

AGROCAMPUS OUEST
CFR Angers

2 rue André Le Nôtre
F-49045 Angers cedex 01
Tel. : +33 (0)2 41 22 54 54
Fax : +33 (0)2 41 22 55 99

EXIT Paysagistes associés
Claire Gilot & Guillaume
Lomp, Paysagistes DPLG

5, allées de Tourny 33000
Bordeaux
Tel : +33 (0) 5 33 05 14 21
Mail :
contact@exitpaysagistes.com

Mémoire de Fin d'Études

**Diplôme d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences Agronomiques,
Agroalimentaires, Horticoles et du Paysage**

Année universitaire* : 2012 - 2013

Spécialité* : Paysage

Spécialisation ou option* : Maîtrise d'œuvre et ingénierie (MOI)

Comment repenser nos places, centralités historiques remises en cause ?

Par : Florian PROUTEAU



Volet à renseigner par l'enseignant responsable de l'option/spécialisation
ou son représentant

Date : .../.../... Signature

Bon pour dépôt (version définitive)

Autorisation de diffusion : Oui Non

Devant le jury :

Soutenu à Angers le* : 23 septembre 2013

Sous la présidence de* : Nathalie CARCAUD

Maître de stage* : Guillaume LOMP

Enseignant référent : Elise GEISLER

*"Les analyses et les conclusions de ce travail d'étudiant n'engagent
que la responsabilité de son auteur et non celle d'AGROCAMPUS OUEST".*

Fiche de confidentialité et de diffusion du mémoire

Cadre lié à la confidentialité :

Aucune confidentialité ne sera prise en compte si la durée n'en est pas précisée.

Préciser les limites de la confidentialité ⁽²⁾ :

➤ Confidentialité absolue : oui non

(ni consultation, ni prêt)

➤ Si oui 1 an 5 ans 10 ans

Le maître de stage ⁽⁴⁾,

Cadre lié à la diffusion du mémoire :

A l'issue de la période de confidentialité et/ou si le mémoire est validé diffusable sur la page de couverture, il sera diffusé sur les bases de données documentaires nationales et internationales selon les règles définies ci-dessous :

Diffusion de la version numérique **du mémoire** : oui non

Référence bibliographique diffusable ⁽³⁾ : oui non

Résumé diffusable : oui non

Mémoire papier consultable sur place : oui non

Reproduction autorisée du mémoire : oui non

Prêt autorisé du mémoire papier : oui non

.....

Diffusion de la version numérique **du résumé** : oui non

↳ Si oui, l'auteur ⁽¹⁾ complète l'autorisation suivante :

Je soussigné(e) _____, propriétaire des droits de reproduction dudit résumé, autorise toutes les sources bibliographiques à le signaler et le publier.

Date :

Signature :

L'auteur ⁽¹⁾,

Rennes/Angers, le

ou son représentant

L'enseignant référent

(1) auteur = étudiant qui réalise son mémoire de fin d'études

(2) L'administration, les enseignants et les différents services de documentation d'AGROCAMPUS OUEST s'engagent à respecter cette confidentialité.

(3) La référence bibliographique (= Nom de l'auteur, titre du mémoire, année de soutenance, diplôme, spécialité et spécialisation/Option)) sera signalée dans les bases de données documentaires sans le résumé.

(4) Signature et cachet de l'organisme

REMERCIEMENTS

J'ai été heureux d'intégrer l'agence EXIT où, j'ai eu la chance de participer à de nombreux projets enrichissants comme celui de la place Magendie à Lormont.

Je remercie Guillaume Lomp et Claire Gilot de m'avoir accueilli au sein de leur agence. Merci à eux pour leur confiance, leurs conseils et l'autonomie qu'ils m'ont accordé durant ce stage. Tout cela m'a permis d'apprendre bien plus que je ne l'aurais cru en 6 mois.

Je tiens également à remercier Sylvie et Pédro ainsi que Joannie et Guillaume pour les échanges, conseils et repas du midi passés ensemble...

Avec un pincement au cœur, je remercie l'ensemble des enseignants de l'INHP ou plutôt AGROCAMPUS-OUEST Centre d'Angers. Plus particulièrement à Elise Geisler ma tutrice de stage ainsi qu'à Christophe Migeon (responsable de l'option MOI) avec qui nous avons passé une merveilleuse dernière année à Angers. L'enseignement que j'ai suivi pendant ces 5 années me sera grandement utile par la suite tant dans ma vie professionnelle que personnelle.

De plus un très grand merci à tous les « INHPiens » que j'ai pu rencontrer par l'ExpoFlo, les autres associations de l'école ou les soirées pour les moments riches et heureux passés avec eux.

Enfin, merci à Marylise, Didier, Bérangère, Delphine et Juliane pour leur soutien.

Il ne me reste plus qu'à vous souhaiter une bonne lecture.

LISTE DES ABREVIATIONS

CUB	=	Communauté Urbaine de Bordeaux
MOA	=	Maîtrise d'ouvrage
MOE	=	Maîtrise d'œuvre
BET	=	Bureau d'Etude Technique

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE :

Figure 1_Reconstitution du forum romain de Rome - Collections Hulton-Deutsch ([1])	2
Figure 2_Carte de l'Empire Romain aux Ier et IIe siècles – Alain HOUOT ([2])	3
Figure 3_Schéma de fonctionnement d'une ville romaine – F.Proutreau	3
Figure 4_La halle de Villeréal dans le Lot et Garonne - F.Proutreau le 13 07 2013 à 13h30	4
Figure 5_Les axes de circulation qui convergent vers la Piazza del Campo de Sienne – J.Gehl	4
Figure 6_La place Royale, future place des Vosges - plan dessiné par Louis Bretez, gravé par Claude Lucas. 1739, Paris - Harvard university Library, PD5. Ouvrage scanné par Google	6
Figure 7_La place des Quinconces vue du ciel - Photo issue du site de la ville de Bordeaux	7
Figure 8_La place de l'Etoile à Paris_Bing Map	8
Figure 9_Localisation de la commune de Lormont par rapport à Bordeaux - F.Proutreau	11
Figure 10_Localisation de la place Magendie dans le quartier du Carriet - F.Proutreau	11
Figure 11_Schéma de fonctionnement de la place Magendie en 1972 - F.Proutreau	13
Figure 12_Vue aérienne de la place de la république en 2011 - Google Maps	14
Figure 13_Composition et localisation de l'Espace Saint-Michel - F.Proutreau	15
Figure 14_La basilique et la Flèche Saint-Michel vue de la rive droite de la Garonne - Bernard Blanc	16
Figure 15_Schéma de perception de l'espace public - F.Proutreau	17
Figure 16_Analyse sensible de la place de la Dauversière à Angers – F.Proutreau	17
Figure 17_Croquis d'ambiance exprimant les masses ressenties par l'utilisateur sur la place de la Dauversière à Angers – F.Proutreau - le 16 01 2013 à 13h53	18
Figure 18_L'influence de la configuration rue/place sur la perception de la place - M. Bertrand et H. Listowski	18
Figure 19_Schéma d'analyse fonctionnelle de la place Dauversière à Angers - F.Proutreau	19
Figure 20_Situation et perception de la place Magendie en 2008	21
Figure 21_La place Magendie invisible depuis la station de tramway Carriet en 2008 - Google street view	21
Figure 22_La place Magendie isolée de la rue Louis Beydts par le bâti en 2008 - Google street view	21
Figure 23_La place Magendie orientée vers la Garonne en 2008 - Google street view	22
Figure 24_La place perçue comme peu accessible de la rue J.Tibaud en 2008 - Google street view	22
Figure 25_Les principaux équipements sur la commune de Lormont - Exit Paysagistes associés	22
Figure 26_Schéma d'analyse des circulations et des dessertes - EXIT Paysagistes associés	23
Figure 27_Schéma d'analyse des accès à la place Magendie - F.Proutreau	23
Figure 28_Schéma d'analyse fonctionnelle de la place Magendie en 2008 - F.Proutreau	24
Figure 29_Schéma de stratégie de répartition piéton/voiture – TVK Architectes Urbanistes	26
Figure 30_Les usages et fonctions de la nouvelle place de la République - F.Proutreau à partir d'une image de TVK Architectes et Urbanistes	26
Figure 31_Vue sur la partie sud-est de la place de la république - Clément Guillaume	27
Figure 32_Le mobilier conçu spécialement pour la place de la République - Clément Guillaume	27
Figure 33_Perspective du miroir d'eau devant la terrasse du café de la place de la République - TVK Architectes et Urbanistes	27
Figure 34_La statue de Marianne symbole identitaire de la place de la République – Clément Guillaume	27
Figure 35_Faisceau de lignes marquant l'axe Capucins-quais - Cabinet Obras	28
Figure 36_Faisceau de lignes marquant la présence du fleuve - Cabinet Obras	28
Figure 37_Retranscription des arrêtes de la flèche sur le revêtement de sol - Cabinet Obras	28
Figure 38_Le jardin de la Basilique - Cabinet Obras	28
Figure 39_Insertion des usages dans le maillage de revêtements - Cabinet Obras	28
Figure 40_Perspective de l'aménagement du pied de la flèche Saint-Michel - Cabinet Obras	29
Figure 41_La cale bordelaise - [8]	29

Figure 42_ Les vieux réverbères de la place Saint-Michel - [10]	29
Figure 43_ Représentation graphique de la relation entre la qualité de l'espace public et la proportions des 3 types d'activités extérieures - J.Gehl	30
Figure 44_ Comparaison entre deux composantes - J.Gehl	31
Figure 45_ Mur de libre expression sur les quais de Solferino à Paris -	31
Figure 46_ Illustration de la relation entre la disposition spatiale et le contact humain - J.Gehl	32
Figure 47_ Bancs publics dos à dos - S.Courant photographies	32
Figure 48_ En haut, les proportions d'une place étroite En bas, les proportions d'une place large_F.Pruteau le 02-08-2013	32
Figure 49_ Influence des variations de hauteurs de bâti sur les courant d'air - J.Gehl	32
Figure 50_ La piazza del duomo de Ravenne en Italie - C.Sitte	32
Figure 51_ La piazza del duomo à Padoue - C.Sitte	33
Figure 52_ Concavité et originalité du sol de la piazza del Campo - [12]	33
Figure 53_ Maquette d'intention de la future place Magendie - L.Fagart architecte urbaniste	34
Figure 54_ Evolution de la forme et de l'orientation dans le projet de la nouvelle place Magendie - F.Pruteau	34
Figure 55_ Analyse des contours de la place Magendie - Exit Paysagistes associés	35
Figure 56_ La forme définitive de la nouvelle place Magendie - F.Pruteau	35
Figure 57_ Plan masse du projet de la place Magendie phase AVP - Exit Paysagistes associés	36
Figure 58_ Vue sur le coeur d'îlot, le revêtement créer une identité propre à la place Magendie - Exit Paysagistes associés	36
Figure 59_ Principe de mobilier mis en place dans le coeur d'îlot de la place Magendie - Exit Paysagistes associés	36
Figure 60_ Lisses mises en place sur la place Magendie - Exit Paysagistes associés	36
Figure 61_ Essais d'éclairage gobo pour le projet de la place Magendie - Exit Paysagistes associés le 17/04/2013	37

TABLEAU :

Tableau 1_Confrontation de la place Magendie avec les critères majeurs de conception d'une place - F.Pruteau	38
--	----

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	1
<u>I - LA PLACE : UNE HISTOIRE LIEE AUX MANIERES DE CONCEVOIR</u>	<u>2</u>
I.1 - De l'Antiquité au Moyen-âge : prémisses et essais autour d'un nouveau concept urbain	2
I.1.a - L'Agora grecque prémisses de la place	2
I.1.b - Le Forum romain : réfléchir la place dans son contexte	2
I.1.c - La place au Moyen-âge : la fonction induit la forme de l'espace	3
I.2 - La place de la Renaissance à aujourd'hui : réflexion sur la fonction de place	6
I.2.a - Les places de la Renaissance : un besoin de réhabiliter	6
I.2.b - Les places baroques et néo-classiques : puissance et efficacité des volumes	7
I.2.c - Les places haussmanniennes : remises en cause des fonctions de la place	7
I.2.d - L'urbanisme des Trente Glorieuses : priorité à la fonction	8
I.3 - La place Magendie, cas typique des Trente Glorieuses	11
I.3.a - Une place à l'écart du cœur de ville	11
I.3.b - Un contexte d'après guerre dans une ville de la banlieue bordelaise	12
I.3.c - Fonctionnement et vie de la place à son origine	12
<u>II. LA PLACE D'AUJOURD'HUI : UNE GRANDE VARIETE DES SOURCES DE REMISE EN CAUSE</u>	<u>14</u>
II.1 - Cas concrets de remise en cause de places	14
II.1.a - La place de la République : rendre la place aux piétons	14
II.1.b - L'Espace Saint Michel : les effets d'un grand projet de réhabilitation	15
II.2 - Diagnostic de la place d'aujourd'hui, proposition de démarche	17
II.2.a - Analyse de la perception de la place	17
II.2.b - Analyse du contexte multi-scalaire	18
II.2.c - Analyse fonctionnelle, usuelle et formelle	19
II.3 - Diagnostic de la place Magendie : un isolement de la place vis-à-vis des circulations piétonnes	21
II.3.a - La place Magendie peu perceptible	21
II.3.b - Un isolement de la place à toutes les échelles	22
II.3.c - Omniprésence du marché et de la voiture	24
<u>III. LA PLACE DE DEMAIN : ADAPTER FONCTIONS, USAGES ET FORMES</u>	<u>26</u>
III.1 - Exemples de mesures mises en œuvres	26
III.1.a - La place de la République (Paris)	26
III.1.b - L'espace Saint Michel (Bordeaux)	28
III.2 - Projet de réhabilitation de place, essai de prescriptions aux concepteurs	30
III.2.a - Comment aborder la conception d'une place ?	30
III.2.b - Concevoir la place en termes de fonctions et d'usages	31
III.2.c - Définir la morphologie par rapport aux fonctions et usages	32
III.3 - La nouvelle place Magendie, réfléchi à l'échelle du quartier	34
III.3.a - Revoir formes et orientation de la place Magendie	34
III.3.b - Le projet de l'agence Exit, fonctionnement global	35
III.3.c - Analyse du projet au regard des prescriptions	38
CONCLUSION	39
BIBLIOGRAPHIE	40
SITOGRAPHIE	41

INTRODUCTION

Aujourd'hui, vivre et se déplacer dans nos villes nous amène à emprunter des places urbaines. Que l'on soit habitant ou touriste, les places constituent un maillage de repères qui nous guident à travers des trames urbaines de plus en plus étendues. Issue du grec puis du latin *platēa* qui signifie « large rue », une place est un espace public découvert non bâti, desservi par des voies. Elle est généralement délimitée par des bâtiments, dotée d'un traitement du sol minéral, équipée de mobilier urbain ou d'édicules (statue, fontaine, obélisque, etc.). Elle peut être affectée aux piétons et/ou aux véhicules (d'après le Larousse).

Depuis les prémises de l'urbanisation, les places occupent un rôle majeur dans nos villes. Cependant, de l'agora jusqu'à la place d'aujourd'hui, les places ont évolué au fil du temps et évolueront certainement encore. Elles évolueront par leurs formes, leurs fonctions et leurs usages. On entend par fonction le rôle joué par un élément, une entité. Un usage est une pratique habituellement observée, une utilisation particulière d'un endroit. Ces deux termes (fonction et usage) sont presque identiques, seulement on considère que la fonction est une caractéristique de la place alors que l'usage est une manière de l'utiliser. Concernant la forme, ce terme comprend l'ensemble des géométries qui définissent l'aspect du site (forme globale de la place, symétrie ou non, caractère des pourtours, tracés des circulations, etc.).

Tout cela nous conduit à plusieurs questionnements autour des places. De quelle manière ont-elles évolué dans le temps ? Quelles sont les causes de l'évolution des places ? Certaines places risquent-elles de disparaître au profit de nouvelles centralités ? Quelles sont les nouvelles exigences ? Et comment y répondre ?

Ces différents questionnements nous amènent à nous poser une question majeure : Comment repenser nos places, centralités historiques remises en cause ?

Pour répondre à cette problématique, nous proposons d'aborder une approche chronologique du sujet. Cette démarche s'articule en trois étapes. Premièrement, on étudie les faits et actions passés pour replacer les places d'aujourd'hui dans leur contexte. Ensuite on établit un bilan de l'état existant, cette démarche nous permettant de comprendre les enjeux de la place d'aujourd'hui. Pour finir, un travail, basé sur l'analyse de projets récents ou en cours et sur de la recherche bibliographique, permettra de réfléchir aux différentes approches et solutions envisageables pour traiter les places de demain. Afin d'illustrer les propos, cette approche chronologique sera ponctuée à chaque étape majeure d'un « zoom » sur le cas d'étude de la place Magendie : Projet de maîtrise d'œuvre confié à l'agence EXIT Paysagistes Associés par la ville de Lormont (33) sur lequel j'ai eu l'occasion de travailler durant mon stage.

Dans un souci de réflexion rigoureuse, il convient de fixer un périmètre géographique d'étude. Dans le cas présent, nous localisons l'étude à l'échelle de l'Europe occidentale, afin de pouvoir mettre en relation les observations avec l'étude de la place Magendie à Lormont qui se situe en France. De plus, comme l'indique le sujet de ce mémoire, nous nous focaliserons sur les projets de réhabilitation de places.

Afin de mener à bien cette recherche, dans une première partie, nous développerons une approche historique de la place urbaine, de ses origines à aujourd'hui pour comprendre les différentes fonctions et formes que la place a eues dans le temps. Cela permettra de comprendre les différents éléments qui ont remis en cause les places par le passé. Dans une seconde partie, à travers divers exemples de réhabilitation de places, nous verrons ce qui peut être à l'origine de la remise en cause d'une place. Cette partie du mémoire s'apparentera à un diagnostic des places urbaines actuelles fournissant les clés nécessaires pour mettre en lumière les réelles sources de remise en cause d'une place. Enfin, nous étudierons quelques solutions mises en œuvre et comment aborder la conception de ce type de projet afin de maintenir les places urbaines au cœur des villes d'Europe occidentale.



I - LA PLACE : UNE HISTOIRE LIEE AUX MANIERES DE CONCEVOIR

Cette partie a pour objectif de comprendre quel a été le rôle de la place, à des époques caractéristiques de l'histoire urbaine européenne. Après avoir analysé l'évolution des places au fil du temps, sept périodes majeures ressortent : la Grèce antique, l'Empire romain, le Moyen-âge, la Renaissance, l'époque baroque et néo-classique, les projets d'Hausmann et enfin les Trente Glorieuses.

I.1 - De l'antiquité au Moyen-âge : prémisses et essais autour d'un nouveau concept urbain

1.1.a – L'Agora grecque prémisses de la place (du XIII^e au IV^e siècle av. JC.)

A son origine, au XIII^e siècle av. JC, l'Agora est un grand espace ouvert de forme irrégulière et entouré de bâtiments publics où se déroulent les débats démocratiques et les cérémonies religieuses. Au V^e siècle av. JC, elle évoluera pour devenir une place carrée, dans un maillage urbain orthogonal, entourée de portiques qui supportent des galeries permettant de contourner la place à l'abri des intempéries. Cependant, on considérera par la suite le forum romain (inspiré de l'agora) comme étant le véritable ancêtre des places urbaines d'Europe occidentale.

1.1.b - Le Forum romain : réfléchir la place dans son contexte (du VIII^e siècle av. JC. au III^e siècle)

Le forum réunissait quatre grandes fonctions majeures : marchande, politique, économique et religieuse. C'est un espace dallé, rectangulaire, fermé et encadré de portiques (allées couvertes dont le toit est soutenu par des colonnes, voir figure 1). Quelques voies de circulation donnent accès au forum sans pour autant dénaturer un effet d'encadrement créé par la disposition d'un contour bâti entourant le forum. Ce

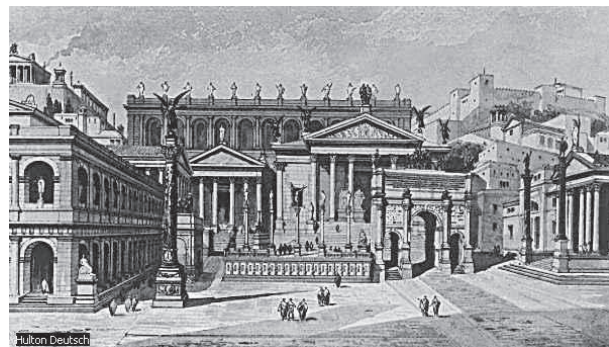


Figure 1_Reconstitution du forum romain de Rome - Collections Hulton-Deutsch ([1])

contour est majoritairement composé de bâtiment à vocation politique ou juridique. De manière générale, l'espace central est laissé libre afin de renforcer l'effet d'ouverture et de permettre la contemplation des bâtiments et des nombreuses statues qui viennent décorer le forum. La tradition a voulu qu'à Rome, une place soit construite à chaque fois qu'un nouvel empereur fut sacré. De ce fait, le Forum Romanum (forum romain) devint un réseau de places formant un maillage où se répartissaient les fonctions de gestion de l'Empire. On peut citer le forum de César, celui d'Auguste et celui de Trajan ; tous les trois situés à Rome.

