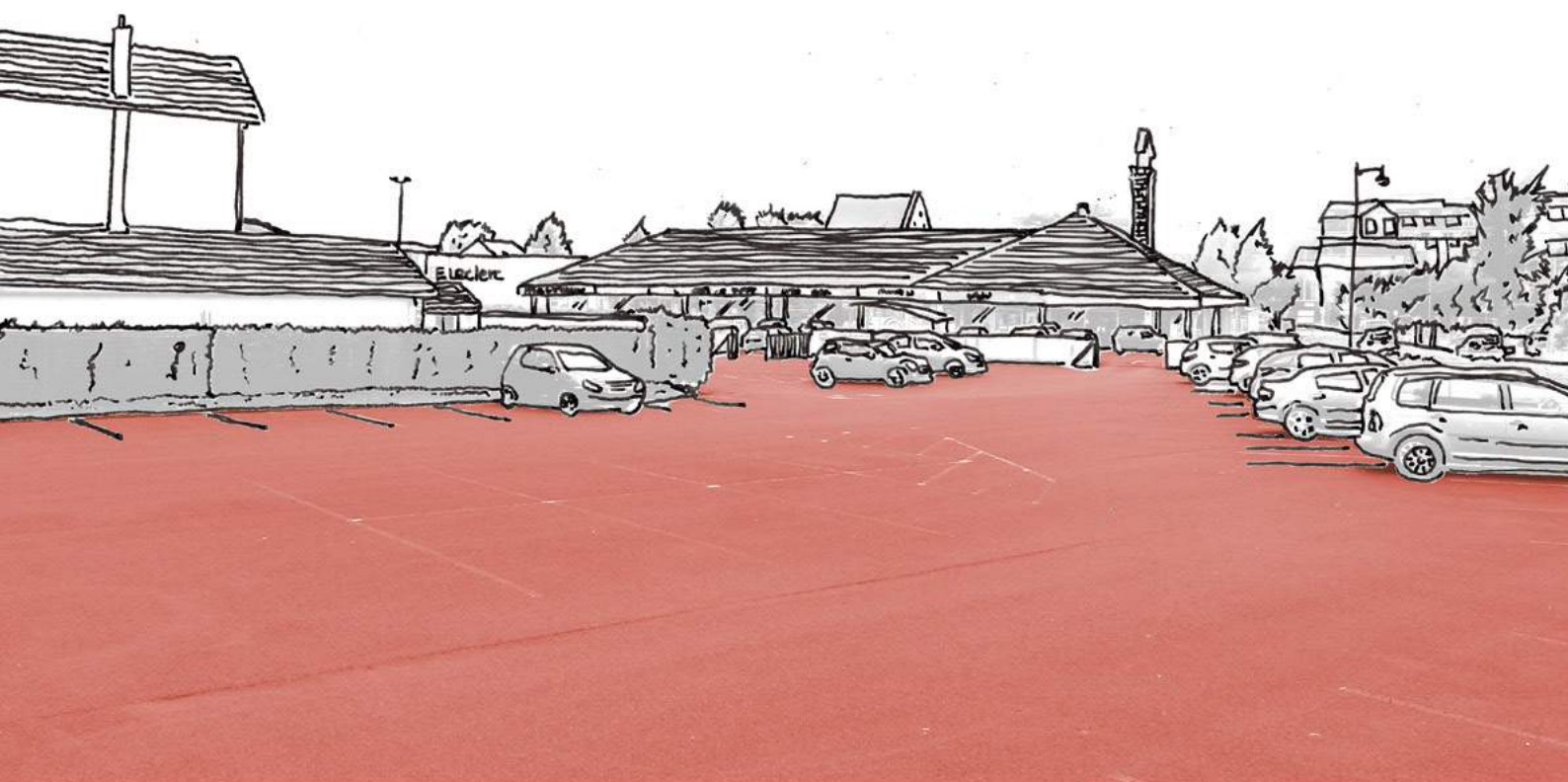


LE NOUVEAU RENDEZ-VOUS DE SAINT-PRIX

Retrouver de l'urbanité en centre-ville

Julien TOUSSAINT



REMERCIEMENTS

Au terme de ce travail, je tiens à exprimer ma profonde gratitude et toute ma reconnaissance à ma directrice d'étude madame Dimitra Kanellopoulou. Je la remercie de m'avoir encadrée, orientée, aidée et conseillée. Je salue son attitude toujours empreinte d'optimisme et de bienveillance, son implication et sa motivation.

J'adresse mes sincères remerciements à tous les professeurs, intervenants et toutes les personnes qui par leurs paroles, leurs écrits, leurs conseils et leurs critiques ont guidé mes réflexions et ont accepté de me rencontrer et répondre à mes questions.

Je remercie très spécialement ma femme, Paola, qui n'a cessée de s'investir à mes côtés pendant ces plusieurs mois.

Je n'oublie pas que ce projet de fin d'étude est l'aboutissement de plusieurs années. Aussi je remercie ma tante, Pascale, sans laquelle rien de tout cela n'aurait été possible.

J'adresse une pensée particulière pour mes ami(e)s qui m'accompagnent depuis des années, merci à Anaïs, Florian, Nicolas, Pierre et Rémi.

Enfin, je remercie la famille et toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont permis la réalisation de ce travail, et qui ne sont pas citées dans ces pages.

PROJET DE FIN D'ÉTUDE
Julien TOUSSAINT

LE NOUVEAU RENDEZ-VOUS DE SAINT-PRIX
Retrouver de l'urbanité en centre-ville

Directrice d'étude : Dimitra KANELLOPOULOU



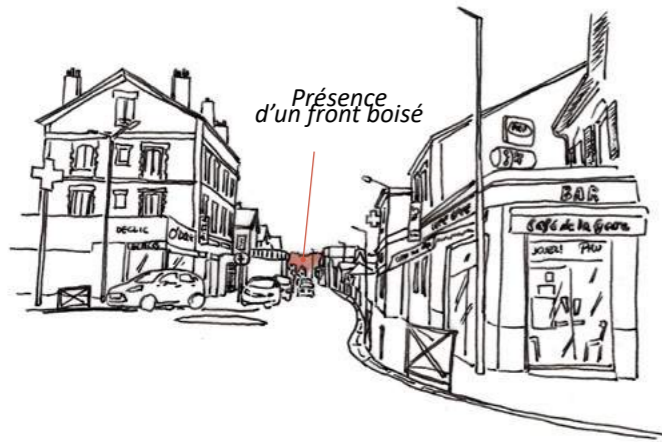
École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Malaquais
Département : Transitions

SOMMAIRE

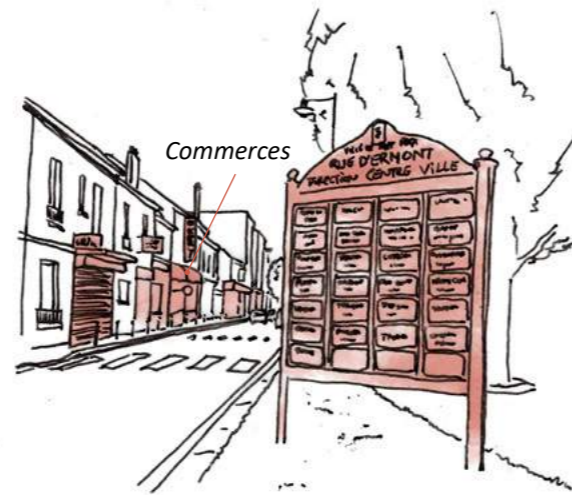
INTRODUCTION & PRÉSENTATION	7
BELLEVUE-LA-FORÊT	15
UNE VILLE RÉSIDEN­TIELLE ATTRACTIVE MAIS PEU DYNAMIQUE	23
L'URBANISATION DE LA VALLÉE	31
LE CENTRE VILLE, UN ESPACE ANIMÉ	43
MAIS UN ESPACE TRÈS (TROP) CONTRAINT	53
RE-PROGRAMMATION URBAINE	71
BIBLIOGRAPHIE	86

INTRODUCTION
&
PRÉSENTATION DU SITE

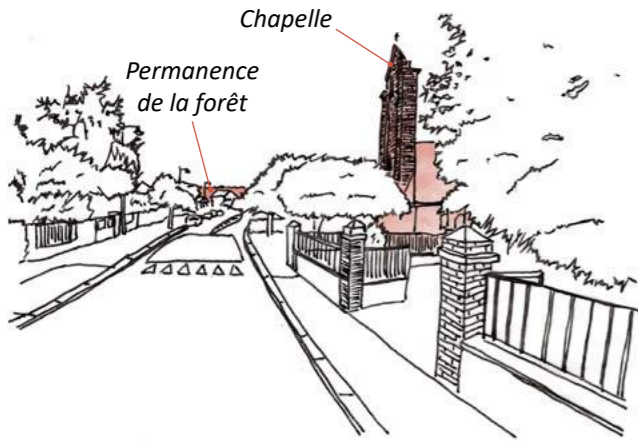
INTRODUCTION



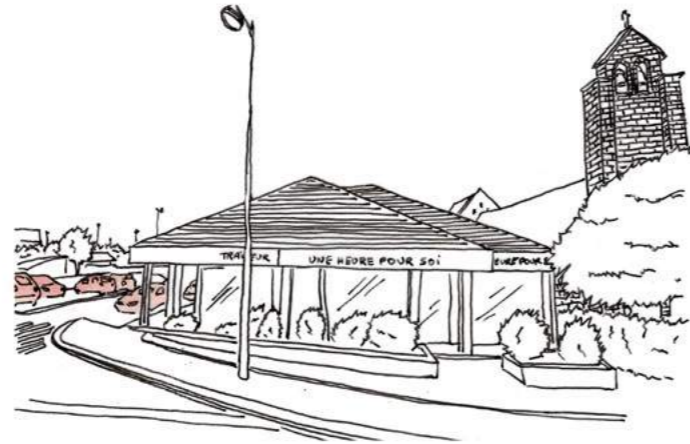
Vue de la forêt de Montmorency depuis la gare Le Gros Noyer



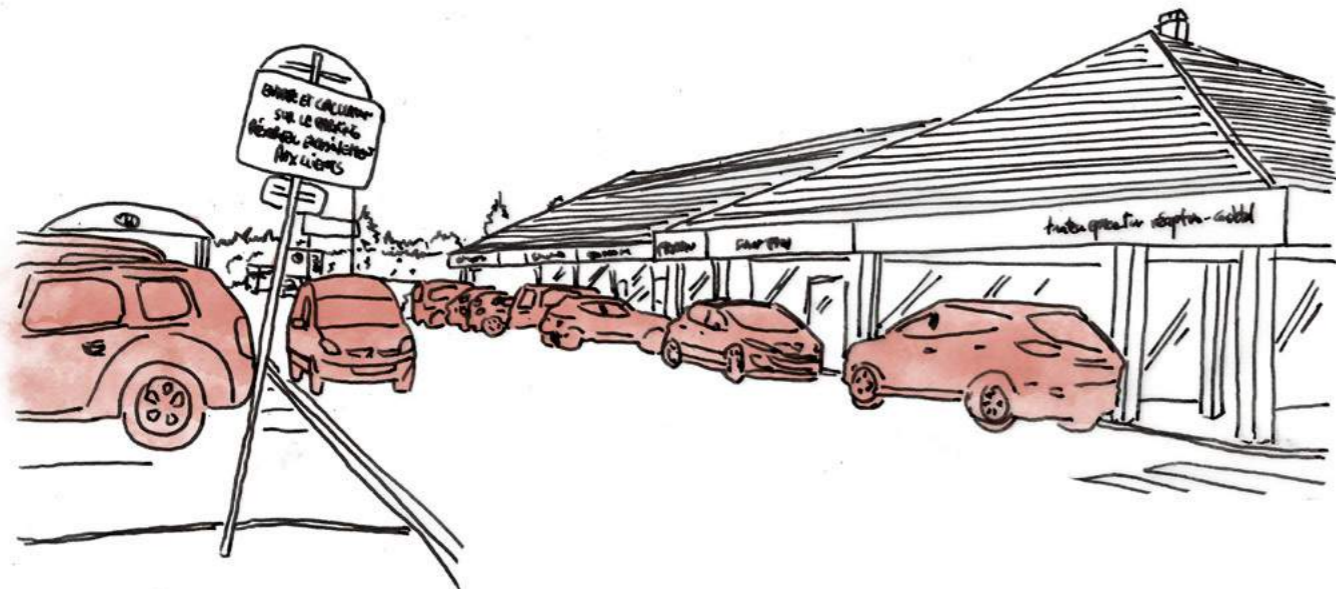
Rue d'Ermont, un axe commerçant qui relie la gare au centre-ville



Quelques mètres avant le centre-ville, vu sur la Chapelle et la forêt au loin, omniprésente



Le centre-ville, un espace public accaparé par les voitures



La première chose qui m'interpella lorsque je suis arrivé depuis Paris à Saint-Prix c'est l'omniprésence de la forêt. Des fronts boisés couronnaient la crête d'une butte et surlignaient l'horizon tel un trait dans le paysage. Peut-être avais-je aussi été avisé de ce spectacle. Pas ici par hasard, l'avant-veille avec quelques amis nous avons tracé quelques chemins à explorer sur une carte et préparé nos chaussures dans l'optique de randonner. Toujours est-il, avisé ou non, en contrebas depuis la vallée, nous pouvions apercevoir une végétation épaisse se déployer. On allait enfin pouvoir changer d'air. Mois de juillet 2017, en pleine canicule à Saint-Denis, dans le quartier où j'habite, l'asphalte omniprésent, l'absence de la Seine et l'absence de fontaine d'eau n'aidaient pas à faire baisser la température. Respirer un air un peu plus frais et un peu moins pollué serait le bienvenu.

Mais descendu du train, il restait encore du chemin à parcourir. Situé à 30 min depuis la Gare dite le Gros Noyer, la forêt de Montmorency n'était pas toute proche. Et le dernier kilomètre avec près de 100 mètres de dénivelé à parcourir était plutôt pentu. En remontant la rue d'Ermont, axe principal desservant le nord et le sud de la commune, nous avons noté quelques vitrines commerçantes de-ci de-là. Malgré des jardins résidentiels plutôt bien fleuris et ombragés, les sacs sur le dos, la chaleur se faisait pesante et la soif pressante. Heureusement une pancarte annonçait une ribambelle de commerces de proximités et la présence du centre-ville non loin. Motivés, nous n'avons pas cédés à la tentation de la bière fraîche dans un bistrot tout proche pour profiter, nous l'espérons, de l'animation du centre et pourquoi pas d'une terrasse ombragée. Après tout il faisait beau, et nous étions là pour profiter. Comme dit la devise : pas de violence, c'est les vacances.

