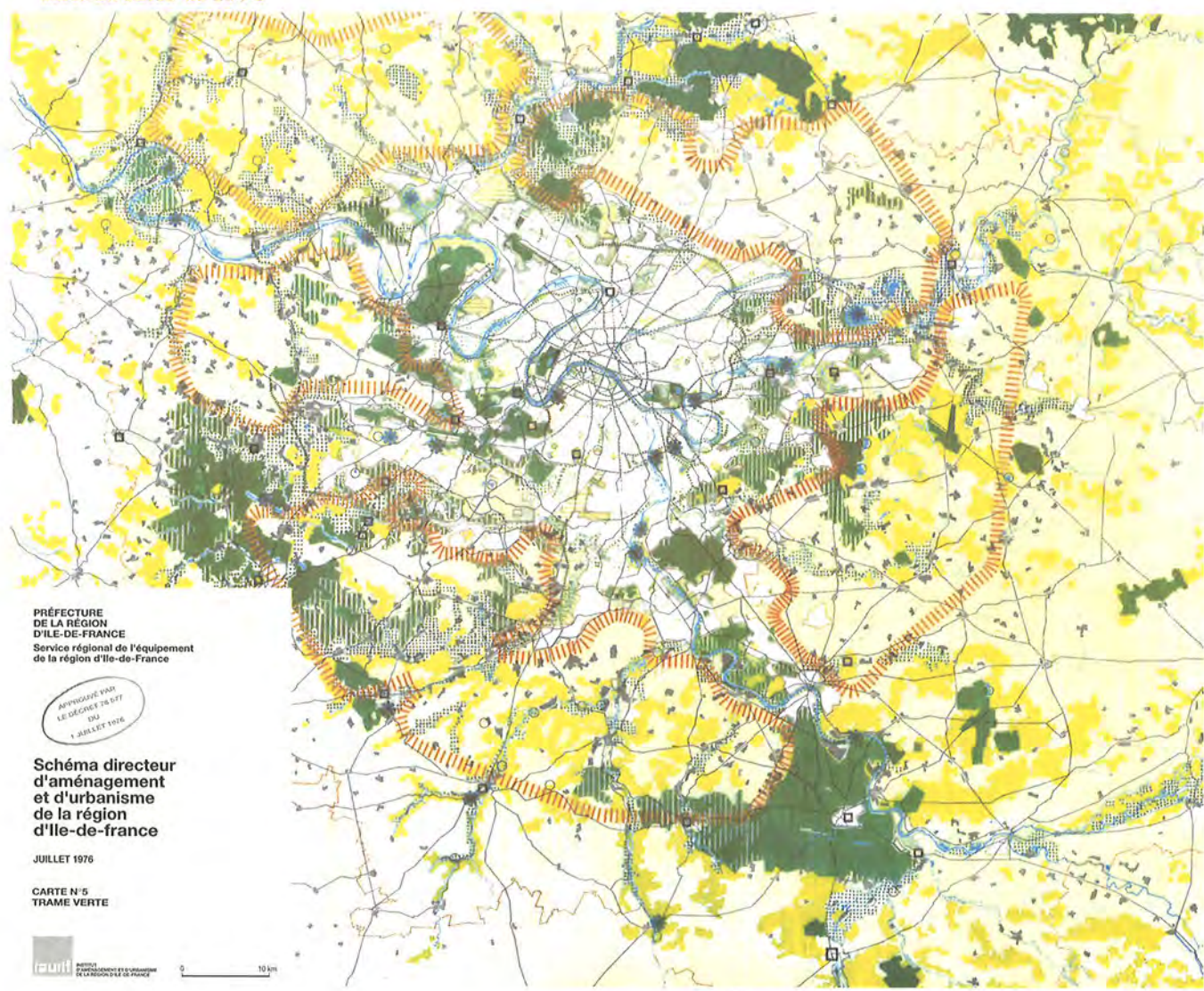
La notion de «plan vert» émerge à cette époque. La planification des équipements verts doit faire partie d'une stratégie urbaine traduite dans un «plan vert d'agglomération». Ce plan servira de base aux programmes d'actions foncières. Désormais, les espaces verts sont concernés, au même titre que tout autre équipement, par les politiques des différents ministères.

(3) Ministère de la Qualité de la vie et ministère de l'Équipement, des transports et du logement.

(4) 10 m² par habitant d'espaces verts urbains et 25 m² par habitant d'espaces verts périurbains.



Carte du SDAU de 1976



PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
Service régional de l'équipement de la région d'Île-de-France

APProuvé PAR LE DÉCRET 76 547 DU 1 JUILLET 1976

Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France

JUILLET 1976

CARTE N° 5 TRAME VERTE



- Bois et forêt: - ouvert au public
 - à ouvert
 - autre
- Zone d'intérêt récréatif et/ou paysager et/ou écologique
- Zone agricole: - de polyculture et de grande culture
 - de cultures spéciales
- Frange des zones naturelles d'équilibre
- Espace vert urbain: - ouvert au public
 - à ouvert
 - autre
- Zone pavillonnaire boisée ou plantée
- Paysagement des pénétrations autoroutières
- Alignement planté
- Limite de l'urbanisation agglomérée
- Zone d'urbanisation discontinue
- Richesse écologique principale
- Ensemble historique et culturel principal
- Aménagement récréatif
- Limite de la région d'Île-de-France

The 1976 SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme - former Land use plan) instituted a regional green grid project.

© Iaurif

Le SDAU de 1976 inscrit un projet de trame verte régionale.

...à la trame verte régionale du SDAU de 1976

Le SDAURIF⁵ de 1976 fixe la destination des sols à l'échelle de tout l'espace régional. Ce schéma directeur affiche pour la première fois une réflexion sur la complémentarité des espaces construits et non-construits. C'est le premier document où apparaît un projet de «Trame verte» régionale qui intègre des équipements verts et de loisirs⁶. La carte de destination des sols du SDAURIF de 1976 définit plusieurs catégories d'espaces «naturels» à préserver dans les zones urbaines et dans les zones rurales. Cette carte servira de base pour les actions foncières⁷. Dans ce schéma directeur, la notion de ZNE ou «zone naturelle

d'équilibre» concerne les communes voisines des villes nouvelles et vise à limiter les effets de la pression urbaine sur ces territoires ruraux. Certaines de ces ZNE deviendront par la suite des Parcs naturels régionaux.

(5) Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France.
 (6) Cette réflexion sur les espaces verts constitutifs d'une trame verte s'appuyait sur des concepts mis en œuvre en Hollande, en Allemagne et en Angleterre. Elle intégrait en particulier les notions d'accessibilité aux espaces verts. La «trame verte» a été définie à la suite d'une série d'études menées par l'IAURIF pour identifier les espaces «non-bâti» et leur rôle dans l'aménagement régional.
 (7) Ces actions seront engagées par l'État et par l'établissement public régional créé en 1974, avec l'appui de l'AEV.

Collectivités locales et ceinture verte, dans les années 80

La création de l'établissement public régional en 1974 a permis d'engager la politique foncière en matière d'espaces verts. La Région va chercher à établir les bases d'une politique de protection et de mise en valeur pour ces espaces. Elle crée l'Agence des espaces verts de la région d'Ile-de-France (AEV) en 1975. C'est un organisme spécialisé qui dispose de moyens financiers importants. L'Agence agit pour le compte de la Région. Elle a pour vocation d'acquiescer et d'aménager des espaces verts d'intérêt régional. Elle prend également le relais de l'État dans l'acquisition des forêts et pour la négociation de conventions avec des propriétaires privés en vue de leur ouverture au public.

L'Agence des espaces verts, un outil au service de la Région

Dans les années 80 l'Agence est confrontée au problème de protection des espaces non urbanisés situés entre les villes nouvelles et

l'agglomération. Le principe de constituer une «Ceinture verte» autour de Paris et sa banlieue est adopté⁸. Cette ceinture se compose essentiellement d'espaces agricoles et boisés situés en limite de l'agglomération (couronne entre 10 et 30 km de Paris). Les objectifs de la ceinture verte étaient de contribuer à la maîtrise du développement de l'agglomération, d'offrir des réponses en termes d'équipements de loisirs (récréatifs, sportifs, éducatifs...) et de protéger l'agriculture périurbaine.

Développement des politiques vertes et décentralisation

Les actions régionales engagées avec l'AEV vont être amplifiées avec les politiques départementales sur la protection et la mise en valeur d'Espaces naturels sensibles (ENS). Une nouvelle loi, dès 1985, donne compétence aux Départements pour la protection des espaces naturels. Elle permet de classer en ENS, les milieux naturels intéressants et de fixer des périmètres de

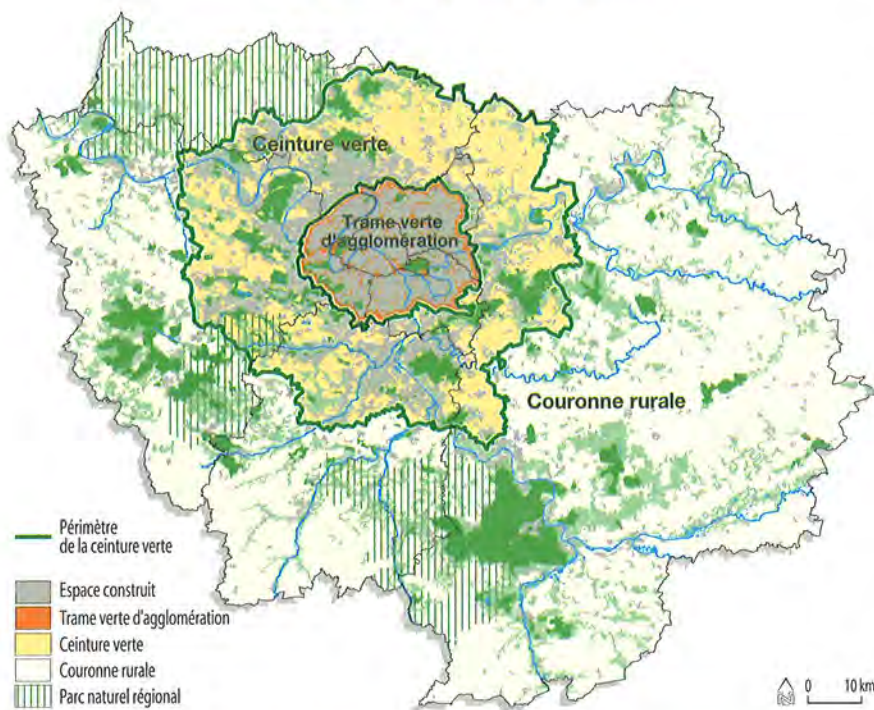
préemption en vue de leur acquisition. Cette loi donnait la possibilité aux Départements de percevoir une taxe affectée à l'acquisition, l'aménagement et l'entretien de ces espaces pour leur ouverture au public. L'AEV a été un relais pour ces politiques départementales.

Une démarche innovante, les plans verts communaux

Dans les années 80, la zone agglomérée autour de Paris apparaissait particulièrement carencée en espaces verts. Les possibilités d'intervention des pouvoirs publics étaient réduites. Une politique de verdissement de la banlieue devait être encouragée. Elle ne semblait concevable qu'avec les relais des collectivités locales. Seules les communes pouvaient agir sur l'espace public composant leur tissu. Les villes avaient aussi l'obligation de gérer, d'entretenir et de développer ces espaces au regard de populations toujours plus en demande pour un cadre de vie équipé et de qualité.

Le Service technique de l'urbanisme (STU) a souhaité relancer la réflexion dans la région francilienne⁹. L'IAURIF a été chargé de mettre au point une méthode pour permettre aux collectivités de mieux appréhender leur patrimoine vert et de définir leur politique en la matière. La première étude sur le verdissement de la banlieue, réalisée en 1983, a servi à établir une méthode qui aide à la valorisation et au développement d'une trame verte communale. Cette trame verte locale participe au verdissement de la région. La démarche de plan vert a aussi un intérêt pédagogique, celui de faire redécouvrir le rôle du végétal dans la ville.

Le plan vert régional d'Ile-de-France



The green belt study was launched in the 80s and incorporated into the 1995 regional green space plan. © Iaurif L'étude de la ceinture verte est lancée dans les années 80 est inscrite dans le plan vert régional de 1995.

(8) L'IAURIF, chargé des études, a réalisé un état des lieux détaillé de tous les espaces agricoles, forestiers et non bâtis, qui composaient cette «couronne». Ces travaux ont été édités sous le titre «La ceinture verte régionale» en 1987.

(9) Dans les années 1975, l'État avait lancé une première réflexion pour le verdissement des zones agglomérées. Une première expérience menée dans le cadre du plan vert de l'agglomération nancéenne en 1978 avait eu peu d'écho auprès des municipalités.

Une démarche innovante

La démarche se compose de trois parties : une analyse, un diagnostic et la mise au point d'objectifs et propositions d'actions décidées avec les villes. Ces projets sont traduits dans un schéma d'ensemble et un document écrit qui constitue le plan vert. L'étude du plan vert est réalisée avec la participation des services techniques et la collaboration des élus.

L'analyse, importance et rôle du «vert» dans la ville

La première partie dresse un bilan des espaces verts dans la ville en s'appuyant sur plusieurs indicateurs. Ces indicateurs aident à définir les caractéristiques et le rôle des espaces verts en tant qu'équipement et plus largement du végétal, comme éléments structurant le paysage urbain ou rural de ces territoires. L'analyse comporte deux volets :

- Une évaluation du degré de verdissement au regard de l'indice de végétation.
- Une analyse du réseau des espaces verts en tant qu'équipement et du rôle du végétal dans l'organisation du tissu.

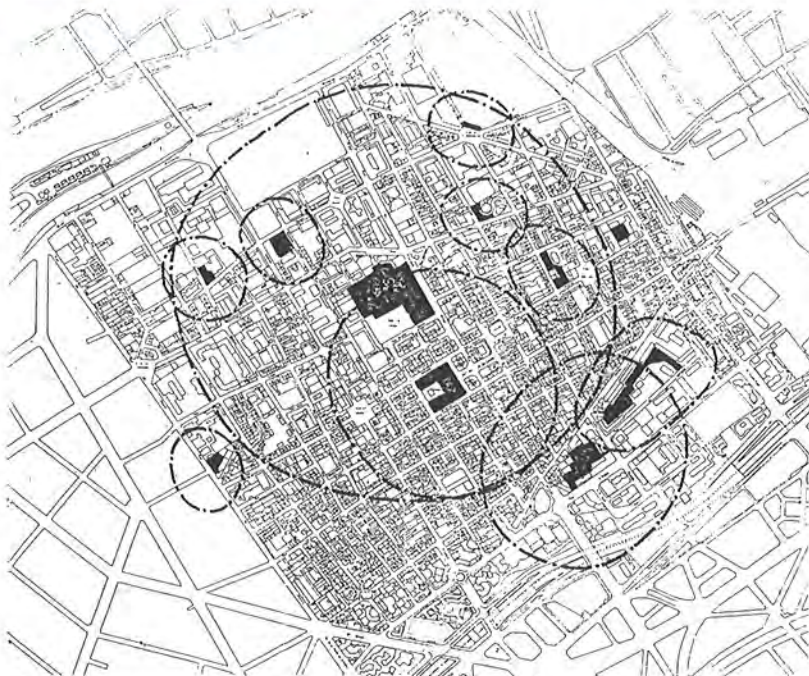
L'indice de végétation :

le vert comme élément du cadre de vie

Le premier indicateur correspond à l'indice de végétation¹⁰. Celui-ci mesure la biomasse présente sur un territoire. C'est un indicateur pertinent de l'environnement végétal. Il permet de situer la commune dans un cadre plus large et de dresser un état des lieux au niveau du territoire communal.

La traduction cartographique qualifie le tissu urbain dans son rapport au végétal, pris en tant qu'élément du cadre de vie. Le territoire apparaît dans son intégralité avec un dégradé de couleurs qui correspond au degré de verdissement du tissu. Aux deux extrêmes, la carte montre les secteurs les plus plantés d'arbres (en vert foncé), et ceux qui sont dépourvus de masse végétale (en gris). Ces derniers correspondent souvent à des zones bâties, à un fleuve, à un terrain bitumé, ou encore à des jardins, de l'habitat peu ou pas plantés d'arbres, à des terres labourées.

La desserte en espaces verts et les zones de carences identifiées dans le plan vert de Levallois-Perret.



© laurif

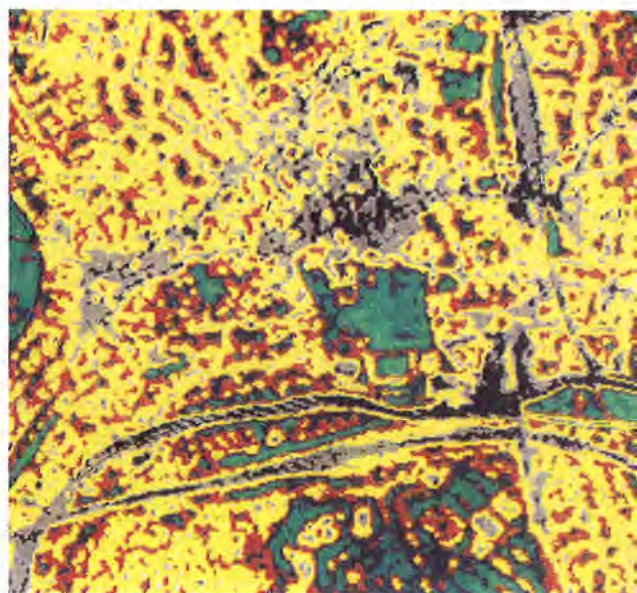
La desserte en espaces verts : le vert comme équipement

L'analyse identifie les espaces verts de la commune et leur rayon d'attractivité. Cet indicateur utilisé à l'échelle régionale¹¹ distingue les grands espaces verts «de fin de semaine» des squares et jardins qui ont un rayon d'attractivité plus réduit. Les espaces verts publics, suivant leur taille, desservent des secteurs plus ou moins étendus. Ainsi, les grands parcs et les forêts ont une attractivité de niveau régional (Bois de Vincennes, Bois de Boulogne, Forêt de Fontainebleau...). Cette partie de l'analyse permet de localiser sur le territoire communal les zones de carence en espaces verts qui sont des secteurs démunis en espaces verts de proximité.

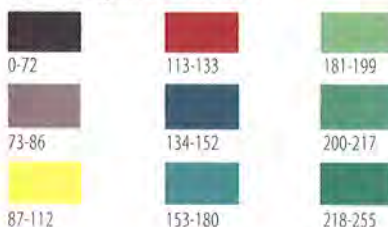
(10) L'évaluation mise au point avec l'étude sur «Le verdissement de la banlieue» était basée sur l'exploitation de photos prises par le satellite LANDSAT.

(11) Il est lié à la notion d'accessibilité, à la distance, à la surface et au niveau d'équipement de l'espace vert.

Carte d'indice de végétation du plan vert de Nogent-sur-Marne



Indice de végétation en 9 classes



© laurif



Le végétal, comme élément structurant

L'étude fait un recensement des alignements d'arbres existants, en particulier sur l'espace public. Cette partie de l'analyse recense les autres éléments constituant (ou pouvant constituer à terme) la trame verte de la ville et qui participent à sa structuration. Il s'agit en particulier des plantations d'alignements, des mails, des places, des espaces libres des grands ensembles (...) qui accompagnent et composent l'espace public. Cette mise à plat permet une nouvelle lecture de l'espace public, de son rôle, de son organisation, de la hiérarchisation de ses voies. Elle met en évidence la fonction structurante du végétal et son rôle paysager dans la ville.

Le verdissement de l'espace public, un objectif central

Dans la démarche plan vert, le verdissement de la ville est nécessairement associé aux objectifs d'amélioration de l'espace public, « creux » de la ville composé des rues, des places... Par sa continuité et son ordonnancement, l'espace public structure, distribue et qualifie le tissu de la ville. Il est, par excellence, un lieu d'échange et de représentation de la cité dont la mise en valeur participe à l'amélioration du cadre de vie. Le plan vert va privilégier toutes les actions susceptibles de contribuer à sa valorisation en y associant la dimension environnementale. L'espace public correspond à l'échelle de réflexion du plan vert.

La mise en réseau des espaces verts

Les plans verts visent à valoriser et développer les espaces verts et à les mettre en réseau pour en augmenter l'impact. L'objectif est de relier les espaces verts en créant une véritable trame verte urbaine. Les rues aménagées et plantées d'arbres constituent le support de cette trame qui permettra :

- La desserte des espaces verts et des principaux équipements publics et pôles de la ville.
- La valorisation des abords des espaces verts et des équipements.
- Une meilleure lisibilité du tissu en valorisant certains axes et en intégrant les espaces verts dans la composition urbaine.

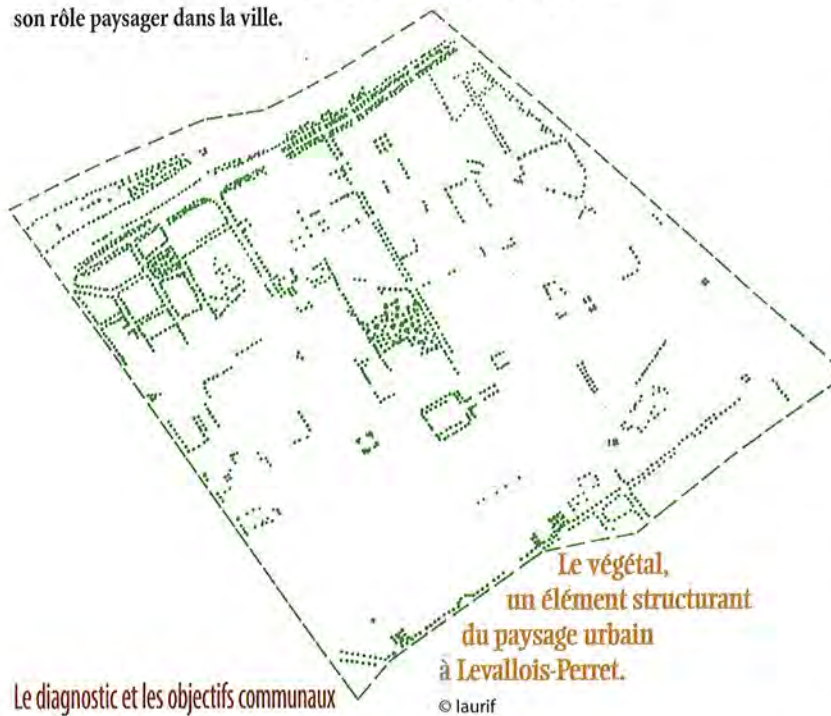
L'espace public repartagé et planté devient un lieu où peuvent cohabiter d'autres fonctions que celles liées à la circulation automobile et au stationnement. Le réseau des rues remis en valeur favorisera les circulations piétons et cyclistes dans la ville.

La réunification des quartiers

L'objectif du plan vert est de rétablir les relations dans la ville par des actions sur l'espace public. Il s'agit d'atténuer ou de compenser les impacts liés à des ouvrages d'infrastructures (routes, talus SNCF) ou à des coupures physiques créées par un fleuve, un relief à fort dénivelé... Dans certains cas, les séparations résultent de la taille des îlots qui composent le tissu lui-même (anciens îlots industriels par exemple).

Ces coupures limitent les activités quotidiennes des habitants et usagers de la ville. Les franchissements ou l'intégration de ces coupures artificielles et naturelles sont traités dans le plan vert.

Les tissus de ville se sont progressivement constitués à partir d'axes routiers interurbains et urbains mettant en relation les communes les unes avec les autres. En petite couronne, les fonctions urbaines de ce réseau de voirie ont souvent disparu avec l'élargissement des voies au profit de la circulation automobile. Parallèlement, la création de nouvelles infrastructures s'est faite au détriment des anciens tissus.

*Le diagnostic et les objectifs communaux*

Le diagnostic s'appuie sur les conclusions tirées des analyses précédentes et prend en compte les spécificités de la ville. Il permet de hiérarchiser les problèmes et de fixer des objectifs orientés sur le verdissement de l'espace public. Ces objectifs intègrent et tirent parti des projets engagés ou projetés sur le territoire communal. Ils orientent les choix des élus pour définir une politique de verdissement à l'échelle de la ville.

Le verdissement reste un enjeu central des plans verts. Il est associé au renforcement de l'identité paysagère des territoires communaux.

Des politiques communales

Dans ces communes denses, les plans verts ont identifié les axes interurbains qui séparent les quartiers et les axes urbains qui, par leurs caractéristiques dimensionnelles ou leur aménagement, ne permettent pas une appropriation de l'espace pour d'autres fonctions que celles liées à la circulation et au stationnement des véhicules automobiles. Les objectifs des plans verts visent à :

- Atténuer les effets de coupures en reliant ces axes aux quartiers environnants.
- Définir un réseau privilégié d'itinéraires piétons et cyclistes reliant les quartiers, le centre ville, les principaux équipements et pôles de la ville. La création de ce réseau est l'occasion de valoriser ces axes. Il s'accompagne d'un nouveau partage de la voie et d'actions de verdissement.

L'intégration des nouveaux projets et l'identité de la ville

La prise en compte des projets communaux et supra communaux a été une étape importante de la démarche. Les projets de construction ou d'amélioration (ZAC, Opération d'amélioration de l'habitat - OPAH - ...) et les projets sur les infrastructures routières ont été pris en compte. Certains d'entre eux ont pu être infléchis ou améliorés pendant l'élaboration du plan vert. Les actions de valorisation de l'espace public engagées avant l'étude ont été amplifiées avec le plan vert. Certaines communes ont utilisé leur plan vert pour réduire l'impact d'opérations immobilières déjà engagées ou pour définir en amont les conditions d'insertion d'opérations d'urbanisation projetées.

La prise en compte des paysages

La prise en compte des caractéristiques paysagères et bâties des territoires fait partie des objectifs de plan vert. Leur prise en compte et leur mise en valeur doivent renforcer l'identité urbaine et rurale des communes. Certaines de leurs caractéristiques

sont liées au site (pente des coteaux, site en terrasse...), à la présence d'éléments particuliers comme les infrastructures (talus SNCF, pont, canal) ou associées au milieu naturel (fleuves, cours d'eau, grands parcs urbains, espaces naturels, agricoles ou boisés...). D'autres caractéristiques paysagères sont liées au tissu lui-même, au patrimoine bâti, en particulier dans les centres villes.

Les particularités des sites, des villes et les éléments constitutifs de leurs paysages ont été soulignés dans les plans verts. Les actions proposées s'appuient sur ces éléments paysagers ou bâtis qui ponctuent ou structurent les tissus urbains et ruraux de ces communes.

Les objectifs du schéma de plan vert

Les objectifs de la ville sont exprimés dans le rapport du plan vert et dans un schéma d'ensemble. Ce schéma traduit les grandes lignes de la politique de verdissement de la commune à court, moyen ou long terme. Ce projet d'ensemble couvre le territoire communal. Le plan vert constitue ainsi un document de référence pour :

- Programmer les actions que la commune souhaite mettre en œuvre.
- Orienter sur le choix d'opportunités foncières.
- Donner des avis sur les opérations d'urbanisme et de construction.
- Aider à l'élaboration de règles dans le cadre des documents d'urbanisme.
- Etablir la base de futurs partenariats...

La réalisation du plan vert dans le temps dépend de la volonté des villes à concrétiser les propositions d'actions et à leur capacité à faire évoluer leurs projets en fonction d'opportunités et de partenariats multiples.

Les dix communes pour lesquelles l'IAURIF a réalisé une étude de plan vert constituent de bons exemples pour montrer la diversité des situations et l'ouverture que représente cette démarche pour les collectivités locales.

Parmi les communes pour lesquelles l'IAURIF a réalisé un plan vert, six sont en petite couronne, trois sont dans le périmètre de la ceinture verte régionale, une commune se situe dans la couronne rurale. Leur localisation et leurs caractéristiques sont très différentes. Pour chacune d'entre elles, la démarche de plan vert a permis :

- D'identifier leurs problématiques.
- De définir des objectifs adaptés aux demandes de ces villes et à leurs projets.
- D'esquisser des projets qui s'intègrent dans un projet d'ensemble appelé «plan vert».

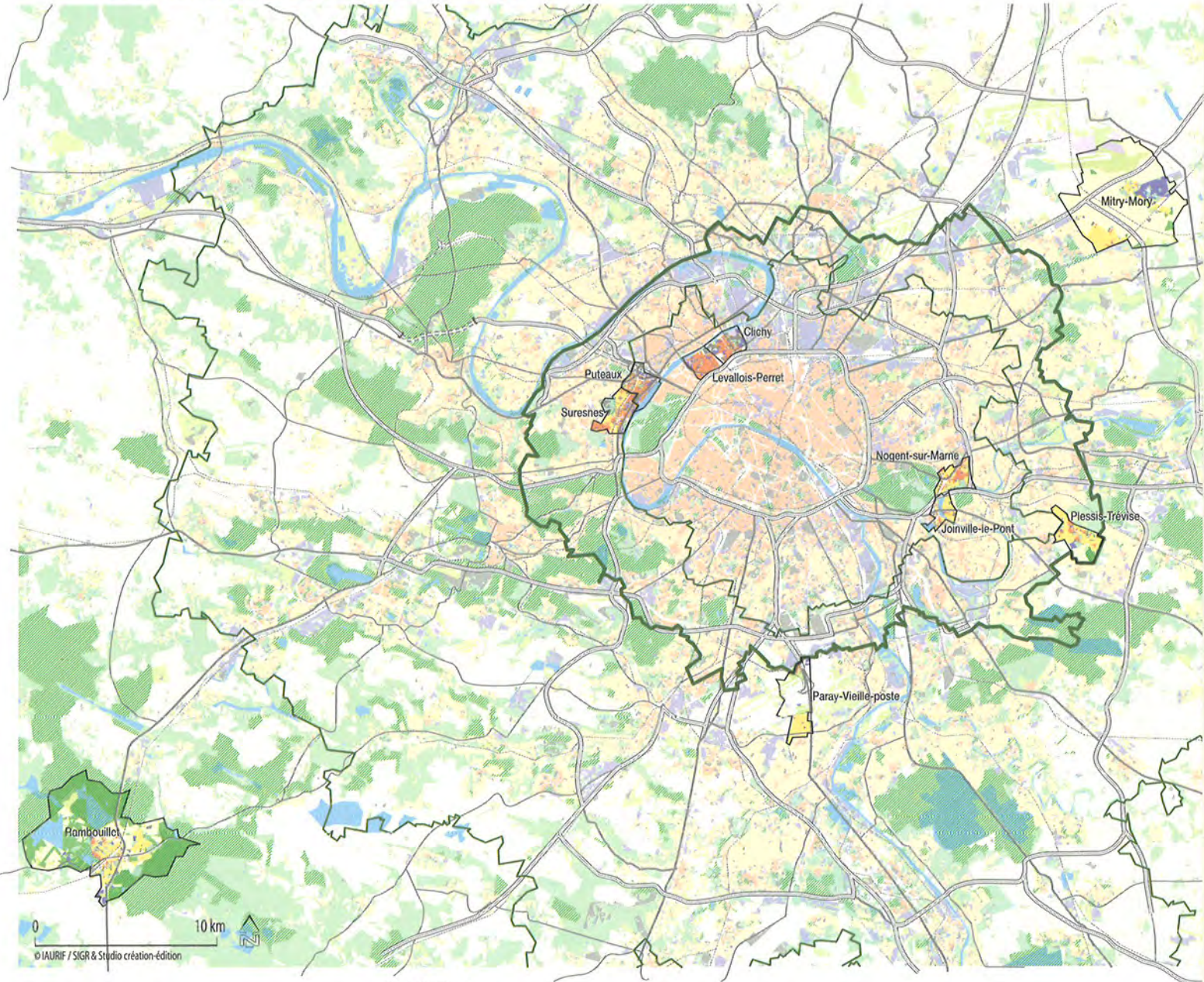
Plans verts «urbains» en petite couronne

Les communes de petite couronne sont souvent entièrement urbanisées, leur territoire est relativement peu étendu. Par contre, suivant les sites, la composition de leur tissu, leurs caractéristiques paysagères, les situations sont très différentes. Le réseau d'espaces verts publics était en général peu développé, mais les potentialités existaient. Quelques-unes possédaient un environnement ou un patrimoine naturel et paysager remarquable lié à la proximité d'un grand espace boisé, à la présence d'un fleuve ou à des éléments singuliers de leur paysage. Sur les six communes étudiées, quatre avaient engagé des actions de mise en valeur importante de l'espace public avec la piétonisation et la réhabilitation de leur centre, la réalisation de «zones trente», la mise en valeur d'itinéraires de promenade le long des berges.

Dans ces communes, l'étude d'un plan vert a été lancée à un moment où chacune d'entre elles était confrontée soit à un changement (de municipalité), soit à des enjeux importants de rénovation de leur tissu ou à l'élaboration de document d'urbanisme réglementaire (révision de POS). Les études ont permis, en fonction des sites et des demandes des villes, de réaliser un diagnostic et de définir des objectifs traduits dans les schémas de plan vert.



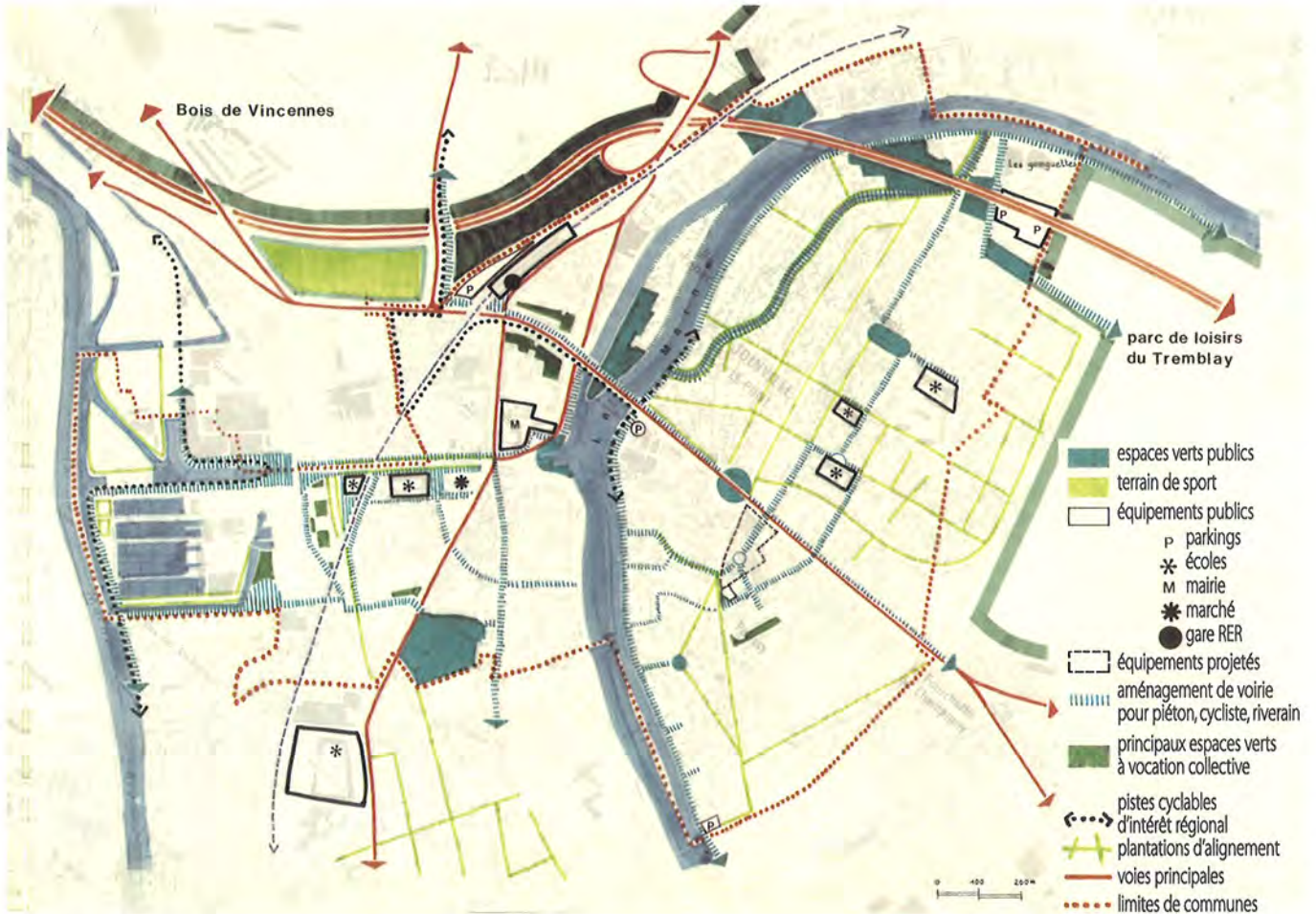
Localisation des communes en Région Ile-de-France.



