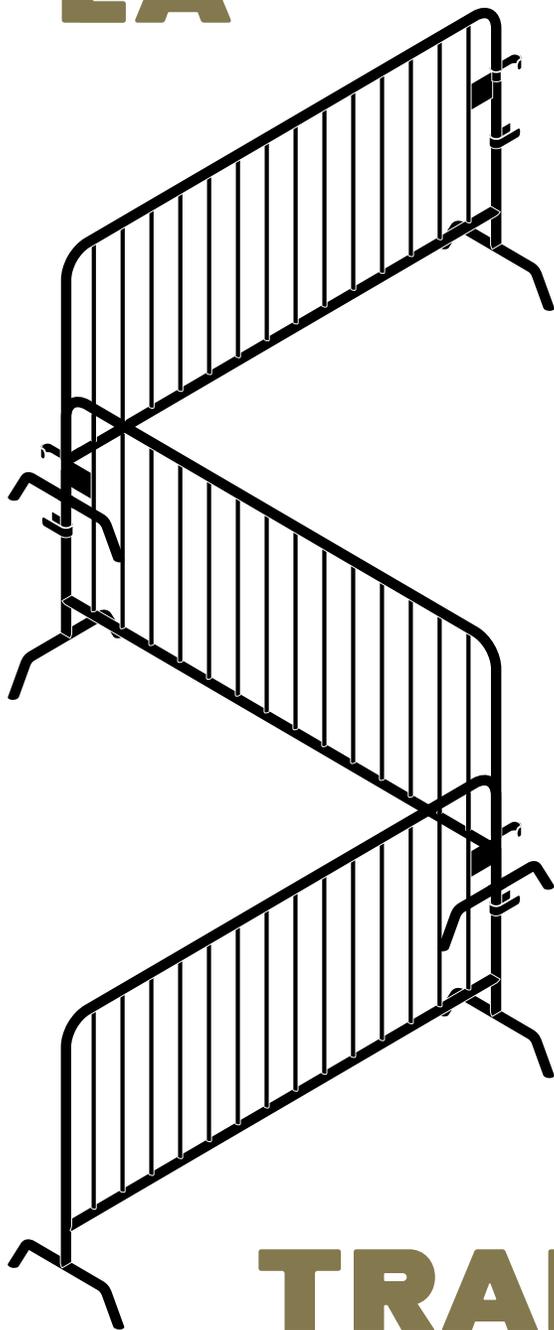


QUELLE ESTHÉTIQUE POUR LA VILLE

Jean-Louis Frechin



EN
TRANS-
FORMATION?

**QUELLE
ESTHÉTIQUE**

**POUR LA
VILLE EN
TRANS-
FORMATION?**

Un débat s'ouvre sur l'esthétique de Paris.

Cette notion abstraite et philosophique traite du sens des formes et des choses, de ce qui nous saisit, nous parle, nous rassure. À Paris, l'esthétique majoritairement édifiée par Haussmann est bâtie sur une somme cohérente, harmonieuse dans une unité réglée d'avenues, de façades et de places orientées vers l'unité de l'espace public.

Les mobiliers urbains, les objets serviles, techniques, participent également à cet ordre bien que, contrairement à l'architecture, on ne situe pas toujours très bien où en sont la gouvernance et la vision par-delà la nécessité. Une question se pose alors à tous : comment faire évoluer cette harmonie ? Doit-on s'enfermer dans la célébration haussmannienne et par la même de son pastiche ? Ou peut-on, comme certains l'ont démontré, évoluer avec des propositions d'objets nouveaux qui servent la ville et de nouveaux usages ? À ces objets s'ajoutent ceux qui parcourent la ville, le système de transport, les bus, les véhicules postaux, les services de secours ou de police qui contribuent également à l'esthétique et à l'imaginaire des villes. Ces objets fluctuent, ils changent et parti-

cipent également à ce sentiment de devenir étranger à sa propre cité ou au contraire d'être étonné par-delà ses habitudes. Enfin, il y a le phénomène récurrent, temporaire, invasif des travaux de voirie, des chantiers d'immeubles, des expérimentations, des événements brefs, des transformations et des nouveaux usages de la ville qui contribuent à en changer la perception et l'esthétique de façon significative.

Tous ces objets, toutes ces choses souvent oubliées, ignorées, concourent pourtant à côté de l'architecture, de l'espace public et des règles d'urbanisme, à forger l'identité et la beauté de la ville. À contribuer aux manières dont elles nous affectent, nous rassurent, nous interpellent.

C'est l'objet de cet ouvrage issu d'une étude conduite dans le cadre de Faire Paris. Cette étude se propose d'imaginer le transitoire, le temporaire, c'est-à-dire tous les phénomènes régis par le temps et les manières dont il pourrait prendre part à l'urbanisation, à l'esthétique et à l'harmonie de la ville.

Jean-Louis Frechin,
Architecte DPLG, designer

Projet réalisé dans le cadre de FAIRE, programme de recherche et d'expérimentation lancé par le Pavillon de l'Arsenal avec le soutien de la Ville de Paris, la Caisse des dépôts, EDF et MINI.



SOMMAIRE

ENJEUX

p. 7

IDENTITÉS FLUCTUANTES

p. 21

TRAVAUX DE VOIRIE

p. 53

TRAVAUX TIERS (IMMEUBLES)

p. 91

MOBILITÉ

p. 113

SITUATIONS EXCEPTION- NELLES

p. 149

EXPÉRIMEN- TATIONS

p. 175

DESIGNER LE TRANSITOIRE

p. 197

ENJEUX



**Cet ouvrage
ne traite pas
de l'urbanisme
transitoire,
mais des actions
transitoires
qui ont besoin
d'urbanisme et
de design.**

LES OBJETS DU TRANSITOIRE

ORGANISER, URBANISER ET DESSINER LES FONCTIONS DES ÉQUIPEMENTS DU TRANSITOIRE

L'esthétique de Paris est aujourd'hui surtout celle des travaux.

Cette notion abstraite et philosophique traite du sens des formes et des choses. À Paris, l'esthétique majoritairement édifiée par Haussmann est bâtie sur une somme cohérente, harmonieuse et dans une unité réglée d'avenues, de façades et de mobiliers urbains. La ville contemporaine est également parcourue par de nombreuses situations par de nombreux phénomènes, par de nombreux objets mobiles ou fixes. On pense aux cabines téléphoniques anglaises, mais également aux bus ou aux taxis new-yorkais ou londoniens, aux services de la poste et désormais aux vélos cargo de livraison. Les transformations nombreuses, expérimentations, projets urbains, adaptations aux changements climatiques et travaux d'entretien font également partie de ces phénomènes qui contribuent à l'identité des villes. En effet, les nombreux travaux public et privé participent malgré eux à l'esthétique des villes.

Les nouveaux comportements, les nouveaux usages, et des changements sociologiques profonds ont un impact sur les pratiques urbaines. On consomme désormais la ville plus qu'on ne la vit. L'espace public devenu espace de vie publique, qui est soumis à une forte utilisation entraînant usures rapides, dégradations, incivilités, tags et incidents divers qui sont, qu'on le veuille ou non, des constituants forts de l'esthétique de la ville autant que les façades et les mobiliers de l'idéal homogène haussmannien.

Paris change ! Et doit changer. La ville est en tension entre ses habitants et ses nombreux visiteurs, entre finitude et devenir, mais aussi entre urbanité et idéologie.

Aristote nous rappelle les obligations liées à la fondation et à l'aménagement d'une ville en y ajoutant le «souci esthétique».

La baisse inéluctable des véhicules dans Paris et

donc de l'occupation de la chaussée ouvre des opportunités de dé-densification, de déploiement d'offres nouvelles, favorisant des dispositifs transitoires testables aux esthétiques nouvelles. Mais l'ensemble des changements, des travaux, des bouleversements et des actions courantes d'entretien ne sont pas sans discussions et contestations pour des raisons souvent multiples et variées entre réparation, projet, expérimentation et adaptation à l'urgence.

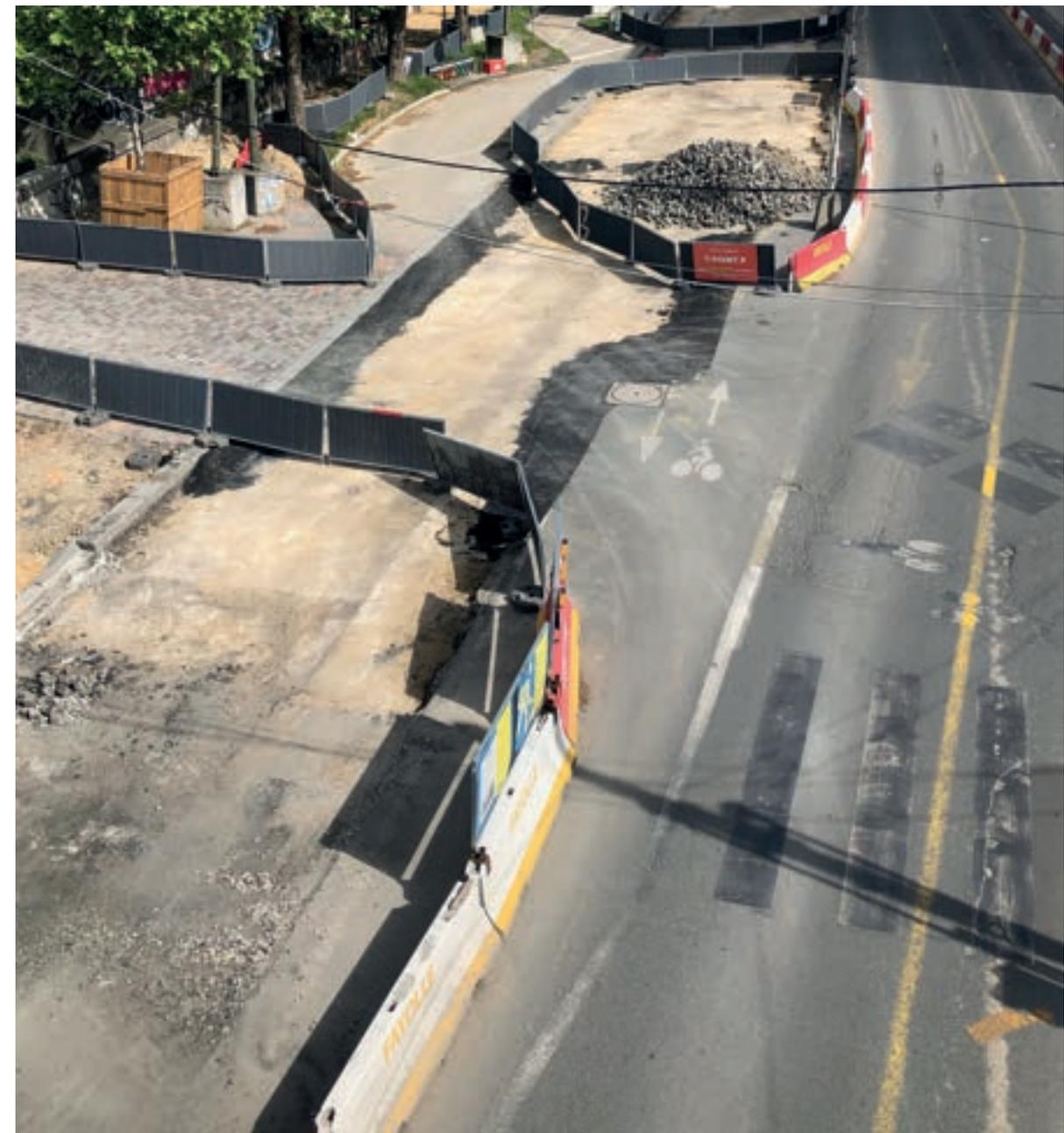
La ville terminée et la ville en mouvement cohabitent, en confrontation l'une avec l'autre. Ces transformations nombreuses sont une source majeure d'irritants, de dysfonctionnements et de troubles dans le quotidien des piétons, cyclistes et automobilistes, mais également de tous ceux qui veulent vivre à Paris ou visiter la capitale. Il y a désormais un enjeu global d'accompagnement et de domestication de ces transformations, quelles qu'elles soient.

Comment dès lors intégrer le changement en train de s'effectuer ? à l'identité globale de la ville ? Comment donner «forme» à ses mutations et les intégrer plus que les subir ?

L'urbanisme est la production de la forme urbaine, tant physique que sociale et culturelle. C'est une manière démocratique et politique d'agencer les activités des citoyens dans le temps et l'espace pour ce qui est durable.

La ville a déjà mis en place des actions d'urbanisme tactique, c'est-à-dire d'aménagement provisoire entre deux projets. Certaines de ces actions ont été des réussites, comme l'aménagement de la place de la Sorbonne ou Les Grands Voisins.

Il n'est point ici d'enjeu d'urbanisme tactique pour ce provisoire, mais plutôt de donner à ses objets et à ses fonctions de l'entre-deux, une urbanité, des règles, une forme, une identité permanente. C'est un enjeu pour la ville en train de se faire, se défaire, se réparer. Le défi est de réunir les conditions de l'émergence d'un sentiment collectif des esthétiques en devenir et temporaires dans une ville ancienne en transformation et d'en accompagner les formes et les usages.



Travaux tiers empiétant sur la voirie, Quai d'Ivry, Paris 13^e, mai 2021.

La construction d'une esthétique du temporaire sera rendue possible par une gouvernance et par la définition de réponses formelles, fonctionnelles, de règles, d'usages et de règlements pour désigner ces objets de l'entre-deux.

Explorer le monde des design anonymes qui font la ville, comme les nommait Bruno Munari, c'est le projet que nous proposons d'explorer dans cet ouvrage.

On traite les expérimentations, les dispositifs temporaires avec les équipements et l'esthétique des travaux sans aucune distinction.

FRANÇOIS DECOSTER, ARCHITECTE-URBANISTE

Entretien avec Jean-Louis Frechin

Les «corona-pistes», je les trouve très bien parce qu'elles préfigurent des choses... ce qui sera, ce qui serait possible... Mais parfois, à La Chapelle par exemple, cela ressemble à un champ de bataille ! Ça renvoie presque une image «militarisée» de l'espace public, où ce que l'on donne à voir, ce sont les conflits entre les différents usages plutôt que leur cohabitation.

Franchement, par moments, ça faisait peur pendant les confinements où il n'y avait personne dehors et tu avais ces étranges trucs en béton. C'est vraiment un langage de balisage de chantier.

Ces objets provisoires, les GBA, ont été installés maintenant il y a deux ans et demi. Cela dure, entre l'installation et le projet final et il y a une dégradation physique, de couleur, des chocs et de la pollution et une situation toujours complexe.

Les camions les poussent et modifient les alignements, ensuite personne ne vient les remettre en place ou assurer un minimum d'entretien, donc finalement à vélo, c'est parfois dangereux. Quand tu passes par ces pistes la nuit, l'éclairage public fait ressortir toutes les traces de signalisation au sol, les anciennes mal effacées et les nouvelles. Quand tu roules à vélo, tu sais plus laquelle est la bonne. Mais, il faut le dire, c'est intéressant parce que cela a installé l'usage du vélo d'une manière plus claire et plus pérenne.

Ce que l'on constate, c'est que la ville est en transformation permanente, on a de plus en plus de travaux, tout le temps. J'ai l'impression qu'il y a une accélération et je ne sais pas à quoi c'est lié. Cette ville vieillie, on la répare et cela devrait s'arrêter à un moment, mais cela ne s'arrête jamais.

C'est sûrement lié à l'éclatement des prestataires qui fait qu'il est devenu presque impossible de coordonner des périodes de travaux qui permettraient de réaliser plusieurs choses à la fois.

Après, les experts de la voirie, la ville de Paris ou la direction de la voirie, qui se sont occupés de cela avec succès, auraient sûrement énormément de choses à nous rétorquer pour nous montrer que ce n'était pas

possible de faire différemment. Cependant, je pense par exemple pour le choix des teintes, peut-être certains détails de signalétique, des actions comme celles que vous menez avec cet ouvrage auraient pu rendre les choses plus douces dans l'espace public.

Pour Lyon, nous avons mis en place un langage avec Encore et NoDesign.net sur la signalétique, sur l'esthétique et le numérique. L'agence chargée par la SPL des installations provisoires, l'Atelier Supernova, devant la gare, a repris certains codes, mais d'une manière un peu «dégradée» sûrement parce que c'était provisoire, donc moins cher. Je ne les blâme absolument pas. Ils ont fait leur job et ça fonctionne.

Pour le transitoire, les questions physiques, des flux et des circulations, il devrait y avoir quelque chose entre les urbanistes et l'équipe de design signalétique, de la porosité, de la cohérence, du projet au-delà et par-delà la com'. Pour encore une fois aider les gens à changer de regard sur un lieu.

La question du temps est présente. Nous nous sommes impliqués dans beaucoup de projets de friches à transformer, des lieux où tu ne sais pas forcément ce que tu vas faire, où il faut dépolluer, requalifier, on parle de préverdissement. Ce qui était nommé le préverdissement redonne une forme de vie à des territoires, tu donnes quelque chose à un site qui était abandonné dans sa fonction précédente, tu remets le terrain dans une attractivité acceptable tout en ayant assuré dépollution, biodiversité, embellissement, verdissement. Pour redémarrer un cycle alors que le site était abandonné dans sa fonction précédente.

C'est un peu le même accompagnement qu'il pourrait y avoir pour les pistes cyclables provisoires. Une stratégie de validation, au-delà du pur fonctionnel routier, pour préfigurer et accompagner la montée en puissance du vélo à Paris. Peut-être qu'il pourrait y avoir une sorte de gradation des lieux: ceux où il est nécessaire de fournir des efforts spécifiques, et ceux



Rue de la Chapelle, Paris 18^e, janvier 2022.

où l'on déploie au mètre, où l'on renforce la sécurité avec des organisations robustes «quasi militaires» sur les points d'échanges comme les portes de Paris. Et peut-être aussi un minimum d'équipements associés à ces nouveaux tracés, ne serait-ce que des arceaux à vélos.

Cela pourrait presque être beau, mais il faut le dessiner, dépasser le fonctionnel et l'organisation pour en produire des synthèses contextuelles et sensibles. Vu le nombre de blocs en béton que l'on a mis dans Paris, on aurait pu dessiner un dispositif contextuel adapté.

Faut-il mettre des toilettes en plastique un peu moches partout dans Paris? Si c'est le cas, il faut les penser et les dessiner, car on ne peut remplir l'espace public avec plus de poubelles, plus de toilettes, d'urinoirs, ou de pisse-debout. L'espace public doit préserver une forme de neutralité.

En conclusion, on ne peut plus confondre espace public et voirie. Il faut alors transformer un élément de contraintes en éléments de valeurs.

PATRICK JOUIN, DESIGNER

Entretien avec Jean-Louis Frechin

Quelle est, à ton avis, la place des objets dans la perception de l'esthétique de Paris ?

Le mobilier est l'élément de la grande révolution haussmannienne. On a découvert en réfléchissant au mobilier urbain à quel point il compte dans l'espace public pour créer une image. En France, le modèle parisien a été copié partout : à Lyon, à Nantes, dans toutes les grandes villes. On a un peu oublié que le point de départ était parisien, la ville a peut-être oublié sa propre histoire.

Les objets sont importants dans la ville, sur les trottoirs. Ils sont comme la représentation d'une idée citoyenne, un concept qui permet un contact avec la ville, direct, utile. Ils nous rendent service et embellissent le quotidien. Quand on utilise ces objets, ils nous appartiennent. Mettre un papier dans une poubelle ou s'asseoir sur un banc, c'est la ville qui rend service. Nous créons une relation qui va plus loin que le regard ou l'usage.

Disséminés partout dans la cité, ce sont « des petits morceaux de pain, comme le Petit Poucet, qui disent quelque part l'idée de Paris ». L'idée d'appartenir à un territoire continu représenté par ce mobilier aussi bien dans un quartier populaire, un quartier haussmannien ou un quartier moderne. Ils sont des moments qui comptent dans notre vie. Cela crée un sentiment d'attachement et d'habitude au-delà de la forme.

Pour cela, ces objets doivent appartenir à un catalogue raisonné de mobilier, qui permet l'unicité dans la diversité des usages. Cette cohérence réimprime constamment ce qui relève de la communauté, la collectivité. Nous avons besoin d'appartenir à une collectivité pour être heureux. Mais vivre en ville n'est pas facile. Nous avons également besoin de comprendre toutes les frictions qui viennent du groupe. La ville est un espace avec des règles, des devoirs, des politesses, et l'obligation de se respecter les uns les autres. Le mobilier urbain vient nous rappeler que nous sommes un individu dans un collectif civilisé.

J'ai toujours plutôt été en faveur d'un mobilier qui

est monolithique, mono-forme pour les villes. Pour moi, c'est ça la force du mobilier urbain. En fait, il est politique dans le sens de « polis ». Quand le mobilier est choisi au fil des usages ou de besoins qui sont tous différents, on perd sa logique de cohésion et on abîme la cohérence de cet ensemble fragile.

La qualité qui est mise dans le design, dans le dessin ou dans les matériaux est capitale pour les mobiliers de l'espace public. Ils nous disent qu'ils sont solides et reflètent l'institution qui les déploie. Que nous pouvons compter sur elle, qu'elle est efficace. C'est un message important, qui s'applique indifféremment dans un quartier de passage, populaire, ou aisé. Vous êtes servi de la même manière ! C'est très important pour moi de faire vivre cette ambition de qualité partout et pour tous.

Je suis designer. Cette idée de travailler pour les autres est importante. Nous espérons dans nos projets que ce que nous mettons dans les objets va réussir à induire un comportement citoyen vertueux, symbolique, et d'appartenance. Faire ressentir cette idée d'appartenir à un collectif, c'est la manière dont je vois les choses.

Penses-tu que l'on peut évoluer et sortir de l'esthétique historique haussmannienne ?

Est-ce qu'il faut dépasser Haussmann, le remettre en cause ? La réponse est oui parce que nous devons innover. Il y a de nouveaux usages. On ne va pas faire une borne Vélib' à la manière d'Haussmann.

Quand la ville de Paris a décidé de ne plus avoir de catalogue du mobilier urbain, je pense qu'elle a commis une erreur. Mais je crois qu'elle est en train de reconsidérer cette approche.

Je comprends parfaitement qu'à un moment donné on doive innover et qu'il faille sortir du modèle haussmannien pour les nouveaux objets : vélos, pompes à air publiques, bornes de recharge électriques, ombrages, finition des ouvertures des revêtements



Proposition de sécurité anti véhicule bélière par Patrick Jouin

étanches pour augmenter les espaces en pleine terre, etc. Beaucoup d'objets qui n'existent pas dans le catalogue haussmannien.

Le modèle haussmannien est de grande qualité parce qu'il a été construit pour durer. Les investissements étaient énormes et utilisaient les technologies de l'époque. Par exemple la fonte de fer qui est insubmersible. La qualité de la matière et la robustesse sont vraiment essentielles. Je comprends qu'on veuille changer de forme ou innover et sortir de l'esthétique haussmannienne parce que ça représente une vision bourgeoise et classique de Paris, mais est-on condamné au pastiche ? Il est normal de se demander si Paris est réductible à son passé. Mais nous devons également nous interroger sur ce que nous laisserons. La question est alors celle de la cohérence d'un état d'esprit, de matériaux, de métaphores.

Au début où l'on a commencé à travailler à Paris, on ne nous dit rien.

Intuitivement, nous nous sommes placés dans un rapport à la nature, au végétal. Il y a une partie du

mobilier urbain comme le banc qui reprend des volutes qui pourraient être celles qui sont issues d'un ornement végétal. Chaque époque représente le végétal, il y a un lien évident qui se fait.

À l'exemple des objets haussmanniens et des propositions de Guimard pour le métropolitain. Ce sont deux visions différentes, mais finalement cohérentes. Elles cohabitent parfaitement aujourd'hui.

Il y a des coexistences difficiles à Paris : trop d'objets qui n'ont pas leur place dans la ville et il y a trop de couleurs.

Couleurs de deux mondes différents en fin de compte. D'une part le monde haussmannien avec le vert, tout ce qui a trait aux jardins, aux parcs, aux fontaines, aux bancs et d'autre part tout ce qui est marron et qui est lié à la voirie, aux feux tricolores, aux potelets anti-stationnement. C'est comme s'il y avait deux mondes qui ne se parlent pas. Un monde éternel, le monde des jardins et un monde plus contemporain. C'est une erreur de séparer la voirie et les jardins.

Ils doivent se parler, ils doivent être ensemble, ils doivent faire unité dans la ville.



Proposition de glissière en béton armé par Patrick Jouin.

Aujourd'hui, il n'y a pas de logique, le contexte prime souvent avec, par exemple, les demandes des architectes des Bâtiments de France, les aménagements spécifiques, temporaires... Il n'y a plus de logiques. Il n'y a que le contexte et les besoins et à un moment donné, c'est le grand bazar.

À Paris, il y a de l'ordre et du désordre et pour moi le mobilier urbain fait partie de l'ordre.

Le mobilier doit venir apaiser l'espace public par son ordonnancement et donc on doit composer les objets les uns avec les autres.

Il faut que l'on crée cet ordonnancement qui, pour l'instant, n'existe pas. Il faut inventer un ordre, des règles. La couleur est importante. La gestion de couleurs est technique et complexe car en fonction du support il y a des variations. On doit pouvoir les partager pour les appels d'offres. Avoir des référents couleurs est un projet en soi.

On évoque souvent la discrétion, le retrait nécessaire du mobilier urbain pour parler à tout le monde. C'est-à-dire que le mobilier urbain doit posséder une espèce de neutralité de sa fonction.

J'appellerai cela une politesse. C'est la politesse du mobilier urbain. C'est compliqué parce qu'il y a des objets et des travaux absolument partout.

Pour placer les services ou les fonctions nécessaires, on vient prendre sur l'espace dont la multitude a besoin. Ces objets doivent, vis-à-vis du piéton, avoir une certaine politesse et essayer de s'effacer en partie. C'est complexe, car chacun de ces objets doit avoir une esthétique qui va au-delà de la forme issue de fonctions. C'est dans la répétition et le choix formel de la ville que l'on agit sur le sentiment esthétique.

Dans une ville ultra ornementée comme Paris, un objet discret est beaucoup plus visible. Il ne disparaît pas en fin de compte. Dans cette ville, à chaque fois que l'on sur-dessine un objet, que l'on travaille trop sur la plastique de l'objet, il lasse et disparaît.

EXTENSION DU DOMAINE DES TRAVAUX

L'identité des villes, ce sont également les panneaux de circulation routière, les objets techniques, et surtout, comme le montre une carte en temps réel, les travaux...

La ville pourrait faire produire pour les chantiers des objets qui seraient réutilisés et réutilisables. Et autant bien les faire, parce qu'il y a des problématiques de coût global. Je crois que si on faisait les choses bien et avec des matériaux qui résistent, ils nous coûteraient moins cher sur le long terme. Sur ces objets qui expriment une idée défensive, qui te protègent ou qui repoussent, comme signe ce n'est pas fantastique. Quand on va se balader en forêt, un tronc d'arbre mis en travers d'un accès est un objet cohérent qui t'empêche de passer. Cet objet appartient à son contexte, à son milieu. Je pense que si l'on vient prendre un objet avec un élément de contexte qui a du sens, il va devenir notre tronc d'arbre. Ces objets doivent être moins agressifs en fin de compte et rendre un service de façon logique, discrète. Ils sont ambivalents, à la fois discrets et visibles, là et ailleurs. On souhaite les voir et ne pas les voir, comme la plupart des objets de l'espace public.

Il y en a certains, comme une fontaine, on veut pouvoir l'avoir et la voir. Mais voilà, une poubelle, on veut l'avoir mais on ne veut pas la voir. Si les objets sont dessinés, la moindre barrière doit dire plus que ce qu'elle est, avoir une impertinence, une beauté. C'est Paris et c'est la France. Elle doit être élégante, même pour des travaux !

Comment imaginer des objets d'expérimentation pour la ville ?

Quand je pense à cela, ça m'évoque toujours Achille Castiglioni et son système chez Zanotta. Il reprend le panettone d'Enzo Mari comme un socle, met un poteau, et puis ce poteau peut être un portemanteau ou une barrière, il peut être une table, il peut tout. Mais il y a un élément unique qui est la «base». Un système qui permet de s'adapter dans la complexité des usages et des contraintes d'un chantier. Un objet qui va résister au temps, qui va prendre des chocs. On peut également mettre dessus quelque chose qui est plus fusible, qui va s'abîmer, qui va peut-être résister que le temps du chantier ou un an ou deux, mais il est fixé sur une base qui est de qualité même quand elle est abîmée et ruinée, elle reste de qualité.

Un système de la permanence et puis de l'impermanence, toujours ensemble. Pour faire un ensemble net et propre.

LES OBJETS D'EXPÉRIMENTATION HORS DES CHANTIERS

Ce qui n'est pas évident de mon point de vue de citoyen, c'est le déficit de signalisation des expérimentations de la ville et des expérimentations citoyennes. C'est un terrain compliqué, la signalisation sur les équipements provisoires doit être claire la signalisation ne peut pas être signalisée pour le citoyen et doit être affirmée en tant que telle. Proposer un panneau qui donne date, durée, ce que l'on y fait, on expérimente, on essaie !

Autre remarque, ces expérimentations sont souvent faites avec des matériaux de mauvaise qualité, et trop souvent avec des matériels de travaux publics.

Il y a un élément qui est important, c'est la beauté de notre ville. C'est important de respecter la ville. Elle est la vitrine d'une forme de beauté. Nous avons une responsabilité, nous devons préserver cet acquis.

LES OBJETS TEMPORAIRES

Effectivement, il y a des situations où la fréquentation augmente de façon significative. Il faut identifier et observer ces moments qui se reproduisent tout le temps. Prendre quelques exemples de situations intéressantes: un concert, une manifestation qui se reproduisent souvent au même endroit, parfois de façon récurrente.

Les grands événements sont toujours à peu près au même endroit. On peut imaginer qu'il y ait quelque chose à faire pour accompagner ces récurrences.

J'avais dessiné un système pour le Stade de France en sachant qu'il y a dix événements par an au Stade de France. À chaque fois, on retrouve des kiosques, des baraques, des roulottes qui ne sont pas au niveau. Dans le projet que nous proposons, nous actions le fait que les kiosques allaient venir. Mais il y a des équipements qui ne bougent pas, statiques. Quelques poteaux parasols qui font de l'ombre, qui accueillent. Le reste du temps, ces espaces sont utilisables par les gens du quartier. C'est un pré-équipement mixte en quelque sorte qui fait que cela structure, quel que soit l'usage qui en est fait, avec ou sans kiosques buvettes. Ça vient, ça part, ce n'est pas triste, c'est complémentaire. Cela évite ce qui est un peu toujours triste avec ces lieux qui ne sont équipés que de temps en temps, un sentiment d'abandon. Pour le Stade de France, c'était assez facile.

Pour équiper un lieu qui n'est pas fait pour les événements comme le Champ-de-Mars, il est important de créer des situations pour que des équipements comme les toilettes provisoires soient toujours au même endroit, par exemple. Deux fois par an, sur dix ans ça fait quand même vingt fois. Préparer un endroit, dont on sait qu'il serait un pôle de fluide qui sera toujours là, peut avoir du sens et de l'intérêt.

L'idée est d'avoir de meilleures conditions d'accueil, de préserver la pelouse, de permettre de réaliser ces événements exceptionnels dans un cadre propre et bien tracé. On l'équipe en électricité, en eau, en réseau d'évacuation. Cela est plus économique à terme. On pourrait les nommer des plages d'insertions. C'est-à-dire que l'on a des zones qui permettent de changer la destination du lieu de façon récurrente. Les exemples sont importants pour en démontrer l'intérêt.

Champ-de-Mars, pelouse du Trône, pelouse des Invalides, jardin du Trocadéro, place de la République, autour du Parc des Princes, place des Fêtes, les sites sont nombreux.

Ce sont ces plages d'insertions qui sont intéressantes à dessiner, c'est un peu comme des bornes où, si tu veux, tu viens y mettre quelque chose. Les Jeux olympiques nous obligent à réfléchir à cela.