Une période de l'histoire européenne est à la source de l'importance du Forum romain dans l'histoire des places d'Europe occidentales. En effet, la colonisation romaine de la partie occidentale de l'Europe (voir figure 2, page suivante) a eu une influence majeure sur de nombreux domaines comme l'aménagement urbain. Ainsi le premier forum qui est celui de Rome (Forum Romanum) datant de l'époque de la fondation de la ville au VIII^e siècle av. JC, s'est vu être dupliqué dans toutes les provinces romaines. Et au-delà du forum, c'est un modèle de conception des villes toutes entières qui s'est développé, les romains s'inspirant de Rome pour construire les nouvelles villes.



Figure 2_Carte de l'Empire Romain aux 1er et 2e siècles – Alain HOUOT ([2])

On observa l'application de ce modèle de ville lors des conquêtes romaines. Le modèle « forum » sera employé dans toutes les nouvelles villes créées en provinces, le forum devenant le centre de la vie urbaine.

Lors de la conception d'une ville les romains suivent une procédure précise. Pour tracer la trame de la ville, on définit deux axes principaux, le Decumanus Maximus et le Cardo Maximus, qui sont les plus larges de la ville (voir figure 3). Leur intersection est considérée comme le centre idéal de la colonie. Le forum se situe dans ce centre ou presque, car il est préconisé de ne pas se faire croiser deux flux au centre d'une place. Le forum est donc situé au plus proche de l'intersection des deux axes majeurs, ceux-ci peuvent même être en bord du forum.

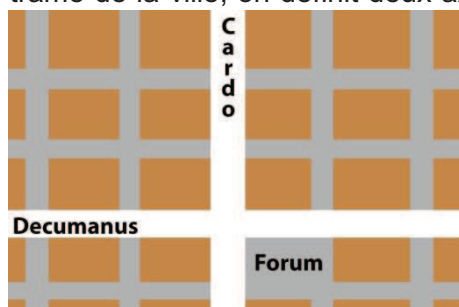


Figure 3_Schéma de fonctionnement d'une ville romaine – F.Prouteau

Le forum n'est ainsi pas simplement un espace composé de vide au centre de la ville faite de pleins, mais il est un espace public ouvert générant une cohésion dans la structure urbaine. Dans l'analyse des places de l'époque de l'Empire romain, on a pu constater que les places et leurs fonctions avaient une relation. En effet, c'est la forme de la place qui était définie en premier avec la manière dont elle s'articule et comment on l'emprunte. Ensuite on y apposait plusieurs fonctions qui s'adaptaient à la forme de la place. Ce sont les toutes premières approches de conception de l'espace urbain dans son contexte global. Nous verrons par la suite qu'il n'en sera pas toujours ainsi au fil du temps.

1.1.c - La place au Moyen-âge : la fonction induit la forme de l'espace (du V^e au XV^e siècle)

Entre le V^e et le XI^e siècle, suite à la chute de l'Empire Romain, l'Europe occidentale entre dans une période de transition durant laquelle les différentes tribus barbares s'affronteront pour se partager les vestiges romains. Tout cela mettra à mal l'équilibre économique installé par les romains. Cette période ne voit naître que très peu de projets urbains si ce n'est aucun. C'est dans ce contexte, que les usages et fonctions des places vont petit à petit perdre leur importance jusqu'à être oubliés. Le christianisme, alors religion officielle depuis le IV^e siècle, permet à la fonction religieuse des places de survivre. Celle-ci écrasera même les autres fonctions jusque là associées aux places.

C'est entre le XI^e et le XV^e siècle (Moyen-âge Classique) que l'identité de place dans les villes du Moyen-âge se conforte. Lors de cette période, les villes n'occupent pas un rôle prépondérant dans le fonctionnement des royaumes. Cependant, elles vont devenir petit à



petit des centres d'activité très importants. En effet, la forte croissance démographique liée à cette époque engendre une augmentation du commerce qui vient s'opérer dans les villes, point de rencontre des commerçants. Grâce à cette nouvelle légitimité économique, les villes vont devenir autonomes vis-à-vis des pouvoirs féodaux de la campagne et elles vont devenir de véritables centres du pouvoir. Concernant la place, les fonctions politiques, juridiques et économiques vont venir s'ajouter à la fonction religieuse devenue la seule fonction présente sur les places depuis les siècles derniers.

Selon Camillo Sitte (*L'art de bâtir les villes*, 1889) et Leonardo Benevolo (*L'histoire de la ville*, 1980), on peut noter trois places principales dans les villes européennes du Moyen-âge :

- la place religieuse, possédant le bâtiment la cathédrale ;
- la place civique avec l'hôtel de ville, centre politique et juridique ;
- la place du marché, centre économique et lieu de rencontre avec la campagne d'où provient une partie des marchandises.

Ce système des trois places va engendrer une volonté de relier celles-ci afin de leur donner une cohésion. Ce qui va donner naissance à des formes architecturales typiques de cette époque comme les passages voutés.

Ce système des trois places est cependant valable surtout pour les villes de taille importante. Pour les villes plus petites, les trois fonctions se retrouvaient regroupées sur une ou deux



Figure 4 _La halle de Villeréal dans le Lot et Garonne - F.Prouteau le 13 07 2013 à 13h30

places. C'est le cas des bastides ; petites villes fondées dans le sud-ouest de la France entre 1222 et 1373, dont la halle de la place centrale (voir figure 4) servait de support à de nombreuses manifestations publiques (marché, foires, spectacles...). Ce modèle de ville caractéristique du Moyen-âge sera la source d'inspiration pour l'aménagement de nombreuses villes du sud-ouest de la France pendant des siècles jusqu'au XX^e.

Autre exemple de place caractéristique du Moyen-âge : la place parvis comme la Piazza del Campo à Sienne en Italie. C'est une place qui occupe des vocations à la fois marchande et

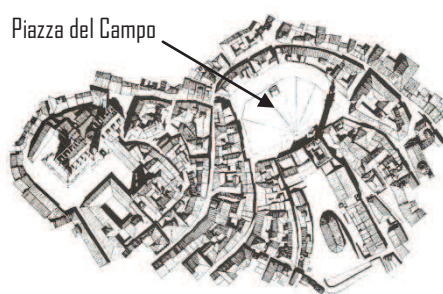


Figure 5 _Les axes de circulation qui convergent vers la Piazza del Campo de Sienne – J.Gehl

politique, l'ensemble est articulé autour du Palazzo Pubblico et son architecture gothique. Il fait office de repère visuel et même de point d'appel lorsqu'on se situe dans les voies qui rallient la place. Les différents axes convergent vers le monument afin de guider l'utilisateur vers les activités qui se situent sur la place (voir figure 5).

On remarque qu'au Moyen-âge, la décision de créer une place à un endroit était induite par la présence d'un bâtiment important (cathédrale, hôtel de ville, loge de corporations de marchands ou, plus tardivement, résidence du seigneur s'étant emparé du pouvoir municipal). Une institution impliquait une place alors que dans l'Antiquité, les institutions étaient installées autour des places existantes. Cette manière de procéder au Moyen-âge a entraîné un développement plus spontané du tissu urbain et donc des places. Celles-ci ont revêtu des formes très variées et qui ne suivent pas systématiquement une logique d'aménagement.

On peut considérer les places du Moyen-âge comme étant le témoin du développement des villes à cette époque mais aussi de l'adaptation de la place à sa fonction. Cette adaptation souligne une relation entre fonctions, usages et formes de la place. On ne conçoit pas la place et l'espace urbain dans son contexte. Aucune réflexion n'est faite sur la place comme élément du tissu urbain naissant du Moyen-âge, la place est pensée comme si elle était isolée du reste de la ville.

On a pu observer lors de l'antiquité que l'on concevait les places en empruntant une approche large à l'échelle de la ville, pour fixer les grandes formes de l'aménagement. Puis on se focalisait sur la place pour en définir les fonctions et usages. Au contraire, au Moyen-âge, on définissait en premier les fonctions et usages. La forme de la place était définie de manière plus spontanée et moins réfléchie. Aucune approche à grande échelle n'étant abordée. Nous verrons par la suite que dans les siècles qui suivirent, de nouvelles approches symboliques, philosophiques et scientifiques vont amener les concepteurs à tenter de programmer les formes données aux aménagements.



I.2 - La place de la Renaissance à aujourd'hui : réflexion sur la fonction de place

I.2.a - Les places de la Renaissance : un besoin de réhabiliter (du XIV^e au XVI^e siècle)

La Renaissance est une période qui se positionne en véritable rupture avec le Moyen-âge.

Tout d'abord, on observe une véritable évolution du métier d'architecte : il passe d'un statut d'ouvrier à celui de penseur et on admet qu'un projet d'aménagement se doit d'être conçu tout d'abord sur plan (Gehl & Gemzøe, 1996). La manière de procéder sur les chantiers est aussi améliorée, on laisse moins place à l'improvisation mais on planifie les opérations sur papier au préalable.

Les nouvelles découvertes scientifiques telles que la représentation en perspective amènent une nouvelle manière de concevoir les espaces et une nouvelle conception du « beau ». On va revenir à des formes plus épurées et géométriques. Ainsi la croix grecque, le carré et le cercle deviennent des formes très courantes dans les plans de la Renaissance. C'est principalement ce qui différenciera les places de la Renaissance de celles du moyen-âge, ces dernières étant de formes irrégulières et peu programmées.

Les bâtiments faisant office de référence pour la localisation d'une place vont évoluer : par exemple on ne construit plus de cathédrales mais des églises ; plus d'hôtel de ville mais un palais du seigneur, nouveau chef de la ville.

De nouveaux critères de la beauté urbaine s'imposent (Lavedan et al., 1982) :

- Géométrie et symétrie : la toute nouvelle utilisation des plans incite les concepteurs à s'essayer dans le tracé des formes géométriques connues. C'est pourquoi, à cette époque, les tracés urbains sont très rationnels, les rues sont organisés les unes par rapport aux autres, on crée des centres desquels partent en étoile plusieurs rues.

- Perspective : par l'étude scientifique de la perspective centrale, on en vient à pouvoir concevoir des axes plus ouverts et larges de même que pour les places. Ces nouvelles dimensions de l'espace public vont dégager une sensation de puissance, de sûreté et de propreté sanitaire qui diffère avec le Moyen-âge. On parle de perspective monumentale.

- Ordonnance : les quelques places, quartiers ou même villes nouvelles seront conçus dans un objectif d'ordonnancement non sans rappeler les villes romaines. On organise la ville dans un quadrillage d'axes de communications qui gravite autour d'une place centrale.

Dès lors, très peu de nouvelles places sont créées. En effet, la majorité des villes nouvelles ayant été créées à la fin du Moyen-âge, la Renaissance se caractérise par une volonté novatrice qui est de réhabiliter l'existant. Cette nouvelle approche de l'aménagement urbain passe soit par le réaménagement d'une place ancienne jugée peu fonctionnelle soit par la création d'un nouvel espace à partir de plusieurs (places, bâtiments...). Tout cela est impulsé la plupart du temps par le nouveau pouvoir seigneurial ou royal, le but étant de marquer son arrivée au pouvoir par ces nouveaux projets. Ces nouveaux chantiers auront pour fonction de montrer, aux yeux de tous, la puissance du pouvoir tout juste installé. Cela se fera par la réalisation d'une nouvelle place plus fonctionnelle, propre et agréable.

Exemple typique de la Renaissance : La place Royale (Gauthiez, 2003), inspirée de la place du Capitole à Rome, a pour fonction de servir de cadre à la statue d'un souverain comme Marc Aurèle sur la place du Capitole (statue équestre puis pédestre à partir du XIII^e siècle). La place royale de Paris est devenue place des Vosges (voir figure 6). Depuis la construction de la place Royale à Paris, celle-ci a été prise comme modèle pour la réalisation de places similaires comme la place Napoléon à

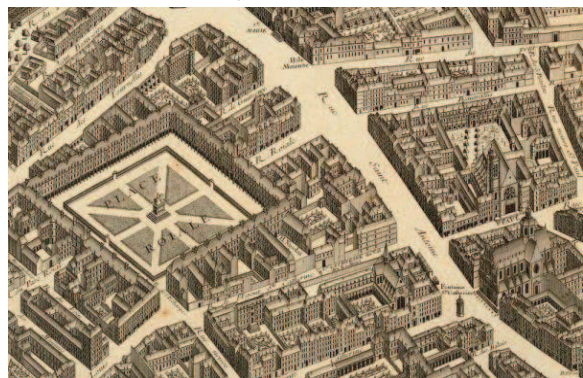


Figure 6_ La place Royale, future place des Vosges - plan dessiné par Louis Bretez, gravé par Claude Lucas. 1739, Paris - Harvard university Library, PD5. Ouvrage scanné par Google

La Roche-sur-Yon, la place Royale à Bruxelles et la plaça Reial à Barcelone. On constate alors un retour à la conception plus pragmatique de l'antiquité, l'arrivée des techniques de dessins et de gestion des chantiers permet de donner une nouvelle dimension aux places.

1.2.b - Les places baroques et néo-classiques : puissance et efficacité des volumes (du XVII^e au début du XIX^e siècle)

Dans la continuité de la Renaissance, la création de villes nouvelles et donc de nouvelles places reste exceptionnelle. Cette époque est marquée par une évolution en termes d'art de vivre l'espace public. Pour la première fois, on associe aux places une notion de promenade et de circulation. On va penser les espaces publics de manière à donner à voir un monument, un paysage, une façade de bâtiments modernes (musées, ministères, académies, universités, tribunaux, etc.). Ces nouvelles institutions sont considérées comme un signe de progrès et de modernisation et on cherche à les mettre en valeur.

D'autre part on assiste à cette période de l'histoire à un fort développement des villes et certaines commencent à assumer leur statut de ville capitale. La croissance démographique engendre un besoin d'espace de plus en plus pressant, c'est ainsi qu'on voit naître un nouveau style de places.

En termes de formalisation des aménagements, le mouvement de l'art baroque va provoquer des changements par rapport à la Renaissance et ses formes géométriques et rationnelles. Les concepteurs seront plus en recherche de mouvement, de torsion et les dimensions tendront vers la démesure, le spectaculaire. L'architecture néoclassique utilise les éléments gréco-romains (colonnes, fronton, proportions harmonieuses, portique) qui ont été remis au goût du jour par les récentes fouilles archéologiques (notamment à Pompei) qui ont permis la découverte de ruines antiques.

Un premier style de place est né de cette période, les places d'armes ou esplanades. Ces places à vocation militaire sont de grands espaces plats et vides dans lesquels des défilés militaires étaient organisés, la place des Quinconces à Bordeaux en est un très bon exemple (voir figure 7). Cette dernière étant même positionnée sur l'ancienne place d'arme du château Trompette détruit avant la construction de la nouvelle place.



Figure 7_ La place des Quinconces vue du ciel
- Photo issue du site de la ville de Bordeaux

Pour résumer la place baroque et néoclassique, c'est une place qui est aménagée dans une réflexion des volumes, de perspectives créées par l'aménagement. On agence, les rues et la place de manière à valoriser des monuments, un bâti spécifique. Aucun choix dans la fonction de la place n'est vraiment impulsé mis à part la déambulation et la contemplation.

1.2.c - Les places haussmanniennes : remises en cause des fonctions de la place (fin du XIX^e et début du XX^e siècle)

Au XIX^e siècle, pendant le Second Empire, Napoléon III veut faire de Paris le centre de son Empire. Selon lui, cela passe par la génération d'une attractivité nationale et internationale autour de cette ville. Il confie alors au préfet Haussmann la lourde tâche de moderniser l'ensemble de Paris. Le projet du préfet consiste à créer de nombreuses percées dans la ville afin de relier les grands monuments et institutions de Paris. Cette intention se positionne aussi en réponse à une demande de plus en plus forte de voies de circulation larges en lien avec l'évolution des technologies de locomotion. Haussmann met alors en place un maillage de percées sur l'ensemble de Paris et il définit les nœuds créés par le croisement de ces percées comme des places. Celles-ci auront une fonction de carrefour de circulation à l'intérieur desquelles on circulera comme dans un rond-point. On peut considérer ces places-carrefours comme un nouveau type de place qui crée une nouvelle rupture



avec celles du passé. En effet, pour la première fois, le piéton n'est pas au centre des usages et fonctions de la place, ni même en termes d'espace puisqu'il est relégué en périphérie de la place sur une sorte de large trottoir. L'espace central est occupé par un édifice (le plus souvent monumental) qui se trouve en fond de perspective pour l'ensemble des axes qui rallient la place carrefour. Le véhicule prime sur le piéton, flânerie, jeu, négoce et échanges sociaux sont totalement ou presque bannis de ces places. On peut considérer que c'est à partir de cette période que la place a perdu son rôle majeur dans la vie sociale.

En termes de formalisation, les places carrefours sont en forme de cercle ou d'ellipse afin de pouvoir recevoir un maximum d'axes de circulation. La taille de ces places s'inscrit dans la continuité de l'époque baroque et néoclassique avec des dimensions monumentales. Il en est de même pour les formes empruntées par les aménagements qui seront inspirées du néoclassicisme avec les colonnes, portiques, arc, etc.

L'exemple le plus marquant est la place de l'Etoile ou place du Général De Gaulle à Paris. Douze boulevards convergent vers son centre orné de l'Arc de Triomphe, dont notamment la célèbre Avenue des Champs Elysée d'un gabarit de 70m de large. La réduction de l'espace public sur cette place n'en fait pas le centre social et commercial de l'arrondissement, ce sont les Champs Elysée et même les autres avenues qui prennent la priorité à la place qui devient un espace où le piéton hésite à s'aventurer. Avec l'arrivée de la voiture dans les années à venir, l'effet de rejet du piéton va s'accroître. On peut considérer que pour ce style de configuration, les fonctions et usages qui caractérisaient jusque là les places sont transférés vers les axes qui les relient.



Figure 8 _La place de l'Etoile à Paris_ Bing Map

Ce modèle d'urbanisme se propagera dans toute l'Europe, la modernisation des grandes villes s'effectuera selon ce modèle pendant près d'un demi siècle : la création de grands axes de circulations aérant le bâti dense hérité des villes du Moyen-âge et le marquage des nœuds de circulation par des places carrefour.

On peut considérer cette période comme un tournant majeur et une prise de position qui aura un impact énorme dans la manière de concevoir les villes au XXe siècle. Cela aura eu d'une part l'effet bénéfique d'assainir et de faire respirer nos villes alors trop densément construites. Mais d'autre part cela aura provoqué un délaissement des usages et fonctions liés aux piétons : une vraie remise en cause du système de places conventionnelle dans nos villes européennes. Tout cela ne sera pas total et définitif puisque certains se positionneront par rapport à ce sujet, par exemple Camillo Sitte (en Italie à la fin du XIX^e siècle) qui défendra avec ses travaux l'importance de la place dans les systèmes urbains.

1.2.d - L'urbanisme des Trente Glorieuses : priorité à la fonction (de 1945 à 1975)

La période qui suit la seconde Guerre Mondiale voit apparaître un besoin en logement très fort et une nouvelle manière de se loger se profile. Deux causes en sont à l'origine : d'une part, la guerre qui a provoqué le bombardement de beaucoup de villes créant des conditions de vie insalubres; d'autre part, la modernisation (notamment dans l'équipement de l'habitat) provoque une recherche de nouveauté. A cela on ajoute le baby-boom qui implique un taux de natalité en forte croissance et donc un surpeuplement de l'habitat.

Parallèlement, les axes routiers sont de plus en plus encombrés de voitures et modes de transport en tous genres. On assiste à l'explosion du secteur tertiaire dans les villes au détriment des ouvriers qui sont renvoyés en périphérie. L'homme d'affaire influence l'urbaniste

à relier gare ferroviaire, aéroport, autoroute et immeuble de bureaux. Après la voiture, la nécessité est de mettre en place des réseaux de transports en commun efficaces. D'un autre côté, face au gaspillage de terrain lié à la construction de maisons individuelles on souhaite stopper l'extension urbaine. Le Corbusier dénonçait déjà ce phénomène dans les années 40 ! La construction de grands ensembles apparaît comme une solution adaptée. Dans les zones proches des centres villes, on ira même jusqu'à la réalisation de quartiers sur dalle où la nécessité d'économie d'espace est très forte notamment.