- limite de la ceinture verte ———
- limite de la trame verte ———
- réseau routier principal ———

- MOS 1994
- bois ouvert au public
 - bois
 - cultures
 - eau
 - autre rural
 - urbain ouvert
 - habitat individuel
 - habitat collectif
 - activités
 - équipements
 - transports
 - chantiers et divers





Plan vert de Joinville-le-Pont

Joinville-le-Pont

La demande de la nouvelle municipalité en 1984 était de renforcer la cohérence du territoire en s'appuyant sur le patrimoine végétal et paysager de la ville. La réflexion a été lancée avec la révision du POS. La ville s'organisait autour de deux centres de vie séparés par les infrastructures. Ce territoire coupé par les voies ferrées et la Marne (14% du territoire) était marqué par la RN4 et l'A4. À ces infrastructures s'ajoutait le projet de doublement de l'A86. Parallèlement, les atouts de la commune étaient liés à la proximité de grands équipements verts du Bois de Vincennes et du Parc départemental du Tremblay, à la Marne et à son île. La ville à dominante pavillonnaire était structurée par un réseau de rues souligné d'alignements d'arbres. Cette présence du végétal (grands espaces verts, les berges, l'île, les

arbres d'alignement...) pouvait être valorisée par une trame verte reliant le centre et les quartiers, les équipements, les berges et facilitant l'accès au Bois de Vincennes et au Parc du Tremblay. Une mise en valeur des berges et des quais avait été engagée par le Département, le long du quai Gabriel Péri, au sud.

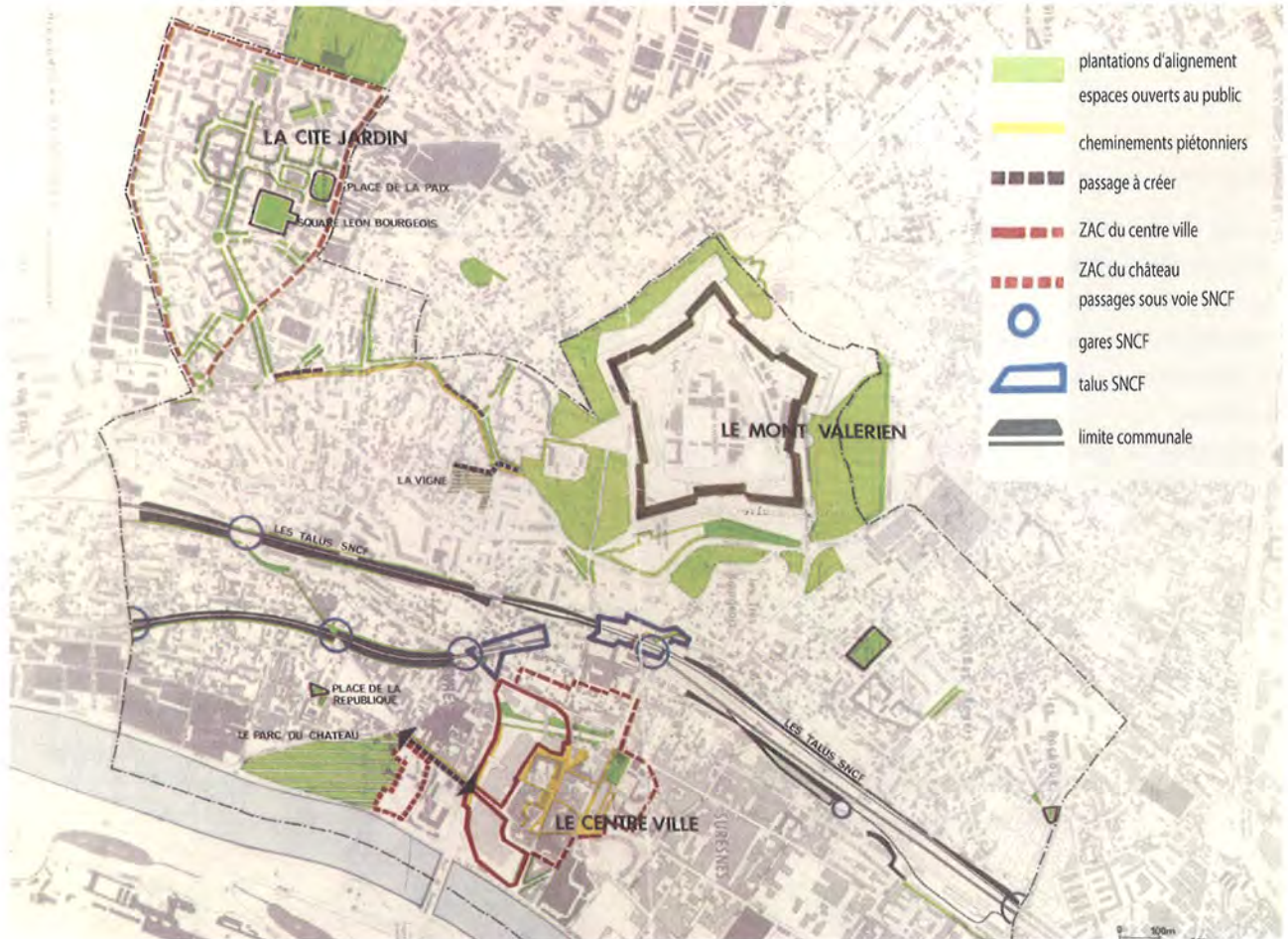
Le plan vert a défini des objectifs et des priorités d'actions basés sur ces atouts. Les réalisations ont permis de relier les quartiers de Polangis et Palissy en créant un réseau d'itinéraires piétons qui dessert les équipements scolaires. Les abords de ces équipements ont été réaménagés. Les itinéraires piétons rejoignent les bords de Marne au sud et le quartier des Guinguettes au nord. Les aménagements du quai au nord ont été réalisés dans le cadre d'un contrat régional.

The commune translated the objectives of the green space plan into a municipal environmental plan in 1993.

A green pedestrian and cyclist system fulfilling the objectives of the 1984 green space plan was designed to reinforce territorial coherence. It was incorporated into the POS — Land use plan — document approved in May 2000. The POS emphasises its commitment to enhancing the town's natural and landscape heritage.

La commune traduit les objectifs du plan vert dans un plan municipal d'environnement en 1993. Un réseau vert piétons et cyclistes reprend les objectifs du plan vert de 1984 qui doit renforcer la cohérence territoriale. Il est inscrit dans le document de POS approuvé en mai 2000. Le POS souligne la volonté de valoriser le patrimoine naturel et paysager de la ville.





Plan vert de Suresnes

The projects were completed and developed with covenants or contracts with partners (SNCF, department, region). The study acted as a driving force for new policy discussion. The 1985 Suresnes green space plan highlighted the potential of the site and the role of the green space department. It acted as a basis for the pluri-annual roadside-planting scheme implemented between 1995 and 2000 in the new districts in particular.

© Iaurif
Les projets ont été réalisés et se sont développés avec des conventions ou des contrats passés avec les partenaires (SNCF, département, Région). L'étude a été moteur de nouvelles réflexions. Le plan vert de Suresnes de 1985 souligne les potentialités du site et le rôle du service des espaces verts. Il est à l'origine d'un schéma pluri-annual de plantations d'alignement mis en œuvre de 1995 à 2000, en particulier dans les nouveaux quartiers.

Suresnes

La nouvelle municipalité voulait améliorer la gestion du service espaces verts. La démarche de plan vert en 1985 a permis de souligner le rôle qualitatif de ce service et d'engager une réflexion sur les potentialités de verdissement de la ville. Le haut et le bas Suresnes étaient mal reliés, les espaces publics peu mis en valeur, le paysage suresnois marqué par les talus SNCF. Parallèlement, des opérations importantes de rénovation concernaient les quartiers situés autour du centre ville, le long des quais. La démarche de plan vert a permis d'engager des opérations pendant le temps de l'étude et de définir des objectifs et des actions sur le long terme. Ces opérations et

ces objectifs sont traduits dans le schéma d'ensemble. Le plan vert visait à améliorer et développer les espaces verts existants, relier les quartiers, le centre et les équipements et surtout à traiter des problèmes spécifiques d'insertion des talus SNCF, de liaisons entre le haut et le bas Suresnes et les quartiers autour du centre ville. Les principaux projets du plan vert associent :

- Le paysagement des talus SNCF et la plantation des rues voisines.
- L'ouverture du Parc du Château et le traitement des rues adjacentes.
- La réhabilitation des espaces verts publics (Cité jardin).
- L'extension de la vigne et sa liaison avec le Parc des Landes.



Levallois-Perret

Le plan vert fait partie intégrante du "Projet de ville" de 1984. Ce projet associait des réflexions sur les capacités d'évolution du tissu et sur la définition de règles de construction pour densifier le tissu.

L'observation du réseau des espaces verts et de l'indice de végétation ont mis en évidence des secteurs fortement carencés en équipements verts. Ce territoire présentait aussi une forte densité bâtie et une trame viaire très étroite. Le handicap majeur pour la plantation d'arbres d'alignement était la largeur moyenne des voies (de 12 m).

Le plan vert finalisé en 1987 répondait à des objectifs de mise en valeur de l'espace public, de développement des espaces verts et d'amélioration des circulations piétonnes dans la ville.

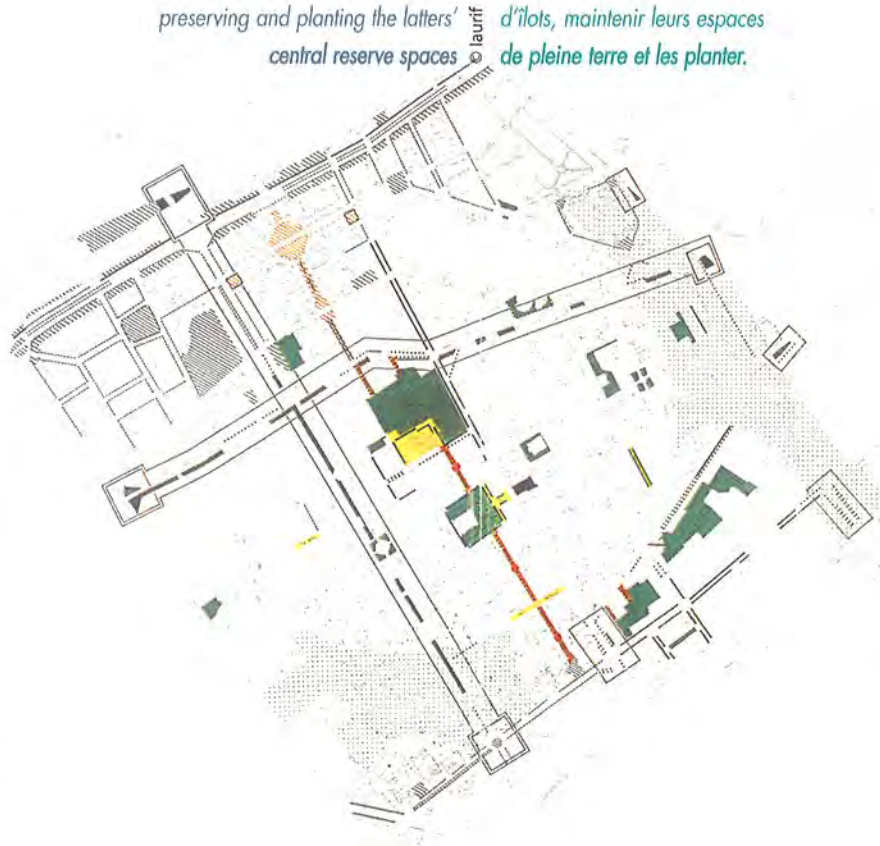
Le schéma associait les espaces verts de la ville, la plantation de l'espace public des rues et des espaces ouverts projetés dans les ZAC. Certaines rues avaient fait l'objet d'aménagements piétonniers avant le plan vert, autour du marché, de la mairie et devant les équipements scolaires. Le parc Louis Rouquier et le jardin de la mairie constituaient les deux points forts de cette trame verte. Elle intégrait une dizaine d'espaces verts de taille variable, répartis de façon inégale. Le plan vert proposait des politiques répondant aux objectifs :

- La création «d'axes verts» reliant les équipements et les espaces verts.
- Le renforcement du verdissement le long de ces axes et aux portes de la ville.
- Le développement de nouveaux espaces verts de proximité.
- L'incitation au verdissement des parcelles privées.

Plan vert de Levallois-Perret

Greenery initiatives involved traffic arteries and the creation of green spaces in the ZACs (Zone d'Aménagement Concerté – Zone of deferred development). The revision of the POS provided an opportunity for policy discussion on enhancing the town's greenery and architectural heritage. The new POS proposed rules to restrict building density on the core of street block, preserving and planting the latter's central reserve spaces

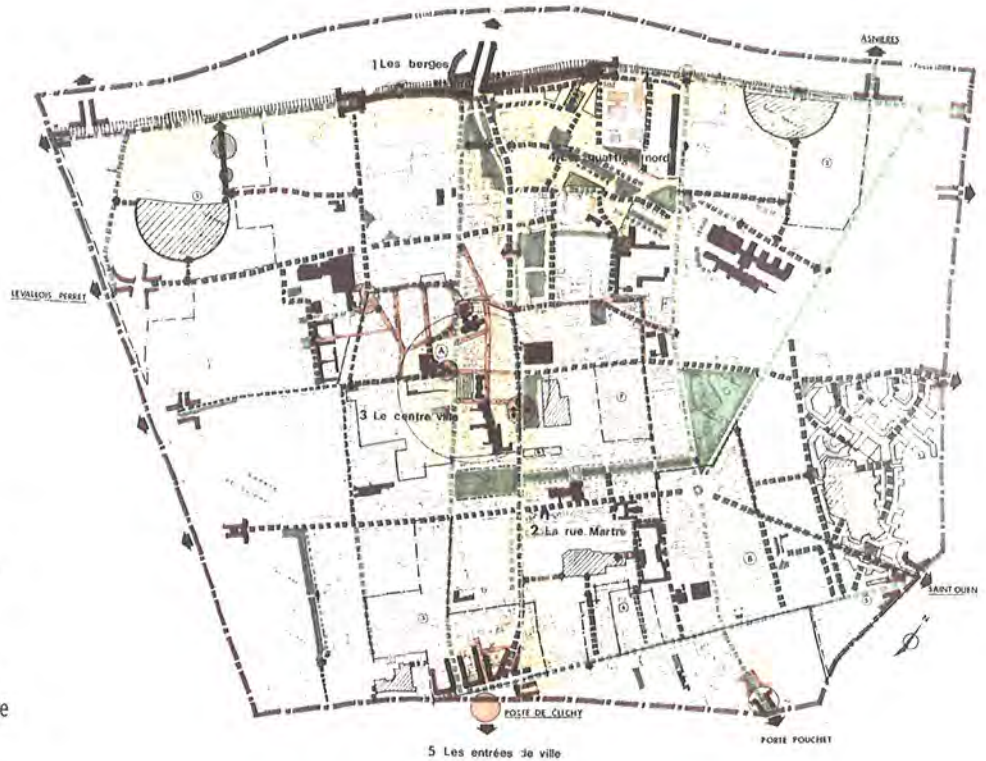
Les actions concernent le verdissement des axes de circulation et l'aménagement d'espaces verts dans les ZAC. La révision du POS a permis d'engager une réflexion pour valoriser le patrimoine vert et bâti de la ville. Le nouveau POS propose des règles pour limiter la densification des cœurs d'îlots, maintenir leurs espaces de pleine terre et les planter.



	Existant	Futur	Projeté dans le cadre (ZAC) du plan vert
Espace vert public			
Alignement planté			
Rue ou place piétonne			
Espace ouvert			
Axe vert			
«Porte de ville»			



- (A) OPAH
- (B) OPAH
- (1) Zac Eiffel
- (2) Zac Cables de Lyon
- (3) Zac Village
- (4) Zac Victor Hugo
- (5) Zac des 2 Triangles
- (6) Zac Dagobert
- (7) Zac Villeneuve
- [Green box] espace vert existant
- [Hatched box] espace vert à créer
- [Green lines box] alignement structurant à conserver
- [Dark green lines box] alignement à créer
- [Dark brown lines box] Cheminement à créer
- [White box] espace ouvert à caractère d'équipement public
- [White box] rue piétonne-rue mixte



Plan vert de Clichy-sur-Seine

All initiatives of the Clichy-sur-Seine green space plan have been implemented with the exception of the town/river linkage project. The enhancement of certain main urban thoroughfares requires an inter-communal approach to deal with traffic problems.

Toutes les actions du plan vert de Clichy-sur-Seine ont été réalisées, à l'exception du projet de liaison ville/fleuve. Le traitement de certains axes urbains nécessite une approche intercommunale pour traiter des problèmes de circulation.

Clichy-sur-Seine

L'un des enjeux du plan vert de 1989 était d'assurer la mise en cohérence des projets de la ville (sept ZAC et deux OPAH) par ce projet de verdissement d'ensemble de l'espace public. Les ZAC et les périmètres d'OPAH couvraient une grande partie des quartiers autour du centre, le long de la Seine et près de Paris dans les anciens tissus d'activités et d'habitat. Ces projets visaient à régénérer une partie du parc ancien de logements. Ils représentaient pour la ville l'occasion de revitaliser l'ensemble du tissu, de créer des équipements, d'améliorer les liaisons interquartiers. Cet objectif générique de revalorisation du cadre de vie impliquait des actions de verdissement sur l'ensemble de l'espace public communal existant ou à créer.

Pour répondre aux demandes de la ville, le plan vert proposait trois grands types d'actions :

- La réalisation d'une trame verte en faveur des piétons. Le réseau proposé s'étend du centre vers les autres quartiers et les équipements périphériques (groupes scolaires, stades...). Les voies secondaires plantées correspondent principalement aux allées Léon Blum et Léon Gambetta. Ces allées relient le Parc Roger Salengro à la Place des Martyrs de l'Occupation. Les allées, le Parc et la Place constituaient le noyau de la trame verte au sud du centre ville. D'autres alignements subsistaient sur les boulevards, Jean Jaurès, Victor-Hugo, Général Leclerc et sur la rue du Général Roquet. Cette

trame correspond aux plantations d'alignement créées aux 18e et 19e siècles sur les axes majeurs.

- L'intégration des futures opérations de rénovation par le réseau des espaces publics. Les ZAC nécessitaient la création de nouvelles voies avec un aménagement soigné de l'espace public (trottoirs élargis, plantations d'alignement...), la réalisation d'espaces verts et d'équipements.
- Le traitement de sites particuliers aux abords des équipements dans le centre ville (mairie, église, marché) et devant les groupes scolaires. Les autres sites identifiés dans le plan vert correspondent aux berges de Seine, aux entrées de ville, à la rue Martre et aux espaces ouverts des quartiers Nord.



Plans verts «urbains» en ceinture verte

Les communes du Plessis-Trévis, en petite couronne, et de Paray-Vieille-Poste, en grande couronne sont situées dans la ceinture verte régionale. Ces deux villes ont un tissu à dominante pavillonnaire structuré par un réseau de rues peu hiérarchisé mais planté d'arbres. Pour ces deux villes, l'ensemble du tissu devait être valorisé.

La commune de Paray-Vieille-Poste avait été choisie en 1983 pour l'étude lancée sur le «verdissement de la banlieue». La relance de l'étude de plan vert, en 1985, correspondait à une phase active de mise en œuvre pour la ville. Les projets visaient le renforcement de l'identité communale par la création d'équipements verts et la valorisation de l'espace public.

Dans le cas du Plessis-Trévis, le plan vert devait affirmer et rendre publique la politique municipale en matière d'environnement et de cadre de vie. La commune s'était engagée avec l'AEV¹² dans la valorisation du Domaine du Plessis Saint-Antoine¹³, situé dans la ceinture verte régionale. Parallèlement, la ville réalisait aussi un lotissement situé à proximité de cet ensemble naturel et boisé. Le plan vert devait renforcer la cohérence des différents projets en les associant dans un projet d'ensemble, en limitant les contradictions et en répondant aux objectifs initiaux de valorisation du cadre de vie et du milieu naturel. Les projets de plan vert ont été mis en œuvre.

Paray-Vieille-Poste

Le plan vert de 1986 reprenait les projets de promenades de l'aqueduc de la Vanne, à l'ouest, et de la coulée verte de l'aéroport d'Orly, au nord. Ces sites représentaient les deux dernières possibilités de création ou de mise en valeur d'espaces verts publics à l'échelle de la commune. L'étude de 1983 soulignait les caractéristiques du tissu de la ville constitué par un ancien lotissement rescapé de l'opération d'expropriation menée pour réaliser l'aéroport. Ce lotissement bénéfici-

ait d'un réseau de voies reliant la place centrale Henri Barbusse à deux autres places. À ce triple système de rues s'ajoutaient des voies en arc de cercle, au nord de la place centrale. Les alignements d'arbres sur rues (4000 arbres sur 22 km) dataient de la période de construction du lotissement. Les espaces verts se limitaient aux trois principales places fleuries et plantées.

Les objectifs génériques du plan vert visaient à maintenir le caractère pavillonnaire du tissu, à renforcer la lisibilité et la qualité de son espace public, à développer les espaces verts et récréatifs, à traiter les franges urbaines à l'est et au sud le long des

routes nationale et départementale. Le schéma de plan vert de 1983 et les projets détaillés en 1986 répondaient à ces objectifs :

- Améliorer le niveau d'équipement en espaces verts.
- Valoriser le tissu en rendant lisible l'organisation de son plan.
- Traiter les limites communales.
- Mettre en réseau l'espace public avec les espaces verts projetés (promenade de l'aqueduc et "coulée verte" de l'aéroport).
- Relier la ville au tissu urbain environnant en respectant l'identité de ce territoire.

Plan vert de Paray-Vieille-Poste

A test commune for the "suburban greenery enhancement" study in 1983, Paray-Vieille-Poste launched its green space plan in 1986 with the creation of a green corridor bordering Orly airport. The airport green corridor project is now complete. Its impact has gone beyond the boundaries of the commune. Other initiatives include the enhancement of the areas surrounding public amenities implemented under regional contracts.

Commune test de l'étude sur «le verdissement de la banlieue» en 1983, Paray-Vieille-Poste a lancé son plan vert dès 1986 avec la création d'une coulée verte en limite de l'aéroport d'Orly. La coulée verte de l'aéroport est réalisée. Son impact dépasse les limites communales. Les autres actions concernent l'aménagement des abords des équipements publics réalisés dans le cadre de contrats régionaux.

© Iaurif



(12) Agence des espaces verts de la région Ile-de-France.

(13) Classé en Espace naturel sensible (ENS) du département.

Le Plessis-Trévisé

En 1981, le territoire du Plessis-Trévisé issu de deux grands domaines forestiers et agricoles conservait de nombreuses traces de ses origines au travers des chemins ruraux et des haies, des parcs et jardins disséminés dans le tissu. Les objectifs et actions du plan vert visaient à valoriser ce patrimoine historique naturel et paysager. Le plan vert n'a pas fait l'objet d'un document technique à proprement parler.

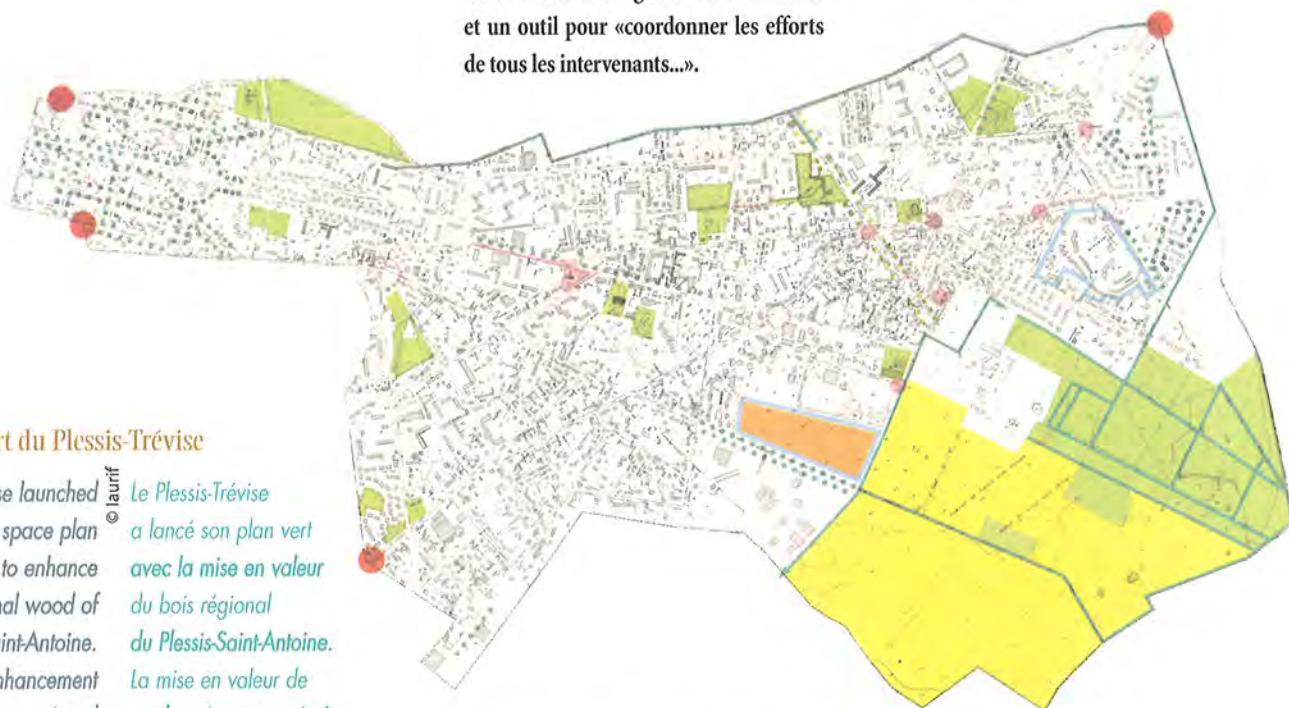
La commune a édité une plaquette grand public en 1985 qui rendait compte des actions engagées pendant l'étude et des projets à réaliser. Le plan vert était présenté comme une «réflexion d'ensemble» sur la couverture végétale de la commune et un outil pour «coordonner les efforts de tous les intervenants...».

L'étude a été menée parallèlement à un projet de mise en valeur du Domaine du Plessis Saint-Antoine inscrit en ENS. Ce domaine, acquis par l'AEV en 1984 pour la Région, a été aménagé en vue de son ouverture au public. La Ferme du Plessis, ses terres et le Bois composent un ensemble de 97 hectares de la ceinture verte régionale. Les chemins de randonnées et de promenades autour du Domaine sont reliés à la ville. Dans la ville, des parcs et jardins ont été réhabilités ou créés. L'opération de lotissement située à proximité du Bois a été traitée avec soin pour faciliter son intégration au voisinage du Bois.

Plan vert du Plessis-Trévisé

Plessis-Trévisé launched its green space plan to enhance the regional wood of Plessis-Saint-Antoine. The enhancement of the estate constituted a driving force for the town. Impacts of the green space plan initiative included changing the design of urbanisation projects. Its green space department has expanded.

Le Plessis-Trévisé a lancé son plan vert avec la mise en valeur du bois régional du Plessis-Saint-Antoine. La mise en valeur de ce domaine a constitué un projet moteur pour la ville. La démarche de plan vert a eu des incidences qui se traduisent par une évolution de la conception des opérations d'urbanisation. Le service espaces verts s'est développé.



- espaces verts publics, privés, classés ou réservés
 - domaine agricole
 - équipements sportifs
 - plantations d'alignements existantes
 - plantations d'alignements à créer
 - cheminements piétonniers
 - aménagements de voirie
 - aménagements des entrées de ville
 - aménagements d'ensemble à réaliser
- à réaliser





Plans verts en ceinture verte et couronne rurale

Les plans verts de Rambouillet et de Mitry-Mory associent des problématiques rurales et urbaines. Rambouillet présentait des atouts historiques et patrimoniaux importants et reconnus. Cette ville de grande couronne bien reliée à Paris est soumise à de fortes pressions foncières. En 1990, la commune s'interrogeait sur les conditions de maintien de l'agriculture, la limitation des zones d'urbanisation et la valorisation de son patrimoine naturel et paysager.

Le territoire de Mitry, au sud de l'aéroport Charles-de-Gaulle est situé en ceinture verte. Cette commune au relief peu marqué, très étendue (3 000 ha) reste à dominante rurale malgré une zone d'activités importante. Des infrastructures nombreuses séparent l'ancien bourg et la zone agglomérée de Mitry-le-Neuf située à l'ouest. Le SDRIF de 1994 ouvrait des surfaces importantes à l'urbanisation. La ville a souhaité engager une réflexion d'ensemble pour maîtriser le développement futur, renforcer ses caractéristiques urbaines et rurales en valorisant ses atouts naturels et paysagers.

Rambouillet

Le plan vert a été lancé suite à la sortie du POS de 1989 qui prévoyait d'urbaniser des zones agricoles à l'est et nord-ouest de la RN10 (La Clairière, le Pâtis, les Carrières...). Les emplacements réservés et les zones NA concernaient 157 ha de terres agricoles. Ces zones se concentraient principalement sur une bande de 1 km de large à l'est de la RN10. Le POS posait des questions sur :

- La déstabilisation des activités agricoles (diminution et morcellement des terres) et le risque de disparition de ces activités à plus ou moins long terme.
- L'entretien de ces espaces et des conséquences sur l'environnement paysager de ce site en cas de disparition de ces activités.

Esquisse de coulée verte destinée à composer à terme la partie rurale affectée en NA

-  coulées vertes associées à la voirie nouvelle
-  coulées vertes internes aux quartiers
-  zones NDTC pouvant participer à la coulée verte
-  zones rurales maintenues à terme
-  forêt domaniale

Plan vert de Rambouillet

The Rambouillet green space plan combines the farming green corridor and urban green grid to provide a framework for urban development. As a result of the green space plan the town launched a municipal environmental plan which provided the basis for its environmental charter. The specification of the new POS incorporated the green space plan objectives of environmental and landscape protection and enhancement.

Dans le plan vert de Rambouillet, coulée verte agricole et trame verte urbaine s'associent pour encadrer le développement urbain. À la suite du plan vert, la ville a lancé un plan municipal d'environnement qui a servi de base à une charte de l'environnement. La définition du nouveau POS intègre les objectifs de protection et de mise en valeur environnementale et paysagère du plan vert.

© Iaurif



-  Espace vert d'usage public (parc ou jardin, plaine de jeux, aire de loisirs de plein air)
-  Espace vert à caractère privatif (terrain de sport, jardins familiaux)
-  Espace vert à dominante paysagère (parc ou jardin privé, bois et peupleraie exploitée, espaces de protection des infrastructures)
-  Espace ouvert à vocation écologique (milieux humides)
-  Espace agricole
-  Espace ouvert de l'aéroport
-  Front bâti particulièrement sensible du point de vue du paysage
-  Entrée de ville aménagée
-  Cours d'eau
-  Plantation d'alignement
-  Liaison verte, promenade piétonne et cyclable
-  Franchissement pour piétons et cyclistes
-  Cheminement piéton urbain et espace public aménagé
-  Équipement public (École, mairie, marché, Gare RER, autre équipement)



Plan vert de Mitry-Mory

The Mitry green space plan devised in 1994 provided a framework for development projects for this area situated in the regional green belt. The green space plan acts as a planning stage reference document for the specification of future projects. The green space plan needs to be incorporated into the future PLU – New land use plan.

© Iaurif

Le plan vert de Mitry, élaboré en 1994, encadre les projets de développement de ce territoire situé en ceinture verte régionale.

Le plan vert sert de référence en amont pour définir le cahier des charges des futures opérations. Le plan vert doit être intégré dans le futur PLU.

La demande initiale de la ville en 1991 a été d'étudier les conditions du maintien des activités agricoles par rapport au développement. Le plan vert s'est fixé pour objectif de limiter et d'encadrer le développement urbain par la mise en œuvre d'une trame verte structurante et valorisante à l'échelle du territoire. Ce projet nécessitait de revoir à la baisse les surfaces à urbaniser et leur localisation. La caractéristique de ce plan vert périurbain est qu'il intègre les espaces agricoles. Ces espaces autour de la RN10 composent l'essentiel de la « coulée verte » du schéma de plan vert. Cette coulée verte se prolonge dans

les quartiers est où des liaisons vertes encadrent et structurent les projets d'urbanisation. La coulée verte agricole rejoint la trame verte du centre ville de Rambouillet. Cette trame verte a servi de support à la création d'itinéraires piétons et cyclistes qui relient le centre et les quartiers à la couronne forestière. Ils desservent les équipements, la gare et les espaces de loisirs. Une partie des itinéraires piétons et cyclistes sont réalisés. Ces itinéraires sont inscrits dans le nouveau POS. Les projets d'urbanisation et la conception des ZAC associent aujourd'hui des objectifs environnementaux et urbains.

Mitry-Mory

La commune est située dans la ceinture verte. La demande initiale de la ville était liée aux effets du SDRIF de 1994. Ce territoire très étendu était concerné par les projets de développement liés à la proximité de l'aéroport Charles-de-Gaulle. S'appuyant sur les objectifs de valorisation de la ceinture verte du plan vert régional⁽¹⁴⁾, la commune a engagé la démarche de plan vert communal en 1996. La ville voulait encadrer les projets de développement. La réflexion engagée avec l'AEV pour la création d'une coulée verte autour du canal de l'Ourcq, du ru des Cerceaux et des espaces boisés a été intégrée au plan vert. La ville de Mitry-Mory souhaitait assurer la protection des espaces agricoles et boisés en les inscrivant dans un projet d'ensemble. Le plan vert présente les grandes lignes d'un projet de verdissement et de paysagement de ce territoire de 3 000 ha. Il intègre les espaces agricoles, naturels et boisés et les relie au bourg et à Mitry-le-Neuf.

Le projet a été présenté à la population sous forme d'une plaquette d'information au moment de la présentation du nouveau POS. La réalisation des premiers équipements dans la Plaine des sports a été l'occasion de mettre en œuvre ce schéma de plan vert. Une étude technique a été lancée pour assurer la faisabilité du « réseau vert » cyclable proposé.

(14) «Le plan vert régional» - IAURIF - Octobre 1995.





E. Bordes-Pagès/laurif



Des dynamiques mises en œuvre aux perspectives

Elisabeth Bordes-Pagès

laurif

Les réflexions engagées avec les études de plans verts sont allées souvent bien au-delà des actions réalisées sur l'espace public. La démarche de plan vert a eu des incidences sur l'évolution de projets urbains de villes (Suresnes, Le Plessis-Tréville). Dans les communes rurales, les plans verts visaient la maîtrise de l'urbanisation. Ils ont joué le rôle de guides encadrant les futurs projets d'aménagement et de construction (Rambouillet et Mitry-Mory). Dans d'autres plans verts, les objectifs de protection et de valorisation des espaces verts portent aussi sur les espaces privés. À Nogent-sur-Marne et Levallois-Perret, le maintien de ces espaces représente un enjeu important pour l'environnement urbain. Dans ces communes, les objectifs des plans verts ont été repris et développés dans les POS. Les plans verts ont eu des incidences sur les services des villes, en particulier au niveau des services espaces verts dont le rôle qualitatif a été mis en valeur (Suresnes, Paray-Vieille-Poste et Le Plessis-Tréville). Des partenariats se sont mis en place pour assurer la mise en œuvre des plans verts, en particulier sur l'espace public (talus SNCF à Suresnes, voie rapide sur berge à Puteaux et Suresnes, ru des Cerceaux à Mitry-Mory...). Certaines communes ont prolongé la démarche plan vert en s'engageant dans des études paysagères complémentaires, et des plans municipaux d'environnement qui ont été suivis par des projets de charte pour l'environnement de niveau communal ou intercommunal (Rambouillet, Nogent-sur-Marne, Mitry-Mory).



From implemented dynamics to prospects

Elisabeth Bordes-Pagès
laurif

The scope of policy-making conducted on the basis of green space studies has often gone beyond initiatives involving public space. Green space plans have had an impact on changing town and city urban planning (Suresnes, Le Plessis-Tréville). In rural communes green space plans were designed to check urbanisation. They have acted as guidelines providing a framework for future town planning and construction projects (Rambouillet and Mitry-Mory).

Other green space plans designed to protect and enhance green spaces have also featured objectives that extend to private spaces. In Nogent-sur-Marne and Levallois-Perret green space preservation is a key stake for the urban environment.

Green space plan objectives in said communes have been reworked and used as a basis for devising POSs (zoning plans).

