

## Vers la rue-jeu, par une reconquête des espaces publics

*Les Pressés de la Cité*  
*SCP d'Architecture Blanc Cordier Mahey*  
*1 Place de Verdun*  
*F-38 320 Eybens*  
*France*

### Résumé

L'enfant dans la ville, c'est un usager particulier. Mais c'est un usager particulier comme l'est le handicapé en fauteuil roulant, le commerçant, la maman avec sa poussette, le camionneur qui livre, le chômeur ou le cadre pressé, l'amoureux qui court vers un rendez-vous ou le touriste qui se promène. Nous sommes tous un usager particulier de la ville. Et nous voulons retrouver le charme des villes.

La ville est le lieu du croisement. Réintégrer la vie à la ville, c'est admettre et rendre possible la diversité: c'est une constante que l'on retrouve depuis 2000 ans d'urbanisme avant le fonctionnalisme.

Mettre en relation les espaces dans le temps, utiliser la liaison comme outil de réalisation évolutive de la ville, abolir la ségrégation des usages, des circulations, des activités, c'est permettre une ré-appropriation de la ville par ses habitants, et en particulier par les plus fragiles d'entre eux, pour retrouver une qualité de vie dans les villes.

Ce sont ces principes de bases de notre pratique opérationnelle dans la réalisation de quartiers neufs ou le réaménagement de quartiers anciens, sous-tendant notamment la réalisation des espaces publics du quartier des Béalières à Meylan, que nous évoquons.

### Summary

Children living in cities may be considered specific users. But they are no more this than is a handicapped person in his wheelchair, a shopkeeper, a mother pushing a pram, an employee delivering goods, a businessman in a hurry, a man out of work, a lover running to meet his beloved or a tourist taking a stroll. We all are specific users of the urban environment. And we all would like to rediscover the charm of cities.

Urban environments are melting pots. If we want cities to become environments for living once again, we must accept diversity and make it possible: for 2000 years, i.e. before functionalism, this aspect has been a constant of urban planning.

We need to establish a temporal relationship between spaces, to connect spaces so as to create new evolutions, to stop segregating between various uses, kinds of traffic, and activities, so that the inhabitants may again take possession of their city and be able to enjoy a certain quality of life. This particularly applies to the most fragile amongst the users.

The article will discuss these basic principles with regard to the creation of public spaces in the Béalières neighbourhood (Meylan, France). More generally, these princi-

ples have been used by the authors when designing new neighbourhoods or modernizing older districts in French cities.

## 1. Changer la ville?

### 1.1. *Quand la ville devient grise*

Après 25 à 30 ans de construction effrénée, qui ont vu la réalisation de 700 000 logements par an, vu les résultats de l'accumulation de cellules-types en blocs de 2 à 3000 logements, il a fallu se rendre à l'évidence: l'habitant ne confirme pas souvent l'anticipation des pratiques sociales projetée par un urbanisme totalitaire rêvant de traiter globalement la société par une forme d'organisation spatiale modèle.

La réflexion urbaine a cherché alors à réintégrer la réalité de ces pratiques sociales existantes.

Partant du constat que la densité de la ville contemporaine engendrait des contraintes d'échelle démesurées, par rapport au nombre de logements, au calibre des circulations... l'urbanisme a eu pour objectif d'adapter des espaces qui ménagent la survie des pratiques les plus sensibles.

Et quand les plus faibles, les plus fragiles sont les enfants,  
 quand les plus violents, les plus modernes sont les voitures,  
 quand ce monde moderne a besoin de vitesse dévorante  
 quand les enfants ont besoin de nature pour grandir  
 quand les voitures ont besoin de parkings pour se garer  
 quand les enfants ont besoin de grands espaces verts pour courir  
 quand les voitures ont besoin de larges rues pour circuler vite et nombreuses  
 quand les mamans ont besoin de voir leurs enfants s'amuser dans la nature  
 quand les papas ont besoin de voir leur voiture garée sous leurs fenêtres

la ville s'est établie en bâtissant des appartements entre des espaces spécialisés: d'un côté les arbres et les prés, les étangs et les fleurs accueillent des enfants protégés de toute agression moderne et motorisée, sous le regard rassuré des mamans dans les cuisines; et de l'autre côté des avenues, des parkings et des garages en silos gèrent le flux moderne et rapide, jamais entravé par la course des enfants.

Quand quelquefois une voie de circulation doit pourtant traverser un morceau du parc naturel, ou s'il faut traverser une voie de circulation pour rejoindre un autre parc, les commerces... on a fait construire des passerelles qui enjambent la route ou bien des souterrains, de sorte que jamais les enfants ne passent près des voitures.

Le matin, les enfants descendent vers l'école, vers le parc, vers les commerces et ainsi passent leur journée sans avoir jamais besoin de traverser les routes.

Le matin, les conducteurs d'automobiles descendent vers les parkings et partent en voitures sur de larges routes qui n'ont même pas besoin de trottoirs.

Et puis un jour, sans que rien ne le laisse présager,

On va trouver un enfant sur un parking

Puis un autre,

Puis plusieurs,

Puis certains s'aventureront sur les routes

D'autres rentreront dans les garages silos

Certains, pris sur le vif, expliqueront que le béton est plus lisse du côté des parkings pour leurs patins à roulettes!

D'autres voudront trouver des coins cachés aux yeux des mamans,

D'autres voudront courir derrière un ballon qui rebondit mieux sur le goudron,

D'autres ne donneront d'autre explication que leur désir de découvrir, de voir à côté, du côté des papas, des moteurs, par simple curiosité.

