SOMMAIRE

00 _ INTRODUCTION

01 _ SITUATION

02 _ CONTEXTE - d'une échelle à l'autre

000_ Révélation d'un 'problème'
001_ Echelle de la commune - une ville proche de Paris
002_ Echelle de la communauté d'agglomération - la CAHB
003_ Echelle de la région - le SDRIF & Sceaux
004_ ZOOM - le site de projet

03 _ PROBLEMATIQUE - vers la production d'un espace public

04 _ DISPOSITIF d'ENONCIATION

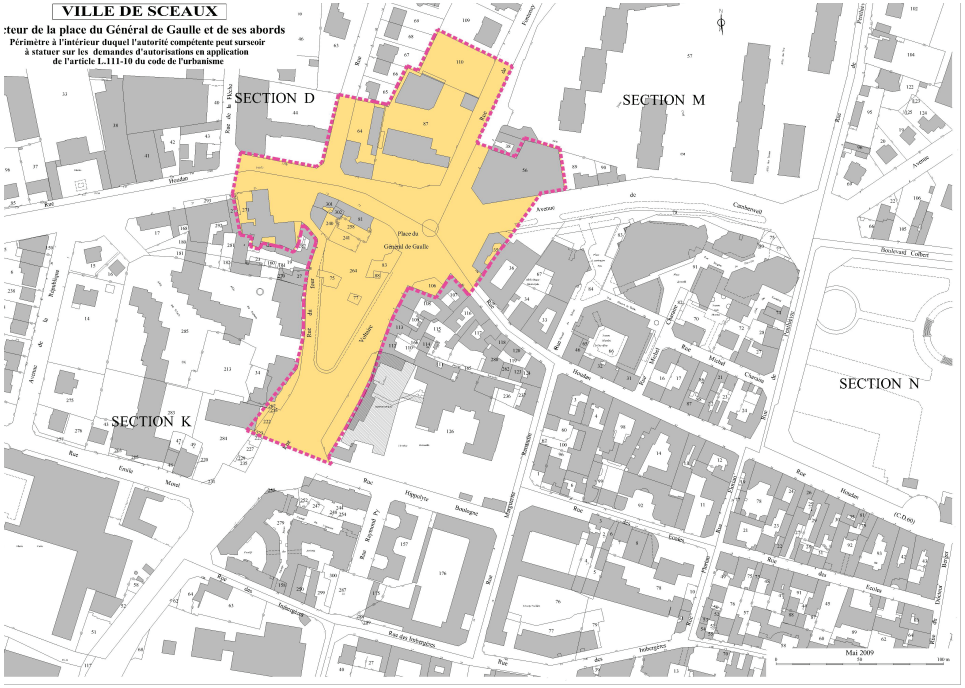
05 _ INTENTIONS de REFLEXION

001_ Centralité - à l'échelle de la ville
002_ Centralité - à l'échelle de Paris
003_ Espace public / espaces publics - l'envie d'être ensemble
004_ Acteurs / projets - le SDRIF & Sceaux
005_ Temporalités / Mobilités

06 _ REALISER l'espace public

07 _ BIBLIOGRAPHIE

001_ Internet
002_ Ouvrages lus
003_ Fonds de carte



PLU 2007, secteur de projet

00 _ INTRODUCTION

Ayant participé l'année dernière au groupe de recherche intitulé "le paysage mondial des villes" dirigé par M. Attali, j'ai eu l'occasion d'écrire un mémoire sur la commune de Sceaux (92).

Intitulé *Les typologies de densification, des témoins de la ville comme territoire de mutation*, ce travail m'a permi de prendre en compte les mutations urbaines qui ont fait la ville. En conclusion, j'ai retenu qu'il y avait un secteur apte à accueillir une nouvelle mutation pour le renouveau de la ville de Sceaux.

Ce secteur déjà repéré comme "secteur de projet" par le PLU de la ville est à l'emplacement du cœur originel de la ville. Aujourd'hui, un parking de 90 places, il pourrait être, demain, la continuité d'un centre urbain dynamique.

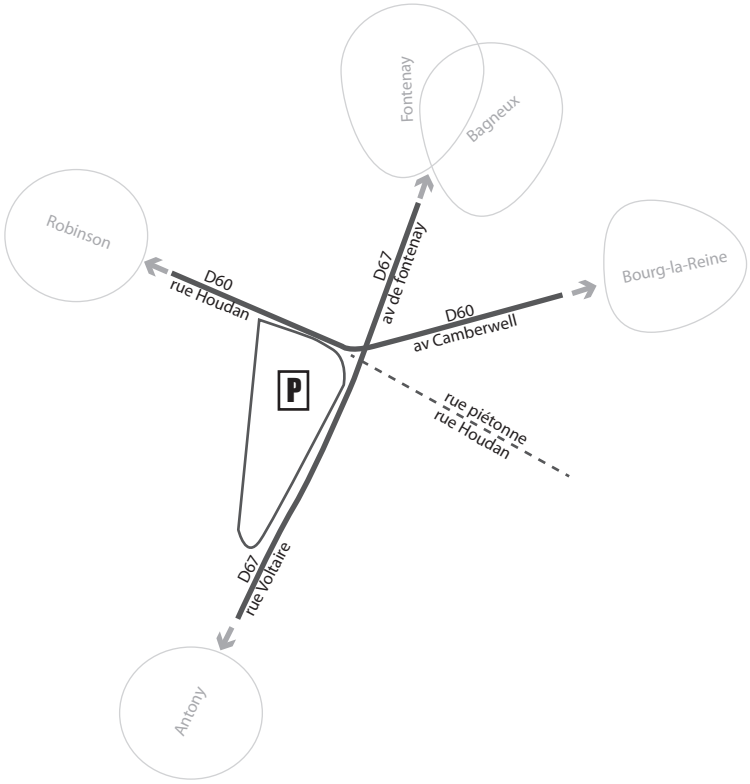
Ce projet se situerait au cœur de la problématique du Grand Paris et de la densification de ses communes avoisinantes.

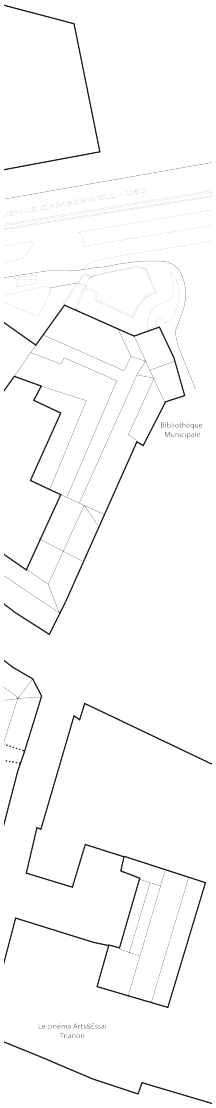
01 _ SITUATION

Un quartier central mais délaissé.

Le principal attrait urbanistique du site étudié réside dans sa centralité dûe à sa position géographique : sur le haut de la crête, entre le lycée Marie-Curie, la Mairie et la rue piétonne commerçante, à la croisée de deux axes majeurs circulés de la commune. Ce parc de stationnement est vu par tous ces voyageurs domicile – travail des communes avoisinantes (Antony, Châtenay, Bourg-la-Reine, Fontenay-aux-Roses, Bagneux…), il est facile d'accès, et largement traversé par les piétons allant de l'est à l'ouest -ou inversement- de la commune, car il est situé sur la « ligne de vie » , sur la rue colonne vertébrale, au milieu de la rue attractive, sur la rue Houdan (D60).