Green space plans have had impacts on town and city amenities in particular green spaces whose qualitative role has been emphasised (Suresnes, Paray-Vieille-Poste and Le Plessis-Tréville). Partnerships have been established for the purpose of implementing green space plans in public spaces in particular (SNCF high-speed train hedged embankments in Suresnes, expressway on the riverbanks at Puteaux and Suresnes, the brook of Cerceaux at Mitry-Mory, etc.). Certain communes have extended the scope of their green space plans to include complementary landscaping studies and municipal environmental plans that have been incorporated into draft environmental charters at communal or inter-communal level (Rambouillet, Nogent-sur-Marne, Mitry-Mory).



Les évolutions des projets urbains

Les plans verts ont eu des incidences sur la conception ou la réalisation des projets d'urbanisation engagés par les villes au moment de l'élaboration des plans verts ou après.

La rénovation des quartiers à Suresnes témoigne de la valeur ajoutée par la démarche de plan vert. Les conceptions des opérations de ZAC, de construction ou de lotissements au Plessis-Tréville et à Rambouillet ont également évolué à la suite des plans verts. Dans le cas de Mitry-Mory, le plan vert a été conçu pour encadrer les futurs projets d'urbanisation et valoriser les espaces naturels et paysagers qui composent ce grand territoire à dominante rurale.

Equipements verts et rénovation à Suresnes

Les réalisations de Suresnes montrent l'intérêt d'une réflexion d'ensemble associant le verdissement et la requalification des espaces publics aux autres projets de la ville. Le plan vert a permis de lancer une dynamique au sein des services, prolongée par la programmation d'un schéma pluriannuel de plantations d'arbres. Le service espaces verts a été associé à la définition des projets urbains.

The new public park in the "Deux gares" ZAC is at the heart of the scheme.

E. Bordes-Pagès/laurif

Le nouveau parc public de la ZAC des «Deux gares» est au cœur de l'opération.

D'importants projets de rénovation étaient engagés au moment de l'étude plan vert en 1985. D'autres projets étaient à l'étude, en particulier dans le quartier de la gare, au nord est. La démarche de plan vert a permis de mieux intégrer les objectifs de valorisation du vert dans ces opérations. La participation du service espaces verts de la ville (intégré aux services techniques) a été importante. Ce service a lancé l'étude du schéma directeur pluriannuel de plantations d'arbres d'alignement, à la suite de l'étude plan vert. Ce schéma a été réalisé entre 1995 et 2001. Ce sont 1 400 arbres qui ont été plantés le long des rues, en particulier dans les secteurs rénovés.



Verdir l'espace public dans le bas Suresnes

Plusieurs opérations de rénovation portaient sur les anciens secteurs industriels du bas Suresnes. Les opérations de ZAC projetées ont été l'occasion de compléter le tracé viaire préexistant. Les nouveaux îlots d'activités et de logements s'intègrent aujourd'hui au tissu environnant. Sur les rues perpendiculaires au quai, les aménagements de voirie et les plantations ont été réalisés parallèlement à la réalisation de la voie rapide (VRGS). Ces travaux intègrent des aménagements piétons et cyclistes sur les trottoirs. Le paysagement de la VRGS a été réalisé en partenariat avec les villes riveraines, Suresnes et Puteaux. À Suresnes le schéma directeur de plantations d'arbres a servi de guide pour ces opérations.

Equiper la ZAC des «Deux gares»

Cette ZAC a été réalisée après le plan vert. Ce projet de bureaux et de logements est situé sur les terrains de la SNCF. Sa réalisation a permis de créer des équipements publics dont un jardin de 3 200 m² accessible par la rue Gambetta et le cœur de l'opération. L'ensemble de l'opération est relativement dense mais le projet a su tirer parti de ce site en pente. Les immeubles collectifs sont accolés aux talus ferroviaires et les maisons de ville longent la rue Gambetta. Les bâtiments s'articulent autour du nouveau parc public. Cette opération montre l'intérêt d'intégrer un équipement vert au projet. Le verdissement de l'opération aurait pu être amélioré avec des réponses techniques adaptées¹.

Buildings built around the
new Parc Emile Loubet.

E. Bordes-Pagès/aurif

Les immeubles s'articulent
autour du nouveau parc
Emile Loubet.



Verdissement des projets au Plessis-Trévisé

Au Plessis-Trévisé, le plan vert initial visait la valorisation du patrimoine vert de la ville et proposait des actions ponctuelles. Les dynamiques engagées avec le plan vert ont permis d'enrichir les projets d'urbanisation en intégrant cette dimension «verte» en amont des projets. Entre la ZAC «centre ville» des années 80 et les opérations récentes (lotissement du Bois des acacias, Cité de la joie...), la différence est qu'aujourd'hui, les dimensions paysagère et environnementale sont associées aux objectifs de construction.

Les principales opérations réalisées dans la ville, à quinze ans d'intervalle, confirment une plus grande prise en compte du rôle de l'environnement, du patrimoine naturel et paysager et de l'espace public.

(1) Les dalles des parkings souterrains n'ont pas été dimensionnées pour supporter des apports de pleine terre permettant de planter des arbres sur dalle.



Piétoniser le cœur de ville

La première opération de ZAC² avait pour objectif de redynamiser le centre. Le parti d'aménagement choisi a permis :

- De libérer un espace central pour le marché en détournant légèrement l'avenue principale (avenue Ardouin) et en y limitant la circulation.
- De réaliser un programme de 200 logements et de bureaux³ avec des locaux commerciaux en pied d'immeubles.
- De favoriser la circulation des piétons sur la place, les rues voisines et les cœurs d'îlots.

Ce projet, qui a permis de renforcer l'identité du cœur de ville a un aspect très minéral. Aujourd'hui, la commune a su tirer parti d'une opportunité foncière nouvelle pour réaliser un nouveau parc public dans le centre.

Réaliser un parc urbain dans le centre

La délocalisation des archives du Crédit national a libéré 1,6 ha de terrain en plein centre ville. Cette ancienne propriété boisée et quelques parcelles voisines ont servi le projet de verdissement du centre ville. Le programme engagé en 1995 se compose :

- Du nouveau parc Emile Loubet (3 500 m²) et d'une bibliothèque-médiathèque (1 500m²) créés par la ville avec des aides de la Région et du Département. Une extension du parc est envisagée en réutilisant une partie des terrains de l'école maternelle Charcot, affectés actuellement au parking.
- D'un programme d'environ 200 logements en accession et locatif. Les logements en accession ont été localisés le long du parc. Les logements locatifs sont en retrait. Les résidences accessibles par l'avenue Ardouin sont desservies par des voies mixtes réservées aux services et aux riverains. Les parcours piétonniers pourront être étendus vers les cœurs d'îlots voisins.

Garden-level properties and pedestrian systems overlooking the Parc Emile Loubet. Les rez-de-jardin et des liaisons piétonnes donnent sur le parc Emile Loubet.
E. Bordes-Pagès/Iaurif



Ce projet montre la volonté municipale de poursuivre sa politique de valorisation du cadre de vie en améliorant le niveau d'équipement et la qualité de l'espace public. A 10 ans d'intervalle, les deux opérations immobilières menées par la ville pour densifier et revitaliser le centre sont de conception différente :

- La rénovation du «cœur de ville» proposait un espace public très minéral.
- Le projet immobilier associé au Parc Emile Loubet compense les besoins en espaces verts du centre et revalorise l'espace public environnant.

(2) Elle a été réalisée par une SEM, la PACU, recréée pour les dernières opérations immobilières.
 (3) Sur les 200 logements, 50 % ont été réalisés en PLA et 50 % en accession. Une des contraintes forte du site a été le maintien de la station service, en pointe d'îlot. Un programme de bureaux a été réalisé au-dessus, sur le carrefour Ardouin-Général Leclerc.
 (4) Trois projets associant 72 logements en accession et 149 logements locatifs dont 41 PLI.



Recent town centre building schemes include the multimedia library and the Parc Emile Loubet. La médiathèque et le parc Émile Loubet accompagnent les récentes opérations immobilières du centre.
E. Bordes-Pagès/Iaurif



**Plan paysager associé
à une opération de démolition-reconstruction
dans la Cité de la joie.**



© Iaurif

CITÉ DE LA JOIE

Scénario renouvellement urbain - Ville du Plessis-Trévisé - Emmaüs SA

BILAN

100	collectifs	HLM	SHON	8 924 m ²
9	maisons	HLM	SHON	900 m ²
52	maisons	PLA	SHON	4 420 m ²
70	collectifs	PLA	SHON	5 000 m ²
101	collectifs	accession	SHON	8 080 m ²
	équipement			700 m ²
332 logements				
			SHON	28 624 m ²
			plafond SHON	27 469 m ²

Paysager un lotissement près du bois régional

Le projet de lotissement contemporain du plan vert devait tenir compte de la proximité du bois du Plessis-Saint-Antoine. Pour ces raisons, le cahier des charges a été particulièrement rigoureux. La conception du lotissement :

- Intègre une zone non bâtie de 10 m sur les fonds des parcelles en bordure du chemin qui relie le bois du Plessis-Saint-Antoine.
- Maintient un espace planté au centre du lotissement.
- Présente un traitement soigné des rues et des trottoirs plantés pour mieux s'intégrer au cadre environnant. L'aspect très verdoyant de ce lotissement poursuit l'esprit des lotissements plus anciens des quartiers voisins, Combault et Aubry.

Réhabiliter et verdier la «Cité de la joie»

Lieu historique d'accueil des sans-abri après-guerre, la Cité de la Joie a déjà fait l'objet d'opérations de réhabilitation. Le nouveau projet prévoit un relogement sur place et dans la ville des résidents et la création de nouveaux logements (PLA et accession) sous forme de petits collectifs et de maisons de ville⁵. Le projet de revalorisation du site inclut des opérations de :

- Démolition reconstruction de logements.
- Restructuration de la voirie.
- Création d'espaces verts plantés et d'espaces de jeux.

L'aménagement d'ensemble est étudié par des architectes paysagistes. Ce projet de réhabilitation illustre bien l'évolution des «savoir-faire» mis à contribution pour

reprendre un site en tenant compte des enjeux sociaux et des objectifs de revalorisation environnementaux et urbains. Le projet de redistribution des espaces privés et publics est associé à un programme de densification du bâti. Il s'accompagne de la création d'espaces verts publics et de jardins privés en rez-de-chaussée des petits collectifs ou des maisons de ville. Ce parti doit faciliter une nouvelle mixité entre les différents types de logements.

(5) Le projet a été étudié par le groupe ARCANE spécialisé dans ce type d'opérations, en accord avec l'association Emmaüs et la ville.



Plan paysager et urbanisation à Rambouillet

A Rambouillet, le schéma de plan vert se conjugue aujourd'hui à différentes échelles du territoire. Le rôle du service urbanisme a été déterminant pour suivre, développer et appliquer les concepts de "coulée verte" agricole et de trame verte urbaine esquissés dans le plan vert. Les prolongements du plan vert se sont traduits par la programmation d'un plan paysager d'ensemble étudié par les services de la ville et la définition de cahiers des charges en amont des projets de ZAC. Les ZAC s'accompagnent d'un avant-projet de verdissement qui s'intègre à ce plan paysager.

Depuis le plan vert de 1991, plusieurs zones NA ont été ouvertes à l'urbanisation. Le plan vert a fixé des objectifs de verdissement pour les futurs espaces urbanisables. Parallèlement, le cahier des charges de certaines ZAC a été revu pour favoriser le traitement paysager des espaces non bâtis et celui des rues.

Des objectifs paysagers pour les ZAC

- La ZAC de Clairbois, lancée en 1993, est en cours d'achèvement. Elle comprend un programme de 55 pavillons. Son aménagement tire parti du plan vert. L'aménagement des espaces extérieurs intègre une piste cyclable qui traverse le quartier. Un plan paysager accompagne ces réalisations.
- En ville, la ZAC de la Butte au Moulin a été modifiée pour intégrer un square en cœur d'îlot. Cette modification s'accompagne d'une diminution de la densité bâtie prévue à l'origine.
- Le projet de la ZAC du Parc des Eveuses doit intégrer des objectifs paysagers pour le traitement des espaces ouverts et des rues.

L'itinéraire piétons-cyclistes s'inscrit dans un plan paysager d'ensemble.



Du plan vert au plan paysager

Les objectifs développés dans le plan vert de 1991 ont été repris dans un plan municipal d'environnement en 1994 et traduits dans la charte d'environnement de 1997. Les objectifs de protection de l'environnement et des paysages du plan vert s'imposent aujourd'hui en amont des projets d'urbanisation. Un plan paysager a été étudié. Il reprend cette conception de trame verte d'échelle communale. Un cahier des charges paysager doit désormais accompagner l'urbanisation de chaque secteur (zones Na, projets de ZAC et lotissements...). Les recommandations doivent permettre d'assurer la cohérence entre les nouveaux projets et le plan paysager d'ensemble. Ces recommandations portent en particulier sur le réseau viaire, support de la trame verte et des circulations douces inscrites au POS.

A pedestrian & cycle path in the Clairbois ZAC.
E. Bordes-Pages/Iaurif

Un itinéraire piétons et cyclistes dans la ZAC de Clairbois.



Développement et préverdissement à Mitry-Mory

- Cheminement piéton
- ||||| Espace public aménagé en faveur du piéton
- ↔ Principe de liaison piétonne
- ↔ Piste cyclable bidirectionnelle
- == Bandes cyclables latérales
- ▶ Entrée de quartier (zone 30)
- ▷ Entrée de parc aménagé
- ⚡ Ouverture d'espace à la rue
- Plantation d'alignement
- Parc, square ou jardin d'usage public
- Espace ouvert
- Espace vert intérieur privatif
- jardin familial
- E M Établissement scolaire, mairie
- Autre équipement public
- P Parking



Le plan vert de Mitry-Mory

The green space plan works on a variety of levels. The master plan provides a general framework. Detailed plans are designed to aid the construction of an urban green grid in relation with the projects.

Le plan vert associe plusieurs échelles. Le schéma d'ensemble fixe le cadre général. Des schémas de détails aident à construire la trame verte urbaine en relation avec les projets.



Landscaping at Mitry-Mory was reinforced by the development of the green space plan. *L'identité paysagère de Mitry-Mory a été renforcée par l'élaboration du plan vert.*

À Mitry-Mory, l'étude de plan vert est contemporaine du SDRIF de 1994. La ville souhaitait un outil pour encadrer le développement urbain. Le plan vert a servi de guide aux opérations d'aménagement de la Plaine des Sports. La construction du gymnase et du collège s'inscrit dans un projet paysager qui participe à la trame verte urbaine.

Le plan vert de Mitry-Mory a été conçu comme un guide pour encadrer les futurs projets d'urbanisation et renforcer l'identité paysagère de cette commune en partie rurale. Il est utilisé comme tel par les services de la ville. Le plan vert associe plusieurs échelles d'intervention.

Les schémas de principe reprennent les objectifs à ces différentes échelles. Ils portent sur :

- Le maintien des espaces ouverts agricoles.
- La mise en valeur des silhouettes urbaines et des fronts bâtis.
- L'insertion des projets d'infrastructures dans la plaine : la première application concerne la voie nouvelle projetée en limite de Mitry-le-Neuf.
- La plantation des itinéraires cyclables : une étude technique a été réalisée pour engager un projet de réseau vert avec une participation financière de la Région.
- Le paysagement des carrefours aux entrées de ville.
- La création d'une grande liaison verte et bleue qui associe les opérations de valorisation du milieu naturel (ru, canal et espaces boisés) à la réalisation de liaisons vertes structurant le tissu urbain.

Pour le milieu naturel, les opérations de valorisation du bois et du ru sont engagées. Le projet de trame verte urbaine a servi de cadre aux premières réalisations dans la Plaine des Sports. Les différentes composantes du plan vert seront traduites dans le futur document d'urbanisme réglementaire projeté par la ville.

Urbanisme réglementaire

Le POS de Levallois a intégré la dimension du «vert». L'avenir du végétal dépend de la gestion des espaces privés et de la mise en place de nouvelles règles de construction favorisant le maintien et la plantation des espaces situés en cœurs d'îlots. Le POS reprend les principes du plan vert et l'objectif de réinscrire le végétal dans un tissu très dense. Les règles de construction ont été testées en tenant compte des caractéristiques du parcellaire. L'effet de l'application de ces règles est à analyser sur le moyen / long terme pour savoir si elles favorisent le développement du végétal dans la ville.

De nombreux POS ont été révisés après la parution des lois sur l'eau, l'air et le paysage. Les communes ayant réalisé une étude de plan vert ont tiré parti de leur démarche en développant leurs objectifs de valorisation des espaces verts et des paysages dans leur projet de POS.

Dans la plupart des communes, les objectifs «plan vert» pouvaient être traduits dans un document d'urbanisme réglementaire.

Les communes du Plessis-Trévisé, Puteaux et Mitry-Mory ont inscrit dans leur POS un certain nombre d'emplacements réservés pour les espaces verts. Certains règlements s'accompagnent d'une limitation des hauteurs bâties afin de préserver les vues, en particulier dans les sites en pente, comme c'est le cas à Nogent et à Puteaux, par exemple. Dans certains POS, des règles sur les emprises et les implantations du bâti visent à maintenir des zones de pleine terre en fond de parcelle et des espaces plantés en cœur d'îlots. Pour certaines villes très denses, les jardins de l'habitat représentent une opportunité importante pour le maintien d'une qualité environnementale dans le tissu urbain.

(6) Ce POS partiel n°1 couvre la majeure partie du territoire hors ZAC Front de Seine et Front de Paris. Seule la ZAC Victor Hugo achevée en 1997 est intégrée dans le champ d'application de ce POS.

Extrait du recensement du patrimoine végétal de Levallois-Perret, réalisé en 1997.



© Iaurif

- Espaces verts privés
(Strate végétale basse hauteur < 5 mètres)
- Parcs, squares et promenades ouverts au public
(Strate végétale basse hauteur > 5 mètres)
- Arbre isolé, aligné ou groupé (h > 5 mètres)
- Arbre intéressant

Alignements plantés en espace public

- Alignement sur 2 côtés
- Alignement sur 1 côté

Les communes de Levallois-Perret et Nogent-sur-Marne ont utilisé leur POS pour traduire des objectifs particuliers de leur plan vert en termes réglementaires. Les politiques environnementale et urbaine y sont étroitement liées.

A Nogent-sur-Marne, le plan vert a été lancé à l'occasion de la révision du POS. Les services de la ville ont mené cette révision parallèlement à l'étude de leur plan vert.

A Levallois-Perret, les études menées en 1997 pour la révision du POS⁶ donnent une place importante à l'environnement végétal. Elles ont repris et développé certains objectifs du plan vert de 1987.

Milieu naturel et urbain dans le POS de Levallois-Perret

Ces études montrent l'importance des espaces verts privés pour l'environnement de la ville. La révision du POS avait pour objectif de valoriser l'environnement urbain par le végétal et de diminuer les densités bâties.

Le recensement des espaces verts, publics et privés

Le recensement exhaustif du patrimoine végétal public et privé a été réalisé en 1997. Il distingue sur les parcelles les strates végétales basses et les strates arborées (de plus de 5 m). Les arbres sont recensés par essence et par dimension. Près de 200 arbres ont été ainsi répertoriés et sont inscrits dans le plan de zonage du POS. Ils font l'objet d'une protection particulière (art.13 du règlement).

Parallèlement, le Conseil général des Hauts-de-Seine réalisait en 1994 le «cadastre vert» du département⁷. En 1997, le cadastre vert, complété par le recensement communal, a fourni un état des lieux exhaustif du patrimoine végétal et des espaces de pleine terre de la ville.

Ce bilan identifie 45 ha d'espaces plantés d'arbres, buissons, pelouses (sur 19 % du territoire). Les masses vertes (biomasse) couvrent 36 ha soit 15 % de la commune. En 1995, le patrimoine végétal public et privé correspondait à un ratio de 6,9 m² par habitant.

Le végétal, une politique urbaine affirmée

Des mesures et des règles ont été définies pour assurer la protection des espaces verts mais aussi favoriser le développement du vert dans la ville.

(7) Recensement réalisé à partir des photos aériennes infrarouges de 1994.



The POS land use plan lists greenery heritage or registers it as a "landscape and architecture protection & preservation" zone.

Le plan de zonage du POS classe le patrimoine végétal ou l'inscrit dans un périmètre «d'ensemble paysager et bâti à protéger et valoriser».

Limites du POS partiel n°1	
Espace boisé classé au titre de l'article L.130-1 du C.U.	
Emplacement réservé	
Périmètre de paysage à protéger et à mettre en valeur (article L.123,1-7° du C.U)	
Élément de paysage bâti à protéger et à mettre en valeur (article L.123-1,7° du C.U.)	

L'objectif de mieux planter apparaît dans le POS. Les moyens génériques du POS pour accroître le végétal sont les suivants :

- Inciter la plantation d'alignement d'arbres le long des rues.
- Prévoir des marges de recul plantées dans les nouveaux projets.
- Inscrire des "emplacements réservés" pour espaces verts (2 ha).
- Favoriser la plantation des cœurs d'îlots. Pour ce faire, la limitation des hauteurs, le maintien d'espace non-bâti et des règles strictes d'implantation devaient éviter le morcellement des espaces de pleine terre en fonds de parcelles. Les règles devaient aussi favoriser la viabilité de ces espaces et la qualité du verdissement.

Protection des espaces verts, plantés et paysagers

Trois mesures préservent le patrimoine végétal. Elles associent :

- La protection «espaces boisés classés» : ces espaces sont augmentés de 1,6 ha. Cette protection stricte porte sur neuf parcs et squares de la ville mais aussi sur des alignements d'arbres.
- Des dispositions pour préserver ou remplacer les arbres intéressants identifiés sur le plan de zonage. Leur préservation est définie dans les dispositions générales de l'article 13 pour chaque zone.
- La préservation d'éléments paysagers importants pour la ville. Six périmètres ont été définis où s'applique l'article L.123.1.7 du Code de l'urbanisme.
- Ces mesures correspondent à des échelles de protections différentes (ponctuelles ou par périmètres).



La protection «d'ensembles paysagers et bâtis»

Les études du POS ont permis de définir huit «secteurs et éléments paysagers ou bâtis» à protéger et à mettre en valeur. Ces secteurs sont désignés dans le plan de zonage du POS comme «périmètre de paysage» ou «élément de paysage bâti» ou «élément de paysage végétal». Certains périmètres sont couverts par un «secteur de plan masse». Ces périmètres concernent en particulier, la villa Chaptal, les alentours de l'église Saint Justin, le parc de la Planchette et ses abords.

Les emplacements réservés pour espaces verts

Le bilan réalisé confirme l'existence de zones de carences principalement à l'est et au sud-ouest de la commune. Entre le plan vert de 1987 et le recensement de 1997, ce sont 2 ha d'espaces verts qui ont été créés (évolution de 10 à 12 ha) dont 1,5 ha avec le parc de l'île de la Jatte.

Les deux «pivots» de la trame verte de la ville sont le parc de la Planchette et le jardin de la Mairie. L'axe vert piétons du plan vert a été partiellement planté. Il se poursuit jusqu'au square Trébois au sud. L'axe et le square sont inscrits dans le POS⁸ en emplacement réservé.

Le plan de zonage du POS fait apparaître six autres emplacements réservés pour des espaces verts publics. Ces nouvelles emprises sont des espaces verts de proximité (2 ha pour extension d'un square et espace planté du Conservatoire de musique).

L'équilibre entre le végétal et l'urbain

Les enquêtes révélaient une augmentation importante des permis de construire⁹ depuis 1985. La densification résultante modifiait la qualité urbaine de l'ancien tissu de la ville. Le processus en œuvre avait d'autres impacts sur l'environnement, tels que la disparition progressive d'espaces plantés en cœur d'îlot et celle de la mixité des fonctions urbaines.

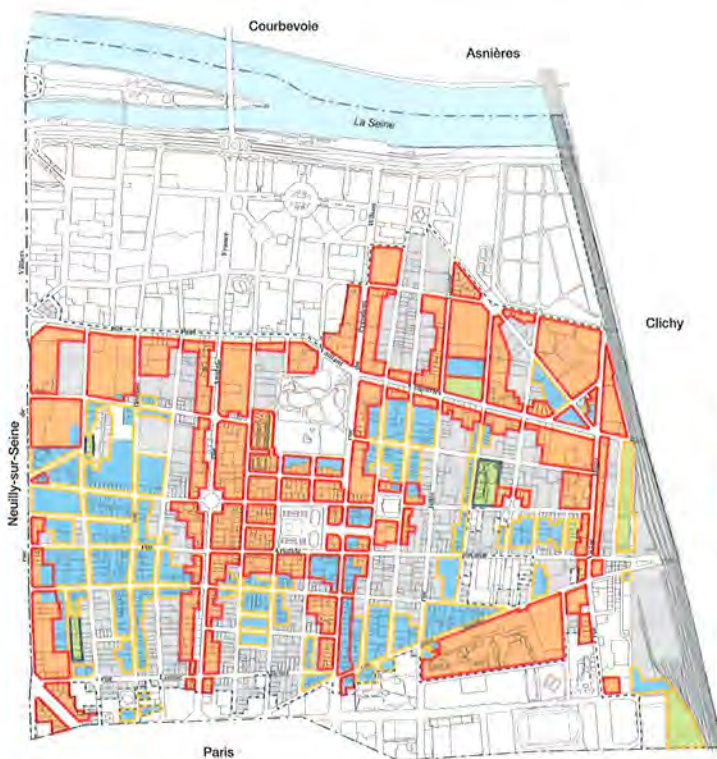
Le caractère innovant du nouveau POS réside dans la prise en compte du rôle joué par les espaces privés (plantés ou non) souvent situés en cœur d'îlot.

L'objectif d'équilibre recherché pour ce nouveau POS impliquait de trouver de nouvelles règles qui modèrent la densité bâtie dans la ville, maintiennent les espaces de pleine terre et favorisent les plantations des cœurs d'îlots et des espaces privés non bâtis.

Nouvelles règles de construction

D'autres règles s'appliquent à l'ensemble du tissu. Elles visent la diminution des hauteurs et des densités bâties pour répondre aux nouveaux objectifs environnementaux et urbains. Ces règles visent à :

- Assurer des hauteurs plus en rapport avec le tissu traditionnel.
- Réduire les gabarits pour éviter les effets de «falaises» sur rues.
- Aérer le tissu en limitant les hauteurs et les emprises des constructions autorisées en fond de parcelles et dans les cœurs d'îlots.
- Limiter les hauteurs autour des parcs, des squares et des espaces verts.
- Ces règles prennent en compte la forme et les surfaces des espaces libres des parcelles. La diminution des densités est proportionnellement plus importante sur les parcelles de grande dimension. Ces règles s'adaptent aux différentes tailles de parcelles.



Diminutions

- de 24m à 21m
- de 24m à 18m
- de 21m à 18m
- de 21m à 15m
- de 18m à 15m
- pas de changement
(les hauteurs du POS avant révision sont maintenues)
- limites du POS partiel n°1

Cette carte présente la diminution de la hauteur maximum autorisée prévue par le POS révisé, par comparaison avec le POS approuvé le 18.01.1999. Il s'agit de la hauteur maximum sur rue. Des dispositions complémentaires conduisent dans certains cas à abaisser ces hauteurs en fond de parcelle et en cœur d'îlot.

Fabric balance shall be achieved by reducing the heights of buildings.

L'équilibre du tissu passe par une diminution des hauteurs du bâti.

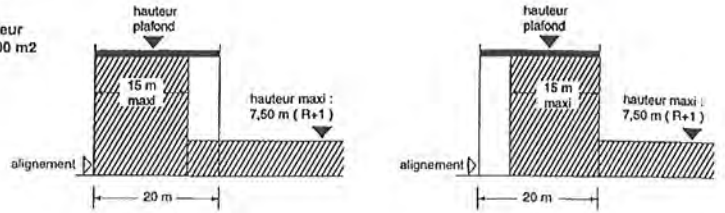
(8) Ce square se localise dans le périmètre du POS partiel n°3.

(9) Permis de construire hors ZAC.



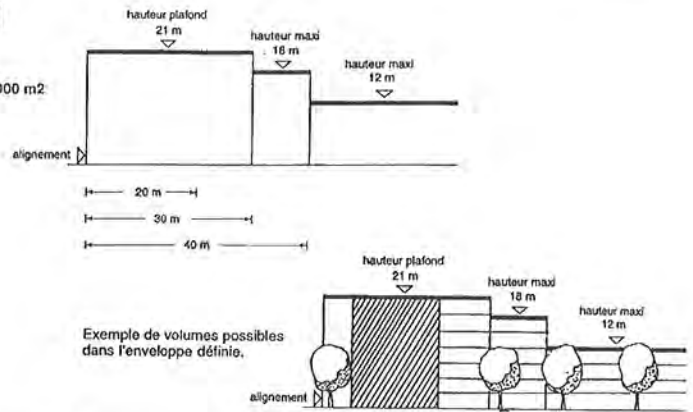
UA 10.2

Terrain inférieur ou égal à 2000 m²

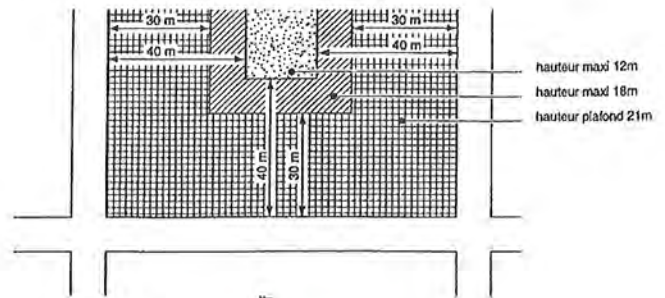


UA 10.3

Terrain supérieur à 2000 m²



Application des hauteurs dégressives dans les cas d'un terrain bordé de plusieurs voies (vue en plan)



Règles de continuité, de compacité et de «pleine terre»

La viabilité des plantations dépend de l'ensoleillement, de la taille et de la continuité des terrains et du maintien de zones de pleine terre. L'implantation du bâti doit permettre de réaliser un espace ouvert et de forme compact. Les règles visent à éviter les espaces en lanières ou en «dents». Elles visent aussi à assurer une continuité à ciel ouvert de tous les espaces de cœur d'îlot. Les jardins ne peuvent pas être morcelés. Les règles portent sur l'implantation, la hauteur et l'épaisseur du bâti. Elles doivent assurer les conditions de viabilité des plantations.

L'épaisseur minimum de terre est précisée pour assurer le développement des plantations. La règle de «pleine terre» est appliquée sur une partie des espaces libres. Elle permet la plantation d'arbres de moyen et grand développements sur ces espaces. Pour les parcelles supérieures à 2 000 m², les espaces libres doivent représenter 50 % minimum du terrain (et 1/10 sur dalle). Dans les zones du POS où les activités sont possibles en rez-de-chaussée (UAa) cette règle est minorée. À partir de 1 000 m², les espaces libres peuvent être réalisés pour 1/5 sur dalle en premier niveau.

Rules of the new POS are designed to protect non-developed spaces in the core of street block and foster planting programmes.

© Iaurif

Les règles du nouveau POS visent à protéger les espaces non bâtis de cœur d'îlot et à favoriser leurs plantations.

Le plan vert et le POS de Nogent-sur-Marne

Le plan vert a permis d'identifier un certain nombre d'espaces verts privés qui constituent le patrimoine vert de la commune. Le règlement de POS protège les espaces boisés, quelques parcs et les espaces naturels de la Marne. Le POS prévoit des emplacements réservés pour réaliser des équipements verts de proximité. Des règles d'inconstructibilité s'appliquent pour protéger les cœurs d'îlots, des fonds de parcelles et des jardins. Les densités ont été revues à la baisse, des règles de "pleine terre" doivent préserver les espaces à planter.

Cette commune de 283 ha est urbanisée à 96 %⁽¹⁰⁾. En 1944, les parcs et jardins privés représentaient 45 ha, soit huit fois la surface des espaces verts publics 5,4 ha. Le plan vert soulignait l'importance de ces espaces et le rôle qu'ils pouvaient jouer par leur taille, leur histoire et leur situation dans la ville. La dizaine d'espaces verts publics et leur surface ne répondaient plus aux besoins de la population (2,5 m²/habitant au lieu des 10 m²/habitant nécessaires). Les grands espaces du Bois de Vincennes et du Parc du Tremblay situés à proximité⁽¹¹⁾ remplissaient des fonctions récréatives et sportives de niveau régional.

Le plan vert suggérait des mesures de protection et de valorisation des espaces verts publics et privés. Certains objectifs ont été traduits en termes réglementaires. Le plan vert est joint au document de POS.

Valorisation des espaces verts remarquables

Une série de mesures et de règles sont associées pour valoriser les espaces verts privés et publics à Nogent :

Protection des espaces verts remarquables

Les espaces verts publics du parc Watteau, du square Dagobert et du square de la Mairie sont inscrits en espaces boisés classés dans le nouveau POS.

Les anciens parcs privés historiques, du couvent, de la maison de santé ainsi que certains grands espaces plantés de cœurs d'îlot sont protégés par ce classement au POS.

Hauteur limitée autour des parcs publics

Pour certains parcs et squares publics situés dans la pente du coteau, le maintien de l'ensoleillement et des vues vers la vallée de la Marne nécessitait de protéger leurs abords. Cette valorisation passait par une limitation des hauteurs bâties environnantes. Ces recommandations du plan vert ont été traduites dans le POS où les fonds de parcelles des propriétés privées en limite des parcs et squares sont protégés (règles de limitation des hauteurs et d'implantation sur les parcelles).

Convention d'ouverture d'un parc privé

Pour le parc de la «Maison de retraite des artistes», le plan vert suggérait une convention d'ouverture au public. Ce parc remarquable de 10 ha s'inscrit dans la pente du coteau entre le centre ville et le stade Sous-la-Lune situé près de la Marne. Ce parc historique représente une opportunité exceptionnelle pour le patrimoine vert et paysager de Nogent. Ce potentiel intéresse la commune.







The grounds of the Stade Sous-la-lune retirement home are earmarked for protection by the POS as a woodland and recreational complex.

Le parc de la maison de retraite et le Stade Sous-la-lune constituent un ensemble boisé et récréatif protégé au POS.



(10) Evaluation du Mode d'occupation des sols de 1994.

(11) Les deux sites sont accessibles à 78 % de la population nogentaise.

- Les terrasses du jardin 1, 2, 3
- Maison du Sous-Préfet 4
- Théâtre de verdure 5
- Jeux d'enfants 6
- Résidence d'artistes 7
- Accès au nord, à l'est et au sud 
- Maintien du classement TC au POS 
- Préserver les jardins qui encadrent le square par inconstructibilité des fonds de parcelles 
- Préserver les vues, limiter les hauteurs 
- Recherche d'un accès à l'ouest 
- Traitement de la rue Yvon et verdissement du pignon aveugle de la rue 
- Valorisation du carrefour par extension de l'espace public de la rue à l'espace d'accueil devant le bâtiment du LEP 
- Liaison possible avec la "Promenade de l'île de Beauté" depuis le centre-ville 



Green space plan recommendations for the Parc Watteau. Objectives that were incorporated into the POS. *Recommandations du plan vert pour le parc Watteau. Ces objectifs ont été repris dans le POS.*

Des emplacements réservés au POS

Un certain nombre d'emplacements réservés concernent des espaces urbains ouverts ou des espaces naturels privés remarquables. Le stade Sous-la-lune, espace de loisirs et sportif, est situé en limite du port et de la promenade de bord de Marne. Il prolonge l'espace ouvert et boisé du parc de la maison de retraite des artistes. L'île des Loups, espace naturel et boisé, est composé des parcs des propriétés privées. Cet espace est en zone ND au POS. L'emplacement réservé doit permettre un aménagement léger pour un usage des loisirs de bord de Marne prévu dans le projet de charte d'environnement.

- Les autres emplacements réservés favorisent :
- l'accessibilité aux espaces verts publics (acquisition d'une parcelle à l'ouest du parc Watteau),
 - les relations entre quartiers (RER/bord de Marne, rue Paul Doumer/boulevard de Strasbourg),
 - la création de petits squares de proximité...

Une mise en valeur des jardins de l'habitat

Pour les jardins de l'habitat, plusieurs moyens se conjuguent dans le POS :

- Certains jardins ont été recensés par la ville. Ils font l'objet de recommandations et sont reconnus comme EVIP, c'est à dire des «espaces verts intérieurs protégés». Ce classement concerne 1,37 ha de jardins privés.
- Un plan du POS indique les marges de recul et des périmètres inconstructibles de ZNA¹². Ces mesures doivent permettre de protéger certains cœurs d'îlots sur le coteau et les jardins de devant qui caractérisent le tissu de Nogent.
- Plus généralement dans les zones pavillonnaires ou résidentielles autour du centre ville (zones UC_a, UC_b, UC_c), les règles du POS limitent la constructibilité des fonds de parcelles et fixent des implantations pour permettre une visibilité des cœurs d'îlots depuis la rue (limites latérales).