L'enfant, l'adolescent, vont à coup sûr vouloir profiter du parc, mais aussi du parc à voitures et des entrées d'immeubles. Et comme ces lieux n'avaient pas été prévus pour "le conflit", le croisement devient délinquance, la route devient mortelle.

La volonté de protéger a engendré une séparation des espaces et des circulations, un ghetto dont les enfants s'échappent quoiqu'il arrive, au moins par moments, en position de délinquance: risque-imprudence, défendu-graffiti ...

Et si l'on demande aux pédagogues d'éduquer les enfants de telle façon que la curiosité disparaisse des émotions des enfants, car sans ce terrible sentiment, la ville serait idéale, les pédagogues refuseront!

Cette nouvelle période d'urbanisme, d'un "urbanisme généreux" pratiqué par certains architectes, sociologues... dans les années 70, réagissant contre le fonctionnalisme totalitaire de la forme-modèle, a cherché à reprendre en compte les pratiques de la cité dans l'élaboration de la Ville, a cherché à composer la pratique habitante et la représentation du créateur.

Mais, en visant le cloisonnement des activités, des pratiques, pour des motifs hygiénistes ou "fonctionnels", on n'a pu que produire des espaces complètement inadaptés à la multiplicité des usages citadins, et du coup forcément dangereux ou sinistres par moment, par endroit, ou pour certains (les enfants en particulier).

## 1.2. *Quand la ville s'éteint...*

Quand les méthodes d'analyse des pratiques sociales, dans une tentative plus affirmée qu'efficace de simplification, aboutissent à une ségrégation des usages, la Ville se meurt.

La Ville c'est le lieu du croisement. Le croisement c'est évidemment la multiplicité, c'est l'échange donc c'est les autres. Un quartier d'affaires ou d'ambassades dans une capitale, c'est vide et sinistre le soir; une ville de banlieue où les logements sont situés à quelques kilomètres de la zone industrielle, de la zone d'activités... devient une cité dortoir morne et délinquante pendant la journée; un village privé de son école, de sa boulangerie, de son café-tabac-épicerie, un campus universitaire éloigné des commerces, des cinémas, deviennent des espaces sans âme, des cimetières paysagés pour vivants.

Et, sans verser dans un passéisme réactionnaire, on peut tout de même chercher ce que nous ont légué aussi deux mille ans d'urbanisme précédant ces cinquante années de fonctionnalisme ségrégatif.

### 1.3. Mais d'où vient donc le charme de nos vieilles cités?

Dans la Ville grecque, qui est construite en s'adaptant au site, la place publique, l'Agora, est située à proximité du carrefour de deux axes majeurs.

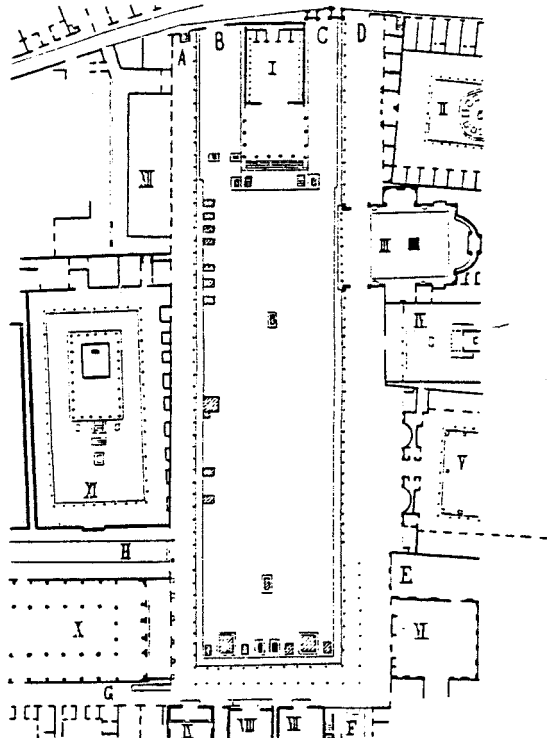
C'est bien sûr le lieu de manifestation du pouvoir, de célébration de la puissance publique. Mais c'est aussi le lieu de rencontre lors des manifestations festives, ou politiques, le lieu d'animation commerciale où s'installent bientôt, sous les arcades, des magasins se substituant aux grands marchés de plein air.

Et dans la conception de l'organisation on retrouve nettement ce principe de programmation, comme on peut le voir à travers deux exemples:

- la délimitation de la place n'est pas formée par les façades des bâtiments: ce qui est premier, c'est le péristyle, colonnades cernant la place et y accueillant des activités, tandis que les façades des bâtiments publics sont en recul des colonnes.
- les sculptures célébrant la personnification du pouvoir ne sont pas implantées au milieu de la place, mais devant le péristyle, en périphérie de la place, n'entravant pas l'axe et les lieux naturels de parcours et de rassemblement des piétons. L'espace central est dégagé au profit de l'animation qui pourra s'y dérouler, que ce soient des fêtes, des défilés militaires, des exécutions, des harangues ou des rencontres informelles.

L'art urbain est ici conçu d'abord en fonction de l'animation urbaine, la culture et le pouvoir n'occupent pas l'espace de l'animation, ne l'excluent pas. Le forum, coeur de la ville romaine, est régi par les mêmes principes.