L'urbanisme de dalle résulte d'une doctrine née dans les années 60 dans une Grande Bretagne qui tente de se reconstruire. Il s'agit pour son auteur (Colin D. Buchanan) de régler un problème de circulation en se servant de l'espace. L'étude explique que la croissance du nombre de voitures est irrépessible. En effet, on ne peut pas empêcher une grande partie de la population de faire quelque chose qu'elle trouve utile (utiliser sa voiture lors de ses différents déplacements). M. Buchanan propose alors de remodeler la ville. Il associe deux sujets habituellement traités (à l'époque) séparément : urbanisme et circulation. Plutôt que de voir les bâtiments comme des objets qui bordent les voies de circulation, on les considère comme générateurs de circulation. On a repensé la ville, on y a créé des voies de circulations réservées, des zones spécialisées.

La construction de dalles, par son caractère radical et ambitieux, permet de disposer d'un nouveau socle au sens physique et symbolique. Sous ce socle on cache les infrastructures et flux de véhicules, alors que sur le dessus on met en avant un monde parfait, géométrique où l'on place dans la meilleure disposition immeubles de logements et bureaux [PICON V, 1993]. C'est sur la partie supérieure de la dalle que nous allons retrouver un nouveau type de place, qui est rendue au piéton.

Avec l'urbanisme de dalle, on crée une structure urbaine composée d'un maillage piéton indépendant d'un maillage de voies (en sous-sol). Le maillage piéton est une succession de liaison entre différentes places. Celles-ci accueillent différentes institutions, commerce ou services. Les seuls accès possibles sur la place sont des accès piétons, cela limite la visibilité des commerces et services vers l'extérieur de ces places. Cependant, le bon développement du réseau de transport en commun (métro et tramway) permet de compenser ce manque de visibilité et permet de relier le quartier au reste de la ville.

Contrairement aux places du baroque et aux places haussmanniennes, le place des grands ensembles ne jouit pas de perspectives fortes et marquées. Le but n'est pas d'attirer le passant sur la place pour la beauté des façades ou des vues. La place sur dalle ne possède que très rarement des bâtiments à haute valeur ajoutée. Cette place est plutôt fréquentée pour les fonctions qu'elle possède et les services qu'elle propose. On peut cependant citer un contre exemple qui est la place de la Défense qui met en scène la beauté épurée de son Arche aligné avec l'axe de l'Avenue des champs Elysée et son Arc de Triomphe.

La ville de Cergy et plus particulièrement Cergy-Grand-Centre (ou Cergy-préfecture) ou le quartier de Mériadeck à Bordeaux sont de très bons exemples de quartiers sur dalle. Cependant mis à part les places sur dalle de grands quartiers qui ont été l'objet d'une attention particulière, les places sur dalle ne dégagent plus une aura qui les positionne au cœur des villes modernes. Elles sont seulement connues pour leur fonction de service et le succès de ces nouvelles places est variable selon les contextes. Si autour d'une place sur dalle, un endroit (parc, jardin, berges, ancienne place...) possède une valeur symbolique plus forte et plus attachante alors ce lieu primera sur la place sur dalle qui ne sera pas investie par l'utilisateur mais seulement traversée.

Suite au constat des limites des places sur dalles, un refus des formes épurées et des matériaux bruts s'est engagé dans les années suivantes. En étant toujours dans une recherche d'une nouvelle manière de concevoir l'urbain, de nombreux projets de requalification verront le jour au début du XXI^e siècle.

Grâce à cette étude globale de l'évolution des places urbaines au fil du temps, on peut constater deux périodes marquées par l'approche menée sur les places. Dans un premier temps, de l'antiquité au Moyen-âge, la recherche principale a été de comprendre à quelle échelle la conception d'une place est-elle la plus appropriée. Puis dans un deuxième temps, réfléchir la place avec son environnement global a été favorisée et a engendré des



réhabilitations de l'espace public. La question des usages et fonctions (ainsi que leur localisation) s'est alors posée. Au départ on a presque mis de côté les usages d'une place lors de la renaissance et du baroque mis à part quelques-uns. Puis de nouveaux usages (comme le transport) ont lancé le débat du positionnement de ces usages et de l'importance que l'on doit leur donner.

Après avoir étudié plus en finesse l'histoire des places au fil du temps ainsi que leur évolution, nous allons pouvoir essayer de comprendre et de trouver quelles peuvent être les causes d'une réhabilitation de place aujourd'hui. Mais avant cela, nous allons nous renseigner sur l'histoire et le contexte global de la place Magendie qui est notre site d'étude.



I.3 - La place Magendie, cas typique des Trente Glorieuses

1.3.a – Une place à l'écart du cœur de ville

La place Magendie se situe dans le quartier du Carriet à Lormont en Gironde. Cette ville fait partie des vingt-huit communes de la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) et elle compte environ 20 000 habitants (voir figure 9). La ville est bâtie sur une crête de la rive droite de Bordeaux, c'est ici même que prend racine le fameux pont d'Aquitaine.

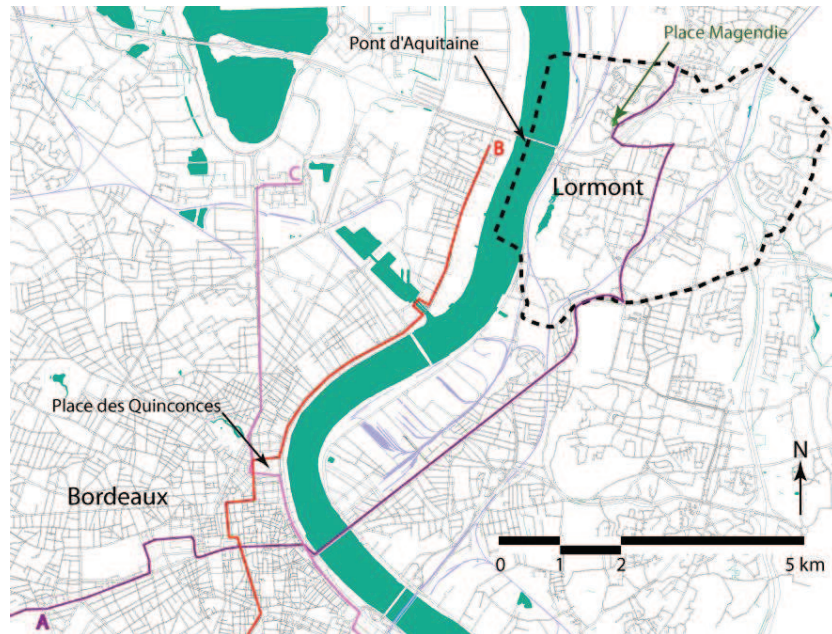


Figure 9 Localisation de la commune de Lormont par rapport à Bordeaux - F.Prouteau

Le quartier du Carriet se divise en deux sous-quartiers : le Bas et le Haut-Carriet. Le quartier séparé du reste de la ville de Lormont par une ligne de crête où passe aujourd'hui la quatre voies qui relie l'autoroute A10 au pont d'Aquitaine. La place Magendie se situe dans le Haut-Carriet (voir figure 10).



Figure 10 Localisation de la place Magendie dans le quartier du Carriet - F.Prouteau



1.3.b – Un contexte d'après guerre dans une ville de la banlieue bordelaise

Le quartier du Carriet se présente comme une extension de la ville de Lormont construite entre 1957 et 1961 sur un terrain d'une trentaine d'hectares. Carriet est une des premières cités construites dans le sud de la France pour résoudre la crise du logement de l'après-guerre. Lormont est à l'époque une des communes les moins peuplées de la banlieue de Bordeaux. Avec ses 1219 logements réunis en 53 blocs, une tour et 60 pavillons, c'est une ville dans la ville qui sort de terre. Pierre Mathieu, le concepteur de la cité, va s'inspirer des nouveaux concepts promulgués par la toute nouvelle charte d'Athènes (issue des concepts de Le Corbusier) mais il va en plus orienter sa réflexion vers l'aménagement d'un quartier-parc conçu avec les contraintes du site. Les bâtiments seront disposés selon les reliefs afin d'insérer le projet de la manière la plus douce possible. Une recherche de variation dans les formes bâties permettra de diminuer la monotonie et d'apporter une plus value esthétique à la cité. On pense là par exemple à un bâtiment surnommé la banane en référence à sa forme en courbe qui suit le nivellement du coteau proche. La voirie suivra les courbes de niveau du vallon et on accordera une grande importance à la végétalisation du site (4000 arbres plantés). Ce quartier composé essentiellement de grands ensembles aura un point central autour duquel il gravite : la place Magendie. Dans l'historique de l'évolution des places établie précédemment, cette place se situe dans l'urbanisme de dalles des trente glorieuses.

1.3.c – Fonctionnement et vie de la place à son origine

Le terrain sur lequel est construit le quartier est à l'époque un espace de nature et de culture comme en témoigne ce récit extrait de Carnet de voyage à Lormont (Borderie.R et al., 2010) :

« Je me souviens du caractère bucolique des anciens lieux, m'a confié un ancien. J'y passais tous les jeudis à user mes fonds de culottes entre les haies et les bosquets, les hautes futaies et les prairies où passaient quelques vaches. Il y avait des vergers de pommiers et d'autres arbres fruitiers, des sources et des petits chemins serpentant de haut en bas du coteau, à travers un paysage bocager abritant toutes les espèces animales qui pouvaient y trouver refuge ».

A travers ce témoignage, on comprend la valeur symbolique, identitaire et sentimentale qui anime ce quartier. De plus le quartier du Carriet est isolé du reste de la commune par la voie rapide reliant le pont d'Aquitaine et l'autoroute A10, par cela le sentiment d'appartenance au Carriet en est décuplé. D'autre part, les futurs habitants du quartier sont des paysans fuyant la pauvreté des campagnes, des bordelais s'échappant des quartiers insalubres, des rapatriés d'Algérie. Ces familles ont un point en commun, elles viennent toutes chercher au Carriet un refuge, du confort et surtout du réconfort. Cette situation sociale aura pour effet de favoriser les rencontres et la vie dans le quartier du Carriet.

La place devient le centre économique, culturel et social du quartier du Carriet. A l'époque, on recense une boulangerie, un poissonnier, un boucher, une droguerie, un primeur, une mercerie, un pharmacien, un réparateur et marchand de télévisions, un coiffeur et une papeterie ! A cela, on ajoute un marché hebdomadaire le jeudi où « y'avait un de ces mondes ! » s'exclame un habitant du quartier dans Carnet de voyage à Lormont (Borderie.R et al., 2010) qui témoigne de la richesse sociale créée par la place.

La place Magendie sera située à l'angle de 2 bâtiments (le long des rues Louis Beydts et Thamin) qui encadreront la place. Ces bâtiments, appartenant au promoteur Domofrance, sont constitués d'un rez-de-chaussée commercial et de logements locatifs aux étages. Toujours dans un souci d'adaptation à la topographie, la place est positionnée de manière à faire office de belvédère sur la Garonne. La place s'articule en deux niveaux distincts qui suivent la topographie du site (dégradé d'altimétrie sur la figure 11, page suivante). Appuyée sur l'embranchement de transition entre ces deux niveaux, un bassin en eaux vient animer la place et joue le rôle d'élément central. Un espace central est réservé pour accueillir des stands pour un marché. La place est encadrée par de la végétation afin de l'isoler des voies de circulation qui l'entourent. En termes d'accès, la place jouit de différentes percées,



soit dans les espaces verts périphériques soit dans le bâti. Malgré cela, la place est plus tournée vers l'avenue des Champs et Jacques Thibaud que vers les rues Louis Beydts et Thamin. L'orientation vers la Garonne est encore une fois marquée.

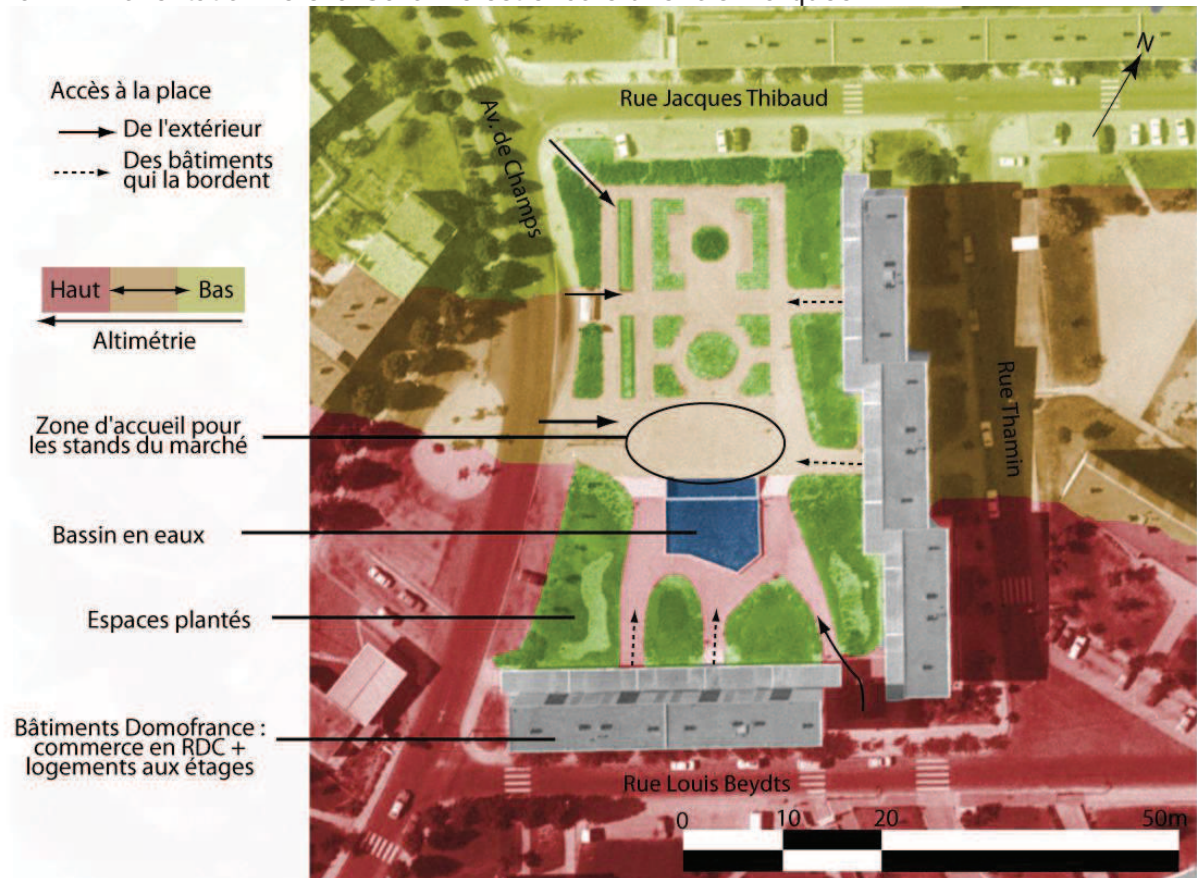


Figure 11_ Schéma de fonctionnement de la place Magendie en 1972 - F.Prouteau

La place Magendie est une place qui se veut être au centre de la vie du quartier du Carriet, un centre générateur d'échanges sociaux ou économiques. Cependant, le quartier est isolé de la ville de Lormont et de Bordeaux. C'est ce qui explique certainement la forte valeur symbolique de la place Magendie mais aussi le sentiment d'appartenance fortement ressenti au sein du site. Malgré une vie de quartier animée, la place Magendie est résolument tournée vers la Garonne, point d'accroche et lien avec le reste de la métropole bordelaise.

Après avoir pu mieux comprendre comment les places ont évolué au fil du temps, nous allons maintenant pouvoir étudier quelles sont les causes qui peuvent provoquer la création, la réhabilitation ou la suppression d'une place.



II. LA PLACE D'AUJOURD'HUI : UNE GRANDE VARIÉTÉ DES SOURCES DE REMISE EN CAUSE

II.1 - Cas concrets de remise en cause de places

II.1.a – La place de la République : rendre la place aux piétons

La place de la République, située à l'emplacement de l'ancienne porte du Temple de l'enceinte de Charles V, est une place qui date des grands travaux d'Hausmann sur Paris à la fin du XIX^e. Sa caractéristique principale est donc d'être une place carrefour. La place fait office de giratoire à sept axes majeurs (voir figure 12) qui alimentent la place en véhicules tout au long de la journée. Comme dans toutes les places conçues à l'époque haussmannienne, un édicule se situe en son centre : la statue de la république. Deux squares situés de chaque côté de la statue constituent des îlots végétalisés intéressants mais ils sont difficilement accessibles à pied.



Figure 12_ Vue aérienne de la place de la république en 2011 - Google Maps

Avec l'avènement de la voiture comme moyen de transport quotidien, celle-ci s'est imposée sur la place.

En 2008, 60% de la place est dédié à la voiture ([3]). Le piéton est relégué au rang de second usager, menacé par la circulation routière. En effet, il s'est produit 100 accidents corporels, occasionnant 115 victimes du 1er janvier 2005 au 31 décembre 2007 ([4]). A cela, on vient ajouter les nuisances sonores et l'accès difficile aux espaces centraux, c'est pourquoi en 2008 une étude est lancée de programmation visant à repenser la place de la république pour la rendre aux piétons.

Le travail de diagnostic a été mené en concertation avec les différents usagers de la place. Après avoir identifié les différents usages que l'on peut avoir de la place, on en a déduit des groupes d'usagers. La concertation s'est effectuée sous la forme de « marches commentées » qui consistent à déambuler sur la place avec chaque groupe. On peut citer les marches effectuées avec les services techniques de la ville de Paris, avec les riverains, avec des personnes handicapées, etc. Ces « marches » constituent un moment de discussion entre les usagers et l'équipe en charge du diagnostic. Cette démarche permet de cibler des dysfonctionnements de l'ordre du quotidien, qui affecte la majorité des usagers. De même on va pouvoir prendre conscience des éléments qu'affectionnent le plus les utilisateurs de la place.

Suite à ce diagnostic concerté, l'équipe en charge du diagnostic en a conclu les atouts et dysfonctionnements de la place de la République. Voici les éléments de conclusion majeurs du diagnostic réalisé par l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) en 2008.

Le diagnostic a fait émerger les principaux atouts suivants :

- une valeur symbolique de la place très forte,
- des éléments patrimoniaux de grande qualité, notamment, la statue de la République, les façades bâties homogènes caractéristiques du 19e, la caserne républicaine...
- un positionnement urbain et des dimensions exceptionnelles dans la ville : la place de 3,4 ha est à l'articulation de 3 arrondissements, au centre d'une composition urbaine où aboutissent sept axes majeurs,
- une fréquentation du pôle de transport exceptionnelle (près de 55 000 entrants par jour, 5e station de métro en fréquentation)
- une présence végétale importante qui confère à la place un aspect verdoyant.

Les principaux dysfonctionnements constatés sont :

- l'absence d'attractivité de la place sans doute liée en partie à l'absence d'équipement important,
- le surdimensionnement des chaussées automobiles qui constitue une coupure entre le pourtour de la place où se trouvent les commerces, les cafés et son centre occupé par les squares. Par ailleurs, le fonctionnement isolé de chaque square et la difficulté de passer de l'un à l'autre ne contribue pas à fédérer l'espace.
- l'étroitesse et l'encombrement des trottoirs au regard des flux piétonniers près des entrées de métro et des commerces ;
- la dégradation des squares et la désuétude de leur aménagement.
- l'absence d'aménagement cyclable qui rend la traversée de la place à bicyclette difficile et anxiogène.

En conséquence, l'objectif général proposé pour le réaménagement de la place de la République est de transformer ce lieu de passage conçu au fil du temps pour les automobiles en place urbaine, où il redevient agréable de s'arrêter. La place est rendue aux piétons. Il s'agit d'accorder plus d'importance aux fonctions urbaines et sociales de la place tout en continuant d'assurer la fonction essentielle de déplacements.

A travers cette analyse de la place de la République, on constate que les sources majeures de remise en cause de l'aménagement sont issues du fonctionnement interne de la place. Dans le projet suivant, on va observer que des éléments extérieurs à la place peuvent engendrer sa réhabilitation.