Les densités et les espaces de «pleine terre»

Les densités autorisées vont diminuer avec la baisse des hauteurs autorisées et du COS. Ces dispositions varient suivant les typologies bâties qui composent les différents quartiers (centre ville, axes urbains et quartiers pavillonnaires). Pour protéger les vues, les hauteurs bâties devront suivre les lignes de pente. Toutes les zones sont concernées par l'application d'un pourcentage de surface de «pleine terre». Ce pourcentage varie de 30 % à 70 % de la surface de la parcelle.

(12) ZNA, zone non-aedificandi.

Les impacts sur les services

L'élaboration du plan vert communal a favorisé un rapprochement des services des villes. Le plan vert est le «fil conducteur» du projet des villes. La réalisation de certains plans verts a nécessité la mise en place de missions de coordination des services. Les plans verts ont permis de mettre en valeur le rôle des espaces verts dans le cadre de vie communal. La participation du service espaces verts des villes est nécessaire pour améliorer le traitement des espaces publics et pour leur meilleure intégration aux projets urbains. Ces services réalisent des actions pédagogiques pour faire découvrir le patrimoine végétal. Certaines communes ont choisi de produire en régie pour garantir une meilleure qualité et adéquation des plantations aux projets.

Au-delà des réalisations, les démarches engagées avec les plans verts ont eu des impacts sur les services des villes et leur participation à l'élaboration des projets communaux. Des partenariats se sont parfois constitués pour mettre en œuvre et développer les projets de plan vert.

Evolution et organisation des services

La prise en compte de l'environnement et du vert dans l'urbain a poussé certaines villes à renforcer leurs services : c'est le cas de Suresnes, Clichy, Paray-Vieille-Poste et Le Plessis-Trévisé (...). Au-delà du changement quantitatif, le rôle des services a aussi évolué.

Rôle qualitatif du service espace vert à Suresnes

A Suresnes, le plan vert a réalisé un diagnostic sur le fonctionnement et le coût du service espaces verts. Les conclusions partielles montraient que l'alternative public-privé n'était pas la seule réponse pour assurer le meilleur rapport qualité/prix du service rendu à la population

Le plan recommandait la mise en place d'une comptabilité analytique pour apprécier les coûts d'entretien des espaces verts¹³.



School open day at the Clichy municipal glasshouses. *Journal de visite des écoles dans les serres municipales de Clichy.*
E. Borde-Pages/laurif



Aujourd'hui, le service dispose d'un système d'identification des coûts d'entretien par espace¹⁴. Le choix de la municipalité a finalement été de maintenir en régie les travaux d'embellissement et d'entretien nécessitant un soin particulier. D'autres activités jugées moins qualitatives ont été sous-traitées. Elles concernent les tâches répétitives (entretien de grandes pelouses) ou celles nécessitant des équipements particuliers (élagage d'arbres). Aujourd'hui, la ville de Suresnes entretient 41 ha d'espaces plantés et paysagers. Les parcs et plantations d'alignement représentent 7 100 arbres (dont 1 400 plantés depuis 1995). La ville a obtenu le premier prix pour la préservation et la mise en valeur des espaces verts et paysagers au «grand prix de l'environnement» en 1999. Elle a aussi été récompensée des «trois fleurs» au concours régional des «villes et villages fleuris».

Des projets ont été développés entre le service espaces verts et les écoles. Le groupe scolaire qui jouxte le parc du Château possède un potager pour les enfants. Jardiniers, cuisiniers se sont associés pour réaliser un projet pédagogique sur le développement du goût en utilisant les ressources du potager, avec le concours de l'Education nationale.

Transversalité des services à Clichy-sur-Seine

À Clichy, la volonté d'agir plus globalement sur l'environnement de la ville s'est traduite par la création d'une direction «Environnement et cadre de vie». Elle inclut le service propreté (70 personnes) et le service espaces verts (50 personnes). Partant du constat que les espaces mal entretenus encouragent les actes d'incivilité, la recherche de qualité du traitement et d'entretien de l'espace public est devenue un objectif commun des services. Les services voirie et espaces verts sont intervenus ensemble sur de nombreux projets, en particulier pour coordonner les travaux de plantations avec l'aménagement des espaces publics de voirie.

(13) Les coûts sont liés à la nature des espaces, aux caractéristiques de leur lieu d'implantation, aux types de plantations, et à la nature des tâches nécessaires à leur entretien...

(14) L'identification du coût est facile pour les plantations d'alignement d'arbres, par contre le coût / horaire d'entretien des espaces verts est délicat, il varie suivant le type et la composition des espaces verts.



Les partenariats engagés et à venir

Le service espaces verts produit en régie les plants nécessaires au fleurissement de la ville. Cette production en des serres municipales assure le qualitatif des plantations. Ce choix est valorisant pour les équipes qui réalisent toutes les étapes de la culture jusqu'à la plantation (...). Ce service participe à des activités pédagogiques avec les écoles.



Planning of La Plaine to the west of the Avenue des Martyrs. *Aménagement de la Plaine à l'ouest de l'avenue des Martyrs.*

E. Bordes-Pagès/Iaurif

Coordination des projets à Mitry-Mory

À Mitry-Mory, la ville souhaitait que la démarche de plan vert soit intégrée dans la réflexion des services, au quotidien. Pour assurer une coordination d'ensemble, une «Mission Aménagement» a été créée à l'initiative du maire. Elle regroupe les services techniques, une SEM, l'architecte conseil. Les réunions concernant d'autres projets rassemblent le directeur des services techniques, les responsables des services urbanisme et environnement. La «Mission Aménagement» est pilotée par le service urbanisme qui a suivi l'étude du plan vert. Le service Environnement s'attache à la mise en œuvre du plan vert avec le service Aménagement et Développement. Ainsi, cette mission coordonne le projet de développement, le POS, le plan local d'environnement et les projets sur le bourg.

Les plans verts ont permis d'engager des actions partenariales pour réaliser des projets d'échelle supracommunale ou nécessitant la mobilisation de domaines fonciers privés.

Partenaires du projet "plan vert" à Suresnes

À Suresnes, le plan vert a servi de fil conducteur pour les actions réalisées sur l'espace public (ouverture du Parc du Château, extension de la vigne, création d'espaces verts...).

La démarche de plan vert s'est poursuivie au-delà avec d'autres réflexions. Une dynamique nouvelle s'est développée avec les projets engageant des partenaires comme :

- La SNCF, pour le paysagement et l'entretien des talus ferroviaires.
- La Région pour l'étude et la mise en œuvre du "schéma pluriannuel de plantations d'arbres".
- Le Département pour la coordination des travaux et l'aménagement de la voie rapide (VRGS) réalisé le long de la Seine.
- Des partenaires privés dans l'aménagement de la ZAC des «Deux gares».

Ces expériences ont montré l'importance du service espaces verts dans l'élaboration des projets. Sa participation a permis d'associer des objectifs de construction avec des objectifs qualitatifs de valorisation de l'environnement et de l'espace public. Les partenariats engagés ont apporté des améliorations aux projets.

L'association des différents services apparaît indispensable aujourd'hui pour améliorer l'élaboration des documents d'urbanisme réglementaire (POS, ZAC...).

Contractualisation du plan vert à Mitry-Mory

Le plan vert de Mitry sert de référence pour les projets de la ville et aussi de catalyseur pour engager de nouvelles réflexions.

À Mitry-Mory, le plan vert a servi dans la négociation de plusieurs contrats avec :

- Le Département, pour la réalisation des projets d'aménagement de la plaine des sports (équipements scolaires, culturels et sportifs...).
- La Région pour la mise en œuvre du projet cyclable et des projets de paysagement de la Plaine.
- L'AEV pour lancer les procédures d'acquisition et d'aménagement du Bois des Acacias qui participe à la réalisation de la «coulée verte et bleue» du plan vert.

Pour la future valorisation du ru des Cerceaux, le plan vert a permis d'associer des partenaires, un syndicat intercommunal chargé de l'aménagement et de l'entretien des cours d'eau¹⁵, l'AEV et les habitants, riverains. Un plan d'aménagement d'ensemble a été élaboré. Le plan vert a servi à fixer le futur cadre des acquisitions foncières pour assurer la mise en valeur du ru à long terme. Le plan vert sert aussi de guide dans les réunions avec les habitants pour expliquer les projets de construction et leur intégration aux quartiers. C'est un document de référence.

(15) SIAERBB, Syndicat intercommunal d'aménagement et d'entretien de la Reineuse et de la Basse-Beuvronne.

Charte d'environnement et plan vert à Rambouillet

Aujourd'hui, le projet de la ville est de réaliser une charte intercommunale.

Un premier bilan des actions de la charte d'environnement a été réalisé sur les trois premières années d'actions.

À Rambouillet, les objectifs environnementaux et paysagers recherchés pour une maîtrise de l'urbanisation, le maintien de l'agriculture, la création de liaisons vertes et de pistes cyclables inscrites dans le plan vert ont été repris et développés depuis 1991. Les dynamiques créées ont abouti à la signature d'une Charte pour l'environnement en 1997, parallèlement à la révision du POS.

La charte, contrat passé entre l'État et la commune, engage des partenaires sur une base prévisionnelle d'actions. La charte est aussi un outil de concertation et de coordination entre ces différents partenaires associés dans les actions. Ce sont principalement l'État, les syndicats (mixtes d'études et de programmations, intercommunaux...) qui ont vocation à traiter de problèmes d'environnement.

Les objectifs et les actions prioritaires définis dans la charte traitent : des déplacements, de la gestion de l'eau et des déchets, des paysages, des actions de communication et de suivi de la charte.

La charte et les déplacements

La charte a développé les objectifs du plan vert. Les réflexions avancées pour la réalisation d'un PDU¹⁶ intègrent les déplacements piétons et vélos du plan vert de 1991. Elles visent à mieux exploiter (ou à reconquérir) les espaces libres de voirie pour faciliter l'accès des usagers aux principaux équipements de la ville. Les itinéraires sont inscrits dans le POS.

Le volet «paysage» de la charte

Il développe les propositions du plan vert. La charte d'environnement associe trois projets complémentaires pour réaliser son volet paysage :

Extrait du pos de Rambouillet



The environmentally friendly (pedestrian & cyclist) traffic scheme outlined in the green space plan has been adopted by the town departments. It has been incorporated into the POS.

Le schéma des circulations douces (piétons et cyclistes), esquissées dans le plan vert a été repris par les services de la ville. Il est inscrit dans le POS.

Le schéma des itinéraires cyclables est inscrit au POS

- Piste cyclable existante
- Pistes cyclables projet 2000
- Voies urbaines conseillées
- Itinéraires cyclables à créer
- Les itinéraires rejoignent la couronne forestière



Un plan de développement durable agricole

Ce plan est expérimental. Il est piloté par la Bergerie nationale. Il a permis d'approfondir le diagnostic territorial et agro-environnemental avec la participation des exploitants agricoles. Ses objectifs sont de conforter la viabilité économique des exploitations, de respecter l'environnement, de développer une démarche associant compétitivité et gestion du territoire. Les phases de diagnostic ont permis d'élaborer des scénarios pour une agriculture durable sur chacune des exploitations. Plusieurs années seront nécessaires pour concrétiser ces scénarios.

Un plan paysage pour la ville

Ce plan s'inspire directement du plan vert. Il prend en compte les plantations d'alignement, les espaces verts urbains (privés et publics) et les espaces naturels et leur valorisation sur le long terme. Il vise à mettre en valeur les zones d'activités existantes et les espaces urbains non construits. Il s'appuie sur la valorisation des espaces agricoles et le préverdissement des futures zones d'urbanisation.

(16) Plan de déplacements urbains.



Un plan de mise en valeur des espaces publics

C'est un plan à long terme. Étudié par les services techniques et urbanisme de la ville, il identifie les différents espaces et leurs caractéristiques. Il propose une classification des problématiques et des réponses en termes d'aménagement et de gestion, adaptées à chacun de ces espaces. Il s'accompagne d'un programme d'investissement sur des projets identifiés.

Intercommunalité de projets à Nogent-sur-Marne

La mise en œuvre du plan vert à Nogent-sur-Marne s'est faite parallèlement à son élaboration et sa traduction dans le POS. Le plan vert a été un élément moteur pour engager une réflexion avec les communes voisines pour une valorisation d'ensemble des sites de bord de Marne.

A Nogent, le plan vert soulignait les potentialités de ce site de bord de Marne et l'intérêt des actions à mener en intercommunalité pour assurer la continuité d'itinéraires piétons et cyclistes, la protection des berges, la cohérence des actions de valorisation des sites naturels et paysagers riverains, du Port et des Îles (île de Beauté, île des Loups...).

Ces actions visent à valoriser le patrimoine bâti et paysager tout au long de l'itinéraire de bord de Marne et à poursuivre le traitement des espaces de bord de Marne.

L'aménagement de l'itinéraire piétons/cyclistes du Bois de Vincennes au bord de Marne est engagé dans le cadre d'un contrat régional «réseau vert». Ces actions participent au «projet de revalorisation des boucles de la Marne». Une démarche a été lancée à l'initiative de l'État, en 1999, dans la perspective de la préparation du futur contrat de plan État-Région. Elle associait de nombreux partenaires¹⁷. Au niveau local, la réflexion s'est engagée avec les communes de Nogent et

du Perreux et étendue à six, puis douze communes. Ce travail de diagnostic doit permettre d'assurer la mise en cohérence finale des différents projets communaux. Les partenaires pourront s'engager ensuite par la signature d'une charte. Le projet comprend cinq types d'actions à inscrire dans la future charte :

- Poursuivre le confortement et l'entretien des berges.
- Valoriser les abords du fleuve et des circulations douces.
- Développer des activités à vocation touristiques, culturelles et sportives.
- Assurer la promotion touristique et le traitement de la signalétique.
- Prévoir les incidences possibles sur l'emploi et la formation (...).

Des partenariats à poursuivre à Clichy-sur-Seine

La continuité des actions réalisées à la suite du plan vert a permis d'améliorer le cadre de vie et la qualité de traitement des espaces verts et publics à Clichy-sur-Seine. Le développement d'actions partenariales est aujourd'hui indispensable pour augmenter l'impact des premières réalisations. Les nouveaux projets concernent l'évolution des besoins en termes de déplacements, de circulation (dans le cadre du PDU) et aussi d'environnement, de paysage afin d'augmenter les ressources en espaces verts de la ville et de la relier au fleuve.

À Clichy, la poursuite du plan vert nécessite de développer des partenariats pour :

Réaliser un nouveau parc à l'ouest

Ce parc doit se réaliser en limite de la ZAC Eiffel sur des terrains de la ville de Paris loués à Gaz de France. Ce projet a eu l'aval du Département et pourrait bénéficier de subventions régionales. Les négociations avec les partenaires (GDF et Ville de Paris) sont en cours.

Relier la ville et la Seine

Les berges situées en contrebas des quais ont été aménagées. Mais l'accessibilité entre la ville et les berges n'est pas encore traitée. Plusieurs propositions ont été esquissées dans le plan vert de 1989. À l'est, à la hauteur des quartiers nord de la ZAC Berges de Seine et à l'ouest avec le projet de réaménagement des terrains GDF en parc. L'intégration de la RD1 dans ce projet de liaison ville/fleuve nécessite de poursuivre les négociations avec le département et les communes riveraines.

Harmoniser les plantations d'alignement

Le tissu est fortement structuré par le réseau de voirie primaire. Le patrimoine d'arbres d'alignement est lié principalement à ces axes départementaux¹⁸. Les facteurs nécessaires pour le développement de ces alignements nécessitent des savoir-faire particuliers. La ville souhaiterait améliorer la qualité de ces alignements et assurer une meilleure longévité par un choix adapté d'essences d'arbres et un suivi constant.

(17) Département-Région-ABF-DIREN-Navigation-DPTEFP-comités et départementaux du tourisme...

(18) Le cadastre vert réalisé avec la ville par le département des Hauts-de-Seine met en évidence les plantations d'alignement sur ses axes départementaux.





E. Bordes-Pagès/laurif



Les plans verts en actions

Elisabeth Bordes-Pagès
Gérard Abadia,
Nelly Barbieri,
André Broillet
François Dugény
Christian Thibault
laurif

La plupart des communes ont réalisé ou engagé des actions depuis l'étude de leur plan vert. Suivant les sites, certaines actions ont joué un rôle moteur ou ont eu un impact qui dépasse l'échelle de la ville. Ces actions remarquables méritent d'être soulignées. Pour certaines villes, les plans verts ont été lancés au moment de l'élaboration de leur POS. Certains d'entre eux ont été traduits en termes réglementaires dans les documents d'urbanisme. Pratiquement tous les plans verts ont créé des dynamiques qui se poursuivent aujourd'hui encore. Les plans verts ont eu des impacts sur le fonctionnement des services et des partenariats nécessaires à la réalisation de certains projets.



Green space plan initiatives

Elisabeth Bordes-Pagès
Gérard Abadia,
Nelly Barbieri,
André Broillet
François Dugény
Christian Thibault
 Iaurif

Paray-Vieille-Poste, la coulée verte de l'aéroport...

À Paray-Vieille-Poste, la réalisation de la coulée verte de l'aéroport est un atout pour la ville. Les 5 ha d'espaces aménagés et boisés participent à la ceinture verte régionale. L'ensemble des actions renforcent l'identité du tissu à dominante pavillonnaire de la ville.



Most communes have implemented or conducted initiatives on the basis of their respective green space plan studies. On certain sites certain initiatives have acted as a driving force or have had an impact beyond town or city level. Certain outstanding initiatives merit attention. In certain towns and cities green space plans were launched at the time that their respective POSs (zoning plans) were devised. On a legislative level some have been transcribed in town planning documents. Practically all green space plans have created dynamics that continue today. Green space plans have had an impact on the management of amenities and partnerships necessary for implementing certain projects.

The airport green corridor, a woodland area measuring 5 hectares to the north of the commune.

E. Bordes-Pagès/Iaurif

La coulée verte de l'aéroport, un espace boisé aménagé de 5 ha au nord de la commune.



Un équipement vert intercommunal

Cet espace vert a été réalisé dans le cadre d'un contrat régional¹. Son échelle et son niveau d'équipement permettent une fréquentation intercommunale. Le parc remplit des fonctions multiples à la fois récréative, sportive et éducative (mini-golf, jeux d'enfants, plan d'eau, parcours santé, potager et animaux domestiques). L'aqueduc de la Vanne, à l'ouest, est un lieu de promenade qui pourra être planté d'arbustes en accompagnement de l'itinéraire piétons et cyclistes projeté en limite communale avec

Morangis. La coulée verte et la promenade actuelle de l'aqueduc peuvent être reliées. Les espaces ouverts de la « cité de l'Avenir », aménagés par la ville, vont assurer le lien entre ces deux espaces verts communaux. L'échelle de ces projets et leur complémentarité répond largement aux besoins en espaces verts publics et permettent de souligner et mettre en valeur les franges nord et ouest de la ville et valorisent son image.

(1) Participation de la Région, du département, de la commune.



Plan vert de Paray-Vieille-Poste



©Iaurif

Réalisations et projets
Espaces verts publics

- coulée verte de l'aéroport créée (5,3 ha)
- projet de liaison avec la promenade de l'aqueduc
- promenade de l'aqueduc existante
- projet d'aménagement paysager avec itinéraire cyclable

Espace public et trame verte

- Alignement d'arbres réhabilité
- Alignement d'arbres créé
- Aménagement et fleurissement des trois places
- Piétonnisation de la place devant l'église
- Signalisation d'une entrée de ville sur la RN 7
- Centre communal d'action sociale, écoles, CES...
- Mairie



The town's landmark squares have been redeveloped (Place Lecorre).
E. Bordes-Pagès/Iaurif
Les places, points de repère dans la ville, ont été aménagées (place Lecorre).

La trame verte et les espaces publics

Les équipements et les commerces se concentrent autour de la place Henri Barbusse réaménagée dans le cadre d'un contrat régional. C'est le cœur de ville. Les rues autour sont plantées. La place accueille un manège. Les deux autres places sont des points de repères importants dans la ville. Sur la place Lecorre, une sculpture occupe le centre d'un parterre fleuri. L'angle ouest de la place est planté. Ce projet a été réalisé en partenariat avec la Région. La place Maxime Vedy doit être réaménagée.

Le traitement des abords de l'église valorise le bâtiment, modifie la perception et l'usage de l'espace public piétons. L'échelle de cette intervention est modeste mais suffisante pour transformer de façon durable la perception de l'église et de l'espace public qui est plus convivial. Les plantations d'alignement sur rues ont été renforcées au-delà des 22 km existants. Elles renforcent la lisibilité du tissu. L'avenue Aristide Briand, axe interurbain (RN 7) reliant la ville à la commune de Morangis a été plantée de cerisiers.

A Paray-Vieille-Poste, la promenade de l'aqueduc peut être reliée à la coulée verte.
E. Bordes-Pagès/Iaurif
Paray-Vieille-Poste: the aqueduct walk could be connected to the green corridor.



Joinville-le-Pont, la route des écoles et le bord de Marne...

À Joinville-le-Pont, une priorité du plan vert était d'aménager l'espace public aux abords des équipements scolaires et de réaliser des itinéraires piétons et cyclistes reliant les quartiers au bord de Marne.

La route des écoles et l'espace public

Les premières actions ont permis d'aménager le devant des écoles et de les relier entre elles. L'entrée de l'école maternelle a été reportée sur l'avenue Ratel. Le traitement des chaussées en voie mixte et l'aménagement d'espaces protégés devant les écoles assurent la sécurité des liaisons piétonnes entre l'école maternelle et le groupe scolaire. Les délimitations entre chaussée et trottoirs ont disparu. Le revêtement du sol a été modifié pour s'adapter à ces nouveaux usages et marquer une différence. L'avenue Ratel

bénéficie d'un traitement particulier entre les deux écoles. Les lampadaires ont été changés sur ce parcours. Elle finit en impasse sur l'avenue Oudinot, cette portion étant traitée en cour urbaine (l'accès des automobiles est réservé aux riverains). Cette mesure permet de limiter la circulation autour des deux écoles. L'ancien carrefour des avenues Ratel et Oudinot a été entièrement remanié à la hauteur de l'école primaire de Polangis pour dévier la circulation automobile au nord du rond. Le devant de l'école est aménagé avec un square et une bande de roulement accessible aux ramassages scolaires. Le traitement de l'avenue Ratel doit se poursuivre vers la place Mozart au nord, et le collège Jules Ferry (avenue Bizet), à l'est de cette place. Ces itinéraires peuvent être reliés aux quais et berges de la Marne.



The entrance to the nursery school has been moved to Avenue Ratel. The area in front of the school has been redeveloped into a square and an accessible waiting area has been created for school runs.

L'entrée de l'école maternelle a été reportée sur l'avenue Ratel. Le devant de l'école est aménagé en square et une bande de roulement est accessible aux ramassages scolaires.



Plan vert de Joinville-le-Pont



Réalisations et projets

Trame verte et espace public


-  Quai et rues aménagés pour les piétons, cyclistes et riverains
-  L'accès au quai de Polangis est fermé aux voitures le week-end
-  Cours urbaines aménagées devant les écoles
-  Ecoles
-  ZAC avec cour urbaine de cœur d'îlot

"Réseau vert" inscrit au POS

-  Réseau cycliste d'intérêt régional
-  Réseau d'intérêt communal
-  Réseau piéton et cycliste
-  Itinéraires piétons et cyclistes reliant les principaux espaces verts

Autres projets

-  Projets de passerelles à l'étude
-  Les futures ZAC doivent être reliées entre elles

0 500 m 



L'aménagement des quais, un atout pour le plan vert

Au nord, le quartier a été mis en valeur avec le réaménagement du quai de Polangis réalisé dans le cadre d'un contrat régional. Le pont et la passerelle qui enjambent la rivière du Polangis et relient le quai d'Anjou avec le quai de Béthune ont été réhabilités. L'espace public des guinguettes est aménagé avec un marquage (rétrécissement) des entrées de rues qui débouchent sur le quai. Le dimanche, l'accès au quai de Polangis est interdit aux voitures et réservé aux piétons et cyclistes. L'itinéraire de bord de Marne relie le Parc départemental du Tremblay (accessible par une passerelle). Les aménagements paysagers prévus dans le plan vert sous l'autoroute A4 seront réalisables après l'enfouissement de l'A86 prévu sur le long terme.

Les liaisons interquartiers et les cours urbaines

Dans le quartier Palissy, la mise en œuvre du plan vert concerne l'avenue Wilson aménagée pour favoriser les circulations piétonnes et cyclistes. Une bande de roulement s'inscrit sur un des trottoirs, entre la chaussée et les alignements d'arbres. Cet axe remonte vers le cœur du quartier, la place de Verdun et les écoles du quartier de Polangis. Quelques aménagements ont été réalisés au carrefour avec l'avenue des Fouilles (square et jeux d'enfants). Le carrefour est marqué au niveau du sol pour

indiquer un « seuil ». Un square a été aménagé sur l'avenue des Joyeuses, en face de la ZAC. Le plan vert prévoyait de relier les rues et le cœur de la ZAC, par une rue piétonne. Le cœur de l'îlot est traité en cour urbaine, l'accès automobile est limité aux riverains. Une étude phytosanitaire réalisée en 1999 permet de suivre la réhabilitation des plantations d'alignement. L'avenue des Peupliers et la rue du Port ont été replantées. Le parc du Parangon a été réaménagé ainsi que la place de Verdun.



The bridge and footbridge over the river at Polangis have been redeveloped.

E. Bordes-Pagès/laurif

Le pont et la passerelle de la rivière du Polangis sont réhabilités.

The quays are reserved for pedestrians at the weekend.

E. Bordes-Pagès/laurif

Les quais sont réservés aux piétons le week-end.



Les suites...

Un projet avec le Département concerne la valorisation de la pointe de l'île Fanac. Il comprend l'aménagement de cet espace autour de l'école de musique. L'île est inscrite en site naturel classé au POS. Le POS a repris les objectifs de valorisation du patrimoine naturel et végétal du plan vert et traduit les principes de liaisons cyclables et piétonnes par un réseau vert inscrit dans ses documents graphiques.

Plan vert de Suresnes



- Réalisations et projets
Espaces publics et trame verte
- Paysagement des talus ferroviaires
 - Réaménagement de la gare avec l'arrivée de la ligne de tramway TVS
 - Ouverture du parc du château et aménagement des abords de l'école
 - Extension de la vigne de Suresnes
 - Réhabilitation du square Léon Bourgeois
 - Création d'un espace vert dans la ZAC des deux gares
- Schéma pluriannuel de plantations d'arbres
- Les arbres d'alignement renforcent la lisibilité du tissu rénové et réhabilité
 - Les plantations d'alignement accompagneront les cheminements piétons et cyclistes projetés sur les boulevards
- Aménagement des quais
- Plantation des trottoirs et piste cyclable le long de la VRGS
- Projets à l'étude
- Couverture partielle de la VRGS pour relier le parc du château aux berges
- Mairie
 Hôpital
- 0 500 m

© Iaurif

Suresnes, la valorisation des talus ferroviaires

À Suresnes, presque tous les projets inscrits au plan vert ont été réalisés au travers de conventions ou contrats engageant différents partenaires.

Le plan vert a permis une mise en valeur d'ensemble de la ville au travers de trois grands types d'actions complémentaires associant :

- le paysagement des talus ferroviaires qui marquent le coteau (15 ha).
- l'ouverture d'espaces verts du parc du château (4 ha), l'extension de la vigne (1 ha). l'aménagement des espaces publics de la cité jardin.
- la mise en réseau des espaces verts et les relations interquartiers.

Le projet de plantations des rues a été amplifié par un plan pluriannuel de plantations d'arbres lancé à la suite du plan vert. Près de 1 400 arbres ont été plantés entre 1995 et 2001.

Les plantations des talus ferroviaires

Ces talus couvrent près de 14 % du territoire communal. Les deux voies de chemin de fer² traversent la commune d'est en ouest, à flanc de coteau. Les ponts créés au-dessus des rues marquent le paysage. Ce sont des points de passage entre le haut et le bas de Suresnes. Le plan vert proposait de valoriser les espaces des talus. Ce projet soulevait deux problèmes, celui du verdissement et celui de l'entretien. Une convention entre la ville et la SNCF a été signée en 1987. Les talus orientés vers le sud sont plantés ainsi que les rues voisines Moulineaux, Garibaldi et Tourneroches. La convention vient d'être remise à jour pour clarifier les responsabilités et limiter les interventions de la ville aux talus en déblais. L'entretien des autres talus (en dévers) et des clôtures situées à proximité des voies ferrées est sous la responsabilité du propriétaire.

(2) Issy-Plaine / Puteaux et Versailles-La Défense.

Schemes at the TVS tram terminal have fostered the railway embankment landscaping scheme.

Les travaux pour l'arrivée de la ligne de tramway TVS ont favorisé le projet de paysagement des talus ferroviaires.





La vigne et la cité jardin de Suresnes dans le haut Suresnes

Le plan vert proposait, de réhabiliter les espaces publics de la place de la Paix et du square Léon Bourgeois, de la cité jardin, de relier les quartiers situés de part et d'autre du Mont Valérien. Le square Léon Bourgeois a été réaménagé. Un itinéraire de promenade a été créé en 1997 autour du Mont Valérien avec le Conseil général.

Le dernier clos de vigne fêté annuellement a été étendu et désenclavé. Aujourd'hui, la vigne couvre un hectare et bénéficie d'une entrée supplémentaire sur le boulevard du Maréchal Delattre de Tassigny. Les espaces verts de la Vigne et du Parc des Landes s'inscrivent dans ce projet de promenade.

The Suresnes vineyard has been extended. It can now be accessed from the boulevard.
La vigne de Suresnes a été agrandie. Elle est accessible depuis le boulevard.

L'arrivée du tramway TVS³ a permis de traiter la gare et ses accès. Ce projet a accompagné l'émergence de nouveaux programmes immobiliers à proximité. La ZAC des «Deux gares» s'inscrit dans le coteau. Des équipements et un nouvel espace vert ont été réalisés dans le cadre de ce programme.

Le parc du château, espace fédérateur dans le bas Suresnes

En 1985, la ville envisageait l'ouverture au public de 4 ha du parc du château acquis en contrepartie de droits à construire sur le reste de la propriété. Le plan vert proposait de tirer parti de ce projet en aménageant les rues voisines. Ces aménagements devaient être l'occasion de relier les nouvelles opérations du quartier ouest avec le centre ville. Le plan vert proposait de franchir le boulevard Henri Sellier en réalisant un axe piétons planté reliant le centre ville aux rues de Saint-Cloud et de la République. Le Parc du château a été ouvert au public⁴. Les rues de la République et de St-Cloud sont plantées. La place Eugène Sue, plantée et fleurie marque l'entrée nord du parc. Les abords de l'école, à l'ouest du parc, sont aménagés en espace piétons planté d'arbres ainsi que les rues perpendiculaires qui rejoignent les quais⁵. L'école bénéficie d'un potager pédagogique en limite du parc du château. Il est entretenu par les élèves et leurs professeurs avec l'appui du service espaces verts de la ville.



In the area in front of the school has been pedestrianised and trees have been planted near the park of the castle.
Devant l'école, un aménagement pour les piétons et des plantations d'arbres à proximité du parc du château.

(3) Trans Val de Seine.
 (4) Il est classé NDTC au POS depuis 1999 et abrite aujourd'hui une collection botanique de chênes.
 (5) Les plantations d'alignement sur rues ont été financées avec le concours de l'AEV, dans le cadre d'une politique «40 millions d'arbres» menée par la Région à cette période.

Les suites...

Depuis le plan vert, une convention d'étude a été passée avec la Région pour la réalisation d'un plan communal de circulations douces. Ce plan prévoit de relier les quartiers de part et d'autre du Mont Valérien. Un des itinéraires empruntera les boulevards Delattre de Tassigny et Washington qui seront plantés d'arbres. Un projet est à l'étude avec le Département pour étendre le parc jusqu'au fleuve sur 100 m de façade. Il nécessite le passage en souterrain de la VRGS. Ce projet permettrait un accès direct aux berges de Seine.



Clichy-sur-Seine, trame verte et cœur de ville

À Clichy-sur-Seine, les actions engagées ont permis de renforcer le centre ville en créant des espaces piétonniers et des liaisons inter-quartier, de développer les plantations d'alignement, de créer de nouveaux espaces verts, d'intégrer les nouvelles opérations de construction. Toutes les actions réalisées ces quinze dernières années se sont cumulées et valorisent progressivement l'ensemble de l'espace public de la ville.

La trame verte urbaine et le cœur de ville

Les plantations d'alignement des allées Léon Gambetta et de la place des Martyrs qui rejoignent le Parc Roger Salengro ont été réhabilitées. La place et les allées plantées d'arbres composaient avec le parc l'armature centrale de la trame verte urbaine. Les plantations ont été réhabilitées sur la place. Celle-ci s'est enrichie des nouveaux espaces verts et des plantations d'alignement sur rues créés dans les ZAC Mozart à l'est, et du bord de Seine au nord du centre ville.

Dans le centre ville, les aménagements de l'espace public sont plus minéraux.

Au cœur de la ville, les réalisations portaient sur la piétonisation des rues autour de la mairie et de la place du Marché (place Daniel Casanova, rue de l'Ancienne mairie, rue Médéric, rue de Neuilly, rue Berthelot). Elles ont été réalisées en accompagnement de l'OPAH du centre ville. L'aménagement de la place de l'Hôtel de ville a permis de réaliser un parking en souterrain et un square. Les aménagements piétons s'étendent aux abords de l'église et au centre administratif situé à l'est. Pour étendre l'impact du secteur piétons, des traversées ont dû être aménagées sur le boulevard Jean Jaurès (RD911) et la rue Martre (RD19). Ces deux axes départementaux, à forte circulation, traversent la ville du nord au sud marquant fortement le tissu. L'aménagement des traversées piétonnes se localise à la hauteur des places Daniel Casanova et du Marché et de part et d'autre de la mairie reliant l'ouest et l'est du centre ville.



The tree-lined drives of Léon Gambetta and the Place des Martyrs together with the Parc Roger Salengro constitute the main green structure in the town centre (view towards the park from the kiosk). Tree-planting has been rehabilitated.

Les allées Léon Gambetta et la place des Martyrs constituent avec le parc Roger Salengro la principale armature verte du centre ville (vue vers le parc depuis le kiosque). Les plantations d'arbres ont été réhabilitées.

Plan vert de Clichy-sur-Seine



Les aménagements réalisés autour de la mairie ont modifié la perception du cœur de ville sur le boulevard Jean Jaurès. Ce boulevard planté d'arbres du nord au sud apparaît aujourd'hui davantage comme un boulevard urbain. Entre la place Daniel Casanova et la place des Martyrs de l'Occupation. La cohérence et le cumul des interventions réalisées donnent une dimension nouvelle à l'espace public. La rue Martre (deuxième axe de voirie primaire) doit être encore améliorée.

Au sud, la place de la porte de Clichy est plantée. Ce secteur d'entrée de ville est en cours de rénovation. Il est identifié dans le POS comme une «zone spécifique nécessitant un règlement particulier». Un secteur de plan masse est à l'étude.



The development of the square in front of the town hall has changed peoples' perception of the town centre.

L'aménagement du square devant la mairie modifie la perception du centre ville.

E. Bordes-Pagès/laurif

L'intégration des ZAC par l'espace public

Le plan vert intégrait les sept nouvelles opérations de ZAC. Ces opérations associées à la réhabilitation du centre et du quartier République devaient participer à la valorisation et au verdissement de la trame viaire.

A l'est du centre ville, la ZAC Mozart offre un nouveau parc et un réseau de rues plantées d'arbres. Cette ZAC marque deux entrées de la ville, en limite de Saint-Ouen, à la hauteur de la rue de Villeneuve et du boulevard Victor Hugo.

La ZAC «Berges de Seine» a été conçue avec une trame viaire qui relie le centre à la Seine. Le plan masse s'organise autour d'un grand mail planté en arc de cercle qui compose l'un des deux axes piétons du nouveau quartier. Le mail se prolonge par un axe vert en direction de la Seine. L'avenue Claude Debussy qui longe la ZAC, au sud, et les rues perpendiculaires qui relient le grand mail ont été plantées d'arbres d'alignement.



The public space of the Berges de Seine ZAC provides a link with the old fabric. Its square, tree-lined walk and the network of planted streets enrich the green grid of the north of the town.

L'espace public de la ZAC Berges de Seine assure la relation avec le tissu ancien. Son square, son mail et le réseau des rues plantées enrichissent la trame verte au nord de la ville.

E. Bordes-Pagès/laurif

Pour ces deux ZAC, les services de la ville ont élaboré des cahiers des charges visant à planter l'espace public, à harmoniser le mobilier urbain, à assurer la longévité et la facilité d'entretien de ces espaces sur le long terme. Deux autres ZAC (Moreuil et Palloy) réalisées autour de la rue Villeneuve ont permis de désenclaver le quartier à l'est du centre ville, en ouvrant de nouvelles rues et en réhabilitant d'anciens passages. Ces interventions assurent une meilleure circulation entre les nouveaux quartiers et le centre.