Quelques minutes plus tard, la présence de la chapelle Notre Dame de la Vallée indiquait probablement que nous touchions notre but. L'utilisation du béton et l'ornementation limitée annonçaient une construction plutôt récente. Seul le clocher avait bénéficié d'un traitement décoratif. La chapelle faisait face à une petite barre de quatre niveaux, sans doute construite dans les années 50. Ces deux édifices semblaient annoncer un centre-ville formé depuis peu. Le parvis dépassé, nous arrivâmes sur un vaste parc de stationnement, positionné des deux côtés de la rue, totalement goudronné et limité par des barrières et murets en béton, parfois agrémentés de petites haies. Si juxtaposés à la chapelle se trouvaient des commerces et même un restaurant/bar, aucun de nous n'avait encore l'envie de s'arrêter ici, au milieu des voitures ou dans le supermarché situé à côté. On décida de continuer directement jusqu'à la forêt. Plus tard nous avons découvert de sympathiques ruelles à l'ombre des bâtisses dans le centre-bourg, mais jamais l'animation escomptée ni la place tant espérée.



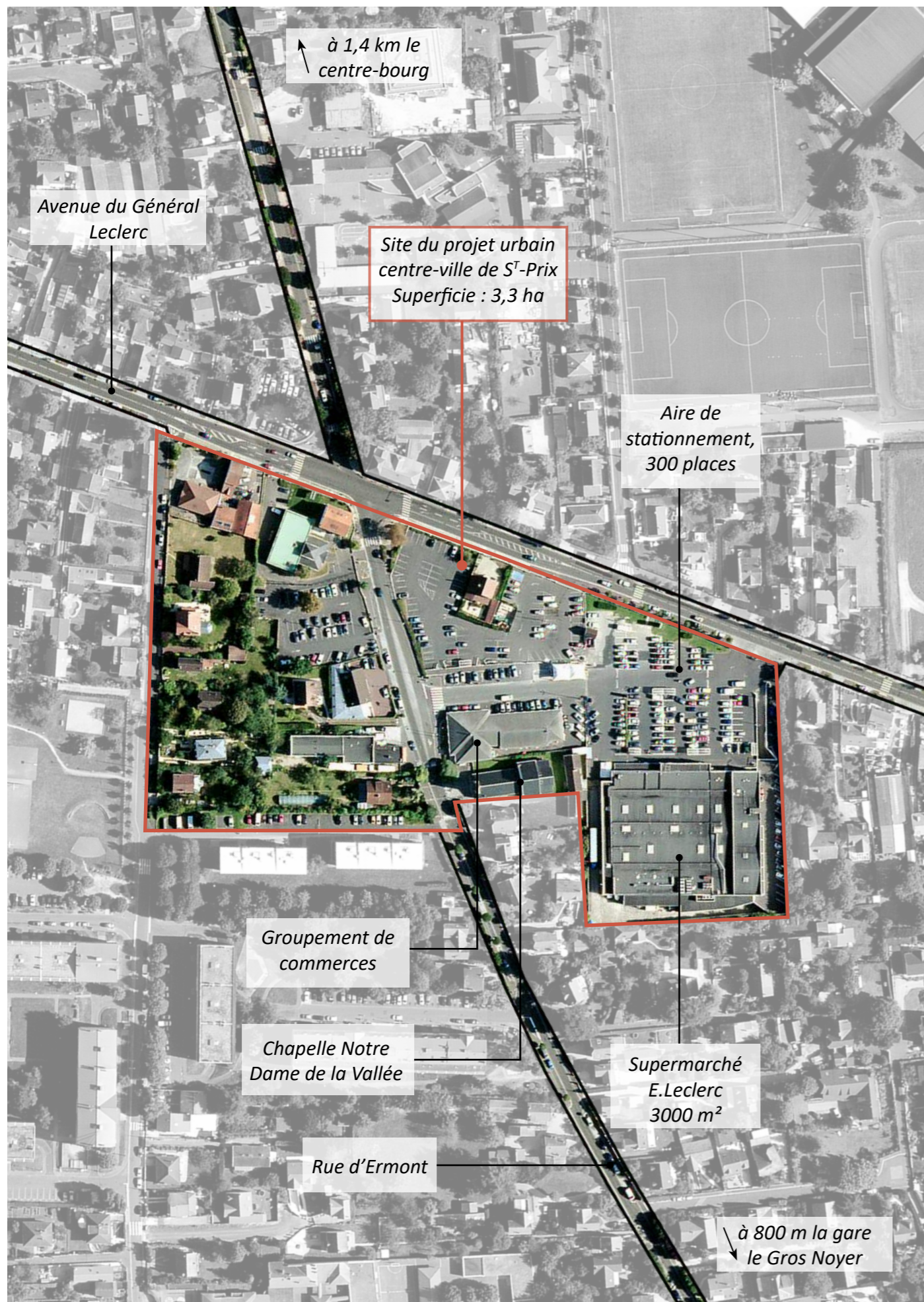
INTRODUCTION

Cette première rencontre avec la municipalité de Saint-Prix m'avait laissée pantois. Je n'expliquais pas comment une commune, qui se distingue par un cadre de vie admirable avait accepté de constituer son centre-ville sur une surface commerciale, dédié entièrement aux stationnement. Plus globalement, je n'expliquais pas comment on avait pu délaissé à ce point le traitement de l'espace public, devenu une simple expression résiduelle de la voirie, excluant toute forme de place urbaine et la vie sociale qui l'accompagne. Pourtant la petite superficie urbanisée de la ville (300 ha), la proximité avec la gare Le Gros Noyer et la présence d'une nature remarquable me laissait croire que le piéton avait là des conditions favorables pour exister et s'exprimer.

Motivé par l'idée de faire du projet urbain, désireux de travailler sur la banlieue pavillonnaire parisienne pour y avoir passé une partie de ma vie, j'avais trouvé, via cette excursion, un sujet idéal et motivant pour mon PFE. C'était l'occasion d'apporter des propositions pour résoudre l'incapacité d'un centre-ville à créer un espace public fédérateur et symbolique, support d'une identité urbaine. Phénomène largement partagé à la suite de l'étalement urbain francilien sans précédent de la seconde moitié du XXème siècle, rarement pensé et aménagé en même temps que son expansion. La nouvelle étape de densification du territoire impulsé par le Grand Paris servirait alors comme base de réflexion pour proposer le réaménagement du site.

Dans cette optique, les pages suivantes s'attachent à décrire un à un les éléments constituants de Saint-Prix qui ont permis une compréhension fine du territoire et ces enjeux. Chaque document et leurs mises en relation ont apporté les moyens de construire une réflexion critique et de répondre aux interrogations suivantes : Quelles sont les forces qui motivent et orientent l'urbanisation de la ville ? Comment pouvons-nous conforter le dynamisme induit par la présence d'un supermarché et proposer d'autres manières de consommer ? Quelle position tenir face aux problématiques de stationnement dans les centres urbains ? Quels équipements sont susceptibles de générer de la mixité sociale et de répondre aux nouvelles attentes de la population ? Comment intégrer de nouvelles mobilités douces ?

Ces questions et bien d'autres encore alimentent toute l'analyse et débouchent sur le projet d'un marché couvert situé sur un parvis restructuré, nouveau centre-ville pensé pour la commune. La compréhension et l'intégration des enjeux contemporains des espaces publics et du site d'insertion constituent la base d'une conception architecturale indissociable d'une place urbaine qui vient la prolonger.



PRÉSENTATION

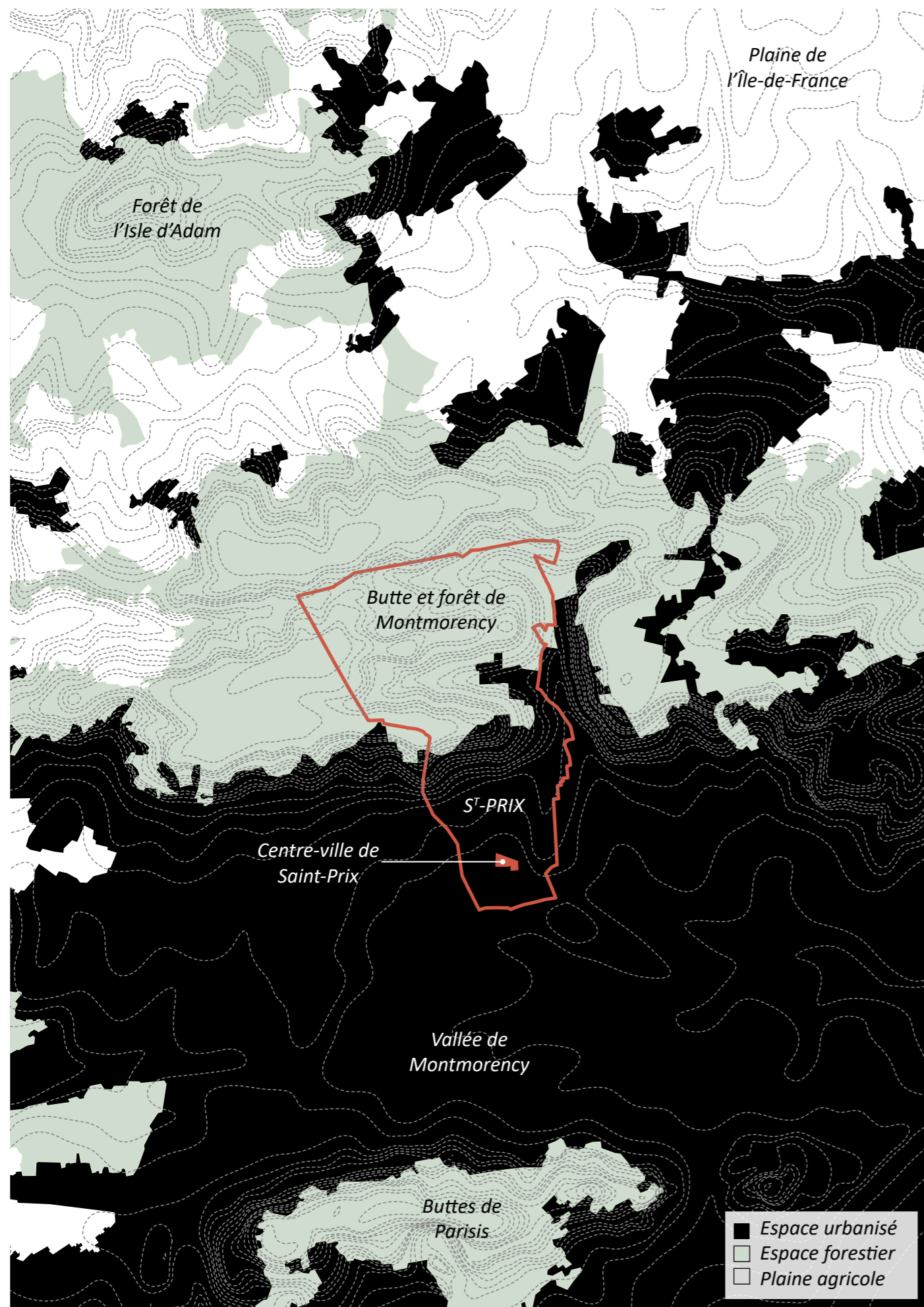
Le site, d'une superficie de 3 ha, est positionné au croisement de deux axes routiers. Il accueille un supermarché entouré de vastes espaces de stationnement et quelques pavillons à vocation commerciales et résidentielles. L'espace résultant propose une animation, du fait de la concentration d'activités, mais manque de cohérence.

Malgré la dénomination de centre-ville par la municipalité et les habitants, peut-on vraiment parler de centralité ?

Le fait unique d'une bonne accessibilité et d'une fréquentation n'est pas suffisant sans l'association d'un espace d'expression. Il manque la place, lieu où coïncide l'urbs et la civitas. La civitas est la ville des citoyens, de la communauté humaine qui investit l'espace public. C'est l'agora pour les grecs, puis le forum pour les romains. Ces lieux sont chargés d'une fonction politique, civique, religieuse et marchande. L'urbs quant à lui c'est la ville construite qui structure le plan urbain. La seule présence d'une église ne permet pas de contrebalancer la vocation commerciale du site. De surcroît commerces et équipements ont été organisés selon des espaces pensés pour la voiture qui n'ont pas les caractéristiques de densité, de proximité ou de communauté que suppose le fonctionnement d'une place traditionnelle. Les conditions d'une confrontation minimale à « l'autre » ne sont pas présentes. La ville étant l'outil rendant possible les interactions sociales spécifiques de la vie urbaine, le centre-ville de Saint-Prix se révèle de fait un espace sans urbanité. Si le champ des lieux où se rencontrent les citoyens s'est élargi tant dans leur nature avec les centres commerciaux ou de loisirs que spatialement avec l'essor des moyens individuels de transport ou de tourisme, ce n'en est pas moins toujours la qualité des espaces publics hérités qui assure l'urbanité et ce que l'on appelle aujourd'hui l'identité des villes.