Encore dans les années 80 ce site était un cœur d'ilot vigneron qui fut désigné insalubre et démoli pour être transformé en parking suite au projet de la piétonisation d'une partie de la rue Houdan, route départementale passante. Le maire de l'époque, Erwin Guldner, s'est vu obligé pour le bon fonctionnement de cette future rue piétonne, de percer une voie (l'avenue Camberwell) pour détourner la départementale, et d'aménager deux parkings aux extrémités de la rue piétonne. A l'extrémité Est, fut démoli l'îlot « Penthièvre » et à l'Ouest, l'îlot « Voltaire », aujourd'hui, réciproquement parking Penthièvre et parking de la place du Général de Gaulle.





07 _ Bibliographie

001 _ INTERNET

Jean REMY et Liliane VOYE,
La ville, vers une nouvelle définition, *L'Harmattan, 1994*
Fabrice RAFFIN *de SEA Europe,*
Territorialisation de projets culturels en Ile-de-France, Chap1 : Une approche socio - anthropologique des territoires de banlieue, *p. 33, 2007*
Jürgen HABERMAS,
L'espace public : archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise, *1963.*
OMAC - organisation mondiale de l'art contemporain; [art – espace] public, *newsletter 01*
http://www.wcao-omac.org/site/fr/newsletter/01/OMACedito01_artetespacepublic.pdf

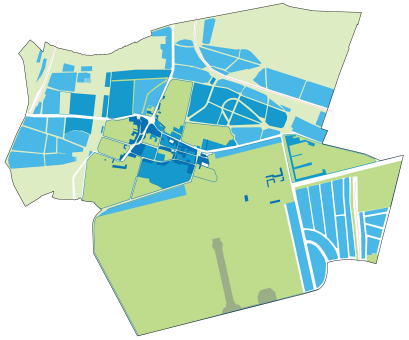
002 _ OUVRAGES LUS

Emmanuel BELLANGER,
Sceaux et le Grand Paris, du patriotisme Municipal aux solidarités métropolitaines, *Coll. Regards sur Sceaux, 2009*
Jean Yves TOUSSAINT et Monique ZIMMERMANN,
User, observer, programmer et fabriquer l'espace public, *publié sous la direction de Presses Polytechniques et universitaires romandes / Collection des sciences appliquées de l'INSA de Lyon, 2001*
Maurice GUARNAY *(économiste)* et **David ALBRECHT** *(urbaniste),*
La ville en négociation, Une approche stratégique du développement urbain, *ed. L'Harmattan, 2008*
Serge SALAT,
Les villes et les formes, sur l'urbanisme durable, *avec la collaboration de Françoise Labbé et Caroline Nowacki, Ed. Des Sciences et des Arts, 2011*
IAURIF
Envie de villes, *Paris, ed. Cahiers de l'IAURIF, 2008*

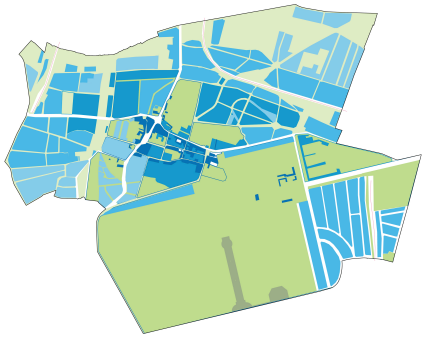
003 _ FONDS DE CARTES

PLU
plan local d'urbanisme, *sevices urbanisme de la ville de Sceaux, 2007*
dossier de présentation, *diagnostic, sur le site de la ville de Sceaux, 2008*
Google map
Sceaux vue du ciel, *assemblage de vues aériennes*
Parking
Plan de la place du général de Gaulle, *service urbanisme de la ville de Sceaux, 2000*

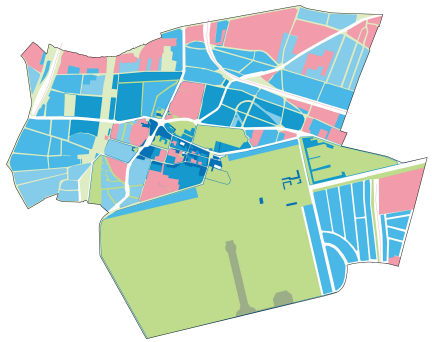
1890 _ ville sous préfectorale



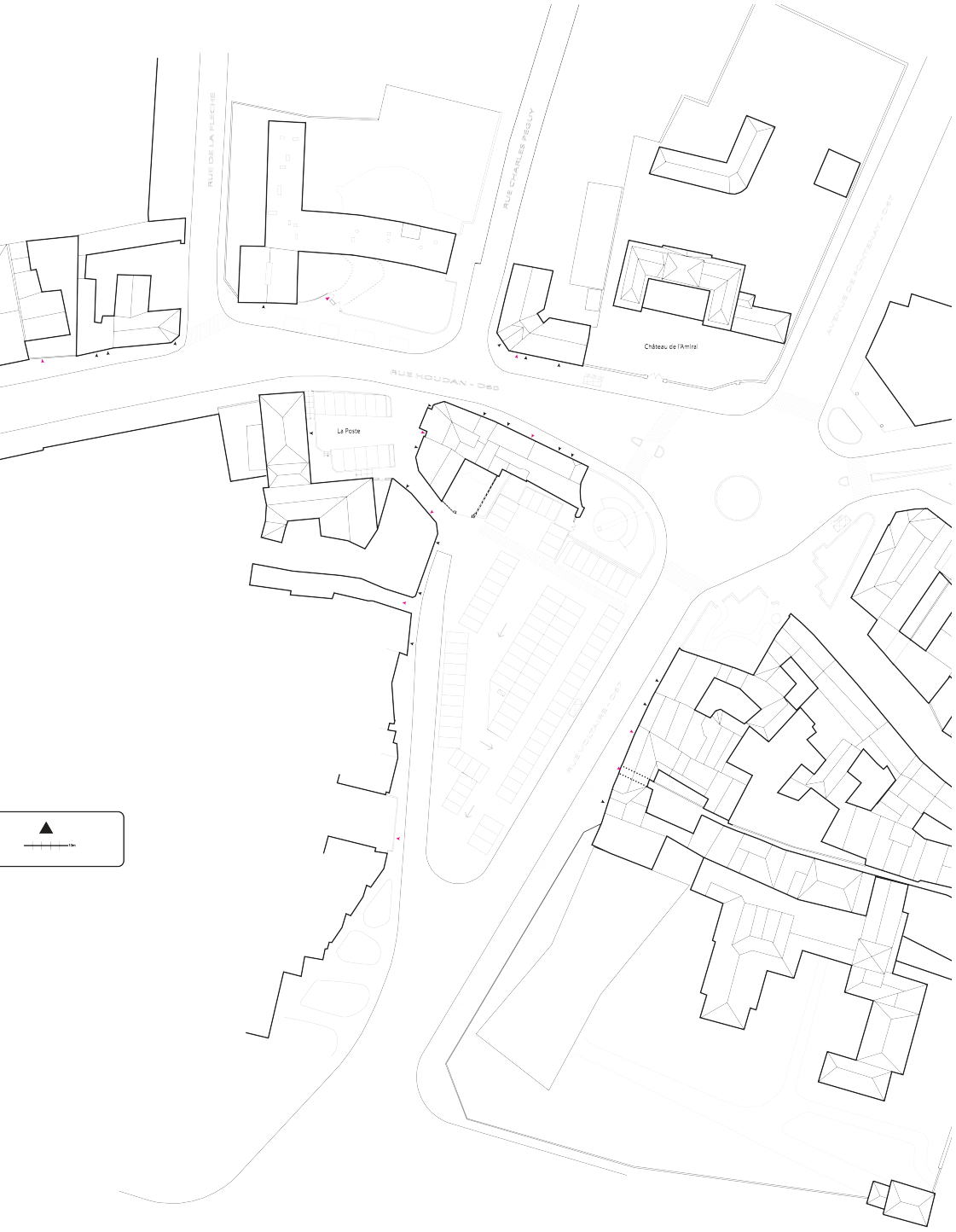
1930 _ lotissement pavillonnaire aux abords des gares



1950 _ lotissement pavillonnaire
continue, et autour du parc un lotissement a été réalisé pour financer le rachat et la remise en forme du parc par le département.