La revalorisation de l'espace public dans les quartiers

Des aménagements ont été réalisés, devant le groupe scolaire Victor Hugo et les équipements sportifs et scolaires de la rue Ferdinand Buisson. D'autres actions valorisent l'espace public :

- La réhabilitation du mail et des espaces piétons de la rue Léon Blum, au nord.
- Le réaménagement et plantations de la place de la Porte de Clichy.
- Les plantations autour du cimetière et rue des Cailloux devant Pécole Jacques Prévert, au sud.
- Le réaménagement du boulevard Victor Hugo (RD912) associé aux projets de ZAC et d'OPAH du quartier République. Les travaux (voirie et mobilier urbain) ont été réalisés avec l'aide du Conseil général.



The Parc Mozart created in the heart of the ZAC to the east of the town centre is part of the green grid.

Le parc Mozart, créé au cœur de la ZAC à l'est du centre ville, participe à la trame verte.

E. Bordes-Pagès/laurif

Les suites...

L'action sur la requalification des axes urbains qui traversent Clichy se poursuit. Les autres actions importantes du plan vert concernent :

- La réalisation d'un parc à l'emplacement des terrains Gaz de France et propriété de la ville de Paris. En prévision, cet espace a été inscrit en zone ND au POS.
- L'aménagement du quai le long de la Seine pour recréer des liens entre la ville et le fleuve. Aujourd'hui, le linéaire de berge est inscrit en espace vert dans le POS. Le plan vert qui illustre des possibilités d'aménagement pour les berges peut servir de guide aux différents partenaires.

Puteaux, le centre et les boulevards urbains...

À Puteaux, la mise en œuvre du plan vert à l'échelle de la ville était liée aux réaménagements des axes de voirie primaire et aux opérations de réhabilitation et de rénovation projetées dans le centre ville. Plusieurs actions ont été engagées :

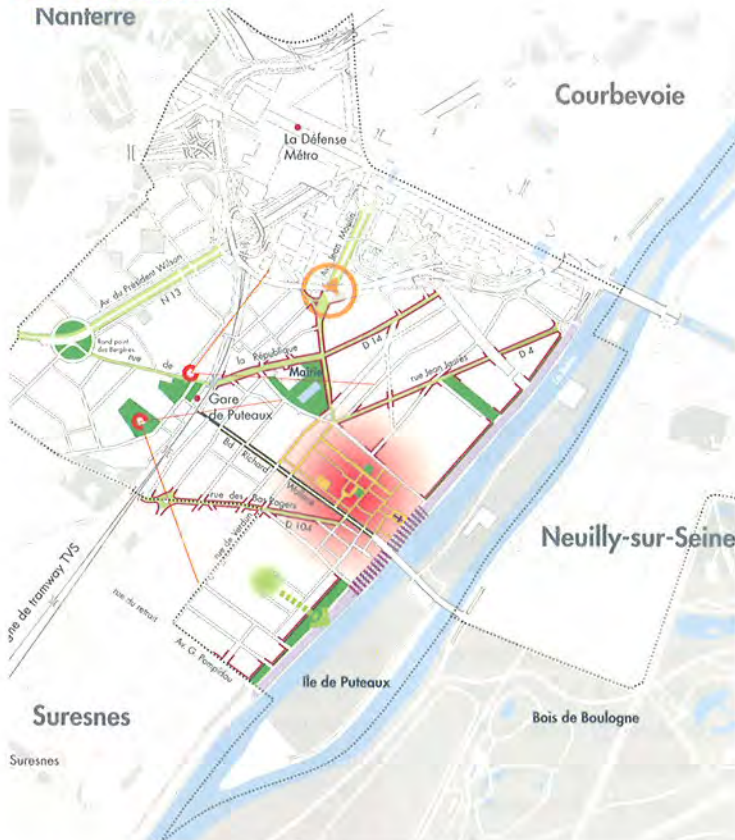
- L'amélioration de l'espace public du centre se réalise dans le cadre d'une OPAH.
- La revalorisation des axes départementaux qui traversent la ville est possible depuis le déclassement de ces axes.
- Une étude paysagère lancée à la suite du plan vert pour la révision du POS a permis de préciser les projets de trame verte urbaine. Des emplacements réservés pour des espaces verts sont inscrits au POS. Cette interprétation du plan vert doit faciliter la création d'espaces verts publics et de liaisons piétonnes, dans les quartiers ouest en pleine rénovation.



Creation of a square near the Puteaux theatre.
Réalisation d'un square à proximité du théâtre de Puteaux.

E. Bordes-Pagès/laurif

Plan vert de Puteaux Nanterre



Réalisations et projets

Requalification de l'espace public et trame verte



Valorisation du centre avec l'OPAH. Création de squares, et de liaisons interquartiers



Réaménagement de la RN 13



Requalification des axes départementaux déclassés et plantations



Accès piétons à la Défense depuis l'avenue Jean Moulin



Plantations des trottoirs et piste cyclable, le long de la VRGS

Projets particuliers et protections



Emplacement réservé pour espace vert au POS



Projet de couverture de la VRGS à la hauteur du Pont de Puteaux (à l'étude)



Protection des vues par limitation des hauteurs : principe traduit dans le POS

0 500 m

© laurif

La réhabilitation du centre ville

Le plan vert associait l'OPAH et les opérations de rénovation à l'objectif de revalorisation de l'espace public. Trois périmètres de ZAC accompagnent la réhabilitation du centre. Plusieurs actions ont permis d'étendre les espaces verts et de créer des liaisons piétonnes entre le boulevard Richard Wallace réaménagé à l'ouest, et la rue Godefroy, à l'est. Les réalisations se concentrent principalement autour du théâtre :

- Elargissement de l'accès au théâtre depuis le boulevard Richard Wallace.
- Réaménagement d'un square, au sud.
- Agrandissement de l'ancien square à l'est et percement de la rue de l'Appel du 18 juin vers l'hôtel de ville.
- Aménagement de l'espace autour de l'église.
- Projet de square à l'angle des rues Voltaire et du 8 mai 1945, à proximité du pont.

Clear view of the theatre from the boulevard Richard Wallace.

Perspective ouverte sur le théâtre depuis le boulevard Richard Wallace.

E. Bordes-Pagès/laurif



L'arrivée du Trans-Val de Seine (TVS) a permis de retraiter le bâtiment de la gare. Des actions prévues au plan vert visaient à valoriser ses abords, créer une promenade et un réseau de liaisons piétonnes vers le centre. Elles sont toujours à l'ordre du jour. Une acquisition foncière va permettre la réalisation d'un square sur la rue de la République.

La requalification des axes de voirie primaire

L'amélioration de l'espace public de la ville est étroitement associée à l'évolution des axes de transit interurbains. Leur réintégration en tant que voies urbaines conditionne la réussite de ce projet.

La requalification de l'avenue du Président Wilson (N13) est inscrite dans le plan projet du département. Son réaménagement permet de réduire les voies et de créer un site propre pour les bus. Cette évolution a une incidence sur le trafic de transit. Les deux principaux axes qui traversent la ville, la rue de la République (RD14) et la rue Jean Jaurès (RD4) ont été déclassés. La commune a prévu d'utiliser les marges de recule pour améliorer les circulations piétonnes autour du centre ville (élargissement des trottoirs) et réaliser des plantations.

Le changement de vocation des axes interurbains favorisera la création de « zones tertiaires » dans le centre. Pour les mêmes raisons,

The areas around the church have been landscaped and planted near the expressway.

Les abords de l'église ont été aménagés et plantés à proximité de la voie rapide.

E. Bordes-Pagès/laurif



les accès piétons au site de La Défense sont possibles. La diminution de la circulation sur l'avenue Jean Moulin permettra d'étendre l'espace piétons. Une convention a été signée entre la ville et l'EPAD pour améliorer l'accès au site de La Défense.

L'aménagement de la VRGS quai De Dion Bouton s'est accompagné de plantations d'arbres d'alignement et de la création d'une piste cyclable au pied des nouvelles opérations immobilières réalisées le long du quai à Puteaux et à Suresnes.



The redevelopment of the station and its surrounding areas with the TVS terminal.

E. Bordes-Pagès/laurif

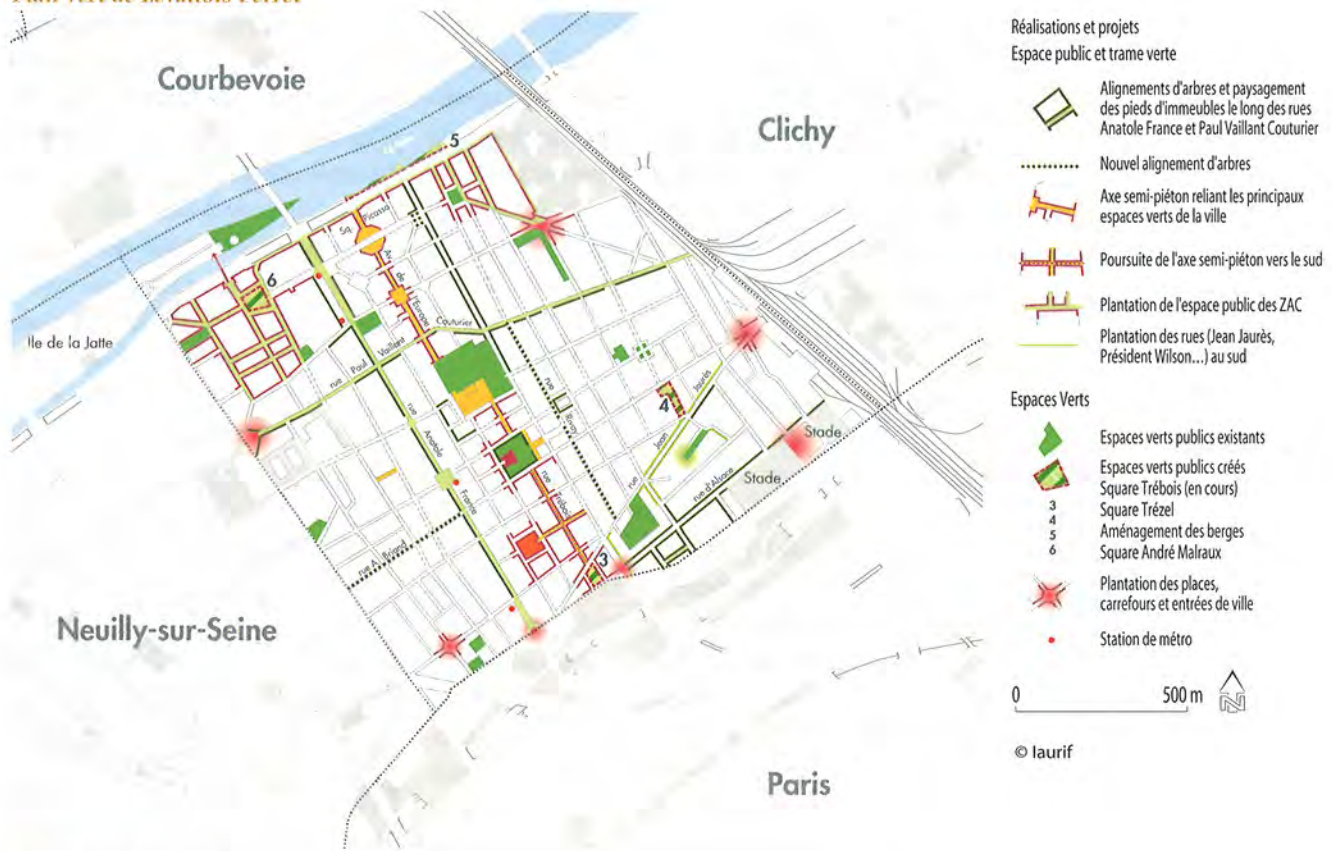
Le réaménagement de la gare et de ses abords avec l'arrivée du TVS.

Les suites...

La trame verte communale se réalise progressivement au travers d'opérations sur l'espace public du centre, la rénovation des quartiers Verdun-Voltaire, la revalorisation des axes interurbains de la RN13, des rues de la République, Jean Jaurès et Jean Moulin... L'amélioration des relations ville-flleuve dépend de l'aménagement de la VRGS. Un projet de couverture a été étudié par le département à la hauteur du Pont de Puteaux.



Plan vert de Levallois-Perret



Levallois-Perret, des axes verts en tissu dense

À Levallois, la trame verte s'appuyait principalement sur deux axes de voirie urbaine, les rues Anatole France (axe nord-sud) et Paul Vaillant Couturier (axe est-ouest). De plus, un itinéraire piétons (nord-sud) de 1,5 km devait relier les principaux espaces verts existants et projetés. Les actions réalisées portent sur ces itinéraires.

The Parc de la Planchette is the largest public green space in the town centre.
E. Bordes-Pagès/Iaurif

Le parc de la Planchette est le plus grand espace vert public au cœur de la ville.



Le verdissement de l'axe piétons

L'axe piétons dessert les équipements de la ZAC Front de Seine, la mairie, le marché, les squares et parcs de la ville. Son verdissement s'est fait progressivement avec les travaux d'aménagement de voirie et la réalisation des ZAC.

Entre la Seine et le square de la Mairie, les actions de verdissement sont liées :

- Aux aménagements du quai Michelet (RD1) en bordure de la ZAC Front de Seine.
- Aux espaces privés plantés des ZAC et aux projets d'espaces publics de la ZAC Front de Seine (squares Picasso et André Malraux).
- A la plantation d'arbres sur quelques parcelles privées de l'avenue de l'Europe.

Du centre ville, jusqu'au sud, l'itinéraire piétons traverse le parc de la Planchette et longe la place de Verdun. Les plantations sont liées au square de la Mairie et la piétonisation de la rue Maryse Hiltz. L'axe piéton se termine au sud par le square Trébois. Il ouvre une perspective sur le clocher de l'église Sainte Odile, Porte de Champeret, côté Paris.





Quai Michelet
planting schemes
on the edge of the
Front de Seine ZAC.
E. Bordes-Pagès/laurif

Les plantations
du quai Michelet
en limite de Zac
Front de Seine.

The Square Trébois
scheme designed
to accompany
a building project.
E. Bordes-Pagès/laurif

Le square Trébois
accompagne
une opération
immobilière.



Le paysagement des "axes verts", places et entrées de ville

Les deux rues Anatole France et Paul Vaillant Couturier étaient frappées d'alignement sur un côté. Les plantations d'arbres ont été réalisées sur le domaine public et sur des parcelles privées, en utilisant les marges de recul.

Seule rue oblique de la ville, la rue Jean Jaurès est un repère. L'entrée côté Clichy a été plantée, elle correspond à la place du 8 mai 1945. D'autres plantations d'alignement ont été réalisées le long des rues Jules Guesde, Maurice Ravel et avenue Wilson. Ces alignements d'arbres composent la trame verte du sud de la ville. Ces rues relient les équipements de la ville de Paris situés au nord du périphérique (porte de Courcelles et porte d'Asnières).

Des aménagements en plantations ont été réalisés sur les places du 11 novembre 1948, au nord-est, de la Libération, à l'ouest, et dans la ZAC du Front de Seine. En entrées de ville, les aménagements réalisés concernent :

- L'entrée depuis le quai Michelet, au nord.
- Le carrefour des rues Anatole France et Président Wilson, au sud.
- Le carrefour des rues Paul Vaillant Couturier et Victor Hugo, à l'est.

Les suites...

Depuis l'élaboration du plan vert, la ville de Levallois-Perret a développé les plantations sur rues et dans les ZAC. Les possibilités de verdissement restent néanmoins limitées. Les dimensions des rues ne permettent pas de généraliser les plantations d'alignement.

Pour réduire les conséquences d'un excès de densité, la ville a engagé une réflexion dans le cadre de la révision du POS.

Les études ont permis de répertorier le patrimoine planté de la ville et de souligner le rôle des espaces privés dans ce tissu urbain dense de petite couronne.

Le nouveau POS développe des mesures de mise en valeur de ce patrimoine vert, adaptées aux quartiers et à leurs caractéristiques architecturales ou urbaines.



Nogent-sur-Marne, bord de Marne et trame verte

Nogent-sur-Marne a mis en œuvre son plan vert en 1998 par des actions principalement sur l'espace public et sa traduction dans le POS. Un des projets majeurs porte sur l'itinéraire piétons et cyclistes de «Bord de Marne». La commune poursuit et prolonge la démarche de plan vert dans le cadre d'une charte d'environnement. Ce projet vise un développement des loisirs basé sur les qualités du patrimoine naturel et paysager de bord de Marne.



The banks have been
redeveloped
& planted
(before & after).

E. Bordes-Pagès/Iaurif

Les berges
ont été aménagées
et plantées
(avant et après).

La promenade en bord de Marne, un projet supracommunal

Le plan vert proposait des actions de verdissement de l'espace public et un nouveau partage de la voirie accompagnant les déplacements piétons et cyclistes. Un projet de réseau cyclable a été esquissé dans le plan vert.

Un des itinéraires correspond à la promenade du bois de Vincennes au bord de Marne. Cet itinéraire relie le bois au bord de Marne, emprunte la promenade de l'île de Beauté et relie le port de Nogent. Le bord de Marne assure depuis longtemps des fonctions récréatives pour les Nogentais. Il fait partie du patrimoine culturel de la ville. De plus, cet itinéraire est inscrit dans

le schéma régional des «circulations douces» et dans le schéma départemental de randonnées pédestres. Une étude réalisée à la suite du plan vert a permis d'ajuster le projet, d'évaluer les coûts et de proposer un premier phasage sur 2000/2002. Les travaux sont financés dans le cadre d'un contrat régional «réseau vert». Cet itinéraire devrait être relié aux gares RER et SNCF de Nogent à plus long terme.

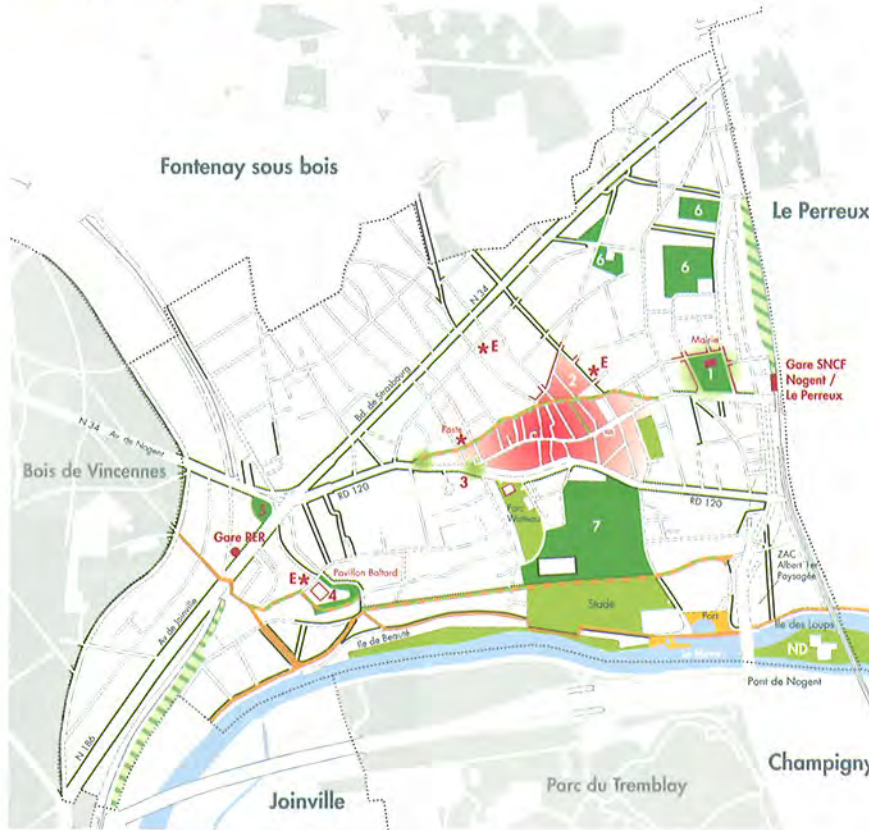
Le verdissement des rues et des espaces publics

La commune poursuit la mise en valeur de l'espace public avec des plantations d'alignement le long des rues. Le schéma de plan vert sert de guide aux projets. Les plantations d'arbres réalisées ou programmées concernent :

- L'entrée ouest de la ville et les axes de voirie primaire (avenue de Joinville et boulevard de Strasbourg). Une convention a été passée avec la RATP pour réaliser des plantations à la hauteur de la gare RER sur l'avenue de Joinville.
- Le CD 120 qui longe le centre ville. Sur cet axe départemental, d'autres actions de valorisation ont été engagées (peinture de murs pignons, amélioration des traversées piétonnes, aménagement de l'entrée du collège...).
- Le coteau, le long de l'avenue du Val de Beauté un deuxième itinéraire cyclable est prévu.
- Dans le centre ville, autour du marché et devant l'hôtel de ville où le square d'Estienne d'Orves défigurée par la tempête de l'hiver 1999, a fait l'objet d'une étude paysagère pour son réaménagement. D'autres actions ont été engagées autour des équipements pour mettre leurs abords en valeur.



Plan vert de Nogent-sur-Marne



- Réalisations et projets
Promenade et réseau vert
- Aménagement de l'itinéraire régional de circulation douce (2000 / 2002)
 - Aménagement de l'avenue du Val de Beauté et extension de la "zone 30" en centre ville (2003 / 2005)
- Requalification de l'espace public
- Réhabilitation des alignements d'arbres
 - Projet d'alignements d'arbres
 - Aménagements paysagers autour des équipements
 - 1 Place de la Mairie. Réaménagement du square d'Estienne d'Orves
 - 2 Place du Marché
 - 3 Aménagement du parvis du lycée
 - 4 Accès Pavillon Baltard et école
 - 5 Square place du Maréchal Leclerc replanté
- Valorisation des espaces verts
- Mise en valeur des abords des espaces publics de la ville
 - 6 Protection de grands parcs privés au POS
 - 7 Projet d'ouverture au public d'un parc privé.
 - ND Inscription de l'île des Loups en zone ND
 - Maintien des talus boisés (SNCF et ZAC Gare)



© Iaurif

The Square d'Estienne d'Orves damaged by the storm is scheduled to be replanted.
E. Bordes-Pagès/Iaurif

Le square d'Estienne d'Orves touché par la tempête sera replanté.



Les politiques de valorisation des espaces verts

Les espaces verts publics recensés en 1994 dans le plan vert, couvrent 5,4 ha. Cette dizaine d'espaces étaient insuffisants pour répondre aux besoins de la population (2,5 m²/hab au lieu de 10 m²/hab en espaces verts de proximité). Parallèlement, le plan vert mettait en valeur les espaces verts privés huit fois plus importants en surface (54 ha). Ces espaces étaient constitués d'anciens parcs de demeures historiques et de jardins qui agrémentent le paysage des rues. Ils composent les derniers espaces verts de la ville. La commune, consciente de la valeur de ce patrimoine, a repris les recommandations du plan vert et traduit les objectifs de valorisation en termes réglementaires dans le POS.

Les suites...

Les réflexions menées dans le cadre du plan vert se poursuivent aujourd'hui à Nogent. La ville s'est engagée dans un projet de charte intercommunale liée à la valorisation de l'environnement associée à un développement touristique. L'aménagement de la promenade de bord de Marne a été un moteur de ce projet.



Le Plessis-Trévisé, une ville en ceinture verte

Au Plessis-Trévisé, la démarche de plan vert s'est engagée avec le projet de mise en valeur de l'espace naturel sensible du Domaine du Plessis-Saint-Antoine de la ceinture verte régionale. Ce projet moteur revalorisait l'image de la commune. Les actions «plan vert» engagées par la ville portent sur la mise en réseau d'itinéraires de promenade, la création d'une piste cyclable, la valorisation et l'ouverture d'espaces verts publics, la réhabilitation et l'extension des plantations d'alignement. De plus, la réflexion d'ensemble du plan vert a permis à la collectivité d'intégrer les dimensions environnementale et paysagère dans les nouveaux projets d'urbanisation.



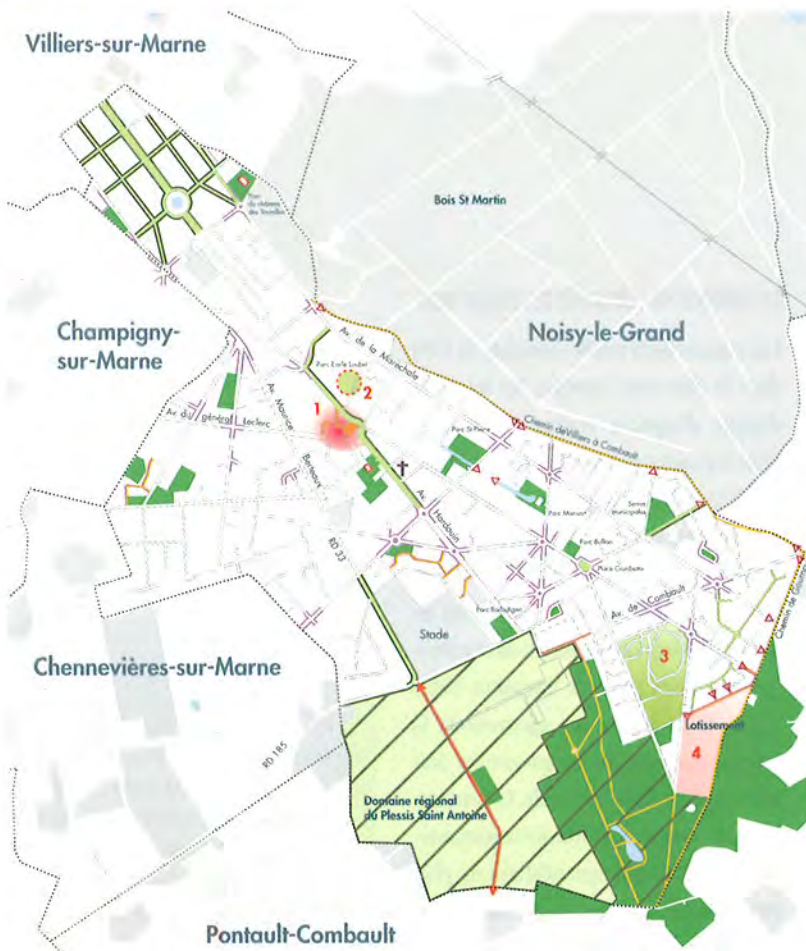
4 kms of new rural paths stretch along the town to the east as far as the Bois du Plessis.

E. Bordes-Pagès/laurif

Les 4 km de chemins ruraux aménagés longent la ville à l'est jusqu'au bois du Plessis.



Plan vert du Plessis-Trévisé



Réalisations et projets

- Ouverture au public du Domaine régional agricole et forestier du Plessis Saint Antoine
- Itinéraires de promenade reliant les domaines forestiers
- Création d'une piste cyclable
- Alignement d'arbres réhabilités ou créés
- Verdissement de lotissements
- Valorisation des espaces verts publics
- Piétonisation des rues
- Accès piétons aux itinéraires de promenades
- Aménagement et fleurissement des ronds points et entrées de ville pour ralentir la vitesse
- Espace piéton de la ZAC centre ville
- Création du Parc Emile Loubet et de nouveaux logements
- Aménagement paysager projeté pour la Cité de la Joie
- Plantation des rues du lotissement

0 500 m

© laurif



L'ouverture du bois du Plessis, un projet moteur

L'enjeu pour la commune était de valoriser l'environnement et de faire bénéficier la population d'un nouvel espace boisé, récréatif. Ce domaine représente 69 ha agricoles et 28 ha de bois. L'exploitation agricole a été maintenue en limite des zones urbanisées. L'aménagement de cet espace boisé a été réalisé par l'ONEF, pour le compte de l'AEV, en accord avec la commune. La ville prend à sa charge le coût de fonctionnement annuel. L'AEV a financé l'acquisition du Domaine du Plessis et les travaux nécessaires à son aménagement avant l'ouverture au public. Les financements concernaient :

- La mise en valeur de l'ensemble boisé.
- La création d'accès et d'espaces de stationnement intégrés.
- La mise en place d'une signalisation.



The Plessis Saint-Antoine woodland area is now open to the public. The entrances to the wood have been developed.
E. Bordes-Pagès/laurif

Le domaine boisé du Plessis Saint-Antoine est ouvert au public. Les entrées du bois sont aménagées.

Relier la ville à son environnement

La valorisation du domaine régional du Plessis Saint-Antoine s'accompagne de l'aménagement de chemins ruraux sur 4 km autour du parc et la création d'une piste cyclable. La piste longe la ferme du domaine. Elle s'arrête au carrefour de l'avenue de l'Europe. Cette piste pourrait se prolonger sur le RD185 et relier un complexe sportif intercommunal⁷.

(6) 53 357 euros (350 000 F) en 1999. La surveillance est entre autre intégrée dans le coût de fonctionnement.

(7) Un parcours est envisageable avec les communes de La Queue-en-Brie et de Chennevières-sur-Marne. Il desservirait les équipements des villes et le parc départemental des Bordes.

La commune a traité l'espace public aux abords du bois et des itinéraires de promenade pour renforcer les liens entre la ville et son environnement naturel. Certaines impasses donnent accès aux itinéraires de promenade et au bois.

La nature en ville, les parcs et les jardins

Les deux principaux, le parc Saint Pierre (1,4 ha) créé en 1970 et le parc Mansart (1,2 ha) créé en 1985 ont été réhabilités. Ils sont situés à proximité du centre ville et des équipements (écoles, résidence personnes âgées, centre aéré). Le parc de Burladigen réhabilité est ouvert au public depuis 1985.

D'autres espaces verts ont été réalisés à la suite du plan vert :

- Au nord, la propriété du château des Tourelles acquise par la commune en 1989 a été réhabilitée et ouverte au public depuis 1997.
- Au sud, le parc Buffon de la place Gambetta va être réaménagé.

La ville envisage l'acquisition d'une propriété boisée, à l'ouest, dans le quartier Marbeau qui ne bénéficie pas encore d'espaces verts de proximité.

Les plantations d'alignement qualifient le tissu

D'autres actions ont été engagées pour le verdissement de l'espace public et concernent en particulier les alignements d'arbres. Les plantations d'alignement font l'objet d'un suivi phytosanitaire. Leur réhabilitation confirme la volonté de valoriser le patrimoine vert de la ville. Leur développement augmente aussi la lisibilité du tissu en soulignant certaines rues. Certains lotissements possédaient un réseau de rues plantées. La plupart de ces rues reviennent aujourd'hui dans le domaine public communal et bénéficient pour cette raison d'un meilleur suivi.

The parks and gardens have been rehabilitated. Photo depicts the Parc Mansart & the Conservatoire de musique.
E. Bordes-Pagès/laurif

Les parcs et jardins de la ville ont été réhabilités. Ici, le parc Mansart et le conservatoire de musique.



The flower-planted roundabout & the tree-planting schemes at the northern entrance to the town.
E. Bordes-Pagès/laurif

Le rond-point fleuri et les plantations d'arbres à l'entrée nord de la ville.



L'embellissement des entrées de ville et des carrefours

La sécurisation de l'espace public est associée aux actions de fleurissement de la ville. Pour sécuriser les circulations piétons et cyclistes sur le domaine public, des sens uniques ont été supprimés, des balises de priorité placées le long des principaux axes, des chicanes ont été créées sur des voies particulièrement longues et sans carrefour. Les entrées de villes et les carrefours des principaux axes sont traités avec un soin particulier. L'ensemble de ces réalisations entraîne effectivement une diminution de la vitesse des véhicules automobiles (zone trente). Plus d'une douzaine de carrefours ont été ainsi aménagés et fleuris par le service espaces verts de la ville. Leur entretien est assuré en régie. Ce service possède ses propres serres. Il produit les plants nécessaires au fleurissement de la ville.

Les suites...

La démarche de plan vert a eu des impacts sur la conception des opérations de construction engagées dans la ville. Le vert apparaît comme un élément à part entière des projets de construction les plus récents. Aujourd'hui, le POS vise à maintenir les qualités paysagères et environnementales de ce tissu à dominante pavillonnaire. Le service de la ville encourage et conseille les habitants et mène des actions avec les écoles.

Rambouillet, agriculture et environnement

À Rambouillet le plan vert visait le maintien de l'agriculture et la définition d'un cadre pour assurer un développement maîtrisé de l'urbanisation. Le plan vert a permis de réaliser un premier bilan sur l'agriculture et les projets d'urbanisation. Ces travaux se sont prolongés par un plan municipal d'environnement en 1994⁸. Le PME a débouché sur la signature d'une charte en 1997. Le PME et la charte ont permis d'approfondir le diagnostic initial et d'élaborer un projet de développement durable agricole associé à une mise en valeur d'ensemble du territoire.

La coulée verte, l'agriculture et l'environnement

La volonté de maintien de l'agriculture s'est traduite par une diminution des zones urbanisables. Près de 25 ha de terres classées en zones NA ont été remises en zones NC dans le nouveau POS. Récemment un plan de développement durable agricole⁹ a été étudié pour répondre aux objectifs de la charte. Ce plan traduit la volonté des partenaires d'assurer les conditions nécessaires au maintien des activités agricoles et à leur évolution. Ce PDDA envisage des scénarios assurant la durabilité de l'agriculture dans le contexte ramboliteain (maintien et évolution des exploitations malgré la perte de territoires agricoles à moyen et long terme).

Le plan vert intègre les terres agricoles dans une coulée verte structurante qui relie les deux principales zones agglomérées du territoire. La forêt encadre l'ensemble et prolonge l'impact de la coulée verte. Le maintien de la coulée verte est inscrite dans le POS. Elle s'appuie sur :

- Les espaces boisés des parcs du château de la Louvière, de Clairbois et du Pâtis. Deux d'entre eux sont dans le périmètre de la ZPPAUP de 1996 (parcs de la Louvière et de Clairbois). Ces trois espaces sont identifiés comme «espaces boisés classés»(EBC) dans le nouveau POS.
- Les zones NC. Les espaces agricoles sont plus importants dans le POS actuel. Ils participent au maintien des espaces ouverts et paysagers de la commune.

Plan vert de Rambouillet



La coulée verte et la trame verte dans les quartiers est

La coulée verte rejoint les nouveaux quartiers, à l'est de la RN10. Elle se prolonge dans le quartier de La Clairière, par une trame verte urbaine. Cette trame se compose de plantations d'alignement le long des rues, de zones paysagères et d'espaces plantés aux abords des équipements. Le projet du plan vert s'est concrétisé aussi avec la création de liaisons vertes piétonnes et cyclistes. D'autres aménagements ont été réalisés qui associent :

- La plantation de la rue Louis Goussan qui dessert la déchetterie.
- L'aménagement des abords de l'étang du Moulinet.
- Le paysagement de la zone industrielle, située à l'Est de la RN10, pour limiter son impact et protéger des points de vue depuis la route nationale. Une étude paysagère a été réalisée par le Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement (CAUE) des Yvelines en 1999, à la suite du plan vert.
- La plantation des rues Paul Demange et Clairefontaine.

Réalisations et projets

Coulée verte agricole et liaisons vertes

- Maintien de la coulée verte agricole
- - - ZNA : zone non aedificandi le long de la RN 10
- Les périmètres de ZPPAUP du POS protègent les secteurs agricoles et boisés au nord ouest et à l'est
- Plantations d'alignement (quartiers du Pâtis et de la Clairière)
- Coulée verte entre l'IUT et le collège
- - - Pistes cyclables

Trame verte urbaine

- Alignement d'arbres créés en ville
- Paysagement des ZAC
- 1 ZAC de Clairbois et de l'Orée
- 2 ZAC de la Butte au Moulin, création d'un square
- 3 ZAC du Quadrilatère, dédensification
- 4 Projet de ZAC du Parc des Eveuses, plan de verdissement
- - - Pistes cyclables réalisées (projets inscrits dans les POS)

0 500 m

© Iaurif

(8) Diagnostic réalisé par l'IAURIF.

(9) Diagnostic en cours (juin 2000) réalisé par la Bergerie nationale.

The farming areas in the green corridor to the east of the RN10 are listed as "NC" - agricultural - zones on the POS.

Les espaces agricoles de la coulée verte à l'est de la RN10 sont inscrits en zone NC au POS.

E. Bordes-Pagès/laurif



The rue de la Motte has been planted with roadside trees.

E. Bordes-Pagès/laurif

La rue de la Motte a été plantée d'arbres d'alignement.