- I. Temple de Jupiter
- II. Marcellium
- III. Temple des dieux Lares
- IV. Temple de Vespasien
- V. Eumachia
- VI. Comitium
- VII., VIII, IX. Duumvirs, conseil, Ediles
- X. Basilique
- XI. Temple d'Apollon
- XII. Halles du marché



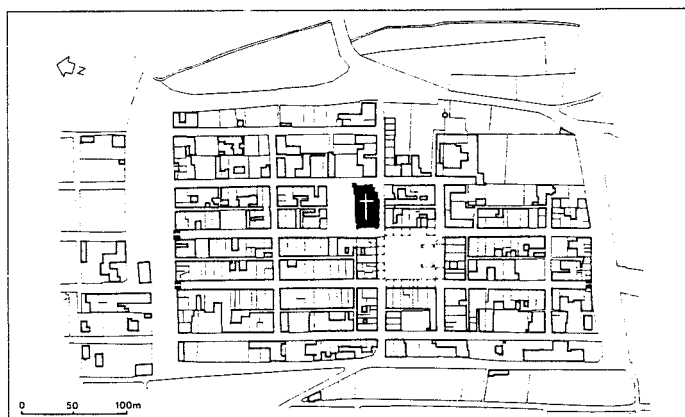
Le Forum Civil de Pompéi

Au XIII<sup>ème</sup> siècle, apparaissent les premières villes nouvelles bâties selon un plan prémédité d'urbanisation globale: les bastides.

Le tracé parcellaire y est organisé par un découpage régulier d'îlots disposés autour d'une place centrale du marché qui jouxte la place de l'église. Les rues peuvent y être hiérarchisées en rues principales accueillant les commerces et en rues secondaires, les traverses.

La trame orthogonale, loin d'être une formalisation rigoriste du partage de l'espace, est une règle du jeu permettant d'établir le fonctionnement métabolique de la cité: il s'agit d'intégrer les fonctions différentes de la cité (logement, commerce, marché...) sans les séparer, en aménageant des pôles: les places, les couverts, et des circulations qui créent la liaison entre ces pôles comme le système sanguin irrigue les poumons et est oxygéné par eux.

La bastide ce n'est pas la ville en tant que juxtaposition d'objets architecturaux considérant l'espace public comme résiduel, mais au contraire la constitution d'une ville vivante, dont les principes de circulations sont fondamentaux: quand les réseaux sanguin ou nerveux sont négligés, les cellules mortes prolifèrent.



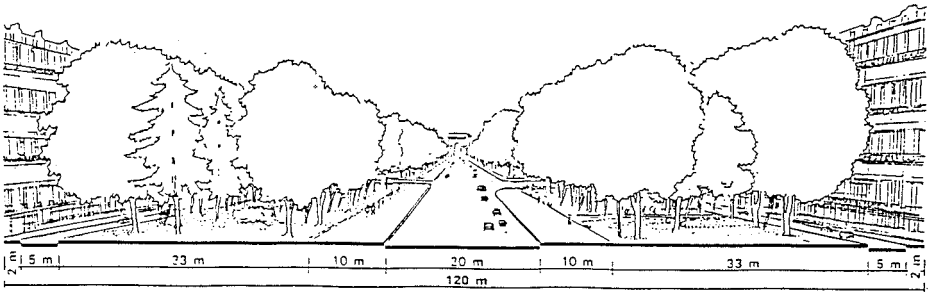
Plan de Monpazier

Au XIX<sup>ème</sup> siècle, avec la révolution industrielle et l'accélération brutale de la croissance des villes, les Cités modèles des utopistes visent à intégrer rationnellement les fonctions de travail et de vie sociale.

Hausmann retraite les rues de Paris selon une organisation globale en orchestrant une régularisation composée des fonctions de circulation, de liaison, d'animation, d'espace végétal, d'alimentation en eau, d'évacuation des eaux usées ...

Ici le principe, face au problème majeur d'une croissance ingérable des circulations, consiste à faire cohabiter sur un même plateau l'ensemble des fonctions de liaison urbaine. D'autre part cette organisation est hiérarchisée. Par exemple on fait cohabiter sur un axe de grands espaces verts, dans lesquels sont aménagés des promenades, sur lesquelles sont implantés des espaces de jeux. De même le trafic de transit n'est pas traité de la même manière que les accès aux bâtiments.

On retrouve donc ici des principes d'écologie urbaine, même s'ils sont motivés par un hygiénisme douteux, voire par la volonté d'établir un système de contrôle permettant l'organisation de la répression.



Coupe d'une avenue haussmannienne

Et d'où vient donc la persistance de ce charme de nos vieilles cités? des places de Rome ou de Villefranche de Rouergue, des Cités-jardins et des Champs Elysées?

De tout temps la ville a eu pour rôle de croiser, de faire rencontrer, de faire cohabiter, de faire communiquer les individus dans un espace collectif, un espace social.

Il semble que ce n'est pas seulement la qualité de l'architecture qui fait le charme encore bien présent des vieilles cités: parmi les bastides du Sud Ouest, certaines places centrales n'ont gardé des origines que les principes: des couverts, une halle ... et les maisons qui les bordent sont parfois récentes et d'une qualité très médiocre.

Il semble que ce n'est pas seulement l'harmonie des formes et des proportions qui fait la qualité urbaine: certaines villes de Toscane ont maintenant un tissu urbain décomposé, ou contradictoire, et pourtant manifestent de toutes parts une ambiance urbaine évidente.

Mais dans ces villes qui n'ont jamais perdu de leur ambiance citadine, l'urbanisation s'est toujours appliquée à faire cohabiter les usages dans un rapport de respect des uns par rapport aux autres.

#### 1.4. *La ville vivante, lieu de croisement*

La ville peut retrouver sa caractéristique de lieu d'échanges, de mise en scène du croisement des usages. La Ville est complexe, plus on tente d'aboutir à une représentation simplificatrice, moins on parvient à préserver la multiplicité des usages qui font son sens, qui en font un espace social.