1975 _ les grands ensembles, opération d'habitat collectif en périphérie.



02 _ CONTEXTE - d'une échelle à une autre ...

000_ révélation d'un 'problème'

Sceaux est l'une des rares communes de la proche banlieue a vu sa population diminuer depuis 1960. Il est donc important pour le renouveau de la ville et pour lutter contre son endormissement de réfléchir à ce "coeur de ville" détruit. De nombreux projets depuis les années 2000 ont déjà été dessinés par des architectes choisis par la ville, mais à chaque fois les habitants de Sceaux, les scéens, ont affirmé leur peur du nouveau, du changement... Qui plus est, alors que le maire en avait fait un projet majeur de son mandat, il s'est vu aux élections des cantonales de mai dernier se faire doubler par un candidat conservateur dont le principal programme était le "non au béton", le non au changement. Du coup, la prudence s'est aussi immiscée au sein de la mairie.

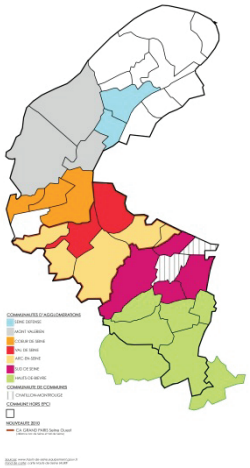
Qui d'autre qu'un étudiant peut venir faire une proposition de projet sans avoir des riverains?!

001_ échelle de la commune - une ville proche de Paris

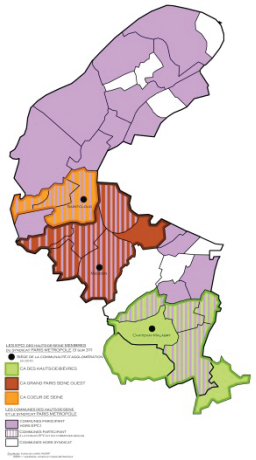
Sceaux fut un village de vignerons et grands domaines, devenu commune de villégiature à dominante rurale, puis ville sous-préfectorale du département de la Seine en 1800 (jusqu'en 1860) connectée au réseau de la « ligne de Sceaux » actuel RER B qui s'arrêtait alors à la gare de Luxembourg. Aujourd'hui Sceaux est devenu une ville moderne, connectée aux infrastructures et aux grands réseaux sociaux et techniques du Grand Paris : les trois stations de RER sur le territoire de la commune (1890), deux Collèges – Lycées de renommée Lakanal (1885) et Marie-Curie (1936), la constitution du domaine départemental du parc de Sceaux (1924), la Coulée Verte qui permet d'aller à pied ou à vélo jusqu'à Montparnasse (1985), la scène nationale des Gémeaux (1994), quatre bornes « autolib' » .

1790 _ les grands domaines

Carte des communautés d'agglomération du département des Hauts-de-Seine:
(en vert la CAHB)

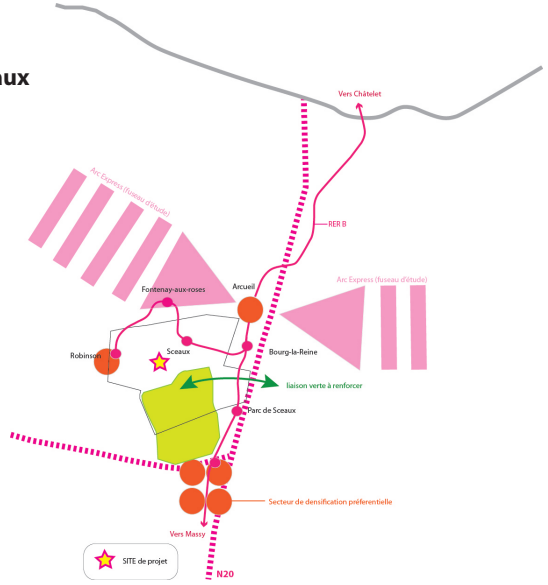


Carte des communes et communautés d'agglomérations du département des Hauts-de-Sein participant au syndicat Paris Métropole
(en violet clair)



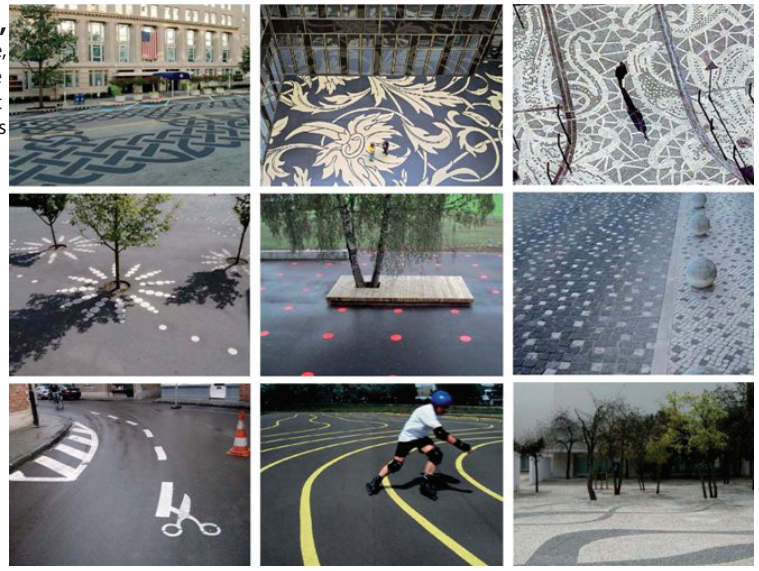
003_ échelle de la région - le SDRIF & Sceaux

extrait du SDRIF sur le site de la régoin.