Pour répondre au changement climatique, nous devons prototyper de nouveaux types de mobiliers expérimentaux autour de l'ombre, de l'eau...

Il y a déjà quelques expérimentations nécessaires sur la résilience climatique. Il y a quelque chose à faire dans le mobilier provisoire qui vient apporter de l'ombre et du confort, pour donner envie aux gens de sortir en été. La place de la République est belle en hiver, elle est très chaude et dure en été.

On pourrait imaginer un arbre minéral ou de métal. Mais également des dispositifs de végétalisation mobiles, une sorte de bac Riviera à roulettes si tu veux, mais qui propose quelques espaces avec des échanges thermiques temporaires et que l'on pourra déplacer. Faire un travail avec du métal déployé et venir créer de l'ombre dans un lieu de passage pour aller d'un endroit à un autre. Il protège, il peut servir de guide pour marcher sur une partie du chemin, il peut servir de guide pour marcher l'été.

La chaleur est un phénomène physique sur lequel on doit agir, elle est aussi un phénomène psychologique. L'ombre est aussi visuelle et change la vision, le rapport à la lumière, la perception. Ce dont nous nous parlons ensemble, c'est d'un provisoire récurrent, en cycle. Les matériaux sont intéressants. Le banc Davioud est fait dans une matière qui s'abîme: le bois. Mais c'est intéressant de se dire que cette pièce fusible en bois est en fait un piège à carbone. En France, la forêt pousse d'environ 3% tous les ans. Mais on ne la coupe pas, car le bois est trop cher. Donc, le bois tombe et il pourrit et dégage du CO₂. C'est intéressant et important d'utiliser du bois pour piéger le CO₂. C'est un investissement. Il est une matière du futur du mobilier urbain, à redécouvrir.





On expérimente, on essaie.
Est-ce que les objets de tra-
vaux sont devenus les Legos
de la ville pour faire à peu
près n'importe quoi ?

Piste cyclable à l'intersection de Père-Lachaise, Paris 11^e, décembre 2021.



Plot de chantier peint en blanc à l'occasion de la Biennale d'art contemporain 2022, Riyad, Arabie saoudite.

« Peut-être que cette
question de transitoire
est de changer le regard.
La transition, c'est le regard
des gens sur un lieu. »

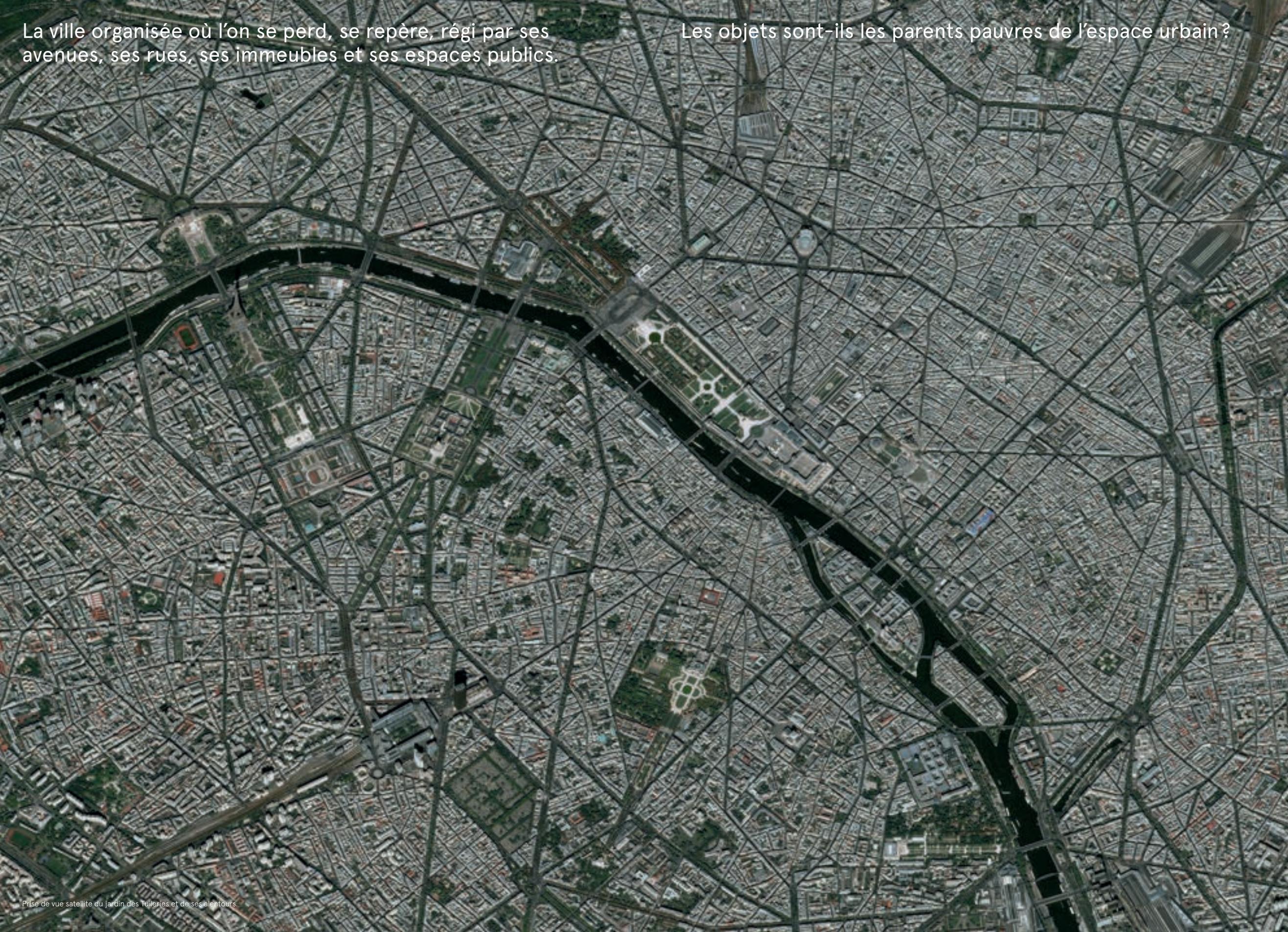
Extrait de l'entretien avec François Decoster, architecte-urbaniste
de l'agence AUC.

IDENTITÉS

FLUCTUANTES

La ville organisée où l'on se perd, se repère, régi par ses avenues, ses rues, ses immeubles et ses espaces publics.

Les objets sont-ils les parents pauvres de l'espace urbain ?



IDENTITÉ PARISIENNE

MOBILIER EMBLÈME ÉTERNEL ?



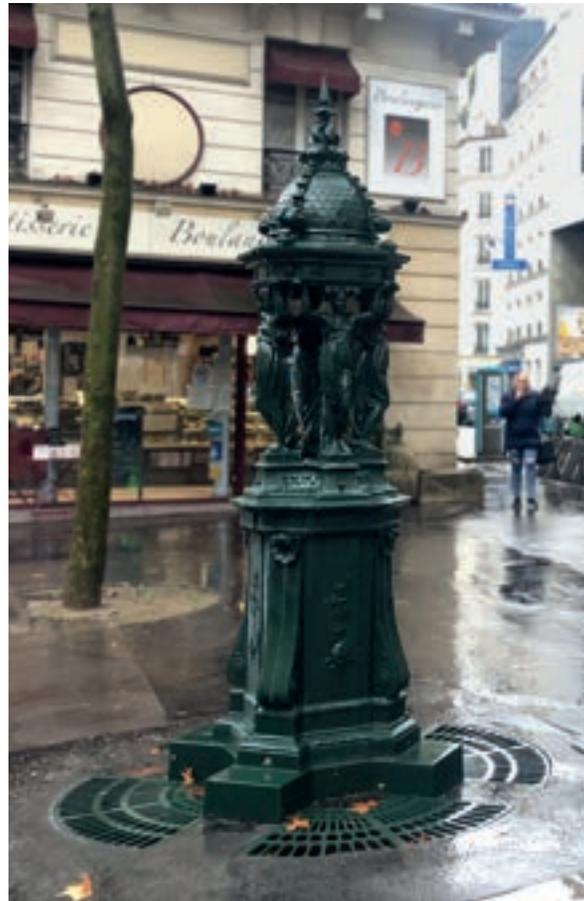
Grille d'arbre parisienne.



Banc Davioud, jardin du Luxembourg, Paris 6°.



Boîte à sable transformée en bouche d'aération des locaux de la Propreté de Paris, place de la Reine-Astrid, Paris 18°.



Fontaine Wallace, boulevard Voltaire, Paris 6°.



Colonne Morris, place de la Nation, Paris 7°.

IDENTITÉ PARISIENNE

ÉVOLUTIONS DU MOBILIER URBAIN



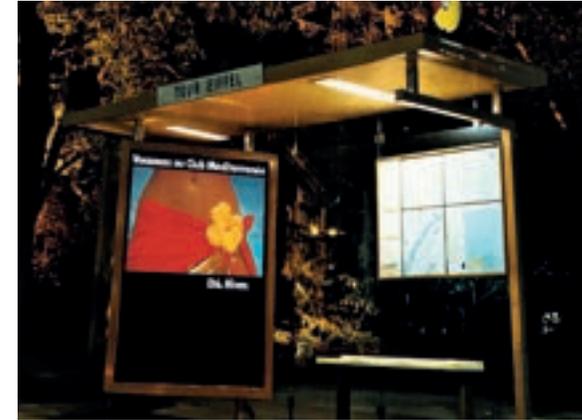
Sanisette JCDecaux (1980).



MUPI JCDecaux (vers 1980).



Journal d'information électronique JCDecaux (1980).

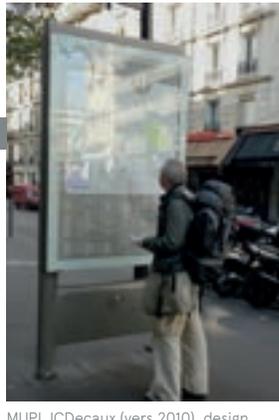


Abribus JCDecaux (1972).

1980 – 2001



Sanisette JCDecaux (2009), design Patrick Jouin.



MUPI JCDecaux (vers 2010), design Patrick Jouin.



Panneau d'affichage JCDecaux, design Patrick Jouin.



Abribus JCDecaux (1994), design Norman Foster.



Vélib' JCDecaux (2007), design Patrick Jouin.

2001 – 2014



Panneau d'affichage publicitaire Clear Channel (2019), design Christian Biecher.



Panneau d'information (vers 2019).



Abribus JCDecaux (2015), design Marc Aurel.



Vélib' Métropole, Smoovengo (2018), design inconnu.

Après 2014

IDENTITÉ PARISIENNE

LE MOBILIER URBAIN, INTENTIONNALITÉS VS FONCTIONNALITÉ



Corbeille de propreté Bagatelle (2013), Design Wilmotte & Industries.



Poubelle Cybel (2019), Rossignol.

Modèle sur mesure vs « sur étagère ».
La poubelle Wilmotte anti-attentats a été changée
pour gérer le problème des rats.

Le défi
n'est pas le
changement
mais la
qualité des
propositions
nouvelles.

IDENTITÉ CONSTRUITE



Borne Vélib' JCDecaux, design Patrick Jouin.



Écusson ville de Paris, MUPI JCDecaux.



« Motocrotte » Propreté de Paris.



Véhicules de collecte des déchets Propreté de Paris.



MUPI ville de Paris, JCDecaux.



Vélib' JCDecaux, design Patrick Jouin.



Barrière de chantier gris et vert..



Laveuse de rue Propreté de Paris.

MOBILIER URBAIN « PATRICK JOUIN »

Dans les années 2000, re-création d'une identité parisienne par l'unité des formes, de la couleur, le « gris nacré souris », présent sur tous les nouveaux mobiliers et services de la ville de Paris. Conçus par le designer Patrick Jouin et opérés par JCDecaux.

PROPRETÉ DE PARIS

Création en 1979 de la direction de la Propreté et de l'Eau, identifiée par une seule couleur : le « vert propreté de Paris » arboré par les véhicules, l'équipement des travaux, les poubelles, la tenue des agents, ce qui permet de visualiser les actions de la ville.

IDENTITÉ FRAGILE

IDENTITÉ OU COMMUNICATION ?



Livrée des véhicules de police français des années 1950 aux années 1970, dite voiture « Pie » en référence à sa carrosserie blanc et noir.



Véhicule de la Police nationale dans le courant des années 2000 à 2010.



Véhicule électrique de Volkswagen expérimenté en 2018 par la police parisienne, reprenant la livrée blanc et noir historique.



Nouvelle livrée 2021 des véhicules de la Police nationale.

Une lutte entre *statu quo* et évolution qui déborde le seul cadre municipal.

Les objets publics mobiles qui parcourent la ville ont aussi un rôle dans l'identité générale.



Bus livrée RATP verte, utilisé à Paris jusqu'en 2017.



Bus livrée RATP verte, utilisé à Paris jusqu'en 2017.



Bus livré Île-de-France Mobilités bleu, en service à Paris à partir de 2017.

IDENTITÉ TEMPORAIRE

ESTHÉTIQUE DES TRAVAUX



Travaux de voirie employant les barrières de chantier ville de Paris, avenue de la République, Paris 6^e, janvier 2022.

Une réponse unique pour toutes les interventions.



Glissières en béton (GBA) et balises jaunes K5D pour la création de pistes cyclables provisoires sur le pont de la Concorde, Paris 8^e, avril 2021.



Glissière en béton pour la délimitation d'un chantier, rue du Renard, Centre Georges Pompidou, Paris 4^e, janvier 2022.

IDENTITÉ SPONTANÉE



Terrasse temporaire installée rue des Vignoles, Paris 20^e, janvier 2021.

INITIATIVES CITOYENNES

On ne peut pas ne pas changer pour évoluer, vivre et garantir l'adaptation du milieu aux conditions de vie de chaque époque. Pour conduire ces évolutions, la ville laboratoire induit un changement de rythme et de nature de l'innovation et des modalités d'expérimentation. Ces enjeux ont changé la nature de nombreux objets parisiens par ailleurs surabondants.

Les initiatives citoyennes, destinées à associer les habitants à la vie et aux évolutions de leur environnement permettent de créer des interactions fortes entre le milieu et la politique. Les modalités d'application de cette ambition dans la ville, par essence supérieure à l'ensemble de ces composantes, sont complexes. L'espace public de tous n'est pas l'espace de chacun. En résultat, la création d'esthétique spon-

tanée, produite par certains et subie par tous n'a pas donné les résultats escomptés. Elle pose les questions éternelles de gouvernance et d'adaptation à tous des désirs de certains dans un ensemble qui doit être démocratique et garantir la cohésion collective. Ces défis sont renforcés dans les villes anciennes, les centres anciens et notamment Paris. La démocratie participative n'a pas encore trouvé son centre de gravité ni le barycentre de l'ensemble de ses formes.



Jardins partagés aux pieds d'arbres à Paris, encouragés depuis 2015 par le dispositif « Permis de végétaliser » de la ville.

IDENTITÉ DE LA TRANSFORMATION

Comment faire la ville dans une interaction plus grande avec les citoyens ? La ville « *user centric* », consommée, parcourue, participative, est-elle la ville ?

Celle-ci n'est-elle que l'addition d'individus, de leurs volontés et de leurs désirs ? La cité ne serait-elle pas beaucoup plus grande hors de nous, vivante, autonome, lente, complexe, résiliente, indépendante et forcément commune, mais également instable et évolutive, changeante.

Peut-on ainsi raisonner l'intérêt général par rapport à la somme des intérêts particuliers ? Peut-on développer le vélo contre les autres usagers de la ville. Peut-on laisser à l'auto toute la place disponible ? La réponse est non, la ville ne peut se construire dans une bataille de lobby contre lobby.

La ville est à la fois un milieu, un ensemble de phénomènes et de dispositifs en interaction permanente. Le tout est supérieur à la somme des parties, et ses parties sont hétérogènes, de natures différentes dans un ensemble qui évolue en permanence et qui doit être aménagé, réparé, entretenu et soigné.

Alors, il faut prendre soin de ce tout et le définir comme perspective au-delà des personnes : des objets, des arbres, des monts, des rues, des immeubles, des choses qui y sont attachées, mais aussi des situations modestes qui la parcourent : transitoires, mobiles, récurrentes ou exceptionnelles. La gouvernance démocratique doit élargir la justesse, la maîtrise et la profondeur de ses propositions et décisions. Alors, peut-être, deviendra-t-elle la ville de tous et de chacun.

L'enjeu de la construction de la métropole au XXI^e siècle est la création d'une esthétique de la cohabitation avec la transformation permanente.

Existe-t-il une identité maîtrisée du provisoire ?

La nature des situations urbaines provisoires est variable: équipement, aménagement, services, travaux, événements, sécurité, climat. Quelle est alors l'incidence de toutes ces situations provisoires sur l'identité d'une ville comme Paris ?

Aujourd'hui, de nombreuses actions temporaires des villes (travaux, installations temporaires, événements, actions de sécurité) sont réalisées avec le matériel de signalisation de travaux publics, attribuant à la ville une esthétique de chantier permanent. Est-il possible de domestiquer et de contextualiser ces actions récurrentes et limitées dans le temps ?

Les sujets adressés sont nombreux. La protection des chantiers de travaux publics, l'entretien de la voirie et des divers réseaux, les constructions neuves où l'on s'élève d'un champ de bataille à des entrelacs d'échafaudages mécaniques, voilés, publicitaires, gérés ou subis sont-ils satisfaisants ?

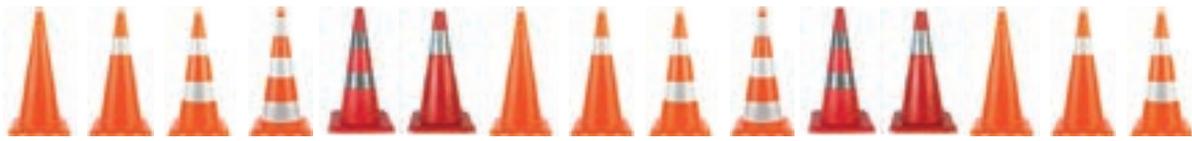
Ne sont-ils pas tout aussi contraignants et pénalisants que les travaux de voirie ? Les pistes cyclables provisoires relèvent-elles de l'esthétique classique des travaux ou méritent-elles une expression spécifique, annonçant leur mission et la préfiguration de quelque chose de définitif ? Les événements et les

hyper fréquentations sont-ils à traiter avec les matériaux et objets fonctionnels des mêmes travaux ? Les expérimentations qui préfigurent et testent les possibles futurs ont-elles également une signature provisoire identifiable ? Les expérimentations citoyennes nous dédouanent-elles du respect du bien commun de l'espace public ?

Il est aujourd'hui observable que l'ensemble de ces situations temporaires sur l'espace public font identité et image et bouleversent la perception « idéalisée » de Paris.

Si les grands projets ont toujours un accompagnement à la hauteur des bouleversements qu'ils provoquent, les travaux, expérimentations, ou événements du quotidien le mériteraient également. Les irritants quotidiens doivent être accompagnés et faire partie de l'image, de l'esthétique de toute ville, et de Paris en particulier.

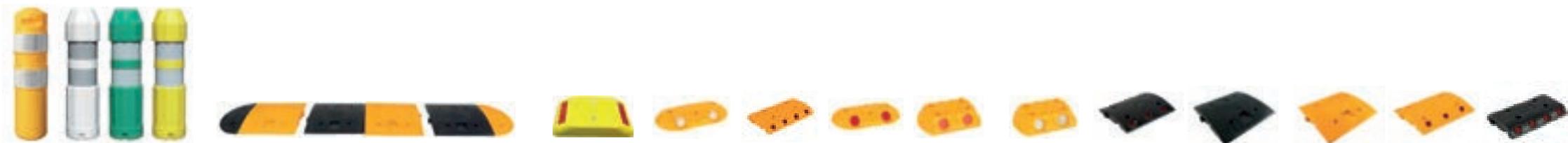
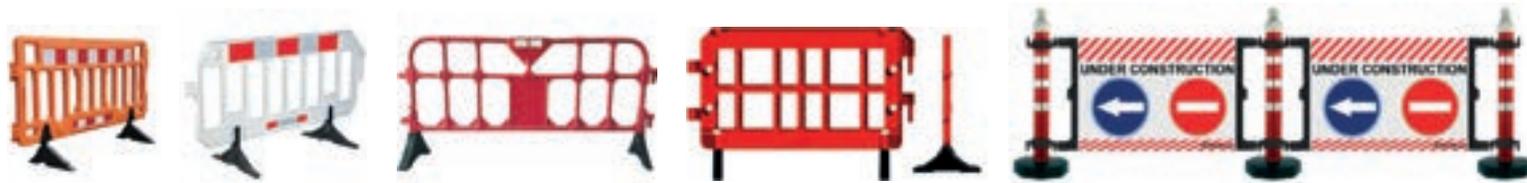
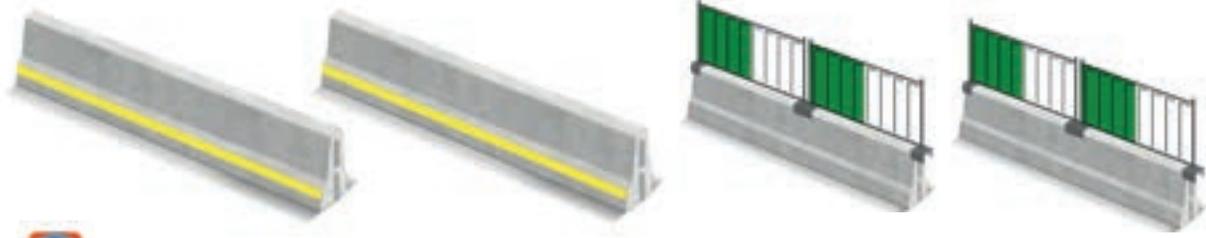
Il devient nécessaire de prendre en compte l'intégration de dispositifs transitoires souhaités et de concevoir gouvernance, règles et modalités pour construire une esthétique et une identité gérées et positives de la transformation.



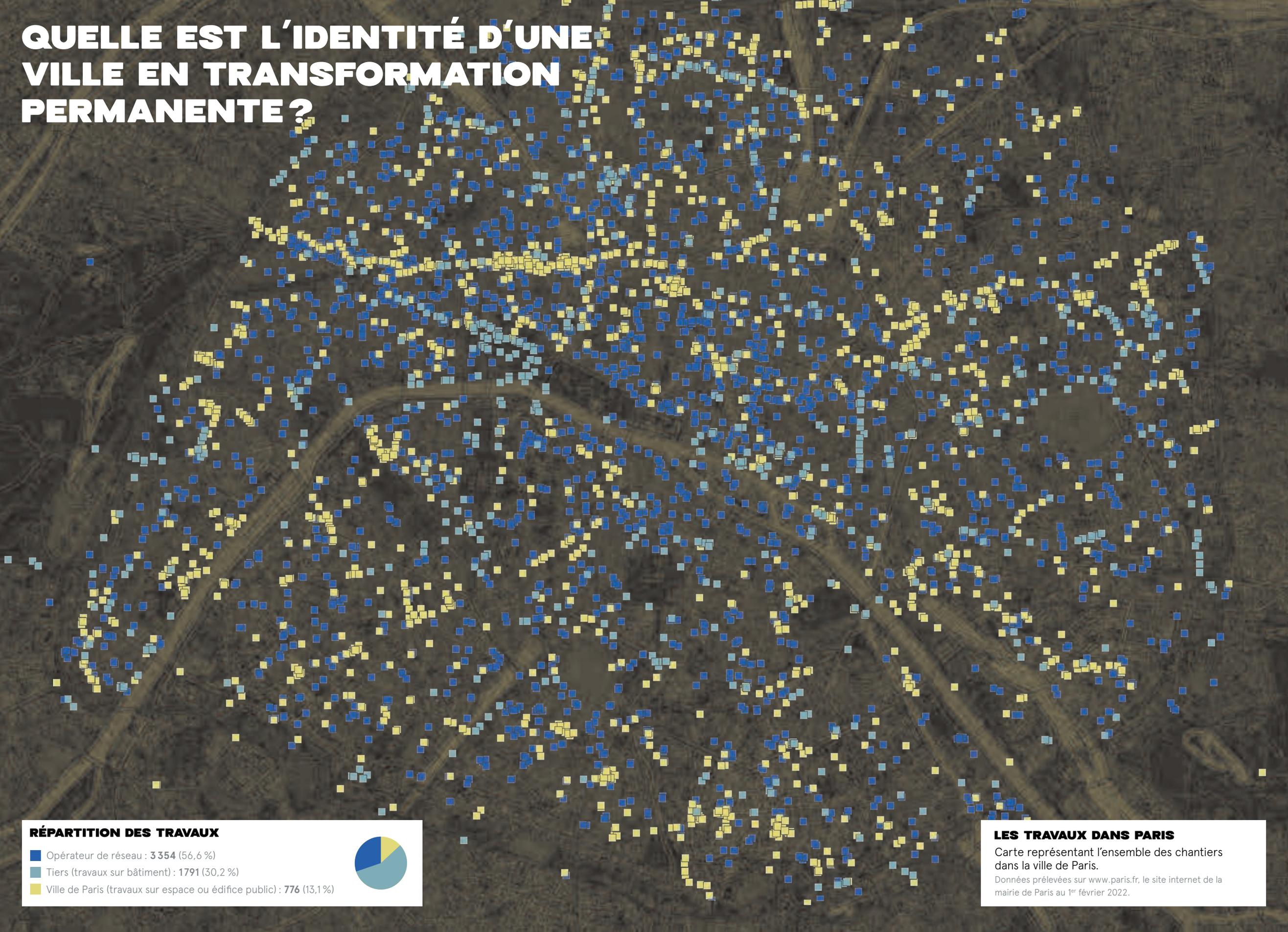
QUEL EST LE VOCABULAIRE DU PROVISOIRE ?

Les objets transitoires dans l'espace public relèvent souvent d'une culture de l'efficacité et de la fonctionnalité au détriment de toutes les autres. Ainsi les équipements et matériels de travaux publics organisent ce qui circule et ne doit pas durer. On peut le comprendre dans la culture des travaux publics et de la voirie, mais à l'heure où l'on souhaite plus de résilience, d'agilité, de possibilités d'expérimentation, et de beauté, il faudrait vraisemblablement se poser la question de la quantité d'objets rouges, oranges ou jaunes qui vont baliser nos cités.

On mesure l'enjeu d'imaginer et de proposer d'autres typologies d'objet pour les dispositifs transitoires, expérimentaux, saisonniers ou exceptionnels.

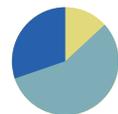


QUELLE EST L'IDENTITÉ D'UNE VILLE EN TRANSFORMATION PERMANENTE ?



RÉPARTITION DES TRAVAUX

- Opérateur de réseau : 3 354 (56,6 %)
- Tiers (travaux sur bâtiment) : 1 791 (30,2 %)
- Ville de Paris (travaux sur espace ou édifice public) : 776 (13,1%)



LES TRAVAUX DANS PARIS

Carte représentant l'ensemble des chantiers dans la ville de Paris.

Données prélevées sur www.paris.fr, le site internet de la mairie de Paris au 1^{er} février 2022.

Comment lutter contre le sentiment de «transitoire infini»?
Nous devons agencer les transformations pour les intégrer à
l'esthétique de la ville.



Comprendre les situations et les typologies de changement.

IDENTITÉ DU TRANSITOIRE

DÉFINITIONS UTILES

Temporaire
ce qui ne dure qu'un temps limité

Transitoire
le passage d'un état à un autre

Provisoire
ce qui existe en attendant d'être remplacé

Préfiguration
ce qui figure ce qui va advenir

Exceptionnel
événements et situations remarquables et limités

Expérimentation
objet ou situation laboratoire limité dans le temps

IDENTITÉ DU TRANSITOIRE

4 CHAMPS D'INTERVENTION



1 TRAVAUX

p. 52

Travaux publics de voirie

p. 91

Travaux tiers (immeubles)



2 MOBILITÉ

p. 112

Piste cyclables temporaires,
en préfiguration et définitives



3 SITUATIONS EXCEPTION- NELLES

p. 148

L'hyperfréquentation
Les déchets
Sécurité



4 EXPÉRIMEN- TATIONS

p. 174

TRAVAUX

1.1

**TRAVAUX PUBLICS
DE VOIRIE**



Grands travaux de Paris, itinéraire Concorde - Pont-Neuf, 5 décembre 1966. Photographie de René Chaumont.



Construction du métropolitain, station de la Concorde, Paris 1^{er} - 8^e, 20 juillet 1899. Photographie de Charles Maindron.



Grands travaux de Paris, place de la Concorde, 5 décembre 1966. Photographie de René Chaumont.



Chantier rue du Faubourg-Saint-Antoine, Paris 11^e, octobre 2021.

ÉQUIPEMENTS DE CHANTIER

TRAVAUX PUBLICS À TRAVERS LE MONDE



Water filled barriers (plot lesté à l'eau), San Luis, Brésil.



Water filled barriers (plot lesté à l'eau), São Paulo, Brésil.



Plots lumineux, Tokyo, Japon.



Plot en plastique, New York City, États-Unis.



Plots jaunes, Séoul, Corée du Sud.



Glissière en plastique, Brasília, Brésil.



Glissière en plastique, Brasília, Brésil.



Glissière en plastique, Riyad, Arabie saoudite.



Plot grande taille, Japon.



LE PANETTONE, UN PLOT DEVENU UNE ICÔNE



Ce plot d'organisation du trafic dessiné comme un panettone (gâteau italien de Noël) est devenu une icône du design urbain dans de nombreuses cités italiennes où il est indissociable du paysage urbain. Devenu le symbole de Milan, le panettone a été conçu il y a plus de trente ans par le designer Enzo Mari, alors qu'il était le consultant en mobilier urbain pour la cité lombarde. Cet objet utilitaire a été conçu comme une solution temporaire pour empêcher les véhicules de stationner. En l'espace de cinq ans, ils ont littéralement envahi les rues non seulement de Milan, mais de toute l'Italie, devenant sans aucun doute l'objet le plus populaire et le plus détesté du designer. Capable de satisfaire tous les besoins fonctionnels, de régulation des travaux, trafics, stationnements et autres pistes cyclables, il est économique, ne nécessite aucun entretien. Ce panettone en béton avec un petit crochet en acier sur le dessus est ramassé et déplacé par une machine. Pour Paola Antonelli, « Parfait pour s'asseoir et manger une glace ou, comme si vous étiez sur une rivière, pour sauter d'une pierre à l'autre : il a toujours été une caractéristique de la vie milanaise : un vrai petit habitant de la ville, qui organise le trafic et protège. »



LE CÔNE, L'OBJET À TOUT FAIRE DE L'OCCUPATION PROVISOIRE DE L'ESPACE

L'efficacité des cônes de signalisation (appelés également plots, cônes de chantier ou encore cônes de Lübeck) n'est pas à prouver au regard de son utilisation massive. Ils permettent la mise en place de signalisation temporaire. Qu'il s'agisse de signalisation de chantier, de signalisation routière, de plot anti-stationnement, de zonage d'activités diverses ou d'un balisage quelconque, le cône de signalisation est indispensable.

Les cônes se déclinent en différentes tailles et dans divers coloris. Pour une signalisation temporaire efficace, des accessoires sont disponibles : barrières, panneaux de signalisation à clipser, poteaux de signalisation lestés... ainsi que tout l'équipement de sécurité pour réguler la circulation en cas de travaux ou de sinistres. Les matériaux qui composent les plots sont à la fois souples et très résistants aux chocs et intempéries. Ils sont à la fois robustes et ultrarésistants aux chocs, mais également souples pour ne pas causer de dégâts lors d'un accrochage avec une automobile ou un vélo. Fabriqués à base de caoutchouc et de PVC recyclé, ils sont à la fois résistants, stables, indéformables, recyclables et légers à transporter.