Il faut affronter la complexité, retrouver le processus plutôt que manier le procédé, repenser une approche globale plutôt que s'illusionner à coups de "à chaque besoin, son espace, et les vaches seront bien gardées".

Il faut assumer le vertige de la complexité, et chercher la co-existence des usages, et accepter humblement la médiation du temps qui polit les imperfections, et rend son charme à nos cités vivantes.

Permettre l'intégration de composantes urbaines respectant la diversification de la vie sociale suppose bien évidemment une organisation.

Admettre la diversité, c'est aussi proposer des formes urbaines simples, des projets clairs, qui, loin de noyer l'angoisse de la complexité dans un étalage de formalisations embrouillées, laisseront simplement place à la richesse des pratiques sociales.

Il nous semble possible de retrouver une logique d'urbanisme fondée sur un processus d'élaboration de la cohésion des liaisons.

## **2. Un processus basé sur la clarté d'un ensemble de liaisons**

Rechercher une logique de cohésion des liaisons consiste à traiter les liens entre les lieux et les pratiques, entre les usages et les gens, entre les espaces extérieurs et les espaces bâtis, entre le site et son histoire, son présent et ses futurs possibles ou rêvés, de façon à permettre le croisement entre les espaces, les gens et le temps qui passe.

Il convient alors de concevoir des parcours plutôt que des zones, des ambiances plutôt que des formes, de la diversité organisée et hiérarchisée plutôt que des cloisonnements de fonctions, des espaces multifonctionnels plutôt que des espaces résiduels ...

La démarche proposée consiste alors à travailler dès la programmation sur les liaisons entre les gens, les liaisons entre les activités et usages, les liaisons entre les circulations, et les liaisons entre les espaces.

### *2.1. L'urbanité, liaison sociale*

Une des premières évidences de la ville, c'est qu'elle est le lieu de rencontres effectif entre les gens: échange commercial, échange professionnel, d'informations, échange amoureux ...

C'est pourquoi le projet d'élaboration d'un quartier, ou plus simplement d'un "morceau de ville", doit admettre et permettre le croisement de toutes les cultures, de toutes les populations présentes.

Ainsi les enfants, les personnes âgées et les adultes doivent pouvoir s'y croiser naturellement, les chômeurs, les étudiants et les travailleurs également...

Il ne s'agit pas d'exclure l'enfant en arguant du danger que représentent pour lui les autres, mais de respecter et de rendre possible son besoin d'apprendre, de connaître. Il ne s'agit pas de l'enfermer dans un parc surveillé (où l'on lui défendra à son tour d'agresser les pelouses ou les plus petits) mais d'inventer des aménagements où sa curiosité pourra s'assouvir sans danger.

Il faut tenir compte alors de la ville en tant que lieu de rencontre par la parole entre les gens, mais aussi un lieu de rencontre par l'image "d'exhibition" dans le bon sens du terme. On y échange mais aussi on s'y croise, on y croise ses regards avec d'autres, et il faut également intégrer ce type de pratique sociale dans la conception de l'espace urbain.

### *2.2. La ville, centre d'activités diversifiées*

La ville c'est aussi évidemment un lieu d'activités. Il nous paraît primordial d'y favoriser la diversification d'activités qui permettra à l'animation urbaine de se développer de façon continue, pour éviter les aspects de ville morte que prennent un quartier d'usines après la sonnerie de fin de travail, un quartier universitaire pendant les vacances, un quartier résidentiel pendant la journée de travail ...

Pour l'enfant, le jeu doit pouvoir se rencontrer à tous les coins de rue, à tout moment, et en particulier aux moments de sa disponibilité. Il est en particulier intéressant de relever les exemples de cours d'écoles ouvertes, (en Suisse notamment) qui permettent aux jeunes générations de disposer de plus grands nombres d'espaces ludiques dans la ville en dehors des heures et des jours de classe.

C'est ce souci de la diversification des possibles activités qui produira une densification des occasions de rencontres, pas seulement entre les gens, mais aussi entre les pratiques, qu'elles soient professionnelles, habitantes, marchandes, scolaires...

### *2.3. La co-existence des circulations*

La ségrégation des piétons et des voitures, c'est le bannissement de la rue.

Exclure l'enfant de l'espace de circulation, c'est provoquer et attendre le moment où il enfreindra, par indiscipline ou pour une bonne raison non prévue, l'interdiction.

Concevoir des rocadés traversant les villes, c'est nier la nécessité de liaison entre les quartiers d'une ville qui par essence évolue, et par tradition (!) s'étend autour de ses déviations, c'est nier le besoin de traverser des piétons, c'est transformer la rue en route, en bref c'est nier la ville.

Mais concevoir des quartiers où la voiture ne passe plus, c'est nier les exigences contemporaines de confort de l'habitant déjà stressé, qui veut se garer à proximité des commerces puis décharger son véhicule devant sa porte, c'est nier notre civilisation de la communication et de la circulation, des hommes, des objets, des informations.

Dans la ville, la voiture peut être contrainte à ralentir par des aménagements continus qui permettent sa co-existence pacifique avec le piéton, rendent de l'agrément au trajet pédestre comme au parcours automobile, restituent l'image particulière d'une ville dans la qualité de ses espaces publics, et signalent partout au conducteur que les enfants ont droit de cité dans la rue.

### *2.4. La liaison des espaces*

Assumer la polyfonctionnalité des espaces nécessite leur décroisement.

Mais il est difficile, à partir d'une certaine échelle de ville, d'organiser un lieu unique pour accueillir l'ensemble des composantes de la diversité de la ville.