Sceaux a 3 /4 bornes Autolib' tout le long de sa rue principale (rue Houdan)

Atelier 59,
Grand Mulhouse,
projet de signalétique et revêtements



Paris Plage

KOZ architectes
centre sportif pour enfant, Saint cloud, IDF

Séville, centre ancien

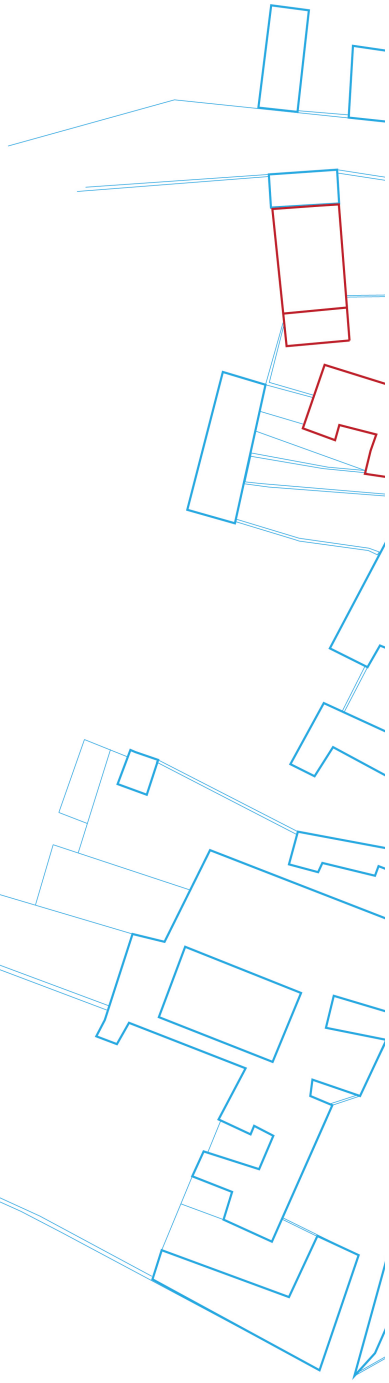
Frédéric BOREL
logement locatif à Béthune

François AVRIL
Paris, avant paris plage

AWP

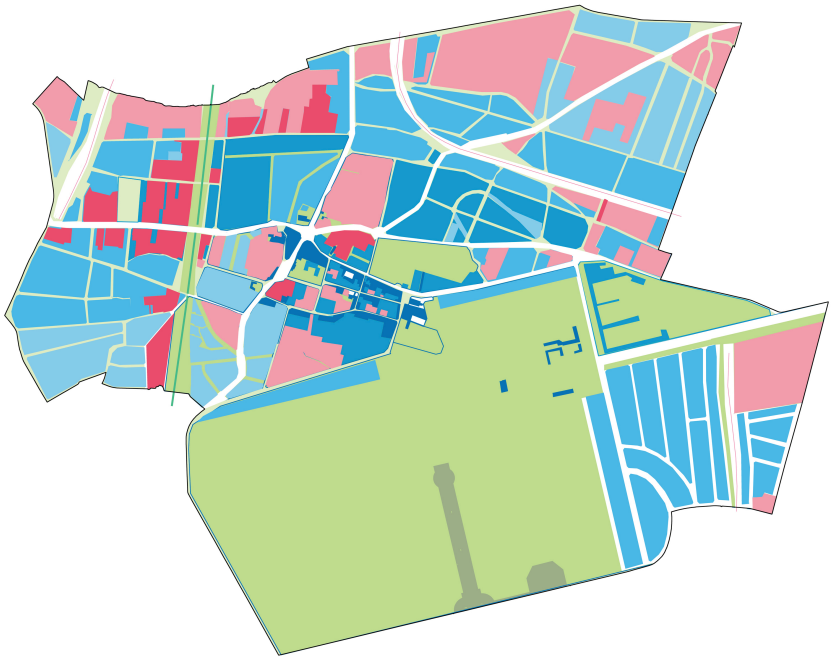
Maider LOPEZ

« L'espace public peut contraindre les usages. Il peut faciliter les pratiques. Il ne peut ni produire ni empêcher les faits sociaux. L'aménagement peut contribuer à renforcer ou au contraire à affaiblir les effets de coupures qui se lisent dans l'espace urbain. Il produit des lieux, des objets qui seront les supports des situations que créeront les habitants et usagers » .



003 _ référence à l'ancien - faire renaître une trame historique

Cadastre de 1870, redessiné.
en bleu ce qui a disparu (démolition)



2000 _ les grandes opérations des promoteurs privés, **le long de la coulée verte et de la rue Houdan**

002 _ échelle de la communauté d'agglomération - la CAHB

Sceaux, ville active pour la constitution d'un grand Paris.

Déjà « capitale » du département de la Seine de 1800 à 1880, la ville de Sceaux a su se montrer importante et surtout habile dans « les jeux d'influences locales » pesant dans les « arbitrages régaliens», aussi la ville de Sceaux «s'octroie-t-elle cette place disputée à la faveur de sa localisation, de l'entregent de ses notables, de l'importance de ses réserves foncières, et de l'attractivité de son domaine historique » . Une place qu'elle perdra en 1880 avec la suppression des sous-préfectures de Sceaux et de Saint-Denis et qu'elle ne retrouvera pas en 1966, au moment du démembrement du département de la Seine (1964) et de la création de l'arrondissement d'Antony sa grande rivale voisine.

La ville de Sceaux appartient à la communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre constitué en 2002. L'intercommunalité adhéra en 2011 au syndicat mixte Paris Métropole ainsi que la ville de Sceaux seule…

03_ PROBLEMATIQUE - vers la production d'un espace public

"Bien faire, ce n'est pas faire"

Comment construire la continuité d'un centre urbain ?

Comment me positionner en tant que future architecte à travers un projet local ?

- Quel espace public pour quels usages?
- Quels sont les moyens que je dois avoir et donner pour créer un espace de centralité à identité forte?
- Comment introduire la notion d'ENERGIE sans pouvoir tout changer?
- Comment construire de façon innovante en centre-ville, habité par des "conservateurs" (résidents hostiles au changement)?

04_ DISPOSITIF D'ENONCIATION - vers la compréhension d'un site

001 _ La prise de contact avec un réel - entre désir et réalité ...

Tout d'abord, j'avais projeté de réaliser des réunions – promenades le dimanche autour de la place du général de Gaulle avec des personnes ayant répondu à l'appel lancé sur les flyers que je distribuais le samedi. Mais ces promenades se sont soldées par deux échecs consécutifs. Le premier simplement météorologique et le deuxième, idéologique. Je me suis retrouvée face à une population qui n'était venue que pour me convaincre qu'il ne fallait rien faire. Quelles que peu hautaines, les remarques que j'ai reçue m'ont fait comprendre que **les scéens** (ou tout du moins les usagers du parking) **n'étaient pas près au changement ni même à la discussion du potentiel de changement.**

Donc, j'ai décidé de me confronter seule à ce site que je connais bien. Je le connais bien dans le sens où je le pratique chaque jour. Pour aller chercher du pain, des cigarettes, et aller au marché, chercher ma sœur à l'école…

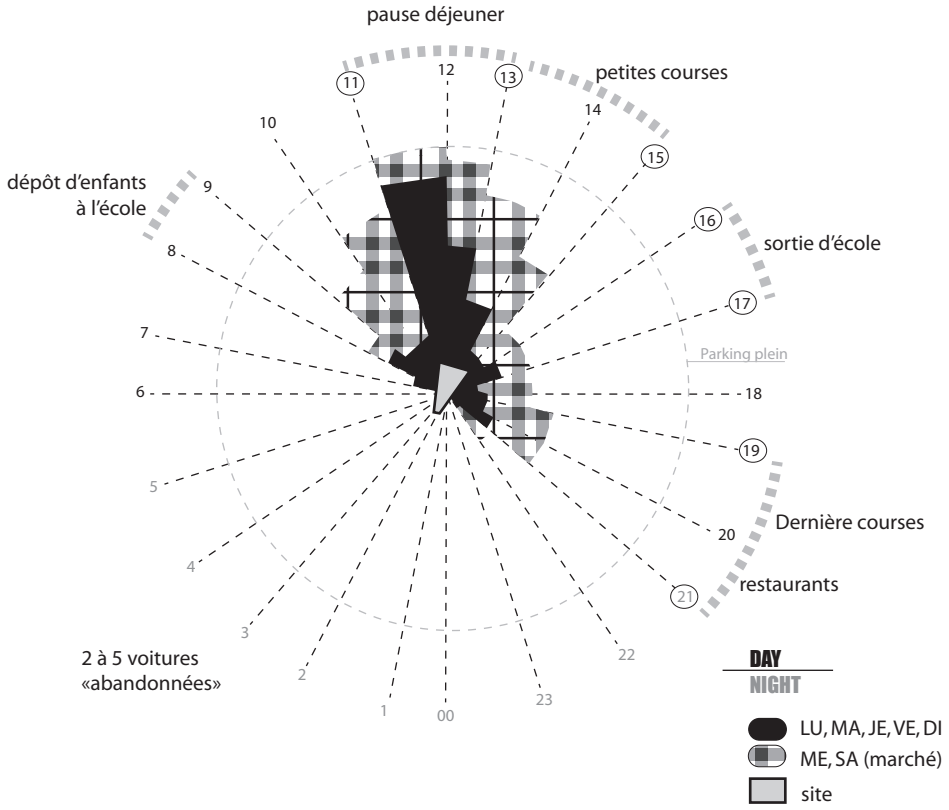
Pour me détacher du lien affectif que j'ai avec ce site, je prends le parti de le regarder de façon scientifique. Chaque jour de la semaine, dans les mêmes créneaux horaires, à partir des mêmes points fixes, avec le même appareil photo, 1 film de 10 minutes et 5 « photos – séquence » par point fixe.