II.1.b – L'Espace Saint Michel : les effets d'un grand projet de réhabilitation

Le quartier Saint-Michel situé à Bordeaux est un quartier ancien de la ville. Il est reconnu pour son caractère « populaire » qui est lié aux marchés et brocantes qui y sont organisés. C'est un quartier apprécié de beaucoup de bordelais (étudiant, riverains, touristes, etc.). Pour résumer la semaine à Saint-Michel, lundi et samedi sont jours de marchés et les autres jours, une grande brocante y est organisée. Dans ce quartier (figure 13) on compte 4 places et 4 rues qui le structurent :

- | | |
|--------------------------|---------------------------|
| - la place Meynard | - la rue des Faures |
| - la place Duburg | - la rue des Allamandiers |
| - la place Canteloup | - la rue Gaspard Philippe |
| - la place du Maucaillou | - la rue Clare |

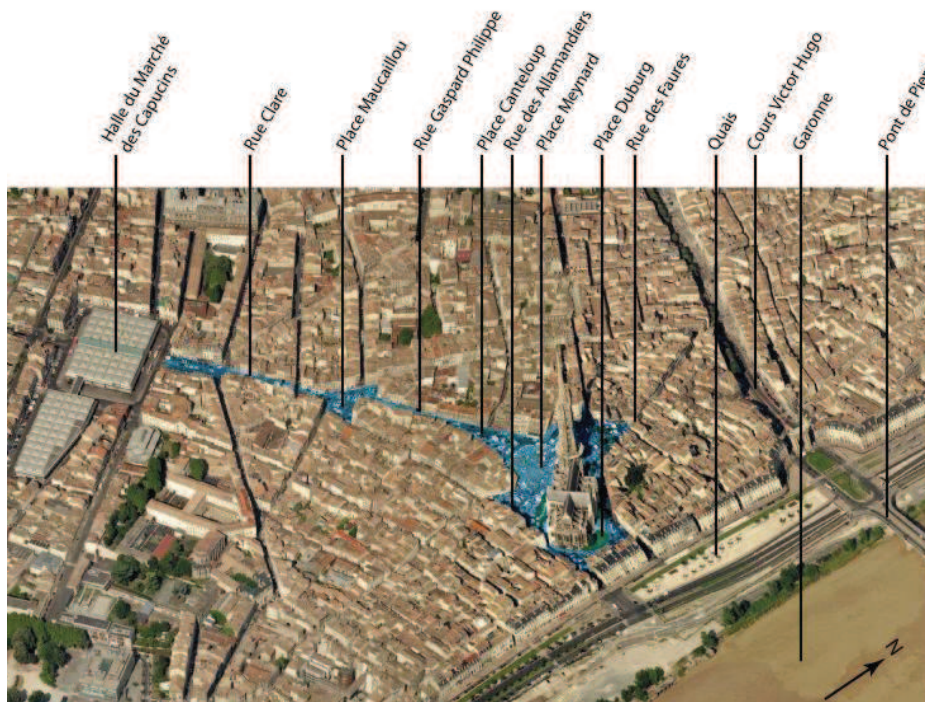


Figure 13_ Composition et localisation de l'Espace Saint-Michel - F.Prouteau

On peut citer trois points d'accroche avec l'extérieur qui sont trois sources de flux importants sur le quartier (voir figure 13) :

- la Halle des Capucins avec son marché journalier ;
- le Cours Victor Hugo, axe majeur du vieux Bordeaux où passe la ligne A de tramway ;
- les quais, sans doute le site le plus visité de Bordeaux, qui drainent la place en touristes notamment par la ligne C du tramway.



Figure 14_ La basilique et la Flèche Saint-Michel vue de la rive droite de la Garonne - Bernard Blanc

Ce quartier possède une identité forte au sein de Bordeaux, notamment grâce à la Basilique Saint-Michel et la Flèche Saint-Michel (Plus haut monument de la ville, figure 14).

Seulement, le quartier a vieilli au fil du temps et n'a pas su maintenir la qualité de ses bâtiments, tout comme la ville de Bordeaux. Alors que celle-ci voit son projet de requalification du centre ville déjà très avancé, le quartier Saint-Michel compte encore beaucoup de logements insalubres ([5]) et les espaces publics vieillissent eux aussi et des

problèmes d'accessibilité apparaissent. Ainsi, la nécessité de réhabiliter le quartier Saint-Michel se fait de plus en plus sentir. En 2007, la Ville de Bordeaux prend l'engagement de requalifier les espaces publics situés au cœur du quartier Saint-Michel afin d'accompagner les opérations faites sur les bâtiments. « Il était nécessaire de donner un nouveau visage à la ville, et le quartier n'avait pas bougé depuis 25 ans », affirme le maire, Alain Juppé. « La place Saint-Michel est magnifique, le moins que l'on puisse dire est qu'elle n'était pas très moderne, ni jolie » ([6]). Cependant, au départ, le projet de requalification n'est pas compris par tous les habitants du quartier, il leur fait même peur. En effet, l'espace Saint-Michel est en grande majorité composé de logements sociaux, ce qui produit une mixité sociale qui fait la richesse du quartier. La peur gagne les habitants car après une telle réhabilitation les loyers risquent de grimper fortement et donc de forcer les plus démunis à quitter le centre ville.

Le diagnostic de l'espace Saint Michel (réalisé par le cabinet d'architecture Obras) met en lumière différents enjeux majeurs concernant la place :

- créer un aménagement plus en accord avec le prestige des monuments et des bâtiments (classés au patrimoine mondial de l'Unesco) qui bordent la place ;
- permettre la réinstallation des marchés et brocantes après les travaux ;
- améliorer l'accessibilité de la place ;
- créer un espace aménagé dans le même langage, afin que l'on puisse reconnaître facilement l'espace Saint Michel lorsqu'on y pénètre ;
- maintenir la diversité du tissu social au sein du quartier ;
- supprimer les stationnements sur les différentes places.

Grâce à cette analyse des éléments de remise en cause des places de Saint-Michel, on peut constater que les origines du projet de réhabilitation viennent plus du projet de requalification globale de la ville de Bordeaux que du fonctionnement interne de ces places. En effet, on ne note pas de dysfonctionnements globaux qui aient entraîné une baisse de fréquentation ou encore des accidents.



II.2 – Diagnostic de la place d’aujourd’hui, proposition de démarche

Cette partie s’apparente à une proposition de démarche à suivre pour analyser et comprendre les places d’aujourd’hui. C’est en s’inspirant de l’histoire de l’évolution des places que cette démarche tente de balayer l’ensemble des enjeux qui entourent la place.

La démarche proposée se décompose en trois étapes :

- analyser la perception de la place
- analyser le contexte global de la place
- analyser les fonctions, formes et usages de la place

Chacune de ces étapes peuvent comporter de nombreux outils d’analyse, nous allons en présenter quelques-uns à titre d’exemple, cependant, il ne s’agit pas de dresser une méthodologie précise qui serait trop hasardeuse. L’analyse d’un site doit être adaptée à celui-ci, il faut sélectionner les outils qu’il sera pertinent d’utiliser pour le diagnostic de la place.

II.2.a – Analyse de la perception de la place

Cette première étape consiste à analyser les sentiments ressentis lorsqu’on arrive sur une place, qu’on l’emprunte, la traverse ou s’y arrête. Ce principe d’analyse est basé sur le schéma de perception des espaces publics (figure 15). La place est perçue par l’individu majoritairement à travers les 5 sens (le goût étant moins utilisé), de là l’individu se crée une perception du lieu dans lequel il évolue. Lors de cette phase d’appréhension du site, différents facteurs vont influencer la perception que l’individu a de la place.

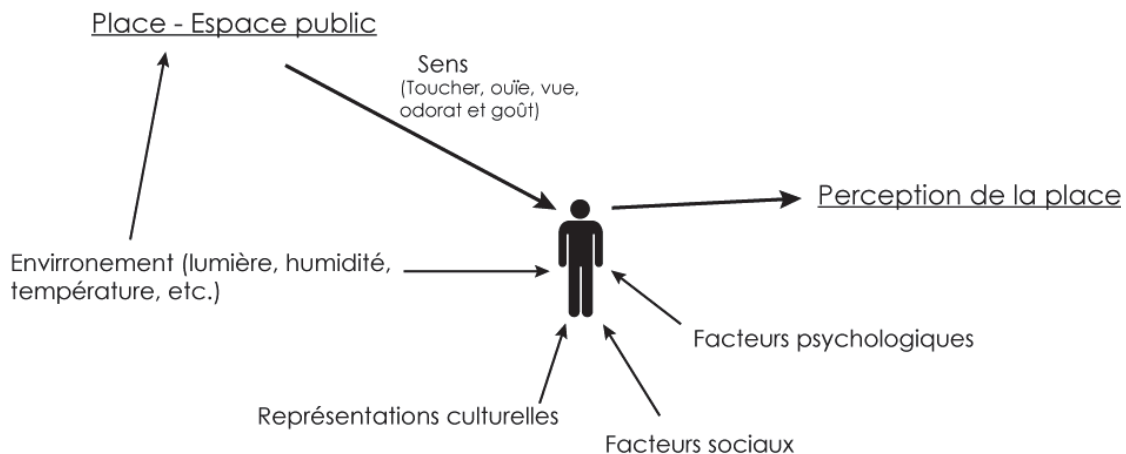


Figure 15_Schéma de perception de l'espace public - F.Prouteau

Ce schéma nous permet de comprendre que la perception d’une place est complexe et relève de facteurs moins évidents à analyser que la simple composition de l’espace.

L’étude de la porosité des interfaces avec l’extérieur de la place, comme sur la figure 16 (traits rouges), permet d’appréhender la perception de la place depuis l’extérieur de celle-ci et vis versa. On qualifie ces interfaces d’obstruées ou d’ouvertes en fonction de leur capacité à laisser passer ou non différents éléments : des vues, des sons, des courants d’air (le toucher), des odeurs ; le tout provenant de l’extérieur de la place et pouvant créer un lien entre celle-ci et son environnement proche.

Exprimer le ressenti en termes de pleins et de vides sur une place apporte aussi beaucoup d’enseignements. Un espace dense va procurer des sensations plus oppressantes qu’un espace ouvert ou au contraire créer un lieu plus convivial (voir figure 16, aplats bleus).

Légende :

- Vues obstruées
- - - Vues ouvertes
- ② Point de vue des croquis
- Zones peu denses
- Zones denses

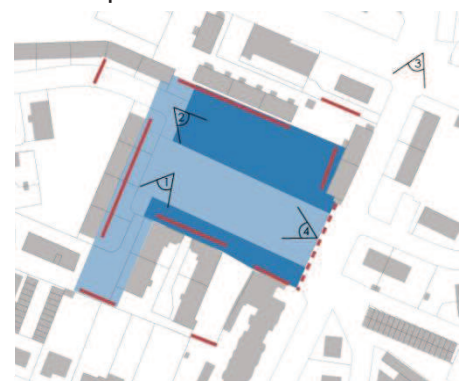


Figure 16_Analyse sensible de la place de la Dauversière à Angers – F.Prouteau

Cette subtilité dans la relation constat/sentiments peut être illustrée par des croquis d'ambiance à la main qui traduisent la manière dont on vit la place (Figure 17).



Figure 17_Croquis d'ambiance exprimant les masses ressenties par l'utilisateur sur la place de la Dauversière à Angers – F.Prouteau - le 16 01 2013 à 13h53

M. Bertrand et H. Listowski (Les places dans la ville, 1984) proposent une analyse de l'articulation entre place et rue (voir figure 18). En effet on observe que selon l'endroit où la rue débouche sur la place et selon son angle, la vue offerte n'est pas la même. Ainsi, un usager n'aura pas les mêmes impressions sur une arrivée frontale sur une paroi que sur une arrivée latérale.

L'intérêt de l'analyse de la perception de la place résulte dans son approche qui consiste à se mettre à la place de l'utilisateur pour tenter de comprendre ses impressions. Cependant, si l'on effectue cette étape du diagnostic après avoir analysé la place plus en profondeur, les résultats pourraient en être faussés. En effet, il convient de procéder à cette démarche avant de connaître vraiment le site, cela permet d'éviter l'influence de préjugés trop hâtifs. Néanmoins, il faut noter que cette analyse est très subjective et propre à chacun.

II.2.b – Analyse du contexte multi-scalaire

Lorsqu'on analyse le contexte d'une place, débuter par une analyse géographique de la situation de celle-ci permet d'en déduire de premiers enseignements. On localise la place dans la commune où elle se trouve, on la situe par rapport à son environnement.

Il s'agit de se familiariser avec le contexte géographique de la place. Une approche par jeux d'échelles permet de mettre en lumière quels sont les différents éléments qui peuvent remettre en cause une place par rapport à son contexte. Trois échelles sont abordées :

- la place dans la trame urbaine globale ;
- la place dans son quartier ;
- la place dans son environnement proche.

La place dans la trame urbaine globale qui l'entoure

A cette échelle, on analyse la place dans la trame urbaine selon deux approches :

- approche par rayonnement : des fonctions, des formes, des équipements, qui composent le tissu urbain.

Par exemple on situe la place par rapport aux éléments majeurs qui composent la ville (mairie, écoles, commerces, équipements sportifs, parcs etc.). Cela permet de positionner la place par rapport à l'ensemble des offres de la ville.

- une approche du réseau de circulation sur l'ensemble de la métropole. Comment la place se situe par rapport à ce réseau ? On peut ainsi observer si la place est bien desservie par ce réseau ou si au contraire elle se trouve isolée.

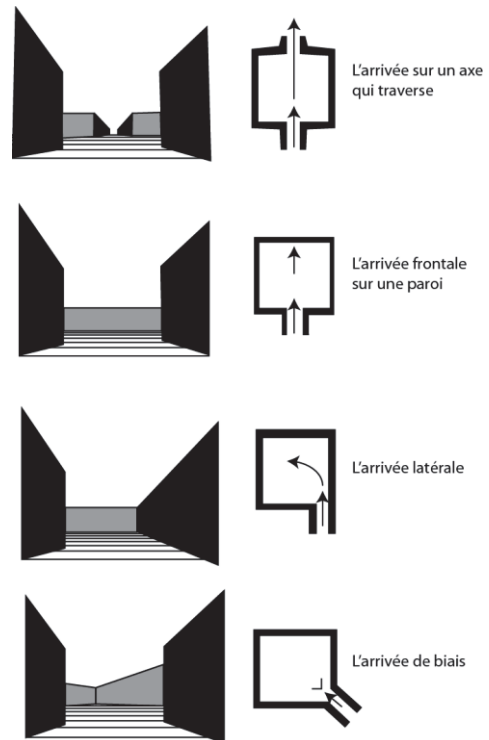


Figure 18_L'influence de la configuration rue/place sur la perception de la place - M. Bertrand et H. Listowski

A cette échelle, on ajustera les propos en fonction de la taille de l'aire urbaine qui entoure la place et de la position de celle-ci par rapport à l'aire urbaine.

La place dans son quartier

On affine la recherche des éléments intéressants à l'échelle urbaine et on tente de recenser les autres places et axes principaux qui entourent la place étudiée. On peut ainsi comprendre dans quelle trame est insérée la place, on définit son rôle et son importance à l'échelle du quartier.

La place dans son environnement proche

Il s'agit ici d'étudier les interfaces de la place avec son pourtour. On observe les communications que la place a avec l'extérieur, la perméabilité des interfaces (beaucoup d'échange ou peu d'échange), la co-visibilité avec des bâtiments et/ou des espaces jouxtant.

Cette analyse à trois échelles permet de se rendre compte de l'influence du rayonnement de la place. En découle des besoins ou attentes vis-à-vis de cette place.

Pour finir, il paraît intéressant d'étudier l'histoire de la place. Cela permet de comprendre les intentions initiales du projet et ainsi de mieux appréhender les enjeux actuels.

II.2.c – Analyse fonctionnelle, usuelle et formelle

Cette étape est issue de la relation observée lors de l'analyse historique des places entre les fonctions, usages et formes d'une place. Lors de cette phase de diagnostic, on va observer de quelle manière la place fonctionne. Les fonctions d'une place sont directement liées à la fréquentation, plus une place a des fonctions attractives plus elle est fréquentée. De même, une forte fréquentation va induire de nouveaux usages sur la place. On peut ajouter que ces fonctions vont fluctuer au rythme des heures, des journées de la semaine et des saisons. Par exemple, l'utilisation d'une place pour pique-niquer va se situer aux heures des repas et plus fréquemment en période estivale qu'hivernale. De plus, la notion temporelle va influencer le type d'usagers rencontrés sur la place. Si on reprend l'exemple du pique-nique, en semaine les usagers principaux seront des collègues de travail ou des étudiants, le weekend le pourcentage de familles sera bien plus élevé.

L'analyse fonctionnelle, permet de recenser les fonctions de la place : circulation piétonne, mise en valeur du bâti et/ou du paysage, aire de jeux, aire de pique-nique, terrasse de restaurant, commerces, stationnement de véhicules, etc. De plus, on peut juger in situ de la présence d'usages apparus spontanément sur la place (pratique du skate, pique-nique, jeux de balle, etc.).

Après avoir listé les fonctions et usages de la place, on les localise sur un plan (voir figure 19). Le but étant de voir quelles formes ils prennent dans l'espace. On peut ainsi juger si une fonction occupe un espace trop important par rapport aux besoins que l'on a ressentis.

De plus, c'est ici que l'on peut prendre conscience du manque d'un type d'usage ou de fonction pour la place.

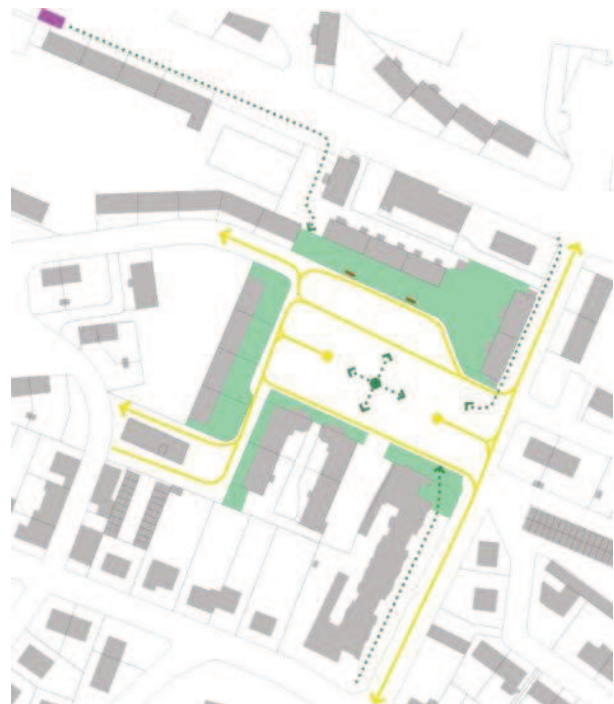
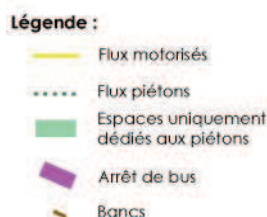


Figure 19_Schéma d'analyse fonctionnelle de la place Dauversière à Angers - F.Prouteau

Pour ce genre de recherche on peut aussi se baser sur des enquêtes ou une concertation mises en place auprès des habitants, en effet ceux-ci peuvent nous renseigner sur des usages moins visibles de l'extérieur mais tout aussi important. Cependant, il est délicat de mettre en œuvre une telle enquête car il faut être dans la mesure de cibler l'ensemble des usagers de la place et non pas une seule partie, sans quoi les résultats pourraient fausser notre regard sur la place.

La finalité de cette phase d'étude est de pouvoir établir un plan de fonctionnement global de la place. Ce plan permet de mettre en lumière des éventuels dysfonctionnements qui peuvent être de l'ordre de la sécurité, de la fréquentation ou encore de l'état de l'aménagement existant.

Cette analyse permet de mettre en lumière les flux de circulation, les fonctions ainsi que leurs localisations sur la place. Ainsi on observe comment fonctionne la place et on peut constater ses dysfonctionnement et cibler ses manques ou ses points sensibles.

A travers ces trois axes d'analyse d'une place on peut en conclure que les sources de remise en cause d'une place peuvent être issues de deux origines :

- la relation entre la place et son environnement extérieur. Cela peut être lié aux flux de circulation dans lesquels se situe la place, à l'offre en équipements dans le quartier ou la ville, un manque de liaison avec un espace riche en aménités architecturale ou paysagère, etc.

- le fonctionnement interne de la place. Un problème dans l'organisation des fonctions et usages de la place peut induire une baisse de fréquentation. On peut constater un problème de sécurité de l'utilisateur vis-à-vis de la circulation, d'une détérioration de la place.