FILET DE CHANTIER



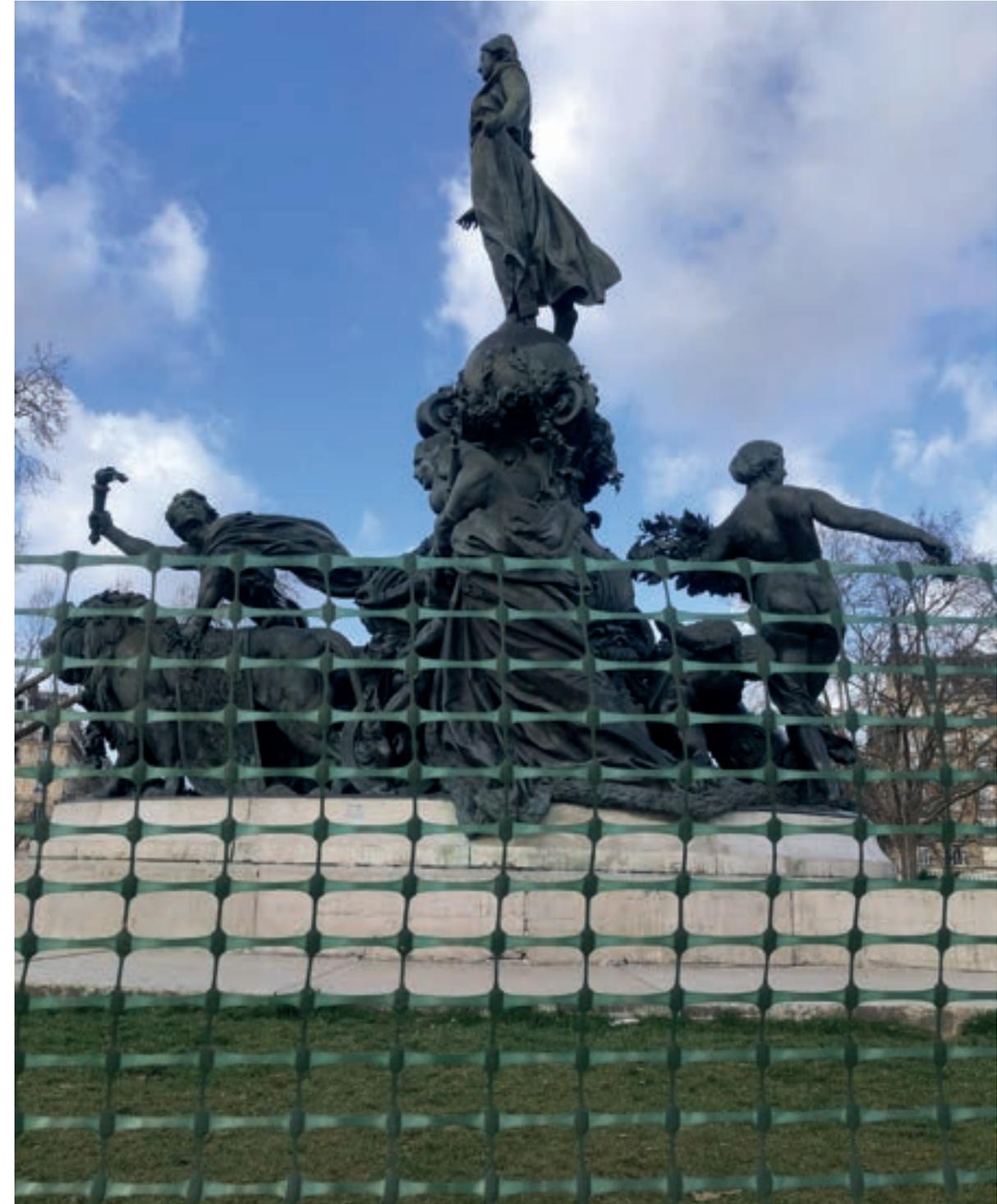
Filet orange à Rome.

RETE GIGAN (FILET GIGAN)

Luigi Bertoncini, Gian Mario Beretta, Pierluigi Maggioni (1980)

En ville, dans les belles et anciennes villes italiennes, il arrive souvent de croiser quelques chantiers de travaux publics. Pour signaler leur présence et circonscrire l'emprise du chantier et la rendre inaccessible, on utilise en Italie, le filet orange. C'est la vedette des chantiers, transparent, entièrement en polyéthylène, il remplace les clôtures en treillis électro soudé, en tôle plus lourdes et plus chères ou opaque comme ailleurs en Europe. Ce Filet orange a été initialement conçu par Luigi Bertoncini avec Gian Mario Beretta, entrepreneur et Pierluigi Maggioni, directeur tech-

nique qui l'ont mis au point. Le filet Gigan est issu d'une technologie de production de la société Tenax qui, grâce à un procédé d'extrusion et de repassage, garantit résistance, solidité et durabilité. Présence constante et incontournable de la métropole romaine, il reste encore l'un des exemples les plus répandus et anonymes du design italien. Il est devenu, parfois, le triste symbole des chantiers qui n'en finissent pas, l'éternel «work in progress».



Filet vert, place de la Nation, Paris 11^e, février 2022.



GLISSIÈRE EN BÉTON ARMÉ (GBA)

Le terme « DBA » signifie « double béton armé », quand « GBA » est l'acronyme de « glissière en béton armé ». Les deux dispositifs en béton ont des différences, mais ont un but commun : ce sont des séparateurs très solides conçus en béton armé servant à délimiter les chantiers et les zones de travaux et les protéger des véhicules dans une zone de circulation. En cas d'accident, des véhicules pourraient percuter la clôture de chantier à pleine vitesse et éventuellement blesser passants, ouvriers ou cyclistes. Le GBA est un bloc profilé en béton armé qui soutient des barrières de chantier. Les blocs GBA peuvent également être employés dans un cadre urbain ou de pistes cyclables. Ils existent en différentes tailles, et différents systèmes de raccordement pour obtenir une protection continue : agrafes, crochets. Le principe fondamental d'un GBA est son poids, sa masse et sa capacité à être déployé.



LES RÔLES DU GBA

Augmenter la sécurité en milieu urbain

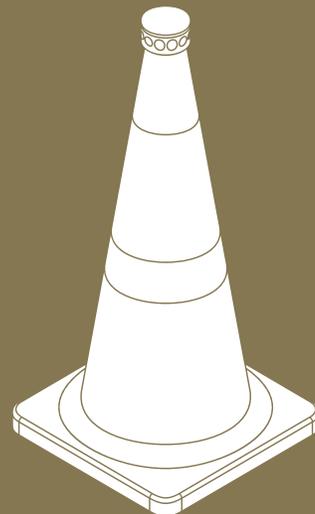
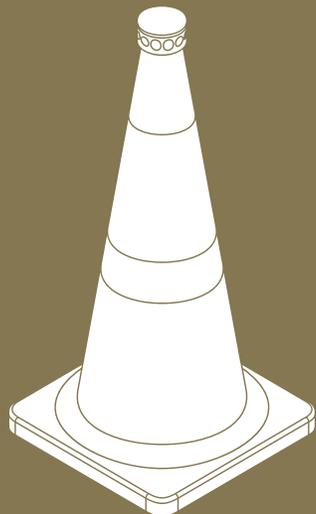
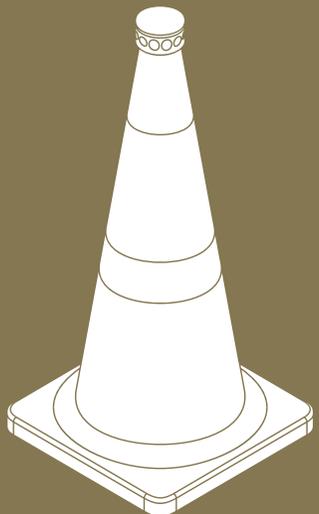
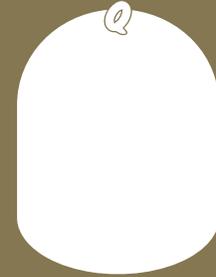
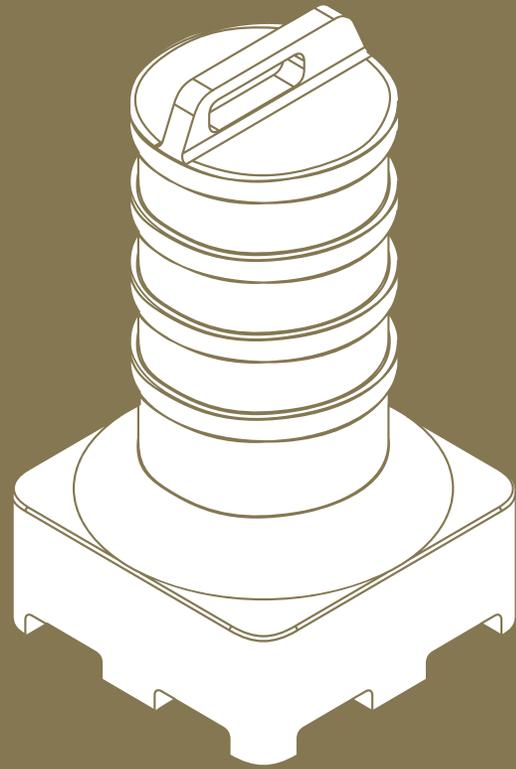
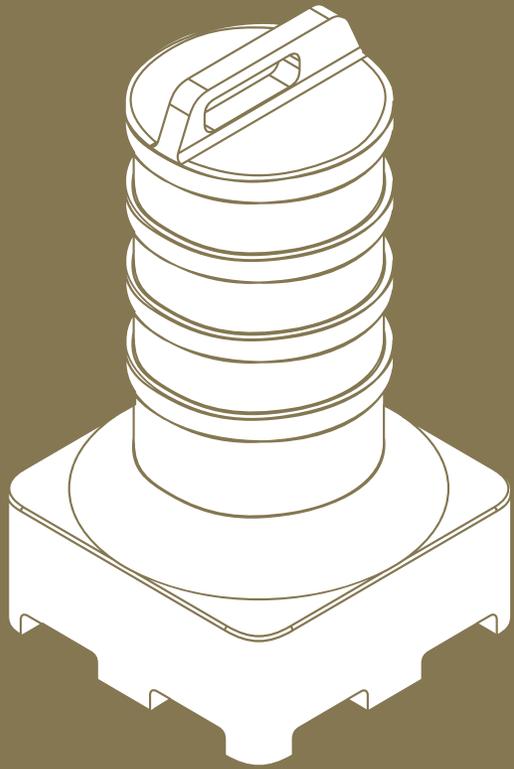
Protéger les ouvriers, les cyclistes des risques engendrés par la circulation intense en milieu urbain. Le GBA convient pour dévier la circulation autour des clôtures de chantier. Éloigner avec succès la circulation à proximité d'un chantier en milieu urbain, en installant des blocs en béton soutenant des clôtures opaques.

Facilité d'installation

Les blocs GBA, en fonction de leur taille et leur poids, sont installables grâce à un élévateur à fourches ou une grue.

Stabilité maximum des barrières de chantier

Les blocs GBA permettent de protéger les barrières de chantier des vents puissants et des passants.



LES BARRIÈRES DE CHANTIER AILLEURS



Londres, Royaume-Uni.



New York City, États-Unis.



New York City, États-Unis.



Göteborg, Suède.



Paris, France.



Lisbonne, Portugal.



Lisbonne, Portugal.



New York City, États-Unis.



Séoul, Corée du Sud.



New York City, États-Unis.



Londres, Royaume-Uni.

À PARIS



Barrière BVP2 avec clôture.



Barrière BVP2 en usage à Paris.

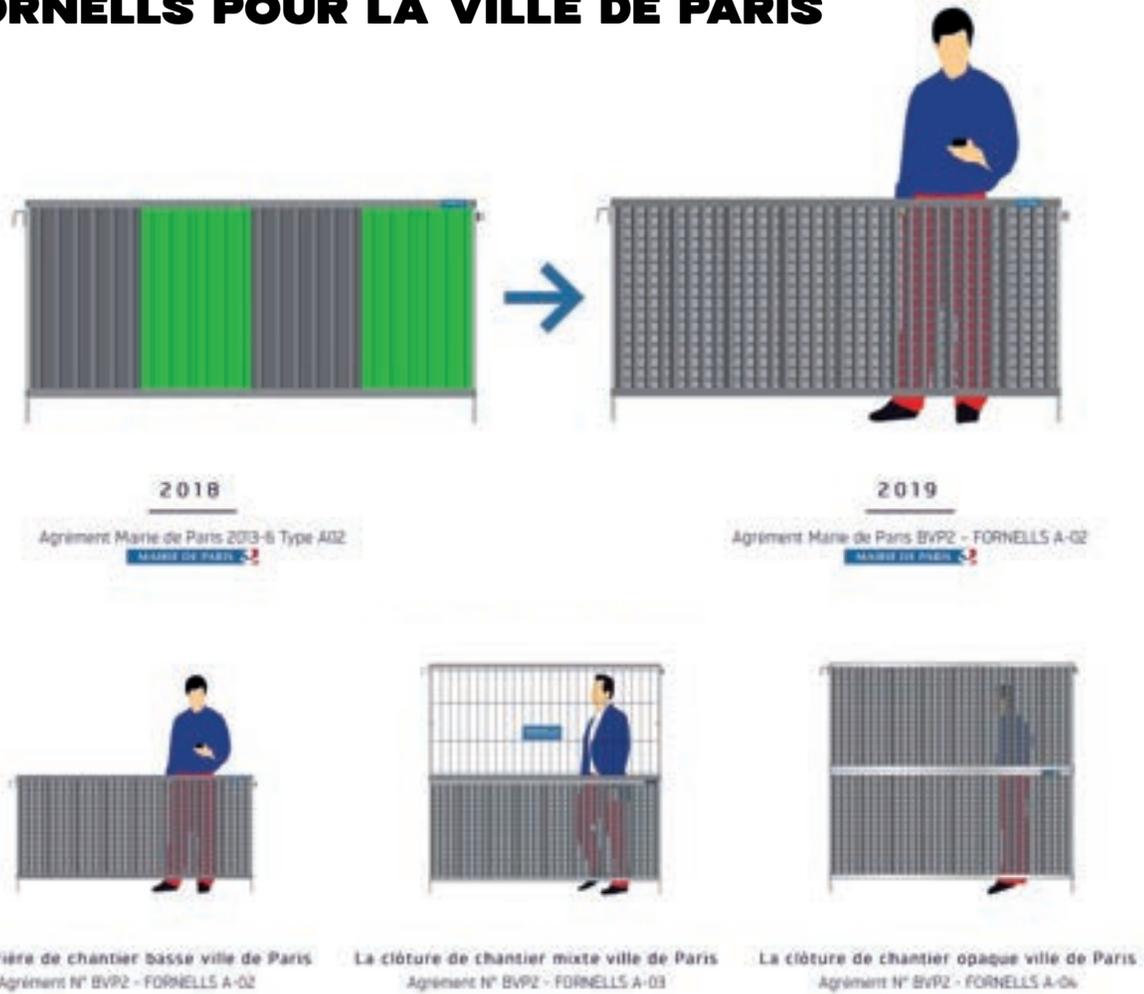
Il existe à Paris un seul modèle agréé, la barrière grise BVP2. Malgré tout, celui-ci cohabite parfois avec d'autres modèles.



Assemblage hétéroclite de barrières à Paris.

BARRIÈRE BVP2

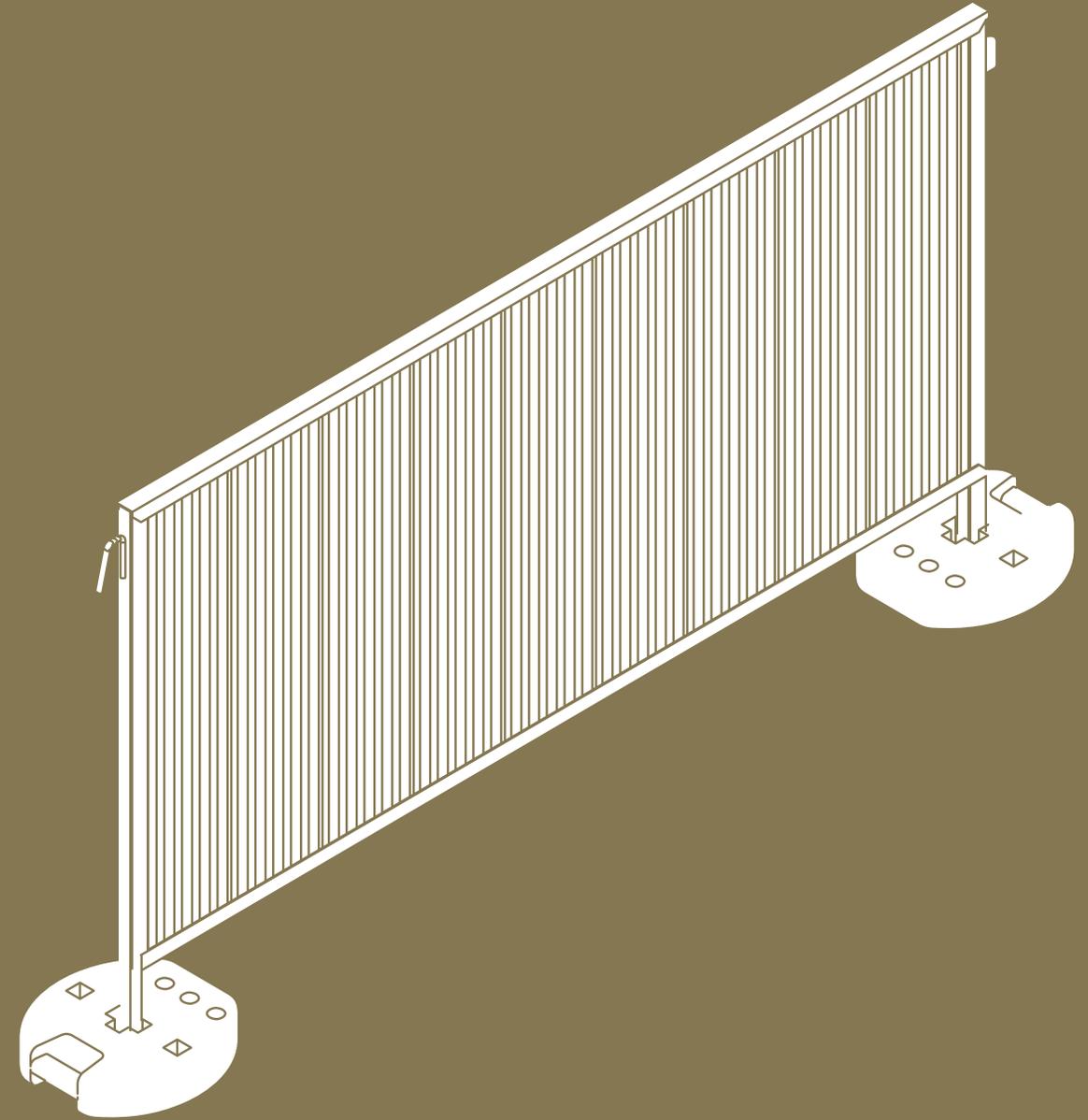
ÉVOLUTION DE LA GAMME DES BARRIÈRES FORNELLS POUR LA VILLE DE PARIS



Cette nouvelle gamme de barrière apporte différents changements :

- Un passage du vert « Chirac » au gris froid (RAL 7011)
- Des perforations pour lutter contre le graffiti et l'affichage
- Des matériaux 100 % recyclés et recyclables
- Plus de légèreté par rapport au précédent modèle

Barrière de chantier BVP2



QUELLE MISE EN ŒUVRE ?



Barrières rue du Faubourg-Saint-Antoine, Paris 6^e, octobre 2021.

Barrières non alignées.



Barrières avenue Philippe-Auguste, Paris 6^e, avril 2021.

Barrières alignées, chantier rangé, affichage complet.

TROTTOIRS TEMPORAIRES

AILLEURS



Trottoirs temporaires, solutions industrielles: légers, réparables et plus propres, mais peut-être plus fragiles et plus chers.

À PARIS



Trottoir temporaire en bitume à Paris: contribue à la dégradation de la chaussée, semblable à une rustine qui marque un changement de couleur sur la voirie.

PROTECTION DES ARBRES

À gauche, innovation utilisateur, une réponse cohérente avec des gaines.



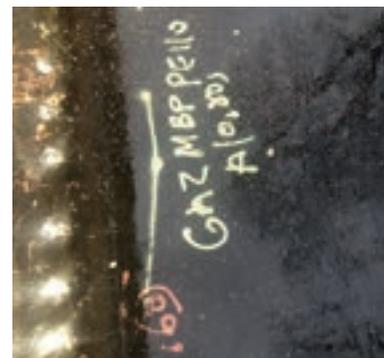
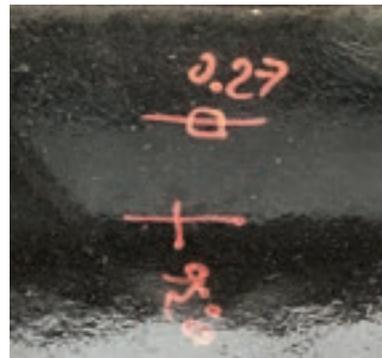
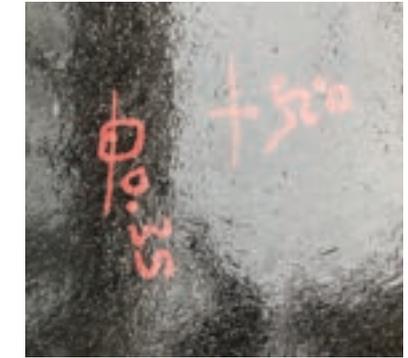
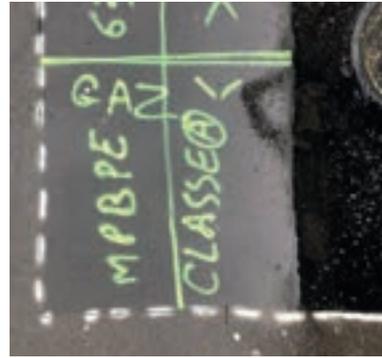
Une protection en bois et support à «tags».

À droite, application du règlement du protocole de bonne tenue des chantiers.



REPÈRES TECHNIQUES DES TRAVAUX

En France, le marquage piquetage doit être conforme à la norme NF P 98-332. Les codes couleurs régis dans cette norme concernent le marquage et le piquetage des réseaux enterrés ainsi que les distances à respecter entre les réseaux enterrés, et le voisinage entre les végétaux et les réseaux.

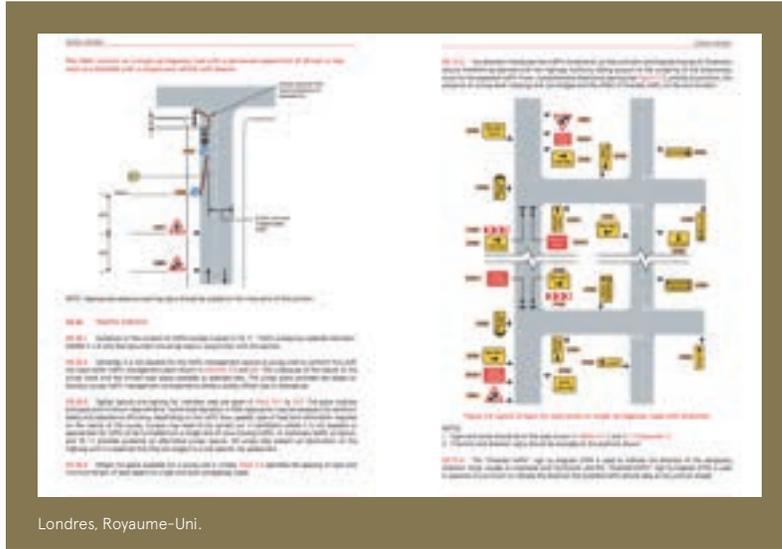


- Électricité, éclairage, signalisation routière
- Gaz et hydrocarbures
- Produits chimiques
- Eau potable
- Assainissement et eaux pluviales
- Chauffage et climatisation
- Télécommunications, signalisation routière
- Zone de travaux
- Zone d'emprise multi-réseaux

COMMENT FAIRE D'UNE CONTRAINTE UN ATOUT ?

Ces « marquages » techniques de balisage du sous-sol sont appliqués avant les interventions pour une bonne exécution des manœuvres et des questions de responsabilité. Bien que nécessaires, elles ont malheureusement tendance à rester visibles pendant une longue durée, même après les travaux. Il serait intéressant d'en faire un élément performatif de la technicité et de l'efficace de la conduite des travaux et de la maîtrise du sous-sol.

GOVERNANCE, RÈGLEMENTS ET GUIDES DE CHANTIER AILLEURS



Londres, Royaume-Uni.

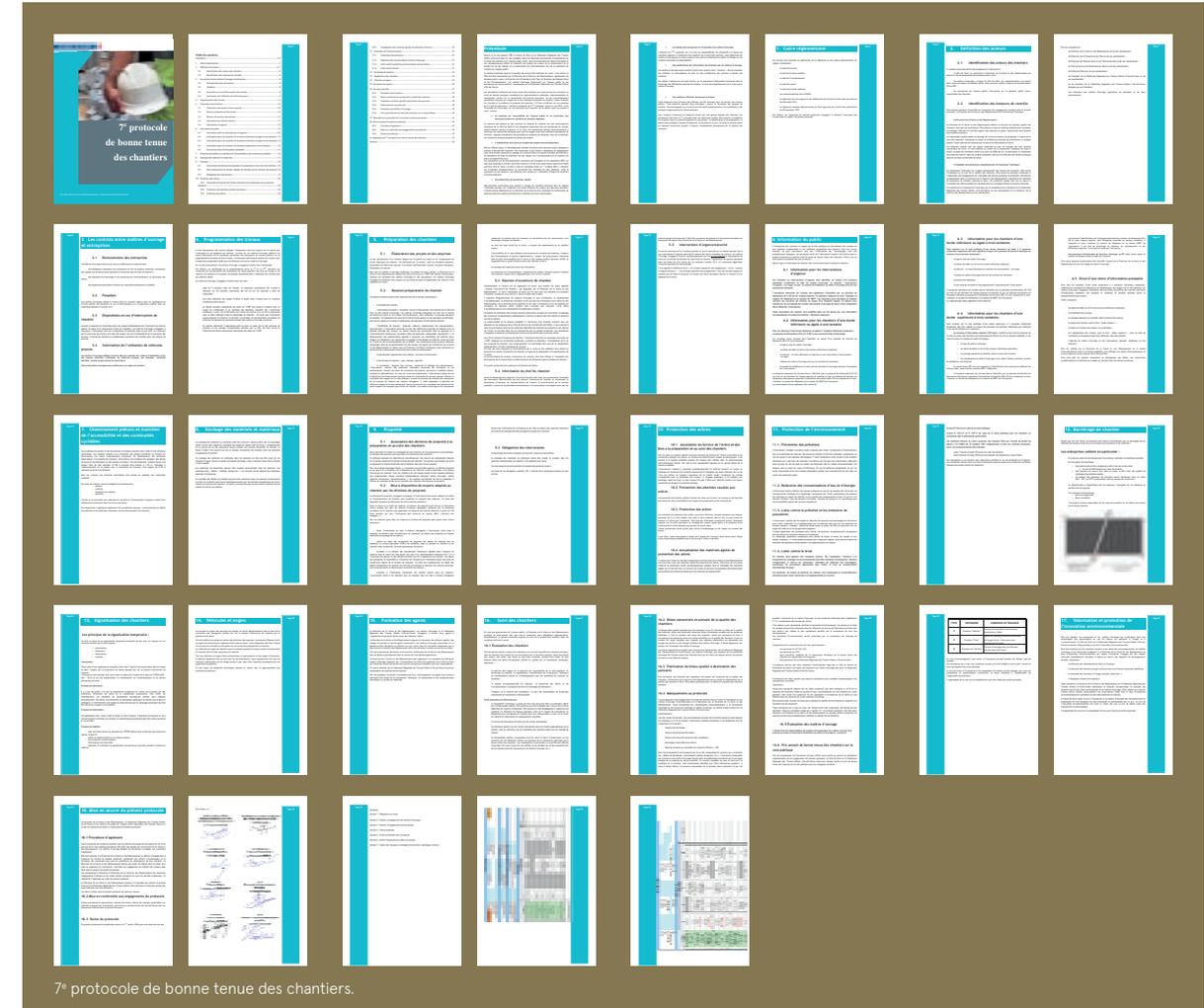


Hong Kong.



Montréal, Canada.

À PARIS



7^e protocole de bonne tenue des chantiers.

INFORMATIONS CHANTIER

UN ENJEU D'HOMOGENÉITÉ



Panneau d'information de la société TRTP.



Panneau d'information chantier de la RATP à Nation, Paris 11^e.



Panneau d'information chantier d'Engie.



Panneaux d'information chantier de la RATP sur la rénovation de la ligne 11.



Panneau d'information de chantier de la ville de Paris, janvier 2022.



Panneau d'information chantier.

Remplir les obligations réglementaires ne suffit pas à garantir la qualité de l'affichage.



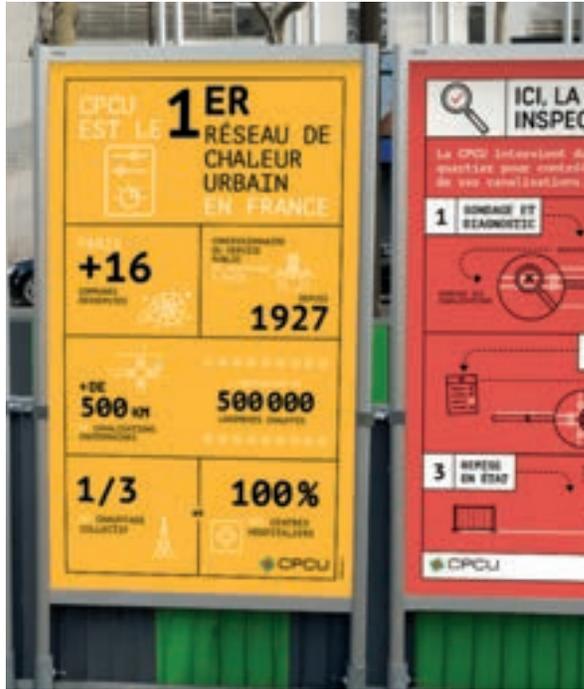
Autorisation d'occupation de l'espace public pour un chantier à Paris.



Autorisation d'occupation de l'espace public pour un chantier à Paris, février 2022.

Le système existant d'information de la ville de Paris est une opportunité de fusionner information et données réglementaires dans un ensemble cohérent à condition qu'il soit utilisé systématiquement, ce qui n'est pas toujours le cas.

INFORMER OU COMMUNIQUER ?



Panneau d'affichage sur un chantier de la Compagnie parisienne de chauffage urbain (CPCU).



Panneau d'information chantier de GRDF.



Panneau d'information chantier sur les travaux du Grand Paris Express.



Panneau d'affichage commercial durant un chantier au Forum des Halles.