005 _ TemporalitéS / Mobilité(S)

La vie du parking de la place du général de Gaulle est rythmée par une temporalité forte, à 4 temps.
Une journée anodine, type: **La matinée** : le parking est rempli sur sa petite moitié (mamans accompagnant enfants à l'école, personnes allant faire de petites courses…). **Le midi** : Quelques voitures supplémentaires mais, très mobiles. Le temps d'arrêt est très court. Les voitures tournent. Et après, le parking se vide. **Le début de soirée** : entre la sortie d'école, les courses du soir, et les diners au restaurant, le parking se rempli sur moins de sa moitié. **La nuit** : vide.

Mais, le mercredi et le samedi, jours du marché, le parking connaît un autre souffle, entre 9h et 14h, avec une asphyxie entre 11h00 et 12h30.

Il y a donc un potentiel de réflexion:
1 // **Un espace sous-utilisé** la plupart du temps et trop-plein sur un créneau horaire de seulement deux heures, 2 jours par semaine. Cet espace respire. Entre le passage incessant de voitures car situé à la croisée de deux départementales et le flux de piétons voulant accéder à la rue piétonne commerçante et services municipaux (crèche, école, cinéma, bibliothèque …).
2 // Des usagers qui ont **besoin de leur voiture pour marcher**. A la fois automobilistes et piétons, habitants Sceaux ou les communes voisines.



06_ REALISER L'ESPACE PUBLIC - premisses de réponses

001_ Extrait des Consignes du ministère

La construction d'un confort visuel pour tous

• Prévoir une composition globale : marquer les perspectives, les carrefours. Le mobilier sert aussi de repère et contribue ainsi à l'orientation et à la lisibilité de l'espace.
• Supprimer les gênes : zones d'ombre, éblouissement, reflets, prévoir les phénomènes d'ombre portée.

Choix du mobilier urbain

• Répondre aux besoins des usagers.
• Limiter l'encombrement.
• Choisir judicieusement le mode d'implantation, intégrer les mobiliers à des structures existantes comme l'architecture, les ouvrages d'art, les murets, clôtures et murs de soutènement.
• Créer des alignements, utiliser la forme du lieu, associer plusieurs fonctions dans un même objet

Signalisation et information

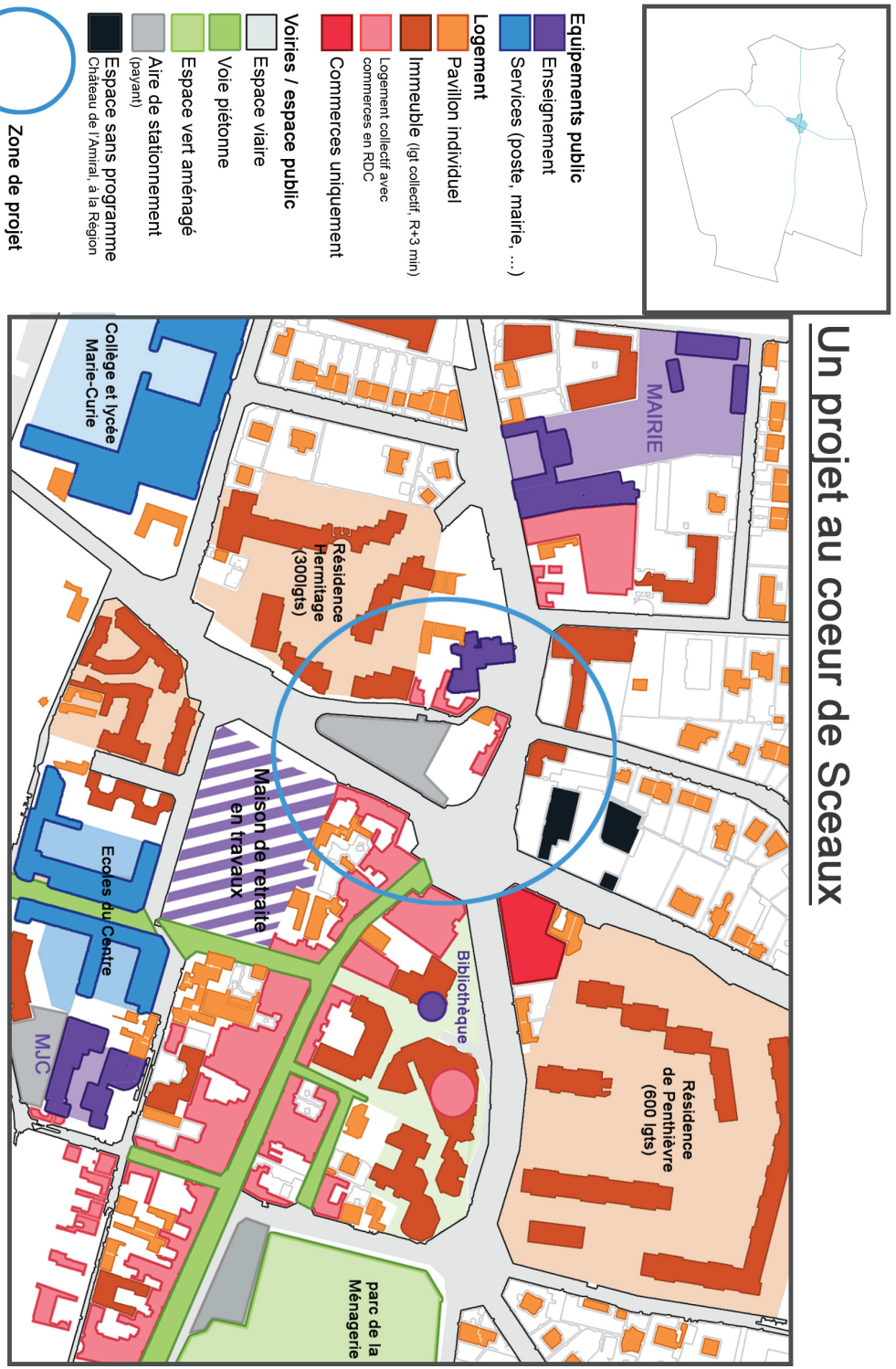
• Transmettre efficacement des messages : informer et renseigner.
• Permettre de s'orienter et de se repérer : la signalisation constitue une chaîne d'informations.
• Penser la signalétique à l'échelle du piéton et du cycliste.
• Etre vigilant lors des aménagements urbains à l'implantation de la signalisation, à sa lisibilité et sa visibilité.