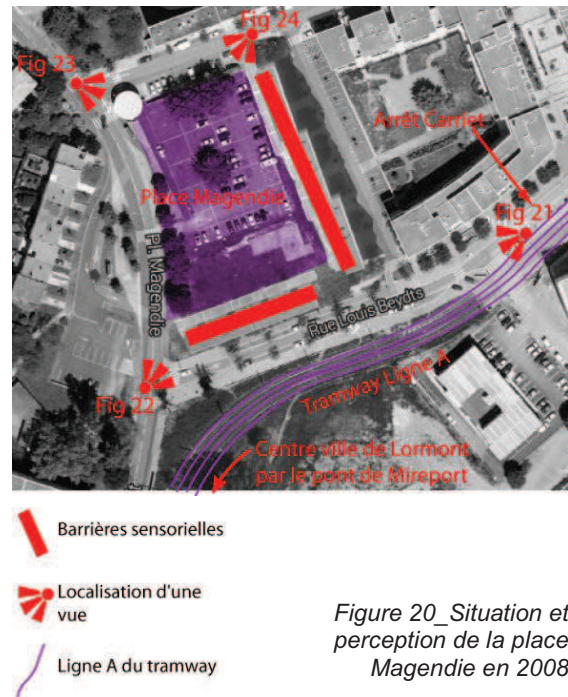
Pour mieux aborder la réhabilitation de la place après en avoir constaté les enjeux, l'utilisation de l'analyse de la perception de la place aide le concepteur à comprendre les enjeux pour l'utilisateur par rapport à la place.



II.3 - Diagnostic de la place Magendie : un isolement de la place vis-à-vis des circulations piétonnes

Depuis sa création, la place Magendie est devenue un lieu central dans le quartier Carriet. La fonction de marché étant un succès tant économiquement que socialement, on lui a donné au fil du temps de plus en plus d'espace sur la place Magendie (voir II.3.c pour analyse fonctionnelle de la place).

Un événement marquant va affecter la place Magendie. Le 31 Mai 2008 la ligne A du tramway est prolongée jusqu'à la station « La Gardette-Bassens-Carbon Blanc, une station « Carriet » est créée à environ 50 mètres de la place Magendie sur la rue Louis Beydts (voir figure 20). Cette dernière devient alors « l'épine dorsale » du quartier, « c'est la nouvelle vitrine commerciale et économique du quartier » (Borrierie.R et al., 2010).



II.3.a – La place Magendie peu perceptible

A travers les quatre prises de vue suivantes (localisées sur la figure 20), on perçoit de l'extérieur une place Magendie qui tourne le dos au tramway ainsi qu'à la rue Louis Beydts. De celle-ci, la place n'est que très peu visible (figure 21) et on perçoit les bâtiments de la place comme des barrières physiques entre le tramway et la place (figure 22), elle n'est pas perçue de la rue Louis Beydts. En contournant la place, on descend l'avenue des champs et on se trouve face à la place Magendie tournée vers la Garonne avec même la présence d'un belvédère (figure 23). Ensuite, on s'engage dans la rue J.Thibaud face à un mur de soutènement qui provoque un sentiment d'isolement de la place avec son environnement extérieur (figure 24).

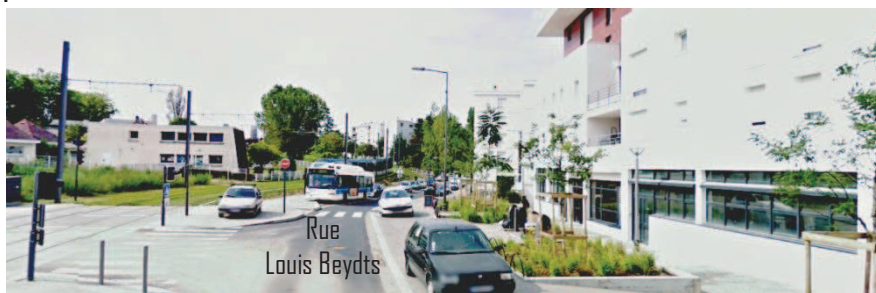


Figure 21_La place Magendie invisible depuis la station de tramway Carriet en 2008 - Google street view



Figure 22_La place Magendie isolée de la rue Louis Beydts par le bâti en 2008 - Google street view

A noter : les vues choisies pour illustrer les abords de la place Magendie datent de 2008 car depuis, des travaux ont été engagés et des bâtiments ont été démolis. Le diagnostic date de cette époque



Figure 23_ La place Magendie orientée vers la Garonne en 2008 - Google street view



Figure 24_ La place perçue comme peu accessible de la rue J. Thibaud en 2008 - Google street view

II.3.b – Un isolement de la place à toutes les échelles

Après avoir analysé le contexte géographique global et l'histoire de la place Magendie lors de la partie I.3, on peut aborder l'analyse de la place aux trois échelles.

Tout d'abord, il paraît intéressant de situer la place Magendie par rapport à l'offre en équipement sur la commune (voir figure 25).



Figure 25_ Les principaux équipements sur la commune de Lormont - Exit Paysagistes associés

L'autoroute A10 génère une rupture entre le Carriet et le reste de Lormont où se trouve la majorité des équipements de la commune. La seule accroche entre les deux côtés est le pont de Mireport. Il apparaît crucial que la place soit bien reliée avec ce pont afin de relier réellement le quartier au reste de la ville.

Ensuite, il convient d'analyser le fonctionnement de la place dans son quartier, celui du Carriet : l'analyse des circulations et des dessertes (figure 26) permet de comprendre comment évoluent les usagers qui circulent en véhicules autour de la place. On note que

l'arrêt de tramway Carriet se situe légèrement en retrait de la place contrairement à l'arrêt de bus Magendie situé sur l'avenue des Champs et qui donne sur la place. Cependant, ce dernier est un moyen de transport bien moins utilisé que le tramway. En effet, cette ligne de bus (ligne 40) n'est qu'une ligne secondaire qui ne rallie pas le centre de Bordeaux mais seulement le centre de Lormont. Par ailleurs, on remarque la présence d'un espace confiné au cœur d'un îlot bâti avec en plus la récente fermeture de la circulation de la rue Thamin, cet espace paraît être une accroche potentielle de la place au reste du quartier, même si il est évident que la ligne de tramway sur la rue Louis Beydts reste l'axe prioritaire.

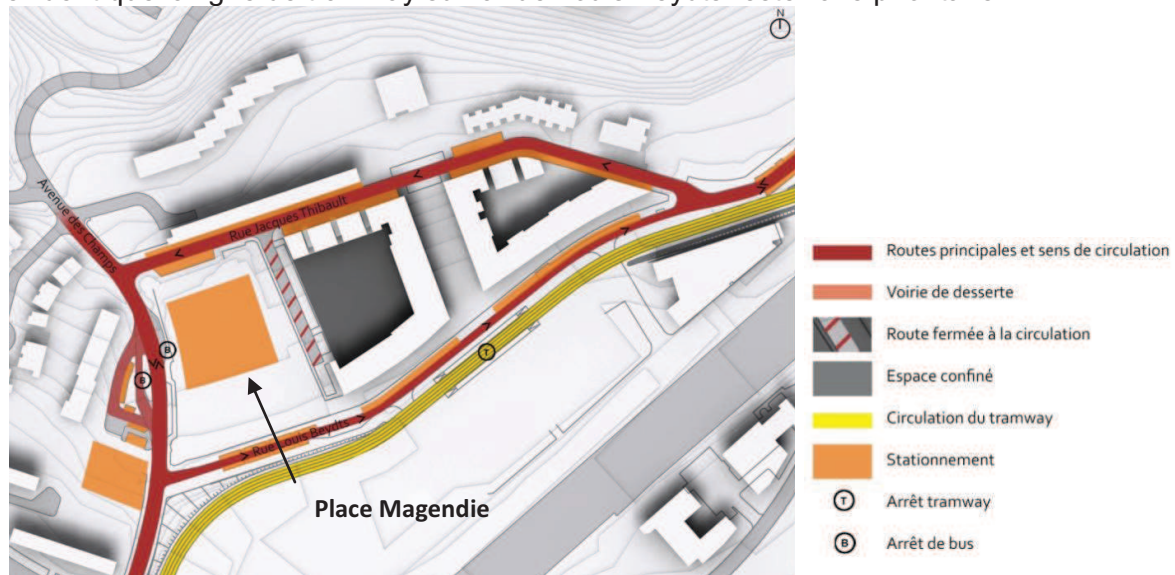


Figure 26_ Schéma d'analyse des circulations et des dessertes - EXIT Paysagistes associés

La rue Louis Beydts étant devenue le centre économique du quartier, elle entre en concurrence avec la place Magendie et ce ne peut être qu'au détriment de cette dernière. En effet, la configuration de la place Magendie lui faisant tourner le dos au tramway, elle s'en voit isolée et par la même occasion mise à l'écart de tout le quartier. Jadis la place puisait son lien avec le reste de l'agglomération bordelaise par la Garonne, mais il s'avère qu'aujourd'hui, la mise en place de tramway devient la principale source d'échanges avec le reste de la ville.



Pour finir, on analyse la place par rapport à son environnement proche : on remarque qu'à nouveau, la place Magendie tourne le dos à la rue Louis Beydts, cette fois par ses accès. En effet, lorsqu'on se situe sur la place, l'accès sur la rue des Champs est beaucoup plus large que les deux autres qui donnent sur les rues Jacques Thibaud et Louis Beydts. Cette configuration renforce l'isolement de la place par rapport au reste du quartier



Figure 27_ Schéma d'analyse des accès à la place Magendie - F.Prouteau



II.3.c – Omniprésence du marché et de la voiture

Suite au constat d'une orientation désavantageuse de la place par rapport au tramway, nous allons tenter de comprendre comment celle-ci fonctionne en son sein.

Tout d'abord, un premier constat apparaît : par rapport au projet de base de la place, celle-ci a évoluée (voir I.3.c). En effet, le marché étant devenu la fonction principale de celle-ci, il a pris de plus en plus d'ampleur spatialement parlant. Le problème est que le marché n'est pas une fonction qui est effective constamment sur la place. Il a fallu trouver une seconde fonction à cet espace et aux vues des mentalités et des façons de vivre en ville à l'époque, la solution du parking a paru être la plus judicieuse. Ce parking (en jaune sur la figure 28) est agrémenté de quelques bancs et d'arbres assez développés, l'ensemble formant un cadre propice à l'accueil d'un marché. Au coin nord-ouest de la place, un belvédère traduit la volonté encore présente de relier la place à la Garonne. Au sud de la place, une aire de jeux constitue un point fonctionnel source d'échange social, de divertissement et d'attrait pour la place. Le long des bâtiments, un chemin minéral permet l'accès aux commerces qui avec le temps et l'arrivée du tramway commencent à désertifier la place.



Figure 28_ Schéma d'analyse fonctionnelle de la place Magendie en 2008 - F.Prouteau

Un autre changement majeur vient modifier le fonctionnement de la place. Elle ne va plus être sur deux niveaux d'altimétrie mais sur un seul. Cet aplanissement est permis par un mur de soutènement sur la rue Jacques Thibaud et un large emmarchement donnant sur un arrêt de bus avenue des champs. Ce parti pris isole un peu plus la place : au sud, rue Louis Beydts et Thamin, les bâtiments cachent la place alors qu'au nord, rue Jacques Thibaud et avenue des champs, la place est surélevée par rapport à la rue.

Pour résumer, après le prolongement du tramway jusqu'au quartier Carriet, la place Magendie a été reléguée à l'arrière plan de la future centralité économique et sociale du quartier. Son orientation et la présence des bâtiments de Domofrance, véritable barrière entre la rue Louis Beydts (nouvelle centralité) et la place Magendie, sont de potentielles sources d'isolement de la place vis-à-vis de l'activité économique du quartier. La création d'équipements et de services s'effectuant plus facilement aux abords des stations de tramway, la place ne paraît plus comme le centre légitime du quartier. De plus, à la sortie du tramway, aucun indice visuel ne traduit la présence de la place aux alentours.

Certes les effets ne se ressentent pas tout de suite après l'installation du tramway mais il s'agit bien là d'un élément de remise en cause de la place Magendie.

Même si lors d'un contexte quelconque, on ressent la possibilité qu'une place vienne à perdre son rôle dans le tissu urbain dont elle fait partie, il est crucial de ne pas tirer de conclusions trop hâtives à ce sujet. On peut partir de cette impression, mais il faut déclencher une démarche de questionnement et d'étude sur l'ensemble des composantes qui englobent la place. Après avoir dressé un bilan de cette analyse, on peut s'il le faut mettre en place un schéma d'intentions visant à mettre en place les mesures nécessaires pour répondre aux enjeux mis en lumière lors du diagnostic de la place et de son contexte.



III. ADAPTER FONCTIONS, USAGES ET FORMES

III.1 – Exemples de mesures mises en œuvres

III.1.a – *La place de la République (Paris)*

Après avoir mis en lumière les enjeux de la place de la République à Paris (partie II.1.a), il en est ressorti que la principale source de remise en cause de la place provenait de son fonctionnement et de ses formes internes. De plus, la place étant organisée tel un rond point, la circulation des piétons était compromise et même dangereuse. Suite à ce constat, deux objectifs sont fixés pour remettre la place de la République au cœur de la vie du quartier et même de la ville de Paris :

- redonner à la place son attractivité et son dynamisme
- faire de la place un espace où il est agréable de vivre et de se déplacer.

Afin de répondre à ces objectifs, le premier geste fort est de créer une véritable esplanade uniquement accessible aux piétons et circulations douces (vélos, rollers...). Après une analyse des flux sur les différentes voies d'accès à la place, le choix à été fait de rendre piétonne la rue du Faubourg du Temple et de générer à partir de celle-ci la grande esplanade (figure 29). On passe de 30% (12 000 m²) à 70% (24 000 m²) de la place qui sera dédiés aux piétons ([7]).

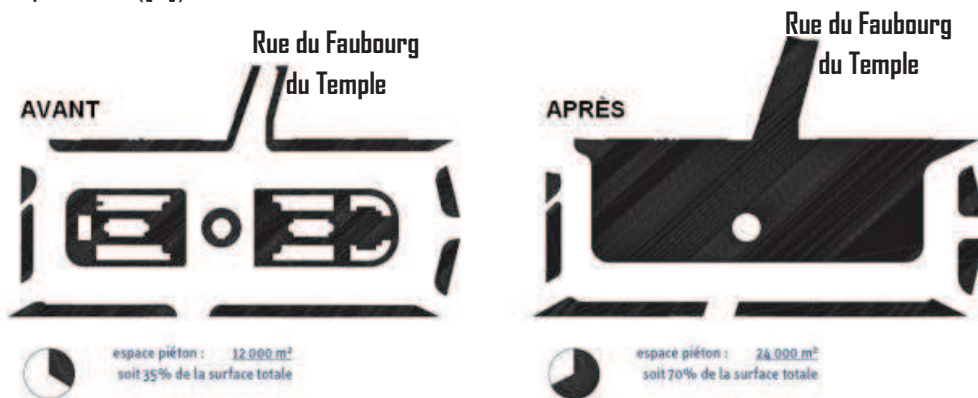


Figure 30_Schéma de stratégie de répartition piéton/voiture – TVK Architectes Urbanistes

Afin de maintenir, les accès à la place en transport en commun, une voie bus sera maintenue du côté de la rue du Faubourg du Temple (figue 30), cela permettant d'assurer une facilité d'accès à la place en plus des bouches de métro. En ce qui concerne les vélos, une voie effectuant le tour de l'esplanade leur sera dédiée.

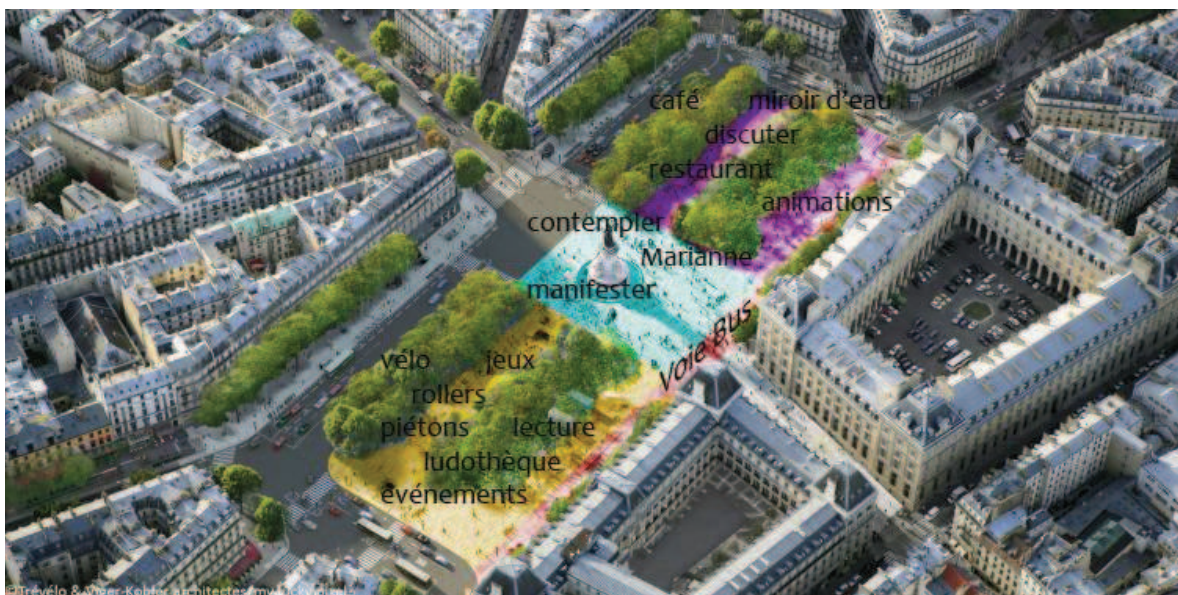


Figure 29_Les usages et fonctions de la nouvelle place de la République - F.Prouteau à partir d'une image de TVK Architectes et Urbanistes

Ensuite, afin de créer un espace attractif sur cette place, un ensemble d'usages ont été sélectionnés puis positionnés sur le nouvel aménagement (figure 30) : il s'agit d'offrir un large choix d'usages possible afin de favoriser le mélange social. On peut ainsi différencier deux parties distinctes sur la place :

- la partie sud-est (figure 31) : une grande aire piétonne permettant la libre utilisation de l'espace (rollers, vélos, utilisation du mobilier spécialement conçu pour la place (figure 32), etc.). Dans ce libre espace, une ludothèque installée dans un ancien kiosque à journaux permettra aux usagers d'emprunter des jeux en tous genres. La mise en place d'un espace libre permet aussi à l'occasion d'accueillir des événements nécessitant beaucoup de place comme par exemple le cinéma en plein air ou les spectacles de rue.



Figure 31_Vue sur la partie sud-est de la place de la république - Clément Guillaume

- la partie nord-ouest (figure 33) est composée d'un café-restaurant avec sa terrasse. Face à celle-ci, un miroir d'eau permettra d'apporter fraîcheur et animation sur la place en été.

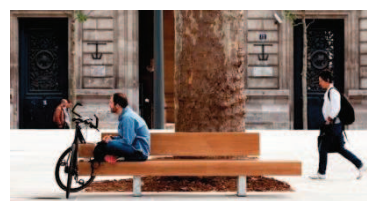


Figure 32_Le mobilier conçu spécialement pour la place de la République - Clément Guillaume

Entre ces deux parties, la statue de Marianne (figure 34) a été rénovée, elle est l'élément identitaire historique fort de la place.



Figure 33_Perspective du miroir d'eau devant la terrasse du café de la place de la République - TVK Architectes et Urbanistes



Figure 34_La statue de Marianne symbole identitaire de la place de la République - Clément Guillaume

Inaugurée le 16 juin 2013, la nouvelle place de la République de Paris peut enfin aspirer à être un lieu populaire et animé incontournable de la ville. La place comporte maintenant un espace accueillant pour le piéton grâce une redistribution des flux sur la place. Plusieurs éléments ont été mis en œuvre pour répondre aux objectifs fixés. L'identité de la place a été renforcée avec la restauration de la statue de Marianne. De plus le miroir d'eau mis en place peut constituer un élément identitaire fort du fait qu'il est unique à Paris. Outre cet apport identitaire, le miroir d'eau est une source d'attractivité à fort potentiel, surtout dans une ville comme Paris où durant l'été la fraîcheur est recherchée et rare. L'installation du café restaurant permet de remplir la fonction commerciale de la place alors que le kiosque et l'ensemble du mobilier permettront de créer une ambiance chaleureuse et accueillante.