De plus la variété des lieux est un caractère urbain qu'il est intéressant de préserver, du point de vue d'un usage sensible de la ville.

Pour l'enfant, il doit y avoir une possibilité de continuité de ses activités dans les espaces qu'il traverse et où il réside: d'où à nouveau l'école ouverte, mais ouverte dans le sens de la sortie: il s'agit d'aménager les abords de l'école, les trajets de la maison à l'école, les parcours de l'école aux activités para-scolaires, de manière à les rendre agréables et sûrs pour les enfants. De même les espaces de parkings peuvent être traités de façon à permettre à l'enfant de jouer aux billes pendant que les parents chargent ou réparent la voiture, ou en les attendant de retour du travail.

Il convient donc de concevoir des espaces variés mais représentatifs de l'identité de la commune, diversifiés pour des usages parfois imperceptiblement différents, en aménageant leurs liaisons de manière à obtenir un réseau d'espaces organisés.



Ce qui conduit aux notions de spécificité des lieux, de diversité hiérarchisée, de continuité des réseaux, de mixité des espaces de circulation, de composition harmonique du végétal et du minéral...

### **3. L'exemple du quartier des Béalières, des espaces adaptés aux enfants, où les adultes se sentent bien!**

La réalisation concrète de ces principes pourrait être illustrée par les exemples de projets d'aménagement d'une crèche-halte garderie, ou d'un bureau de poste dans le même bâtiment qu'un foyer de personnes âgées, ou par les propositions d'installations industrielles propres dans les quartiers d'habitation, ou de réaménagement de traversées de villes par des routes nationales ... que nous avons vécus.

Bien entendu, le principe même du processus présenté est d'être spécifique pour chaque projet, et évolutif, ces exemples ne pourraient donc être présentés qu'à titre d'illustration concrète des possibles de ce type de démarche.

Dans cette brève communication, nous préférons présenter la réalisation d'un quartier nouveau d'habitation de 525 logements élaboré selon ce processus il y a quelques années, qui nous semble assez globalement représentatif des modalités possibles de mise en oeuvre de ce type de démarche: la ZAC des Béalières à Meylan, dans l'Isère, à côté de Grenoble.

#### *3.1. La liaison des espaces*

Eviter la séparation entre espaces pour enfants et espaces pour adultes, entre circulations voitures et cheminement piétons, entre rue et trottoir, entre espace vert et espace minéral, entre réseau de circulation interne au quartier et réseau environnant etc... c'est le principe de base de la Cour Urbaine, c'est à dire de la co-existence entre voitures et piétons:

l'enfant peut jouer là où l'on décharge les courses de la voiture,  
là où l'on plante des arbres et où passe un ruisseau, c'est aussi un espace pavé où l'on peut intégrer trois places de stationnement ...

La cohabitation d'aménagements *a priori* contradictoires permet d'exister à des populations et des activités diversifiées, l'enfant a sa place partout dans un espace de jeu infiniment plus varié, où la voiture n'est pas exclue mais tolérée, contrainte ... ap-privoisée?

Par exemple:

- un grand espace en enrobé limité par une forêt existante conservée dans son intégralité, le long d'une voie de circulation piétonne principale, devient le lieu de grandes fêtes, de grands rassemblements du quartier, ou simplement des jeux de balles collectifs...mais c'est aussi, le reste du temps, la Cour de l'Ecole!
- une chicane pour ralentir les voitures, c'est surtout un square central où sont installés des jeux d'enfants sur le parcours vers l'école...et ça permet d'attendre que papa rentre en voiture tout en jouant sur la place centrale;
- un chemin minéral très étroit à travers les espaces verts conservés, cela permet d'aller au plus court pour rentrer des courses, tout en étant protégé

# 1

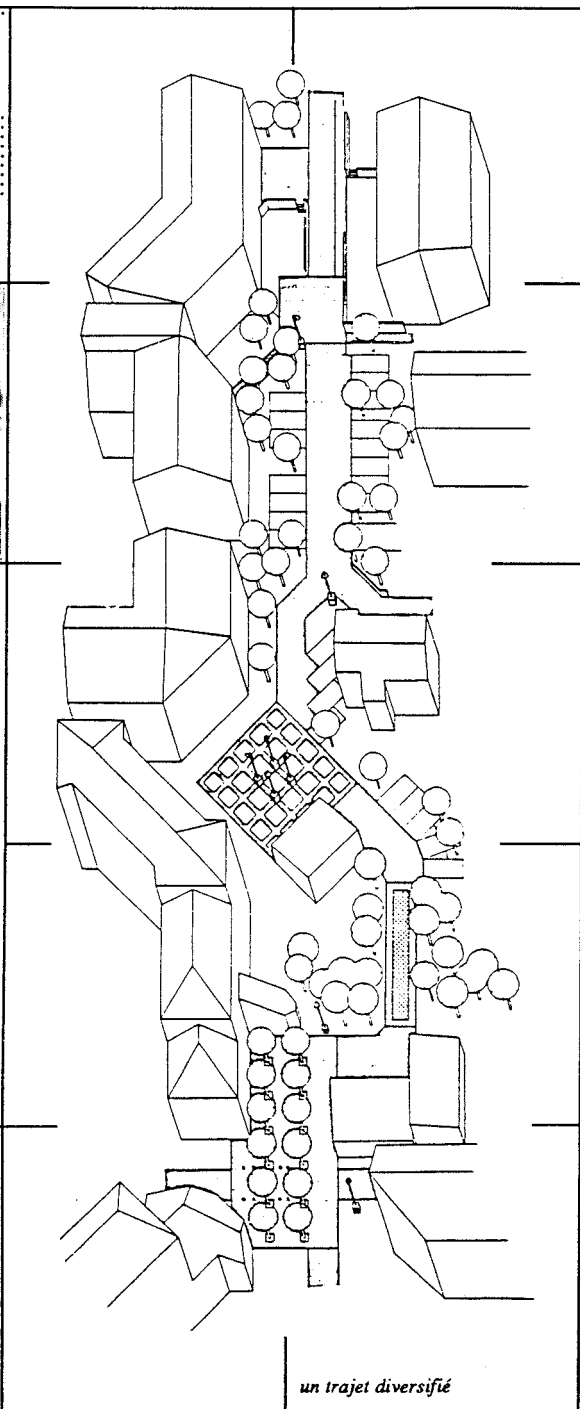


Rues, places, espaces verts, sont des lieux où habiter, où séjourner:

le piéton, l'enfant, y découvrent la diversité des cheminements et vivent leur quartier en toute sécurité

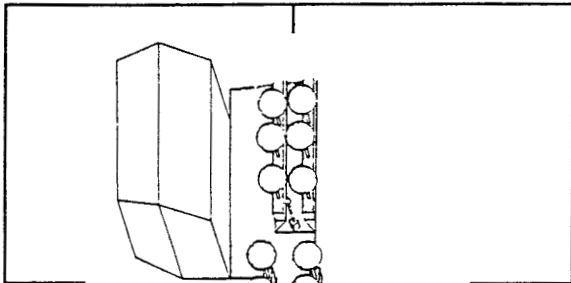
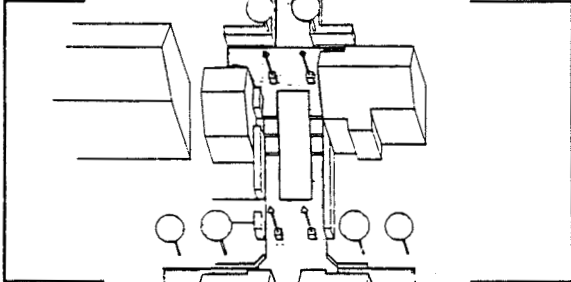
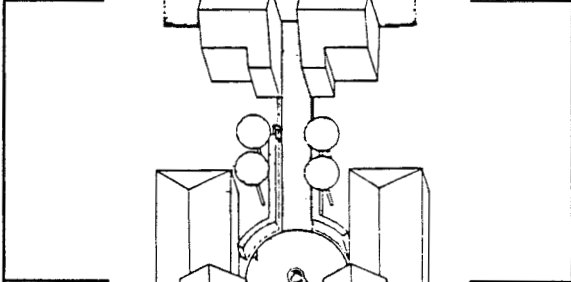
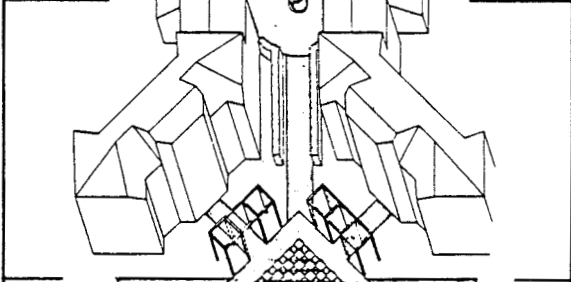
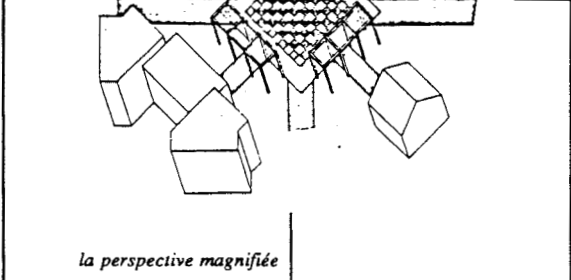

la voiture accède au pied des immeubles, mais l'aménagement des voies limite sa vitesse à 20 km/h

" 82 % des habitants ont le sentiment de connaître aux Bélières une qualité de vie meilleure qu'ailleurs "  
( Enquête APU 1986 )



*un trajet diversifié*



	<p><b>LES BEALIÈRES</b></p> <p><b>ZH 1 - ZH 2</b></p> <p>Commune de</p> <p><b>MEYLAN</b></p> <p>I s è r e</p>
	<p><b>- 1982 à 1985 -</b></p> <p><b>Espaces Extérieurs en Cour Urbaine</b> de 525 logements</p> <p>Conception et Réalisation</p>
	
	<p>Pour faciliter le repérage au sein du quartier, chaque rue est nettement typée, ce qui apporte une grande variété d'ambiances et tend à faciliter l'appropriation par les habitants.</p>
 <p><i>la perspective magnifiée</i></p>	

du soleil, mais aussi aux enfants de jouer à cache-cache tout au long du parcours, surtout quand derrière la haie on a planté des fruitiers.

Cette diversité d'espaces, ramenée à l'échelle de l'homme, permet aussi à l'enfant de ne plus devoir se repérer par rapport au numéro 174 du bâtiment rouge là haut, mais par rapport au grand saule qui occupe toute la place, au petit ruisseau qui traverse la rue, à la cabane perchée sur la colline, à une diversité de lieux qui ont chacun une identité particulière.

Comme on l'a dit, l'espace public n'a pas été conçu spécifiquement pour les enfants, mais pour rendre la ville à l'humain, avec des aménagements particuliers pour les usages étendus de la ville par les enfants.