Les eaux de surface, le nivellement, le revêtement de sol

• L'eau est un élément de composition, d'agrément et de jeu.
• Les traitements destinés à éliminer l'eau de ruissellement façonnent l'environnement urbain.
• Le nivellement du sol assure l'écoulement des eaux pluviales ou de nettoyage.
• Pentes et contre pentes donnent l'intelligence du sol et peuvent constituer à elles seules l'expression du projet d'espace public.
• Le revêtement de sol définit le plus souvent le statut de l'espace public

L'accessibilité

• Garantir à tous une meilleure accessibilité des espaces publics et en particulier aux « personnes à mobilité réduite».
• Prendre soin à la continuité des cheminements : cheminement praticable et prévention des obstacles.



4 «problématisations spatiales» à partir de photo et remarques sur site.

Le passage piéton , site témoin d'une vie publique mal reconnue

Qu'est-ce qu'une entrée de ville ?

Comment gérer des flux piéton massifs et discontinu ?

Comment conjuguer uner départementale très circulée et un flux de piéton très important ?

La circulation piétonne au sud mal traitée voire non traitée

Que faire de ces bâtiments? Quelle est le poids de leur identité ?

Dois-je favoriser ce flux de piéton en requalifiant ses abords et sa pratique ou, dois-je développer le passage de la rue du four de façon à ce qu'il porte la majorité du flux existant?

002 _ Centralité - échelle de Paris...

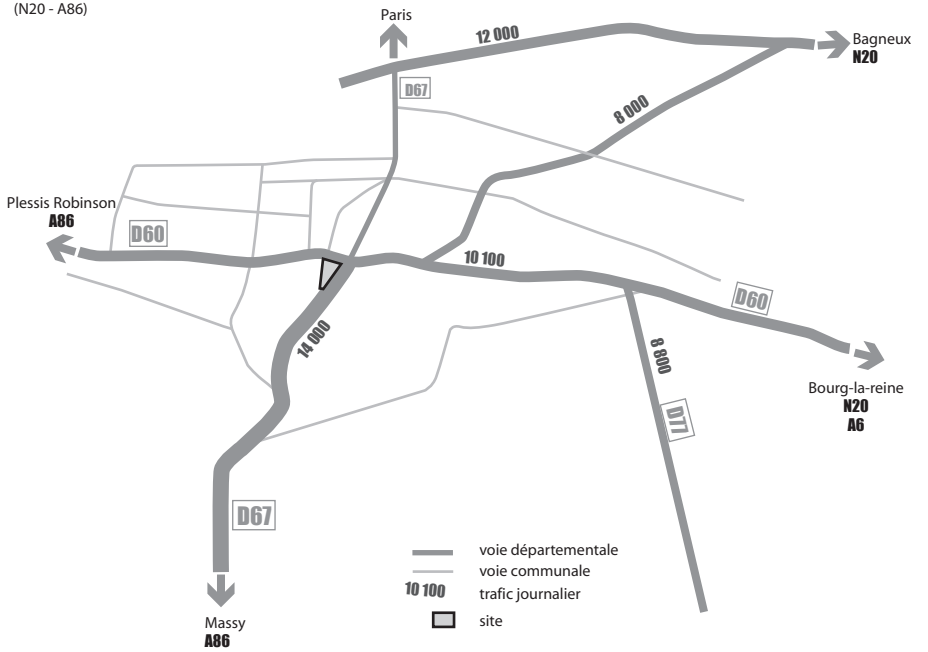
La perception des territoires et par conséquent, les conduites et les projets territoriaux des acteurs de la ville, se fondent en partie sur la dichotomie Paris/Banlieue. Constamment mobilisée dans le discours des différents maires de Sceaux, elle constitue un niveau à part entière de structuration des projets, et des représentations du rapport à l'espace et des usages territoriaux.

Mais, d'une banlieue à une autre les structures sociale, démographique, économique et urbaine varient. « Le terme de banlieue qualifit indistinctement l'espace directement relié à une ville –centre historiquement antérieure, ce qui paraît tout à fait inapproprié, imprécis et générateur de confusion ».

Les communes de banlieue mettent ainsi en place des stratégies territoriales, urbaines et architecturales basées sur la distinction. Distinction d'avec Paris et distinction des communes voisines.

Connectivité du site (2)

Axe routiers majeurs
(N20 - A86)



003 _ Espace public / Espaces publics - l'envie d'être ensemble...

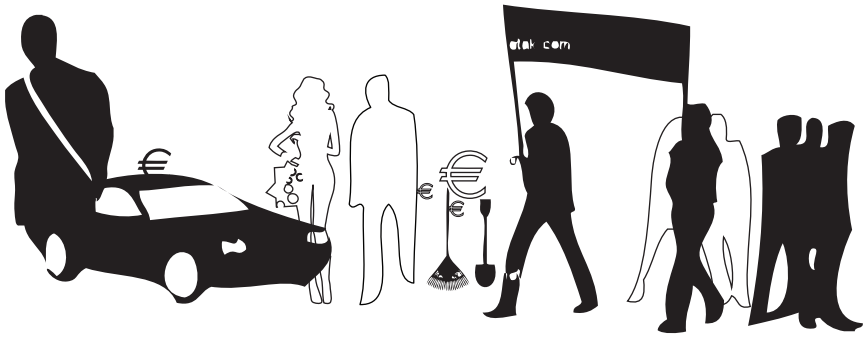
L'espace public représente dans les sociétés humaines, en particulier urbaines, l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui sont à l'usage de tous. Ils n'appartiennent à personne, ou relèvent du domaine public, voir exceptionnellement du domaine privé. Cette notion d'espace public est fortement utilisée depuis la thèse de Jürgen Habermas . Il y décrit « le processus au cours duquel le public constitué d'individus faisant usage de leur raison s'approprie la sphère publique contrôlée par l'autorité et la transforme en une sphère où la critique s'exerce contre le pouvoir de l'État». L'espace public se présente alors comme un lieu de prise de parole où un pouvoir critique peut se mettre en place et se positionner face à des structures préexistantes.

À l'heure actuelle, cette notion semble s'être perdue dans les méandres de l'évolution moderne de nos sociétés. Les espaces de passage, à l'instar de la rue, sont devenus de faux espaces offerts au public. L'espace commun se marchandise et se sécurise au fur et à mesure d'une logique de neutralisation. C'est dans une peur croissante de s'exposer et face à la menace du contact social, que le vide limite l'espace urbain à de simple zone de confort bien défini. « Un souci de cohérence, et de clarté de lecture pousse à exclure la diversité des fragments de la mosaïque urbaine et toute interaction spontanée et commune. Décidément trop schématique, on le limite à ce qui a été délimité comme tel, 'il y aura usage public de l'espace là et non pas ailleurs' ou en tout cas pas de manière officialisée par un tracé préalable. En résonance à cet espace public administré et reconnu, le citoyen peut s'inscrire dans des « espaces autres », inventer d'autres lieux à vivre pour retrouver son pouvoir de prise de position et tout simplement d'existence. Dès lors, on parle d'« espaces publics » au pluriel et non plus de l'espace public au singulier. On peut davantage les concevoir selon une multiplicité de forme, d'occasion qui se crée là où l'envie d'être ensemble se constitue de manière éphémère ou non. » .