BELLEVUE-LA-FORÊT

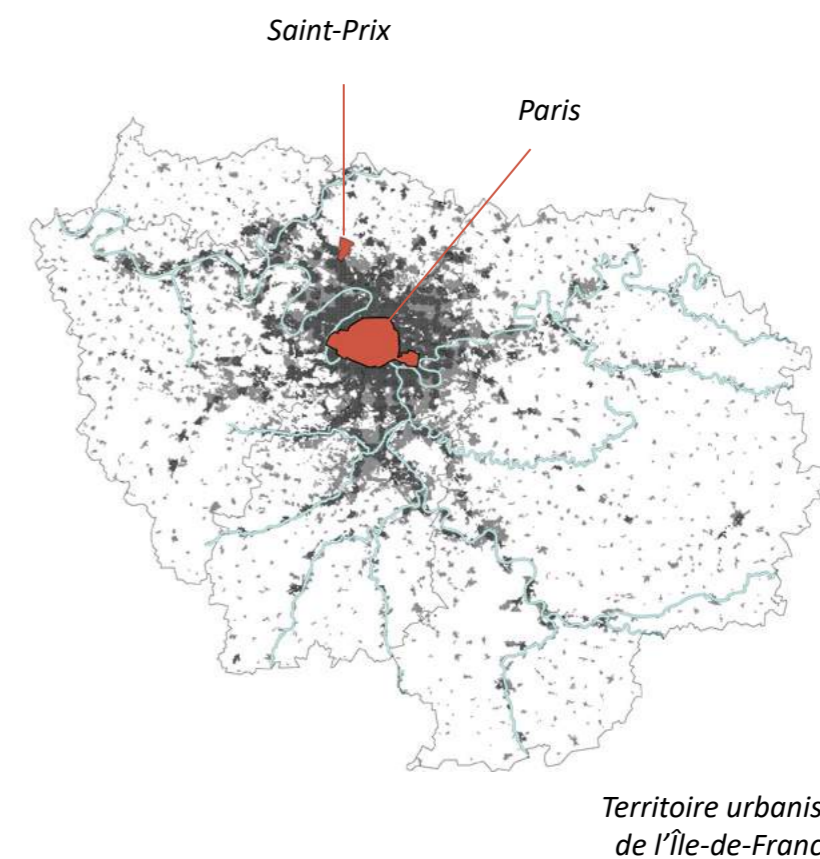
L'identité paysagère de Saint-Prix



Situation territoriale



BELLEVUE-LA-FORÊT

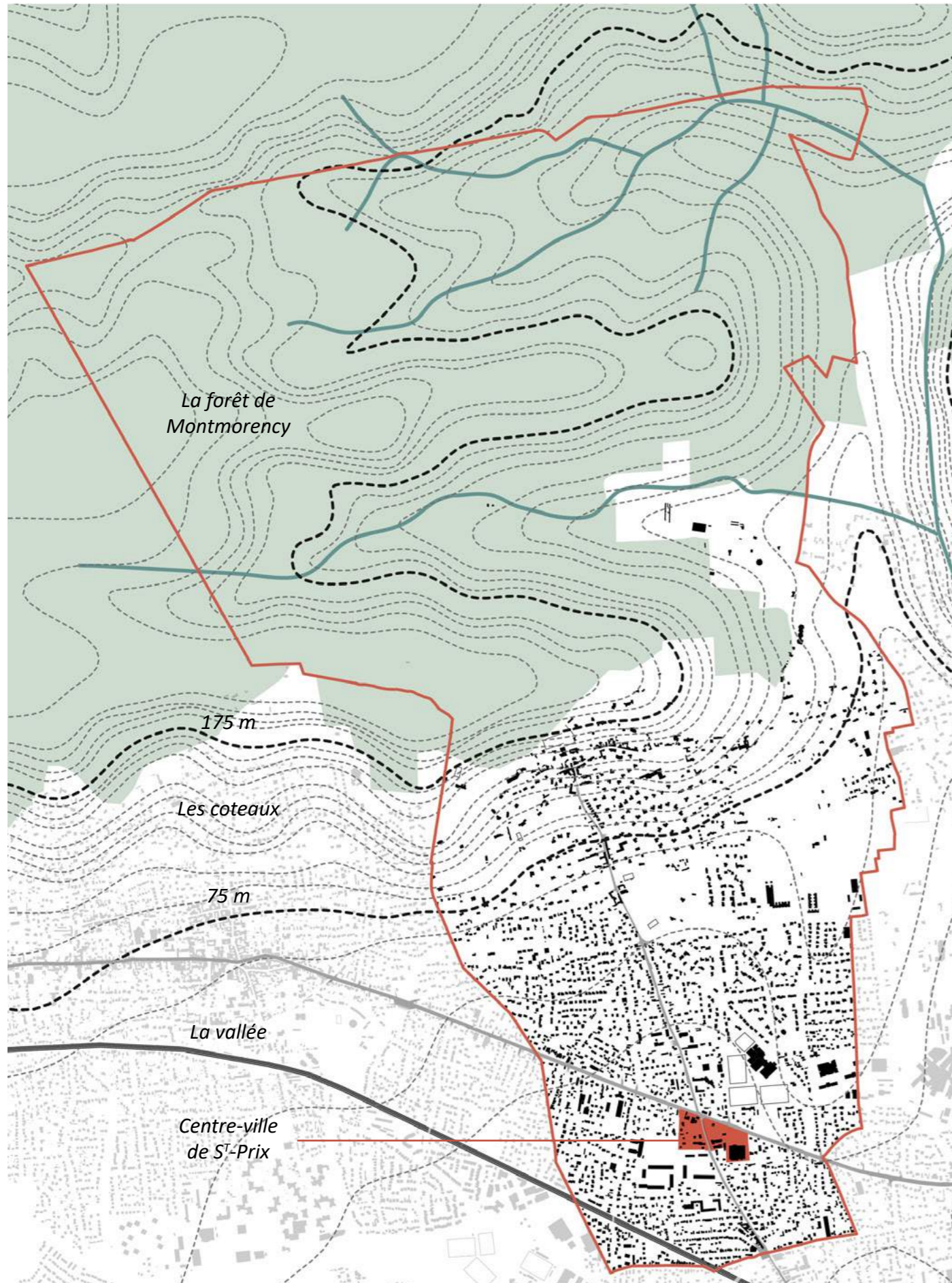


Située à 20 km de Paris, au nord de la région Île-de-France et au sud-est du département du Val d'Oise, Saint-Prix est implantée à flanc de coteau méridional de la butte de Montmorency. Celle-ci est composée de trois collines atteignant jusqu'à 195 mètres d'altitude. S'étalant sur 12 km de long et 4 km de large suivant un axe nord-ouest/sud-est, la topographie prononcée vient marquer la fin d'un continuum urbain qui trouve son origine à Paris. Plus au nord s'étend la plaine de France, plaine limoneuse consacrée principalement à la grande culture céréalière.

Sur ses points hauts, la butte est couverte en grande partie par des espaces forestiers. Elle fait face aux buttes du Parisis, plus au sud, qui dominent à 124 et 168 mètres d'altitude et renforcent la présence de la vallée, étroite de 6 km et positionnée en contrebas. En partie centrale, l'urbanisation y est importante et continue, créant un vélum urbain, essentiellement constitué de paysages pavillonnaires, avec par endroits, des silhouettes d'ensemble d'habitat collectif.

BELLEVUE-LA-FORÊT

Vue sur le front boisé depuis le centre-ville



Carte topographique de Saint-Prix

0 100 250 500 m



Cette position géographique a valu à Saint-Prix durant la Révolution française le nom de Bellevue-la-Forêt. Sans doute pour la qualité des perspectives générées depuis le centre-bourg et la perception des fronts boisés, qui surplombent l'horizon tel un trait dans le paysage. La forêt de Montmorency façonne indéniablement l'identité saint-prissienne et les habitants militent depuis plusieurs années pour disposer du statut de « forêt de protection » limitant son exploitation. En devenant le cinquième massif le plus fréquenté de la région Île-de-France avec quatre millions de visiteurs par an elle permet à la ville de profiter d'une fréquentation touristique non négligeable. En plus d'un patrimoine naturel elle joue un rôle économique important qui a permis notamment de diminuer la baisse de fréquentation du centre-bourg.

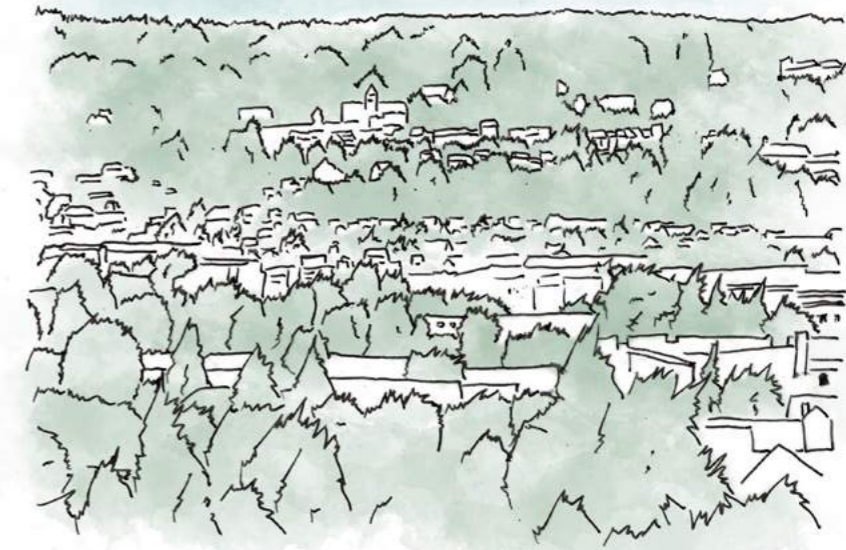
La forêt occupe actuellement 70% de la superficie communale, des 790 hectares qui composent la ville, seulement 250 sont urbanisés. Le territoire, façonné par le relief peut être décomposé selon trois niveaux topographiques :

- La vallée au sud se situant à des altimétries variant entre 60 et 75 mètres, formant un ensemble à pente douce ;
- Les coteaux de la butte de Montmorency positionnés entre 75 et 175 mètres, sur lesquels s'est implanté le vieux village ;
- La butte de Montmorency, surplombant la vallée, creusée périodiquement par le passage de cours d'eau.

La vallée de Montmorency et Paris vu depuis le centre-bourg



Le centre-bourg et la forêt vu depuis une commune voisine plus au sud



Orienté vers le sud, depuis les hauteurs de la ville, la proche banlieue parisienne se dessine. Des masses arborées apparaissent ponctuellement, apportant une touche de verdure sur cette vaste étendue urbaine. En second plan émergent les buttes du Parisis, créant une rupture sur l'horizon et l'espace bâti. Elles s'évanouissent à l'est pour laisser place au contour flou des tours de la Défense.

Depuis Paris, le regard tourné vers le nord, les fronts boisés couronnent la crête de la butte de Montmorency. Ils constituent un élément repérable et perceptible en tout point de la vallée. La lisière de la forêt vient s'adosser aux espaces urbanisés du centre-bourg et domine Saint-Prix.

UN VILLE RÉSIDENTIELLE
ATTRACTIVE MAIS PEU DYNAMIQUE

Le paradoxe de la banlieue pavillonnaire

ACCESSIBILITÉ

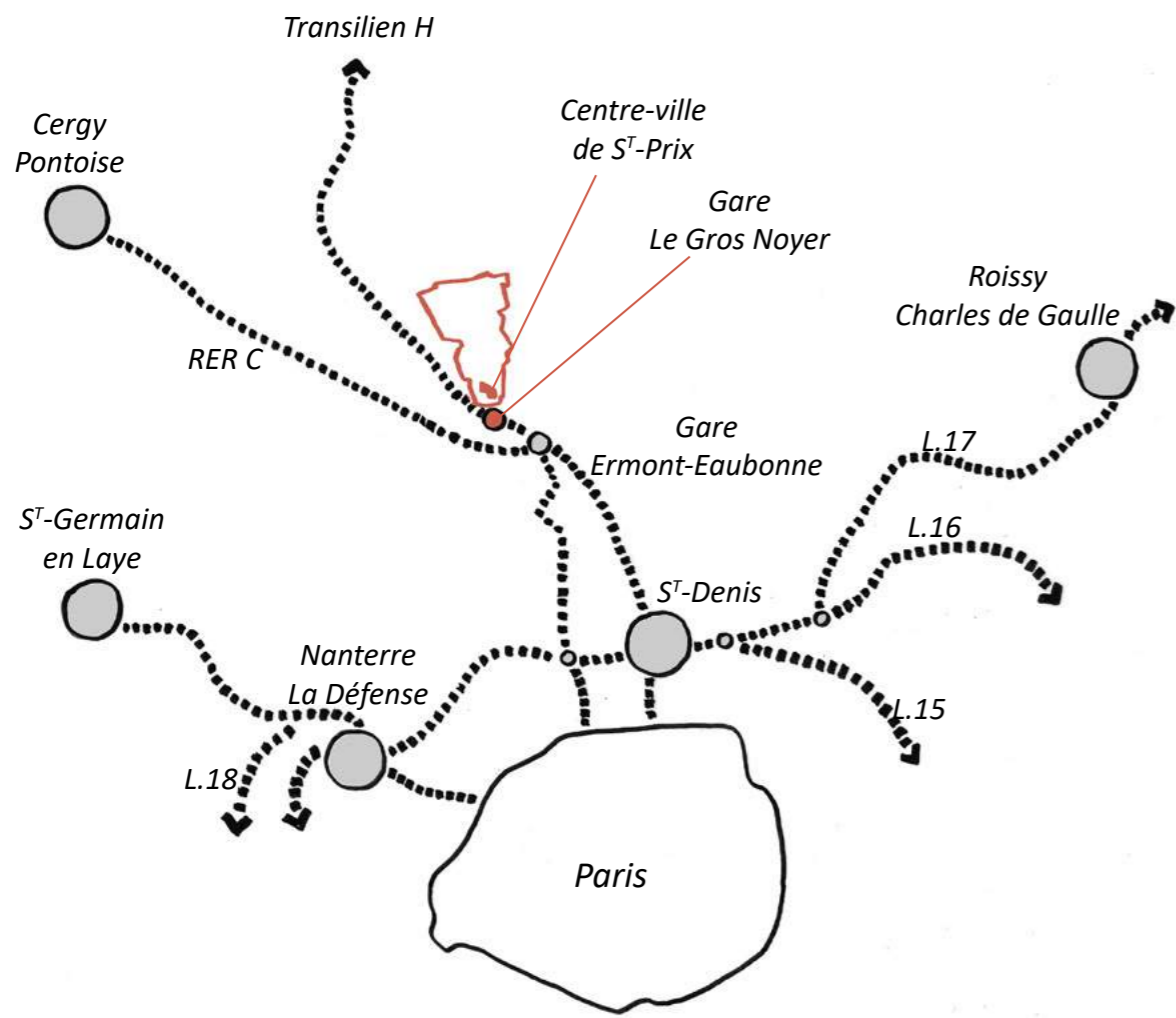
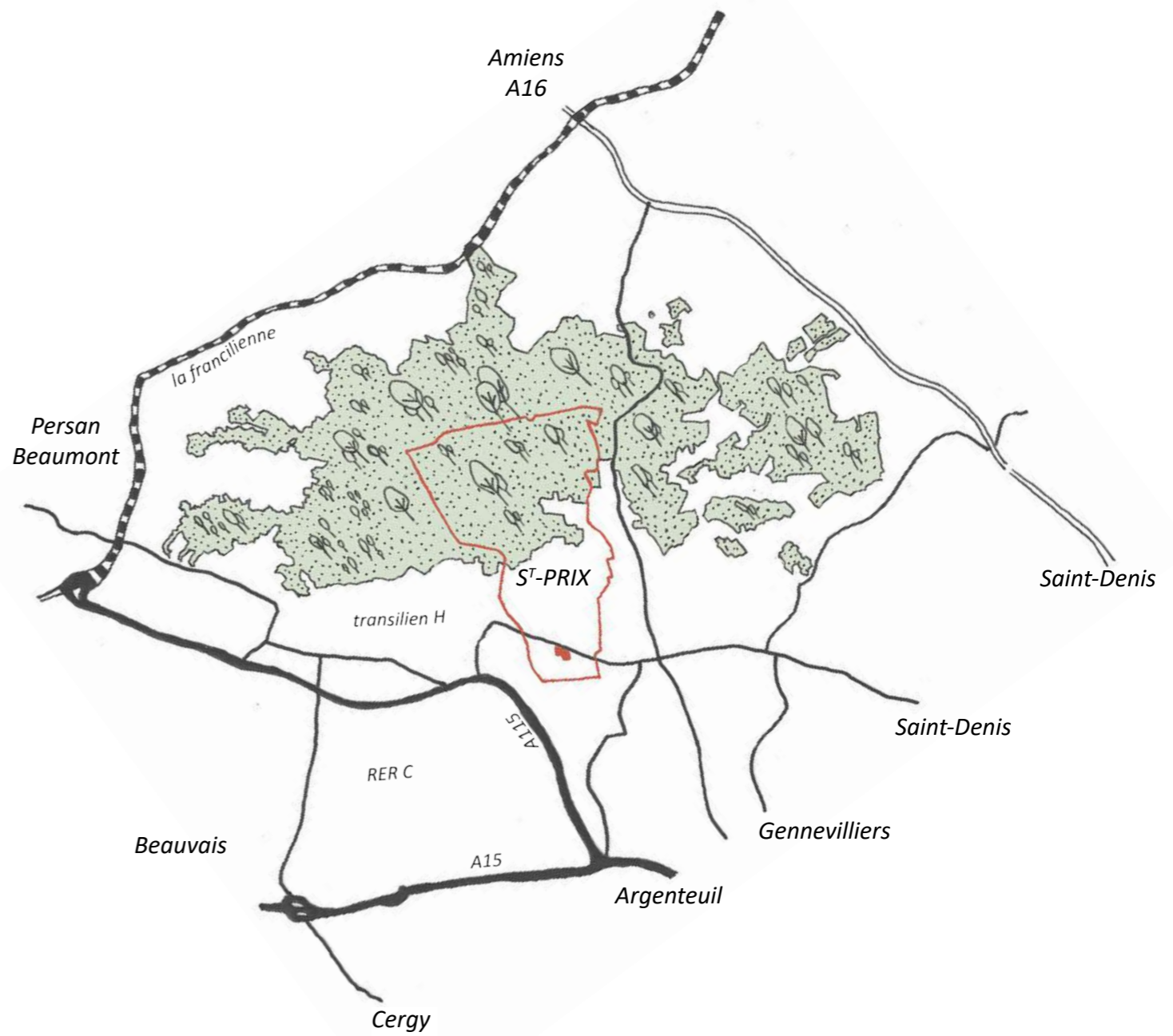