Nous avons donc, sur la base de la trame structurante de l'architecte coordinateur Ch.Fourrey, proposé l'élaboration, la conception puis la réalisation des espaces publics du quartier sur les principes suivants:

Construire des parcours comme des scénarios d'ambiances urbaines, créer ou maintenir des réseaux

Décloisonner les usages et créer des espaces multi-fonctionnels

Personnaliser les lieux, varier les aménagements

Organiser et hiérarchiser cette diversité

Conduire le projet dans l'optique de l'appropriation par les habitants, grands et petits

L'objectif principal de la conception a été de réaliser des lieux pluri-fonctionnels, pour éviter le cloisonnement des usages et des usagers, et l'inutilité d'espaces trop spécialisés à certains moments de la journée ou de l'année: grand parking, boulevard, cour d'école...

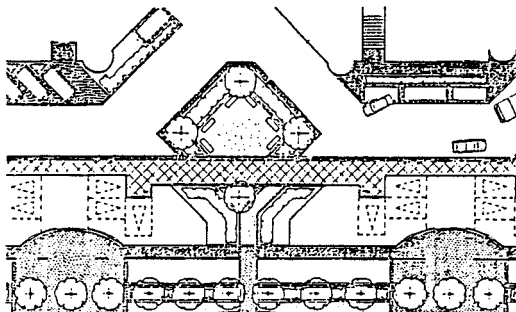
La double contrainte issue de la concertation avec les futurs habitants:

un quartier calme et sûr pour les enfants

mais un quartier où l'on peut garer sa voiture devant son logement

a été résolue par le principe de l'aménagement en Cour Urbaine.

C'est à dire que la voiture peut accéder à tous les bâtiments du quartier, mais la priorité du piéton est assurée par un aménagement de son trajet qui l'empêche de rouler vite: bande de roulement sans différence de niveau, de plain pied avec le reste de l'espace pour créer une impression de zone piétonne, ruptures fréquentes de perspective, obstacles visuels, parkings répartis sur les parcours...

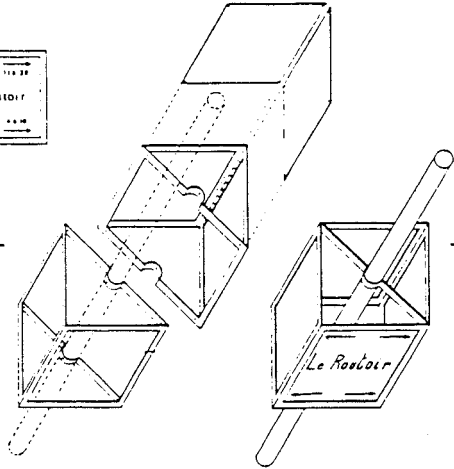
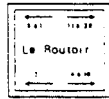