004 _ Acteurs / Projets

4 types d'acteurs _ 4 échelles de projet :

• Des responsables politiques et institutionnels : acteurs municipaux (techniciens, élus), départementaux et régionaux. _ *projet portant une affirmation politique pour une distinction concurrentielle de Paris et des communes voisines* (pour la ville de Sceaux, surtout Antony)
• Acteurs économiques : commerçants, restaurateurs, artisans, corporations, architectes, agents immobiliers, banquier … _ *projet portant des promesses d'avenir et une forte attractivité.*
• Des acteurs des lieux : responsables, personnels administratifs et publics des projets retenus. _ *projet qui se doit fonctionnel, efficace et sécurisé*
• Des riverains, habitants des villes concernées. _ *projet permettant des usages collectifs et des pratiques partagées*…



La traversée ...

Ici on voit une différence entre les entrants et les sortants. Les premiers sont beaucoup plus nombreux à attendre et donc à s'élancer sur la chaussée dès que cela leur est permis.

La place aux piétons

= une bande de 2.5 m sur 8

La place aux automobiles

= incalculée pour l'instant mais à calculer, en tout cas, nettement plus grande, pour bien moins de personnes circulant.

4 séquences de photos (1ex. à dte, seq.2 et 3)

A chaque photo son anecdote, son rythme, ses usagers. Colonnes de gauche à droite = SEQUENCE 1 (4 photos utilisées): au nord de la « place » un trottoir de 70 cm pour un flux de personnes important, je l'appelle « le goulot d'étranglement ». / = SEQUENCE 2 (10 photos utilisées) : La traversée piétonne vue du côté du parking / = SEQUENCE 3 (4 photos utilisées) : le « passage piéton » (façon de dire) du parking.

Le passage piéton devient place de stationnement

Il y a une une porsche dans le lot, soit. Mais il n'empêche qu'elles ne sont pas garées au bon endroit, les voitures! Prenons en témoins les 4 cyclistes qui sont obligés de les contourner et même de mettre pied à terre.

Un passage piéton mal positionné

Toute voiture cherchant une place ou voulant simplement quitter le parking passe sur le passage piéton. La priorité piéton n'est pas indiquée et d'ailleurs elle n'existe pas. Ici la voiture est en maîtresse des lieux...

5 piétons dont ... 4 automoblistes

Les usagers piétons du parking ne sont finalement que des automobilistes allant faire les courses ou revenant de leur courses (les bras chargés de provisions et de petits objets).

05_ INTENTION de REFLEXION - premisses de réponses

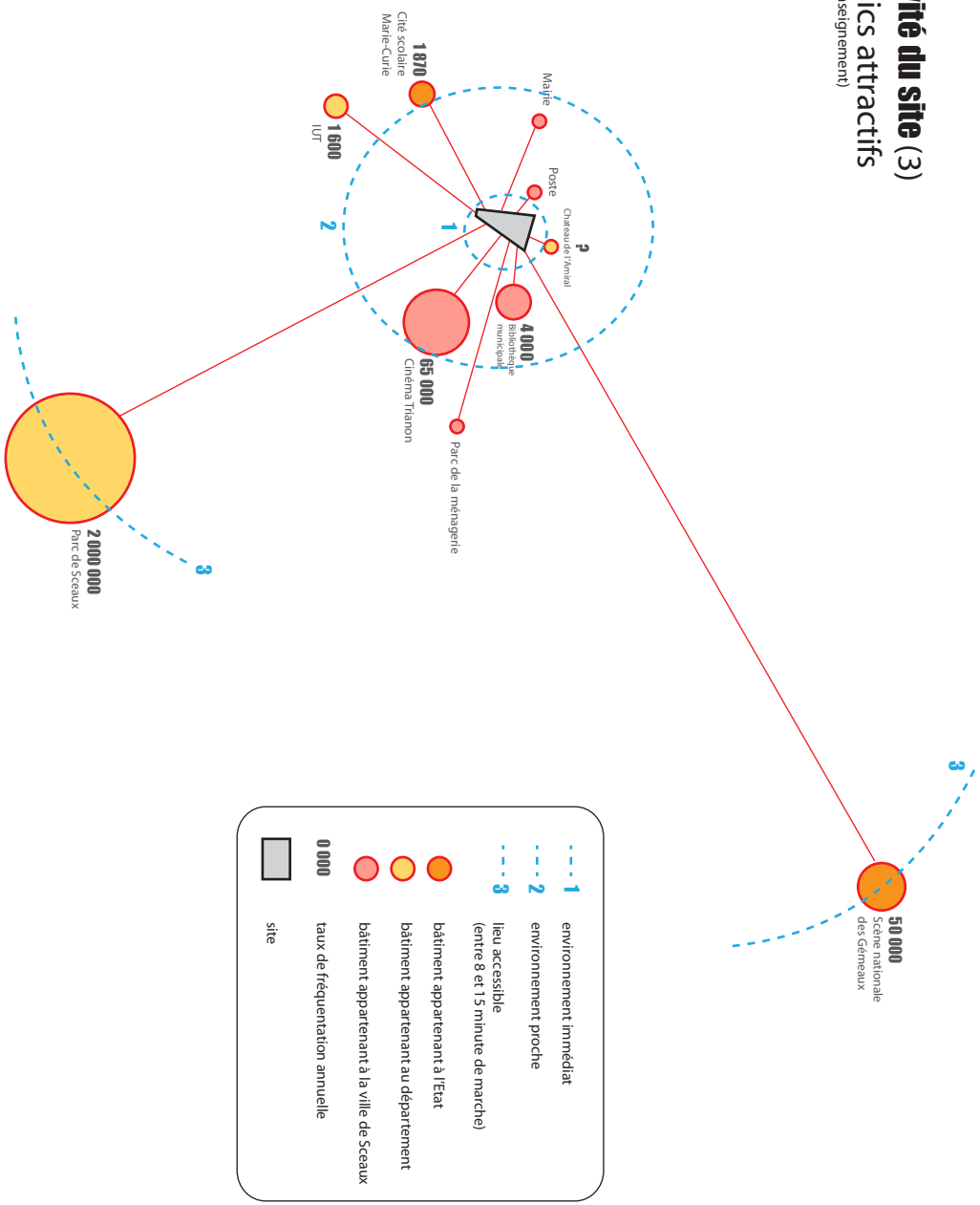
001 _ Centralité - échelle de la ville...