Schéma des principaux pôles économiques accessibles depuis S^T-Prix en train

Le bon niveau de desserte et d'accès aux pôles économiques participe de l'attractivité de la commune.

Située à 200 mètres plus au sud de la ville, la gare le Gros Noyer permet d'emprunter la ligne H du Transilien. La ville peut bénéficier du réseau ferré du Grand Paris. Elle rejoint directement Saint-Denis et Paris (station gare du Nord en 20 minutes) ainsi que les pôles d'activités de Cergy-Pontoise (par le biais du RER C). Avec un changement à Saint-Denis Pleyel (15 minutes de Saint-Prix) le développement des lignes 14, 15, 16, 17 et 18 permettra un accès efficace aux autres pôles d'emplois du nord francilien tels que Roissy-en-France, Pantin-Bobigny, etc.

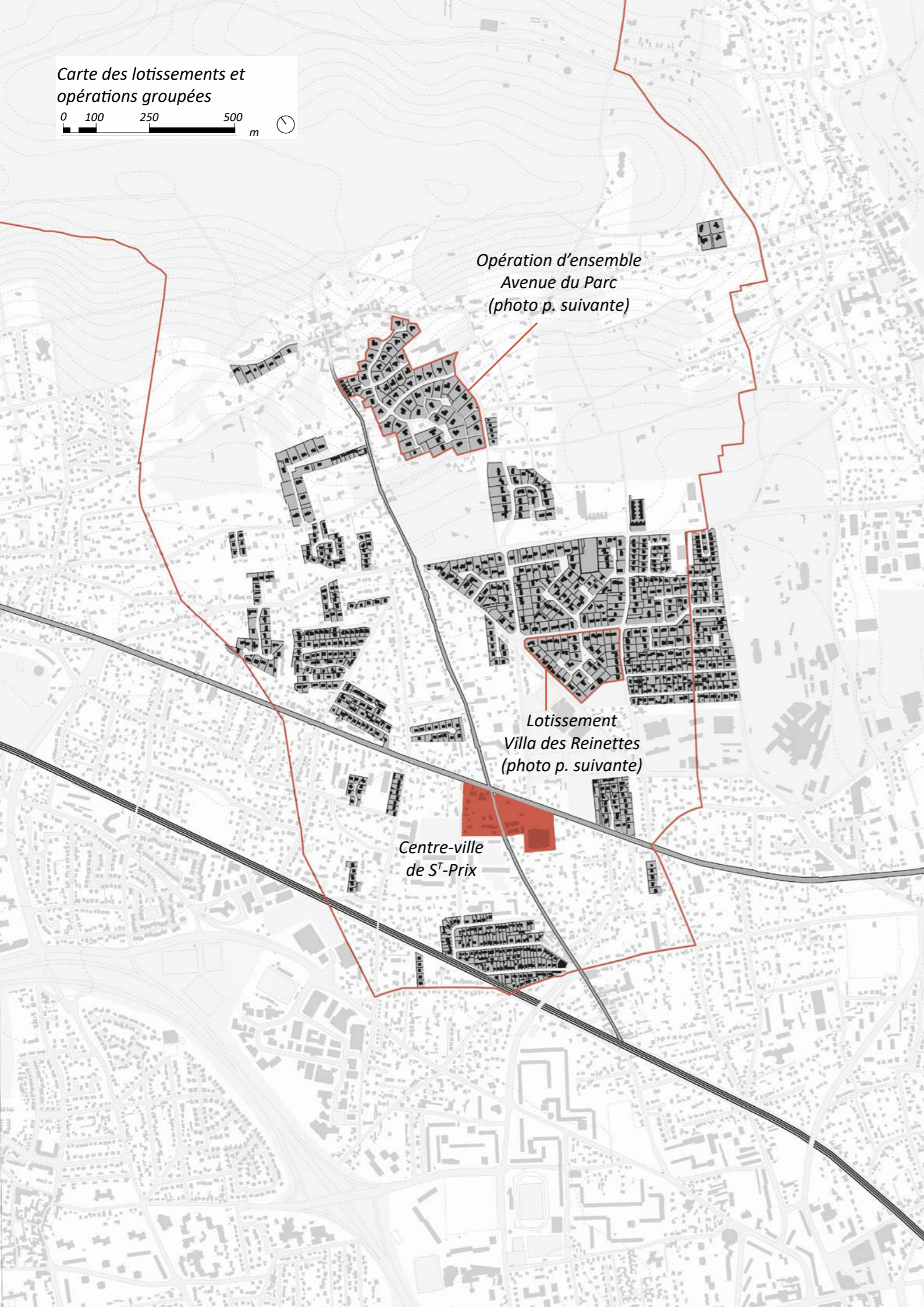


Carte des voies routières principales reliant S^T-Prix au nord francilien

Elle bénéficie aussi d'un réseau routier qui la relie aux grands axes structurants du nord de l'agglomération parisienne et aux pôles d'emplois régionaux. La proximité directe de l'A115 dont l'échangeur le plus proche est situé à moins de 700 m au sud de la ville permet de relier Paris ou Amiens et de profiter du réseau national (notamment pour se rendre à Calais et Dunkerque via la Francilienne et l'A16). Saint-Prix se situe également à environ 10 km de l'A86, qui forme une boucle autoroutière autour de la capitale à 5 km du boulevard périphérique. Il s'agit d'un axe majeur de l'agglomération qui connecte directement les communes de la proche couronne.

Carte des lotissements et opérations groupées

0 100 250 500 m



LA BANLIEUE PAVILLONNAIRE

Le réseau de transport bien développé autour de Saint-Prix s'explique de par sa proximité avec Paris. Dans la plupart des communes de la vallée de Montmorency avant 1914, de 20 à 30% de la population active se consacre encore à l'agriculture, en majorité des petits propriétaires exploitants, des horticulteurs, des maraîchers. Les artisans, les commerçants, leurs employés, les fonctionnaires locaux, les membres des professions libérales forment quant à eux de 25 à 40 % de la population active¹. Au total, la majorité des habitants travaillent sur place ou dans les environs proches du domicile. Mais l'exode rural du siècle dernier bouleverse cet équilibre. L'afflux d'habitants nouveaux originaires pour la plupart de la province et venus travailler à Paris provoque l'explosion démographique. Désormais, une part croissante de la population active est formée de gens qui se déplacent chaque jour entre leur domicile et leur lieu de travail. Cela marque l'apparition de la notion de banlieue, qui définit maintenant cette région et qui implique des rapports étroits entre la capitale et sa périphérie.

Saint-Prix, bien qu'en retrait par sa position géographique situé aux abords de la forêt, de la même manière profite d'un solde migratoire positif fort durant presque tout le XX^{ème} siècle. Rien que durant les quarante dernières années la population a presque doublé passant de 3800 habitants en 1968 à 7200 habitants en 2015². Mais cette croissance démographique s'est traduite spatialement par un fort développement pavillonnaire. Aujourd'hui, sur près de la moitié de l'espace urbanisé nous retrouvons des opérations groupées d'habitat individuel et des lotissements, tandis que l'autre moitié correspond à un habitat diffus, constitué au coup par coup. Cette forme d'urbanisme consommatrice d'espace a fait disparaître le peu de surfaces agricoles qui restaient et empêchée d'autres types d'habitat de se développer. Le parc résidentiel saint-prissien est constitué aujourd'hui à 80 % de maisons individuelles et totalise 2211 maisons pour 558 appartements².

L'absence d'une offre de logement diversifiée a des conséquences lourdes sur la vie sociale saint-prissienne. On assiste au départ des jeunes adultes qui n'ont pas les moyens de rester alors qu'une grande partie des ménages arrivés dans les années 70 restent sur place. Ils apprécient leur installation et se sont appropriés le modèle pavillonnaire.³ C'est pourquoi la part démographique des 25 à 34 ans est largement moins représentée (à peine 10%) que les retraités qui forment plus du quart de la population. Le vieillissement de la population et les mouvements pendulaires nombreux (90% des actifs travaillent en dehors de la commune) entraînent l'appauvrissement de la vie sociale saint-prissienne et de l'espace public.

¹ JOSSE Raymond, 1966

² Chiffres issus de l'Insee

³ ARAGAU Claire, 2016



Opération d'ensemble Avenue du Parc



Pavillons situés le long de la rue d'Ermont



Lotissement Villa des Reinettes



Pavillon situé le long de la rue d'Ermont

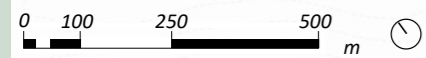
Les différents lotissements et opérations groupées dans la ville sont souvent connectés à la trame urbaine suivant des maillages centrés sur eux-mêmes, venant se raccorder aux voies principales. Il en résulte de nombreuses dessertes qui se terminent en impasse et la création de quartiers pavillonnaires isolés. A cela s'ajoute l'absence de mixité programmatique et l'appartenance de certaines opérations groupées à des catégories sociales supérieures qui font de ces quartiers des environnements clos.

Les quartiers d'habitat diffus sont constitués majoritairement de pavillons à l'architecture standardisée, composés d'un rez-de-chaussée surmonté d'un étage et d'une toiture à un ou plusieurs versants. On retrouve la présence d'impasses conséquence d'un urbanisme non concerté.

L'URBANISATION DE LA VALLÉE

Du centre-bourg au centre-commercial, transfert de polarité au XX^{ème} siècle

Territoire urbanisé de Saint-Prix



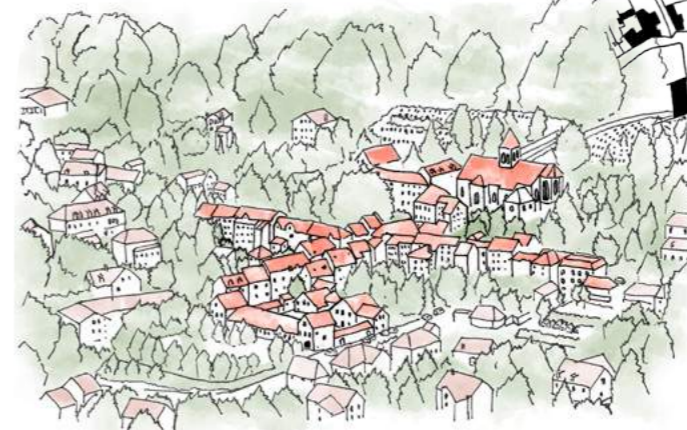
Centre-bourg

Rue d'Ermont
Axe de développement historique de la commune

Centre-ville

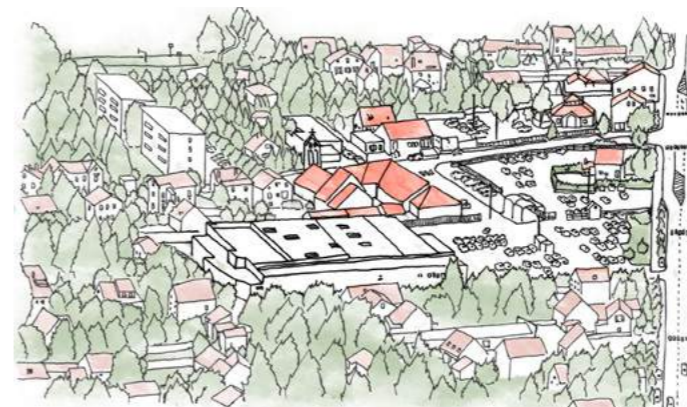
Gare
Le Gros Noyer

Centre Bourg
Noyau médiéval apparu au XI^{ème} siècle.