Les plantations d'alignement en ville

Pour l'espace public dans Rambouillet, le plan vert suggérait des plantations adaptées aux largeurs des voies et donnait des exemples de traitement adaptés aux rues. Plusieurs rues ont été aménagées et plantées :

- La rue de la Motte (axe touristique).
- La rue de Groussay (axe touristique).
- La rue du Maréchal Leclerc.
- La rue Georges Pompidou (dans un lotissement).
- La rue de l'Étang d'Or et la rue des Eveuses. Celle-ci correspond à un des itinéraires de randonnée pédestre (GR et PR) qui relie le château de Rambouillet à la forêt. La rue de l'Étang d'Or rejoint l'étang. Des itinéraires cyclables empruntent ces rues et sont inscrits dans le POS.



The pedestrian-cycle path on the rue du Clos Picard has been planted with roadside trees.

E. Bordes-Pagès/laurif

L'itinéraire piéton-cycle, rue du Clos Picard, est planté d'arbres d'alignement.

Les itinéraires cyclables

La commune bénéficie d'importants pôles d'intérêt touristique avec la forêt et le château. Le plan vert proposait la mise en réseau de ces pôles. La coulée verte et la trame verte urbaine accompagnent des itinéraires de circulation piétons et cyclistes. Certains itinéraires ont été réalisés, ils relient :

- L'IUT au collège Catherine de Vivonne.
- Les quartiers est et la ville, par la rue de Clairefontaine ou la rue de la Louvière. Un autre, au sud, emprunte la rue du Clos Picard et la rue du Champ de Course. Ils sont plantés d'arbres d'alignement.

Les autres itinéraires de circulations douces piétons-cyclistes ont été inscrits dans le POS. Ils relient les quartiers de la ville à la couronne forestière et aux étangs.

The farmland of the Val de Groussay lies within the ZPPAUP (Zone de protection du patrimoine architectural et urbain- Officially protected zone (for architectural and urban heritage)) zone listed on the POS.

E. Bordes-Pagès/laurif

Les terres agricoles du Val de Groussay sont dans le périmètre de la ZPPAUP inscrite au POS.



La valorisation des espaces ouverts en tissu urbain

Le plan vert conseillait de valoriser les espaces verts dans la ville et d'en créer de nouveaux pour compenser la densification du tissu. La mise en œuvre du plan vert s'est traduite par la création d'espaces verts en ville. Le jardin de la Motte est ouvert au public depuis juin 2000. Il est accessible depuis la rue Maurice Dechy par la «Sente du Hasard» qui jouxte l'Hôtel de la Motte réaménagé. La ZAC du Quadrilatère a été plantée.

Au niveau réglementaire le plan vert a été repris dans le POS :

- Un périmètre de ZPPAUP (en 1996) couvre une partie du centre ancien. Cette ZPPAUP correspond à une protection durable du patrimoine paysager et bâti de la ville.
- Un classement en «espace vert d'intérêt paysager» (EVIP) d'une quinzaine d'espaces verts au POS. Ils correspondent aux espaces paysagers du fond de Groussay, à cinq parcs et jardins privés remarquables et aux espaces ouverts des grands établissements scolaires.

L'encadrement de l'urbanisation

Depuis le plan vert de 1991, plusieurs zones NA ont été ouvertes à l'urbanisation. Les ZAC qui ont été étudiées ou réalisées depuis intègrent des objectifs de verdissement dans la conception de leurs espaces publics. Certaines ZAC ont fait l'objet d'un cahier des charges pour favoriser le traitement paysager des espaces non bâtis et la plantation des rues.

Les suites...

Aujourd'hui, les dynamiques lancées avec le plan vert et inscrites dans la charte d'environnement ont une incidence sur la conception des projets d'urbanisation. Les objectifs de mise en valeur paysagère sont définis en amont. Le service urbanisme de la commune a réalisé l'étude d'un plan paysager d'ensemble qui prolonge le plan vert. Un plan de développement durable agricole issu de la charte est suivi par la Bergerie nationale. Un premier bilan de la charte vient d'être réalisé. La ville s'engage vers un projet de charte intercommunale pour élargir les possibilités de réponse et la cohérence des actions.

Mitry-Mory, maîtrise du développement

À Mitry-Mory, le plan vert porte sur les 3 000 ha de ce territoire situé en ceinture verte régionale, à proximité de l'aéroport Charles de Gaulle. L'importance des zones d'urbanisation futures inscrites au SDRIF de 1994 et les qualités paysagères des sites concernés ont poussé la commune à étudier un schéma d'aménagement d'ensemble traduit dans le plan vert. Présenté au conseil municipal et à la population, la réalisation du plan vert a démarré avec les premières constructions de la plaine des sports à Mitry-le-Neuf. Les autres projets engagés portent sur la mise en valeur du ru des Cerceaux et du bois des Acacias près du bourg de Mitry à l'est. Les itinéraires cyclables inscrits au plan vert ont été traduits dans une étude «réseau vert» pour permettre leur mise en œuvre dans le cadre d'un contrat régional. Le plan vert sert de guide à la programmation d'actions et pour encadrer les futurs projets d'urbanisation.

L'urbanisation et le paysage de la plaine des sports

Le plan vert proposait de paysager l'espace situé entre Mitry-le-Neuf et l'A104. L'urbanisation de cette plaine et son aménagement sont en cours de réalisation. Le gymnase a été construit, à l'est de l'avenue des Martyrs. La construction du collège est en cours. Les deux équipements s'intègrent dans un ensemble paysager où les espaces extérieurs et leurs abords sont traités en relation avec l'avenue. Ces aménagements sont subventionnés dans le cadre d'un contrat régional associant la commune et le département. Cette participation financière est liée aux objectifs de traitement paysager d'ensemble.

La trame verte se prolonge, au sud, vers le canal de l'Ourcq, et intègre le bois des Frènes. Les espaces naturels et boisés prennent le relais de la trame verte urbaine.

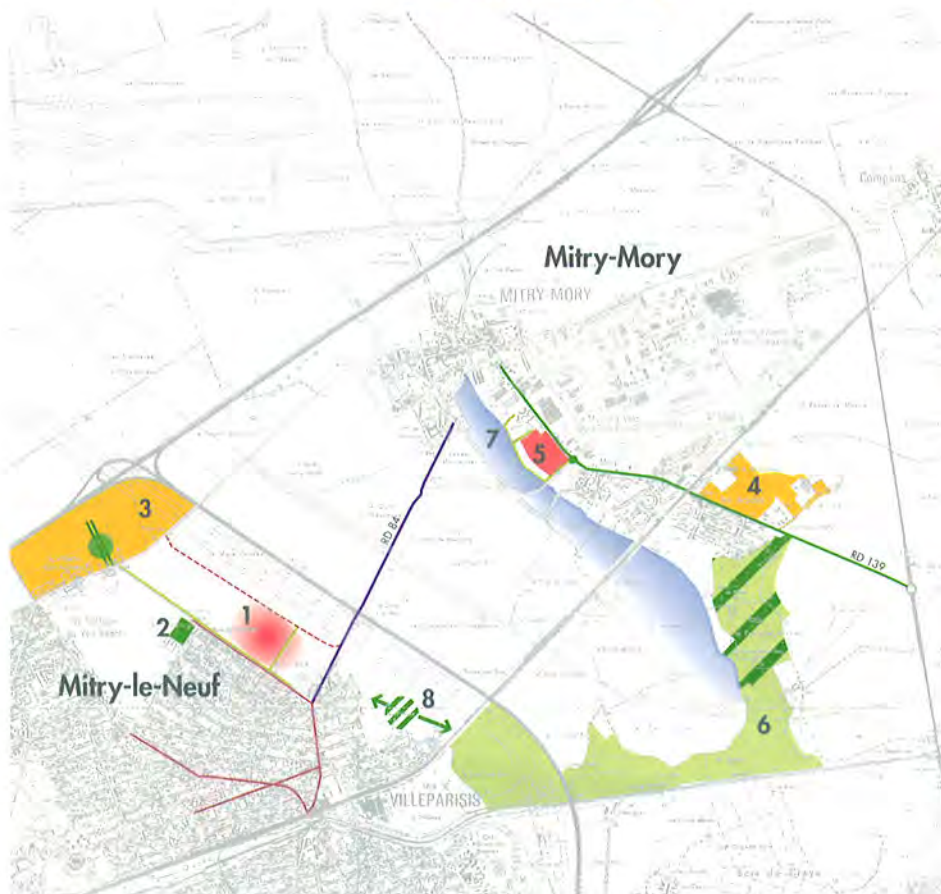


The construction of the gymnasium enabling the area to the south of the avenue des Martyrs to be landscaped with a tree-lined walk planted with trees.

La construction du gymnase a permis de paysager le sud de l'avenue des Martyrs, mail planté d'arbres.

E. Bordes-Pagès/laurif

Plan vert de Mitry-Mory



Réalisations et projets

Trame verte urbaine

- 1 Aménagement paysager de la Plaine des Sports et mail planté sur l'Av. des Martyrs de Chateaubriant
- 2 Acquisition du parc des Douves et ouverture au public
- 3 La ZAC de la Villette participe à la trame verte
- 4 La ZAC des Acacias : Espace vert et rues plantées
- 5 Parc de la Briquetterie : aménagement paysager en bordure du ru des Cerceaux

Liaison verte et bleue (en cours)

- 6 Bois des Acacias : périmètre ENS étendu, acquisition pour ouverture au public en cours
- 7 Valorisation du ru des Cerceaux : emplacement réservé au POS
- 8 Bois des Frènes : projet d'aménagement et de liaison verte

Circulations douces (phasage)

- phase 1 Zone urbaine : aménagement de voirie en zone trente
- phase 2 Relier Mitry au bourg, aménager la RD 84
- phase 3 Relier les équipements, aménager la RD 139

0 500 m

© laurif



Les plantations de l'avenue des Martyrs

L'avenue des Martyrs sert de support à la trame verte urbaine de Mitry-le-Neuf. Elle intègre les itinéraires piétons et cyclistes. Les premières constructions de la Plaine (gymnase et collège) ont permis de planter le sud de l'avenue. La réalisation du mail sur l'avenue doit se poursuivre vers le nord. L'armature paysagère de l'avenue correspond à un mail composé de trois rangées d'arbres. Il rejoint la ZAC de la Villette au nord. Ce mail reliera les deux espaces verts publics inscrits au plan vert, le parc des Douves et le parc de la Villette (dans la future ZAC). La réalisation du mail nécessite l'inscription d'un emplacement réservé (14 m de large) dans le futur PLU (en cours d'étude). Des négociations amiables ont été engagées avec les propriétaires des terrains non bâtis, à l'est de l'avenue, concernés par le tracé du mail et les projets de la Plaine. À l'ouest de l'avenue, les riverains seront associés au projet de paysagement des trottoirs.



The Parc des Douves recently acquired by the town authorities is currently in the process of development with a view to being opened to the public.

Le parc des Douves, acquis récemment par la ville, est en cours d'aménagement en vue de son ouverture au public.

La commune vient d'acquérir l'ancien Parc des Douves, à l'ouest de l'avenue des Martyrs. Ce parc renforcera la trame verte urbaine entre Mitry-le-Neuf et le quartier de la Villette aux Aulnes (zone d'extension urbaine prévue au SDRIF).

(10) Par l'Agence des espaces verts (AEV).

Le réseau vert cyclable

Le plan vert proposait un réseau d'itinéraires piétons-cyclistes pour relier le bourg aux quartiers ouest de Mitry, desservir les équipements publics, les commerces, les gares. Une étude technique a été réalisée pour assurer la faisabilité technique du projet et la réalisation d'un réseau vert cyclable. L'étude a été financée avec la participation de la Région.



Landscaping in progress at the Briquerterie to enhance the Cerceaux brook.

L'aménagement paysager en cours à la briquerterie, en relation avec la mise en valeur du Ru des Cerceaux.

E. Bordes-Pagès/laurif

La liaison verte et bleue, le ru des Cerceaux

Le ru des Cerceaux fait partie du projet de liaison «verte et bleue» qui associe le ru, le canal de l'Ourcq et les espaces naturels et boisés environnant. Ce projet du plan vert prévoit de relier, à long terme, les différents quartiers de la commune, en offrant de nouvelles possibilités de promenade et en valorisant les paysages naturels traversés. Ce projet est aujourd'hui engagé.

La valorisation du bois des Acacias s'accompagne de la remise en état des chemins ruraux et des chemins agricoles afin de permettre l'accès vers le canal de l'Ourcq. L'acquisition foncière des parcelles forestières est en cours¹⁰ et porte sur 28 ha. L'aménagement du ru a été étudié à la suite du plan vert. L'espace nécessaire a été partiellement inscrit en emplacement réservé dans le POS.

Les suites...

Les projets d'urbanisation s'accompagnent en amont de projets paysagers. Ils reprennent les objectifs du plan vert à l'échelle des quartiers puis des opérations. Le projet de réseau vert piétons-cyclistes doit se concrétiser dans le cadre d'un contrat passé avec la Région. La commune a mis en place une mission "plan vert et réseau vert" pour en assurer le suivi et permettre une meilleure cohérence entre les projets. Les services urbanisme et environnement de la ville ont un rôle de coordination.

Bibliographie

Espaces publics espaces de vie espaces de ville



Cette sélection de références bibliographiques, réalisée par la Médiathèque de l'aurif, est extraite de la base de données Urbamet (www.urbamet.com). Elle reprend les deux grands thèmes traités dans ce cahier :

- I- Aménagement des espaces publics et sécurité
- II- Aménagement des espaces publics et plans verts.

Chaque cote indiquée à la fin d'une référence mentionne le centre de documentation où vous pourrez consulter le document. Ainsi : AP (Atelier parisien d'urbanisme) ; AUB (Agence d'urbanisme de Bordeaux Métropole) ; CTM (CETE Méditerranée) ; IA (laurif) ; CDU (Centre de documentation de l'Urbanisme) ; CP (EpaCergy) ; DRE (Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France) ; ITR (Institut d'aménagement du territoire et de l'environnement) ; IUG (Institut d'urbanisme de Grenoble) ; MV (EpaMarne) ; PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture) ; TU (Certu).



I - AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS ET SECURITE

Wekerle (Gerda R.); Whitzman (Carolyn)

SAFE CITIES : GUIDELINES FOR PLANNING, DESIGN, AND MANAGEMENT

New York : Van Nostrand Reinhold, 1995.- XI-206 p., phot.; bibliogr.

Des règles faciles à suivre pouvant être utilisées par des urbanistes, des architectes et des services de police afin d'améliorer la sécurité dans les villes, sont présentées. Des exemples réussis de participation des citoyens ordinaires à la lutte contre la criminalité, en collaboration avec des autorités locales et des services gouvernementaux sont exposés. Ces partenariats ont permis de redessiner des projets de logements sociaux, de convaincre des responsables des transports en commun de développer des programmes de sécurité répondant aux besoins des usagers, de persuader les responsables locaux de mettre en oeuvre la sécurité dans les parcs et les espaces ouverts urbains, d'obtenir des mesures sécuritaires plus efficaces dans les parkings souterrains et de mener leurs propres audits de sécurité dans les écoles, dans les logements et dans les quartiers.

[IA 42337](#)

Brennan (Dean); Zelinka (Al)

SAFE AND SOUND

PLANNING. (USA). Vol. 64, n° 8, août 1997.- pp. 4-10, ill., phot.

Les urbanistes américains font des efforts pour juguler la criminalité grâce à l'environnement. A Phoenix, l'amélioration de l'environnement du quartier Isaac fait partie du programme pour des quartiers sûrs. En Floride, à St-Paul et Minneapolis, à Ann Arbor, en Californie et dans d'autres villes américaines ainsi qu'au Mexique et à Toronto, des programmes de prévention de la criminalité urbaine grâce à l'écologie urbaine sont engagés.

[IA P.308](#)

Davis (Mark) ; Darteville (Michel) Trad. ;

Saint-Upéry (Marc) trad.

CITY OF QUARTZ : LOS ANGELES, CAPITALE DU FUTUR

Paris : éd. La Découverte, 1997. - 391 p. : cartes

Le destin de Los Angeles est examiné au travers de son urbanisme et de son architecture, de ses élites politiques et économiques, ses intellectuels et ses artistes, sa police et sa multiethnicité. Los Angeles et son aire d'influence sont décrites comme le miroir grossissant qui permet de saisir certaines tendances lourdes des villes et de la société américaines : privatisation des espaces publics, séparatisme fiscal et résidentiel des possédants, polarisation sociale et économie de la drogue, développement des dispositifs de sécurité et de surveillance alliant entreprises privées et police publique.

[IA 39260](#) ; [CDU 36650](#) ; [MV B9008](#)



Bibliographie

Picon-Lefebvre (Virginie) dir.

LES ESPACES PUBLICS MODERNES. SITUATIONS ET PROPOSITIONS

Paris : Groupe Moniteur, 1997.- 237 p., ill.

Série de textes critiques sur la conception des espaces publics, depuis l'idéologie urbanistique de l'après-guerre (grands ensembles) jusqu'à aujourd'hui. Les thèmes suivants sont abordés : espaces publics, communauté et voisinage dans l'urbanisme de la période 1945-55 ; les principes à l'origine de la conception des grands ensembles ; l'automobile dans l'espace résidentiel moderne ; les "dalles" ou l'invention d'un simulateur urbain ; la morphologie hybride des grands ensembles ; la programmation de l'aménagement des espaces publics à partir du cas de Perpignan, comparé avec Barcelone ; les espaces publics à Brest et à Dunkerque ; les recompositions de la voirie rapide urbaine à Montpellier, Nîmes et Marseille ; la question de la sécurité dans la réhabilitation des grands ensembles ; les paysagistes en France depuis 1945 ; les espaces urbains modernes intégrant des espaces verts.

CDU 35361 ; MV B8713 ; IA 39056

Guyon (Françoise)

L'URBANISME DE DALLES DANS SEPT QUARTIERS D'HABITAT SOCIAL. IN : REGARDS SUR LA POLITIQUE DE LA VILLE

C. DE L'IAURIF (FRA), n° 123, 2^e trim. 1999.- pp. 235-247, carte, photo.

Les dalles structurent le centre et les espaces résidentiels d'une dizaine de quartiers d'habitat social construits dans les années 1960-1970 en Ile-de-France. L'analyse de l'évolution de sept d'entre eux montre qu'ils posent des problèmes aigus d'intégration urbaine et de dégradation du cadre de vie qui ont motivé le recours aux dispositifs de la politique de la ville. Leurs dalles ont perdu au fil du temps leurs fonctions de centralité, elles tendent à être délaissées comme espaces de proximité et polarisent les réactions de rejet.

IA P.117 ; CDU

Monicault (Kathleen de)

L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET LA PRÉVENTION DU CRIME : L'EXEMPLE ANGLO-SAXON. UN BILAN DES ŒUVRES INFLUENTES ET DES EXPÉRIENCES RÉUSSIES

Paris : IHESI, 1999.- 57 p., bibliogr. (Coll. Etudes et recherches)

Ce rapport présente un bilan des publications influentes et un compte-rendu de quelques expériences réussies dans les pays anglo-saxons, dans le domaine des relations entre aménagement urbain et sécurité. Une première partie présente l'évolution entre les théories et les pratiques, ainsi qu'un résumé des courants les plus importants. Elle montre également les limites et les critiques de l'aménagement physique comme outil de la prévention du crime et donne une comparaison des différentes méthodes. La deuxième partie consiste en une collection d'études de cas : tous ont produit des réductions des crimes et délits, mais pour des durées variables. Leurs échecs sont aussi importants que leurs succès pour une compréhension complète du sujet. Quelques conclusions sont tirées de ces expériences anglo-saxonnes et des recommandations sont présentées pour l'application la plus fructueuse de cette méthode de prévention du crime.

Anache (Marianne)

LONDRES, BERLIN, MONTRÉAL, NEW-YORK : QUELLES STRATÉGIES POUR DES TRANSPORTS PLUS SÛRS ? IN : LES TRANSPORTS DANS LES GRANDES MÉTROPOLIS : RÉFLEXIONS ACTUELLES. TOME 2

C. DE L'IAURIF (FRA).

N° 128, 3^e trim. 2000.- pp. 45-51, phot., bibliogr. et pp. 54-55

Depuis une dizaine d'années, les transporteurs publics et privés d'Ile-de-France sont confrontés à des problèmes d'insécurité réels mais aussi à une montée très forte du sentiment d'insécurité sur leurs réseaux ; ils ont été conduits avec les pouvoirs publics à prendre des mesures de prévention de sécurisation et de répression de la violence. A Londres, Berlin, Montréal ou New York, la délinquance et l'insécurité dans les transports publics sont, comme en Ile-de-France, des préoccupations majeures. Elles ont conduit à l'élaboration de politiques qui, si elles se réfèrent à des contextes économiques et institutionnels particuliers, n'en sont pas moins intéressantes à connaître.

IA P.117

ECOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION. PARIS

PROMOTION 1998-2000 AVERROËS. SÉMINAIRE DE QUESTIONS SOCIALES : TERRITOIRES ET SÉCURITÉ. GROUPE N°5 «SÉCURITÉ DE PROXIMITÉ : ESPACES PUBLICS ET BIEN COMMUN»

Paris : ENA, 2000.- 81 p. : tabl. ; bibliogr. ; ann.

Menacés par le développement des violences urbaines, les espaces publics perdent progressivement leur caractère de bien commun. La reconquête des espaces publics doit être placée au centre des politiques de réduction de l'insécurité par un pilotage global de l'intégration des fonctions d'aménagement et de gestion de l'espace public et par l'établissement d'une nouvelle forme de régulation reposant sur l'implication de l'ensemble des acteurs de l'espace public.

IA 42024(5)

FRANCE. MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT. PLAN URBANISME

CONSTRUCTION ARCHITECTURE ; PROJETUD Melonio (...)

RÉSIDENTIALISATION DANS LES QUARTIERS SENSIBLES : RECHERCHE EXPLORATOIRE

Paris : Projetud, 2000.- 51 p., ann. (ét. de cas), phot., plans

Confrontés à des phénomènes de désaffection grandissante des locataires de certains groupes de logements sociaux, les organismes d'HLM et des collectivités locales ont engagé des démarches visant à offrir un habitat plus adapté à la demande. L'objectif de ces démarches est d'individualiser davantage les immeubles, de redéfinir les limites transitoires entre l'espace public et l'espace privé, de rendre les accès plus sûrs, de repenser et mettre en place une gestion de proximité et d'élever le standing de cet habitat en changeant son image. L'étude a consisté à étudier cinq opérations représentatives de la diversité des démarches dites de "résidentialisation" et à tenter de les resituer dans le contexte général des mutations observées dans les quartiers urbains périphériques. Les quartiers étudiés sont : cité Montmartre (Paris), les Valmeux (Vernon), les Merisiers (Aulnay-sous-Bois), les Hauts de Belleville (Paris) et tours du Levant et clos Galot (Les Andelys).

PUCA 42 ; CDU 53370

Bibliographie

Landauer (Paul) ; Delhome (Danielle)

Institut des hautes études pour la sécurité intérieure
**ESPACE ET SÉCURITÉ DANS LES QUARTIERS D'HABITAT SOCIAL.
 BILAN DE DEUX ÉTUDES SUR SITE : SARCELLES-LOCHÈRES ET LES
 QUARTIERS NORD D'AULNAY-SOUS-BOIS**

Paris : IHESI, 2000. - 78 p. : plans ; bibliogr.
 (Coll. Etudes et recherches)

Après une description des modalités ayant permis d'appréhender les phénomènes d'insécurité et de sentiment d'insécurité, les apports d'une analyse spatiale à la compréhension des phénomènes sont présentés et les caractéristiques spatiales qui participent à l'existence de ces phénomènes sont dégagées. Les conceptions de la sécurité propres aux maîtres d'oeuvre et aux maîtres d'ouvrage impliqués dans des opérations de requalification urbaine à Sarcelles et à Aulnay-sous-Bois sont abordées et les enjeux soulevés par ces opérations en termes de sécurité sont dégagés.

[IA 41558](#)

PUCA Ghorra-Gobin (Cynthia); Prévot-Schapira (Marie-France);
 Jaillet (Marie-Christine); Godard (Francis); Ascher (François)
**LA NOUVELLE QUESTION URBAINE : SÉANCES DU 29 JUIN ET
 DU 14 SEPTEMBRE 1999, SÉMINAIRE ANIMÉ PAR JACQUES
 DONZELOT ET MARIE-CHRISTINE JAILLET**

Paris-la-Défense : PUCA, 2000. - 23 p.

Ce volume rassemble les textes développant les interventions faites lors des deuxième et troisième séances des 28 juin et 14 septembre 1999 du séminaire consacré à la nouvelle question urbaine, organisé par le Plan Urbanisme Construction Architecture du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. Partant de la nouvelle question urbaine, les séances sont consacrées à la comparaison des problèmes que rencontrent le continent américain et la France sur le plan socio-urbain (géographie prioritaire et développement communautaire), sur le plan de la sécurisation (community policing et magistrature sociale) et sur le plan de l'ordre social. Apparaissent en annexe deux textes rédigés pour la revue Esprit sur la sécession selon Tite Live et sur les aspects socio-spatiaux de la fragmentation urbaine.

[IA 41400](#)

Roché (Sébastien) ; Schlegel (Jean-Louis)
LA SOCIÉTÉ D'HOSPITALITÉ

Paris : Le Seuil, 2000. - 171 p., tabl.

Ce livre, présenté en compte-rendu d'entretien, tente de cerner ce qui est devenu un problème central de la vie quotidienne de bien des gens : l'insécurité et le sentiment d'insécurité qui l'accompagne. Pour commenter la croissance vertigineuse des vols, agressions, incivilités de toutes sortes dans les sociétés riches et se produisant dans tous les lieux publics, Jean-Louis Schlegel, spécialiste de l'insécurité, répond à des questions simples: qui, où et pourquoi? Quels auteurs pour quelles victimes? Que font la police et la justice? Prévention ou répression? Comment contrer l'insécurité? N'est-il pas urgent de se donner pour objectif une société d'hospitalité, c'est-à-dire une société où l'accueil de tous irait de pair avec des règles à respecter par tous?

[IA 41527](#)

Brennan (Dean) ; Zelinka (Al)

**SAFESCAPE : CREATING SAFER, MORE LIVEABLE COMMUNITIES
 THROUGH PLANNING AND DESIGN**

Chicago : American Planning Association, 2001. - XVI-285 p. phot.;
 index; ann.; bibliogr.

Les aspects de l'environnement bâti qui ont un effet sur la criminalité et sur l'insécurité des citoyens sont abordés et des stratégies d'aménagement ou de réaménagement des quartiers où les habitants puissent se sentir en sécurité et soient en sécurité sont proposées. Les efforts pour rendre plus sûrs les villes américaines seront couronnés de succès si les citoyens sont partie prenante. Fondé sur les observations et les expériences des auteurs, ce guide propose des idées, recommande des actions ainsi que des stratégies de mise en oeuvre et présente des études de cas pour traiter des questions de sécurité des citoyens dans l'environnement bâti.

[IA 43435](#)

**CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS. PARIS; UNFOHLM
 RÉSIDENTIALISATION : REQUALIFIER LES ESPACES DE PROXIMITÉ**

Paris : UNFOHLM, 2001. - 115 p., phot, plans, tabl.

Les bailleurs sociaux et les villes visent, par le biais de la résidentialisation, à requalifier les espaces collectifs, parties communes et abords des immeubles pour en améliorer le cadre de vie quotidien. Le présent ouvrage est réalisé par la direction du renouvellement urbain et la Caisse des Dépôts et la fédération nationale des SA d'Hlm. A partir de l'analyse de huit opérations récentes présentées en seconde partie, il propose en introduction des éléments de préconisations pour la bonne conduite d'un tel projet. S'interrogeant sur les usages de l'espace ainsi que sur la gestion urbaine, il vise avant tout à aider les opérateurs engagés dans des projets de résidentialisation à les mener à bien. Ces projets doivent être réalisés en partenariat avec les habitants et s'intégrer au projet urbain d'ensemble.

[IA 42942](#)



Bibliographie

Ider (Ouardia)

ATELIER PARISIEN D'URBANISME. PARIS

LES OLYMPIADES. QUELLES PERSPECTIVES ?

Paris, APUR, oct. 2001.- 2 vol., 16 p.+ non pag., 1 carte coul. HT, tabl., phot. coul., ann.

Initiée à la fin des années 60 par la Société d'Aménagement de l'Îlot Gobelins Nord (SAGO), la dalle des Olympiades accueille des bâtiments de grande hauteur à usage d'habitation (sociale et privée) et de bureaux. Aujourd'hui, elle pose d'importants problèmes de gestion. Cette étude retrace l'évolution historique de la dalle, présente une description du site qui précise l'occupation du sol (bureaux-logements-commerces-équipements-parkings-accès) et les caractéristiques socio-démographiques de la population. Elle expose ensuite les problèmes de fonctionnement liés à la sécurité, la délinquance, la circulation et le stationnement des véhicules, avant de formuler un certain nombre de propositions.

[AP BROAPU142 ; IA 43738\(1-2\)](#)

Toussaint (Jean-Yves) ; Zimmermann (Monique) dir.

USER, OBSERVER, PROGRAMMER ET FABRIQUER L'ESPACE PUBLIC

Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001.- 288 p., phot., ann., bibliogr.

Les connaissances portant sur la pratique d'aménagement des espaces publics se focalisent souvent soit sur celle des habitants soit sur les pratiques de programmation formelle et technique. En mettant en relation divers éléments, cet ouvrage veut contribuer à l'amélioration des connaissances sur la programmation et l'usage des espaces publics. La valorisation scientifique de la pratique d'aménagement original de Lyon permet d'aborder l'embranchement de ces diverses connaissances et de comprendre comment il oriente la fabrication de ces espaces publics : place faite aux habitants, mode de programmation et de décision, formalisation architecturales et techniques. Le recours au concept d'espace public conduit en outre à privilégier la multiplication des points de vue et l'association de compétences hétérogènes, liées à la complexité de cet objet à la fois politique, économique, social, technique et organisationnel.

URBANISME ET SECURITE

LES CAHIERS DE LA SECURITE INTERIEURE. (FRA)

N°43, premier trimestre 2001.- pp.9-99, bibliogr.

Ce dossier étudie le rôle de l'urbanisme dans la prévention de la malveillance ; il s'interroge sur la sécurisation de l'habitat par une redistribution des espaces publics et privés ainsi que sur la réhabilitation de cet espace au moyen de nouvelles formes de contrôles impliquant les habitants et les acteurs de la sécurité.

[CDU ; IA P.690](#)

IAURIF

Gauthier (Audrey) ; Moulinié (Claire) ; Perrot (Emilie) ;

Dubois (Jean-Louis) ; Philifert (Pascale)

LE RENOUVELLEMENT DES ESPACES PUBLICS.

L'EXEMPLE DU CENTRE-VILLE DE CHOISY-LE-ROI

Paris : IAURIF, 2002.- 141 p.:graph. ; phot. ; cartes

Ce rapport pose le problème de l'espace public face à un urbanisme vieillissant, dans la commune de Choisy-le-Roi. Le centre-ville constitue un espace central, regroupe la majeure partie des services publics, possède un important réseau de transports. Cependant, il n'est guère homogène : le centre commercial déperit, la dalle centrale constitue un obstacle visuel, architectural et structurel important. Les espaces publics posent un problème essentiel du point de vue de leur fonctionnalité, de leur qualification et de leur sécurité. Cela pourrait être résolu par une requalification des espaces aux franges de la dalle, une amélioration des relations entre les dalles et leur périphérie, etc. La dalle doit être réadaptée en fonction des besoins et services aux usagers et sa démolition n'apparaît pas forcément comme la meilleure solution.

[IA 43660](#)

IAURIF

Guigou (Brigitte)

GESTION URBAINE DE PROXIMITÉ : DES INTERVENTIONS COORDONNÉES ENTRE VILLES ET BANLIEUES

C. DE L'IAURIF. SUPPLEMENT HABITAT. (FRA).

N° 31, fév. 2002.- pp. 2-15, phot., bibliogr.

La politique de la ville s'est peu préoccupée d'améliorer la propreté et l'entretien des espaces extérieurs, la gestion des ordures ménagères, l'enlèvement des épaves, la maintenance de l'éclairage, la lisibilité de la signalétique, le nettoyage des tags ou de la sécurisation des pieds d'immeuble... Jusqu'à présent l'accent a été mis sur l'investissement, au travers des projets urbains, des opérations de réhabilitation ou, plus récemment, des démolitions. La coopération entre les acteurs chargés de la gestion quotidienne des quartiers d'habitat social est demeurée limitée. Les démarches de gestion urbaine de proximité qui s'amorcent font le pari d'une transformation en profondeur de ces quartiers en mettant au centre de l'action publique le fonctionnement et la vie quotidienne. Elles ont pour objectif de coordonner les interventions des communes et des bailleurs et d'impliquer les habitants pour améliorer durablement la qualité des services résidentiels. Aujourd'hui en Ile-de-France, cette notion récente se forge lentement et progressivement et se définit au gré d'expériences locales différentes.

[IA P.117bis](#)



Bibliographie



IAURIF

Guigou (Brigitte)

GESTION URBAINE DE PROXIMITÉ EN ILE-DE-FRANCE. TYPES DE COOPÉRATION VILLES-BAILLEURS ET EFFETS SUR LES PRATIQUES DE GESTION

Paris : IAURIF, 2002. - 218 p., phot., plans, bibliogr.

La gestion urbaine de proximité fait partie des missions des nouveaux contrats de ville 2000-2006. L'étude analyse des expériences de coopération entre les différents acteurs concernés : villes, organismes bailleurs et les habitants. Elle souhaite identifier les démarches de coordination, les conditions d'innovation ou de blocage, les opérations mises en place, les changements opérés (résidentialisation, qualité des services, relations entre les prestataires de services et les habitants).

Une première partie synthétise les démarches coordonnées villes-bailleurs sur la gestion urbaine de proximité en Ile-de-France ; une deuxième partie présente les caractéristiques des sites les plus avancés sur la gestion urbaine de proximité. Six démarches de cogestion aboutie des espaces publics associant villes et bailleurs, sont présentées dans une troisième partie.

[IA 43661](#)

Peyrat (Didier)

HABITER, COHABITER. LA SÉCURITÉ DANS LE LOGEMENT SOCIAL. RAPPORT À MARIE-NOËLLE LIENEMANN, SECRÉTAIRE D'ETAT AU LOGEMENT

Paris : METL, 2002. - 176 p., phot., tabl., bibliogr.

Ce rapport vise à apporter quelques connaissances sur le phénomène de l'insécurité dans l'habitat social et à suggérer certaines propositions pour le réduire. L'auteur se propose d'aborder ce problème autour de trois questions: comment prendre la mesure de l'insécurité dans le logement social (volume réel par rapport au sentiment d'insécurité) ? Peut-on recenser et évaluer les dispositifs de sécurité agissant dans ce champ (prévention, répression, aménagements) ? Quelles sont les mesures qui pourraient être prises pour diminuer l'insécurité dans ce secteur ? Dans une première partie intitulée "Dégâts et vécus de l'insécurité dans l'habitat", l'auteur cherche à identifier les traits communs et les différences existant entre l'insécurité générale et celle propre à l'habitat, puis les impacts et conséquences de l'insécurité sur les comportements (victimes, comportements individuels et collectifs). La seconde partie propose un état des lieux des dispositifs généraux concernant l'insécurité, de ceux propres au logement, des pratiques associatives, puis des éléments d'évaluation. La dernière partie est consacrée aux urgences à traiter, aux stratégies envisageables.

[IA 43557](#) ; [CDU 54802](#)

Roché (Sébastien)

TOLÉRANCE ZÉRO ? INCIVILITÉS ET INSÉCURITÉ

Paris : Odile Jacob, 2002. - 303 p., fig.; tabl., graph., notes, bibliogr.

Après avoir expliqué la notion d'incivilité et s'être demandé si les incivilités sont des délits, les modes de réponse à l'insécurité en France mais aussi aux Etats-Unis sont abordés. Entre la «tolérance par indifférence» et la «tolérance zéro», il existe un espace d'action pour des médiateurs dont les fonctions sont très hétérogènes et qui tendent à garantir le respect des usages dans les espaces collectifs. Ces agents représentent une démocratisation de la sécurité car leurs services ne sont pas destinés aux plus favorisés.

[IA 43798](#)

TRANQUILLITÉ/SÉCURITÉ

URBANISME. (FRA).

N° 323, mars-avr. 2002. - pp. 35-66, fig., phot.

Ce dossier sur la question de l'insécurité urbaine cherche à sortir des clichés classiques qui divisent aussi le monde de la recherche et à poser les problèmes autrement. En premier lieu, on s'interroge sur la pertinence des politiques publiques menées depuis une quinzaine d'années en France, notamment sur la relation entre la politique de la ville et la politique de prévention et de sécurité. Eric Chalumeau rappelle ensuite le difficile parcours vers une véritable police de proximité. Des élus de toutes tendances sont d'autre part interviewés sur le positionnement des maires dans la nouvelle donne de gouvernance de la sécurité initiée par les contrats locaux de sécurité (CLS). Une enquête a été effectuée à Strasbourg sur l'apparente abdication des habitants d'un quartier sensible devant l'insécurité. Ensuite on a tenté de cerner quelques actions concrètes mises en oeuvre dans les cités et dans les villes autour du travail des coordonnateurs CLS de Seine-Saint-Denis, comme un éclairage repensé avec des concepteurs de lumière ou une résidentialisation des immeubles HLM visant à sécuriser l'habitat tout en coproduisant l'espace public. Enfin, la sécurité privée, celle de la multiplication des caméras et des vigiles, est abordée au travers de l'exemple du domaine de Terre-Blanche, dans le Var.