III.1.b – L'espace Saint Michel (Bordeaux)

Lors de l'étude réalisée sur l'espace Saint-Michel (partie II.1.b), nous avons conclu par un constat qui est que la réhabilitation de l'espace Saint-Michel n'est pas due à un dysfonctionnement interne mais à un grand projet de requalification du centre ville de Bordeaux. De ce fait, la stratégie employée par les concepteurs n'est pas du tout la même que pour la place de la République. Il s'agit là de comprendre comment fonctionne cet ensemble de place aujourd'hui. Quels en sont les usages et les points forts et de les renforcer. De là, des éléments propres à l'espace Saint-Michel ont été mis en lumière, c'est à partir de ceux-ci que les concepteurs vont appuyer leur projet : deux axes de direction géographique, les ombres de la flèche Saint-Michel, le jardin de la Basilique Saint-Michel et les usages.

- la première direction géographique, Capucins - quais

Il s'agit d'un faisceau de lignes s'ouvrant progressivement. Le calepinage du sol s'oriente selon ces lignes, les passants sont guidés et peuvent se localiser dans le quartier. Des panneaux signalétiques au sol varient par leurs formes que l'on soit du seuil des capucins (orientés vers le nord,), place Meynard (où ils sont carrés) ou au bord des quais (où ils sont parallèles au fleuve). (Figure 35)

- la deuxième direction géographique longe le fleuve

Les lignes prolongent le tracé des rues parallèles à la Garonne. Ainsi, lorsque l'on approche de l'entrée d'une artère adjacente, le calepinage du sol s'oriente sensiblement vers l'axe de celle-ci. Les lignes de la place introduisent ainsi l'entrée des rues. (Figure 36)

- la flèche est intégrée comme un point focal

Pour mettre en valeur ce monument, identité forte du quartier, et renforcer sa présence sur l'espace public, la double maille créée par les deux directions géographiques est enrichie sur ses diagonales d'un troisième motif : une étoile issue des arêtes de la flèche et matérialisée par des pièces de fonte. (Figure 37)

- le jardin de la basilique, le cœur vert du quartier

Ce jardin, situé autour de la basilique Saint-Michel, est inaccessible derrière une grille conservée et restaurée. La flore est enrichie et les vestiges de pierre préservés. (Figure 38)

- les usages, favoriser la transversalité

Les trottoirs sont supprimés, les rues sont remises à plat. Les usages (bancs, marché, terrasses, arbres, lampadaires) forment un maillage régulier et relient les places et rues entre elles. (Figure 39)



Figure 35_Faisceau de lignes marquant l'axe Capucins-quais - Cabinet Obras



Figure 36_Faisceau de lignes marquant la présence du fleuve - Cabinet Obras

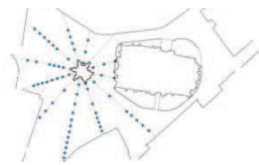


Figure 37_ Re transcription des arêtes de la flèche sur le revêtement de sol - Cabinet Obras

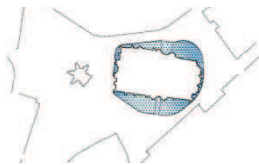


Figure 38_Le jardin de la Basilique - Cabinet Obras

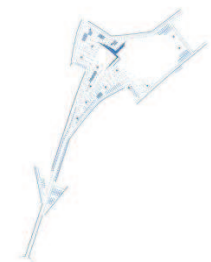


Figure 39_Insertion des usages dans le maillage de revêtements - Cabinet Obras



Figure 40_Perspective de l'aménagement du pied de la flèche Saint-Michel - Cabinet Obras

Pour la réalisation de ces cinq éléments majeurs, un choix de matériaux locaux est favorisé, le but étant de renforcer l'identité du site. On pense notamment à l'utilisation de la cale bordelaise ou aux anciens pavés de la place Duburg mais aussi à d'autres matériaux type de la région bordelaise (figure 41). De plus, en maintenant l'aménagement dans un langage de couleur chaude comme les couleurs ocres ou encore la fonte, les concepteurs ont la volonté de créer un espace confortable à la vue (figure 40).



Figure 41_La cale bordelaise - [8]

Afin d'assurer une bonne appropriation du nouvel aménagement par les habitants, le projet est conçu en concertation avec les habitants. Ceux-ci sont force de propositions et ils sont encouragés à donner leur avis sur le projet mis en place par l'équipe de conception. Un exemple en est la preuve, suite à une première concertation avec les habitants, ceux-ci ont immédiatement contesté le projet d'éclairage de la place qui ne prévoyait pas de maintenir les anciens réverbères (figure 42) de la place ([9]). Après discussions, le choix a été fait de réintégrer les réverbères au projet afin de satisfaire l'attachement des habitants à ces morceaux d'histoire de la place. Concernant les flux de circulation, ils sont maintenus. Cependant, la mise à niveau des rues par rapport aux trottoirs et l'utilisation d'un revêtement commun aux différents usagers va entraîner une tendance à la circulation plus lente. De plus, l'espace Saint Michel passera en zone 20 km/h, les piétons et cyclistes seront résolument prioritaires. Par ailleurs, 58 places de stationnement seront supprimées pour 136 conservées soit 70% de l'existant qui sera maintenu.



Figure 42_Les vieux réverbères de la place Saint-Michel - [10]

Les travaux ont commencés en juillet 2013 et finirons début 2015, tout au long de ces travaux les habitants pourrons venir observer la transformation de leur place.

A travers ces deux exemples, on a pu observer deux différentes approches pour concevoir ces places. Pour la place de la République, il a été d'abord question de revoir les formes et les flux de circulation sur la place puis les usages de cette nouvelle place ont été agencés sur les nouvelles formes tout en s'appuyant sur des éléments existants comme la statue de Marianne. Pour l'espace Saint-Michel, on s'est d'abord inspiré des points forts du site, puis on a cherché à les mettre en lumière, l'aménagement de la place s'est adapté aux usages déjà présents sur celle-ci.



III.2 – Projet de réhabilitation de place, essai de prescriptions aux concepteurs

III.2.a – Comment aborder la conception d'une place ?

Tous les jours, sur l'espace public et plus particulièrement les places, de nombreux usages et activités sont pratiqués. Leur pratique est influencée par de nombreux facteurs extérieurs comme la météo, la qualité du revêtement de sol, la luminosité, la présence d'eau et bien d'autres encore. Jan Gehl dans son ouvrage « Life between buildings » recense trois types d'activités extérieures (Gehl, 1996) :

- les activités nécessaires
- les activités optionnelles
- les activités sociales

Les activités nécessaires (necessary activities) comprennent celles qui sont plus ou moins courantes pour chacun dans la vie de tous les jours : aller à l'école ou au travail, attendre le bus ou une personne, faire du shopping, etc. Ce type d'activité n'étant pas influencé par des facteurs extérieurs, ces activités vont être présentes tout au long de l'année. Les usagers n'ont pas vraiment de choix, ce sont des activités presque automatiques.

Les activités optionnelles (optional activities) sont des activités qui dépendent des conditions extérieures, des caractéristiques physiques de l'aménagement sur lequel l'utilisateur se trouve. On y trouve les activités récréatives comme se balader à l'ombre des arbres, bronzer, lire sur un banc, contempler un paysage ou un bâtiment, etc. Ces activités sont observées dans des lieux propices à l'arrêt de l'utilisateur et accueillants pour celui-ci. Ces activités sont sources de bien-être pour ceux qui les pratiquent.

Les activités sociales (social activities) sont toutes les activités qui dépendent de la présence d'autres personnes dans l'espace public. Cela comprend les jeux entre enfants, discussions, demander son chemin, applaudir un artiste en démonstration, etc. Ce type d'activité a la particularité de pouvoir être induit par les deux autres types. Cependant on peut dire que c'est le type d'activité et d'usage le moins facile à contrôler sur l'espace public.

Connaître ces types d'activités (ou usages) permet d'appréhender la notion de qualité d'une place. En effet, selon Jan Gehl (figure 43), lorsqu'une place est de mauvaise qualité, les activités nécessaires sont présentes en grande majorité. A l'inverse, lorsqu'une place est de bonne qualité, les activités optionnelles prennent le dessus, les « nécessaires » ne vont pas augmenter en nombre (même si celles déjà présentes dureront plus longtemps). Pour les activités sociales, Elles seront plus présentes dans une place de bonne qualité mais avec des proportions moins grandes que les optionnelles.

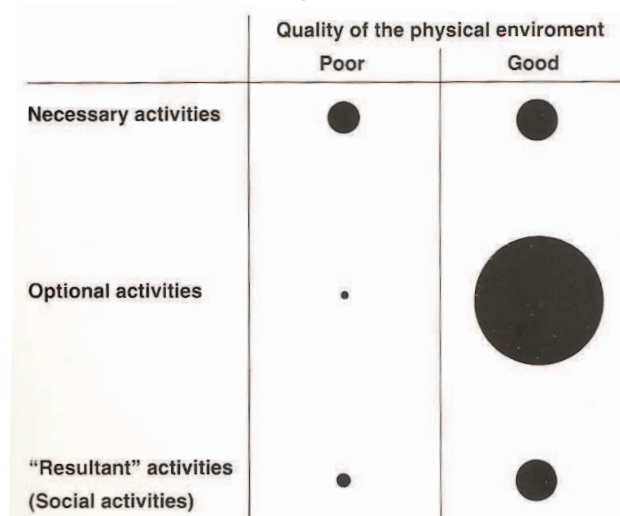


Figure 43_ Représentation graphique de la relation entre la qualité de l'espace public et la proportions des 3 types d'activités extérieures - J. Gehl

A travers cette typologie des usages, Jan Gehl montre que le révélateur du bon fonctionnement d'un espace public est le type d'usage que l'on y trouve. La réussite d'une place dépend des usages que l'on va en faire. C'est pourquoi il apparaît crucial de baser sa réflexion sur les usages afin de concevoir des places qui fonctionnent. Cependant un type d'usage, les activités sociales, sont plus subtiles à appréhender et il est nécessaire de traiter ce sujet avec précautions.

On peut ajouter que les usages ne sont induits que lorsque la place possède les qualités physiques requises pour favoriser l'appropriation des lieux par les usagers.

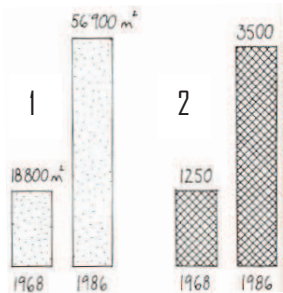
C'est pourquoi il est nécessaire de penser la place selon deux questions majeures :

- Quels usages donner à la nouvelle place ?
- Quelles formes donner à la place pour suggérer ces usages ?

III.2.b – Concevoir la place en termes de fonctions et d'usages

Par analyse des places d'aujourd'hui et de celles du passé, on peut dresser une liste de critères fonctionnels incontournables de la place, ceux qui sont nécessaires à son équilibre et à sa légitimité dans la trame urbaine (Lévy B., 2008) :

- fermeture au trafic/accessibilité à pied



Depuis la prise de conscience d'une place trop importante donnée à la voiture dans nos villes, il apparaît évident que les futurs aménagements soit piétons afin stimuler les échanges sociaux. Cette préconisation n'est pas infondée, entre 1968 et 1986 une étude a démontré à Copenhague l'influence de l'augmentation des aires piétonnes avec la fréquentation des espaces publics (figure 44). Plus l'espace public est dédié aux piétons, plus la fréquentation de celui-ci augmente.

Figure 44_ Comparaison entre deux composantes - J. Gehl

1 : Surface totale de rues et places piétonnes à Copenhague

2: Nombre de personnes stationnantes sur les espaces publics en moyenne tous les mardis de l'été

- rénovation/réhabilitation d'édifices anciens

C'est un élément non négligeable à prendre en compte dans les fonctions d'une place, c'est son caractère patrimonial : la présence de vieux bâtiments va attirer de nouveaux usagers qui vont être attirés par la plus value apportée par ces bâtiments.

- liberté et gratuité d'établissement (bancs, fontaines, jeux, etc.)

- fonction commerciale et services de proximité

C'est une fonction qui ne peut être omise dans la société d'aujourd'hui. Cette fonction va en grande partie assurer la fréquentation d'une place au quotidien même si seule elle ne peut conférer à une place son caractère de cœur de vie dans les villes.

- animations diverses (musique, danse, théâtre...)

Il s'agit pour le concepteur d'imaginer un aménagement pouvant accueillir ce type d'animations tout en créant un aménagement qui fonctionne sans elle au quotidien.

A travers la description de ces différents caractères fonctionnels important pour le bon fonctionnement d'une place, nous avons pu pointer les éléments de base mais il est évident que le concepteur se doit de réfléchir à de nouveaux usages et fonctions qui pourraient intégrer la place qu'il étudie. C'est à travers ces nouveaux usages que la place peut suivre l'évolution de la société, les nouvelles tendances et bien d'autres phénomènes qui remettent constamment en cause les usages de l'espace public. On pense par exemple aux nouveaux usages créés pour inciter les usagers à s'approprier l'espace urbain : par exemple, sur les quais de Solferino à Paris, la mise en place d'un mur de libre expression permet de faire participer l'utilisateur à la confection de l'espace dans lequel il évolue (figure 45).



Figure 45_Mur de libre expression sur les quais de Solferino à Paris -

Après avoir défini avec précaution les fonctions et usages de la place, il faut maintenant décider quelles formes vont les accueillir et même les suggérer. Cependant, il est important de suivre quelques principes qui vont nous guider et nous permettre de mieux peser le poids des partis pris d'aménagement.



III.2.c – Définir la morphologie par rapport aux fonctions et usages

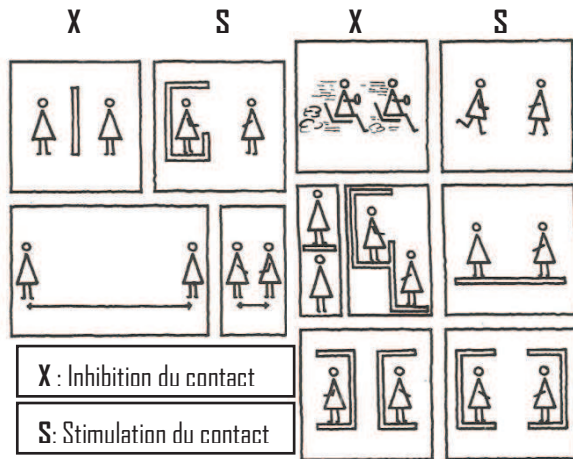


Figure 46_Illustration de la relation entre la disposition spatiale et le contact humain - J.Gehl

Tout d'abord, il faut prendre en compte la réaction des sens par rapport à l'aménagement que l'on va concevoir. En effet, certaines dispositions spatiales vont stimuler ou inhiber le contact social entre les usagers d'une place (figure 46). On pense par exemple à la disposition de deux bancs qui, dos à dos, ne vont pas dans le sens d'un échange (figure 47).



Figure 47_Bancs publics dos à dos - S.Courant photographies

Si on réfléchit de cette manière mais à l'échelle de toute une place, on peut observer le gabarit celle-ci : une place étroite avec une ouverture de l'espace peu impressionnante va favoriser le contact, la rencontre. Alors qu'une place très large et ouverte ne va pas créer une ambiance conviviale propice à l'échange (figure 48).

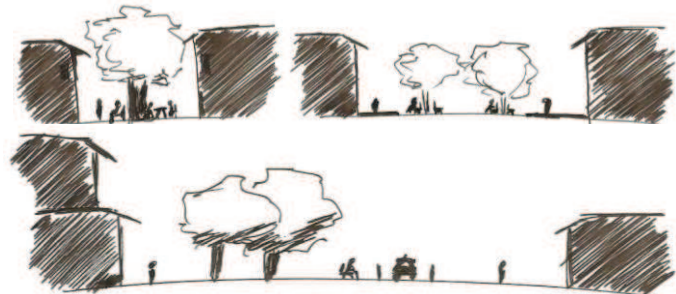


Figure 48_En haut, les proportions d'une place étroite
En bas, les proportions d'une place large_F.Prouteau le 02-08-2013

Par ailleurs, il convient d'intégrer la météo et les éléments naturels à notre réflexion. On peut aussi citer le soleil qui au gré des saisons va considérablement impacter l'espace public. En effet, il convient de bien réfléchir aux ensoleillements au fil des journées et des saisons afin de ne pas, par un choix d'aménagement, créer d'espace peu accueillant à cause d'une trop forte chaleur où d'un trop faible ensoleillement. Du moins, il s'agit de trouver l'équilibre entre ces espaces sur la place.

De même, les courants d'air circulant dans les villes vont avoir une influence considérable sur le vécu de l'utilisateur sur une place donnée. Il convient de réfléchir à la manière dont sont répartis les volumes majeurs qui composent l'environnement de la place. En fonction de l'ambiance voulue, on pourra intervenir soit avec des constructions mais aussi avec le végétal. Si on prend l'exemple des masses bâties, des irrégularités dans les hauteurs vont créer des courants d'air dans l'espace public en pied de ces bâtiments (figure 49).

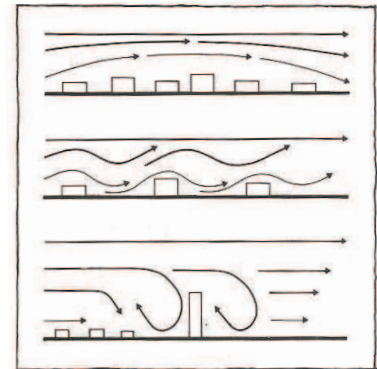


Figure 49_Influence des variations de hauteurs de bâti sur les courant d'air - J.Gehl

Camillo Sitte (1889) a étudié les places selon une approche différente de l'analyse de la relation (formes-fonctions-usages). Il s'est d'avantage attardé aux qualités morphologiques et esthétiques des places. C'est ainsi qu'il a établi une liste de critères morphologiques et esthétiques de la place idéale :

- espace fermé et protégé (figure 50)

Un espace vide dans le tissu urbain ne devient place que s'il est encadré et fermé dans ses contours. La présence de pourtours

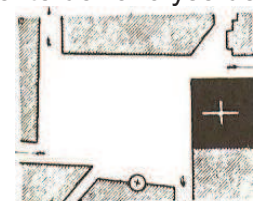


Figure 50_La piazza del duomo de Ravenne en Italie - C.Sitte

marquants les limites de la place va créer un micro-lieu dans la ville, on s'y sent comme enveloppé par la masse bâtie, comme protégé. Cette configuration favorise une ambiance conviviale.

- dégagement du centre

Le centre de la place doit être dégagé pour une raison : libérer le regard et l'esprit. L'espace doit être ouvert mais dans une certaine mesure afin de ne pas perdre le regard de l'utilisateur, sans quoi la place perd son caractère intime. On laisse libre les allers et venues du regard tout en le cadrant dans les limites de la place.

- monuments sur les flancs

Si un monument (cathédrale, statue, fontaine...) doit être disposé quelque part, ce sera sur les côtés. Ce choix est fait de manière à créer une asymétrie sur la place, de ne pas créer un espace uniforme.

- effet de surprise

Il peut être intéressant de créer un effet de surprise chez l'utilisateur lors de son arrivée sur la place. En réponse à cette volonté, l'articulation de petites rues coudées arrivant sur la place permet de parvenir à l'effet voulu (figure 51). Les rues ne permettant pas une vue globale de la place de loin seront aussi intéressantes dans l'optique de l'effet de surprise.

- attrait des façades architecturales

En plus d'un aménagement de la place de bonne qualité, la présence de bâtiments, soit à valeur historique ou portant une originalité architecturale, va créer une identité à la place. Elle va prendre une place plus importante que d'autres espaces publics dans l'esprit de l'utilisateur.

- concavité et revêtement du sol original

Toujours dans une optique de créer une identité à la place, son revêtement peut y contribuer fortement. Il doit comporter un élément d'identification propre à la place, soit dans sa couleur, sa disposition, sa forme, sa texture... La piazza del Campo de Sienne (figure 52), avec son pavage de briques formant des chevrons et divisé en neuf parties, représente un modèle parfait. D'autant plus qu'il a une fonction symbolique, les neuf parties représentent le gouvernement des Neuf (Sienne a été gouvernée par neuf citoyens renouvelés entre 1287 et 1355 en un conseil de gouverneurs et défenseurs de la commune et du peuple [11]).

De plus, le sol de la place se doit d'être concave plutôt que convexe. Cette forme donne à la place un caractère rassembleur, convergent et protecteur.