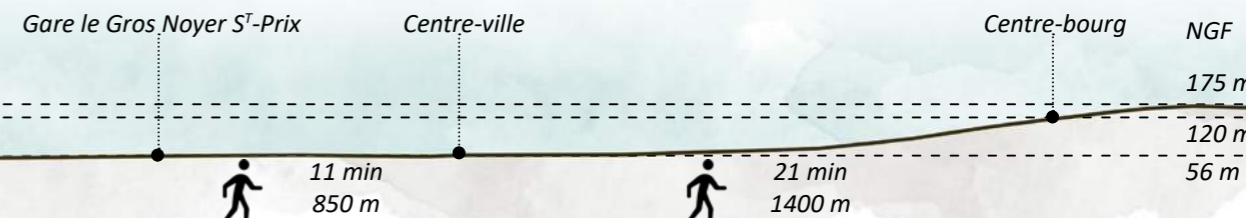
Rue d'Ermont

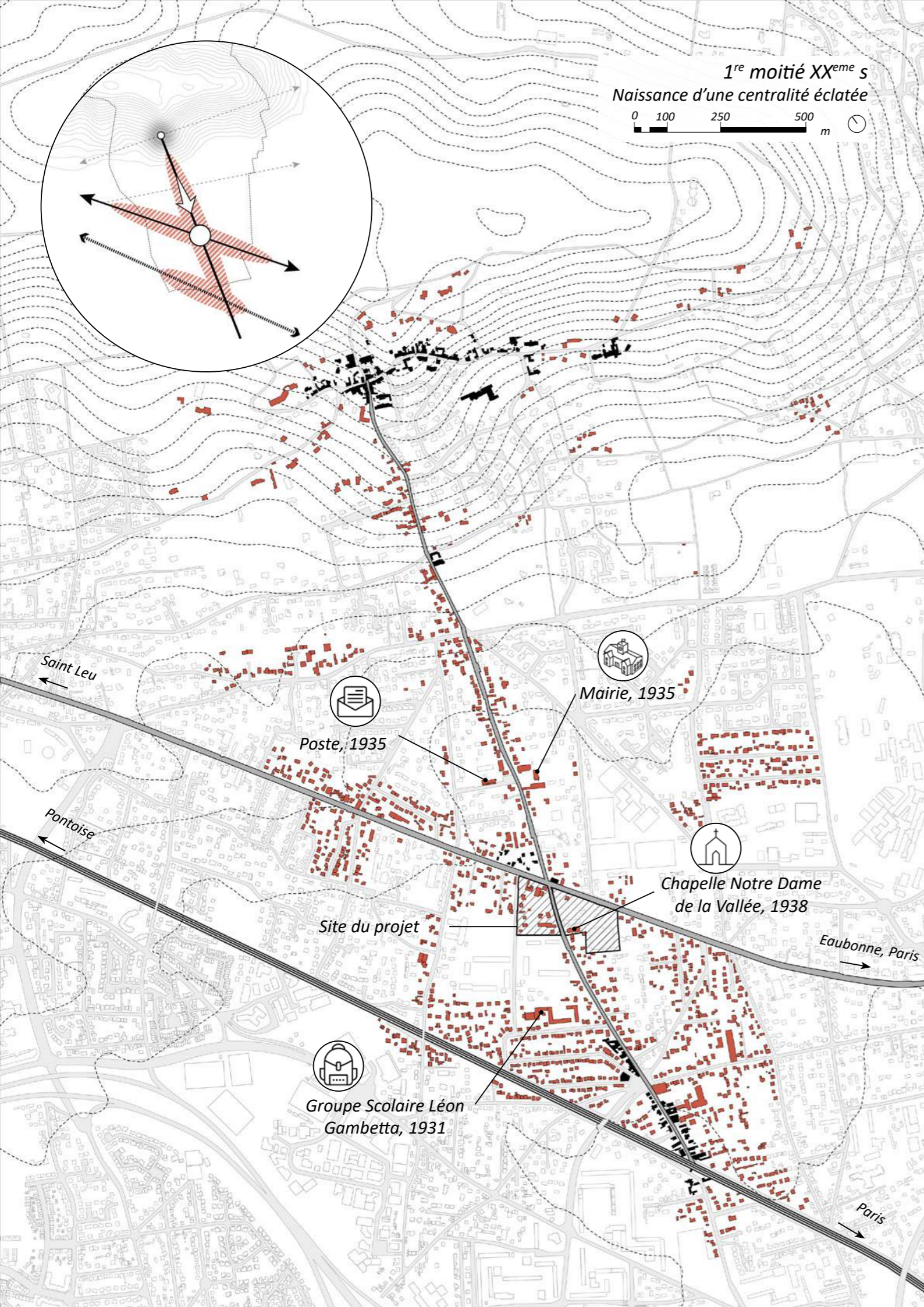
Centre-ville et pôle commercial
Etape intermédiaire située dans la plaine entre le centre-bourg et la gare.



Rue d'Ermont

Le centre-bourg de Saint-Prix concentrait originellement l'ensemble des activités et des logements. L'urbanisation dans la vallée, motivée par la gare le Gros Noyer a eu pour effet la création de deux centralités concurrentielles (la première historique, la seconde, plus récente, située proche des moyens et axes de mobilités modernes). C'est au cours du XX^{ème} siècle que le bourg s'est vu progressivement dépossédé de sa mixité de fonctions, avec le départ des commerces et des équipements publics pour la vallée, plus accessible. L'analyse cartographique historique qui suit présente l'urbanisation progressive de la vallée et nous aide à comprendre le glissement de centralité opéré au cours du dernier siècle.



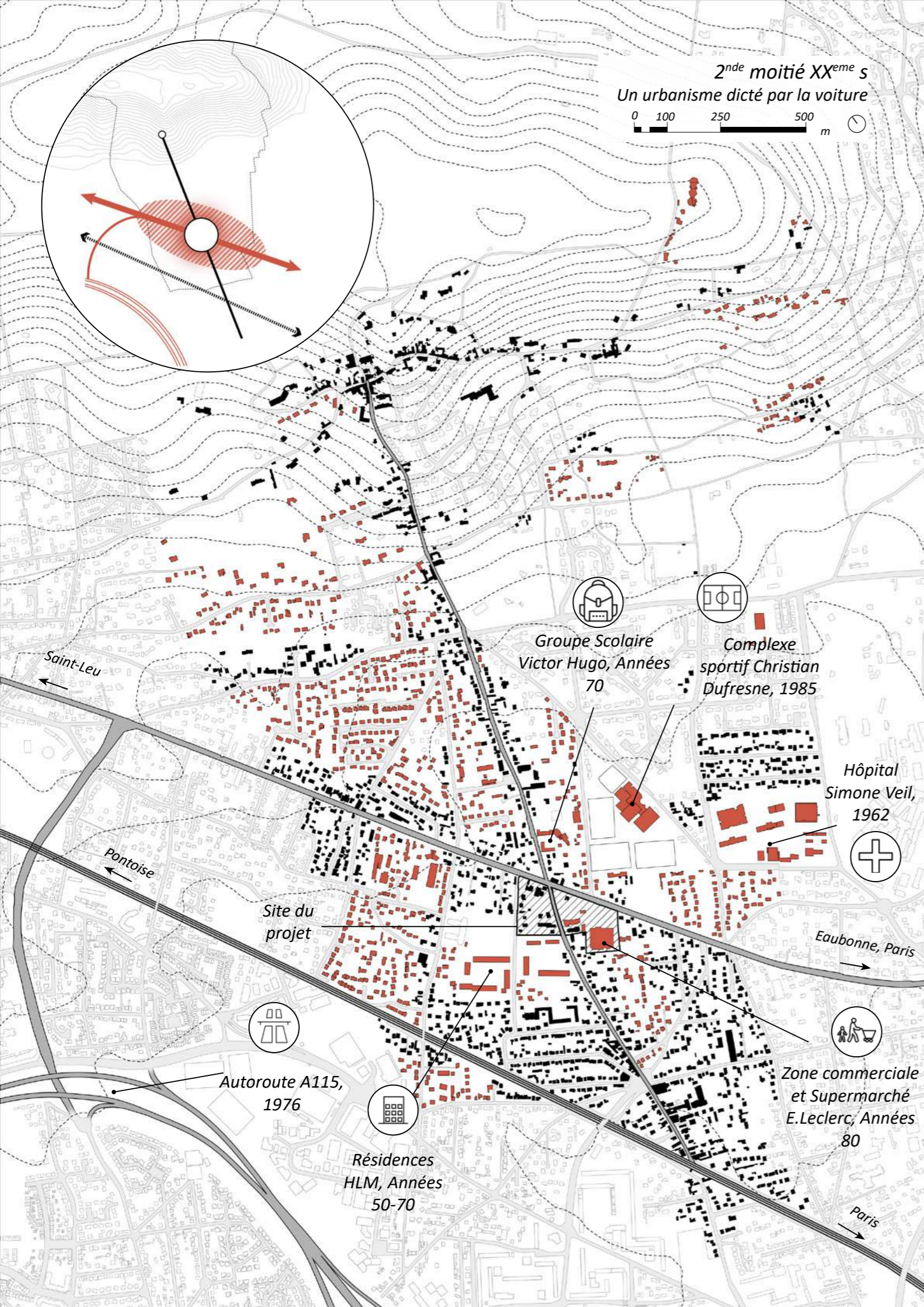


1^{re} moitié XX^{ème} s
Naissance d'une centralité éclatée

L'URBANISATION DE LA VALLÉE

Durant la première moitié du XX^{ème} siècle, la ville s'est principalement urbanisé autour de la gare et des axes routiers. Un important groupe scolaire (l'école Gambetta) apparaît en 1931. Une tentative de réunification entre nord et sud est alors amorcée, de nombreuses parcelles situées tout le long de la rue d'Ermont, axe principal reliant la gare et le centre-bourg, sont construites. Aussi, Mairie et Poste, situés à une demi-heure de marche dans le « haut » du bourg sont déplacés à mi-parcours entre les deux pôles à partir de 1935. La chapelle Notre Dame de la Vallée est édifiée dans la plaine quelques années plus tard.

Cet effort permet la confortation d'une nouvelle polarité forte située à l'intersection de l'avenue du Général Leclerc et de la rue d'Ermont appuyée par la concentration d'équipements tout autour. Cependant l'absence d'aménagement urbain concerté ne permet pas la mise en relation des équipements et chaque entité devient un élément ponctuel, indépendant des autres. Mairie, école, église ne communique pas.



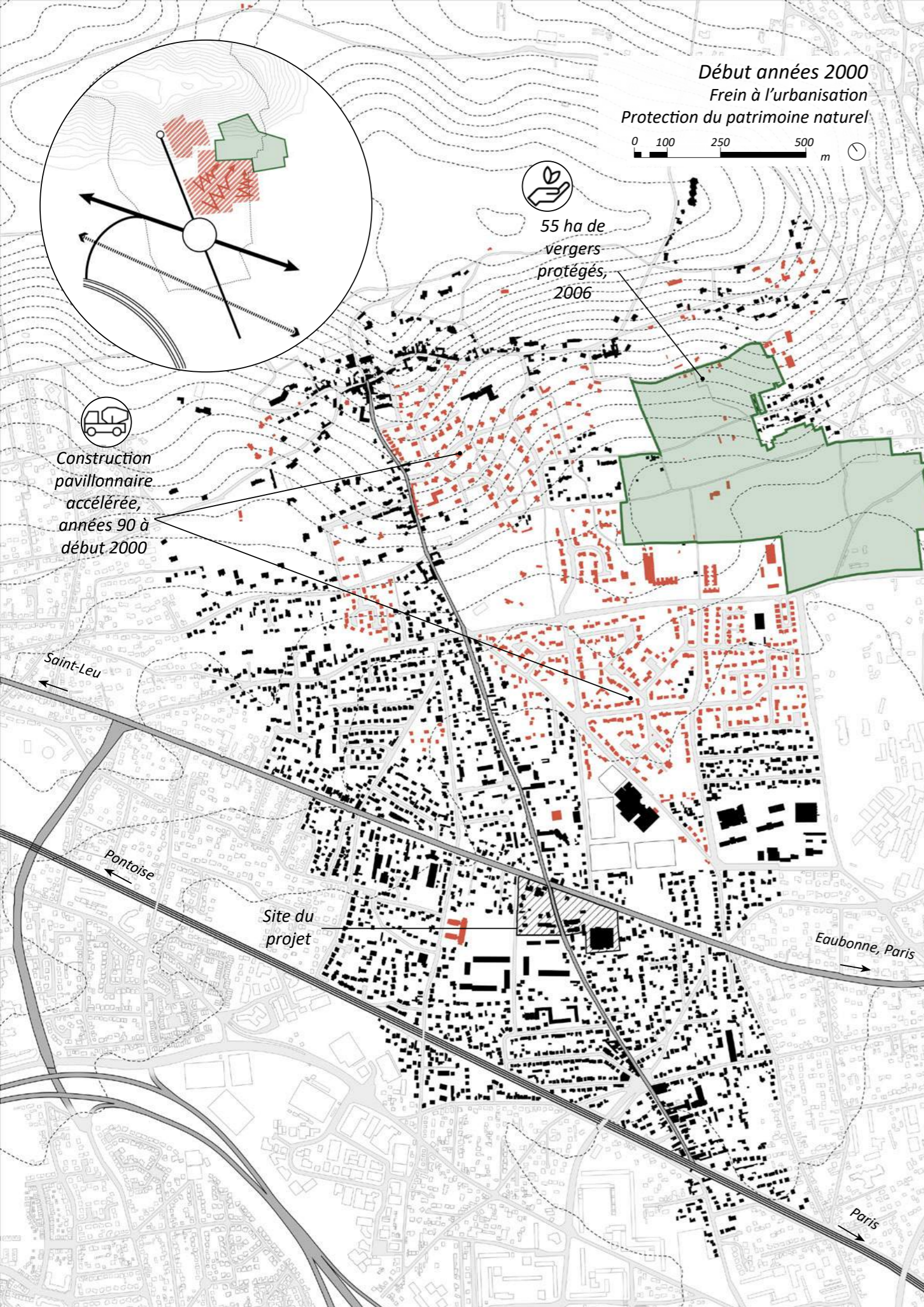
2^{nde} moitié XX^{eme} s
Un urbanisme dicté par la voiture

L'URBANISATION DE LA VALLÉE

Durant la seconde moitié du XX^{ème} siècle sont édifiés de grands équipements. A partir des années 60 le besoin de logements continuant à se faire sentir, les pouvoirs publics prennent l'initiative des plans de construction est valide le Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale de la Région Parisienne, ou P.A.D.O.G. En retrait, Saint-Prix n'est pas touché par l'urbanisme de barre mis à part quelques H.L.M isolés. On notera par contre la création d'un équipement médico-social (partagé avec la commune voisine) et d'un deuxième groupe scolaire.

Plus tardivement le développement des moyens de transport suscite la construction de l'autoroute A115 favorisant la transformation de l'avenue du Général Leclerc en une artère routière importante. A son tour elle encouragera la création d'un pôle commercial en plein cœur de ville. Dès cet instant le centre-ville sera confondu avec l'activité du supermarché et les espaces publics associé aux places de stationnement.

Les terrains restés libres au milieu des tissus pavillonnaires continuent d'accueillir des lotissements peu denses et peu intégrés dans le maillage viaire. De grandes zones non construites sont divisées en plusieurs parcelles, générant fréquemment des constructions « en second-rang », qui sont distribuées par une impasse ou un appendice d'accès unique depuis la voie principale.