[IA P414](#)



Bibliographie



II – AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS ET PLANS VERTS

Biancale (Michel); Dugény (François)
IAURIF ; REGION D'ILE-DE-FRANCE; FRANCE. SERVICE TECHNIQUE DE L'URBANISME. PARIS

LE VERDISSEMENT DE LA BANLIEUE. CONTRIBUTION A L'ELABORATION D'UNE METHODE APPUYEE SUR TROIS ETUDES DE CAS : ST-DENIS, ST-MAUR-DES-FOSSES ET PARAY-VIEILLE-POSTE

Paris : IAURIF, 1983.- 4 vol.

La présence du végétal dans les agglomérations, en particulier dans les banlieues, est aujourd'hui menacée à la fois par le développement urbain et par des maladies. Réponse globale à cette préoccupation, le «plan vert» communal a pour but de mieux concevoir et de pérenniser le rôle du végétal en milieu urbain.

[IA 18888\(1-4\)](#)

Dubois (Jean-Louis); Lange (Jean-Jacques); Gorrard (François); Busnel (Marie-Thérèse)

UNE PRIORITE REGIONALE: LA CEINTURE VERTE DE LA METROPOLE PARISIENNE

Paris : IAURIF, 1987.- 49 P., PHOT., GRAPH., CARTES, 1 CARTE H-T.
La région d'Ile-de-France a décidé de créer en 1983 une ceinture verte entourant la métropole parisienne. Couvrant environ 118 000 ha, elle se compose pour plus du tiers d'espaces verts déjà publics (forêts, parcs, équipements de loisirs). Le projet associe les diverses collectivités publiques (communes, départements, région, Etat) pour les acquisitions et aménagements indispensables pour le maintien des terres agricoles.

[IA 25015](#)

IAURIF

LA CEINTURE VERTE, 20 ANS APRES SA CONCEPTION

Paris : IAURIF, 2002.- 28 p., cartes; tabl.

Cette étude présente un bilan de l'évolution du territoire et de la réalisation du projet de Ceinture Verte. Ce projet avait pour but de limiter l'extension en tache d'huile de l'agglomération parisienne, d'ouvrir des espaces verts de loisirs et de maintenir l'agriculture aux portes de la ville. Ce bilan doit permettre d'éclairer la pertinence du découpage territorial selon les trois grandes zones morphologiques de la région : Trame Verte de l'agglomération centrale, Ceinture Verte qui en est le pivot, et la Couronne Rurale. Ce bilan doit permettre de poser la question de l'actualité du projet de Ceinture Verte et orienter les questions, modifications et compléments à lui apporter.

[IA 43837](#)



PLAN VERT REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE : PROJET

Paris : IAURIF, 1994.- 257 P., photo., cartes, ill.

Le plan vert régional est un cadre de cohérence globale pour toutes les politiques de protection et de mise en valeur des espaces naturels et de loisirs de la région. Il comporte 4 volets: la trame verte d'agglomération, la ceinture verte, la couronne rurale, les vallées et liaisons vertes.

[IA 34821](#) ; [MV 7586](#) ; [CP 5009](#) ; [DRE 7396](#) ; [CDU 33269](#)

PLAN VERT REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

Paris : IAURIF, 1995.- 261 P., photo., cartes, ill.

Le plan vert régional fait la synthèse d'un ensemble de travaux sur les espaces ouverts d'Ile-de-France, menés depuis de nombreuses années par l'IAURIF, l'Agence des espaces verts et le Conseil régional. Il intègre la contribution des départements. C'est une esquisse de charte d'aménagement entre collectivités locales, ni directive, ni contraignante.

[IA 34821\(2\)](#) ; [DRE 7396\(2\)](#) ; [CP 5635](#) ; [CDU 34929](#)

Barbiéri (Nelly) ; Bordes-Pagès (Elisabeth)

IAURIF

ELABORATION D'UN GUIDE POUR DES PLANS VERTS : CONTRIBUTION A L'ETABLISSEMENT DE TERMES DE REFERENCE

Paris : IAURIF, 2000.- 31 p.:phot.; plans; ann.

Devant les difficultés rencontrées pour la création d'espaces verts dans les nouveaux quartiers et même pour le maintien des espaces verts existants dans les villes au Maroc, la direction de l'Urbanisme du ministère de l'Aménagement du territoire souhaite définir un guide d'élaboration des plans verts. Ce rapport comprend une proposition sur la démarche à engager et des éléments de termes de référence pour les études à faire ; un résumé de l'expérience française en matière de plans verts ; un compte-rendu sur le déroulement de la mission qui a eu lieu à Rabat du 6 au 12 novembre 2000.

[IA 42565](#)

Bibliographie

Boutefeu (Emmanuel)

**CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX LES TRANSPORTS
L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES. LYON
COMPOSER AVEC LA NATURE EN VILLE**

Lyon : CERTU, Avril 2001.- 372 p., phot.

Cet ouvrage se veut un document sur l'art et la manière d'aider la nature à retrouver la place qu'elle mérite au sein du tissu urbain. Avec une approche nouvelle, il constitue un document de référence pour tous les acteurs urbains qui souhaitent renforcer la présence de la nature dans les villes. L'approche théorique constitue la première partie : à partir des exemples de Dortmund et de Dijon, il est montré que la présence ou l'absence d'oiseaux est le corollaire direct du taux de recouvrement de la végétation au sol. C'est un précieux indicateur de la finesse et de la qualité du "grain de verdure" d'une agglomération. L'art de la mise en scène des parcs et jardins est étudié à travers le travail des concepteurs et des paysagistes. Plus généralement, les jardins qu'ils soient publics, privés, botaniques ou familiaux, sont les témoins de la culture d'un pays mais sont aussi révélateurs des goûts et des valeurs attachés à la nature. La deuxième partie veut convaincre qu'il est possible de redonner place à la nature en ville. Quatre études de cas sont présentées en fin d'ouvrage : les jardins sur dalle de la Cité des Etoiles à Givors (Rhône); le jardin sauvage du Fonds mondial pour la nature (WWF) à Versailles ou comment transformer une friche urbaine en jardin sauvage; comment faire cohabiter des animaux sauvages (oiseaux, chauve-souris...) dans nos bâtiments et nos ouvrages d'art, l'exemple de la ville de Montbéliard; comment assurer la gestion d'une forêt urbaine soumise à une fréquentation intense : l'exemple de la forêt régionale de Bondy.

[TU CE09 6291](#); [TU DOC;DRE 9075;CTM 16704](#); [CDU 53783](#); [IA 43004](#)

VILLE DU PLESSIS-TRÉVISE

LE-PLESSIS-TRÉVISE: PLAN VERT.

Le-Plessis-Tréville, ville du Plessis-Tréville, 1990.- 18 P., photo.

L'objectif du plan vert est d'assurer une meilleure conception du rôle du végétal dans le milieu urbain au travers d'aménagements progressifs.

[IA T.5839](#)

Ronnet (Hervé) ; Thibault (Christian)

**IAURIF ; VILLE DE PARAY-VIEILLE-POSTE
COMMUNE DE PARAY-VIEILLE-POSTE. PLAN VERT:
DOSSIER PRÉ-OPÉRATIONNEL**

Paris : IAURIF, 1986.- 73 P.:tabl., fig., plans, + 4 cartes h-t. a

[IA 22469](#)

Gotlieb (Carlos) ; Dugény (François) ; Seze (Rémy de) ;
Sauvalle (Hervé)

**IAURIF ; REGION D'ILE-DE-FRANCE ; VILLE DE LEVALLOIS-PERRET
LEVALLOIS-PERRET - PROJET DE VILLE : LE PLAN VERT**

Paris : IAURIF, 1987.- 59 + 26 P., plans, photo.

[IA 20284\(13\)](#)

VILLE DE COLOMBES

PLAN VERT

Colombes : Ville de Colombes, 1996.- 60 p.:tabl.; phot.; bibliogr.

Le plan vert comporte trois objectifs : le premier objectif est de maintenir le patrimoine vert de la commune, le second est d'augmenter l'offre d'espaces verts et le troisième est de participer à l'amélioration du paysage de la commune par une intervention au niveau des espaces non bâtis. Après avoir dressé l'état de l'existant en matière d'espaces verts et constaté des carences, des propositions d'actions dans le cadre du plan vert ou parallèles à celui-ci (à court et moyen terme, à moyen et long terme) sont présentées. Un bilan des différentes opérations menées depuis 1988 est présenté en annexe.

[IA 43356](#)

Broillet (ANDRE)

**IAURIF ; REGION D'ILE-DE-FRANCE ; VILLE D'ASNIERES-SUR-SEINE
PLAN VERT : COMMUNE D'ASNIERES-SUR-SEINE**

Paris : IAURIF, 1993.- 129 P., photo., ill., cartes

[IA 33673](#) ; [DRE 7549](#)

SYNDICAT D'AGGLOMERATION NOUVELLE

**DE MARNE-LA-VALLEE-VAL-MAUBUEE. TORCY
LE PLAN VERT DU VAL MAUBUEE**

Noisiel : San-Val-Maubuée, 1994.- 1 doss., 3 fasc., 21 fiches, plan, phot.

Le Val Maubuée est composé d'espaces naturels vastes et diversifiés qui donnent un cadre de vie de qualité aux habitants. Les objectifs du plan vert du Val Maubuée portent sur le maintien et la valorisation des espaces libres en les ouvrant au public, afin de mieux les intégrer à la trame urbaine. Ce dossier est composé de fiches descriptives des bois et parcs du Val Maubuée par secteur, ainsi que des allées structurantes et des berges de la Marne.

[MV 9368](#)

Lecroart (Paul) ; Naudin (Muriel)

**IAURIF ; VILLE DE MITRY-MORY
PLAN VERT DE MITRY-MORY**

Paris : IAURIF, 1996.- 179 P.:photo.; plans; fig.

[IA 38080](#)

Bordes-Pagès (Elisabeth) ; Barbiéri (Nelly) ; Jacob (Christian)

IAURIF

UN PLAN VERT À NOGENT-SUR-MARNE

Paris : IAURIF, 1998.- 257 P.:cartes; photo.; plans

Ville très urbanisée de la première couronne, Nogent-sur-Marne souhaite développer une démarche globale pour améliorer le cadre de vie et l'environnement de son territoire, d'où l'utilité d'un plan vert. Un plan vert est un schéma d'actions et d'orientation qui précise le rôle du végétal dans la ville. Il s'attache à la mise en valeur des espaces verts mais aussi plus largement à la prise en compte de toute forme de végétation présente.

Bibliographie

Les espaces plantés fissent la ville, ils lui donnent un caractère propre au-delà du rôle important d'espace récréatif. Pour Nogent, l'étude rappelle les caractéristiques d'une commune qui abrite dès le 18^e siècle de grandes propriétés dotées de jardins remarquables. Certains sont devenus publics et la commune souhaite en ouvrir d'autres à ses habitants. Le rapport dresse un bilan de la trame verte actuelle, propose des actions de verdissement des espaces de voirie, de mise en valeur et d'extension des espaces verts communaux, assorties de recommandations destinées à la mise en valeur des espaces verts privés.

[IA 39915](#)

CONSEIL GENERAL DES HAUTS-DE-SEINE PLAN VERT DÉPARTEMENTAL : PERSPECTIVES ÉTÉ 1991, ASSISES DE L'ENVIRONNEMENT

Nanterre : Conseil général des Hauts-de-Seine, 1992. - 36 p., photo., cartes

Le plan vert des Hauts-de-Seine présente les actions du département afin de préserver et de mettre en valeur la nature dans l'espace urbain, de réduire les nuisances et les pollutions, d'informer, éduquer et sensibiliser.

[IA T.5994](#) ; [DRE T.2363](#)

Lecroat (Paul) ; Danicic (Slava) ; Abadia (Gérard)
IAURIF ; REGION D'ILE-DE-FRANCE

UN PLAN VERT POUR LES BOUCLES DE LA MARNE : ESPACE PUBLIC ET INTERCOMMUNALITÉ.

Réédition juillet 1993

Paris : IAURIF, 1991. - 287 P., cartes, ill., bibliogr. + plan h-t.

Dans une première étape de diagnostic des boucles de la Marne, l'étude met en évidence les grands enjeux de l'élaboration d'un plan vert puis, dans une seconde étape, elle traite des objectifs, du contenu et des perspectives de mise en oeuvre du plan proposé.

[IA 33150](#) ; [MV 7626](#)

IAURIF ; REGION D'ILE-DE-FRANCE PLAN RÉGIONAL DES CIRCULATIONS DOUCES : DÉVELOPPER LES RÉSEAUX VERTS ET LES DÉPLACEMENTS DES VÉLOS EN ILE-DE-FRANCE

Paris : IAURIF, 1996. -128 P.:cartes ; photo.; tabl.; fig. + 1 carte h-t.
Les circulations douces sont les déplacements autres que motorisés, essentiellement ceux des piétons et des vélos. Couvrant l'ensemble du territoire d'Ile-de-France, le plan régional des circulations douces comporte trois volets : les réseaux verts, les itinéraires de longue distance et de loisirs, les actions de sensibilisation. C'est un document d'information, de formulation d'objectifs et d'actions, un cadre de référence pour les aménagements des collectivités locales.

[IA 38091](#) ; [DRE 8272\(1-2\)](#) ; [CDU 54323](#)

Dubois (JEAN-LOUIS) ; Audoin (VERONIQUE) ; Nolorgues (LAURENCE) ; Aury (DELPHINE) ; Delcroix (COLETTE) IAURIF ; ILE-DE-FRANCE (REGION). PREFECTURE ; MISSION SEINE-AMONT. IVRY-SUR-SEINE ; DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT D'ILE-DE-FRANCE. PARIS ; REGION D'ILE-DE-FRANCE LA TRAME VERTE DE SEINE-AMONT SUD : MISE EN OEUVRE DU PLAN VERT RÉGIONAL

Paris : IAURIF, 1998. - 68 + 67 P.:photo.; cartes + 2 cartes h-t.

Les communes de Seine-amont sud (Ablon-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Orly, Valenton, Villeneuve-le-Roi et Villeneuve-St-Georges) sont convenues d'examiner leur devenir à l'échelle de l'ensemble du secteur, dans une démarche dénommée "projet de redéveloppement de Seine-amont sud". Ce projet doit faire l'objet d'un volet "trame verte", afin de développer l'offre en espaces verts publics, de créer un réseau maillé et hiérarchisé de liaisons vertes, de protéger et mettre en valeur le paysage, de préserver et valoriser l'héritage végétal. Dans le cadre du contrat d'objectifs Etat-Région, l'IAURIF participe aux études du schéma de secteur en apportant une contribution au titre du plan vert régional, d'où la réalisation de ce document, constitué de deux volets : rapport général et propositions par commune. Cette étude dresse un état des lieux et formule des propositions de liaisons vertes réservées à la circulation des piétons et des cyclistes, d'espaces verts et de mise en valeur des bords de Seine.

[IA 40184](#) ; [DRE 8486\(1-4\)](#)

CONSEIL GENERAL DES HAUTS-DE-SEINE LE CADASTRE VERT DES HAUTS-DE-SEINE

Nanterre : Conseil général des Hauts-de-Seine, 2001.- 92 p., fig.; cartes; tabl.; phot.

Cette base de données qui associe le dessin cartographique de tous les éléments verts à leur description a pour objectifs de faire apparaître les possibilités d'extension de ce patrimoine en repérant les zones où il est possible de créer de nouveaux espaces verts et de révéler l'armature végétale existante pour développer un réseau de liaisons vertes intercommunales.

[IA 43615](#)

AGENCE D'URBANISME BORDEAUX METROPOLE AQUITAINE PLAN VERT DE L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE. SYNTHÈSE.

Bordeaux : AURBA, 1991. - N.P., photo.coul., cartes, tabl.

(Etude réalisée dans le cadre du contrat d'objectif AURBA/Etat)
Synthèse des travaux dont l'objectif était de dresser un bilan quantitatif et qualitatif de l'existant puis de proposer des orientations et des stratégies à traduire dans les documents d'urbanisme. Ils ont donné lieu à la production de 5 livres traitant : le couvert végétal, le recensement des espaces verts, des enquêtes auprès des utilisateurs et décideurs, les couloirs verts dans le SDAU et les POS, les grandes propriétés et jardins d'agrément.

[AUB EQU2979](#)

Bibliographie

Lubin-Barbier (ISABELLE)

ETUDE POUR UN PLAN VERT DE LA VILLE DE REIMS

Reims : IATEUR, 1993.- 83 P., bibliogr.

(Mémoire de DESS urbanisme aménagement environnement sous la dir. de Bazin M.)

Etude préalable à la mise en place d'un outil d'urbanisme d'aide à la décision en faveur d'une politique cohérente et durable en matière d'espaces verts. - historique du développement de la ville et de ses espaces verts ; - présentation de la situation actuelle des espaces verts ; - propositions d'actions pour la protection et l'extension des espaces verts.

[ITR 4030IA](#)

Larosa (WILLIAM)

LA PLANIFICATION DES ESPACES VERTS PUBLICS À GRENOBLE: PRATIQUE VIRTUELLE OU STRATÉGIE DE VIRTUOSE?

Grenoble, IUG, 1994.- non Pag., cartes, bibliogr.

(Note documentaire et de synthèse sous la dir. de Magali Laurencin)

Après une présentation de la notion d'espace vert urbain, approche historique et état des lieux de l'exemple grenoblois. La seconde partie présente la planification en se focalisant sur les principaux intervenants de l'aménagement des espaces verts et leurs méthodes de travail.

[IUG B239I](#)

VILLE DE TOULOUSE

PLAN VERT POUR TOULOUSE

Toulouse : ville de Toulouse, 1993.- Pag. div. ill. ; photo. ; plans ; graph.

Le plan vert pour Toulouse s'inscrit dans le projet de ville et il a pour objectifs de valoriser les paysages et d'embellir la ville, de veiller aux équilibres naturels et de prévoir les espaces verts de demain. Les principaux projets urbains de Toulouse, notamment le plan vert, contenus dans le plan d'occupation des sols de la ville, sont présentés.

[IA 39167](#)

AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION STRASBOURGEOISE

PLAN VERT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG - ANALYSE DE L'ÉTAT ACTUEL - ORIENTATIONS DE PROGRAMME

Strasbourg : ADEUS, 1996.- 108 P.

Le plan vert, dont l'élaboration a été confiée à l'ADEUS en relation avec les services concernés de la CUS, a pour objet de définir une stratégie et un programme d'actions relatifs à la création, au réaménagement, à la préservation et à l'animation des espaces verts.

[AUS ENV 9613](#)

PROVINCIE ZUID-HOLLAND. LA-HAYE

GROENE HART : NADERE UITWERKING VIERDE NOTA PLAN VAN AANPAK ROM-BELEID. EINDRAPPORT VAN DE STUURGROEP. / LE JARDIN VERT DE L'AGGLOMÉRATION DE LA RANDSTAD

La Haye : Stuurgroep Groene Hart, 1992.- 144 P., photo., graph., tabl. Rapport sur les aspects écologiques de la Randstad, la réalisation du jardin vert.

[IA 33780](#)

VILLE DE MONTREAL

VILLE DE MONTRÉAL : PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU VERT

Montréal : Ville de Montréal, 1994.- 70 p. : cartes ; bibliogr. ; ann.

Le réseau vert de la ville de Montréal se définit comme une nouvelle infrastructure urbaine constituée à partir de la récupération de nombreux espaces libres publics et privés reliés entre eux par différents corridors de transport et qui est dédiée à la pratique de loisirs comme la marche, le vélo, le ski de randonnée et la course à pied. Le réseau vert relie entre eux les grands parcs urbains, les équipements récréatifs et touristiques et les grands espaces libres de l'île. Le réseau vert tisse une toile radiocentrique au cœur du tissu urbain. Les sentiers du réseau vert requièrent un minimum d'aménagement et sont peu coûteux. Le plan directeur du réseau vert se veut une vision globale qui doit se concrétiser par un ensemble d'actions locales et qui doit améliorer la qualité de la vie.

[IA 43078](#)

POLITICHE URBANISTICHE E ECOLOGIA URBANA. / POLITIQUES URBAINES ET ÉCOLOGIE URBAINE

n° 4, 1997.- pp. 7-88, cartes, bibliogr.

TERRITORIO. (ITA).

Le cas d'Amsterdam et des Pays-Bas montre la prise en compte de l'environnement dans la planification urbaine et une nouvelle optique des espaces libres et des espaces verts. L'Atlas de l'environnement de Berlin joue le rôle d'instrument opératoire pour la planification territoriale de la métropole allemande. L'approche britannique de l'intégration de l'urbanisme et de l'écologie apparaît marquée par l'évolution des politiques de planification et les processus d'industrialisation et de désindustrialisation de ces vingt dernières années. La politique des ceintures vertes et les cas de Glasgow et d'Édimbourg illustrent l'approche britannique. L'évolution de la planification de Hambourg dès le XIX^e siècle et la planification écologique des années 1980 sont évoquées. L'expérience des plans municipaux pour l'environnement et des chartes pour l'environnement en France est abordée.

[IA P.394;CDU](#)



Brèves rencontres

IMAGE, USAGE, HÉRITAGE : LA RÉCEPTION DE L'ARCHITECTURE DANS LE MOUVEMENT MODERNE

Paris
16-21 septembre 2002

Colloque organisé par DOCOMOMO-France et l'Institut français d'architecture (IFA) qui se tiendra au siège de l'UNESCO. Trois journées de visites architecturales sont également prévues, en association entre DOCOMOMO France, PIFA et le Centre Pompidou, du vendredi 20 au dimanche 22 septembre 2002. Les travaux de la section française de DOCOMOMO ont nourri la conception du thème de cette conférence internationale, dont elle est l'auteur. Le champ d'action de DOCOMOMO-France s'attache à l'étude et à la mise en valeur du mouvement moderne au sens large, c'est-à-dire qu'il intègre l'étude des prémices (1900-1918) de l'architecture moderne, de ses prolongements après la Seconde Guerre mondiale et de ses formes récentes et actuelles.

IFA / Cité de l'architecture et du patrimoine
6, rue de Tournon - 75006 Paris - Tel. : 01 46 33 90 36
[E-mail : 7e.conference.DOCOMOMO@online.fr](mailto:7e.conference.DOCOMOMO@online.fr)

TÉLÉMATIQUE ROUTIÈRE ET SYSTÈMES INTELLIGENTS DE TRANSPORT

Lyon
16-18 septembre 2002

Congrès européen organisé par ERTICO et ITS France, sous le haut patronage de la Commission européenne et du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement qui comportera un programme de conférences et d'ateliers et une grande exposition, et rassemblera une large audience internationale de décideurs et de professionnels du secteur public et du secteur privé. Le choix du thème "e-Safety" montre l'importance attachée aux applications des technologies de l'information et de la communication pour la sûreté et la sécurité dans les transports terrestres. Ce sera l'occasion de faire le point des avancées récentes et des perspectives en matière d'amélioration de la conception des véhicules et des infrastructures, de la formation des conducteurs et de l'exploitation de la route et des réseaux de transport.

ATEC - ITS France
51bis, avenue de Versailles - 75016 Paris - Tel. : 01 45 24 71 02
[E-mail : atec-its@wanadoo.fr](mailto:atec-its@wanadoo.fr)

ASSISES RÉGIONALES SUR LA RURALITÉ

Paris
18 septembre 2002

Elles seront consacrées aux conditions de vie des populations, aux relations entre les espaces urbains et ruraux, au développement des emplois, des transports, des services... Six tables rondes seront organisées autour de thèmes comme l'apparition de phénomènes de paupérisation, l'insécurité, le foncier, les conflits d'usage, l'environnement, le développement durable.

Conseil Régional d'Ile-de-France
33, rue Barbet-de-Jouy - 75007 Paris - Tel. : 01 53 85 53 85
Association Sol et Civilisation
50, rue de Charonne - 75012 Paris - Tel. : 01 48 05 53 11

LES VILLES FACE AU RISQUE

Créteil
20-22 septembre 2002

Le développement de la société met à jour des risques, nous conduisant à en prendre ou à en faire prendre. Risques industriels, sociaux, institutionnels qui menacent les relations humaines, les organisations, l'environnement, la sécurité des biens et des personnes. Ils créent des conflits, des exclusions, des ruptures entre les individus, les groupes ou les peuples.

Si, en France ou ailleurs, vous avez contribué à mettre ces risques sur la place publique, si vous avez initié ou participé à une campagne, si vous êtes impliqué dans une démarche publique et/ou de prévention, cette manifestation sera l'occasion d'y apporter votre contribution.

Adels/place publique
108, rue St Maur - 75011 PARIS - Tel. : 01 43 55 40 05
[E-mail : Adels@globenet.org](mailto:Adels@globenet.org)

Brèves rencontres

PATRIMOINES ET TRANSPORTS

Ile-de-France
21-22 septembre 2002

19^e Journées du patrimoine : lieux patrimoniaux en lien avec les transports fluviaux, routiers, ferroviaires et aériens.

Drac Ile-de-France

Site web : www.culture.fr (rubrique culture en fêtes)

L'URBANISME, L'ARCHITECTURE, LE DESIGN ET LE PAYSAGE DES MOBILITÉS URBAINES.

LES ESPACES DE L'INTERMODALITÉ.

Septembre/octobre 2002

Parcs de stationnement, mobiliers urbains, nœuds d'interconnexion de réseaux de transports ...autant de lieux du mouvement aujourd'hui peu traités ou mal traités sur le plan architectural et urbain et qui répondent sommairement à des fonctionnalités définies trop étroitement. Ce sont des lieux qui semblent peu sûrs, souvent malcommodes (particulièrement pour les piétons, et plus encore lorsqu'ils sont chargés ou handicapés), peu esthétiques, trop monofonctionnels etc.

L'exposition mettra en évidence les problèmes de sécurité, de confort, d'esthétique, de fonctionnalité de ces lieux du quotidien, et présentera des réalisations exemplaires, françaises et étrangères, apportant des solutions qui devraient inspirer ceux qui font les villes aujourd'hui.

Institut pour la Ville en Mouvement (IVM)

10, rue des Halles - 75001 Paris - Tel. : 01 53 40 95 60

E-mail : vilmouv@wanadoo.fr

LE RÔLE DES FEMMES DANS LES PROGRAMMES DE DÉVELOPPEMENT RURAL

Madrid
2-4 octobre 2002

3^e congrès mondial des femmes rurales organisé en Espagne par l'Institut de la Femme et le ministère de l'Agriculture avec le soutien financier du Fonds social européen.

Presencia Internacional

C/Viriato 20 3° D. - 28010 Madrid

E-mail : cmmujer@presencia-inter.com

Site web : www.presencia-inter.com -
www.mtas.es/mujer/rural/spain/index.htm

AMÉNAGEURS PRIVÉS : DE NOUVELLES RÉPONSES POUR LA VILLE

Paris
14 octobre 2002

Alors qu'elle demeure le souhait d'une très large majorité de ménages, la maison individuelle a progressivement disparu de nos villes.

Ceux qui font le choix de la maison n'ont pas d'autre solution aujourd'hui, que de quitter la ville et de s'installer en périphérie.

Pour mieux répondre aux attentes de nos concitoyens, leur offrir d'autres choix d'habitat, et anticiper l'évolution du marché, les aménageurs du SNAL ont lancé conjointement avec le Plan urbanisme construction et architecture (PUCA), un appel à projets de maisons en ville.

La présentation des projets et des lauréats se fera lors de ce quatorzième congrès.

L'objectif de ce partenariat est de démontrer aux élus locaux et aux professionnels qu'il existe un marché, des savoir-faire et une véritable réponse urbaine pour la maison en ville.

SNAL

19, rue du Général Foy - 75008 Paris - Tel. : 01 42 93 19 53

E-mail : lacombled@snal.fr

Site web : www.snal.org



Brèves rencontres

LE FLUVIAL VERS UN TRANSPORT MULTIMODAL OPTIMAL ?

Paris
15-17 octobre 2002

En Europe, le transport fluvial est plus important que le ferroviaire, alors qu'en France il ne représente que 3 à 4 % (contre 15 % en Ile-de-France). Les pouvoirs publics se positionnent actuellement sur le développement des transports alternatifs (ferroviaire et fluvial), car le routier est saturé et très polluant. De plus en plus d'industriels utilisent le transport fluvial, plus économique, plus fiable en termes d'horaires, plus sécuritaire, consommateur de peu d'énergie et peu polluant. De plus la voie d'eau ouvre de nouvelles perspectives en termes de logistique. Euroforum se propose de réunir à l'occasion de cette manifestation les acteurs privés et publics du transport fluvial et du transport combiné pour répondre aux questions suivantes : pourquoi s'orienter vers les transports alternatifs ? Quels sont les intérêts économiques, logistiques, administratifs, écologiques ? Pourquoi certains industriels utilisent déjà ce mode de transport ? Quelles sont les aides proposées par l'État, les collectivités locales ? Quelles sont les nouvelles mesures incitatives que proposent la Commission européenne ? Quelles aides proposent l'ADEME ? Pour développer le transport fluvial et le transport combiné : comment fédérer les investissements publics et privés ; quels partenariats et projets industriels mettre en place pour développer le transport fluvial ? Quelles solutions mettre en place dans les ports maritimes pour participer au développement du transport fluvial ? Le fluvio-maritime, une solution pour réaliser du porte à porte ?

Euroforum
35, rue Greneta - 75002 Paris
[Site web : www.euroforum.fr](http://www.euroforum.fr)

RISQUES NATURELS ET AMÉNAGEMENT EN EUROPE

Nanterre
22-25 octobre 2002

Colloque international organisé avec le concours du ministère de l'Équipement, du ministère de l'Aménagement du territoire, du Comité national français de géographie et de l'Université de Paris X. Objectifs : développer la prise en compte des risques sismiques, des risques d'inondation et de mouvement de terrain dans les politiques de gestion et d'aménagement du territoire. On comparera différents types de gestion dans des pays européens (Allemagne, Espagne, France, Grande-Bretagne, Grèce, Hongrie, Italie, Portugal, Suisse) pour en tirer des enseignements.

Université de Paris X
200, avenue de la République - 92000 Nanterre
[E-mail : yvette.veyret@u-paris10.fr](mailto:yvette.veyret@u-paris10.fr)
[Site web : margotte.univ-paris1.fr](http://margotte.univ-paris1.fr)

VILLES PORTUAIRES ET COMMERCE MONDIAL. STRATÉGIES URBAINES ET DYNAMIQUES INDUSTRIELLES.

Dalian (Chine)
22-25 octobre 2002

Deux axes thématiques guideront les débats :

- La ville portuaire comme pôle logistique (restructurations de zones industrielles portuaires liées aux nouvelles activités logistiques du commerce mondial telles les diverses politiques publiques de développement des villes portuaires, les mutations des zones portuaires et industrielles vers la fonction de distribution, les nouvelles coopérations créées par la logistique entre villes portuaires et avec les territoires intérieurs).
- Les nouvelles fonctions urbaines (quelles activités et urbanités pour les villes portuaires en tant que centre de compétences pour les services au commerce mondial ? tels que la ville portuaire pôle de compétences pour le commerce mondial, les transformations urbaines et territoriales, l'identité culturelle dans les processus de transformation urbaine).

AIVP/IACP
45, rue Lord Kitchener
76600 Le Havre
Tel. : 02 35 42 78 84
[E-mail : bureau@aivp.com](mailto:bureau@aivp.com)



Brèves rencontres

ÉTUDE DES SOLS

Orléans

22-24 octobre 2002

Journées nationales d'étude des sols organisées par l'INRA - Inventaire et protection des sols à l'échelon européen, diffusion de l'information sur les sols, référentiel pédologique, bilan critique de 10 ans d'utilisation.

Institut national de la recherche agronomique (INRA)

147, rue de l'Université - 75338 Paris Cedex 07

E-mail : jnes@orleans.inra.fr

Site web : jnes.orleans.inra.fr

LA MARNE, UN PATRIMOINE NATUREL À PRÉSERVER ET À VALORISER

Nogent-sur-Marne

24-25 octobre 2002

Rencontres régionales sur le cadre de vie organisées par le réseau IDEAL et la ville de Nogent-sur-Marne.

E-mail : ideal@reseau-ideal.asso.fr

Site web : www.reseau-ideal.asso.fr

EUROPE : ÉLARGISSEMENT, DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL ET LOCAL

Leipzig

30 octobre - 2 novembre 2002

Conférence - exposition EUREGIA - Comment sera-t-il possible de fusionner économiquement et socialement dans une Europe élargie ? Quelles devraient être les réorientations du développement rural ? - Débat sur l'avenir des politiques régionales, rencontre inaugurale du réseau des Régions du futur, lancement d'INTERREG, rencontre des réseaux urbains.

Site web : www.euregia-leipzig.de

FILIÈRES ET RECYCLAGES 2002

Paris

12-13 novembre 2002

Dans de nombreux pays européens, des "éco-organismes" assumant la responsabilité financière et technique des produits de fin de vie ont été créés ces dernières années ou sont en cours de montage. À terme en France, 25 organismes de ce type devraient intervenir dans la gestion, de près de dix millions de tonnes de déchets : véhicules hors d'usage (VHU), déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE), pneumatiques, huiles usagées, déchets de l'agrofourmiture... Le montage et l'organisation de ces structures nécessitent une nouvelle répartition des responsabilités et de nouveaux relationnels entre producteurs, opérateurs, prestataires, collectivités, consommateurs...

Pour permettre à tous les acteurs impliqués d'échanger les connaissances acquises et de confronter les expériences, l'ADEME organise ce premier colloque en partenariat avec les fabricants. Au programme : répartition des rôles et responsabilités des acteurs, organisation, concurrence, transparence, maîtrise des coûts... ; 5 ateliers "filiales" et 1 atelier transversal.

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

2, square La Fayette - BP 406

49006 Angers Cedex 01

Tel. : 02 41 20 42 30 (Evelyne Perreon-Delamette)

E-mail : evelyne.perreon@ademe.fr

Site web : www.ademe.fr

LE TOUR DU MONDE DES ÉTUDIANTS POUR FACILITER LA VILLE

Novembre 2002

Huit équipes pluridisciplinaires chinoises, canadiennes et européennes ont été sélectionnées par un jury d'experts indépendants pour mener, sur le terrain, une étude comparative (deux villes par équipe) visant à mieux connaître les expériences mises en œuvre pour favoriser les mobilités urbaines, sur les thèmes de l'intermodalité et la multimodalité, l'aide aux mobilités des personnes à difficultés spécifiques et le tourisme urbain. Les équipes sont également invitées à proposer un projet pour ces villes.

Institut pour la Ville en Mouvement (IVM)

10, rue des Halles - 75001 Paris - Tel. : 01 53 40 95 60

E-mail : vilmouv@wanadoo.fr



Brèves rencontres

LA CONTRIBUTION DES POLITIQUES RÉGIONALES EN FAVEUR D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS L'EUROPE DE DEMAIN

Pecs (Hongrie)

14-15 novembre 2002

La Conférence est destinée à permettre à toutes les Régions membres de l'ARE de définir leur projet pour une nouvelle politique de cohésion. À cette fin, les Régions membres de l'UE, d'une part, - c'est-à-dire celles qui bénéficient actuellement des fonds structurels et perdront probablement leur éligibilité, aussi bien que celles qui ont bénéficié de ces fonds par le passé - et, celles faisant partie de pays candidats à l'UE ou même de pays non candidats, d'autre part, seront invitées à échanger leurs opinions, leur savoir-faire et leurs aspirations quant aux objectifs et aux moyens d'une nouvelle politique de cohésion. L'expérience de gestion de fonds structurels des Régions actuellement éligibles, ou ayant été éligibles, ainsi que l'évaluation de la valeur ajoutée apportée par l'intervention de la Communauté et du rôle des états nationaux constitueront un élément majeur du débat.