Exemple de détail



**MOBILIER URBAIN**  
**LES BEALIERES**  
**LA Z.I.R.S.T.**  
**MEYLAN**  
**I s è r e**

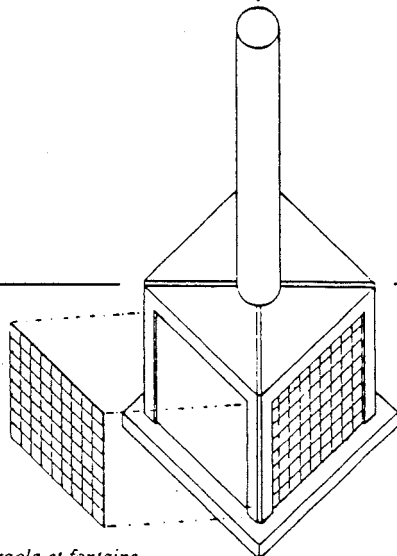
*portique d'éclairage*



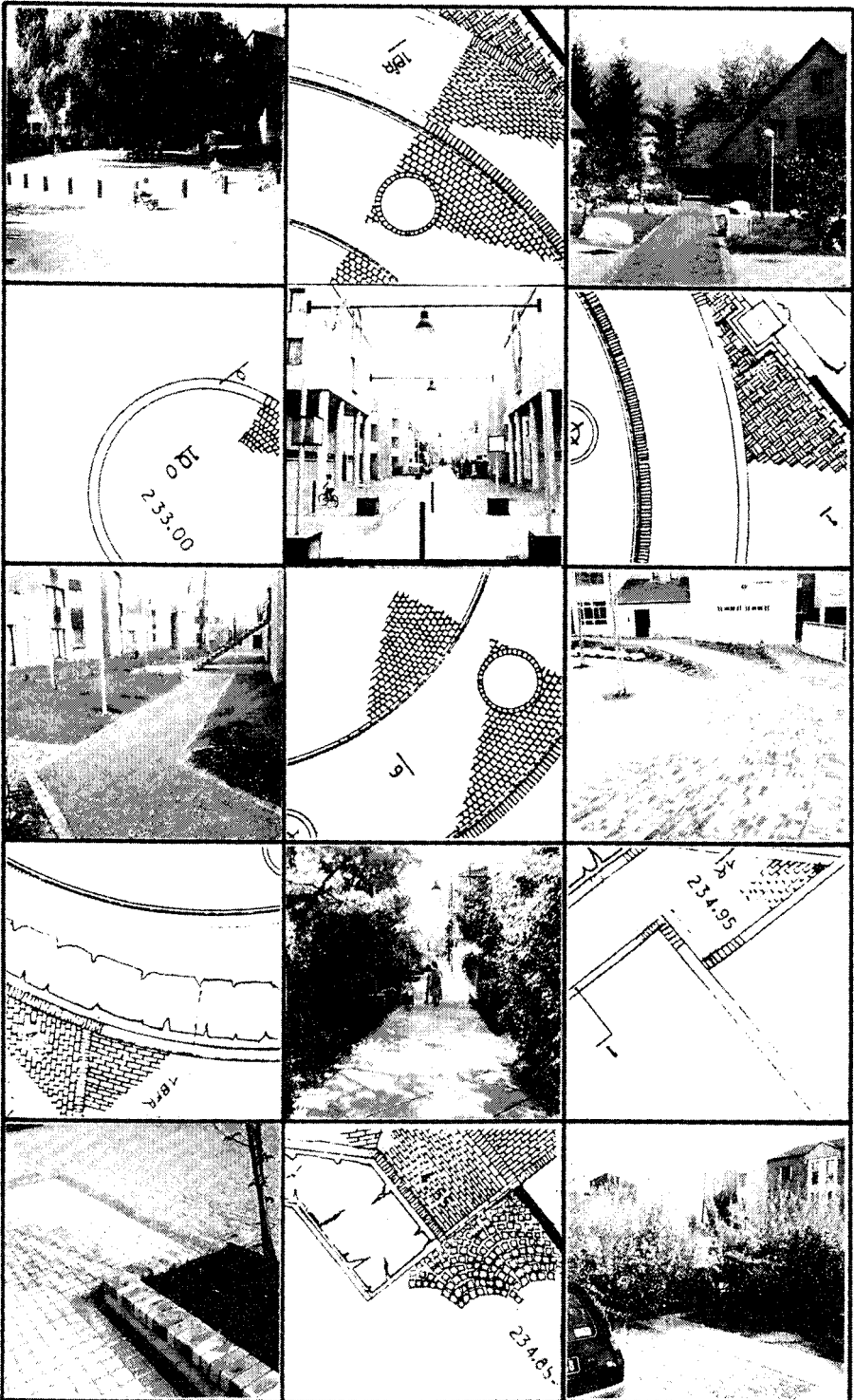
*panneau de rue  
sur mât d'éclairage*



*pergola et fontaine*



*socle lumineux*



### 3.2. La pluri-fonctionnalité organisée

La pluri-fonctionnalité des espaces nécessite en contre-partie d'éviter l'uniformité des lieux et d'organiser clairement l'aménagement. Le quartier a donc été conçu sur la base de parcours nettement repérables et rigoureusement hiérarchisés sur la trame:

- les deux rues principales d'accès automobile et l'axe piéton qui leur est perpendiculaire sont traités de façon très minérale et marqués par des perspectives classiques, renforcées par des symétries théâtrales et le mobilier urbain (portiques d'éclairage ...);
- les passages sont des voies plus intimes, ils renferment de petites places, des bassins, des treilles où les enfants peuvent jouer en toute sécurité;
- les chemins qui traversent la Coulée Verte sont simplement marqués par l'usage et par les petits ponts de bois qui franchissent les Béals (petits ruisseaux qui permettaient d'arroser les champs de chanvre du temps où le quartier était un ensemble d'exploitations agricoles).

Enfin les espaces sont nettement typés, chacun possède un élément original de façon à obtenir une ambiance chaque fois particulière: les équipements sont regroupés le long du Routoir (l'axe piéton), chaque cour intérieure est traitée simplement mais avec une identité spécifique apportée par la traversée d'un ruisseau, une place en damier, une butte fruitière...

### 3.3. L'appropriation par les habitants

L'appropriation progressive des habitants, pré-attributaires de leurs logements, dès la conception du projet, nécessite la mise en oeuvre de méthodes diverses: sont proposés des "catalogues" de jeux pour enfants ou de mobilier urbain, un choix parmi des ambiances différentes pour l'identité de l'aménagement des cours intérieures...

D'autre part le déroulement du chantier a été organisé pour permettre aux habitants de visiter leur futur quartier, et des préfigurations d'installations ont été réalisées *in situ* et grandeur nature lorsqu'un mobilier ou un aménagement était difficile à apprécier sur plan ou perspective pour les habitants.

Ainsi dès le lancement du projet parents et enfants ont suivi l'élaboration de leur quartier, sur les plans puis sur le chantier, ce qui renforce l'appropriation en donnant à un quartier neuf l'épaisseur d'une histoire.

Enfin faire un projet basé sur une pluralité d'usages, et l'élaborer et le réaliser en concertation avec ses habitants permet l'adaptation: le quartier n'est pas un modèle figé, il évolue à mesure même du chantier, puis il peut s'améliorer avec le temps, être modifié au fil de l'évolution de la pratique habitante pour coïncider mieux avec les nécessités des usages.

## 4. Vers une rue-jeu?

Pour conclure, il nous semble possible, à partir de ce type de projet adapté aux enfants, d'imaginer la rue-jeu, plutôt que des espaces protégés dont ils voudraient forcément s'échapper à un moment donné.

Proposer comme point de départ du projet son irrigation plutôt que l'implantation de fonctions morcelées fait de la rue un lieu réappropriable: alors qu'*a priori* la rue a été

longtemps fonctionnalisée sur la circulation la plus rapide, le respect de la multiplicité de ses usages permet de la transformer en un immense équipement de jeux pour les enfants, et les adultes! Et c'est tout l'espace public qui devient jeu, plutôt qu'aménager une petite enclave, réserve étroite montée sur ressort.

A partir de cette idée de rue-jeu on peut retrouver les notions d'espace de croisement qui font la ville vivante pour chacun, réfléchir à des aménagements où les automobilistes, contraints de prendre leur temps dans les villes, y trouveraient finalement plaisir, où notre ère de communication ne serait plus systématiquement conditionnée par la vitesse, où l'on retrouverait la qualité de vie urbaine, tout simplement!