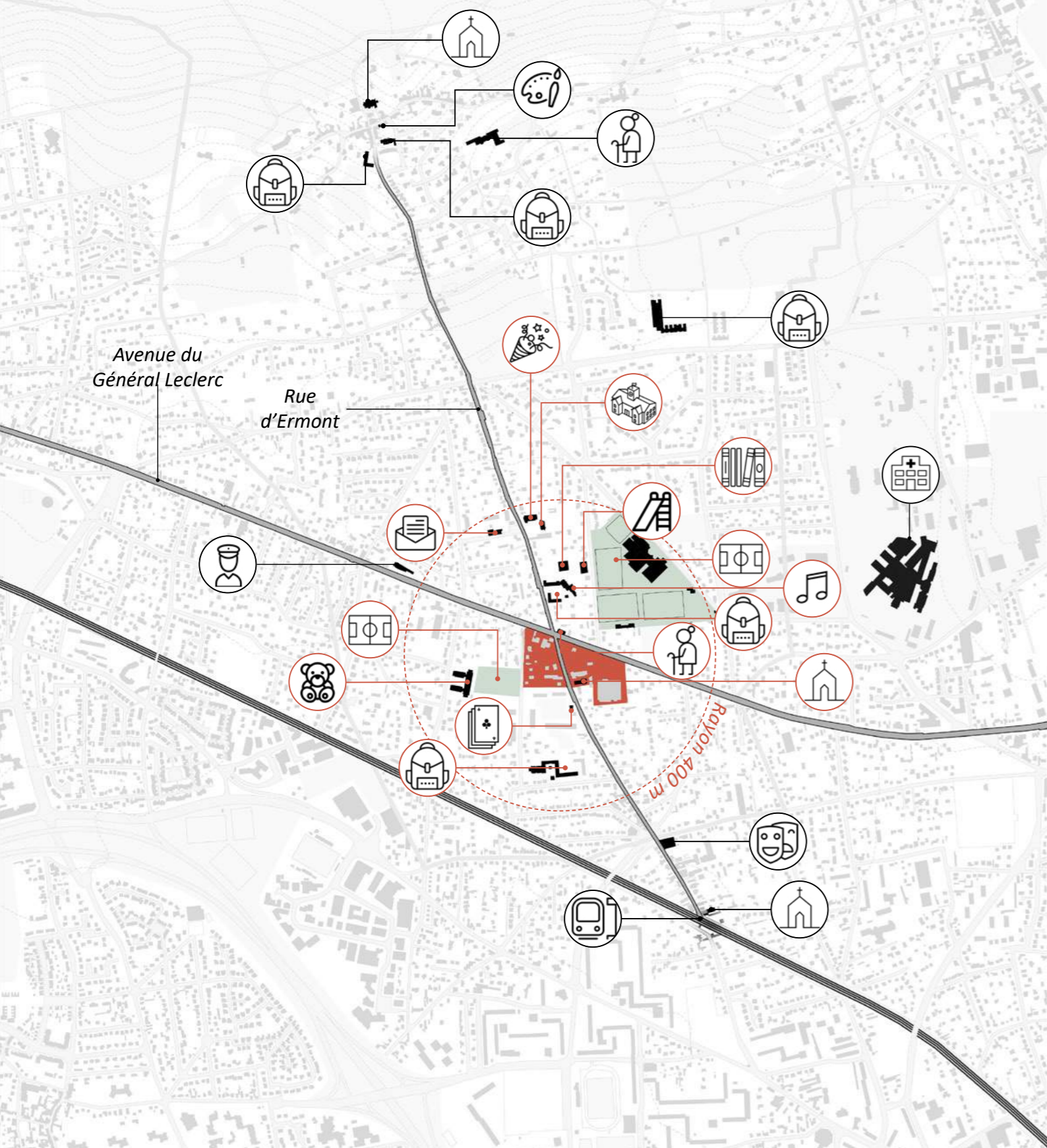
L'URBANISATION DE LA VALLÉE

Depuis les années 90 et jusque dans les années 2000, l'urbanisation progresse encore sur l'ensemble du territoire, notamment sur des espaces anciennement agricoles, toujours sous la forme d'habitat pavillonnaire. Dès 2006, une prise de conscience du patrimoine historique et paysager de la commune permet la protection de 55 hectares de vergers classés ENS (Environnement Naturel Sensible) situés sur les coteaux de la butte de Montmorency. Ce classement interdit toute nouvelle construction sur ces quelques hectares. Depuis Saint-Prix milite pour un aménagement urbain plus soucieux de l'environnement et multiplie les actions en faveur de l'écologie (réintroduction des animaux en ville, réintroduction de l'agriculture, sauvegarde d'espèce endémique de faune et de flore, etc.).

LE CENTRE-VILLE, UN ESPACE TRÈS ANIMÉ

Le vide comme élément de cohésion urbaine

Équipements de Saint-Prix



ÉQUIPEMENTS LIÉS À L'ENFANCE

- Ecoles :
5 groupes scolaires
accueillant école maternelle,
élémentaire et un collège
- CPCM (Centre de protection
maternelle et infantile)
- Maison de l'enfance

ÉQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS ET DE TRANSPORT

- Mairie
- Poste
- Gare le Gros Noyer
- Poste de police

ÉQUIPEMENTS LIÉS AUX PERSONNES ÂGÉES ET MÉDICAUX

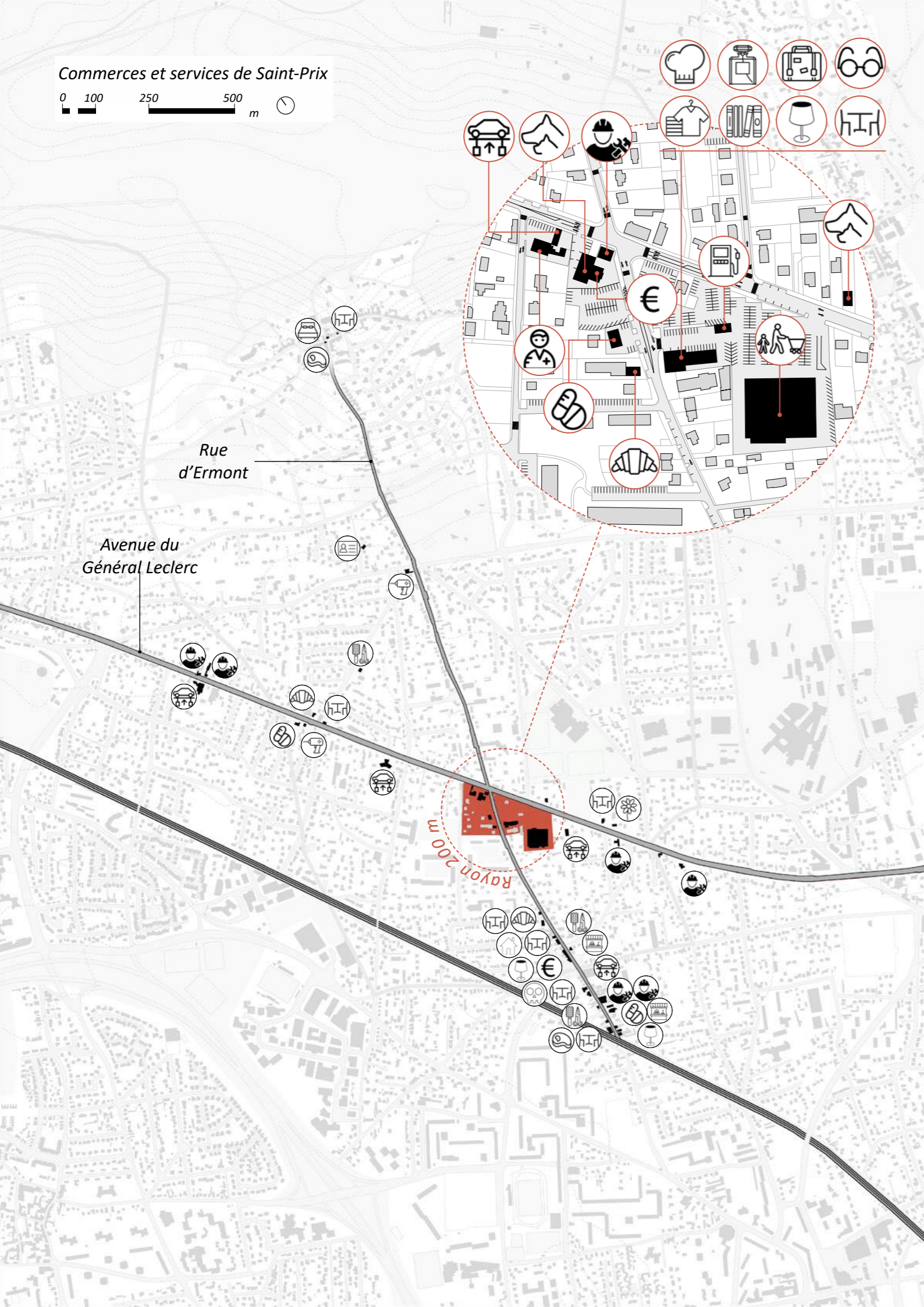
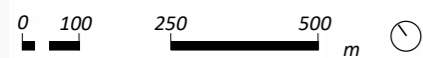
- Maison de retraite «Domaine
de Saint-Prix» (centre-bourg)
- Résidence «Le Gros Noyer»
(centre-ville)*
- Hôpital Simone Veil

ÉQUIPEMENTS CULTURELS ET SPORTIFS

- Centre culturel
- Galerie d'art
- Médiathèque
- Ecole de musique
- Salle des fêtes
- Stades et complexes sportifs
- Lieux de culte :*
 - Eglise Saint-Germain (centre
bourg)
 - Chapelle Notre Dame de la
Vallée (centre ville)*
 - Eglise Evangélique (gare)*
- Théâtre de l'Aventure

*L'urbanisation de la vallée a montré
une concentration successive des équipements
tout autour du centre-ville. Dans un rayon de
400 mètres depuis le croisement routier se
situent la presque totalité des établissements
destinées à l'enfance, à la culture, au sport et
aux personnes âgées ainsi que la poste et la
mairie.*

Commerces et services de Saint-Prix



COMMERCES NON ALIMENTAIRES

- € Banque
- Agence de voyage
- Bricolage/Maison
- Kiosque Librairie
- Parfumerie
- Horticulture/Fleuriste
- Artisanat divers

SERVICES AUTOMOBILE

- Garage
 - Auto-Ecole
 - Station-service
- AUTRES
- Pompes Funèbres
 - Agence immobilière

COMMERCES ALIMENTAIRES

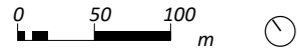
- Supermarché E.Leclerc
- Boulangerie
- Traiteur
- Restaurant
- Bar/Tabacs
- Boucherie
- Epicerie

SERVICES A LA PERSONNE ET SOINS

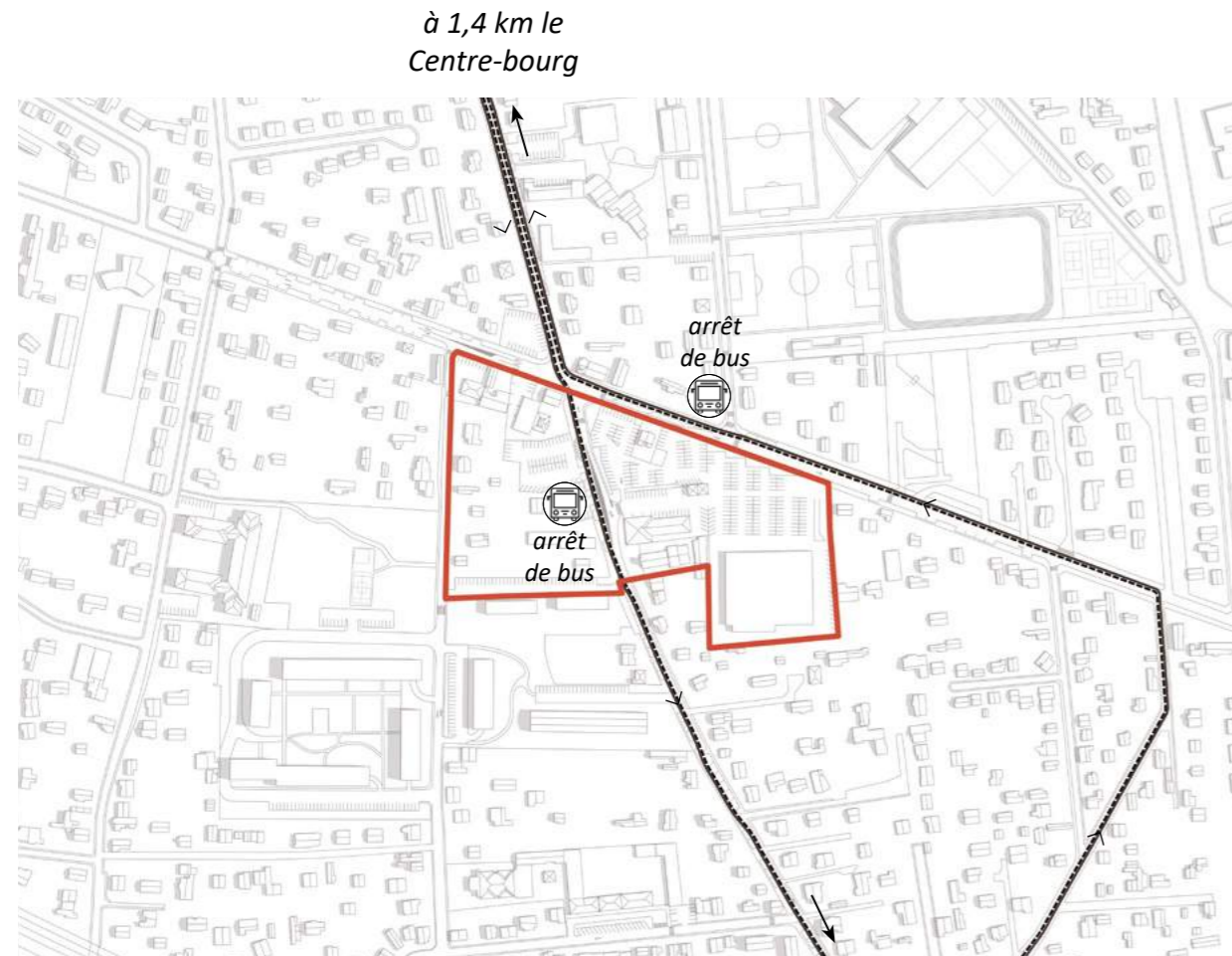
- Pharmacie
- Cabinet vétérinaires
- Cabinet médecins
- Opticien
- Pressing
- Hôtellerie
- Coiffeur

Parallèlement, l'ensemble des commerces et des services saint-prisziens se sont implantés le long de l'avenue du Général Leclerc et au sud de la rue d'Ermont. Ces commerces doivent leur développement à la proximité de la gare du Gros Noyer et au trafic automobile. Le supermarché et les parkings associés regroupent près de 18 boutiques concentrant l'essentiel de l'activité.