Assemblée des Régions d'Europe

Immeuble Europe - 20, Place des Halles

67054 STRASBOURG Cedex

Tel. : 03 88 22 07 07

E-mail :

Laura de Rose: lderos@are-regions-europe.org

Agnès Ciccarone: a.ciccarone@are-regions-europe.org

VALLÉE DE LA SEINE : 5 SITES À DÉCOUVRIR

Avril-novembre 2002

L'Agence des Espaces Verts (AEV), en partenariat avec l'Office National des Forêts (ONF), le Centre Ornithologique Ile-de-France (CORIF), l'Office pour les Insectes et leur Environnement (OPIE), et la Société Mycologique de France (SMF), propose plusieurs animations nature thématiques, sur cinq espaces naturels d'intérêt régional situés en vallée de Seine, dans les Yvelines et le Val d'Oise tels que la forêt régionale et les coteaux calcaires de La Roche-Guyon, le domaine régional de la Boucle de Moisson, le domaine régional de Flicourt à Guernes, le bois régional de Verneuil, la forêt régionale de Rosny. Ces animations sont gratuites (la réservation est obligatoire).

AEV -19, rue Barbet de Jouy - 75007 Paris

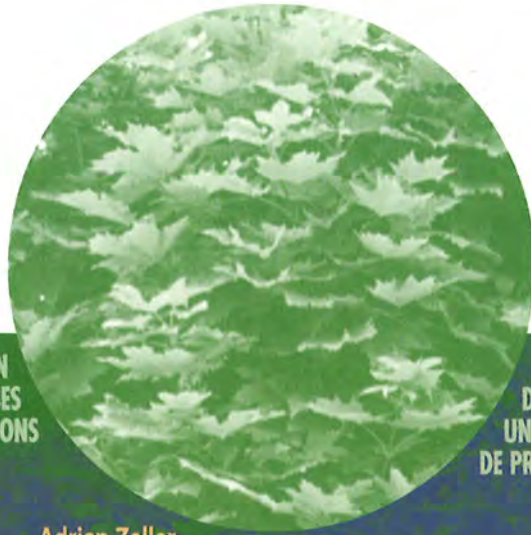
Tel. : 01 53 85 67 57

E-mail : aev@aev-iledefrance.fr



Biblio

brèves



M. Lacombe/laurif

**LA FRANCE ENFIN
FORTE DE SES
RÉGIONS**

Adrien Zeller

**Les éditions Gualino – 2002
296 p. – 20 euros**

Crise de l'État ? Décentralisation, collectivités territoriales, démocratie, République, régions, égalité, environnement, gouvernance : autant de mots qui scandent désormais le débat public autour des réformes dont la France a tant besoin. Mais quelles réalités recourent-ils vraiment ? Comment concilier le besoin d'État et d'égalité et l'aspiration à plus de responsabilités ? L'auteur y répond en nous invitant à mieux connaître les collectivités territoriales pour mieux saisir leur rôle d'avenir dans ce vaste "chantier", toujours différé, de la réforme de l'État. Le lecteur trouvera dans cet essai les définitions des concepts liés à la décentralisation et les réflexions et propositions fortes et cohérentes formulées par un responsable politique. Sous la forme d'un "glossaire engagé", Adrien Zeller exprime ses convictions par une approche didactique autour d'une idée-force pour la France : une République moderne et un État vraiment décentralisé.

**MARCHÉS DE
DÉFINITION,
UNE DÉMARCHE
DE PROJET URBAIN**

**Les éditions de la DIV – 2002
98 p. – 15 euros**

Cet ouvrage est le résultat d'un travail commun sur les marchés de définition, entre la Délégation Interministérielle à la Ville (DIV) et la Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et du Logement (DGUHC). Il rend compte d'un séminaire organisé le 9 mai 2001. Il a pour objectif de témoigner de leurs acquis et d'inciter à une réflexion conjointe sur cette procédure de plus en plus utilisée dans le champ de l'urbain, notamment en matière de renouvellement urbain.

Cet ouvrage est construit à partir des réflexions, des enseignements et des critiques de ceux qui ont mené une telle expérience et des interrogations et attentes de ceux qui ont participé à la mise en place de cet outil. Il s'inscrit dans une démarche au service de la qualité urbaine, du projet urbain et souhaite contribuer ainsi à l'émergence de nouvelles pratiques professionnelles mêlant étroitement les champs de l'urbain, de l'économique et du social.

Biblio brèves

LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE DANS LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES FRANÇAISES

Eric Portal

Les éditions Dexia – 2002
345 p. – 34 euros

L'objet de cet ouvrage consiste à observer les modes de gestion mis en œuvre dans les collectivités territoriales françaises au regard de l'approche pluriannuelle de la dépense publique et les transformations du droit financier local qui y sont associées.

Il traite en particulier de la planification stratégique dans les collectivités locales. Celle-ci concourt à la définition de la stratégie de développement de la collectivité. Puis cette dernière est mise en œuvre.

Cet outil de management public tend à mettre en place progressivement un «système autocorrecteur» de la stratégie et des politiques publiques poursuivies au travers de leur évaluation.

Au-delà du cadre juridique, il démontre l'incessante créativité des collectivités territoriales françaises dans la perspective du développement de leurs territoires. Encore convient-il de veiller à ce qu'il soit complètement mis en œuvre et notamment que l'évaluation des politiques publiques rétroagisse sur la stratégie. Parallèlement les planifications des collectivités locales et de l'État doivent s'articuler harmonieusement. Ce sont là les grands enjeux de la planification stratégique.

UN PRÉSENT QUI PASSE, VALORISER LE PATRIMOINE DU XX^e SIÈCLE

Les éditions du Certu – 2002
192 p. – 30 euros

Valoriser le patrimoine du XX^e siècle : c'est le fil conducteur des quatre rencontres, toutes accueillies au couvent de la Tourette en hommage au «Corbu», qui ont vu naître et se développer, entre novembre 1997 et décembre 2000, le «réseau architecture Rhône-Alpes».

Dans sa première partie, cet ouvrage rend compte de contributions qui reflètent la diversité des acteurs de l'architecture dans la région ; loin de prétendre élaborer une théorie sur la valorisation du patrimoine du XX^e siècle, le propos est de porter témoignage d'un cheminement collectif permettant, autour de l'évènement fédérateur des Journées européennes du patrimoine 2000, de proposer au public un autre regard sur le legs de ces cent années.

Alors, l'architecture du XX^e siècle comme patrimoine ? C'est à cette question que, dans la deuxième partie, l'étude menée par Expo+ entend apporter des éléments de réponse. À la lire, une chose est sûre : les paroles recueillies en septembre 2000 auprès des visiteurs de six sites «XX^e siècle» de Rhône-Alpes expriment massivement une forte demande de médiation. Une envie en somme de recevoir ce «présent qui passe», non comme l'héritage imposé d'une architecture sans repères, mais comme le «cadeau» singulier d'un siècle généreux.

Biblio

brèves

OBSERVATOIRES DES PLANS
DE DÉPLACEMENTS URBAINS,
De la méthode aux indicateurs

Les éditions du Certu – 2002
244 p. – 30 euros

La loi a rendu obligatoire l'élaboration d'un plan de déplacements dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Ces plans de déplacements urbains (PDU) doivent faire l'objet d'une évaluation au bout de cinq ans et doivent, le cas échéant, être révisés. Afin de mener à bien ce bilan, il est souhaitable d'assurer un suivi de l'avancement du PDU dès sa mise en œuvre et tout au long de sa réalisation. C'est l'objectif de l'observatoire, qui doit permettre de suivre régulièrement la politique menée sur trois aspects : les actions du PDU sont-elles mises en œuvre ? Les effets de ces actions sont-ils ceux attendus ? Les objectifs du PDU sont-ils atteints ?

Ceux qui ont en charge la mise en place et le fonctionnement de l'observatoire du PDU trouveront dans cet ouvrage une aide méthodologique à la fois en termes de recommandations générales (pilotage de l'observatoire, partenariat, accès aux données, diffusion, etc.), et en termes de propositions d'indicateurs sur les nombreux domaines que recouvrent les PDU.

Chaque domaine est présenté selon un plan commun avec, autant que possible, des exemples d'objectifs et d'actions extraits des PDU les plus avancés. Sont également précisés le périmètre sur lequel il convient de recueillir les données, les sources possibles, la périodicité souhaitable pour le recueil et pour l'analyse. À cet ouvrage est également joint un CD contenant les différents indicateurs présentés dans chaque domaine.

RÉUSSIR LE
RENOUVELLEMENT URBAIN

Caisse des dépôts et consignations (CDC)
et Fédération nationale des agences
d'urbanisme (FNAU) – 2001

Cet ouvrage est le rapport et la synthèse d'un groupe d'expertise réuni à l'initiative de la FNAU et de la CDC, associant les Agences d'urbanisme et quatre agglomérations étudiées. Un séminaire de restitution s'est tenu en juin 2001, réunissant une trentaine d'acteurs et d'experts de l'aménagement. Cette séance a permis d'élargir le champ et d'affiner les propositions. Cinq grands thèmes y sont abordés :

- Définir une stratégie urbaine claire et un pilotage politique fort, tant à l'échelle de la ville qu'à celle de l'agglomération toute entière.
- Engager un dispositif de mise en œuvre opérationnelle efficace : direction de projets de haut niveau et opérateurs qualifiés.
- Penser les adaptations nécessaires dans le mode d'action des acteurs publics : collectivités locales, État, organismes de logements sociaux...
- Créer les conditions pour que les habitants, ainsi que les opérateurs et investisseurs privés deviennent des acteurs à part entière.
- Inventer une nouvelle culture en développant l'expérimentation, la recherche-action et les lieux d'échange et de capitalisation.

Biblio

brèves

ENJEUX DE
LA PROPRETÉ URBAINE

Henri Botta, Chantal Berdier
et Jean-Marie Deleuil
Presses polytechniques et universitaires
romandes - 2002
Collections des sciences appliquées
de l'Insa de Lyon
192 p. - 35 euros

Comment l'institution choisit-elle et organise-t-elle les dispositifs de gestion des ordures ménagères destinés à servir l'usager ? Comment ces dispositifs s'inscrivent-ils dans les espaces urbains publics et privés, en se confrontant aux habitudes des habitants ? Comment l'usager se situe-t-il par rapport aux déchets et aux dispositifs de leur gestion, en tant qu'usager et client ?

C'est à ce type de questions que répond cet ouvrage, premier du genre à synthétiser les diverses approches de la propreté urbaine, à présenter le nouveau cadre juridique et les enjeux émergents de la gestion des ordures ménagères et, plus généralement, à offrir une vision transversale et pluridisciplinaire de la propreté urbaine en faisant simultanément référence aux techniques, aux politiques et aux usages.

L'ouvrage présente par ailleurs cinq cas de figure étrangers, en contrepoint du contexte français.

VILLES DU XXI^e SIÈCLE
Quelles villes voulons-nous ?
Quelles villes aurons-nous ?

Actes du colloque de La Rochelle - Tome II
Collections du Certu - 2001
815 p. - 36,59 euros

Les représentations, les concepts, les outils d'observation ou les instruments politiques dont on dispose pour appréhender ou « gouverner » les villes et, en particulier, les plus grandes d'entre elles, ne sont plus adaptés aux évolutions rapides que celles-ci connaissent ou vont connaître dans les années à venir. Face à ce décalage, il nous faut à la fois changer notre regard sur les transformations en cours, voir plus loin et plus « large » et inventer de nouvelles images du « souhaitable », « des métaphores du désirable ».

C'est ce qui est tenté dans cet ouvrage collectif, à partir d'une réflexion sur quatre des enjeux centraux de l'évolution future des métropoles : les formes urbaines, la mobilité, le « gouvernement » des grandes agglomérations et « la ville durable ». Sur chacun de ces thèmes, la controverse est organisée de manière à faire apparaître les consensus ou les oppositions, à la fois sur les tendances futures les plus probables « quelles villes aurons-nous ? », et sur les visions d'avenir proposées au débat « quelles villes voulons-nous ? ».

Deuxième tome d'une série de trois, sur la prospective des villes au XXI^e siècle, faisant suite à un colloque organisé par le Centre de Prospective et de Veille Scientifique de la DRAST à la Rochelle, cet ouvrage constitue la plus large confrontation internationale publiée en français sur la recherche urbaine telle qu'elle apparaît dans sa richesse et sa diversité à l'aube du troisième millénaire.

Réalisé sous la direction de Thérèse Spector, Jacques Theys et François Ménard, ce livre rassemble les contributions d'une quarantaine de chercheurs et de praticiens appartenant aux pays du Nord et du Sud dont : Abdelghani Abouhane, Rob Atkinson, Michaël Bach, Antoine S. Bailly, Francis Beaucire, Roberto Camagni, Cynthia Ghorra-Gobin, Maria Cristina Gibelli, Jacques Lévy, Heinrich Mädig, Gérard Marcou, Jean-Pierre Orfeuill, Thérèse Saint-Julien et Marc Wiel.

Biblio

brèves

LA NÉCESSAIRE
RECONQUÊTE DU PROJET
URBAIN

Jean-Pierre Tétard
Les éditions L'Harmattan - 2002
224 p. - 18,30 euros

Notre histoire urbaine est un long cheminement individuel et collectif vers un mieux-vivre attendu. La gestion d'une ville est aujourd'hui rendue plus complexe par l'imbrication de logiques essentiellement différentes : qualité et formes d'habitat, circulation et mode de transports, protection de notre paysage naturel et urbain, identité et mixité sociales. Le devenir de la ville nous échapperait-il de plus en plus ?

Cet ouvrage nous propose un état des lieux documenté et transdisciplinaire des enjeux urbains. La récente loi "Solidarité et renouvellement urbains", la remise en cause de notre pensée, contribue-t-elle à un meilleur projet ? Le projet urbain, positionnement stratégique des élus, peut-il constituer une alternative à l'arsenal des dispositions législatives et réglementaires ?

L'ouvrage nous propose également son fil conducteur qui est sous-tendu par la transversalité des différentes logiques. Auraient-elles un dénominateur commun qui puisse nous aider dans la reconquête d'un meilleur projet urbain ?

Destiné aux acteurs de l'urbanisme, élus, techniciens des collectivités ou professionnels, mais aussi au grand public intéressé par la question urbaine, cet ouvrage documenté clarifie sans pour autant réduire la question urbaine.

ENJEUX ET POLITIQUES DE
L'ENVIRONNEMENT

Sous la direction de Philippe Tronquoy
Collections Cahiers français n° 306 - 2002
104 p. - 9 euros

Face aux dégradations multiples profondes souvent irréversibles, infligées à l'environnement, la communauté scientifique a été la première à donner l'alarme.

Si la communauté internationale a beaucoup progressé dans la prise en compte des questions environnementales, la coopération est difficile notamment du fait des inégalités entre le Nord et le Sud. Conflits d'intérêt et rapport de domination ne sont pas absents des enjeux écologiques.

Et, dans certains contextes, une pénurie de ressources essentielles pourrait engendrer des conflits d'un nouveau genre, comme celui du partage de l'eau.

L'HOMME ET LE CLIMAT

Dominique Dron et Carla Hirschhorn
Institut Montaigne - 2002

Ce document dresse un constat de la situation actuelle et de l'évolution probable du réchauffement climatique, analyse la part des gaz à effet de serre et la responsabilité des activités humaines dans ce phénomène, et propose des pistes d'action et des exemples de "terrain" pour réduire les émissions.

Biblio

brèves



**BOISSY-LE-SEC :
UNE COMMUNE ENTRE
BEAUCE ET HUREPOIX.**
Monographie pour le début du XXI^e siècle.

Jean-Pierre Dobler
Les éditions Écomar – 2002
219 p. – 25 euros

Publiée à compte d'auteur par le maire adjoint chargé de l'urbanisme, de l'équipement, de la culture et du patrimoine, cette monographie adopte une approche combinant la géographie et l'histoire pour chercher à expliquer la situation actuelle de la commune de Boissy-le-Sec, tant des points de vue social qu'économique, en la replaçant dans le cadre de son environnement naturel et culturel. L'originalité de Boissy-le-Sec réside dans son appartenance à quatre entités territoriales : Étampois, Dourdanais, Beauce et Hurepoix.

L'ouvrage est destiné à marquer l'entrée de Boissy-le-Sec dans le nouveau millénaire et à mieux faire connaître la commune au monde extérieur. Par ailleurs, l'Institut universitaire de formation des maîtres (IUFM) d'Étiolles avait lancé, début 2000, au niveau du département de l'Essonne, l'idée de rédaction de monographies communales destinées à former la base d'une synthèse présentant le département à l'aube du XXI^e siècle. Ces initiatives départementale et locale se veulent constituer l'écho d'une démarche similaire engagée à l'occasion de l'exposition universelle de 1900 à Paris. Le ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts avait alors demandé aux instituteurs des villes et villages de France d'établir la monographie de leur commune, afin de préserver la mémoire de l'état de la France à l'orée du XX^e siècle.

**LA POLITIQUE
D'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE**

Racines, logiques et résultats

Patrice Caro, Olivier Dard et
Jean-Claude Daumas
Les Presses universitaires de Rennes – 2002
360 p. – 23 euros

Le présent ouvrage tiré d'un colloque tenu à Besançon en 2000, offre une lecture interdisciplinaire et comparatiste de l'histoire de l'aménagement du territoire en France. Il répond à trois grandes questions ? Quelles sont les racines de cette politique ? Selon quelle logique s'est-elle construite ? Pour quels résultats, durant les «trente glorieuses» et depuis la crise des années 70 ? Il rend compte de l'épaisseur historique d'une politique qui n'est pas seulement le produit de la Reconstruction des années cinquante et d'un volontarisme étatique mais aussi le point d'aboutissement de processus (mis en réseaux) et de réflexions (sur la région, la ville ou l'État) qui jalonnent l'histoire de la France depuis la fin du XIX^e siècle. Grande affaire des années de croissance, l'aménagement du territoire n'a pas géré avec le même bonheur les conséquences de la crise et de la désindustrialisation. Échec d'une politique ? Mutation des mentalités ? L'ouvrage dresse un bilan suggestif des politiques de reconversions industrielles. Il s'interroge aussi sur l'avenir de l'aménagement du territoire à l'heure où l'État-nation est remis en cause par la région, l'Europe et la mondialisation. Si les décennies récentes ont mis à mal un type d'aménagement du territoire impulsé par un État centralisateur, le XXI^e siècle naissant ne favorisera-t-il pas, en France comme dans d'autres pays européens, un aménagement privilégiant les initiatives locales ? À l'heure où la confiance dans l'État est effritée et où le local est sacralisé, c'est là un des scénarios du possible, mais comme les premières tentatives pour le concrétiser le montrent, il n'est nullement dépourvu d'effets pervers.



Biblio



brèves

**L'ÉNERGIE CIVILE DANS
LE CADRE TEMPOREL
DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES**

Robert Dautray
Les éditions Tec & Doc – 2001

Le 23 avril 2001, l'Académie des sciences et l'Académie des technologies ont organisé une conférence-débat publique sur le thème "Énergies et climat". Robert Dautray, membre de l'Académie des sciences, ancien Haut-Commissaire à l'Énergie Atomique, y a développé le thème : " Les perspectives de l'énergie nucléaire dans le cadre des changements climatiques ".

À la suite de cette intervention, les Secrétaires perpétuels de l'Académie des sciences ont demandé à Robert Dautray de rédiger un rapport à l'Académie.

L'auteur centre son propos sur le parc électronucléaire français (composé de 58 réacteurs), sur la question des déchets et sur l'aval du cycle.

L'énergie nucléaire contribue aussi peu que les énergies renouvelables à l'effet de serre, mais des questions-clés, doivent être examinées pour évaluer la pérennisation de cette forme d'énergie. L'auteur s'attache à démontrer que, si les modes de stockage des déchets trouvent des solutions raisonnables, le principal problème qu'il convient d'attaquer est lié au plutonium et à ses descendants. Pour toutes les catégories de déchets, il expose les résultats considérables déjà acquis et présente ceux qu'il conviendra de développer par un effort long, substantiel et bien focalisé. Pour cela, il préconise l'élaboration, par la puissance publique, d'un " critère général de protection et de confiance ". Il montre pourquoi la seule solution, garantissant la santé publique, est d'enfouir le plus vite possible tous les déchets ultimes, en tenant compte de tous les obstacles à un confinement efficace : puissance résiduelle, mobilité dans les couches géologiques confinantes et dans les aquifères. Les diverses caté-

gories de déchets demandent des durées de refroidissement différentes ; pour certains d'entre eux, des entreposages transitoires sont nécessaires, après les avoir triés par séparation-retraitement. Dans ces entreposages, le risque radiotoxique potentiel le plus grave, en cas d'adversité, est lié au plutonium et à ses descendants. Pour l'auteur, la solution la mieux adaptée est la séparation du plutonium (et de ses descendants), suivie de ses fissions, jusqu'à le réduire quasi complètement en corps dilués dans des matrices (vitrification, par exemple) enfouies profondément. Cette solution implique que soit élaboré par la puissance publique un " plan plutonium et ses descendants ". L'auteur montre que la résolution de ces problèmes permettra d'effectuer des choix, dans le respect du " critère général ", et de situer certains d'entre eux dans un cadre européen.

Des propositions concrètes sont formulées pour renforcer la radioprotection, développer la radiobiologie et l'approche épidémiologique, et diminuer les risques de prolifération.

L'ouvrage contient 130 documents et plus de 200 références bibliographiques auxquelles le lecteur pourra utilement se reporter pour se forger une opinion à partir des éléments énoncés par l'auteur.

NOTE RAPIDE

SUR LE BILAN DU S.D.R.I.F.

LE BILAN DU S.D.R.I.F.

NOTE RAPIDE SUR LE BILAN DU S.D.R.I.F. JUIN 2002

L'impact des lois récentes sur la planification régionale

La situation de SDRIF dans le contexte de la planification régionale est en pleine mutation. Depuis 1994, le cadre juridique de l'aménagement et du développement régional a été profondément révisé. Certaines de ces évolutions concernent expressément le SDRIF. D'autres sont le reflet d'une nouvelle conception de l'aménagement et ne peuvent être ignorées. La présente note vise à mettre en évidence les nouvelles approches de la planification et à proposer des pistes de travail pour faire du SDRIF un document stratégique innovant répondant aux objectifs du développement durable, intégrer les dynamiques locales, et procéder enfin d'une large concertation.

NOTE RAPIDE SUR LE BILAN DU S.D.R.I.F. AVRIL 2002

Stocker et transporter les hydrocarbures en Ile-de-France

Les enjeux ne sont pas nouveaux. Mais ils ont pris une nouvelle dimension. Il s'agit de prévoir les besoins de stockage et de transport des hydrocarbures dans une région où les capacités de stockage sont limitées. Les enjeux sont d'ordre stratégique et de sécurité. Ils impliquent une concertation étroite entre les différents acteurs concernés.

NOTE RAPIDE SUR LE BILAN DU S.D.R.I.F. JUIN 2002

Services aux entreprises : vers une nouvelle géographie métropolitaine

Le développement des services aux entreprises est un enjeu majeur de la métropole. Il implique une réorganisation des services et une nouvelle géographie métropolitaine. Les enjeux sont d'ordre économique et de compétitivité. Ils nécessitent une concertation étroite entre les différents acteurs concernés.

NOTE RAPIDE SUR LE BILAN DU S.D.R.I.F. AVRIL 2002

Pourquoi un bilan stratégique ?

La région Ile-de-France est en pleine mutation. Elle doit définir sa stratégie de développement durable. Un bilan stratégique est un outil essentiel pour cela. Il permet de faire le point sur les réalisations, d'identifier les enjeux, et de définir les orientations futures. Les enjeux sont d'ordre économique, social, et environnemental. Ils nécessitent une concertation étroite entre les différents acteurs concernés.

NOTE RAPIDE SUR LE BILAN DU S.D.R.I.F. JUIN 2002

Centres commerciaux et déplacements en Ile-de-France

Le SDRIF évalue les impacts des centres commerciaux sur les déplacements. Les enjeux sont d'ordre économique et de mobilité. Ils nécessitent une concertation étroite entre les différents acteurs concernés.

NOTE RAPIDE SUR LE BILAN DU S.D.R.I.F. JUIN 2002

Quel bilan pour l'économie régionale ?

Le SDRIF évalue les impacts de l'économie régionale. Les enjeux sont d'ordre économique et de compétitivité. Ils nécessitent une concertation étroite entre les différents acteurs concernés.

NOTE RAPIDE SUR LE BILAN DU S.D.R.I.F. AVRIL 2002

Evolution de la planification régionale

La planification régionale a évolué au fil du temps. Elle est devenue plus stratégique et plus concertée. Les enjeux sont d'ordre économique, social, et environnemental. Ils nécessitent une concertation étroite entre les différents acteurs concernés.

NOTE RAPIDE SUR LE BILAN DU S.D.R.I.F. JUIN 2002

Evolution de la planification régionale

La planification régionale a évolué au fil du temps. Elle est devenue plus stratégique et plus concertée. Les enjeux sont d'ordre économique, social, et environnemental. Ils nécessitent une concertation étroite entre les différents acteurs concernés.

NOTE RAPIDE SUR LE BILAN DU S.D.R.I.F. JUIN 2002

Evolution de la planification régionale

La planification régionale a évolué au fil du temps. Elle est devenue plus stratégique et plus concertée. Les enjeux sont d'ordre économique, social, et environnemental. Ils nécessitent une concertation étroite entre les différents acteurs concernés.

NOTE RAPIDE SUR LE BILAN DU S.D.R.I.F. JUIN 2002

Evolution de la planification régionale

La planification régionale a évolué au fil du temps. Elle est devenue plus stratégique et plus concertée. Les enjeux sont d'ordre économique, social, et environnemental. Ils nécessitent une concertation étroite entre les différents acteurs concernés.

LES PUBLICATIONS DE L'IAURIF

Etudes & Développement
DE L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

LES SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS POUR LES DÉPLACEMENTS URBAINS DE PERSONNES

État des lieux, perspectives et applications en Ile-de-France

AVRIL 2002

la lettre
L'IAURIF

Paris - Berlin : comparaison des systèmes de transport

Paris - Berlin : comparaison des systèmes de transport. Les enjeux sont d'ordre économique et de mobilité. Ils nécessitent une concertation étroite entre les différents acteurs concernés.

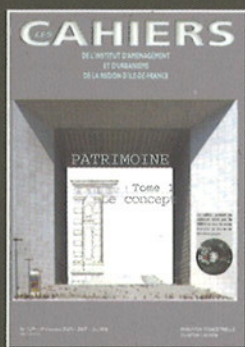
CAHIERS Habitat
SUPPLÉMENT HABITAT N° 22

L'évolution des Zones urbaines sensibles d'Ile-de-France depuis 1990

Les orientations du schéma directeur et l'offre de logements neufs
Les loyers d'habitation du secteur privé dans l'agglomération parisienne 1990-2000 : une hausse continue moyennant divers effets cycliques

Informations logement : les conditions de logement des Franciliens de 1973 à 1996

Juin 2002 / 1143 €



N° 129

4^e trim 2000

France : 36 €
Etranger : 38 €

LE PATRIMOINE EN ÎLE-DE-FRANCE : DE L'ESTHÉTIQUE CONSERVATEUR À LA DYNAMIQUE PROSPECTIVE

LE PATRIMOINE : UN CONCEPT QUI ÉVOLUE
DE LA PROTECTION PONCTUELLE À LA GESTION GLOBALE
PHILIPPE MONTILLET, IAURIF
DES MONUMENTS HISTORIQUES AU PATRIMOINE,
MÉMOIRE DES LIEUX ET DES ACTIVITÉS
OPINIONS SUR LE PATRIMOINE
UN NOUVEAU REGARD SUR LE PATRIMOINE

PROTECTION DU PATRIMOINE — DEUX SIÈCLES DE LÉGISLATION

LE POIDS DU SOL
FRANÇOIS DUGÉNY - CHRISTIAN THIBAUT, IAURIF

APERÇU DES TRANSFORMATIONS DU PAYSAGE
DU MASSIF DE RAMBOUILLET
À TRAVERS TROIS SIÈCLES DE CARTOGRAPHIE
HERVÉ BLUMENFELD, IAURIF
LES GRANDS TRAITS DU PAYSAGE DU MASSIF DE RAMBOUILLET
AU MILIEU DU XVIII^e SIÈCLE
LES PAYSAGES DE LA VALLÉE DE LA VESGRE AU TRAVERS DE LA LECTURE
DE CARTES ANCIENNES : LA CARTE DES CHASSES DU ROI

L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE DU PATRIMOINE
ANNE-MARIE ROMÉRA, IAURIF
VERSAILLES : UNE ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE FORTE DONT LA VILLE
NE BÉNÉFICIE PAS

LA POLITIQUE DE L'ÉTAT EN MATIÈRE DE PATRIMOINE HISTORIQUE
FRANÇOIS RODRIGUEZ-LOUBET, DRAC

LA CONNAISSANCE DU PATRIMOINE ET GESTION DU TERRITOIRE
UN OUTIL À L'ÉCHELLE RÉGIONALE - L'INVENTAIRE DES MONUMENTS
ET DES RICHESSES ARTISTIQUES DE LA FRANCE
DOMINIQUE HERVIER, DRAC

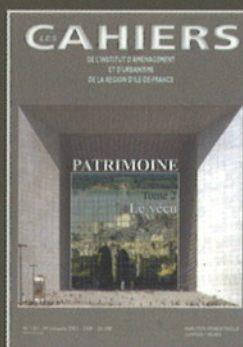
LA CONSERVATION RÉGIONALE DES MONUMENTS HISTORIQUES
JEAN-PIERRE COMMUN, DRAC

SERVICE DÉPARTEMENTAL D'ARCHÉOLOGIE DES YVELINES
FRANÇOIS RODRIGUEZ-LOUBET, DRAC

ETHNOLOGIE
FRANÇOIS FARAUT, DRAC

LES SITES CLASSÉS - CRÉATION, GESTION ET MISE EN VALEUR
CHRISTIAN SPEISSMANN, DIREN
LA LOI DU 2 MAI 1930
LES SITES CLASSÉS ET INSCRITS EN ÎLE-DE-FRANCE

LES MONUMENTS HISTORIQUES
ET LES SITES PROTÉGÉS EN ÎLE-DE-FRANCE
LA BASE DE DONNÉES INFORMATISÉE ET SES APPLICATIONS
JEAN-JACQUES LANGE, IAURIF



N° 130

1^{er} trim 2001

France : 36 €
Etranger : 38 €

LE PATRIMOINE EN ÎLE-DE-FRANCE : LE VÉCU TOME 2

PROTÉGER LA RICHESSE PATRIMONIALE
AU SERVICE D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE
JEAN-PIERRE DUFAY, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'IAURIF

LA PRISE EN COMPTE DU PATRIMOINE DANS LES PNR
EXEMPLE DE LA HAUTE VALLÉE DE CHEVREUSE
CÉCILE LAURAS, PNR DE LA HAUTE VALLÉE DE CHEVREUSE

REGARDS SUR LE PATRIMOINE
DE L'ENTRE-DEUX GUERRES EN BANLIEUE PARISIENNE
ANNE-CÉLINE FUCHS ET PHILIPPE MONTILLET, IAURIF

SCEAUX : QUAND UN LOTISSEMENT CONTRIBUE
À L'IDENTITÉ D'UNE BANLIEUE
CHRISTINE DESMOULINS, MAISON HENNEBIEU

LES JARDINS REMARQUABLES EN ÎLE-DE-FRANCE
CHRISTIAN THIBAUT, MICHEL COLLIN ET CORINNE MEYNIAL, IAURIF

QUELS JARDINS ? DEUX GRANDES QUESTIONS ONT MONOPOLISÉ
LES PREMIÈRES RÉUNIONS DU COMITÉ DE PILOTAGE
L'INVENTAIRE DES JARDINS EN FRANCE
EXERCICE DE STYLES

LE PATRIMOINE NATUREL EN ÎLE-DE-FRANCE
BERNARD CAUCHETIER, IAURIF

LE PATRIMOINE PAYSAGER,
DE LA PROTECTION AU DÉVELOPPEMENT DURABLE
L'EXEMPLE DE LA FORÊT DE FONTAINEBLEAU ET DE SES ALENTOURS
PIERRE-MARIE TRICAUD, IAURIF

LE PATRIMOINE GÉOLOGIQUE
BERNARD CAUCHETIER, IAURIF

LA VALLÉE DE LA BIEVRE AU FIL DE SON PATRIMOINE
LIÉ À L'EAU
JEAN-LOUIS DUBOIS, IAURIF

LA VILLE SUPERPOSÉE :
LE CAS DU FAUBOURG SAINT-ANTOINE
DOMINIQUE HERVIER, DRAC

LE FACADISME
PHILIPPE MONTILLET, IAURIF

SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES :
UNE VILLE NOUVELLE EN QUÊTE DE MÉMOIRE
JULIE GUIYOT-CORTEVILLE, ECOMUSÉE

ORIGINE DES VILLES NOUVELLES
CHRONOLOGIE
VILLES NOUVELLES, MODE D'EMPLOI
ET DEMAIN ?

LE PATRIMOINE LÉGENDAIRE MÉCONNU :
DES DÉESSES ET DES DIEUX, DES SAINTES ET DES SAINTS,
DES GEANTS ET DES MAINS, DES DRAGONS ET DES FEES...
L'EXEMPLE DE L'EAU SYMBOLIQUE ET SACRÉE EN ÎLE-DE-FRANCE
RAYMOND DELAVIGNE, IAURIF



N° 131/132

4^e trim 2001
1^{er} trim 2002

France : 60 €
Etranger : 65 €

FLEXIBILITÉS, PRÉCARITÉS TEMPS DE TRAVAIL, ESPACES DE VIE

FLEXIBILITÉS, PRÉCARITÉS : DES ÉQUILIBRES À INVENTER
JEAN-PIERRE DUFAY, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'IAURIF

PRÉCARITÉS, TERRITOIRES ET TEMPS SOCIAUX
PASCALE LEROY, IAURIF - FRANÇOIS MICHON, CNRS/MATISSE

CONTRAINTE DE FLEXIBILITÉ ET NOUVELLES ORGANISATIONS PRODUCTIVES

LA FLEXIBILITÉ : UN PHÉNOMÈNE MULTIDIMENSIONNEL
FRANÇOIS MICHON, CNRS/MATISSE

LES NOUVELLES FORMES D'ORGANISATION DU TRAVAIL : VERS LA FIN DU TAYLORISME ?
DANIELE LINHART, TRAVAIL ET MOBILITÉS, UNIVERSITÉ PARIS X NANTERRE, CNRS

ÉVOLUTIONS ÉCONOMIQUES ET STATUTS D'EMPLOIS EN ÎLE-DE-FRANCE
PASCALE LEROY ET VINCENT GOLLAIN, IAURIF

LE SOUS-EMPLOI EN ÎLE-DE-FRANCE
JOSÉE RAKOTOMALALA, MYREILLE RESPLANDY, INSEE

LA FLEXIBILITÉ DE L'EMPLOI ET LES NOUVELLES RELATIONS DE LA VILLE À L'EMPLOI
ÉVELYNE PERRIN, MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT

MARCHÉS NATIONAUX DU TRAVAIL ET VIEILLESSEMENT
DE LA POPULATION ACTIVE À L'HORIZON 2020

PRÉCARITÉ : TRANSITIONS OU MARGINALISATION ?
SERGE PAUGAM, CNRS

VIVRE LA PRÉCARITÉ, TRAJECTOIRES ET PROJETS DE VIE...
MARTINE LURON, CENTRE D'ÉTUDES DE L'EMPLOI

PRÉCARITÉ ET TRANSITIONS PROFESSIONNELLES DES JEUNES
FLORENCE LEFRESNE, IRES

LES TRAJECTOIRES SUR LE MARCHÉ DU TRAVAIL FRANCIEN (ANNÉES 90)
LUC BRIERE, INSEE ÎLE-DE-FRANCE

L'INSERTION DES DEMANDEURS D'EMPLOI DE PREMIÈRE QUALIFICATION ...
JEAN-MARC LAFITTE, TRANSFER

PAUVRETÉ, EMPLOI ET PROTECTION SOCIALE

ACTIFS À BAS REVENUS - BAS SALAIRES ET TRAVAILLEURS PAUVRES
BÉNÉDICTE GALTIER, CERC/UNIVERSITÉ DE MARNES-LA-VALLÉE
PIERRE CONCIARDI, IRES

PAUVRETÉ ET PRÉCARITÉ DE L'EMPLOI EN ÎLE-DE-FRANCE
MARIETTE SAGOT, IAURIF

LE RMI, ENTRE PROTECTION SOCIALE ET EMPLOI PRÉCAIRE
JEAN-LUC OUTIN, CNRS/MATISSE

ARTICULATION TEMPS DE TRAVAIL ET AUTRES TEMPS SOCIAUX

LES FEMMES ET LA RÉDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL
RACHEL SILVERA, SET-MATISSE, PARIS I ET ISERES-CGT

DU TEMPS DE TRAVAIL AUX TEMPS DES VILLES...
JEAN-YVES BOULIN, IRIS-CNRS

TEMPS DE TRAVAIL ET AUTRES TEMPS SOCIAUX : L'EXEMPLE DE POITIERS
DOMINIQUE ROYOUS, COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE POITIERS