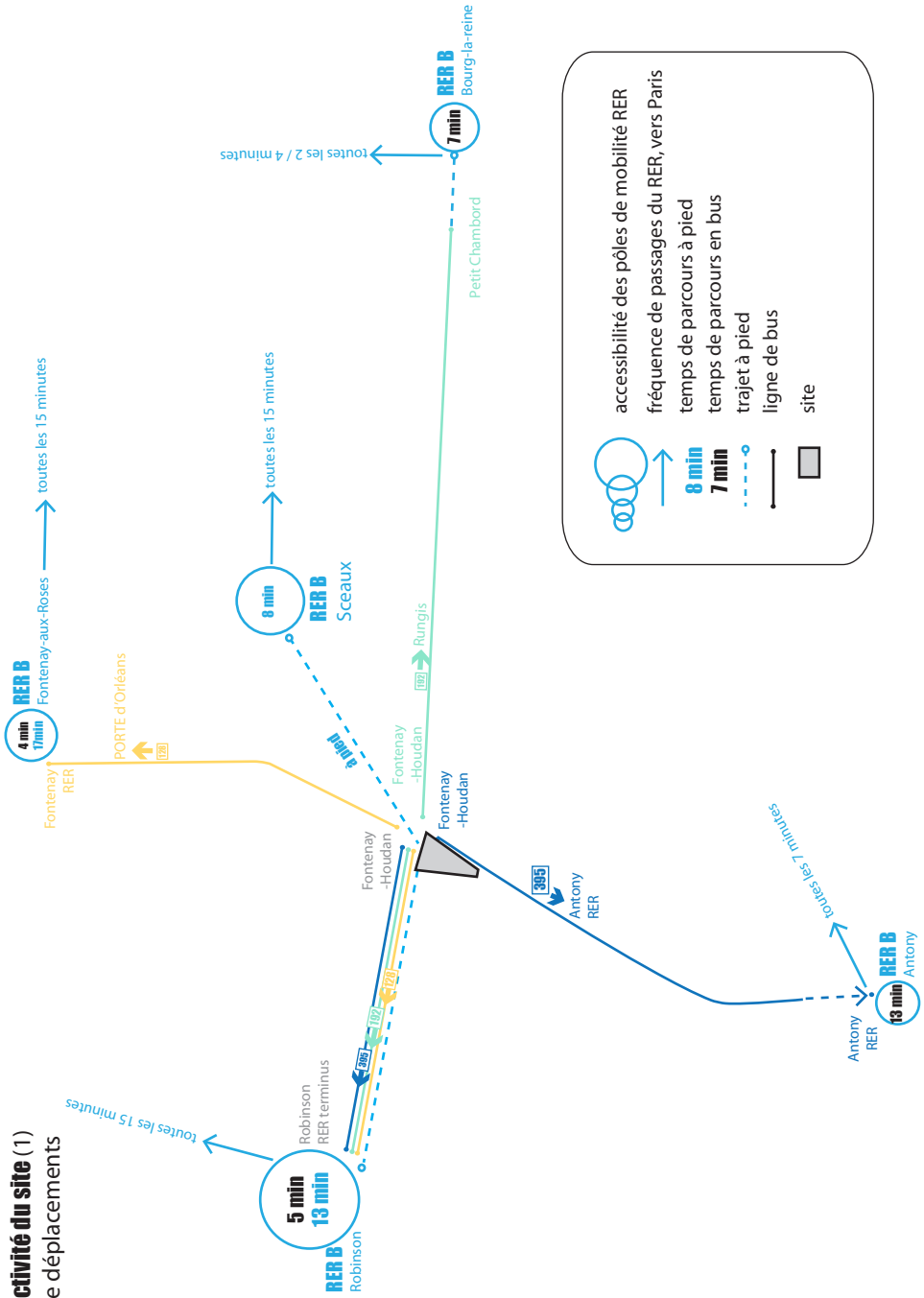
« La ville est aujourd'hui perçue à partir du logement, lieu privilégié d'investissement affectif en référence, auxquels les espaces extérieurs – lieux de travail, achat, loisir – sont distribués. […] Le rôle et l'idée d'un centre unique et collectif sont devenus d'autant plus faibles que l'on a assisté à un éclatement de la symbolique : chaque groupe cherche un lieu d'identification qui, renvoyant à son histoire particulière, lui est propre et relativement exclusif – et la fête au sens fort, qui s'y déroulait et venait réaffirmer la mémoire collective à céder largement le pas à des activités de loisirs qui, au lieu de rassembler, dispersent. »

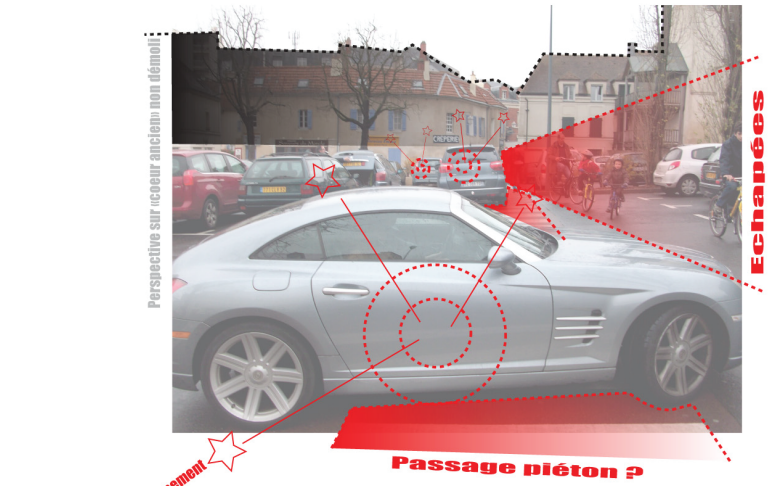
Aujourd'hui, il semble que l'espace public soit en mutation. Sa forme est en mutation comme sa fonction. Un espace public ne se suffit plus d'une église ou d'une mairie (symboles de centralités traditionnelles), il lui faut une personnalité forte, unique qui puisse rassembler une multitude d'identités. C'est ici que le rôle de l'architecte – urbaniste prend sens, comme créateur d'identité à travers une architecture innovante, généreuse et soignée.

Tout espace public doit être unique. A l'image de l'histoire de la ville, de son présent et de l'avenir qu'on lui souhaite.

Connectivité du site (3)
lieux publics attractifs
(espaces culturels, enseignement)



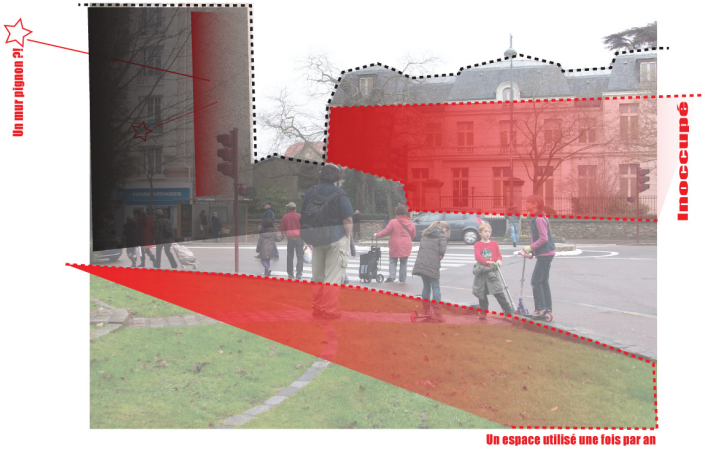




N'est-ce pas une hypocrisie de marquer au sol un passage piéton alors que, ce même passage, est aussi un espace de circulation des voitures obligatoire,? Qui plus est, tout automobiliste lassé de chercher une place utilise le passage piéton (rarement utilisé, il faut le dire) pour se garer ...

Est-ce ce cadre «ultra - automobile» qui fait que les passants lui préfère le passage très étroit et bruyant (voir image précedente)? Est-il possible de changer les habitude de déplacements de milliers de personnes tous les samedis matin?

Un lieu inoccupé, un espace sous utilisé



Que faire de ce bâtiment dont l'accès la liste des bâtiments inscrits a été refusé et dont le prix a été fixé à 4 millions par le département? La ville n'ayant pas les moyens et l'entente entre M. Devedjan (député de la circonscription) et M. le maire étant plus que glaciale, quel est l'avenir de ce lieu?

Le château de l'Amiral est d'autant plus intéressant qu'il est en face du parking (espace de projet), à l'entrée de la rue piétonne, à la croisée de deux départementales très circulées, à ses pieds trois arrêts de bus différents (395 -Antony; 192 - Robinson/BLR; 128 - Fontenay)...