Arrêts de bus du centre-ville



La ville compte deux lignes de bus, une scolaire et une pour desservir la commune et la gare.



Bus scolaire lycée, situé à 3,4 km dans la commune voisine

Départ/Arrivée centre-ville

2 passages le matin (7h40 et 8h40)
2 passages le soir (16h40 et 17h40)

Bus interquartier

Départ Centre-bourg
Arrivée Gare le Gros Noyer

passage tous les jours toutes les 30 min

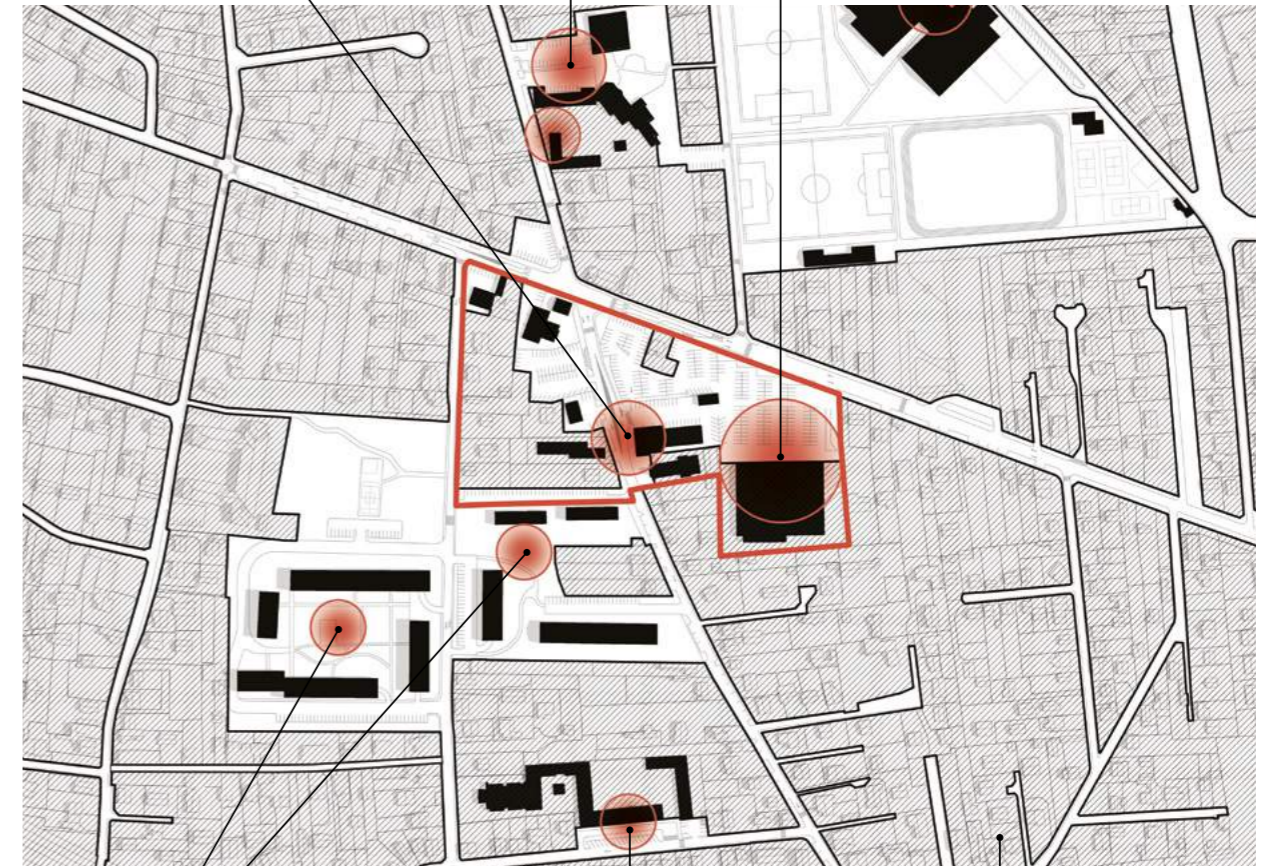
Principales pôlarités autour du centre-ville et fréquentation



Commerces alimentaires, très actif entre 12h et 14h la semaine

Pôle éducatif
École maternelle et élémentaire, Médiathèque, École de musique

Supermarché ouvert du lundi au dimanche

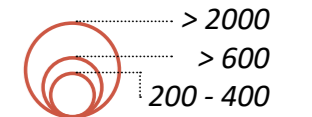


Résidence La Vallée
Près de 300 logements, nombreux enfants se rendent à pied depuis chez eux à l'école

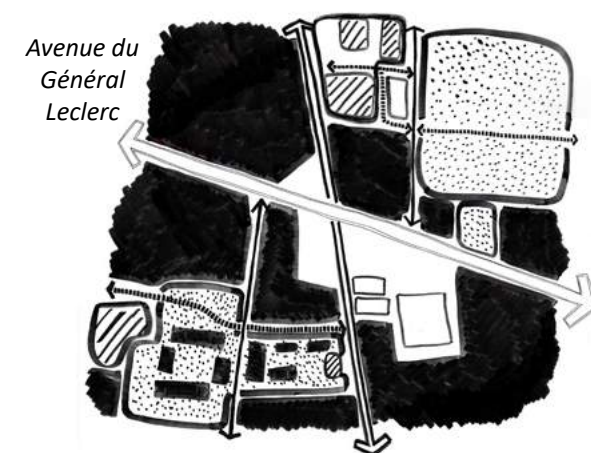
École maternelle et élémentaire

Espaces non accessibles pour le piéton

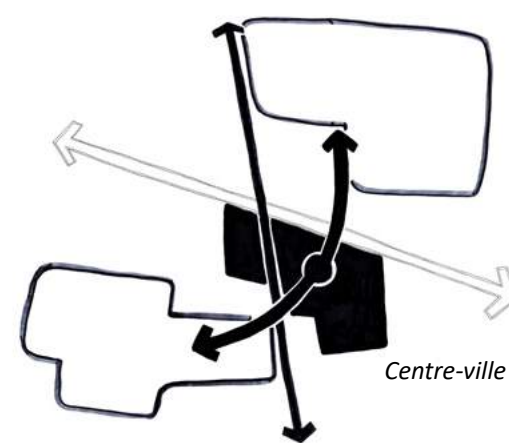
Nombre Personnes / Journée :



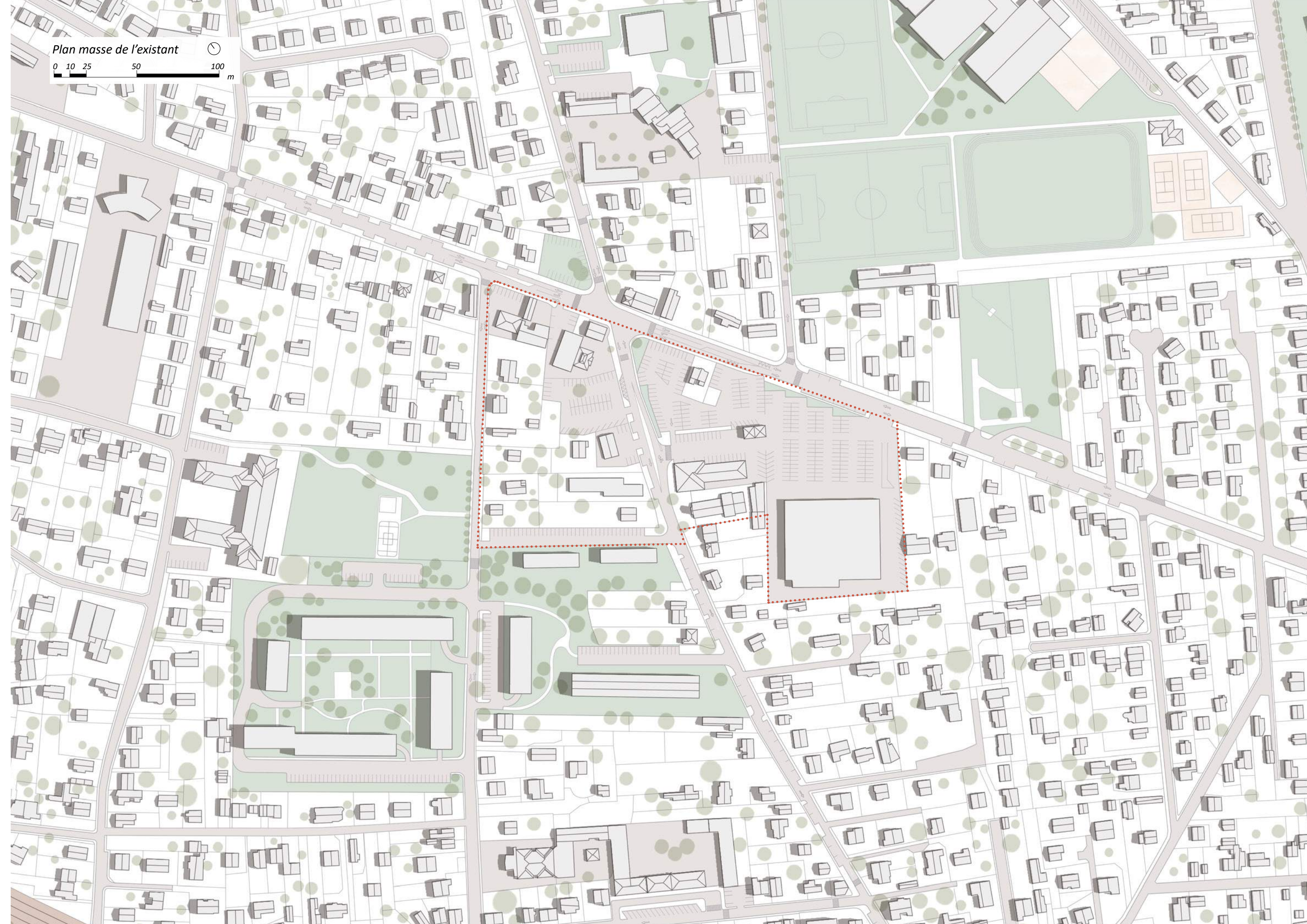
(Sources : informations obtenues auprès des établissements concernés.)



L'avenue Général Leclerc scinde la ville en deux



L'espace de stationnement du centre-ville fait communiquer nord et sud



Le centre-ville occupe une position stratégique dans la ville. L'espace de stationnement, bien que très utilisé par les voitures, est un espace non bâti permettant de faire lien entre le parc et les espaces paysagers ouverts des résidences HLM situés en amont et les équipements scolaires et sportifs situés en aval de l'avenue du Général Leclerc. Ici, malgré l'absence de prise en considération pour l'espace public, le vide permet de recoudre un tissu urbain fragmenté, il réunit des espaces hétérogènes et rétablit une certaine continuité dans la trame urbaine.

Cette relation est d'autant plus forte que la rue d'Ermont, axe historique du développement urbain nord/sud de Saint-Prix passe par le centre-ville et relie l'ensemble de la commune depuis la gare le Gros Noyer jusqu'au centre-bourg. Appuyé par le regroupement des commerces et des équipements tout autour du pôle commercial, l'intersection des deux voies automobiles a transformé l'espace de stationnement en un parvis très actif, traversé régulièrement par des populations variées. On y rencontre quotidiennement :

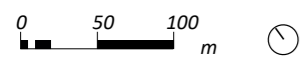
- des enfants et adolescents qui se rendent aux écoles élémentaires, à la médiathèque ou au centre sportif ;
- des adolescents qui prennent le bus pour aller au lycée situé dans une commune voisine ;
- des employés travaillant dans les environs qui viennent se restaurer ;
- des familles et des personnes âgées qui font leurs courses.

MAIS UN ESPACE TRÈS (TROP) CONTRAINT

L'exclusion du piéton

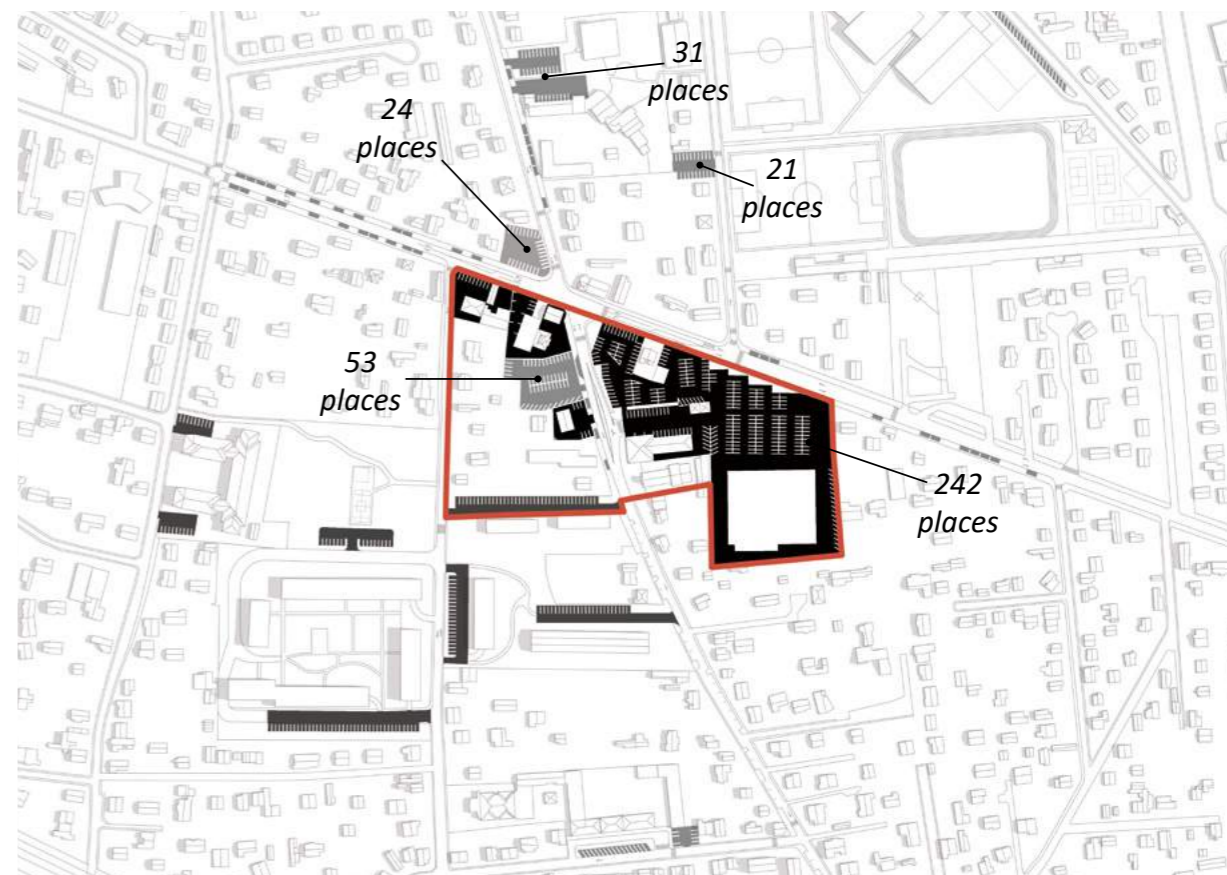
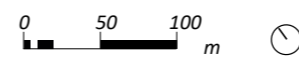
SOL & USAGES