- traitement nocturne

Avec la démocratisation de l'éclairage dans le quotidien des villes, les espaces publics deviennent des lieux de vie nocturne. En effet, sortir en ville le soir est une pratique récente à l'échelle de l'histoire des places. Il convient donc de penser ces lieux de vie de nuit comme de jour. Le projet d'éclairage de la place doit être pensé de manière à créer une ambiance qui change totalement de celle de jour et qui déclenche chez l'utilisateur diurne une envie de découvrir la place de nuit.

Cette approche suit une logique plus artistique prenant en compte des notions d'équilibre des volumes, de perception des lieux par l'utilisateur.

En combinant une approche artistique de perception de l'espace avec une démarche plus pragmatique qui prend en compte l'environnement de la place et les agencements spatiaux proposés, on peut estimer tendre vers des réponses aux enjeux de la place les plus efficaces possibles. Au regard de cet essai de prescription aux concepteurs, nous allons maintenant tenter de comprendre la démarche de conception et le projet de l'agence Exit Paysagistes associés pour la place Magendie à Lormont.

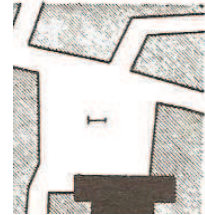


Figure 51_ La piazza del duomo à Padoue - C. Sitte



Figure 52_ Concavité et originalité du sol de la piazza del Campo - [12]



III.3 – La nouvelle place Magendie, réfléchi à l'échelle du quartier

III.3.a – Revoir formes et orientations de la place Magendie

Afin de repenser le quartier du Carriet en fonction des nouveaux enjeux liés à l'arrivée du tramway, la ville de Lormont a lancé un projet de rénovation urbaine sur le quartier. La réflexion est menée sous la forme d'un travail partenarial entre la ville de Lormont et le bailleur principal du quartier, Domofrance. Le projet consiste à construire le renouvellement du Carriet autour de la ligne de tramway avec pour centre la station de tramway « Carriet ». Comme nous l'avons décrit dans la partie II.3, la place Magendie telle qu'elle existe n'a pas sa place dans ce projet. Les études urbaines ont ainsi mis en évidence la nécessité de réorienter la place Magendie (figure 53).

C'est pourquoi, il a été décidé de revoir la forme de la place afin de contrer son problème d'exclusion par rapport à la nouvelle centralité tout en restant cohérente dans le fonctionnement du reste du quartier. Les bâtiments présents sur la place Magendie ont été détruits et le nouveau projet prévoit une forme de l'espace public devant intégrer la place à la nouvelle centralité (figure 54).

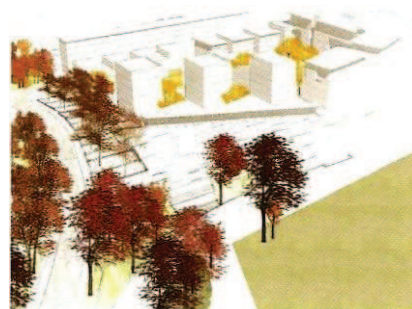


Figure 53_Maquette d'intention de la future place Magendie - L.Fagart architecte urbaniste

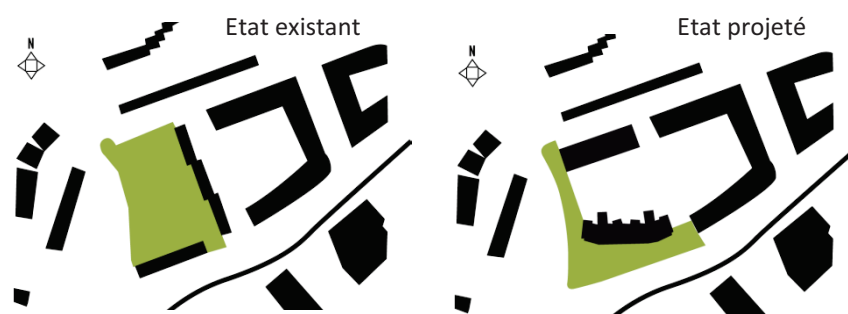


Figure 54_Evolution de la forme et de l'orientation dans le projet de la nouvelle place Magendie - F.Prouteau

Suite à ces premières orientations données par le projet de rénovation du quartier et parallèlement au projet de logement lancé par Domofrance sur la place Magendie, la mairie de Lormont lance à son tour un projet de réhabilitation de la place. Le marché comprend une mission de maîtrise d'œuvre sur la place Magendie qui doit se baser sur une réflexion de la place à l'échelle du quartier. L'agence Exit Paysagistes associés remporte le concours en 2011 et obtient la charge de la maîtrise d'œuvre de la nouvelle place Magendie.



III.3.b – Le projet de l'agence Exit, fonctionnement global

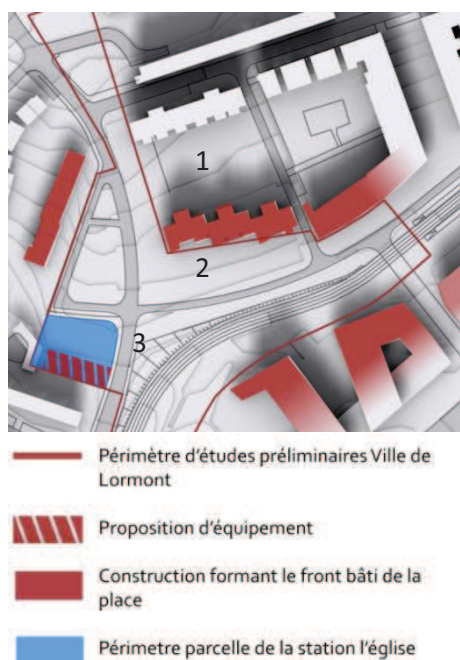


Figure 55_Analyse des contours de la place Magendie - Exit Paysagistes associés

Après avoir analysé les enjeux du projet, l'agence Exit pointe du doigt un élément crucial du projet : la place ne possède pas de véritable cadre, un des éléments majeur de définition d'une place (figure 55). La place doit comporter au moins une partie qui se positionne dans un cadre bâti. En réponse à ce constat, l'agence propose deux grandes interventions :

- **intégrer à la place le cœur d'îlot** marqué « 1 » sur la figure 55. Cet espace devenant un lieu plus encadré par du bâti, il revêt ainsi plus la forme de place, l'autre partie de la place Magendie marquée « 2 » faisant office d'accroche depuis la rue Louis Beydts.
- **étendre la place au-delà des limites fixées** (« 3 » sur la figure 55). Cela permet à la place de venir s'arrêter sur des fronts bâtis et non sur une voie de circulation.

Suite à cette proposition, la MOA (mairie de Lormont) a entamé une série d'échanges avec l'agence Exit mais aussi avec divers interlocuteurs concernés. D'une part, le projet d'intégrer le cœur d'îlot a nécessité de concerter Domofrance. En effet, cette parcelle située entre les deux nouveaux bâtiments du bailleur appartient à ce dernier suite à la nouvelle répartition du foncier pour le projet de réhabilitation du quartier. Il a donc fallu étudier la faisabilité de cette intervention. D'autre part, l'extension de la place au-delà des voies de circulation a due être exposée à la CUB à qui appartient l'ensemble de la voirie située sur son périmètre.



Figure 56_La forme définitive de la nouvelle place Magendie - F.Prouteau

Après de nombreux aller-retour entre MOA, MOE, CUB et Domofrance, les nouveaux contours de la place Magendie ont pu être fixés. La première proposition de l'agence Exit a été retenue, la parcelle sera cédée à la ville afin de pouvoir augmenter la taille de la place et de l'espace public alentour. Cependant, la deuxième proposition n'a pu être retenue pour des raisons de foncier trop difficile à gérer entre la CUB et la mairie de Lormont. Quoi qu'il en soit, la nouvelle place Magendie aura une nouvelle forme peu commune pour les places (figure 56) : ouverte sur le quartier, elle sera composée de deux parties distinctes.

La première (« 1 » sur la figure 57), située entre les deux nouveaux bâtiments construits par Domofrance, est composée de deux talus le long de chaque bâtiment. L'accès au bâtiment « Sud » se fait même par ceux-ci. Les talus vont accueillir des espaces verts, une aire de jeux, ainsi que du mobilier spécialement conçu permettant de « faire une pause ». De plus, depuis le talus sud, une vue est permise vers le magnifique paysage de la Garonne.

La deuxième partie (« 2 » sur la figure 57) permet de créer une accroche sur la rue Louis Beydts. L'installation de commerces et de bars en rez-de-chaussée des bâtiments permet de se positionner en continuité de la rue. Le marché hebdomadaire de la place Magendie viendra s'installer à cet endroit. Des îlots de plantation entourant la zone libre pour le marché viennent apporter fraîcheur et animation. La place est ainsi intégrée à la nouvelle centralité notamment avec le marché. L'usager est invité à poursuivre son trajet vers le cœur d'îlot par le prolongement du revêtement de sol vers celui-ci.



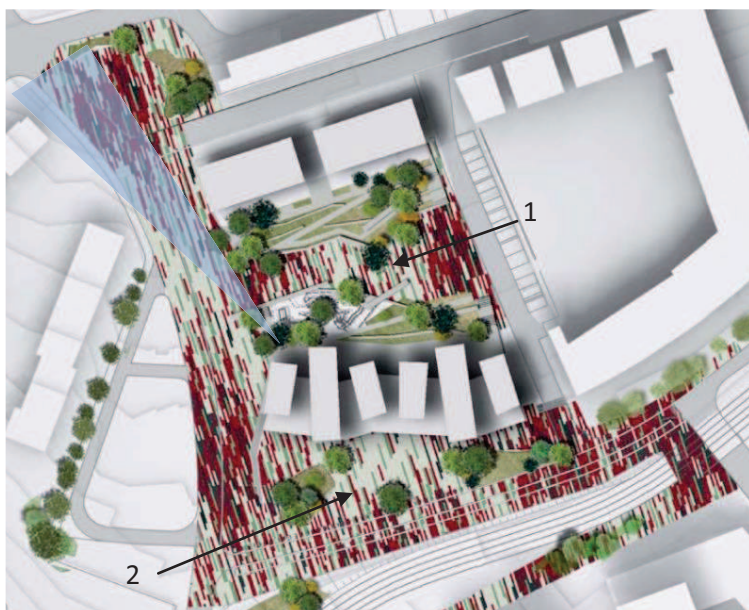


Figure 57_Plan masse du projet de la place Magendie phase AVP - Exit Paysagistes associés

Ce revêtement constitue la principale particularité de la place Magendie. Inspiré de motifs rencontrés sur des façades de bâtiments, il est revisité et personnalisé par l'agence Exit pour devenir un revêtement de sol unique. C'est la force du projet, créer à travers ce revêtement une identité à la place (figure 58). Il est fait de béton coloré dans la masse, et sera décliné en bande de 50 cm de large et dans 4 coloris différents. Afin d'inciter les passants à s'arrêter sur la place, les îlots plantés permettent de créer des ambiances différentes au fil des saisons.



Figure 58_Vue sur le cœur d'îlot, le revêtement créé une identité propre à la place Magendie - Exit Paysagistes associés

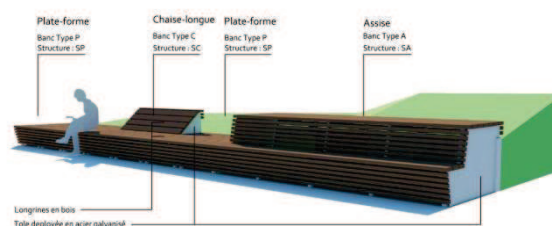


Figure 59_Principe de mobilier mis en place dans le cœur d'îlot de la place Magendie - Exit Paysagistes associés

Une gamme de mobilier est conçue pour chacun des deux espaces. Le principe est de créer une gamme de mobilier qui évolue avec les formes de l'aménagement. Pour le cœur d'îlot, des bancs composés d'enchainements de modules proposant des positions différentes viennent ponctuer l'espace et inciter à la détente, la contemplation (figure 59). Le mobilier mis en place sur la partie sud de la place Magendie résulte en un encadrement des îlots plantés par une lisse en bois et métal. Cette lisse se décline en différentes configurations au fur et à mesure qu'elle contourne les îlots (figure 60).

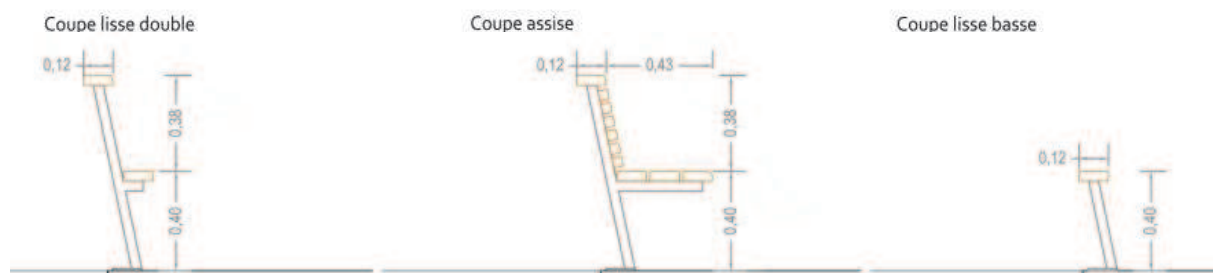


Figure 60_Lisses mises en place sur la place Magendie - Exit Paysagistes associés

En collaboration avec un bureau éclairage, une réflexion sur l'aspect nocturne de la place a été menée. L'utilisation de projecteur Gobo est alors proposée. Un Gobo, dont le terme dérive de l'anglais Goes Before Optics, est une plaque métallique, sur laquelle est découpé un motif. Cette plaque, alors placée devant un projecteur, permet d'obtenir une image lumineuse du motif. Comme en témoigne la figure 61, des essais d'éclairage ont permis de confirmer ce choix qui sera installé sur la place Magendie et qui va enrichir l'identité de la place mais de nuit cette fois-ci.



Figure 61_Essais d'éclairage gobo pour le projet de la place Magendie - Exit Paysagistes associés le 17/04/2013

A travers cette présentation, on peut observer que la place Magendie a été conçue en tenant compte de son caractère de place. Mais a-t-elle réellement le potentiel pour redevenir un centre du quartier Carriet ?



III.3.c – Analyse du projet au regard des prescriptions

Dans le but de pouvoir faire une analyse construite et cohérente du projet de la nouvelle place Magendie, il paraît intéressant de confronter la place Magendie avec les critères fonctionnels, morphologiques et esthétiques énoncés dans la partie III.2. Il ne s'agit pas de donner un avis arbitraire sur des choix de conception fait par l'agence Exit mais de savoir si théoriquement, la place possède les atouts pour redevenir une place forte de la vie sociale et économique du quartier du Carriet.

Dans le *tableau 1* ci-dessous, la place Magendie est opposée aux critères, un «+» vaut indique un critère rempli et inversement pour un « - ». Deux autres résultats peuvent être inscrits : la mention « non noté » signifie que le critère ne peut être pris en compte dans la notation ; une mention ne correspondant à aucune des trois précédente signifie que le critère est partiellement rempli. A la fin de la confrontation, on peut juger si la place analysée possède beaucoup ou peu de « + », plus elle en a, plus elle possède d'atout à sa réussite.

Concernant les critères fonctionnels, la place Magendie rempli les critères nécessaires. L'absence d'édifices anciens réhabilités n'est pas prise en compte afin de ne pas fausser la notation car le quartier du Carriet étant récent, on ne peut pas y rencontrer de bâtiments à valeur patrimoniale intéressante. On peut noter que la mise en place d'animations n'est pas totalement explicite, mais l'espace laissé libre pour le marché pourra par la suite être aussi utilisé pour l'installation de fête de quartier, bals ou autres animations nécessaires à la vie du quartier.

Les critères morphologiques et esthétiques sont tous remplis sauf le critère « espace fermé et protégé ». Cela n'est pas dû à un choix de la MOE mais à une orientation donnée par le grand projet de rénovation du Carriet.

Par ailleurs, les autres critères étant respectés, la place Magendie peut tout de même espérer fonctionner en termes d'esthétisme et de formalisme. On pense notamment au revêtement de sol ou au projet éclairage qui créent une véritable ambiance propre à la place.

La place Magendie a été conçue de manière à redevenir le centre du quartier, cependant elle risque de tendre à devenir un prolongement de la centralité Louis Beydts. Aussi, son nom de place est menacé par sa forme ouverte et non protégée. Cependant on peut se demander si le nouveau contexte contemporain nécessite encore ce caractère fermé, du moins en périphérie des centres urbains.

Tableau 1_ Confrontation de la place Magendie avec les critères majeurs de conception d'une place - F.Prouteau

N°	Critères	La place Magendie
Fonctionnels		
1	Fermeture au trafic/accessibilité à pied	+
2	Rénovation/réhabilitation d'édifices anciens	Non noté
3	Liberté et gratuité d'établissements (bancs, fontaines, jeux, etc.)	+
4	Fonction commerciale et de services à proximité	+
5	Animations diverses (musique, danse, théâtres...)	Endroits propices
Morphologiques et esthétiques		
6	Espace fermé et protégé	-
7	Dégagement du centre	+
8	Monuments et édicules sur les flancs	+
9	Effet de surprise	+
10	Attrait des façades architecturales	+
11	Concavité et revêtement du sol original	+
12	Traitement nocturne	+

CONCLUSION

A travers le présent mémoire, nous avons pu observer que l'évolution des places urbaines dans le temps traduit une recherche des concepteurs sur la démarche à adopter, les orientations à donner aux places. Ce n'est qu'à partir du XIX^e siècle que les premiers essais portant sur le traitement des places apparaissent. Les places ont ainsi évolué par leurs formes, fonctions et usages, le tout étant influencé par les mœurs de l'époque et les représentations artistiques, symboliques et économiques induites par la société.

Après s'être imprégné du passé, il apparaît à présent crucial de penser la place à plusieurs échelles, de la positionner dans son contexte global. Cette approche permet une vision large des enjeux et met en lumière les réels problèmes des places, la vétusté de celle-ci n'étant en réalité qu'une fausse raison à leur remise en cause.

On a pu ainsi différencier deux types de sources de remise en cause d'une place :

- la relation entre la place et son environnement extérieur. Cela peut être lié aux flux de circulations dans lesquels se situe la place, à l'offre en équipements dans le quartier ou la ville, un manque de liaison avec un espace riche en aménités architecturales ou paysagères comme un monument historique ou un fleuve, etc. C'est ainsi que des places, comme la place Magendie, sont totalement transformées pour répondre aux évolutions du tissu urbain qui les entourent.
- le fonctionnement interne de la place. Un problème dans l'organisation des fonctions et usages de la place peut induire une baisse de fréquentation. On peut constater un problème de sécurité de l'usager vis-à-vis de la circulation, d'une détérioration de la place.

Lors d'un projet de réhabilitation de place, le concepteur doit ainsi réfléchir à la manière de gérer les interfaces de celle-ci avec l'extérieur. En plus du respect de critères morphologiques, esthétiques et fonctionnels qui paraissent ici nécessaires à la réussite d'une place, le concepteur a le devoir de toujours penser le projet dans le but d'une appropriation de la place par l'usager. Qu'il soit un habitué ou un touriste, l'usager doit éprouver un sentiment de bien-être sur la place et l'envie de s'y arrêter.

Cependant, un autre facteur influence considérablement les projets de place et peut être à lui seul la source majeure de remise en cause d'une place : Il s'agit du facteur politique. En effet, la mise en place d'un projet de restructuration à l'échelle d'une ville peut engendrer la réhabilitation d'une place. Cependant, comme on l'a vu sur l'Espace Saint Michel, la place ne présentant pas de symptôme de mauvais fonctionnement flagrant mis à part des problèmes d'accessibilité, les membres du pouvoir décisionnaire auraient pu décider de reporter la réhabilitation de la place à plus tard. Ils en ont décidé autrement. Ce facteur d'influence peut être classé dans la « catégorie » de sources de remise en cause provenant de l'environnement extérieur de la place. Mais il serait pertinent de prolonger une réflexion sur ce facteur afin de comprendre dans quelles mesures il influence les projets de places urbaines.

Afin d'enrichir cette étude, il paraîtrait intéressant d'étendre les études de projets en cours afin d'obtenir plus d'exemples de cas concrets concernant la situation de réhabilitation de places. Cela permettrait de prendre plus de recul sur les différents cas de figure qui peuvent être rencontrés.