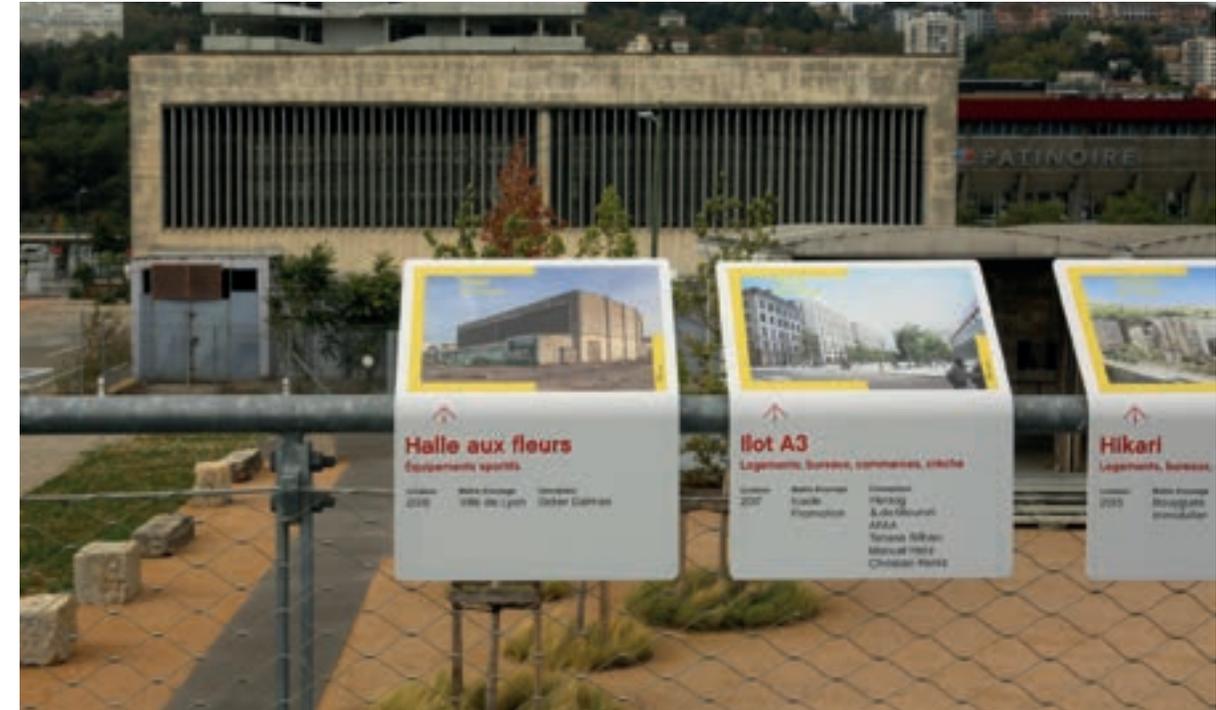
La qualité graphique peut- elle rivaliser avec l'hétéro- généité des dispositifs ?

SIGNALÉTIQUE PROVISOIRE

SIGNALISER, ORIENTER, ET ORGANISER LES FLUX DURANT LES CHANTIERS



Signalétique temporaire pour le chantier de la gare Perrache, Lyon, design Bureau 205 (1).



Signalétique temporaire pour Lyon, design Confluence.



Signalétique temporaire pour le chantier de la gare Perrache, Lyon, design Bureau 205 (2).



Signalétique temporaire pour le chantier de la BnF François-Mitterrand, Paris 8°, design Polygraphik.



Application d'orientation, de service et d'information durant le chantier de La Part-Dieu à Lyon, design NoDesign.

« SOL-FACILE », LE NUMÉRIQUE : LA CONTINUITÉ CHANTIER-PROJET

Changer de regard sur un lieu qui se transforme.



Signalétique temporaire pour le chantier de la gare de La Part-Dieu à Lyon, design Supernova.

« SOL-FACILE », UNE SIGNALÉTIQUE DE CHANTIER

Le quartier de La Part-Dieu à Lyon est en plein renouvellement urbain et ce jusqu'en 2030. De grands chantiers sont en cours, et l'espace public, les transports, les rues, les places, et la dalle qui le surplombe en sont fortement affectés et en transformation permanente.

Un chantier aussi vaste et complexe, avec des interventions sur plusieurs niveaux, implique des changements perpétuels de la circulation des piétons, des autos et des vélos. En groupement avec Colas et l'équipe de paysagiste d'Urbalab, l'agence Supernova intervient à la demande de la SPL pour accompagner les usagers de La Part-Dieu, signaler et organiser les

flux en s'adaptant à la constante évolution des travaux en parallèle du projet du « Sol-Facile » de l'AUC mené par François Decoster. Pour répondre à ces enjeux, le système mis en place se compose d'une signalétique peinte au sol et de mobilier d'assises en béton suffisamment robuste pour être transporté de zone en zone au gré de l'évolution du chantier. La signalétique au sol reprend les codes couleurs suivants: le bleu pour les flux de piétons allant à la gare, le blanc pour les flux de piétons allant au métro et le rouge pour les pistes cyclables.

TRAVAUX

1.2

**TRAVAUX TIERS
(IMMEUBLES)**



LE MISTRAL

Restaurant
Service Continu

LE MISTRAL

AGILIS
AGILIS
AGILIS

Chantier théâtre du Châtelet, place du Châtelet, Paris 4^e, janvier 2022.

LA PROTECTION DES PIÉTONS ET HABILLAGE D'IMMEUBLE



La succession de travaux tiers perturbe fortement la voirie.

PROTÉGER LES PIÉTONS

AILLEURS



Palissades de chantier créant un couloir de circulation piéton accidenté, exigu et anxiogène, Lisbonne, Portugal.



Tunnel de protection des piétons exigu à l'esthétique proche d'un échafaudage, DTB Systems, Dijon, France.

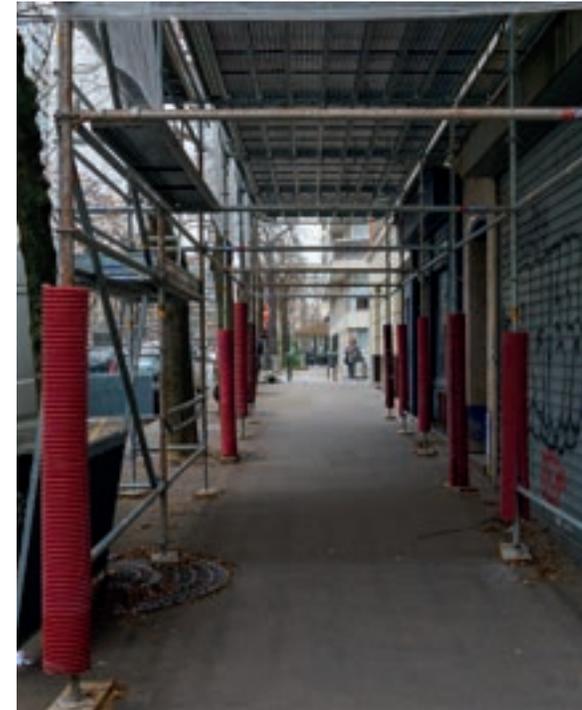


Utilisation d'un container par PacVan, États-Unis.

À PARIS



Plancher sur mesure pour la circulation piéton créant une protection des arbres, boulevard Diderot, Paris 7^e, janvier 2022.



Protection pour les piétons, Paris 11^e, janvier 2022.

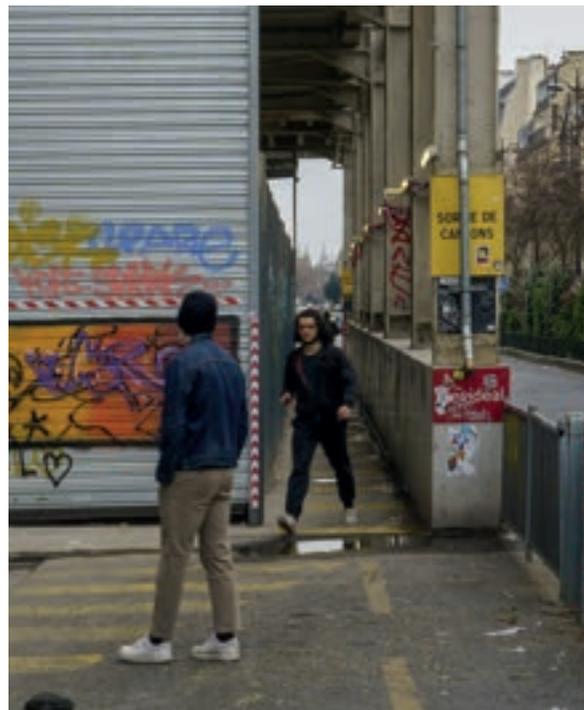


Protection pour les piétons, rue de Richelieu Paris 1^{er}, janvier 2022.



Échafaudages rue Réaumur, Paris 2^e, janvier 2022.

La ville et les citadins sont perturbés par les grands chantiers de construction. Ces derniers sont importants pour son attractivité et le logement mais ils contribuent fortement à affecter la ville tant fonctionnellement qu'esthétiquement, de jour comme de nuit.



Couloir de circulation piéton lors d'un chantier rue Réaumur, Paris 2^e (1).



Couloir de circulation piéton lors d'un chantier rue Réaumur, Paris 2^e (2).

FAÇADE DES CHANTIERS



Quai de la Mégisserie, Paris, janvier 2022.



Quai de l'Horloge, Paris 1^{er}, janvier 2022.

Deux immeubles, deux traitements.

HABILLER LES CHANTIERS AILLEURS



Échafaudage en bambous sur un bâtiment à Hong Kong.



Habillage publicitaire à Lisbonne, Portugal.



Habillage publicitaire à Lisbonne, Portugal.



Bâche de protection à Lisbonne, Portugal.

À PARIS



Masquage des travaux du bâtiment Dior, avenue des Champs-Élysées, Paris 8^e.



Masquage des travaux du bâtiment Saint-Laurent, avenue des Champs Élysées, Paris 8^e.



Masquage de travaux du bâtiment Cartier, rue de la Paix à Paris 2^e.



Habillage publicitaire lors du chantier de l'hôtel Lutecia, Paris 6^e.

BASES DE VIE

DES BÂTIMENTS TEMPORAIRES DANS LA VILLE



Base de vie de chantier, boulevard Diderot, Paris 7^e, janvier 2022.



Base de vie chantier de l'hôtel Bvlgari, Paris 8^e.



Base de vie en bois, chantier du nouveau siège social de Vinci, Nanterre (92).



Toilettes de chantier au-dessus d'un trottoir à Paris, janvier 2022.



Base de vie place du Palais-Royal, Paris 1^{er} en novembre 2020.



Base de vie place du Palais-Royal, Paris 1^{er} en février 2022.

Architecture ou empilage d'Algeco ?

AFFICHAGE DES PERMIS DE CONSTRUIRE AILLEURS



Affichage de permis de construire normalisé de la ville de Montréal, Canada.



Affichage de permis de construire, Lisbonne, Portugal.

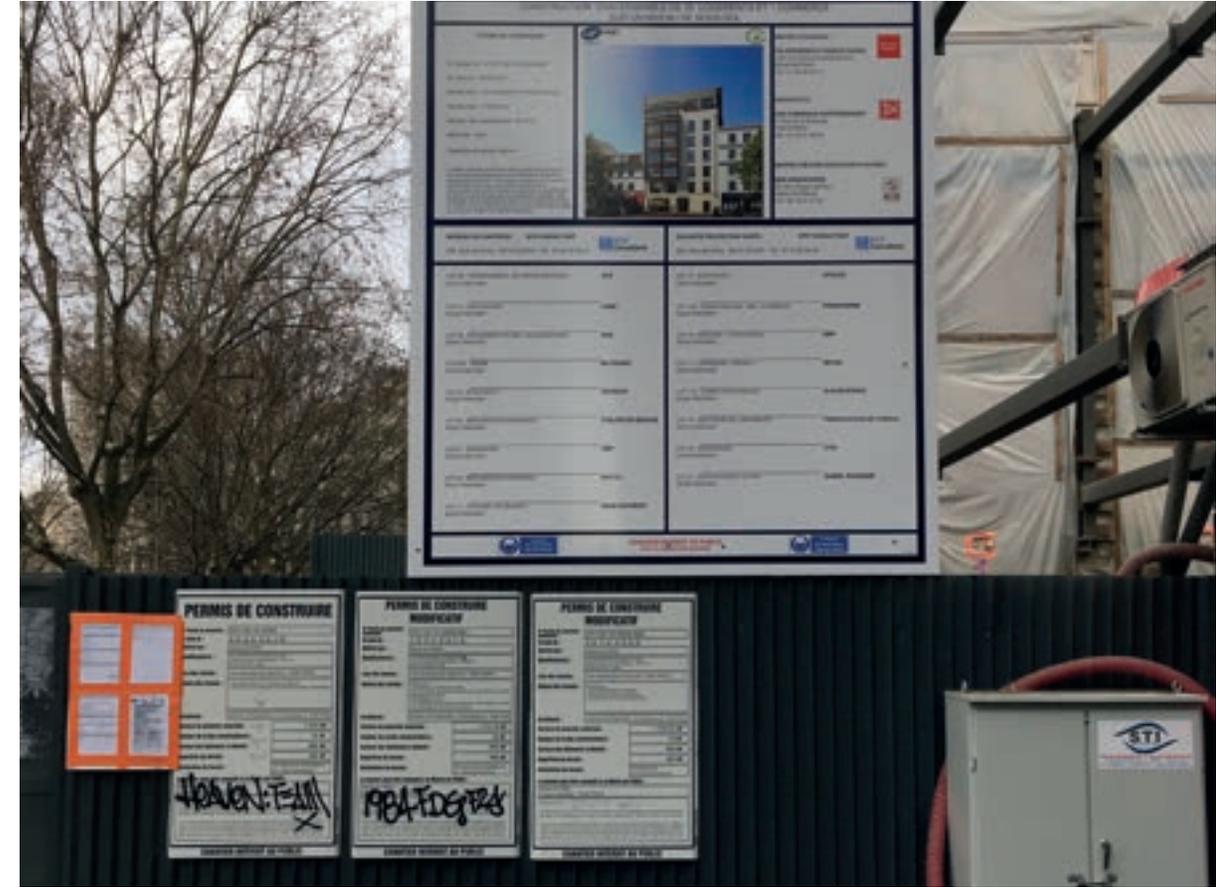


Affichage de permis de construire normalisé de la ville de New York, États-Unis.



Affichage de permis de construire de la ville de Nevers.

À PARIS



Affichage de permis de construire, chantier de construction boulevard de Charonne, Paris 20^e, janvier 2022.



Affichage de permis de construire, chantier de construction boulevard de Charonne, Paris 20^e, janvier 2022.

Il est nécessaire que les équipements temporaires installés en ville soient à la hauteur d'une « qualité urbaine » minimum et se distinguent en fonction de leur destination et usages.



Une somme de fonctionnalités portée par des objets industriels non situés issus du monde des travaux.

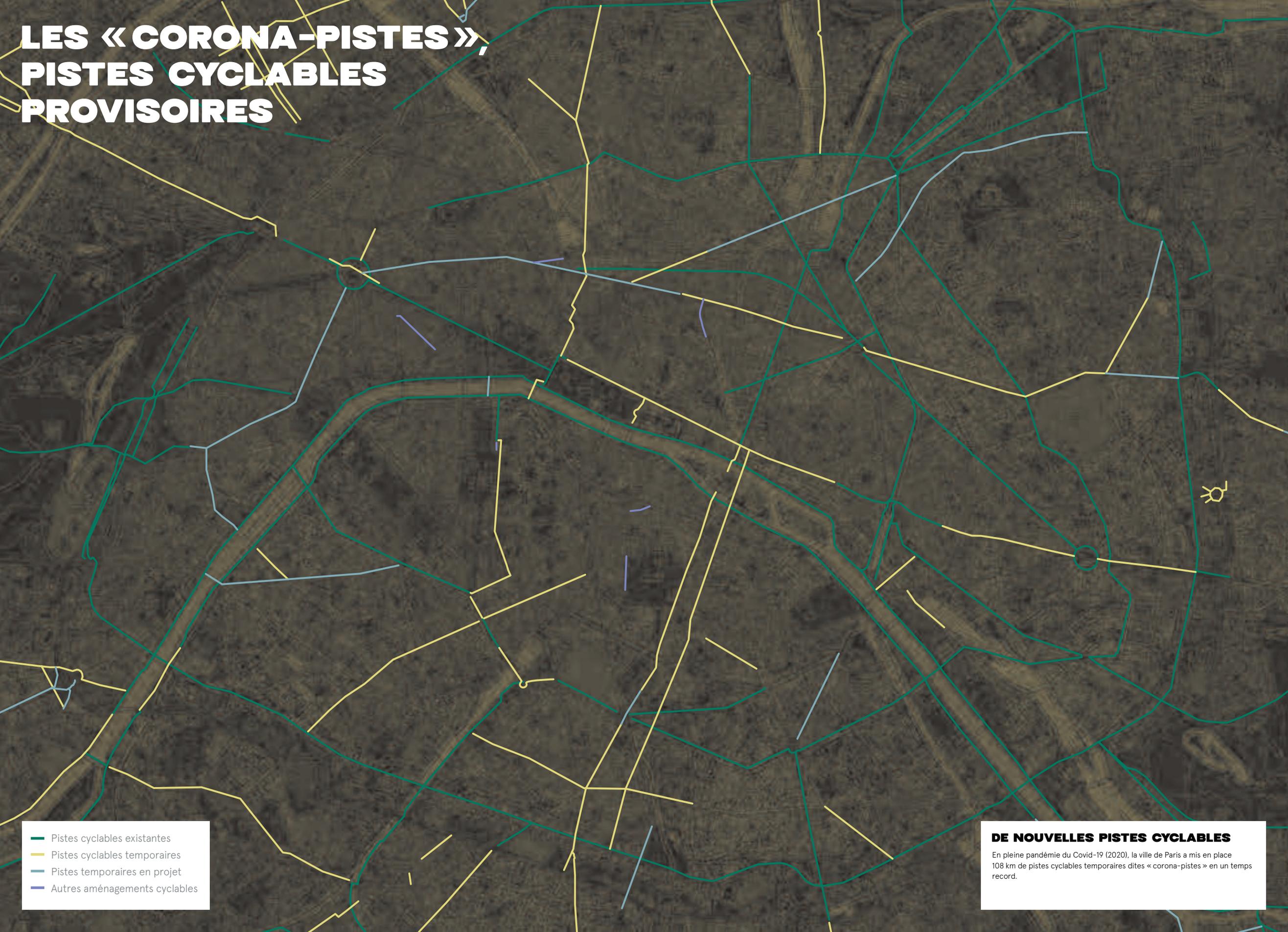
MOBILITÉ

2



Piste cyclable provisoire boulevard de la Chapelle, Paris 18^e, janvier 2022..

LES « CORONA-PISTES », PISTES CYCLABLES PROVISOIRES



- Pistes cyclables existantes
- Pistes cyclables temporaires
- Pistes temporaires en projet
- Autres aménagements cyclables

DE NOUVELLES PISTES CYCLABLES
En pleine pandémie du Covid-19 (2020), la ville de Paris a mis en place 108 km de pistes cyclables temporaires dites « corona-pistes » en un temps record.

PISTES CYCLABLES TEMPORAIRES AILLEURS



Göteborg, Suède.



Londres, Royaume-Uni.

À PARIS



Piste cyclable provisoire avenue de l'Opéra, Paris 2^e, novembre 2020.



Göteborg, Suède.

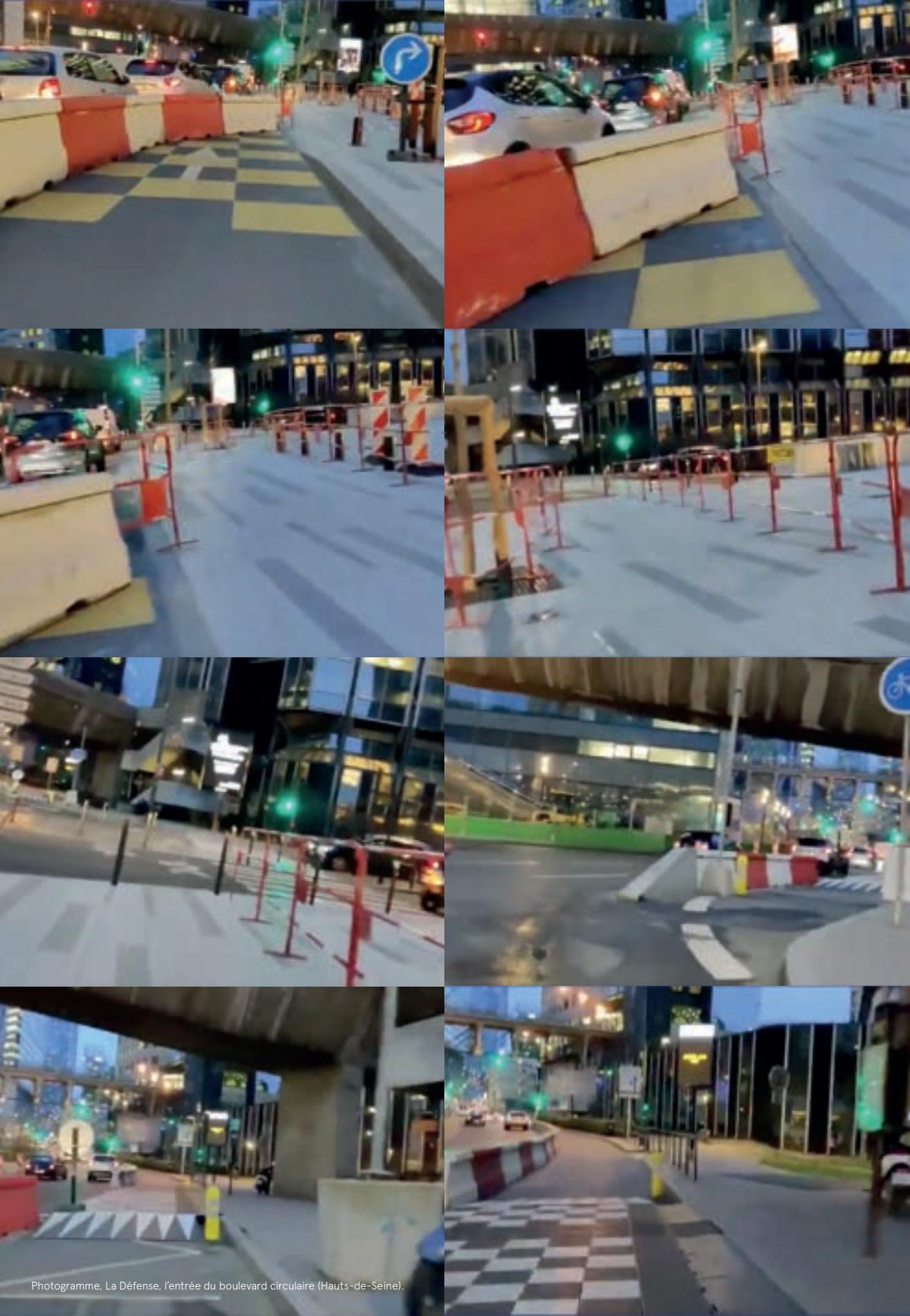
Urgence, impréparation, improvisation, et prédominance des équipements de travaux pendant la crise sanitaire de 2020.



Londres, Royaume-Uni.



Piste cyclable provisoire, boulevard de la Chapelle, Paris 18^e, janvier 2022.



Peut-on avoir des fonctionnalités sans design, sans urbanité ?

Pourquoi les éléments mobiles provisoires relèvent-ils de l'esthétique des travaux ?

Entre installations temporaires, préfigurées et permanentes, les limites sont ténues.

QUALITÉ DES PISTES CYCLABLES TEMPORAIRES



Piste cyclable, avenue Jean-Lolive, Pantin (93).

Cette signalétique temporaire, préfigurant une installation permanente, est d'une bonne qualité grâce à un bon choix des couleurs : le blanc, potelets noirs, le choix d'un GBA de taille basse et une signature graphique de qualité.



TEMPORAIRE OU PERMANENT ?



Piste cyclable permanente au Portugal.

Lisbonne et Paris ne sont pas des villes de tradition cyclable. On remarque des différences d'approches significatives des équipements mis en place en fonction des pratiques de conduite automobile, de conception de la ville, des cultures, de la confiance sociale. La notion de piste cyclable provisoire est variable. Ainsi à Lisbonne, les pistes permanentes sont très légères, traitées par des peintures de sol et des potelets



Piste cyclables temporaire à Paris.

à mémoire de forme au diamètre fin quand le provisoire à Paris exprime une défense volontariste des cyclistes à partir d'équipements de protection lourds et ayant un impact visuel important sur l'espace public. Cela illustre la virulence des associations de promotion de la bicyclette, notamment dans le domaine de la sécurité. Toujours pas assez pour les cyclistes, toujours trop pour les automobilistes.

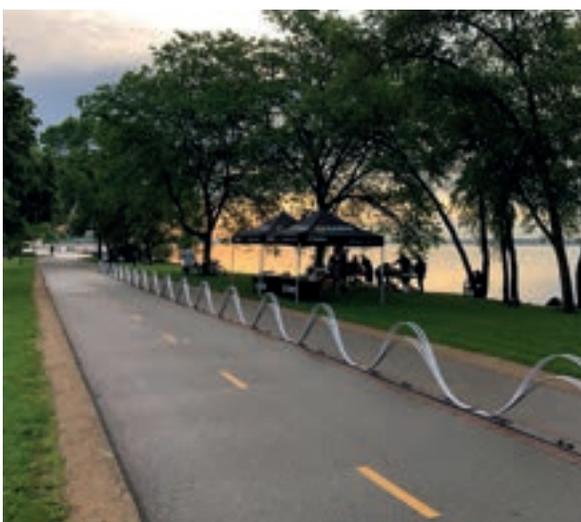
ÉQUIPER LES PISTES CYCLABLES TEMPORAIRES



Arrêt de bus industriel, avenue Gabriel-Péri, Montreuil (93).



Séparateur de voie cyclable, Chicago, États-Unis.



Wave delineator, États-Unis.



Jardinière de séparateur de voie cyclable, Barcelone, Espagne.



Séparateur de voie cyclable, Londres, Royaume-Uni.



Séparateur de voie cyclable, Melbourne, Australie.



Arrêt de bus temporaire en bitume, avenue Gambetta, Paris 20^e, janvier 2022.

Objet spécifique, objet industriel ou objet symbolique ?

Les objets et dispositifs de travaux doivent-ils, comme le recommande le CEREMA, utiliser les codes et les objets de travaux publics ? On mesure le rejet par les populations de l'invasion de signes hors du cadre discret nécessaire aux objets urbains. Pour équiper ces pistes cyclables temporaire doit-on continuer à utiliser les codes de travaux publics ou imaginer des codes spécifiques ? Ces dispositifs sont-ils particuliers ou issus d'offres industrielles ? Une ville comme

Paris peut-elle créer un ensemble d'objets spécifiques liés aux actions et événements transitoires qui seraient aux événements temporaires ce que la fontaine Wallace est à l'eau et à l'hygiénisme ; la symbolisation d'une ville habitée par un phénomène invisible qu'il faut révéler : le temps.

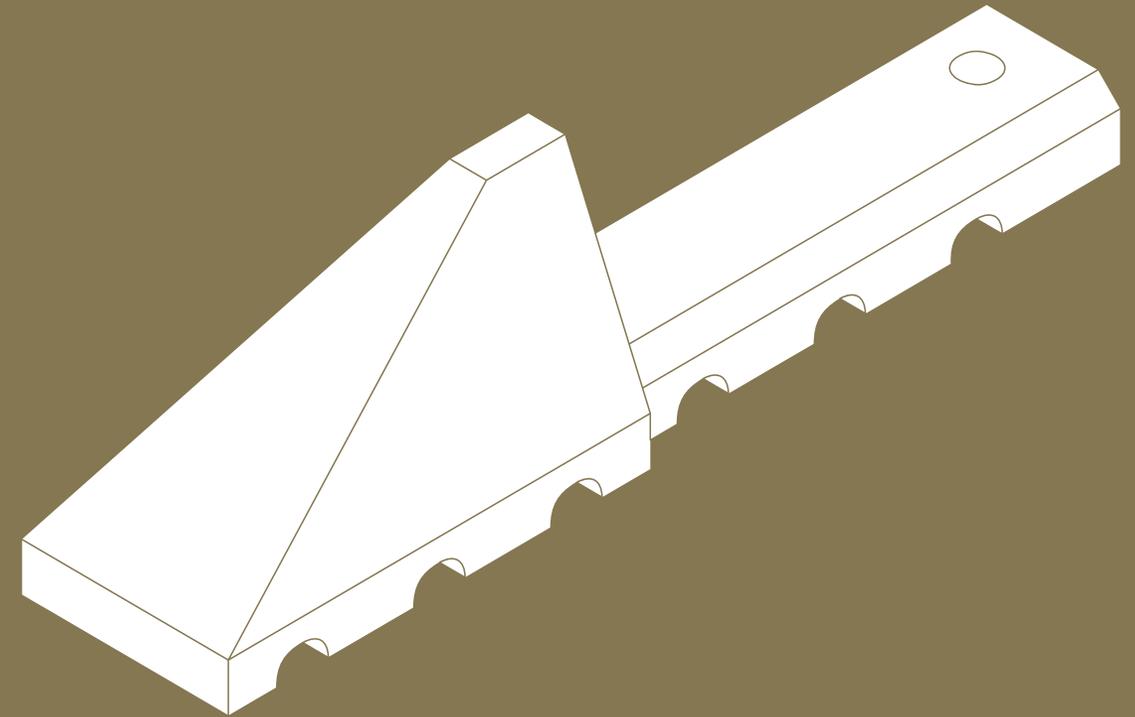
Équipement temporaire modulaire en béton

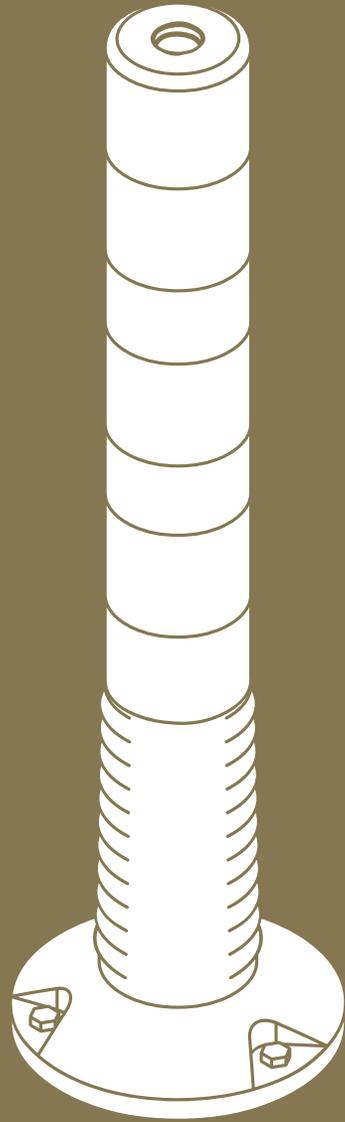


Séparateur de voie cyclable et îlot de protection réversible en acier, Minneapolis, États-Unis.



Séparateur de voie amovible et ajustable en béton, Winnipeg, Canada.





Potelets à mémoire de forme gris et blanc, Lisbonne, Portugal.



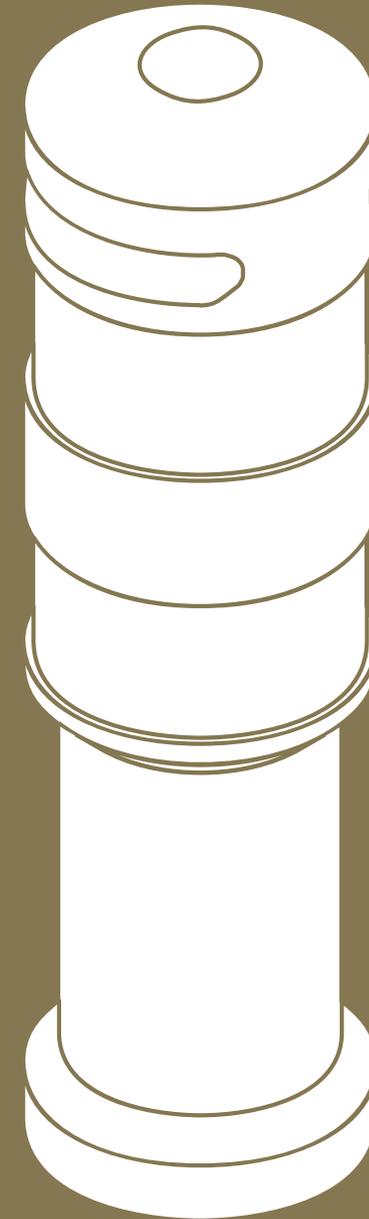
Potelets à mémoire de forme noir et jaune, Lisbonne, Portugal.



Potelet à mémoire de forme noir et blanc, Paris 1^{er}, février 2022.

Ces équipements industriels offrent une diversité de formes possibles et limitent les dégats en cas d'impact.

Balise K5D jaune

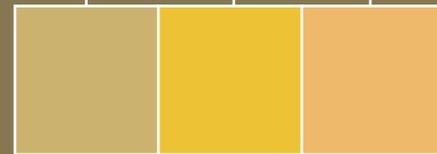
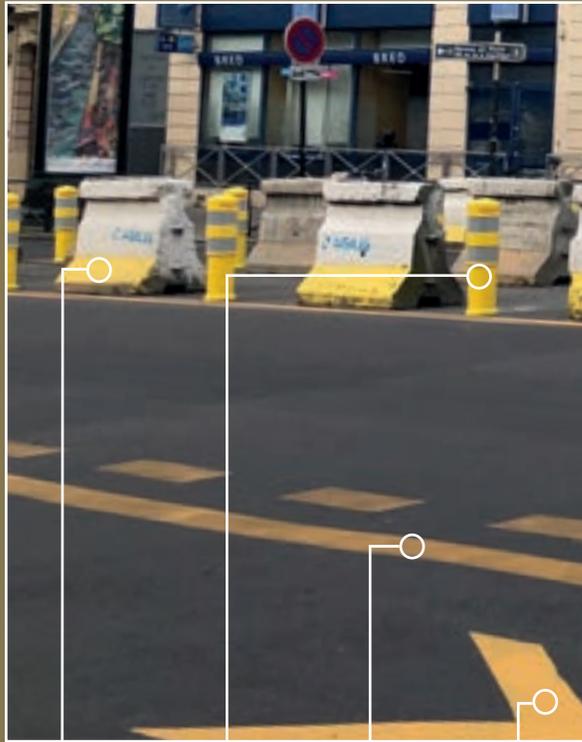


LA BALISE K5D JAUNE

Largement utilisée sur la route, cette balise est spécifique aux chantiers de plus de 15 jours.

LA GUERRE DES JAUNES

DIFFÉRENTS TYPES DE JAUNES



L'installation de nouvelles pistes cyclables a nécessité des marquages nombreux dont les jaunes sont pour le moins variés.

Balisage de chantier
Balise K5d jaune de conception monobloc en polyéthylène basse densité.
Dimension : 750 mm.

47,70 € HT 57,24 € TTC

Pour chantier de longue durée (à partir de 15 jours), optez pour la balise K5d. Voir p. 128.

INSTRUCTION INTERMÉDIAIRE DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE de 22 octobre 1961

5^{ème} PARTIE - Signalisation temporaire

Signalisation
Fonction de la signalisation temporaire : assurer la sécurité des usagers et faciliter la circulation pendant les travaux de maintenance ou de réparation de l'infrastructure routière.

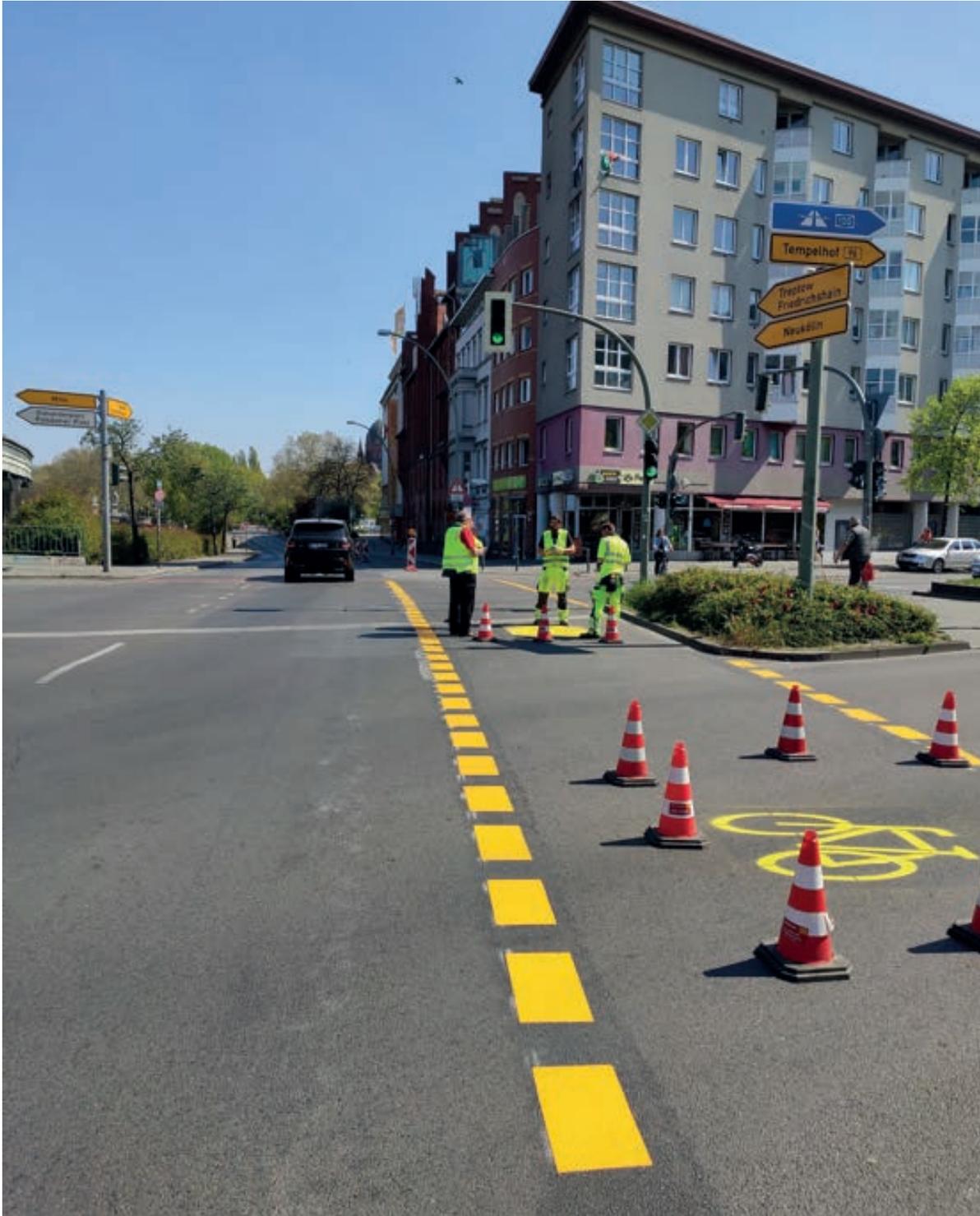
BANNIR LE JAUNE, MAIS LEQUEL ?



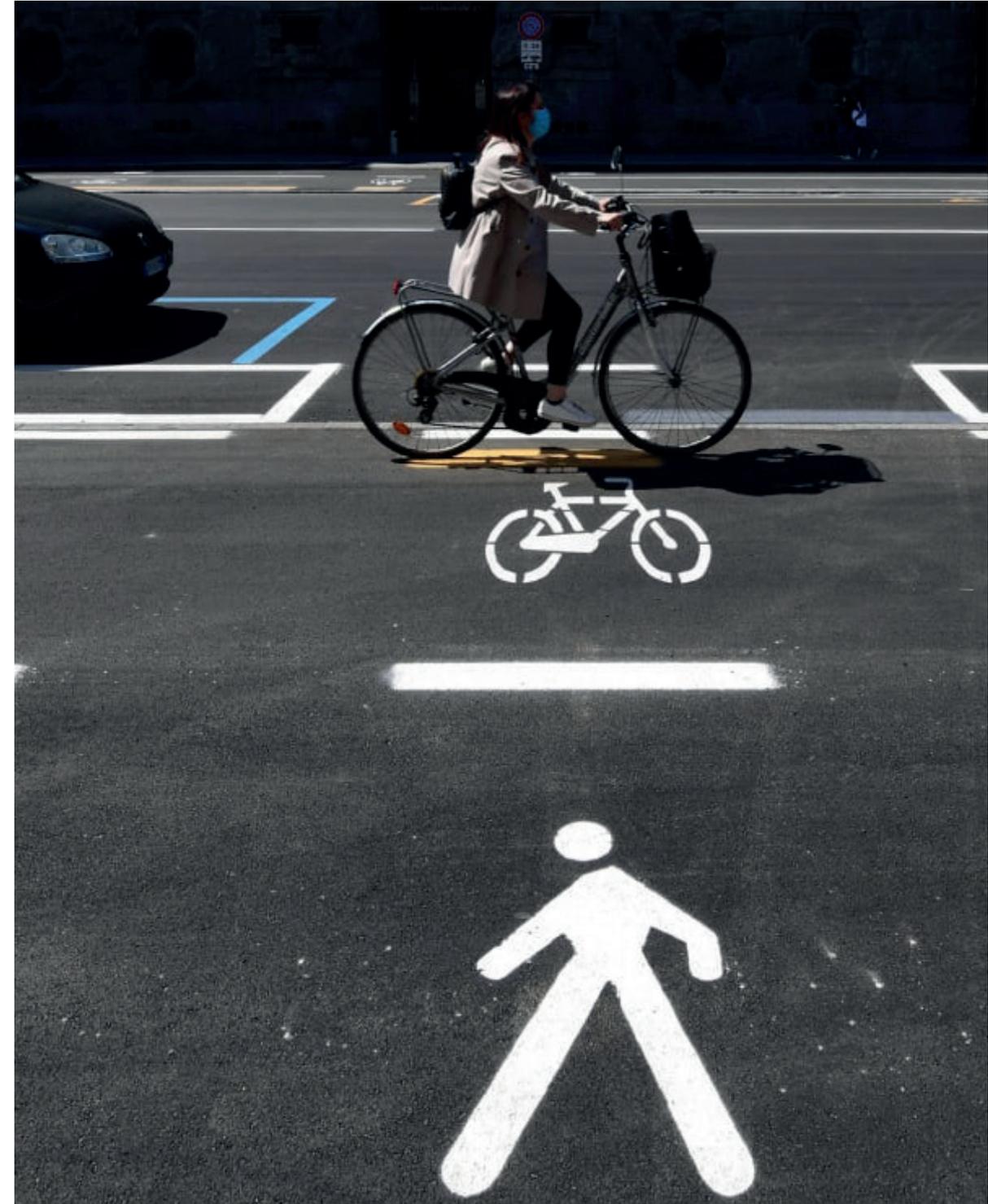
Piste cyclable au croisement du boulevard de Ménilmontant et de l'avenue de la République, Paris 11^e, mars 2021.

Le problème n'est pas le jaune, mais sa quantité qui se fait au détriment de la neutralité nécessaire de l'espace public.

COULEUR DU MARQUAGE



Marquage en jaune d'une piste cyclable temporaire à Berlin, Allemagne.



Marquage temporaire orienté piéton à Milan, Italie.

PISTES CYCLABLES À PARIS

LE TEMPORAIRE EST LA PRÉFIGURATION DU RÉSEAU DÉFINITIF



Piste cyclable en cours de réalisation, Paris 6^e, janvier 2022.



Piste cyclable définitive, avenue de la République, Paris 6^e, janvier 2022.

PISTES CYCLABLES À PARIS

ÉVOLUTION



Piste cyclable, rue de Rivoli, place des Pyramides, Paris 1^{er}.



Piste cyclable, rue de Rivoli, place des Pyramides, Paris 1^{er}.

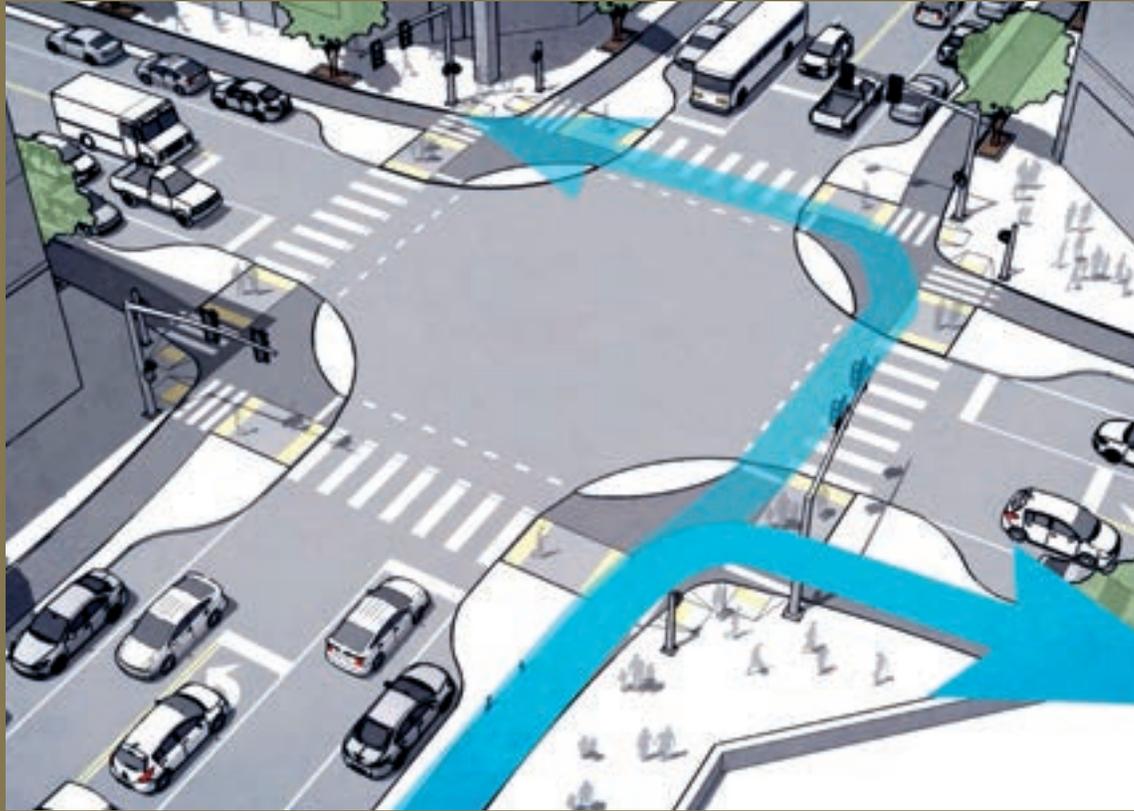


Piste cyclable croisement rue de Rivoli, rue des Lavandières-Saint-Opportune, Paris 1^{er}.



Piste cyclable croisement rue de Rivoli, rue des Bourdonnais, Paris 1^{er}.

RÈGLEMENTS ET GUIDES DE CONSTRUCTION À L'INTERNATIONAL

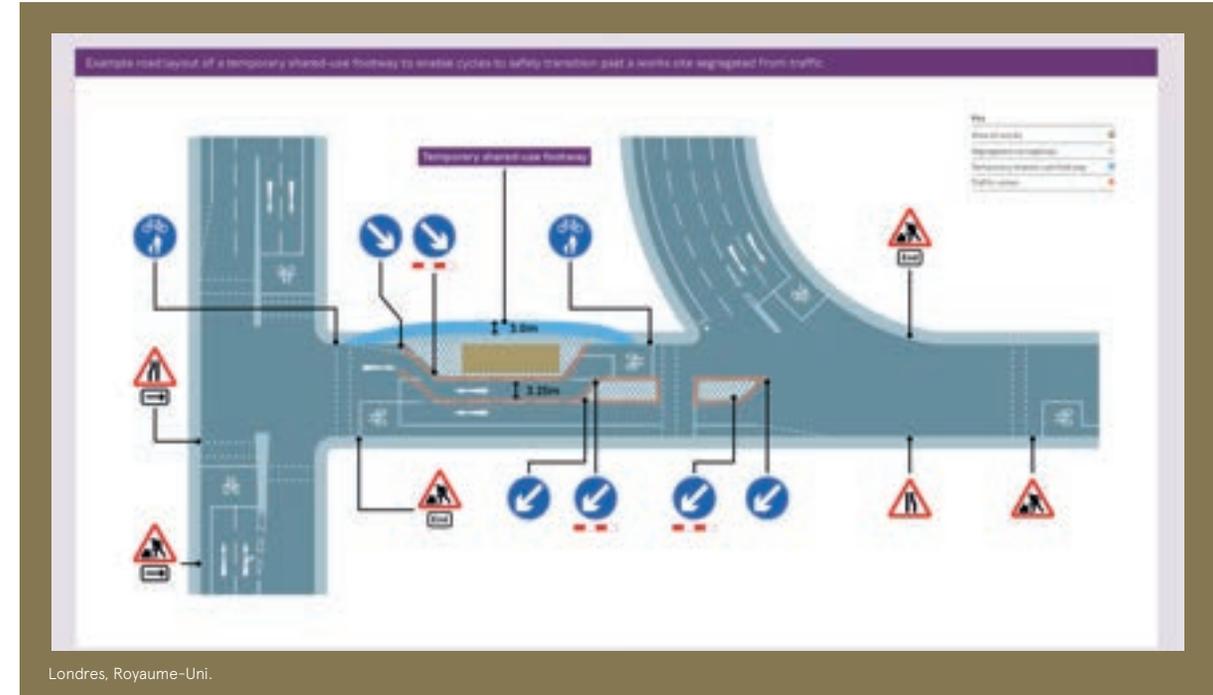


Salt Lake City, États-Unis

Les règlements reflètent les cultures qui les produisent. Ainsi ils sont simples et illustrés dans les cultures anglo-saxonne. Les guides de Salt Lake City, Helsinki, Londres, Amsterdam sont destinés à être compris par tous, notamment par les citoyens. La culture française est différente et surtout basée sur une culture de l'écrit, des règles et de la primauté de l'administration sur le citoyen. Les guides de construction de pistes temporaires à Paris sont inexistantes et relèvent plutôt d'organismes d'État ou d'organisations militantes. Le contexte est le même pour l'occupation temporaire de l'espace public, ou les tra-

vaux, avec un poids significatif de l'expertise reconnue des ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Il serait utile de définir le protocole du transitoire avec des règles claires et illustrées, saisissables pour les professionnels, mais également pour les associations et les citoyens afin de bien partager et faire comprendre les règles communes de manière didactique, impliquante et juste. Ce protocole serait aussi une « école » de Paris des bonnes pratiques de conduite des travaux, de la préfiguration, des expérimentations dans une ville ancienne et cohérente.



Londres, Royaume-Uni.



Streetmix, simulateur d'aménagement de voirie (États-Unis).

CAHIER DE RECOMMANDATION DU CEREMA (FRANCE)

Les recommandations de ce service de l'État permettant d'anticiper le besoin de pistes cyclables temporaires et d'aider à leur réalisation produisent des fonctions et des usages sans formes, sans identité, sans urbanité. Elles sont aujourd'hui contestées et contestables, à l'exemple de l'utilisation du jaune massivement rejeté. Ces recommandations pourtant pleines de bonnes intentions portent une partie de la contestation « SaccageParis ».

En mai 2020, à la sortie du premier confinement de la pandémie de COVID-19, le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), établissement public d'État sous la tutelle du ministère de l'Environnement, publie un cahier de recommandation technique pour l'aménagement de pistes cyclables provisoires.

Ce document est destiné aux collectivités qui souhaitent tester des solutions d'aménagement provisoires simples (création de nouvelles voies de circulation pour les vélos ou élargissement des pistes cyclables existantes) pour permettre aux cyclistes de se déplacer à vélo de manière efficace et en sécurité.

Dans ce document, rédigé en à peine deux mois durant le confinement, le CEREMA recommande « d'utiliser le matériel réglementaire de signalisation de chantier » pour un déploiement rapide de ces pistes cyclables. Ainsi, des équipements de travaux de voirie sont préconisés à l'instar de la balise de guidage jaune K5D ou du séparateur modulaire de voie l'estable K16. Dans les situations où le trafic serait important et/ou rapide, un séparateur de voie en béton est conseillé.

Ces recommandations semblent avoir largement été suivies par les collectivités, comme à Paris où les services techniques de la ville ont réussi la prouesse de déployer plus de 100km de nouvelles pistes cyclables en un temps record. Malgré tout, il s'avère que cette situation que l'on pensait provisoire s'est inscrite dans la durée. Aujourd'hui en 2022, soit deux ans après le début de la crise du COVID, ces pistes cyclables dites « temporaires » lors de leur création sont toujours présentes. Cependant, elles ont permis d'inscrire durablement l'usage du vélo en ville. Plus que des voies temporaires, elles sont en réalité la préfiguration des aménagements définitifs que la ville devrait mettre en place.

Dans ces circonstances et compte tenu de la durée nécessaire pour le déploiement définitif de ces nouvelles voies cyclables, on peut légitimement se poser la question du besoin d'équipements spécifiques à la ville (couleurs, matériaux, durabilité) autres que les équipements de signalisation de chantier.



SITUATIONS EXCEPTION- NELLES

3





Marathon de New York, États-Unis.

La ville consommée, comment gérer les déchets ?



Opéra
Sébastien Jarre
Festivals Mondial
septembre au 10 octobre
à Paris Garnie

Manifestation lors de la Coupe du monde 2018, place de la Bastille à Paris.

LA BARRIÈRE VAUBAN

UNE ICÔNE ET UN ÉLÉMENT IDENTITAIRE DU PROVISOIRE À PARIS



Une barrière de police, barricade, barrière de contrôle de foule, barrière mobile, dite aussi barrière «Vauban» ou «ganivelle» en France et barrière «Nadar» en Belgique, est un obstacle mobile en acier galvanisé utilisé notamment en France pour mettre rapidement en place un périmètre de non-circulation piétonne pour la canalisation des foules dans la prévention de divers débordements. Utilisées lors de grands événements sportifs et culturels, elles sont une icône des équipements provisoires de Paris.

Préalablement, les périmètres de sécurité étaient traditionnellement définis par des barrières en bois. Les premiers modèles possédaient un désavantage de taille. Fixées avec des clous, des vis et des boulons, ces barrières étaient particulièrement difficiles à installer et incroyablement lourdes. Plus tard, des barrières en bois plus légères furent mises en circulation. Peine perdue. Trop peu résistantes, elles ne résistaient pas longtemps aux assauts de la foule. Le succès de la barrière Vauban est aussi celui du métal. Plus légère, solide et pratique que ses ancêtres. Cinéaste et ingénieur, Boris Peskine s'est intéressé au mobilier urbain, notamment au secteur des échafaudages, et a mis au point la barrière métallique

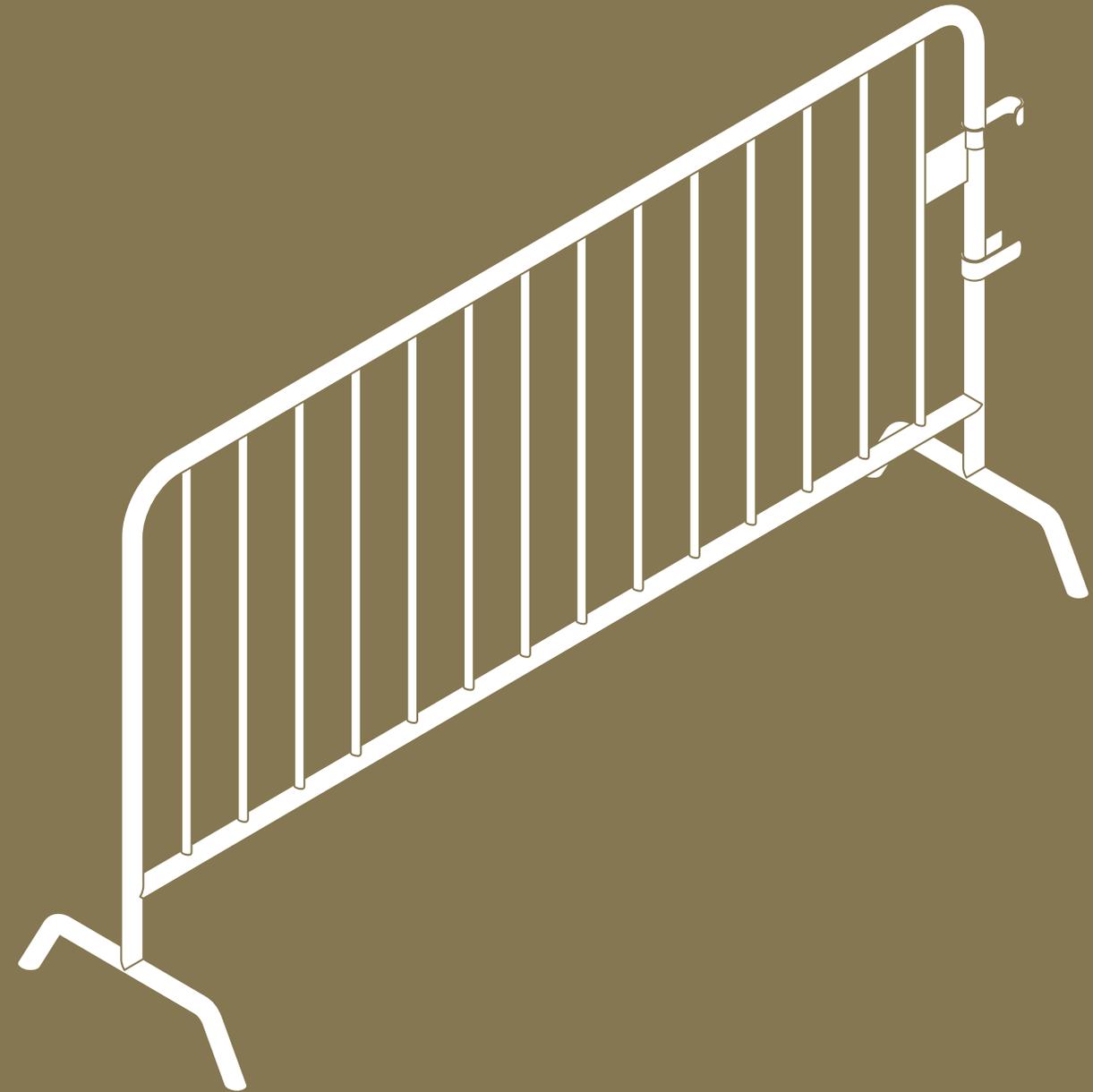


mobile pour canaliser les déplacements de personnes dans les rues. Cette barrière est désormais le plus utilisé en France et est devenue icône de Paris. Appelées «barrières Vauban», elles tirent leur nom de l'ingénieur Sébastien Le Prestre de Vauban, responsable au ^{xvii} siècle d'un vaste réseau de fortification du territoire français.

DESCRIPTION:

La barrière Vauban, barrière métallique. D'une hauteur constante de 1,10 m, elle se décline en deux versions : la version en 2 m avec 14 barreaux, et la version en 2,50 m avec 18 barreaux. Ces barreaux sont des tubes en acier galvanisé. L'espacement entre les barreaux répond à des normes strictes, tout comme la forme des pieds pensée pour faciliter le stockage et assurer la stabilité du dispositif.

Barrière dite «Vauban»



GESTION DE L'AFFLUENCE



Barrières Vauban oubliées, Les Lilas (93).

SÉCURITÉ ANTI-BÉLIER



Dispositif anti-véhicule-bélier lors d'un événement à Paris.



Dispositif anti-véhicule-bélier lors d'un événement à Paris.



Barrière Vauban habillée à l'occasion du Tournoi Roland-Garros.



Bloc béton anti-véhicule-bélier, Paris Expo Porte de Versailles, Paris 15°.



Bloc béton peint aux couleurs du PSG, proche du Parc des Princes, Paris 16°.

Des solutions hétérogènes, parfois anxiogènes.

LA SÉCURITÉ A BESOIN DE DESIGN

Les objets urbains embellissent nos villes et offrent des fonctions symboliques et opérationnelles à nos vies : mobilité, éclairage, propreté, communication et signalétique directionnelle... L'époque ajoute à cet ensemble la nécessité de protéger les citoyens contre des attaques terroristes. Pour répondre à l'obligation de rendre nos villes plus sûres, il faudra inventer de nouveaux objets, de nouvelles formes de dispositifs de sécurité préventive ou passive.

SÉCURITÉ PUBLIQUE

La sécurité publique s'applique à tous les aspects de la protection de la vie et des biens. Elle s'intéresse aux dangers objectifs et à la prévention de la criminalité. Mais la sécurité, c'est aussi un ensemble subjectif de perceptions et d'expériences de la vie quotidienne qui participent aux sentiments d'insécurité, comme un mauvais éclairage, des dégradations, des attroupements de personnes, etc.

La majorité des actions de sécurité et de prévention sont assurées par les forces de l'ordre. Mais une bonne conception des villes peut aussi y contribuer. Les urbanistes ont intégré les questions de sécurité, notamment les facteurs criminogènes, dans le milieu des années 1990, à l'exemple du livre « Safe Cities: Guidelines for Planning, Design, and Management » de Gerda R. Wekerle et Carolyn Whitzman (1994).

DES BARRIÈRES AUX BLOCS DE BÉTON

La sécurité est souvent traitée par des moyens opérationnels assez bruts dont certains sont devenus des icônes, comme la célèbre barrière Vauban.

Ainsi, après les barrières Vauban, nous assistons à l'apparition de blocs en béton, issus de la culture des travaux publics pour protéger les piétons, ou de nouvelles formes comme BlocStop pour éviter les intrusions automobiles. Israël propose des réponses efficaces basées sur des expériences de prévention, d'anticipation et de protection sophistiquée plutôt de

culture militaire. Les réponses en Europe sont variées, l'Italie condamne le trafic avec des réponses respectant le patrimoine ou avec le panettone d'Enzo Mari.

Ces aménagements proposent des réponses fonctionnelles, mais elles ne sont que partielles.

Le design n'a clairement pas assez embrassé les domaines de la sécurité dans tous ses aspects. Ce sujet nous oblige à proposer, inventer et créer de nouvelles situations, de nouveaux objets, de nouvelles formes de dispositifs de sécurité préventive et passive. Nos villes méritent des réponses holistiques, symboliques, concertées et de nouveaux dispositifs efficaces, non anxiogènes, et surtout multi-usages qui intègrent prévention et protection dès la conception, mais également embellissent ou végétalisent les villes.

Ces interrogations ont émergé lors des rencontres préparatoires publiques de l'appel à projets Faire 2018 du Pavillon de l'Arsenal et de la Ville de Paris. Le tourisme et la préparation des Jeux olympiques nous obligent à nous saisir de ce sujet comme un élément récurrent des aménagements temporaire et permanent de nos cités.



Mobilier urbain anti-intrusion, développé lors de l'appel à projet FAIRE du Pavillon de l'Arsenal, design Quentin Vaultot.



Blocs anti-intrusion, Gênes, Italie.



Mobilier urbain anti-intrusion, développé lors de l'appel à projet FAIRE du Pavillon de l'Arsenal, design Gaëlle Gabillet et Stéphane Villard.

LA VILLE SAISONNIÈRE



Piétonisation du quartier Le-Plateau-Mont-Royal à Montréal, Canada. Design Castor et Pollux, réalisation par Collectik KOPO.

Quartier piétonisé à Montréal durant l'été 2020.



Mise en place d'une rue piétonne lors des périodes estivales à Villeurbanne, avenue Henri-Barbusse.

Comment accompagner la fréquentation des sites ?



Pointe du pont Neuf, île de la Cité, Paris 1^{er}.



Parc des Buttes-Chaumont, Paris 19^e.

HYPERFRÉQUENTATION AILLEURS



Salles de bains et toilettes mobiles pour promouvoir l'accès à l'hygiène pour les sans-abris à San-Francisco, États-Unis.

À PARIS



Urinoir, quai de la Loire, Paris X9e, mai 2021.



Toilettes amovibles pour femmes.



Urinoir, quai de Valmy, Paris 10e, avril 2021.

Équiper la ville pour gérer les affluences temporaires.

HYPERFRÉQUENTATION

AILLEURS



Suppression des corbeilles à titre expérimental dans le métro de New York, États-Unis.



À PARIS



Modules de tri des déchets Trilib' montés sur une berce amovible, quai de Seine, Paris 7^e, décembre 2021, design Trilib' Aurel design urbain.



River'Tri, déchèterie fluviale à Lyon.