La place à l'européenne est synonyme d'équilibre : équilibre des masses et des volumes qui lui confèrent son esthétique, équilibre de la fonction sociale et de la fonction économique, équilibre entre sa dimension « écologique » et ses fonctions culturelle, ludique et festive. Cependant, on peut se demander comment la place doit se positionner face à de nouveaux usages que sont l'utilisation des Smartphones et de toutes les nouvelles technologies qui prennent de plus en plus d'ampleur dans notre société. Ces nouvelles manières de communiquer et de vivre au quotidien doivent-elles être intégrées aux nouveaux aménagements malgré la menace qu'elles représentent vis-à-vis de l'art de l'oisiveté (Hesse. H, 1899 - 1962) tel qu'il est connu aujourd'hui ?



BIBLIOGRAPHIE :

Bassand M, 2001, Vivre et créer l'espace public, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 224 p.

Benevolo L., 1983, Histoire de la ville, Parenthèses, 509 p.

Bertrand M.J., Listowski H., 1984, Les places dans la ville, Dunod, 96 p.

Dewitte Jacques, 1987, « Eloge de la place. Camillo Sitte ou l'agoraphilie », La ville inquiète, Le temps de la réflexion - Gallimard, pp. 150-177.

Gauthiez Bernard, 2003, Espace urbain, vocabulaire et morphologie, monum édition du patrimoine, 493 p.

Gehl Jan, 1986, Life between buildings – using public spaces, Arkitektens forlag, 202 p.

Gehl Jan, Gemzøe Lars, 1996, Public spaces Public life, The danish architectural press, 96p.

Hesse Hermann, 1899-1962, L'art de l'oisiveté, Livre de poche, 288p

Lavedan, P., Hugueney, J., et Henrat, P., 1982, L'Urbanisme à l'époque moderne, XVIe-XVIIe-XVIIIe siècles, Arts et métiers graphique, 310 p.

Lévy Bertrand, 2008, La place urbaine en Europe comme lieu idéal, in S. Ghervas, F. Rosset (dir.) Lieux d'Europe, Maison des Sciences de l'Homme, p. 65-85

Merlin P., Choay F., 1988, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, PUF, 723 p.

Picon V, 1993, Comment est né le rêve des dalles; Urbanisme, n° 266 - pp 41-42

Sitte Camillo, 1889, L'art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques, trad. de l'allemand par D. Wiczorek en 1996, Points, 188 p



SITOGRAPHIE :

[1] http://www.art-antiquites.eu/documentation1/edifice_anti.html

[2] <http://houot.alain.pagesperso-orange.fr/Hist/hist.html>

[3] <http://www.placedelarepublique.paris.fr>

[4] http://www.apur.org/sites/default/files/documents/republique_proj.pdf

[5] http://fad.u-bordeaux4.fr/pluginfile.php/19449/mod_resource/content/1/La_gentrification_en_marche_bonal.pdf

[6] <http://www.saintmich.fr/?p=793>

[7] <http://www.lemoniteur.fr/133-amenagement/portfolio/20910623-la-nouvelle-place-de-la-republique-a-paris-en-images?20910623=20910613#20910623>

[8] <http://www.sudouest.fr/2013/04/17/bordeaux-relance-son-pave-d-argile-1027724-710.php>

[9] <http://saintmichel.bordeaux.fr/place-saint-michel/>

[10] <http://www.sudouest.fr/2011/02/16/saint-mich-va-mon-ter-en-fleche-319852-2780.php>

[11] https://fr.wikipedia.org/wiki/Les_Effets_du_bon_et_du_mauvais_gouvernement

[12] <http://www.tourismjournal.net/piazza-del-campo-siena-italy.html>

[13] http://www.dpalighting.com/3.%20projects/pub_realm_&_masterplan/projects/duke/duke.htm#



ANNEXES

ANNEXE 1 : TYPOLOGIE DES PLACES

ANNEXE 2 : PAGE WIKIPEDIA DE CAMILLO SITTE

ANNEXE 3 : LE QUARTIER DU CARRIET SEPRE DU RESTE DE LORMONT

ANNEXE 4 : UN ARTICLE DU SUD-OUEST SUR LES REVERBERES DE L'ESPACE SAINT-MICHEL

ANNEXE 5 : VISUELS DE LA NOUVELLE PLACE MAGENDIE

ANNEXE 6 : PAGE WIKIPEDIA SUR LA CHARTE D'ATHENES

Annexe 1 : Typologie des places (Gauthiez B, 2003)

- Place-parvis : Place formant dégagement devant la façade principale d'un édifice important. (ex : Piazza del Campo à Sienne ; la place Rouge à Moscou ; place saint pierre à Rome et la Rathausplatz de Bautzen)

- Place-cimetière : Place attenante à un lieu de culte, dont la fonction principale, à l'origine, était celle de cimetière.

- Place fermée : Place fermée de tous côtés, sans perspectives lointaines. Les places royales (qui sont des salons urbains à l'écart des voies de circulation, à l'instar de la place des Vosges ou de la place Dauphine) sont souvent des places fermées.

Les bastides comportent une place fermée. Les cornières sont une particularité des places des bastides, ce sont des dispositions de bâtiments d'angle qui se touchent dans les étages, tout en laissant le passage aux véhicules et aux piétons au rez-de-chaussée. Un des exemples récents de places fermées est à voir également dans la place Napoléon de La Roche-sur-Yon. (ex : place des voges à Paris ; place saint marc à Venise ; plaza reail à Barcelone)

- Place ouverte : À l'inverse de la place fermée, la place ouverte est arrangée de façon à laisser de vastes perspectives. Ce dispositif baroque se retrouve dans les aménagements de Sixte V à Rome : places en patte d'oie ou en trident, entretenant des relations visuelles avec des repères (obélisques, par exemple) ; ce type de dispositif a été repris jusqu'au xixe siècle, notamment lors des transformations de Paris sous le Second Empire. (ex piazza del popolo à Rome ; place Saint Augustin à Paris ; Times Square à New York)

- Place-carrefour : Place dont la majeure partie est occupée par le croisement de voies.

Exemple du rond-point : Un rond-point est une place-carrefour circulaire (ronde, ovale ou polygonale) ou demi-circulaire. Un édicule (statue, fontaine, etc.) est généralement placé au milieu du rond-point.

- Grand-Place : place principale d'une ville dans le Nord de la France et en Belgique.

- Place à portiques : place dont les édifices riverains, comportent des portiques publics en rez-de-chaussée

- Place d'armes : c'est une place à l'origine destinée aux manœuvres et parades militaires.

- Grenouillère : dans une station de sports d'hiver, c'est le point de rassemblement des arrivés de pistes et des départs des remontés mécaniques.

- Place promenade : place à vocation principale de promenade publique.

Placette : petite place

- Cour publique : placette d'intérieur d'îlot, accessible au public par un passage ou une ruelle ; espace à l'usage principalement des habitants de l'îlot et pouvant comprendre une aire de jeux.

- Lice : place en forme de tronçon de boulevard, établie sur l'emplacement du fossé longeant l'enceinte d'une ville.

- Esplanade : grande place dégagée et aplanie, parfois aménagée sur une hauteur. Elles sont souvent utilisées pour les manœuvres militaires.

Annexe 2 : Page Wikipédia de Camillo Sitte

Camillo Sitte



Camillo Sitte

Camillo Sitte (17 avril 1843 à Vienne, Autriche - 16 novembre 1903) était un architecte et théoricien de l'architecture autrichien. Il est surtout célèbre pour son essai *l'Art de bâtir les villes* (1889), une référence dans le domaine de l'urbanisme.

Il se démarque par une nouvelle manière de penser la ville, qui va à l'encontre des démarches progressistes de ses contemporains. En effet il propose un aménagement de la ville par une méthode issue de l'observation des espaces publics existants, donc par une intégration de l'histoire dans les réflexions sur l'urbanisme.

Il décrit ainsi de nombreuses villes, notamment en Italie, par une transcription en plan simple, avec l'emprise au sol des îlots, des monuments et de l'espace public. Ainsi la ville doit se construire autour des places (à ne pas confondre avec les carrefours) classifiées en trois types fondamentaux (place de cathédrale, place de marché et place civile), dont les fonctions peuvent éventuellement se superposer. Les voies de circulation doivent être hiérarchisées et abandonner les principes géométriques pour opposer la courbe et la ligne droite, détruisant ainsi les perspectives pour une structure plus romantique de l'espace.

Camillo Sitte introduit une nouvelle façon de concevoir la ville, différente de l'approche Cerda. La ville doit s'affirmer par des points de vue et devrait se développer en mettant l'emphase sur l'esthétique de l'observation.

Annexe 3 : Le quartier du Carriet séparé du reste de Lormont (au premier plan)
(source : CIM).



Jamais sans mes réverbères

SAINT-MICHEL Les habitants plébiscitent le maintien des lampadaires de 1987

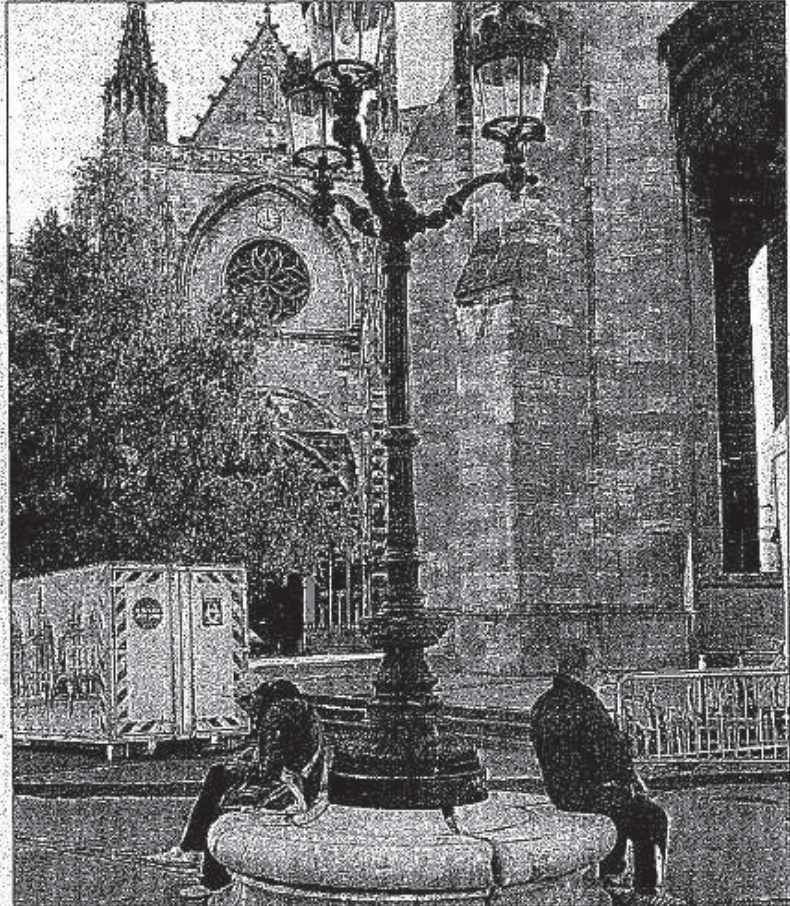
Parmi les changements imposés au projet initial dessiné par l'agence Obras, qui s'est distinguée parmi 56 candidats lors du concours lancé par la municipalité, le choix des lampadaires s'est avéré un point de crispation. Les enquêtes en lignes réalisées par la mairie dès le début de la concertation indiquaient pourtant que 65 % des habitants étaient favorables aux luminaires contemporains.

Or, les questionnaires n'avaient été remplis que par 200 habitants alors que le quartier en compte 7 000...

Dès le projet arrêté, les luminaires de 12 mètres de haut vantés comme « un écho contemporain à l'élancement des édifices gothiques » ont été décriés: Les habitants les ont surnommés « les mâts », avec la même ironie que celle ayant conduit les Bordelais à baptiser « brosse à dents » les lampadaires installés à la gare.

L'arbitrage des habitants

Voilà qui démontre un certain attachement aux 26 candélabres actuels, d'inspiration XIX^e, présents depuis le dernier réaménagement de la place en 1987. « Ils sont très poétiques et leur similitude avec ceux du pont de pierre crée un prolongement harmonieux » déclare Sylvie assise au pied de l'un



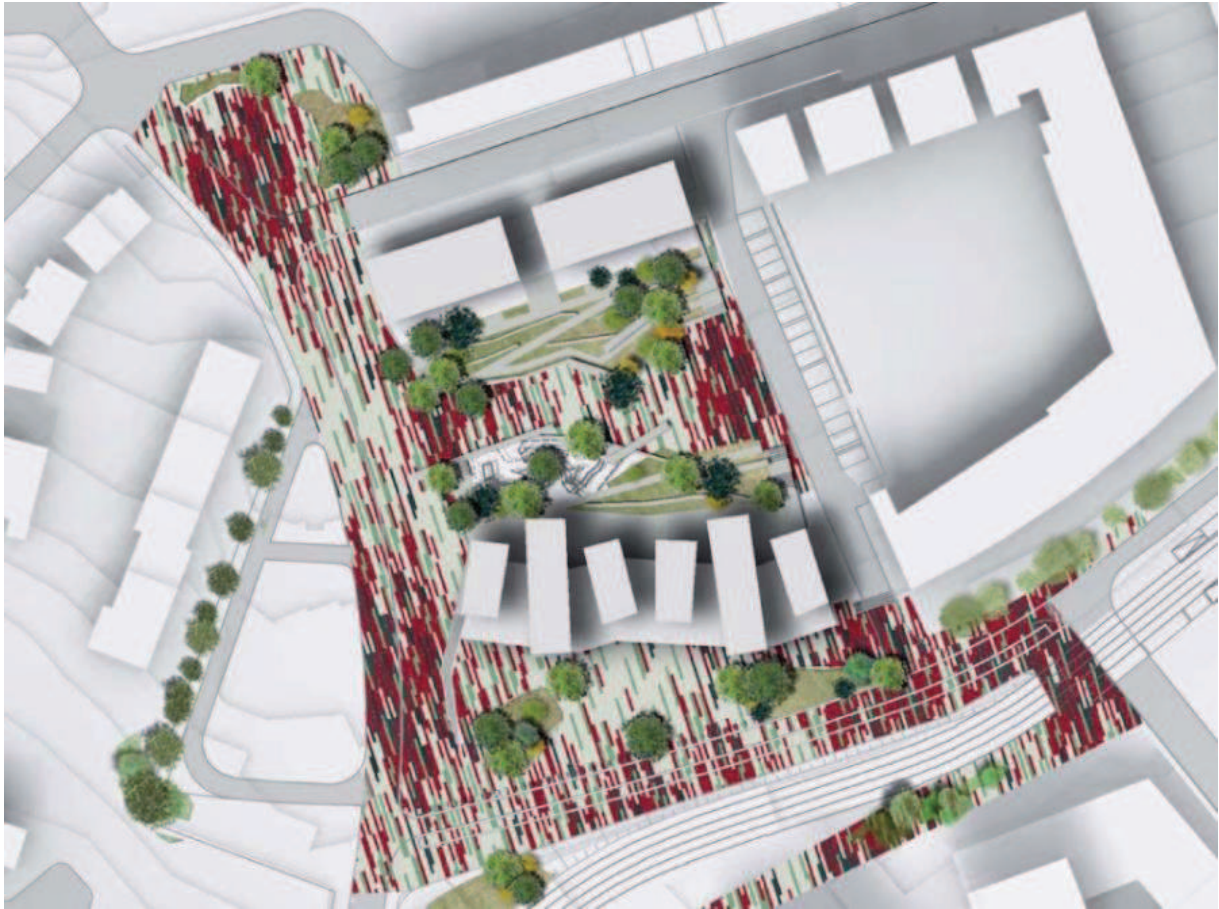
Les anciens, les familles et les brocanteurs se sont approprié leurs socles. PHOTO N.P.

deux. Les anciens, les familles et les brocanteurs se sont approprié leurs socles si amples et confortables que parfois raillés... En 1996, dans « Les Oranges de Saint-Michel », Emmanuel Hocquard pointait « les badauds palabrant debout », les socles des lampadaires ne « pouvant contenir sept à huit personnes qu'à condition qu'elles n'aient rien à se dire », devraient

être appelés « des anti-bancs ». L'avis des habitants a été pris en compte par les élus. Concession envers les choix des architectes ou écoute légitime des habitants, toujours est-il qu'au final, les lampadaires contemporains rabaissés à neuf mètres cohabiteront sur la place avec d'autres similaires aux lampadaires actuels.

Nathalie Peyneau

Annexe 5 : Visuels de la nouvelle place Magendie (réalisés par l'agence EXIT Paysagistes associés).



Annexe 6 : Page Wikipédia sur la charte d'Athènes

La Charte d'Athènes a constitué l'aboutissement du IV^e Congrès international d'architecture moderne (CIAM), tenu à Athènes en 1933 sous l'égide de Le Corbusier. Le thème en était « la ville fonctionnelle ». Urbanistes et architectes y ont débattu d'une extension rationnelle des quartiers modernes.

La Charte compte 95 points sur la planification et la construction des villes. Parmi les sujets traités : les tours d'habitation, la séparation des zones résidentielles et les voies de transport ainsi que la préservation des quartiers historiques et autres bâtiments préexistants. Le principal concept sous-jacent a été la création de zones indépendantes pour les quatre « fonctions » : la vie, le travail, les loisirs et les infrastructures de transport. Le texte, très retravaillé par Le Corbusier, n'a été publié qu'en 1941 sous le titre La Ville fonctionnelle.

Ces concepts ont été largement adoptés par les urbanistes dans leurs efforts pour reconstruire les villes européennes après la Seconde Guerre mondiale; ainsi, Firminy-Vert qui consiste en la réalisation d'un quartier neuf et la construction d'un modèle de logements sociaux ; ou encore les plans de Mart Stam pour la reconstruction de Dresde. La ville de Brasilia peut être considérée comme une incarnation des principes de la Charte.

La Charte a également fait l'objet de critiques, principalement pour manque de flexibilité. Par exemple, Team 10 est apparu dès 1953. Le mouvement « Mars 1976 », co-fondé par Jean Nouvel, est une autre contestation. La Charte d'Aalborg (1994), quant à elle, est aux antipodes de la Charte d'Athènes.



Diplôme : Diplôme d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences Agronomiques, Agroalimentaires, Horticoles et du Paysage

Spécialité : Paysage

Spécialisation / option : MOI

Enseignant référent : Elise Geisler

Auteur(s) : Florian Prouteau

Date de naissance* : 25 - 07 - 1990

Nb pages : 41 Annexe(s) : 6

Année de soutenance : 2013

Organisme d'accueil : EXIT Paysagistes
Associés

Adresse : 5 allées de Tourny 33000 Bordeaux

Maître de stage : Guillaume Lomp

Titre français : Comment repenser nos places, centralités historiques remises en cause ?

Titre anglais : How to rethink our squares, historical centralities challenged?

Résumé :

Aujourd'hui, vivre et se déplacer dans nos villes nous amène à emprunter des places urbaines. Depuis les prémices de l'urbanisation, les places occupent un rôle majeur dans nos villes. Cependant, de l'agora jusqu'à la place d'aujourd'hui, les places ont évolué au fil du temps et évolueront certainement encore.

Dans ce contexte de réhabilitation de place, le présent mémoire propose d'étudier quelle approche les concepteurs en charge de ces projets doivent suivre afin de remettre les places remises en causes au cœur de nos villes.

Afin de comprendre les enjeux d'une place remise en cause, la démarche suivante est retenue : il s'agit d'établir un diagnostic en trois étapes. L'analyse est orientée selon trois prismes :

- une analyse perceptuelle
- une analyse multi-scalaire
- une analyse fonctionnelle, usuelle et formelle

La suite du mémoire consiste en un essai de prescriptions aux concepteurs des places de demain. La démarche retenue est une réflexion menée en parallèle sur deux axes :

- la définition des fonctions et usages de la future place en fonction des besoins
- la définition de la morphologie de la place en fonction des usages et des fonctions

Abstract :

Today, live and move in our cities leads us to borrow urban squares. Since the beginnings of urbanization, squares occupy a major role in our cities. However, from the Agora to today squares, squares have evolved over time and will certainly evolve again.

In the context of rehabilitation, this memo proposes to study what approach designers in charge of these projects must follow in order to put the squares challenged in the heart of our cities.

To understand the stakes of squares challenged, the following approach is retained: it is a diagnosis in three stages. The analysis is oriented according to three prisms:

- A perceptual analysis
- Multi-scale analysis
- A functional, usual and formal analysis

The rest of the memo is a test of prescriptions for the designers of tomorrow squares. The approach is a reflection carried out in parallel on two axes:

- Definition of the functions and uses of the future place as needed
- Definition of the morphology of the site according to the uses and functions

Mots-clés :

Place, urbanisme, histoire des places, diagnostic, réhabilitation, analyse, projet, villes.