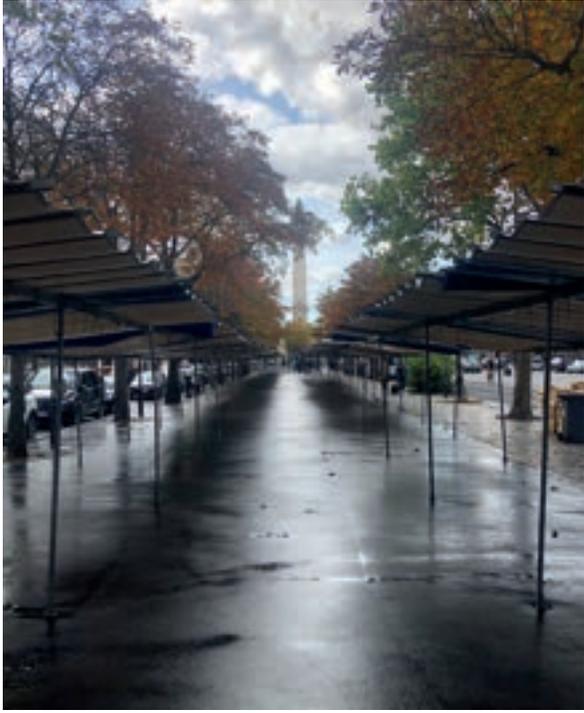
Poubelles de tri, parc de la Villette, Paris 19^e.



Bacs à déchets, parc des Buttes-Chaumont, Paris 19^e.

LE MARCHÉ PARISIEN

UN MODÈLE DE GESTION DE L'AFFLUENCE ET DES TEMPORALITÉS



Marché, boulevard Richard-Lenoir, Paris 6°.



Marché de Belleville, Paris 11°.

Le marché parisien est un service, une situation, et une occupation temporaire de l'espace public symbolisant la notion de temporalité et de service urbain fonctionnel.



Système de fixation au sol temporaire du mobilier, Saint-Étienne.



Marché avenue Dausmenil, Paris 12°.

FORMES URBAINES

LES FONCTIONS NE FONT PAS L'USAGE

L'utilité, la fonction et le coût final ont tendance à primer dans le monde de la voirie et des objets urbains, au détriment de l'esthétique et de la forme, pourtant essentielles à l'adhésion *in fine* de l'utilisateur, du citadin ou du client.

La ville, en train de se faire, d'expérimenter est souvent issue de l'esthétique des Ponts et Chaussées. Pourtant, «cela fonctionne» n'équivaut pas à «cela sert». Ce qui sert ne s'inscrit pas forcément dans l'ensemble complexe d'une ville. On le voit, la conception urbaine relève d'une interdépendance variée dont seule l'intentionnalité du projet peut garantir une amorce de cohérence. Pourtant, dès le moment où l'on évoque le provisoire, l'esthétique et la fonctionnalité, des objets conçus pour les travaux de voirie s'imposent de manière brutale mais efficace.

IL N'Y A PAS D'USAGES SANS FORMES

Mais les formes ne sont pas les seules à entrer en ligne de compte dans la construction des villes.

Depuis quelques années, un mouvement général lié à l'individualisation, aux revendications idéologiques, au marketing, et accéléré par le numérique a valorisé comme objectif la notion d'usage dans la conception des productions humaines. L'usage vaut mieux que la possession, je ne sers et respecte que mon propre intérêt. L'utilisateur devient l'expert de ce qu'il souhaite. La mobilité a pris le pas sur le vélo, le jardinage citoyen sur l'esthétique cohérente des villes.

L'usage est un objectif complexe à atteindre. On a alors, pour servir cette vision, déléguée au citadin la conception, l'expérimentation urbaine ou des fragments de l'espace public. Cette tendance interfère sur les temporalités, les qualités de l'espace public, de durabilité et de discrétion. Ces phénomènes issus du mouvement de désintermédiation facilité par le numérique se manifestent entre autres dans les



GBA posés sur la place de la République, Paris 10^e, mars 2021.

espaces publics. Un ensemble de nouveaux intervenants, de lobbies et d'associations ont défendu leurs idéaux, bonnes intentions à l'exception peut-être de l'urbanité, l'ensemble. Le procédé de conception écrase l'objectif final. Les pieds d'arbres n'ont clairement pas donné les résultats escomptés, pour la majorité d'entre eux. On peut imposer des règles aux commerçants que l'on ne peut exiger des particuliers.

Il faut cependant se rappeler que l'on ne peut faire sans les gens. Ce qui est possible pour un artefact technique et appliqué en conception d'objet ou de logiciel est-il possible pour une ville? Les options binaires des modèles d'innovation de la cathédrale et du bazar, sont-ils applicables à une ville? Cela dépend en partie du contexte, de l'histoire, de la culture et des spécificités des quartiers. Berlin, New York ne sont pas Paris et la périphérie n'est pas

le centre. Loin d'être un empêchement ou une limite, on mesure le caractère nécessairement situé de ces expérimentations de phénomènes, de dispositifs urbains.

Doit-on innover par l'expérimentation avec les gens ou bien tenter de créer pour le plus grand nombre dans un contexte social large et un milieu qui nous dépasse? Comment faire de ces slogans des concepts qui fonctionnent? Et surtout qui nous proposent des formes sensées et cohérentes avec le lieu dans lequel ils sont accueillis. On mesure le défi auquel il faut faire face.

Pour accompagner le changement, le provisoire dans une transition réussie en intégrant toutes les composantes et les formes qui font identité, il faut en faire un objet de projet, un dessein, identifier et

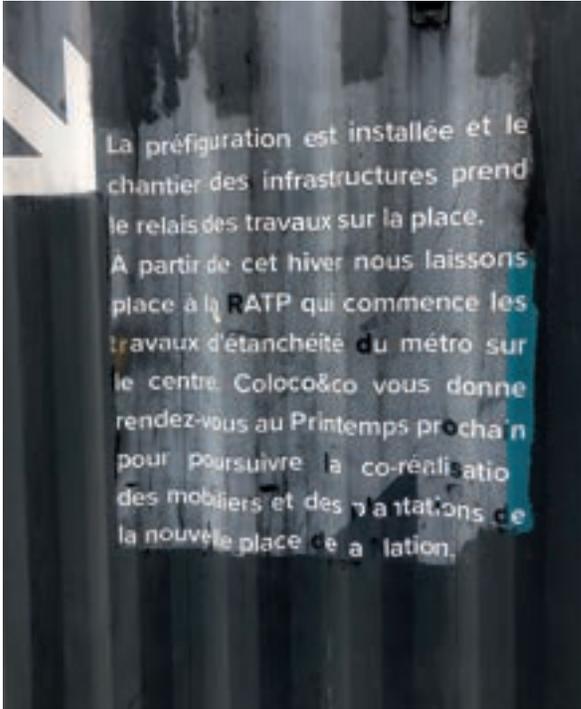
signaler la nature de ces bouleversements (travaux, projets, événements, usages émergents, etc.) et les intégrer dans les dynamiques des projets municipaux... Comment on le fait devient tout aussi important que ce que l'on fait dans une ville comme Paris. Il s'agit, lors de construire, de réussir la coalition du nouveau et de l'ancien, du durable et de l'éphémère, du commun et de l'individu, des usages souhaités et des usages spontanés dans un ensemble situé et identifié avec des règles, moteur de la cohabitation et de l'harmonie de Paris. Celles-ci nous permettront de tenter, de tester, de participer, de vivre dans un cadre évolutif, de comprendre et identifier ce qui se passe et pendant combien de temps.

EXPÉRIMENTA- TIONS

4



EXPÉRIMENTATIONS URBAINES



Installation d'une expérimentation, place de la Nation à Paris.



Bancs, place de la Nation à Paris.

Dans les expérimentations urbaines, les approches centrées sur l'utilisateur ont remplacé les enquêtes d'utilité publique. Depuis quelques années, un foisonnement de méthodes dites citoyennes ont tenté de trouver une solution pour aplatir les chaînes de décisions, imaginer la ville par le bas. On trouve des récits, des fictions, des conférences, des ateliers participatifs, des psychanalyses urbaines, des preuves de concepts, et des prototypes. Cependant, les intentions y valent souvent plus que les résultats, à l'exemple de certaines expérimentations urbaines récentes qui se sont révélées peu esthétiques, mais également peu concluantes en termes d'usages.

L'innovation d'usage a rapproché le design des sciences politiques, des sciences sociales, mais l'a paradoxalement éloigné de l'art, du design, des fonctionnalités, des enjeux invisibles, de l'invention des choses et de l'urbanisme, mais surtout des contraintes et de l'inspiration provoqués par le «faire». Ainsi, ce «design des usages» est moins un représentant du design que de ses bonnes intentions. Il y aurait un design formel qui est souvent opposé au design d'usage, l'un étant considéré comme

futile, l'autre comme utile. C'est une erreur qui ne pardonne pas dans l'espace urbain qui n'est pas un milieu comme les autres ! Tous les dispositifs permanents, ou provisoires, qui parcourent les villes, sont régis par des besoins opérationnels dont les principes oscillent entre logistique et organisation. La voirie, la propreté sont régies par des spécialistes de l'efficacité. Les formes sont également importantes. Un objet se résume-t-il à un usage ? Peut-on ne pas avoir de forme ?

Un objet urbain est-il différent d'un objet présent dans un magasin, dans un espace privé, ou même d'un service ?

Comment alors intégrer le nécessaire retrait formel, l'effacement au service du commun et de l'ensemble des objets urbains ? L'obsession de l'usage pose la conséquence du projet en objectif sans convoquer les questions de cohérence, de contexte et d'harmonie de l'ensemble.

Idéalement il faut le rapprochement de ces deux approches, l'usage des choses et la pertinence de leurs formes, guidées par des intentions, des fonctions.

Peut-on exonérer les intervenants urbains et les designers de l'essence de leur discipline : la synthèse formelle d'un dessein, entre rationalité et sensibilité, par le dessin au service du commun.

Nous pouvons alors comprendre comment nous sommes arrivés à ce chaos lié aux travaux. Obsédés par nos réflexions et nos intentions, nous n'avons pas vu dans la complexité du jeu urbain la puissance de la nature symbolique et visuelle des travaux. Ceux-ci ne sont pas une externalité aux manières de faire la ville, un moment que l'on ignore, que l'on ne voit pas malgré sa sur-visibilité. Il faut désormais les traiter comme un objet et un sujet de la transition.

Cette période est intéressante parce qu'elle a permis de définir, entre désirs, croyances et construction de la ville, des limites, des possibles, des préfigurations, des expérimentations mais également les façons dont le réel nous rattrape toujours. Cela nous permet de progresser, ou pour le moins de ne pas oublier ce que nous savions déjà.

RÉ-AFFECTATION DU STATIONNEMENT



Goodnest, terrasse temporaire, par PACE et NoDesign.



Terrasse temporaire utilisant le mobilier d'un parking deux roues comme structure d'ancrage au sol, rue Saint-Dominique, Paris 7^e, mai 2021.



Terrasse temporaire de qualité en bois, rue des Boulets, Paris 11^e, mars 2021.



Expérimentation square Louis-Majorelle, Paris 11^e, mars 2022.

RÉSILIENCE CLIMATIQUE



Expérimentation d'un revêtement de sol infrarouge pour abaisser la température du bitume, ville de Paris.

Ces expérimentations démontrent la capacité de la ville à déployer des dispositifs temporaires sans équipements ni référence au monde des travaux.



Brumisateurs installés sur les quais de Seine lors de la période estivale.



Utilisation du réseau d'eau non potable de la ville de Paris pour arroser la chaussée afin d'abaisser la température des rues.

OMBRIÈRE AILLEURS



Patchwork en crochet pour amener de l'ombre créé par une association à Alhaurín de la Torre, à Malaga.

À PARIS



Ombrelle de rue, expérimentée par la mairie de Paris pour baisser la température des sols lors d'épisodes caniculaires.



Ombrelle de rue, Bercy Village, Paris 12^e, avril 2022.

SIGNALÉTIQUE SANITAIRE

AILLEURS



Signalétique visant à faire respecter les normes sanitaires à Londres, Royaume-Uni.



À PARIS



Signalétique au sol de distanciation des personnes à l'abords des établissements scolaires à Paris, design Studio 5.5.



Marquage au sol afin de respecter les distances sanitaires à Hanoï, Vietnam.



Marquage ville de Paris, 2020.

ESPACES ACTIFS



Marquage au sol sportif, quai Henri-Pourchasse, Ivry-sur-Seine (94), septembre 2021.



Miroir, Ivry-sur-Seine, quai Henri-Pourchasse Ivry-sur-Seine (94), septembre 2021.



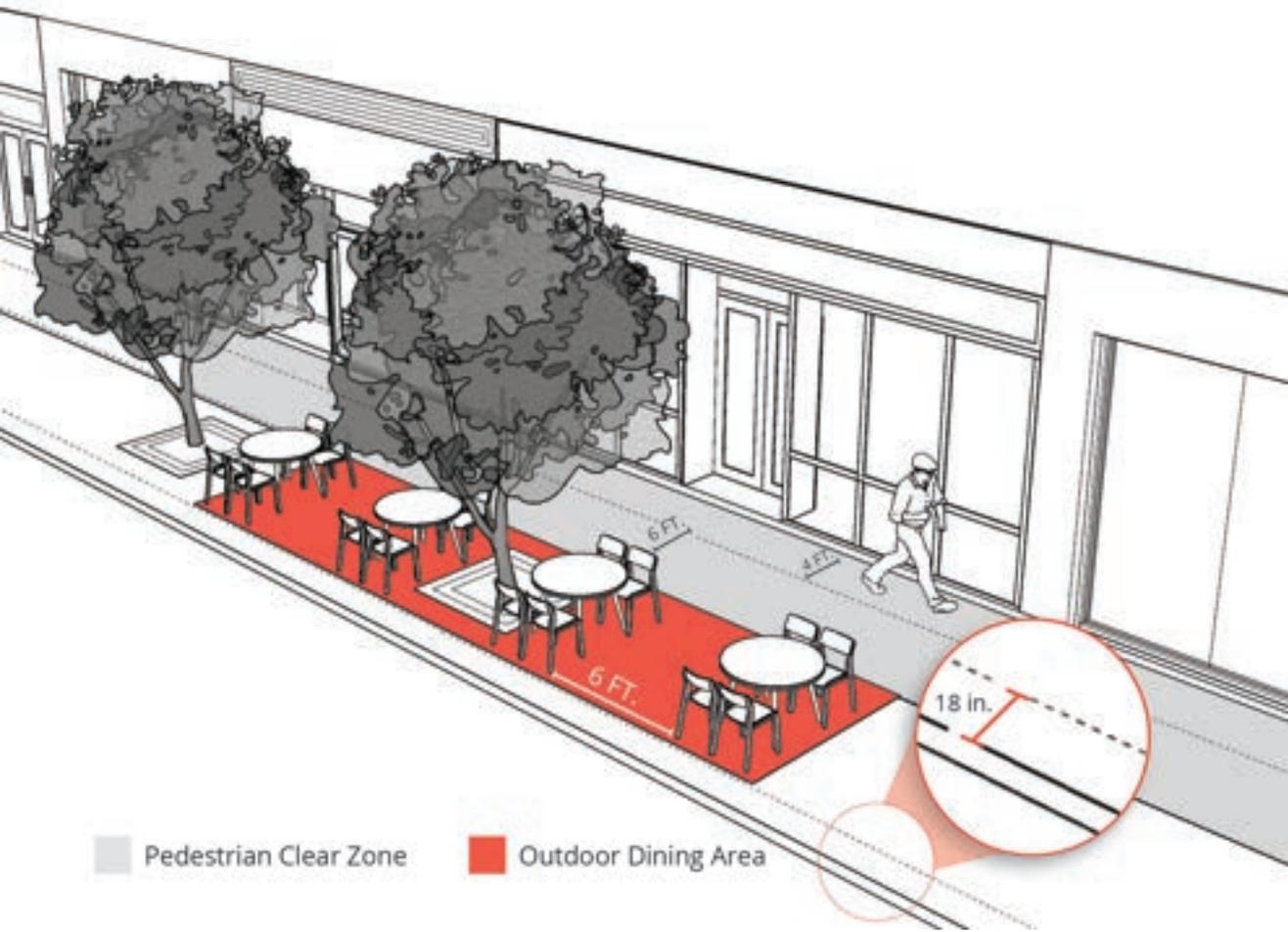
Square Maurice-Gardette, Paris 6^e.



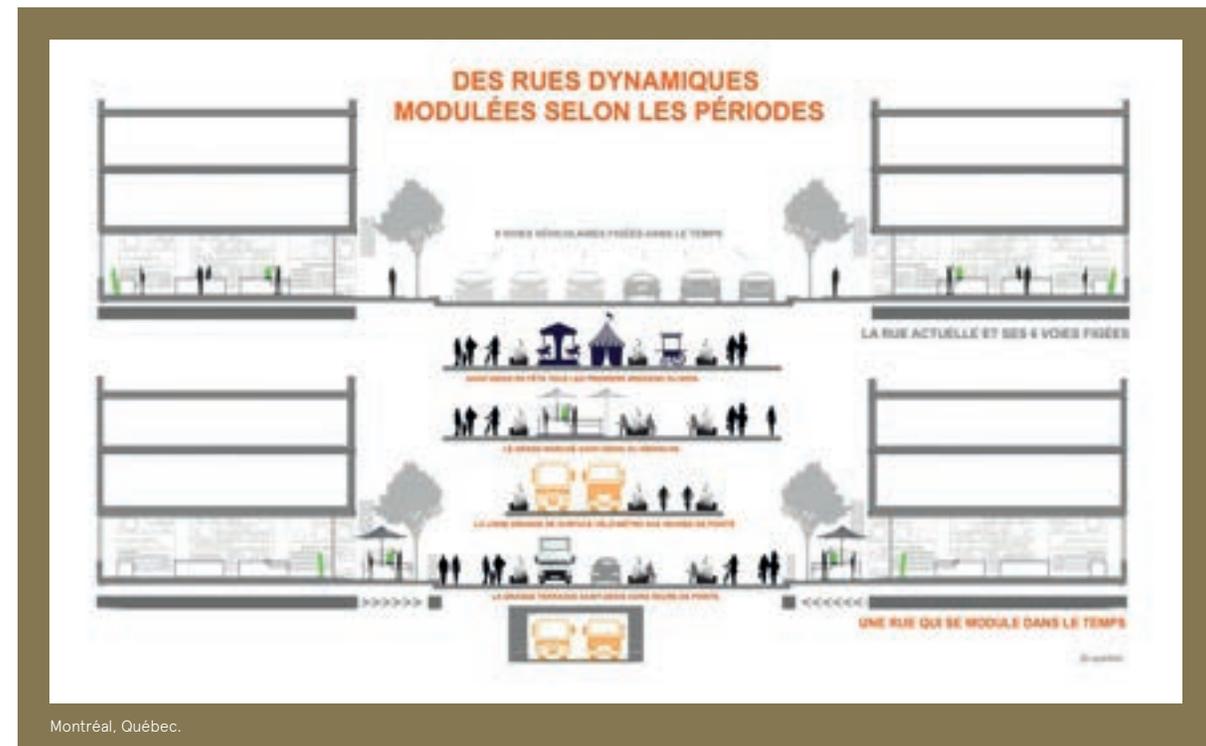
Marquage au sol sportif, Ivry-sur-Seine, quai Henri Pourchasse (94), septembre 2021.

Les préfigurations ou les expérimentations urbaines dans une ville comme Paris méritent les mêmes cycles d'interventions. On peut les nommer tactiques, expérimentales, préparation, préfiguration et interactions sont désormais des parties intégrantes des chantiers et des projets.

RÈGLEMENTS ET GUIDES D'OCCUPATION EXCEPTIONNELLE DE L'ESPACE PUBLIC À L'INTERNATIONAL



Typologies design guide, Salt Lake City, États-Unis.



Montréal, Québec.



Helsinki, Finlande.

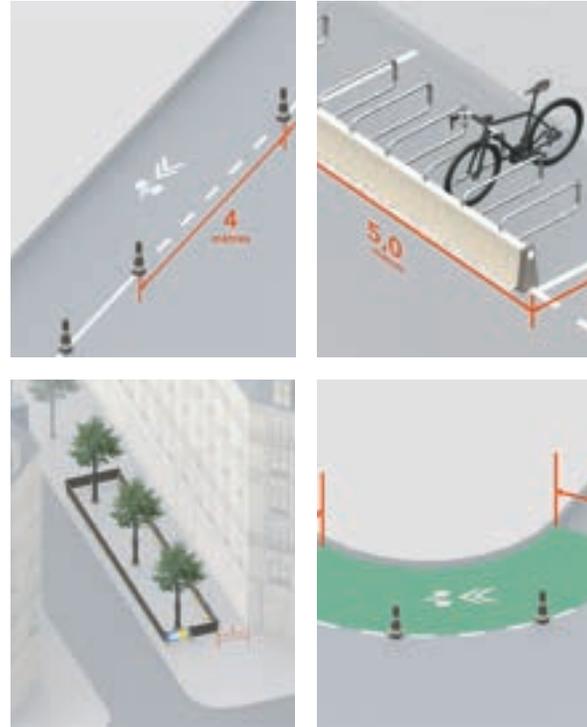
DESIGNER LE TRANSITOIRE

5



PROCOLE DU TRANSITOIRE

GUIDE POUR PARIS



PROCOLE DU TRANSITOIRE

Le protocole du transitoire est fait pour organiser, protéger les modes de gestion de la permanence, l'impermanence, et la récurrence des aménagements temporaires dans des règles partagées par tous. Il définit dans un système des couleurs, des matières la qualité des matériaux et des objets. Ce protocole servira à permettre l'innovation d'usage et d'aménagement dans un esprit continu et cohérent avec la ville, d'oser des préfigurations dans une esthétique urbaine admissible. Un système d'objet qui devient un outil d'aménagement. La ville de Paris pourrait exiger lors des appels d'offres des équipements spécifiques pour améliorer la qualité, le dessin, la cohérence, les fonctions, les usages, l'esthétique et le bilan carbone des objets du temporaire. Le protocole du transitoire est un guide pour Paris, didactique pour tous les publics afin d'encadrer les situations provisoires à Paris.

Transformer les règlements en objets visuels et didactiques.

- Provisoires
- Expérimentales
- Exceptionnelles
- Référentiel des typologies d'objets utilisés
- Référentiel couleurs
- Référentiel matières
- Référentiel graphique

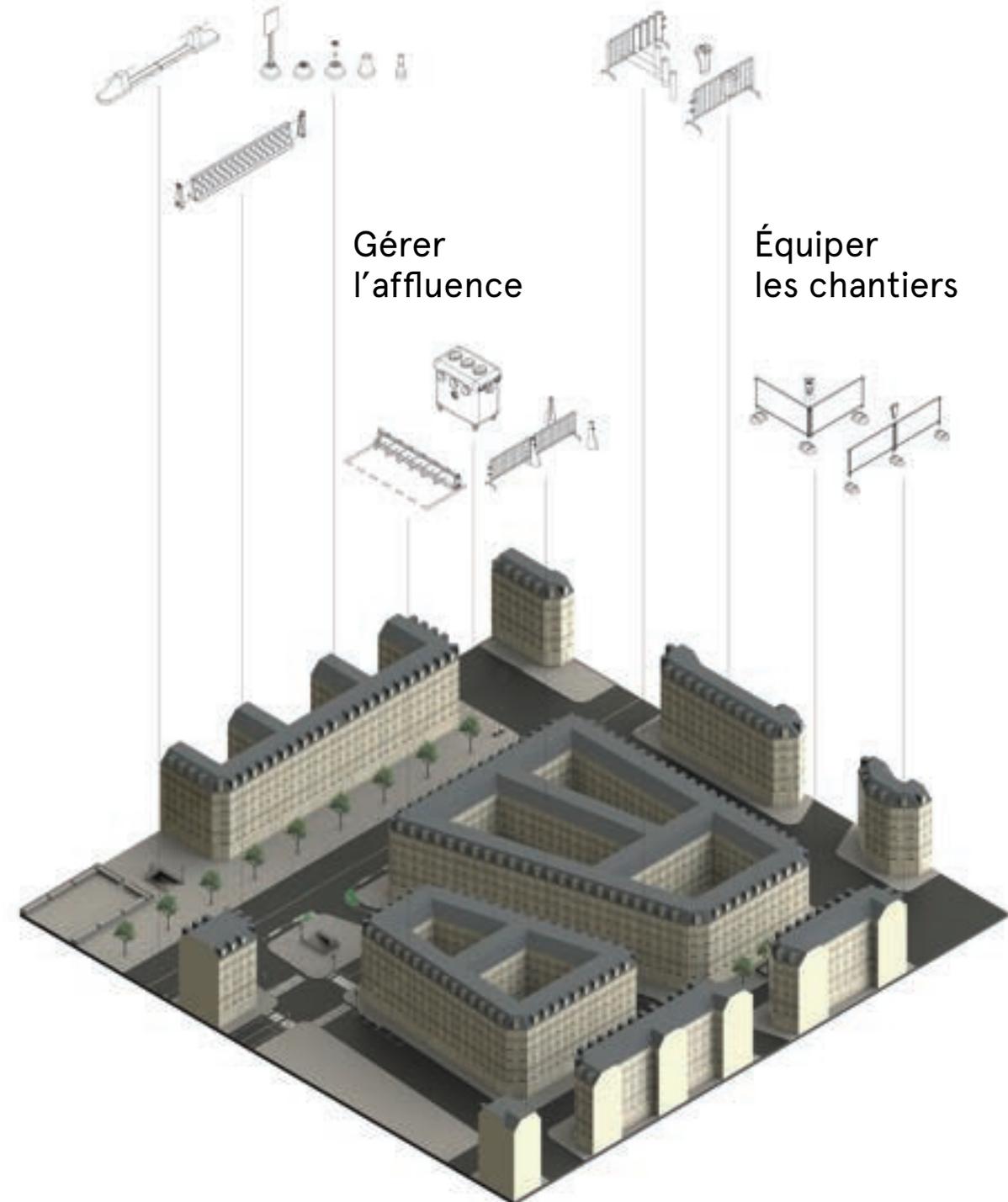
IDENTIFIER ET CRÉER DES OBJETS SPÉCIFIQUES

Équiper les pistes cyclables temporaires

Équiper les événements

Gérer l'affluence

Équiper les chantiers



LA CHRONOLOGIE DES TRAVAUX DE VOIRIE TEMPORAIRES



de 0 à 1 mois

URGENCE (À ÉVITER)

Matériel : Balise jaune K5D, marquage au sol provisoire

Nous savons désormais qu'il faut sortir le balisage des pistes cyclables de l'esthétique des travaux.



de 1 mois à 1 an

PROVISOIRE / PRÉFIGURATION

Matériel : GBA spécifique aménagement, marquage de couleur aux carrefours et balise spécifique couleur de Paris



de 1 an à 5 ans

TRANSITOIRE / ÉVOLUTIF

Matériel : Galinette et plots béton mobiles, marquage temporaire



jusqu'à usure
ou désuétude

AMÉNAGEMENT DÉFINITIF

Matériel : Galinette granite et bitume, marquage définitif

CYCLE DE VIE, RECYCLABILITE ET BILAN CARBONE

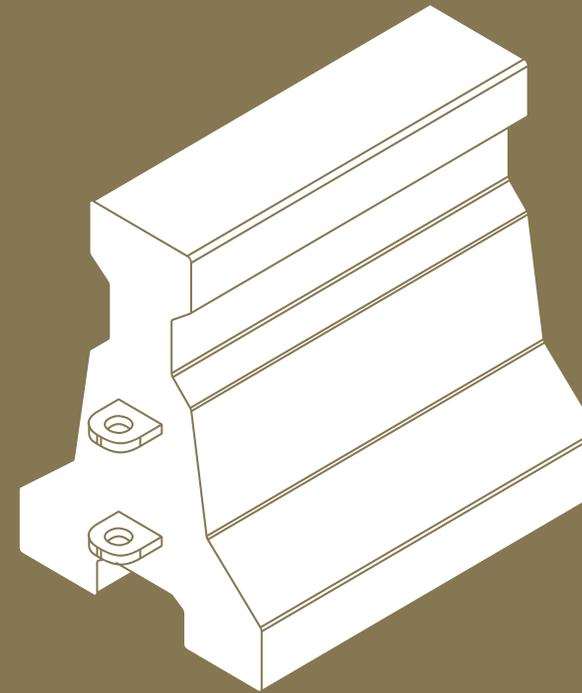
Face à la systématisation de l'emploi de glissières en béton à Paris, notamment pour la signalisation des pistes cyclables temporaires, il est bon de rappeler quelques chiffres.

Pour leur fabrication, nous pouvons estimer une empreinte carbone de 176,7 kg eq. CO₂ pour un bloc béton, contre 15,6 kg eq. CO₂ pour son équivalent en plastique dans les deux cas sans le transport¹.

De nos observations sur le terrain, nous remarquons souvent une usure prononcée de nombreux blocs béton, alors que leurs équivalents en plastique semblent mieux résister aux chocs en milieu urbain. Le béton est un matériau qui n'est pas recyclable, à l'inverse du polypropylène utilisé pour les séparateurs de voies en plastique.

Un bloc béton double d'un mètre de long pèse 465 kg quand son équivalent en plastique lesté à l'eau ou au sable ne pèse que 8 kg à vide². Avec une différence de poids de plus de 450 kg, l'impact environnemental du transport de ces équipements, amenés à être déplacés régulièrement, est largement en défaveur du béton.

Dans son usage originel, la glissière béton est recommandée sur les axes routiers à grande vitesse et fort trafic (typiquement les autoroutes). Dans une agglomération où la vitesse maximale est descendue à 30 km/h, la pertinence des équipements lourds en béton se pose. Leur privilégier des équivalents légers lestés devrait être une recommandation afin de réduire l'empreinte carbone des dispositifs temporaires.



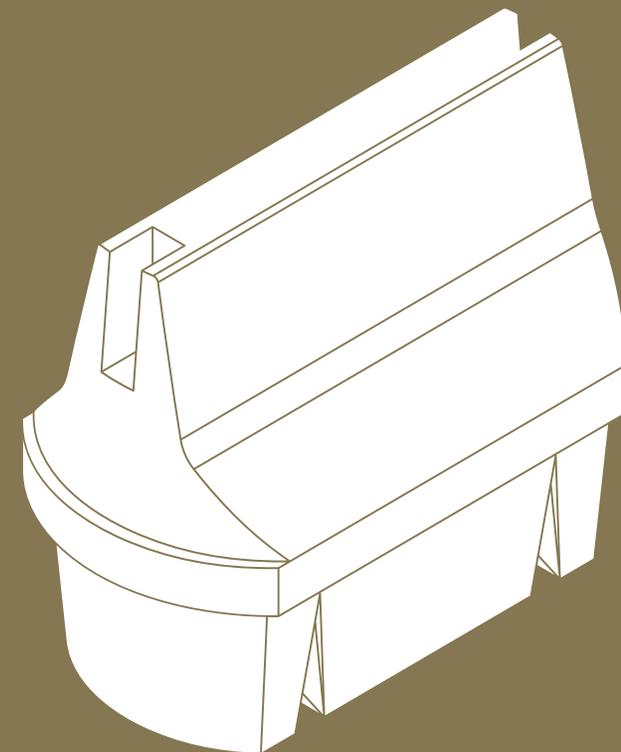
GLISSIÈRE EN BÉTON ARMÉ

Poids :

465 kg

Empreinte carbone de la production :

176,7 kg eq. CO₂



GLISSIÈRE EN PLASTIQUE

Poids à vide :

8 kg

Poids lesté au sable ou à l'eau :

env. 108 kg

Empreinte carbone de la production :

15,6 kg eq. CO₂

NOTES

Poids DBA 1 m / 465 kg – Béton armé = 0,38 kg eq. CO₂

1 DBA = 176,7 kg eq. CO₂

Poids séparateur de voie PP 1,1 m / 8 kg (lesté 150 kg eau ou sable,

25 séparateurs / palette)

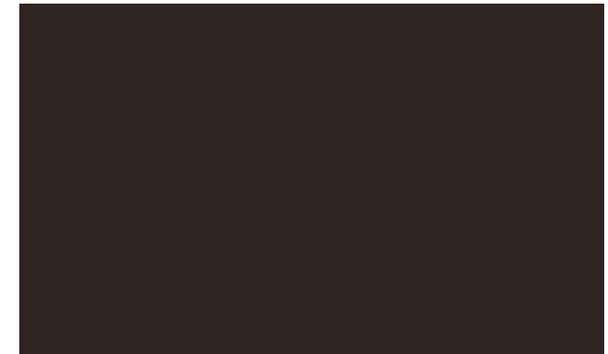
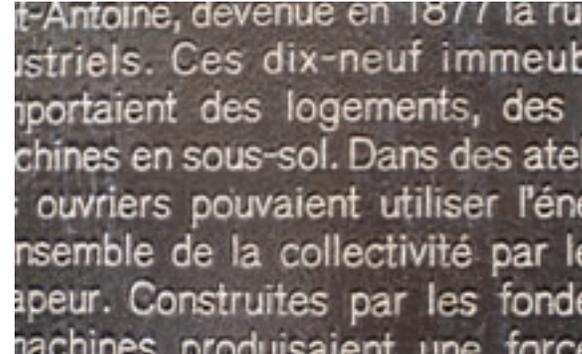
PP = 1,95 kg eq. CO₂ (source : Idemat (Université de Delft)

1 séparateur PP = 15,6 kg eq. CO₂

1: Idemat (Université de Delft).

2: <https://www.caupamat.fr>

RÉFÉRENTIEL DES COULEURS



Créer une gamme de couleurs en cohérence avec les tonalités et l'identité parisiennes.



QUELLE COULEUR ?



Barrières BVP2 actuelles.

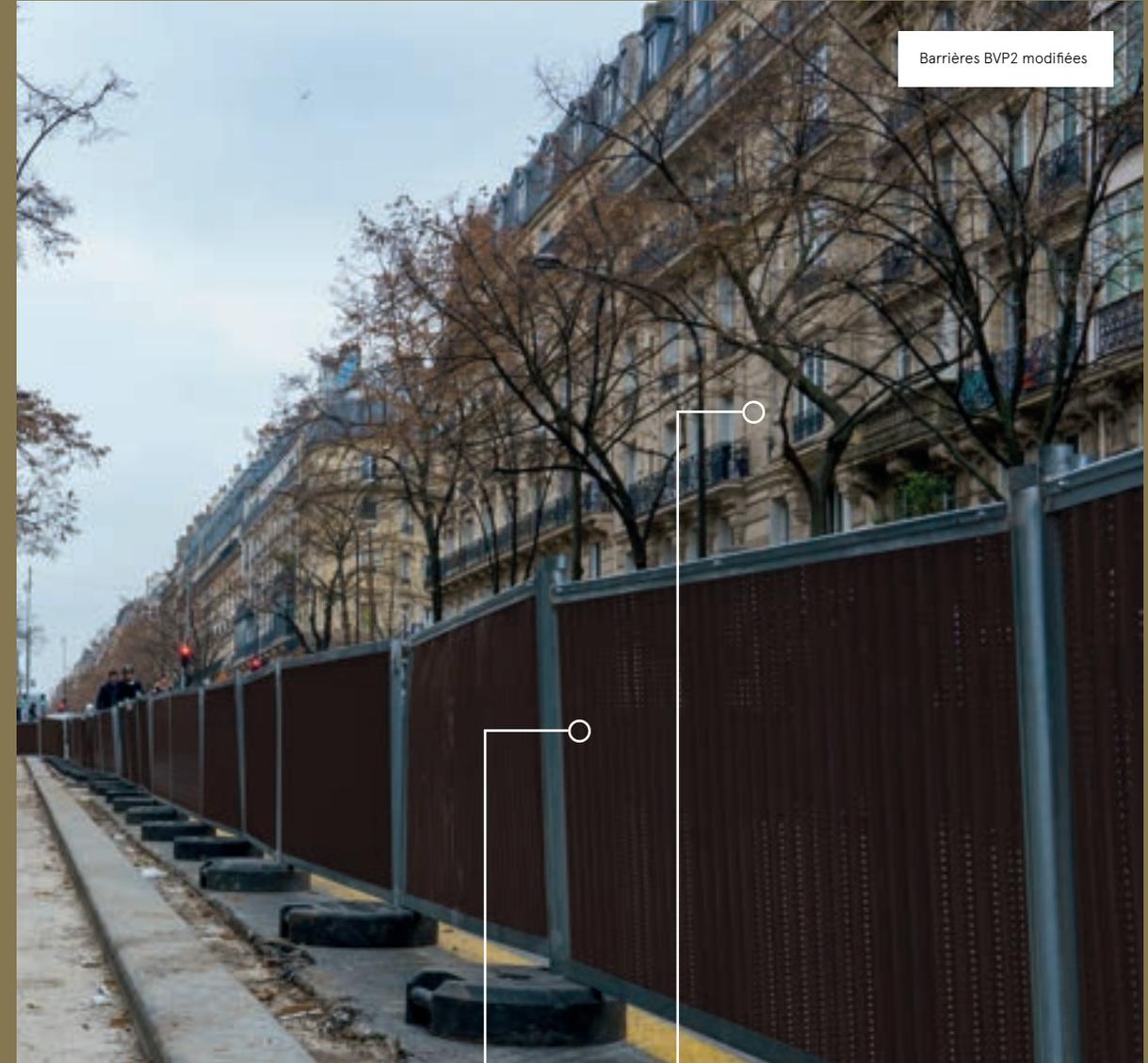


Couleur « gris froid » des barrières actuelles (RAL 7011)



Couleur des bâtiments de Paris

Gris froid ?



Barrières BVP2 modifiées



Couleur « gris froid » recommandée

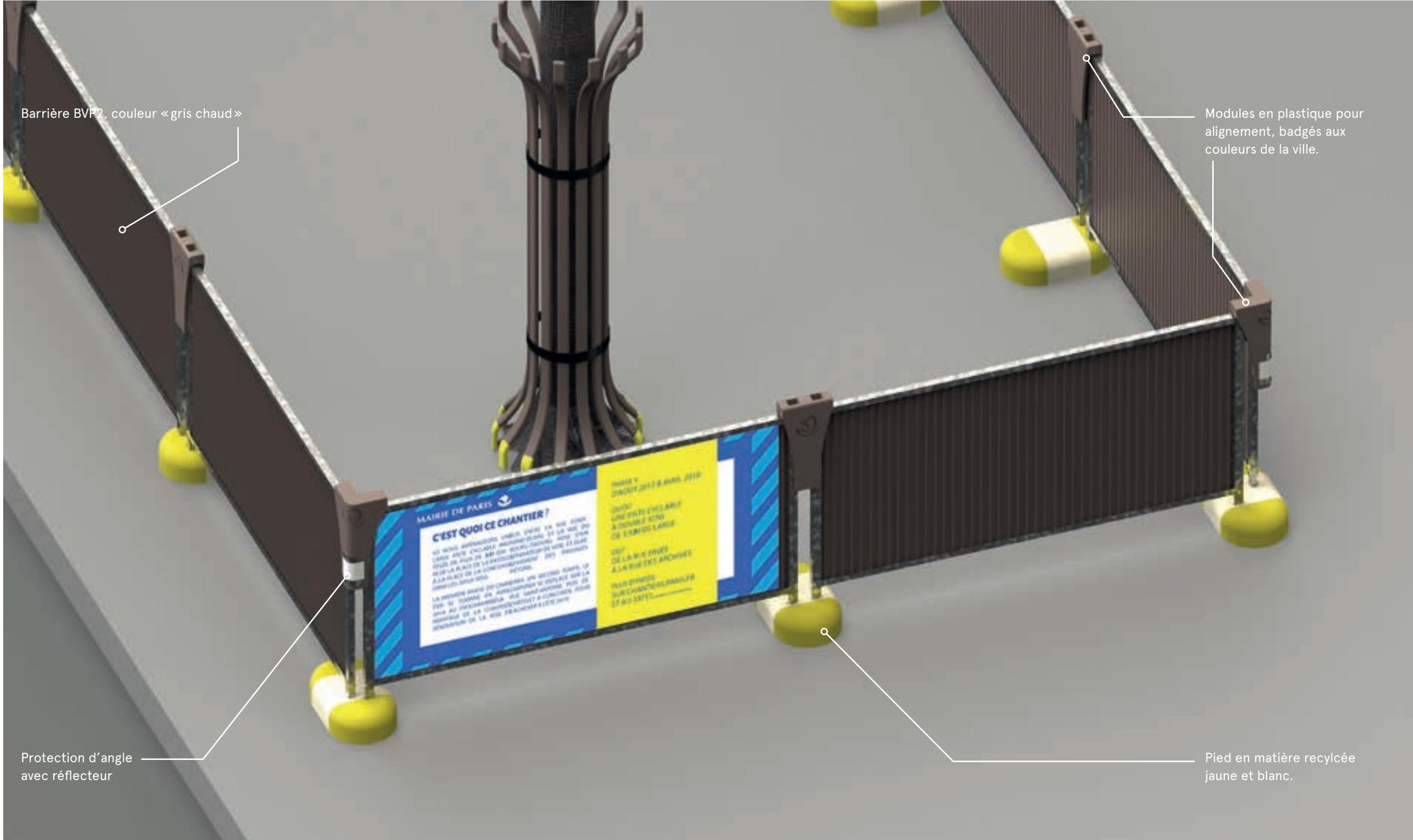


Couleur des bâtiments de Paris

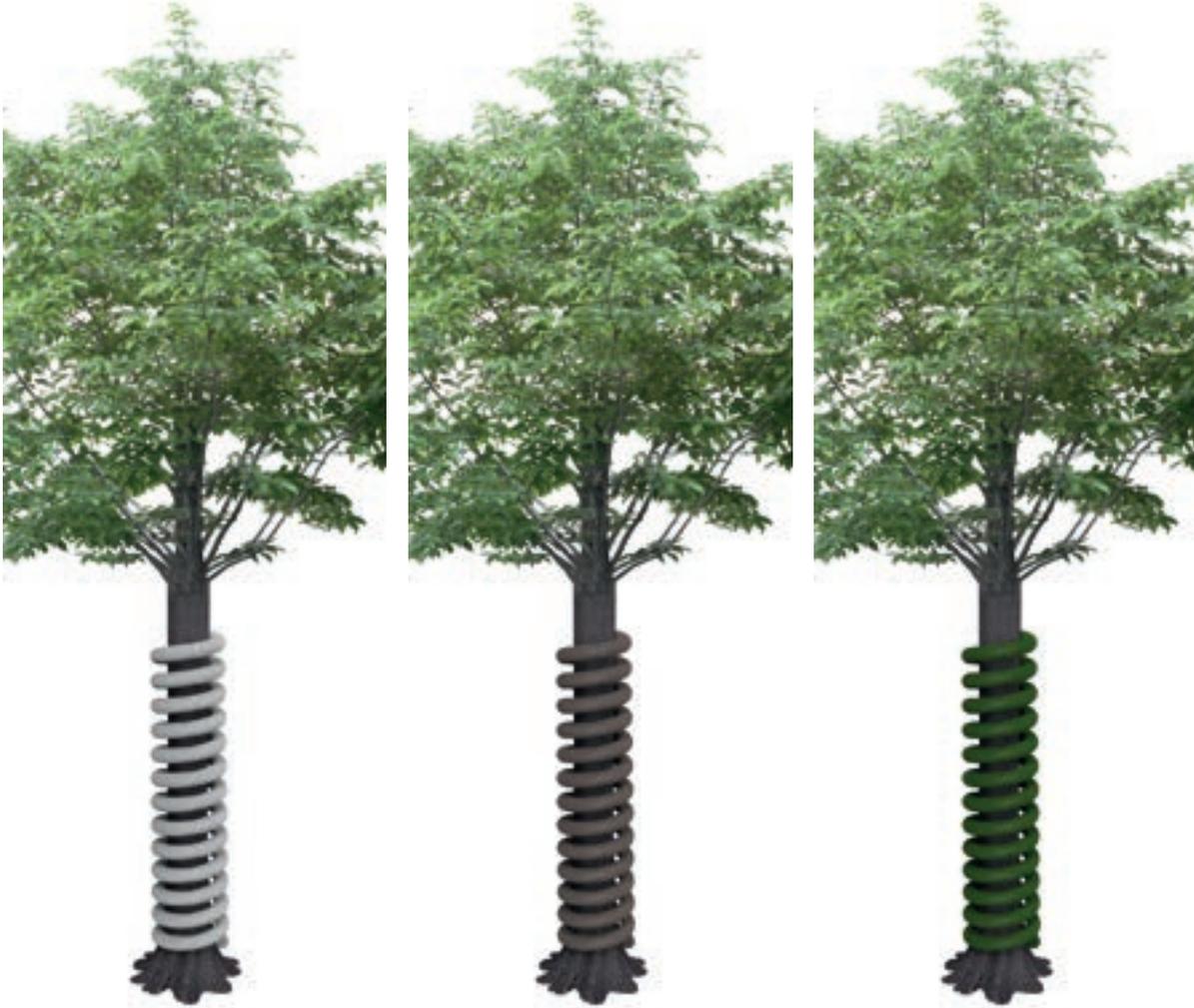
Gris chaud ?

Un bon choix de couleur permet de mieux intégrer les barrières dans le paysage urbain.

ÉQUIPER LES CHANTIERS



PROTÉGER LES ARBRES



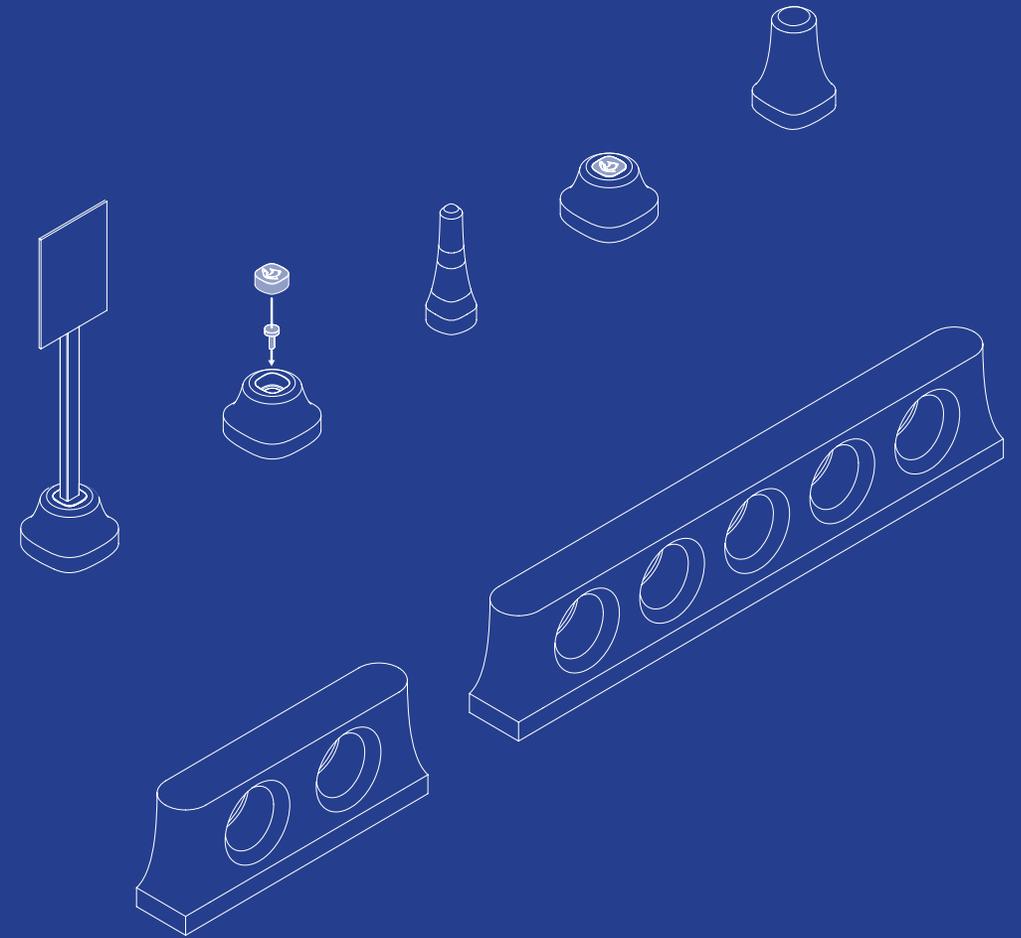
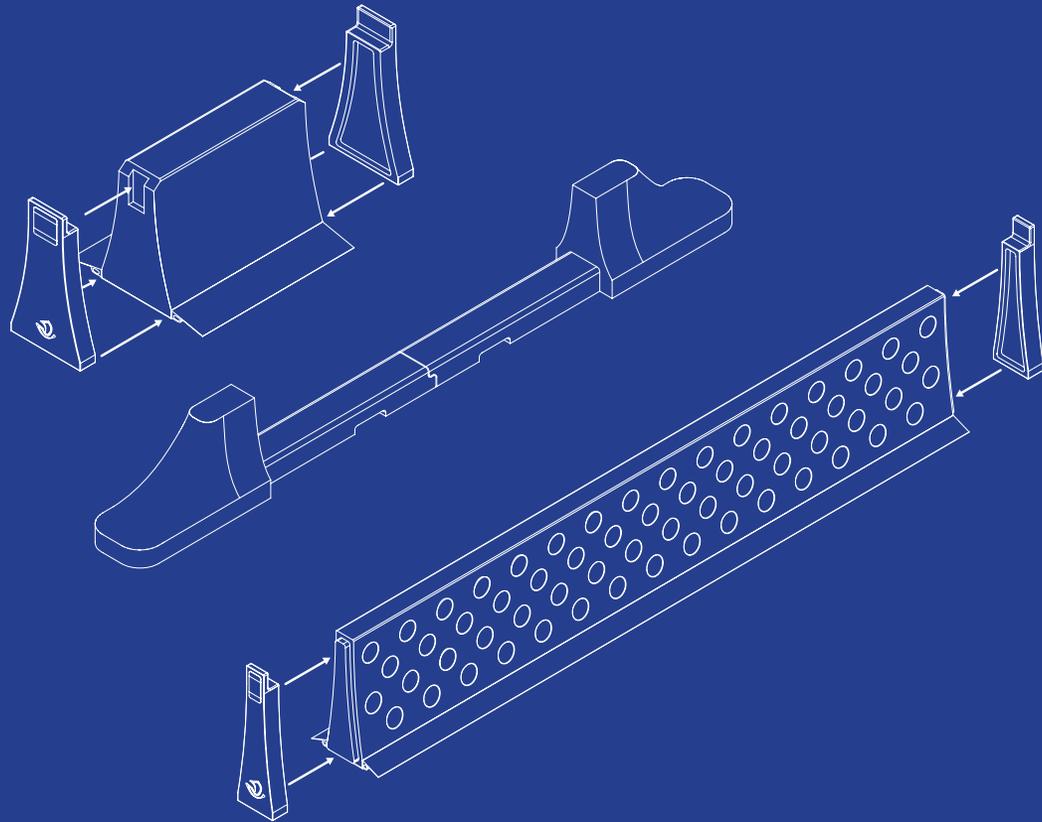
Réutilisation des gaines d'enterrement des câbles, mais adaptées aux couleurs de la ville.



Utilisation des barrières de 1m.

Système de protection en plastique sanglé.

ÉQUIPER LES PISTES CYCLABLES TEMPORAIRES

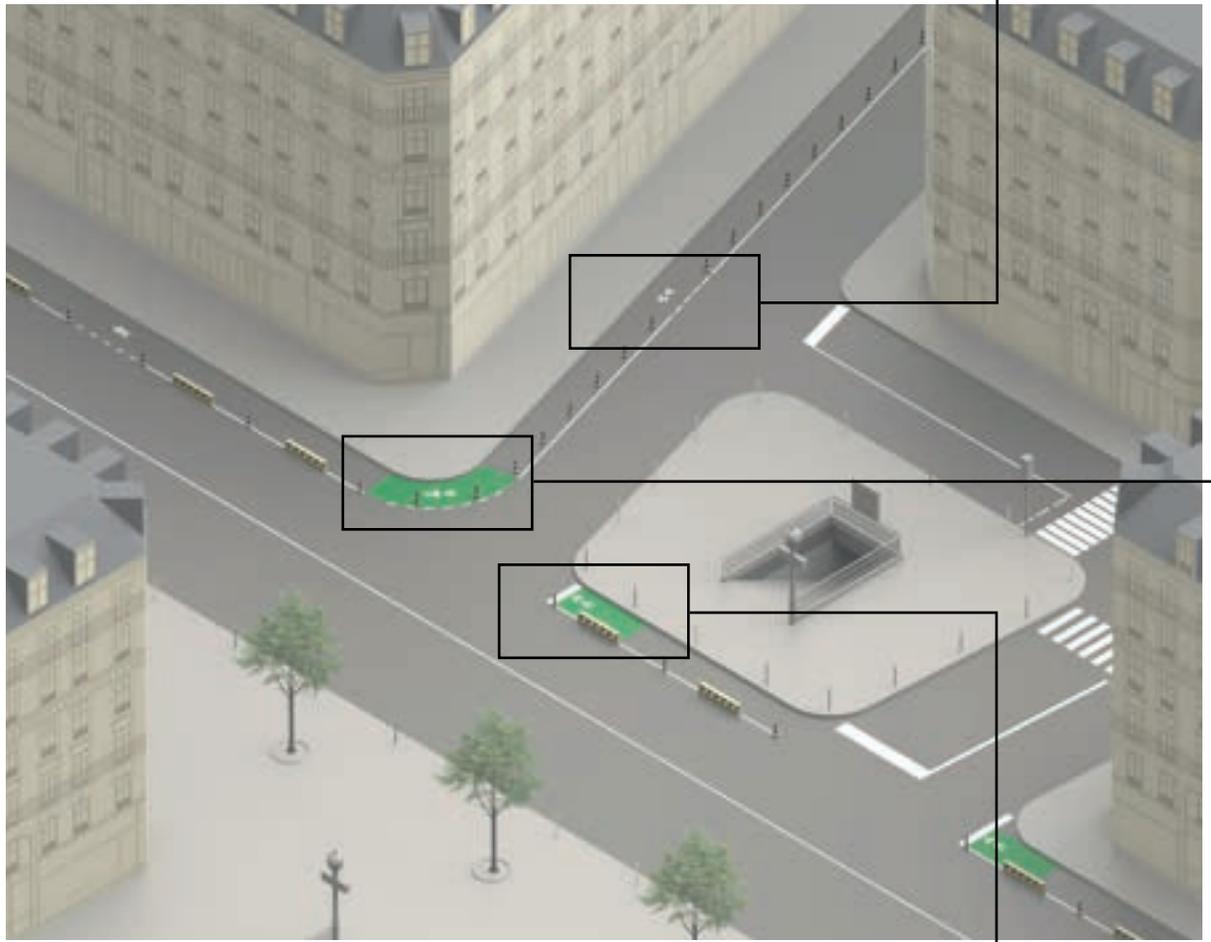


BLOC BÉTON SÉPARATEUR DE VOIES POUR LA CRÉATION DE PISTES CYCLABLES TEMPORAIRES

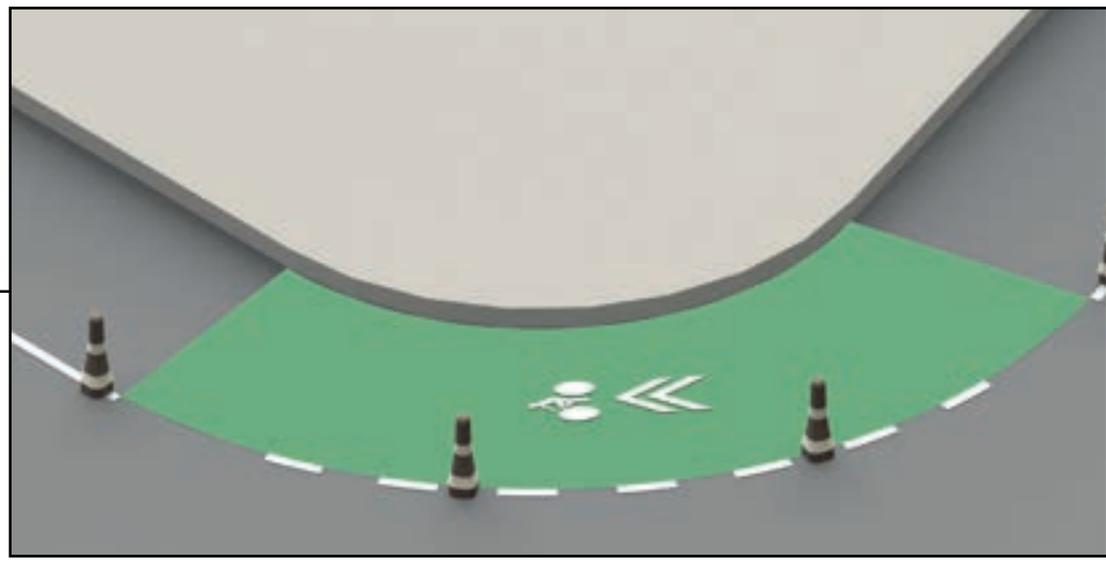
Design spécifique pour la ville de Paris en béton gris chaud. Joes en plastique brun pour la protection des cyclistes et pour limiter l'usure du béton sur les arêtes. Des perforations permettent d'alléger la masse du module et de réduire l'empreinte carbone lors du transport.



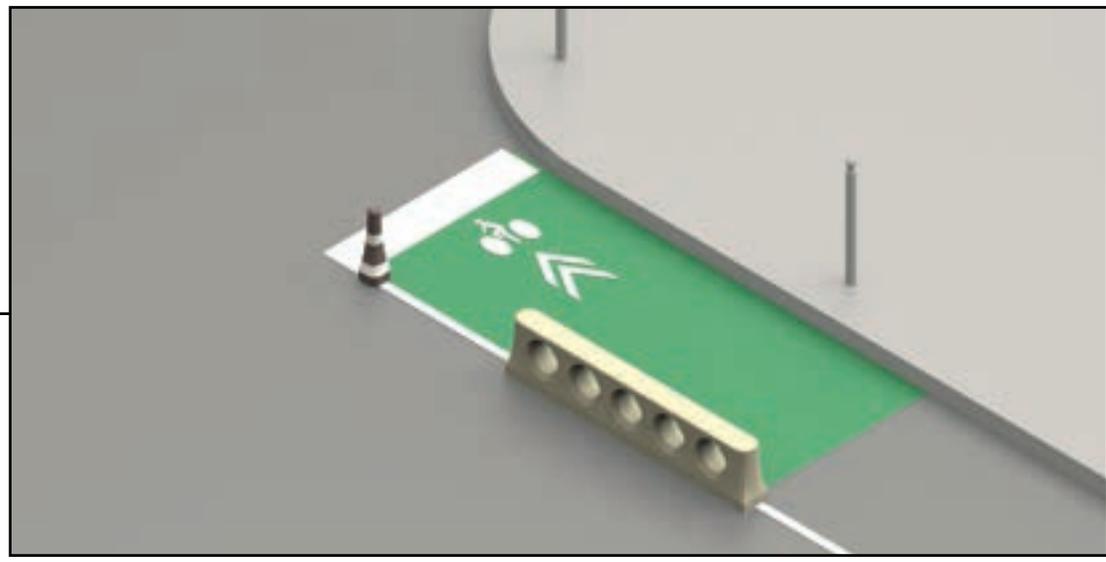
BALISER LES PISTES CYCLABLES TEMPORAIRES



Section



Virage



Intersection

CRÉER DES PISTES PIÉTONNES



Alignement massif de balises K5D jaunes déployées en décembre 2020 par la mairie de Paris pour interdire le stationnement, rue de Poitou, Paris 3^e.

ALTERNATIVES AU K5D

Granite



Béton



Plastique



INFORMER ET COMMUNIQUER SUR LES EXPÉRIMENTATIONS



La Ville de Paris expérimente

JUSQUE QUAND ?

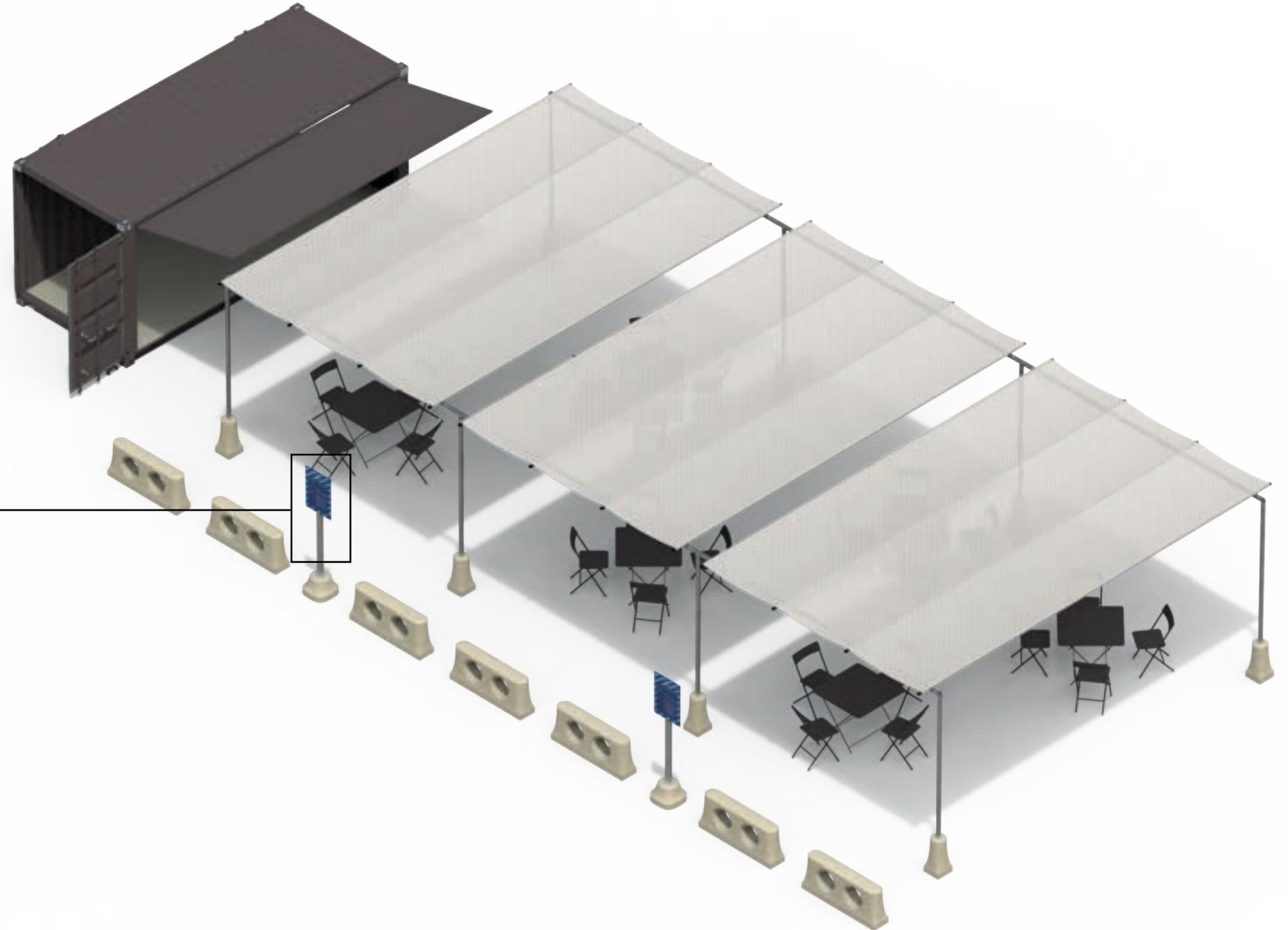
Du 1er avril 2022 au 1er avril 2023, soit une durée de 1 an.

PAR QUI ?

Initiative proposée par Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad .

LE PROJET

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad .
Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad .
Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad .
Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Ut wisi enim ad .

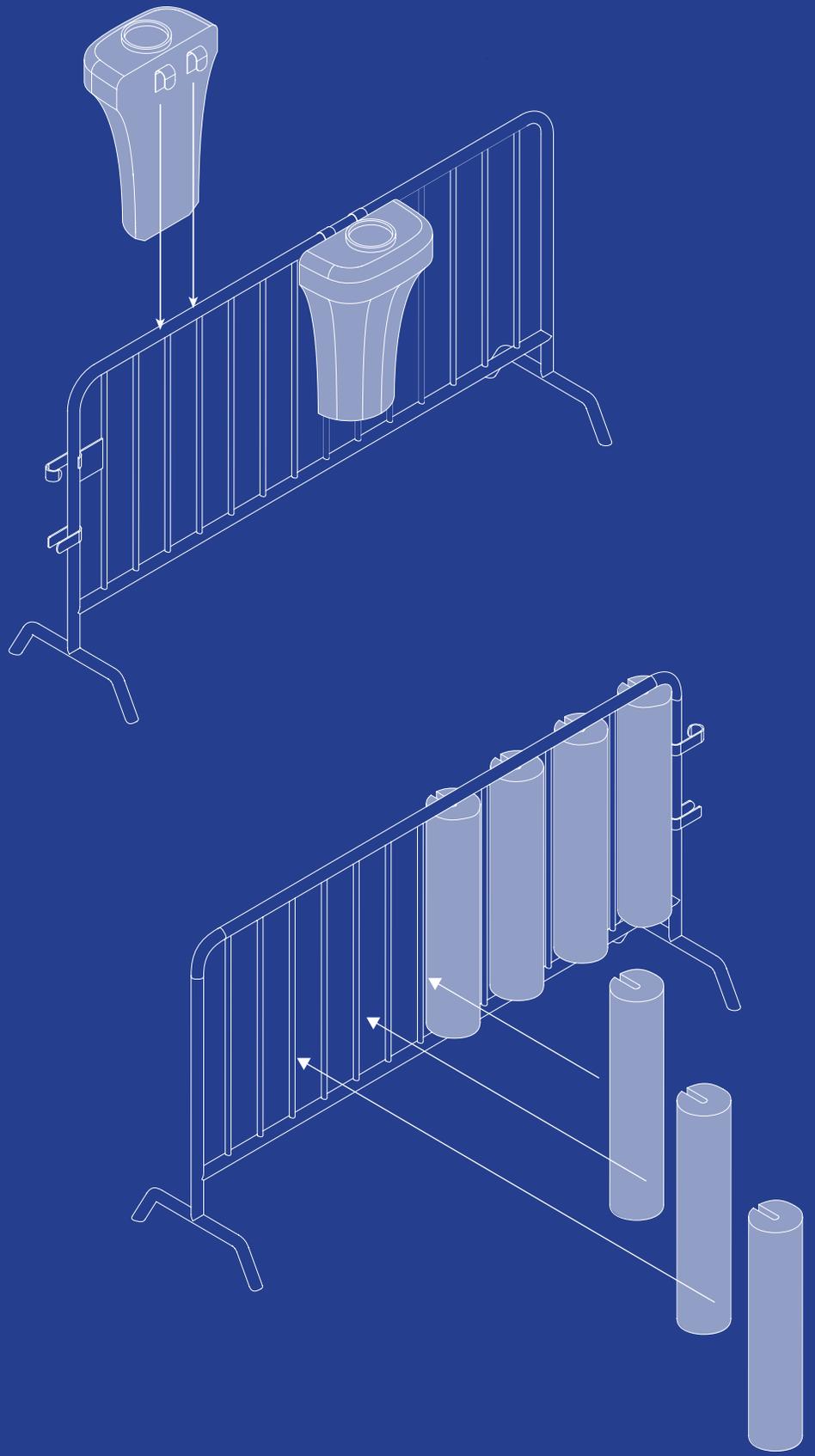
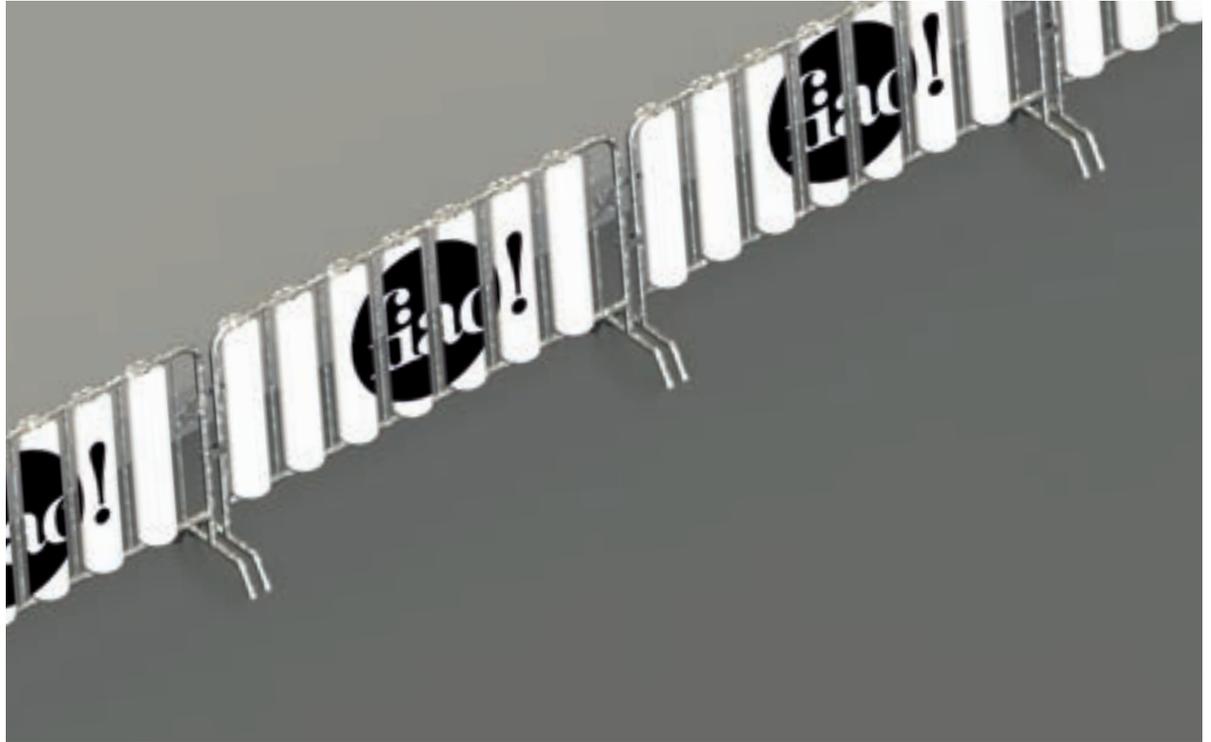


Proposition d'affiche inspirée des fiches de chantier.

VILLE ÉTÉ/HIVER, AMÉNAGEMENT ESTIVAL DES PARCS

Container aménagé et ombrières basées sur le système «Paris».

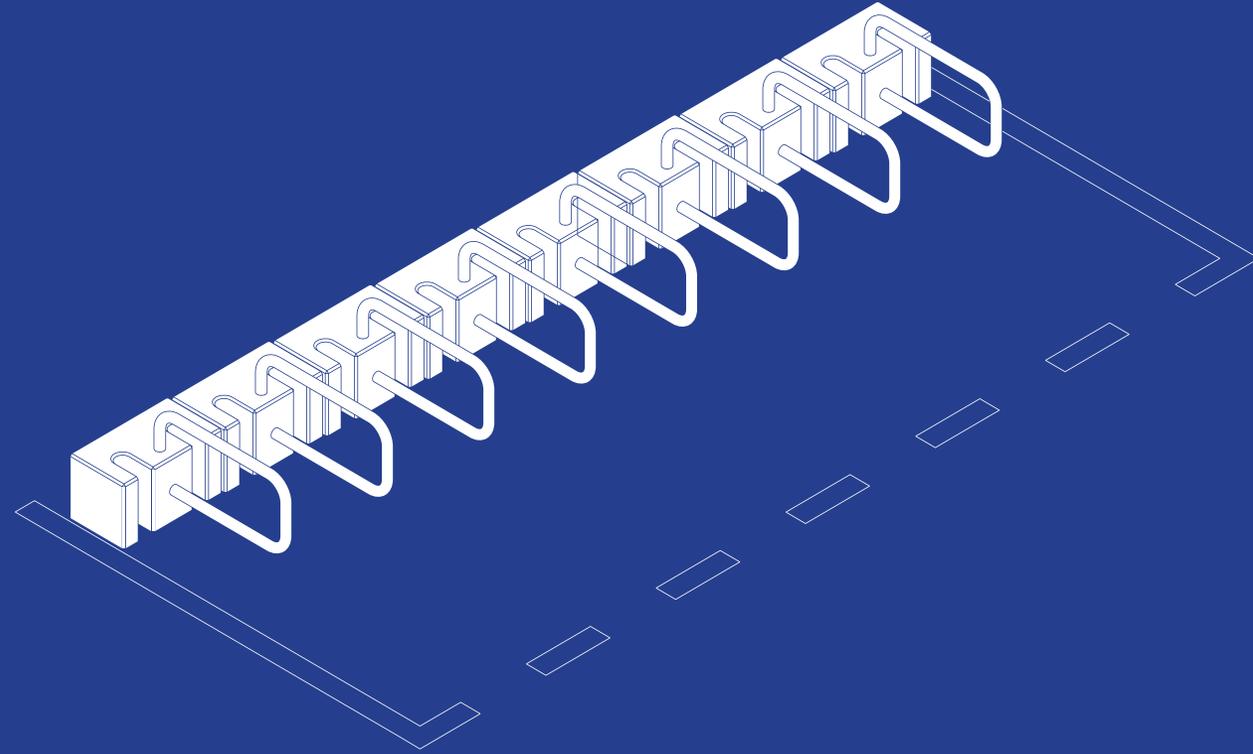
ÉQUIPER LES ÉVÉNEMENTS



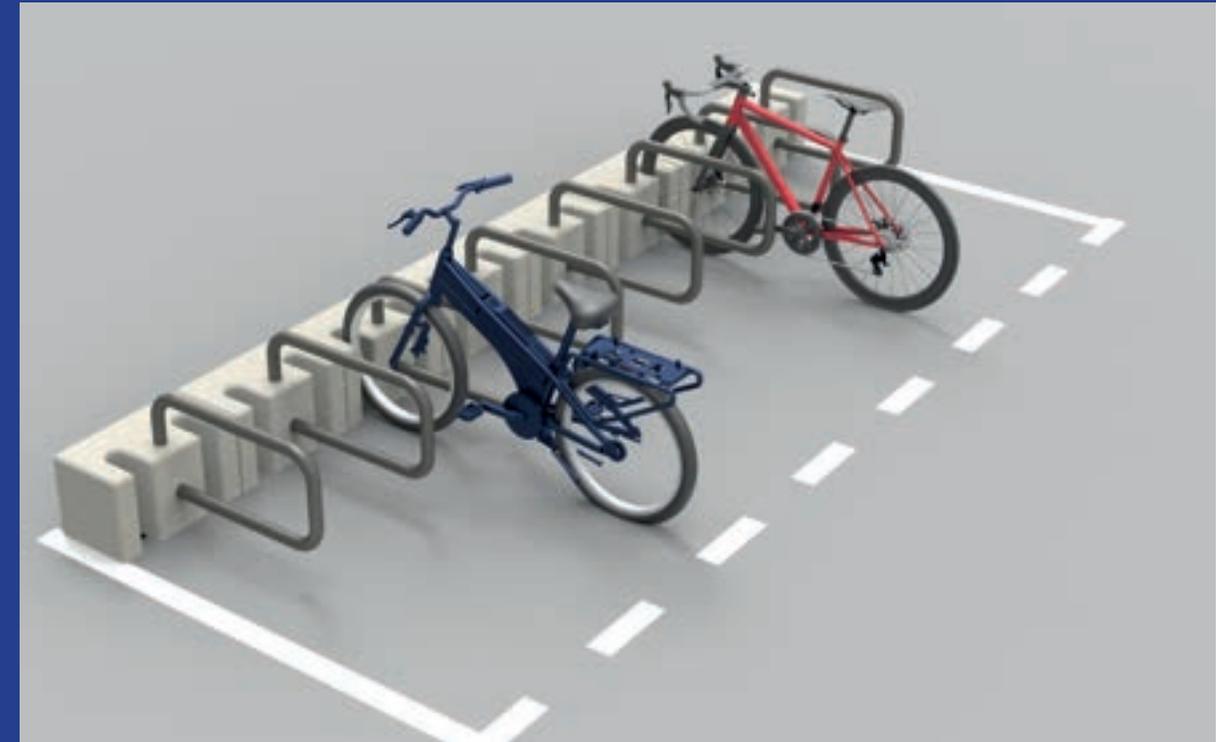
RÉAFFECTATION DU STATIONNEMENT



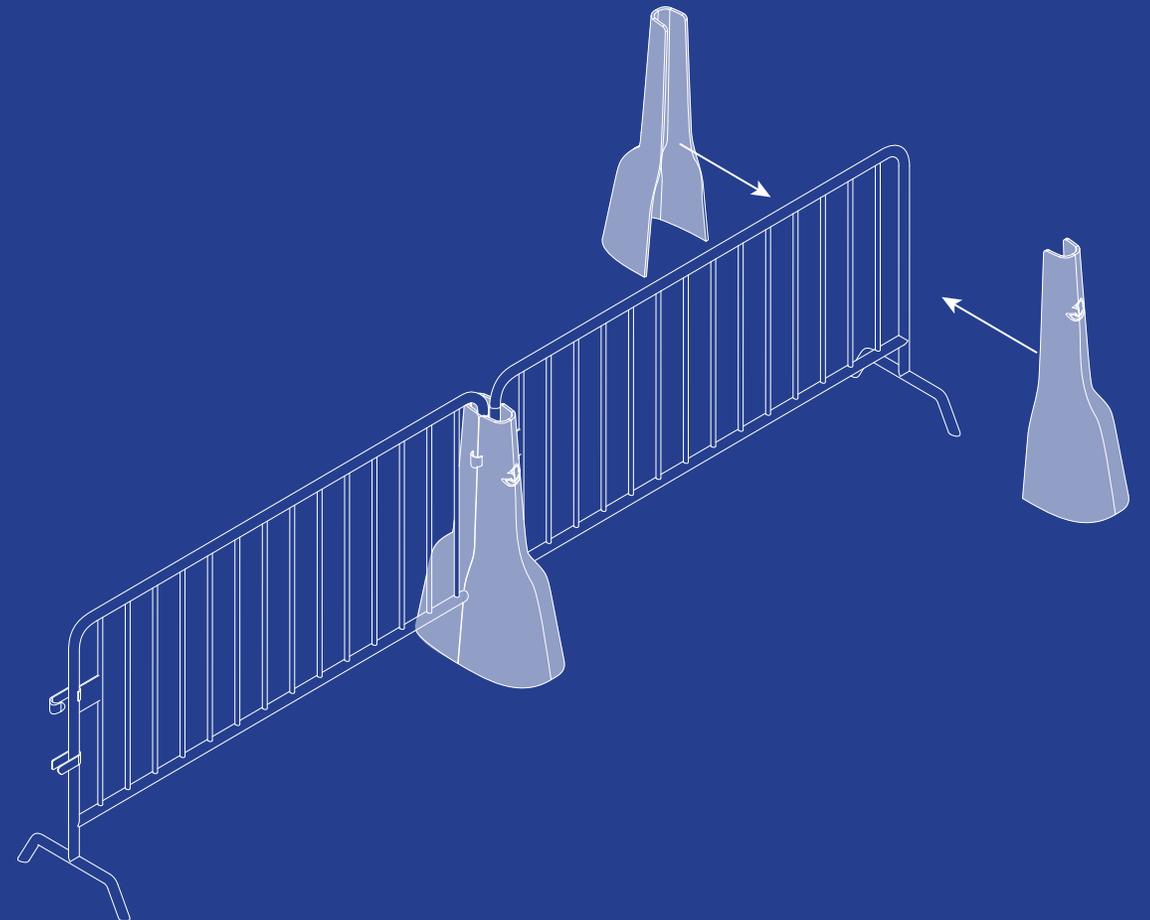
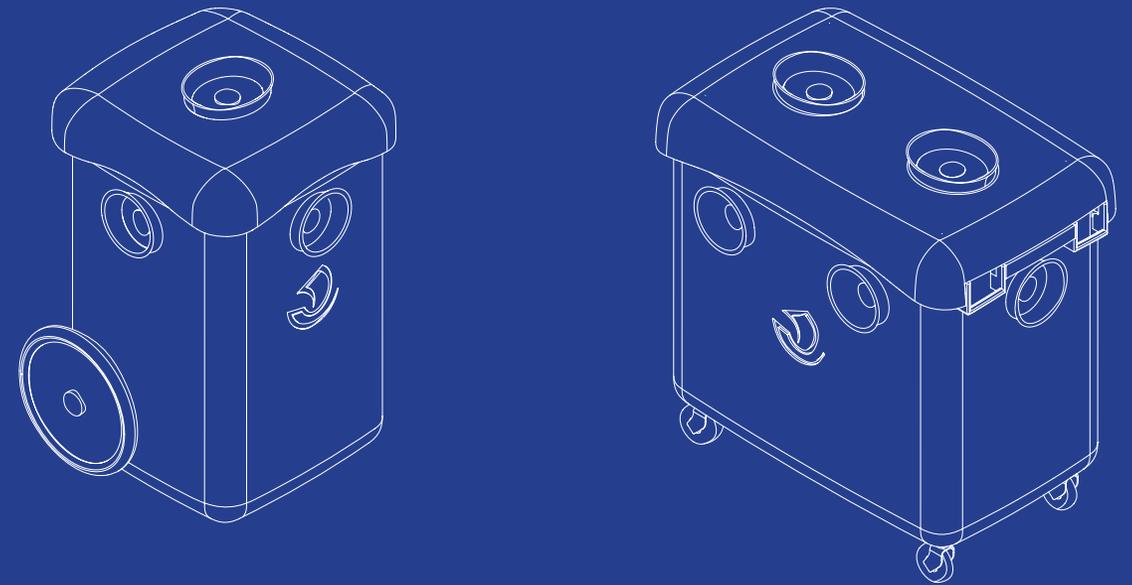
Rack à vélos mobile

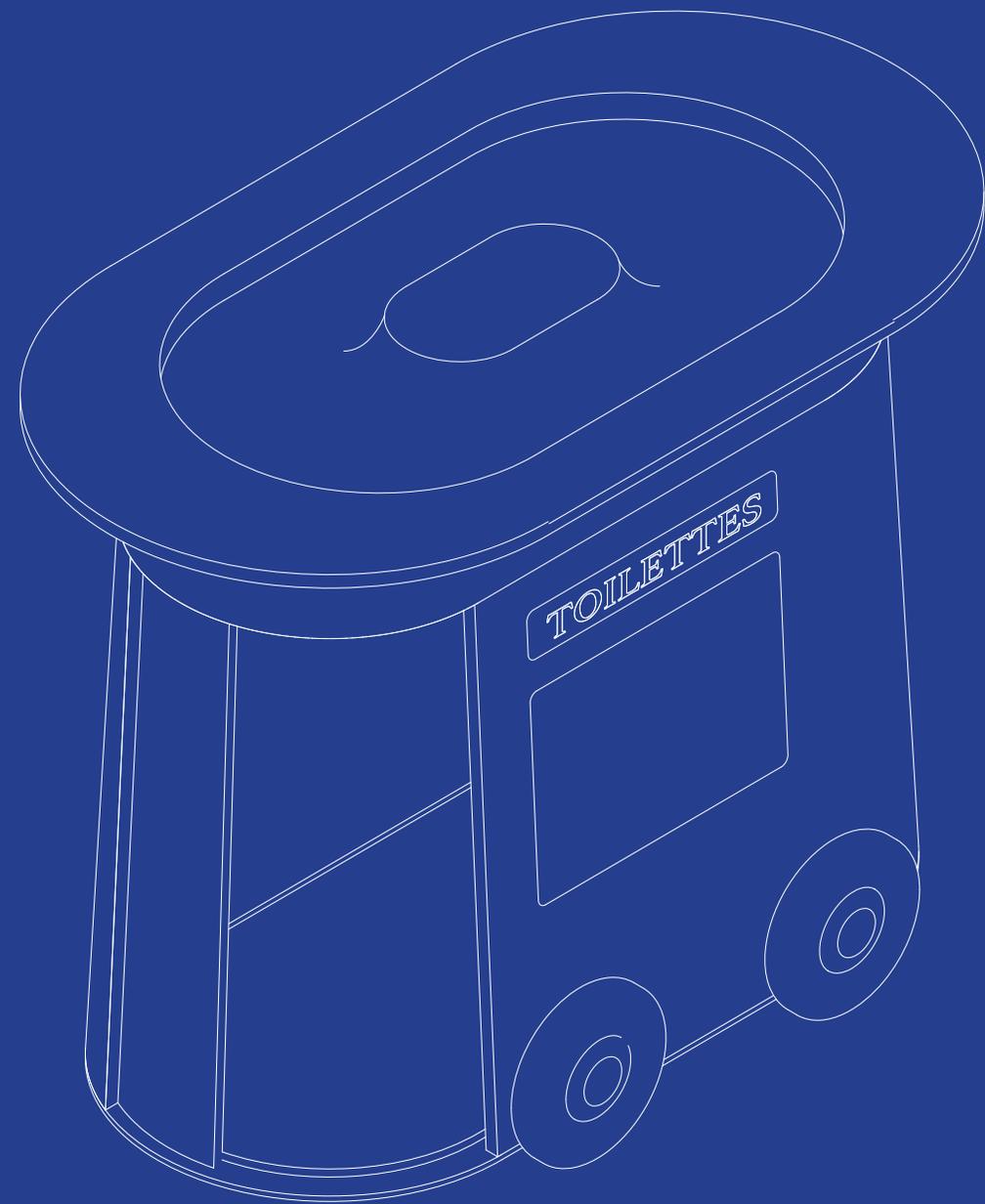


Proposition de terrasse amovible de qualité industrielle, NoDesign / PACE Architecture.



GÉRER L'AFFLUENCE





**Donner aux
équipements
temporaires
et mobiles
la qualité du
meublier urbain.**

BIBLIOGRAPHIE

7^e Protocole de bonne tenue des chantiers

Direction de la Voirie et des Déplacements

200 Magazine, le vélo de route autrement – n° 31

2022

Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement

Les cahiers du Cerema, 2020

Aéroports – Un siècle d'architecture Hugh Pearman

Seuil, 2004

Enzo Mari Costellazione – Épisode 3 : Paola Antonelli (Podcast)

Triennale di Milano, 2021

Guide des aménagements cyclables

Simon Labouret et Rivo Vasta, Paris en Selle, 2019

Guide d'utilisation de la boîte à outils pour mieux informer, délimiter et diriger sur un chantier

Bureau du design de Montréal

Guidelines for the Maintenance and Protection of Traffic Plan for Cycling

New York City, 2019

Helsinki Design Manual

online handbook : <https://kaupunkitilaohje.hel.fi/en/>

Histoire de l'architecture moderne – 2. Avant-garde et mouvement moderne (1890 – 1930)

Leonardo Benevolo, Dunod, 1979

La Boîte à outils – Séminaire

Atelier parisien d'urbanisme, École des ingénieurs de la ville de Paris et mairie de Paris, 2015

La Sécurité a besoin de design

Jean-Louis Frechin, Les Échos, Mai 2018

La Ville, matière vivante

L'AUC, Ariella Masbouni et Antoine Petitjean, Éditions Parenthèses, 2021

Making safe space for cycling in 10 days, A guide to temporary bike lanes from Friedrichshain-Kreuzberg Berlin

Mobycon, 2020

Objets urbains – Vivre la ville autrement

Sophie Barboux, ICI Interface, 2010

Paris Haussmann, modèle de ville

Éditions du Pavillon de l'Arsenal, 2017

Pourquoi pas le vélo ? Envie d'une France cyclable

Stein Van Oosteren, Écosociété Eds, 2021

Protected Intersections for Bicyclists

Nick Falbo, 2014

Quick Builds for Better Streets: A New Project Delivery Model for U.S. Cities

PeopleforBikes, Boulder, CO, 2016

Quiet Italian design icons. Signature pieces we have in our cities (without knowing it)

Vittoria Pugliese, designatlarge.it, 7 Décembre 2019

Safe Cities: Guidelines for Planning, Design, and Management

Gerda R. Wekerle et Carolyn Whitzman, 1994

Si la logistique m'était contée

Jérôme Libeskind, FYP éditions, 2021

Temporary Traffic Management handbook, keeping people safe at roadworks

Mayor of London, Décembre 2018

Traffic Signs Manual, Traffic Safety Measures and Signs for Road Works and Temporary Situations

Department for Transport/Highways Agency, 2009

Urban Street Design Guide

National Association of City Transportation Officials (NACTO)

PAVILLON DE L'ARSENAL

Centre d'information, de documentation et d'exposition d'urbanisme et d'architecture de Paris et de la Métropole parisienne

Association Loi de 1901

PRÉSIDENT

Patrick Bloche

Adjoint à la maire de Paris, en charge de l'éducation, de la petite enfance, des familles et des nouveaux apprentissages et du Conseil de Paris

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Patrick Bloche

Adjoint à la maire de Paris, en charge de l'éducation, de la petite enfance, des familles et des nouveaux apprentissages et du Conseil de Paris

Emmanuel Grégoire

Premier adjoint à la maire de Paris, en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, des relations avec les arrondissements et de la transformation des politiques publiques

Dominique Alba

Directrice générale de l'Atelier parisien d'urbanisme

François Brouat

Président du Collège des directeurs des écoles nationales supérieures d'architecture

Jean-Marie Tritant

Président du directoire de Unibail-Rodamco Westfield

Jean-Philippe Gautrais

Président du Forum métropolitain du Grand Paris

Jean-Louis Houpert

Directeur Valorisations immobilières, achats et logistique de la RATP

Serge Lasvignes

Président du Centre national d'art et de culture Georges-Pompidou

Francis Rambert

Directeur de l'Institut français d'architecture

Jean-Luc Tuffier

Président de la Fédération française du bâtiment Grand Paris

Marc Villand

Président de la Fédération des Promoteurs immobiliers d'Île-de-France

MEMBRE D'HONNEUR

Ann-José Arlot

Cheffe de l'Inspection générale des affaires culturelles, ministère de la Culture

MEMBRES BIENFAITEURS

David Belliard

Président de la RIVP

Nicolas Bonnet-Oulaldj

Président de PariSeine

Sylvie Borst

Directrice générale de Paris & Métropole Aménagement

Jérôme Coumet

Président de la Semapa

Nathalie Maquoi

Présidente de la Sorêga

Laurence Patrice

Présidente de Élogie-Siemp

MEMBRE ACTIF

Stéphane Dauphin

Directeur général de Paris Habitat-Oph

QUELLE ESTHÉTIQUE POUR LA VILLE EN TRANSFORMATION ?

Direction de projet

Jean-Louis Frechin

Chef de projet

Loïc Le Guen

Design graphique

Jordi Vuong

Design produit, illustration

NoDesign

Pierre Lebon

Loïc Le Guen

Textes

Jean-Louis Frechin

Photographies

Sauf mention contraire, les photographies sont créditées NoDesign (Jean-Louis Frechin, Angelo Chiacchio, Loïc Le Guen, Jordi Vuong, Pierre Lebon, Uros Petrevski).

p. 17 : à gauche © Mairie de Paris, à droite © Artvill, Wikimedia Creative Commons.
p. 22 – 23 : © Satellite Pléiades, CNES.

p. 26 : en haut au milieu et à droite © JCDecaux. Deuxième rangée, gauche et milieu © Jean-Louis Zimmermann.

p. 27 : en haut, © JCDecaux. Deuxième rangée à gauche © Coyau, Wikimedia Creative Commons, à droite © Rudlof, Wikimedia Creative Commons. En bas à gauche © JCDecaux.
p. 30 : droits réservés.

p. 31 : droits réservés.

p. 32 : en haut et en bas à droite, droits réservés.

p. 33 : en haut © Gonioul, Wikimedia Creative Commons, au milieu © Mohamed SY, Wikimedia Creative Commons.
p. 54 : © Roger-Viollet.

p. 57 : en bas à droite © Raelene Gutierrez, Wikimedia Creative Commons.

p. 58 : © Laura Piccoli.

p. 74 : © Société Vanguard.

p. 86 : en haut © Bureau 205.

p. 87 : en haut © Confluence, en bas © Polygraphik.

p. 96 : à gauche © DTB Systems, à droite © PacVan.

p. 103 : en bas © JCDecaux.

p. 106 : © Bureau du design de Montréal.

p. 120 : © Jeannot LeCyclo.

p. 126 : en haut à droite © Zicla, au milieu à gauche © Saris Infrastructure, au

milieu à droite © Zicla, en bas à gauche © Leeds Council, en bas à droite © Courtesy of Transport for NSW.

p. 128 : en haut et au milieu © Pedistil, en bas © City of Winnipeg.

p. 136 : © FabstarBerlin, Wikimedia Creative Commons.

p. 137 : droits réservés.

p. 160 : haut © Mairie de Paris, gauche droits réservés, à droite © Mairie de Paris.

p. 162 : © Michael Abril.

p. 163 : en haut et à gauche, © Emmanuelle Babe, à droite © Romain Behar Wikimedia Creative Commons.

p. 166 : droits réservés.

p. 168 : © en haut à gauche droits réservés, à droite © Paul Lowry, Wikimedia Creative Commons. En bas, droits réservés.

p. 170 : en bas © Société Metalink.

p. 182 – 183 : © Mairie de Paris.

p. 184 : © Alhaurín de la Torre

p. 185 : © Mairie de Paris.

p. 186 : droits réservés.

p. 187 : © Mairie de Paris.

Remerciements

L'équipe de NoDesign tient à remercier les interlocuteurs suivants :

Emmanuel Grégoire, Premier adjoint à la Mairie de Paris, chargé d'urbanisme.

Jacques Baudrier, adjoint à la maire de Paris en charge de la construction publique, du suivi des chantiers, de la coordination des travaux sur l'espace public et de la transition écologique du bâti.

Yves Bozelec de la direction de l'Urbanisme de Paris
François Dujardin - CPCU, direction de l'Ingénierie et du Développement

Marie-Josée Lacroix - Bureau du Design de Montréal
Frédéric Masviel - Architecte des Bâtiments de France, chef du SMAP75.

Bruno Girardeau - COLAS
Isabelle Mari et Sylvain Grandpierre - JCDecaux.
Marion Weller - Mairie de Paris
Lily Munson, conseillère du premier adjoint à la Mairie de Paris.

NoDesign tient à remercier également le jury de Faire Paris et toute l'équipe du Pavillon de l'Arsenal.

Pour vivre, la ville est en perpétuelle évolution et transformation. Aujourd'hui plus encore avec l'évolution des modes de vies, des pratiques urbaines et des mobilités, mais aussi avec les nouveaux défis liés aux enjeux climatiques, plus que jamais la cité doit s'adapter. Le temps de l'entre-deux s'impose alors de façon plus fréquente, plus visible, mais aussi plus contraignante et moins compréhensible pour celles et ceux qui l'habitent ou la visitent.

À l'heure où Paris s'apprête à accueillir le monde comment donner un sens et une esthétique au transitoire? Quelles différences entre aménagement temporaire et provisoire, entre préfiguration et expérimentation? Comment alors dessiner l'esthétique de chacun de ces temps en fonction des besoins spécifiques qu'ils induisent? Quels outils pour anticiper et passer du désordre à l'harmonie, de l'initiative individuelle sauvage et spontanée au vocabulaire commun?

C'est tout l'enjeu de cette étude menée sous la direction de Jean-Louis Frechin, Nodesign.net, qui dresse pour la première fois un constat international du design de la ville en transformation, propose une analyse et des pistes d'amélioration pour accompagner la ville en train de se faire et passer d'un temps subi à celui de l'adhésion.

Prix: 30 euros