Contraintes d'accessibilité piétonne



- Faible (ouvert et public)
- Modérée (ouvert mais privé : espace résidentiel)
- Fort (ouvert mais privé : espace commercial)
- Très fort (fermé la nuit : centre sportif et médiathèque)

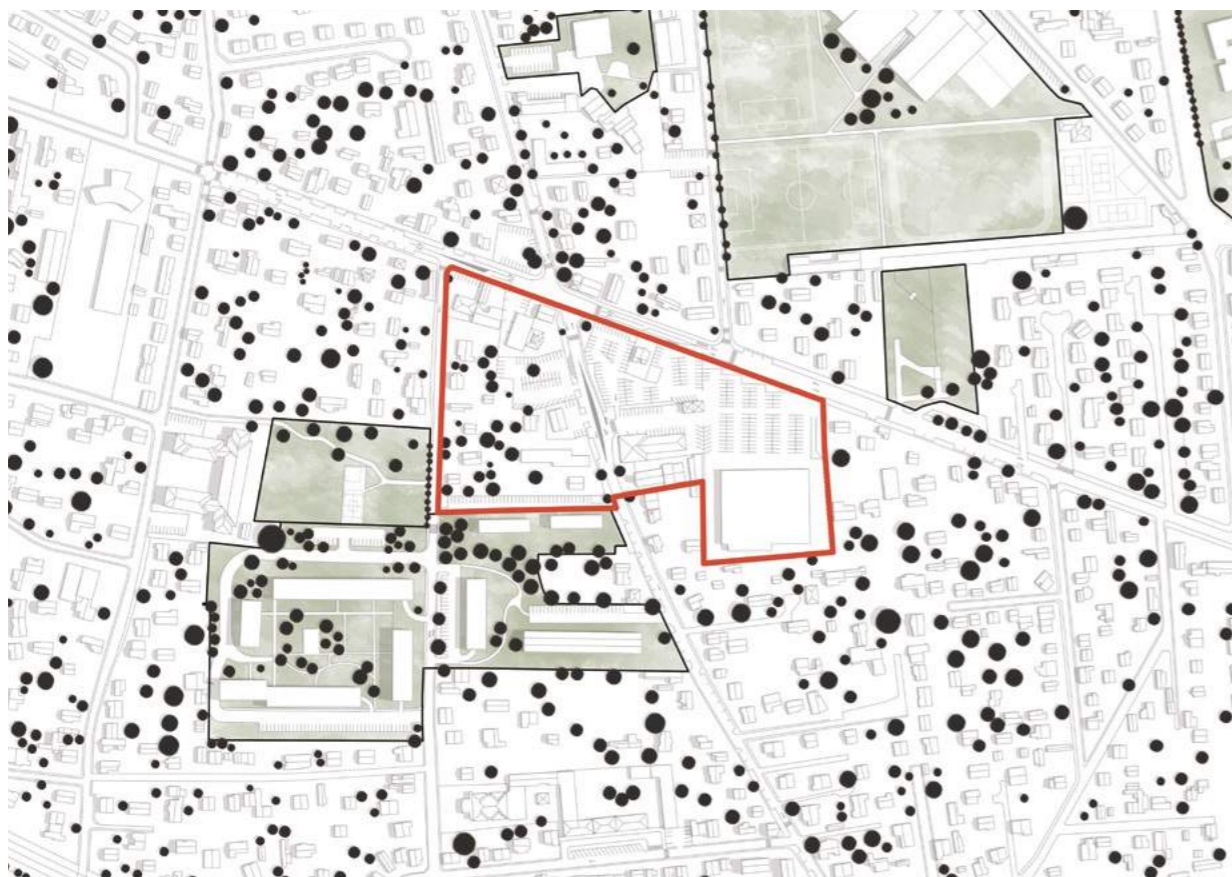
Espaces de stationnement



- Communal
- Résidentiel
- Commercial

SOL & USAGES

Espaces verts accessibles
et/ou perceptibles par le piéton



- Arbres
- Sols végétalisés
visibles ou accessibles

Sur l'ensemble du site d'étude recouvrant une surface de 3,3 ha, près de la moitié (1.5 ha) est accessible au piéton. Cette superficie est presque entièrement recouverte d'asphalte et correspond uniquement aux espaces de stationnement, totalisant plus de 300 places. Une infime partie (500 m²) est végétalisée et seulement trois arbres de tailles importantes qui montent jusqu'à 15 mètres de haut permettent d'offrir des espaces ombragés. Aucun mobilier urbain n'a été incorporé sinon des arrêts de bus sans assise. Il convient de noter que l'espace de stationnement n'est lui-même pas considéré comme espace public mais comme privé, appartenant aux différents commerces et au supermarché. Le piéton est contraint de rester perpétuellement mobile dans ce décor aménagé pour la voiture.



SOL & USAGES

L'espace public composé uniquement de voiries et de stationnements met en conflit le piéton et la voiture.

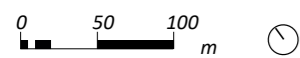
SOL & USAGES

Le passage piéton comme seul espace protégé se révèle bien insuffisant pour traverser le site en toute sécurité.

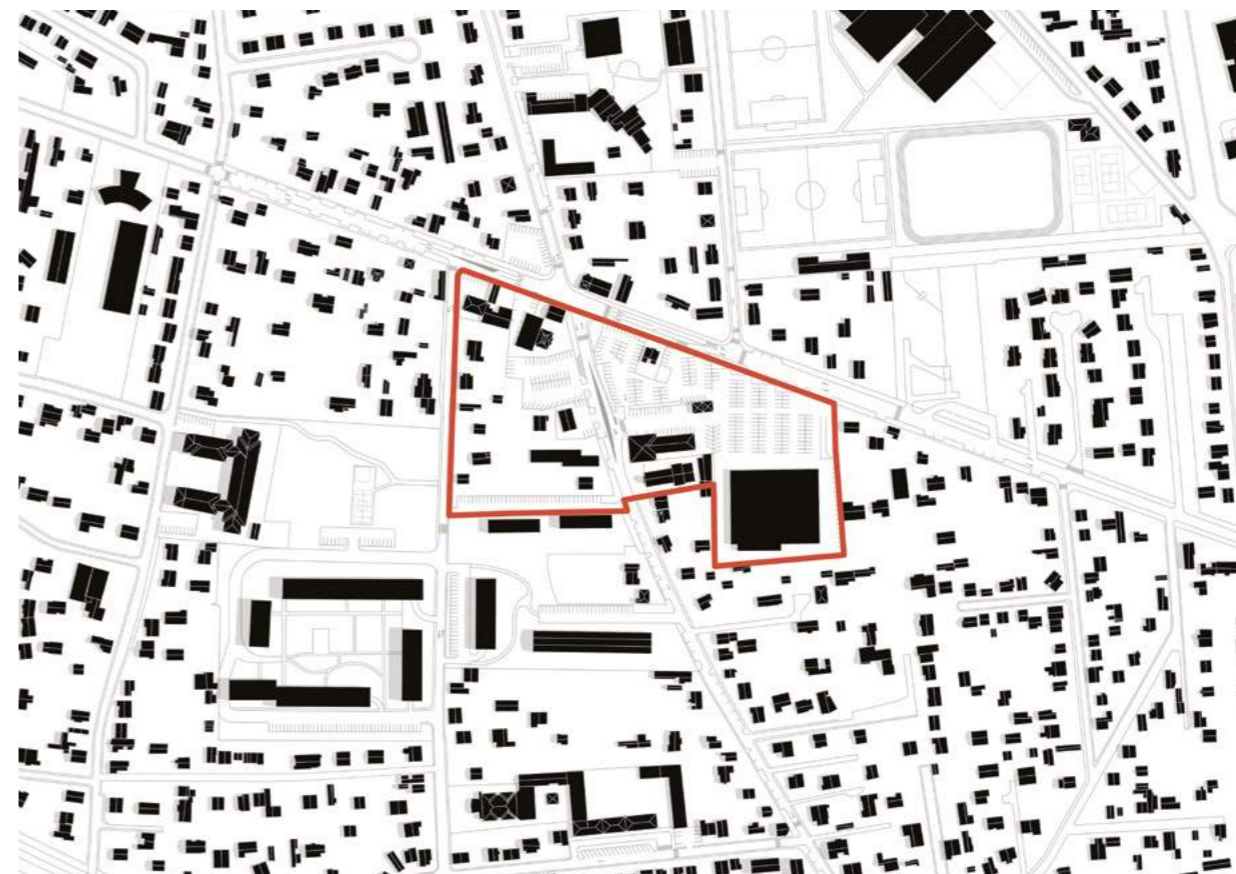
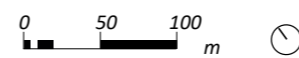


LIMITES PERÇUES

Bruit lié à la voirie et au réseau ferré



Surfaces bâties / Surfaces non bâties



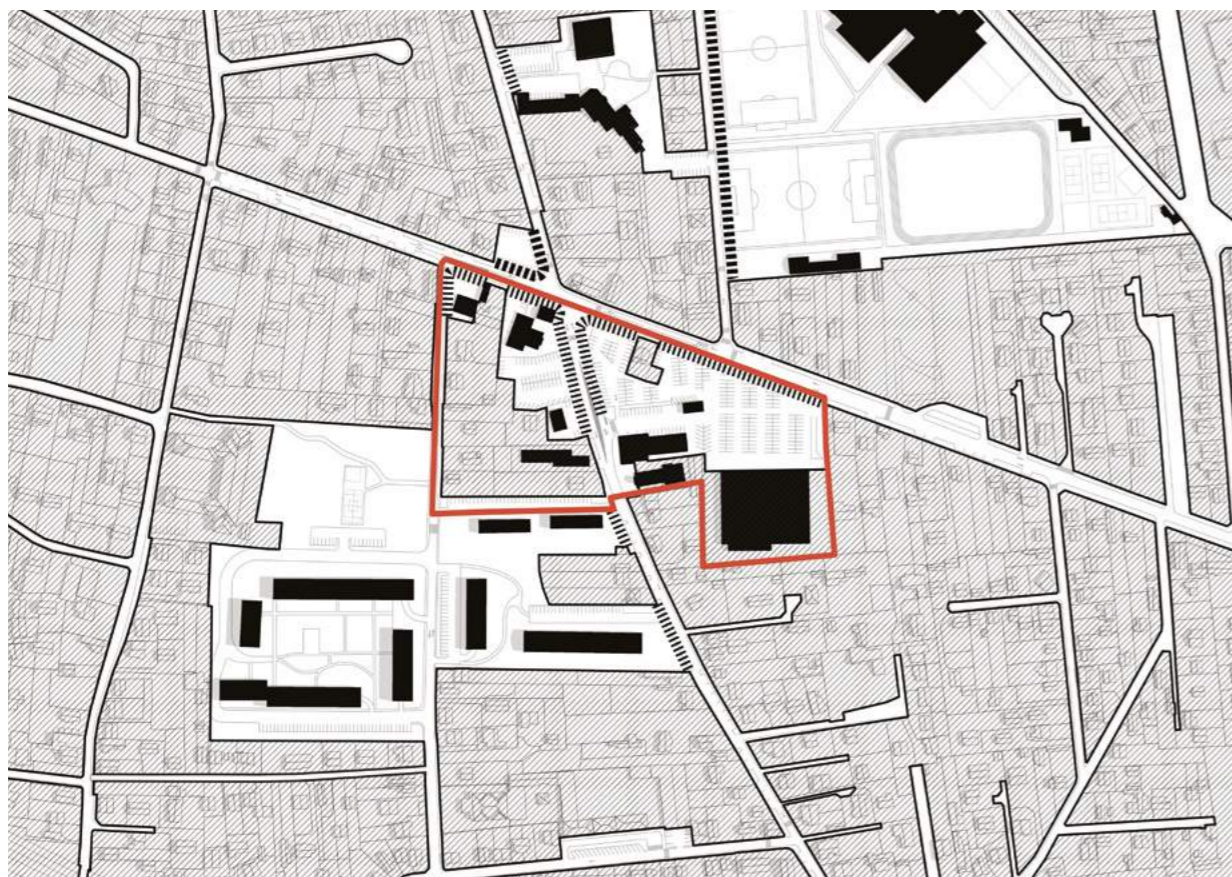
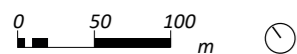
Bruit (en dB(A)):
■ Moyen (60 à 65)
■ Fort (65 à 70)
■ Très fort (> à 70)

■ Bâtiments

(Source : BruitParif, 2012)

LIMITES PERÇUES

Hiérarchisation des franchissements



- Impossible (Clôtures)
- ||||| Difficile (Limite infranchissable mais présence d'entrées)
- ||||||| Contraint (Barrières de faibles hauteurs mais présence d'entrées)

L'avenue du Général Leclerc, artère routière de près de 11 mètres de large borne tout le site au nord. Elle compte entre 10 000 à 15 000 véhicules par jour créant un magma sonore permanent et un appauvrissement des formes d'expressivité et de réceptivité de la vie sociale du piéton. Le vaste espace ouvert que constitue le parking, l'absence de végétation et la densité faible du bâti ne permettent pas de réduire le bruit issu de la circulation. Dénué de construction sur front de rue, ce type de place ressemble à un espace déstructuré, devenu l'aboutissement de grands axes de circulation. Si l'ensemble est largement ouvert, il n'en demeure pas moins contraint en terme d'accessibilité. Un ensemble de barrières en béton, parfois agrémentées de haie marquent la frontière entre l'espace de la chaussée et les parkings. Ce système limite les entrées piétonnes au nombre de cinq, à chaque fois partagés avec les entrées/sorties automobiles. En résulte un sentiment d'inconfort et d'insécurité pour le piéton qui doit surveiller constamment le trafic routier.

LIMITES PERÇUES

*Barrières en béton
vues depuis la rue d'Ermont.*



LIMITES PERÇUES

*Barrières en béton et métal
vues depuis l'Avenue du Général Leclerc.*

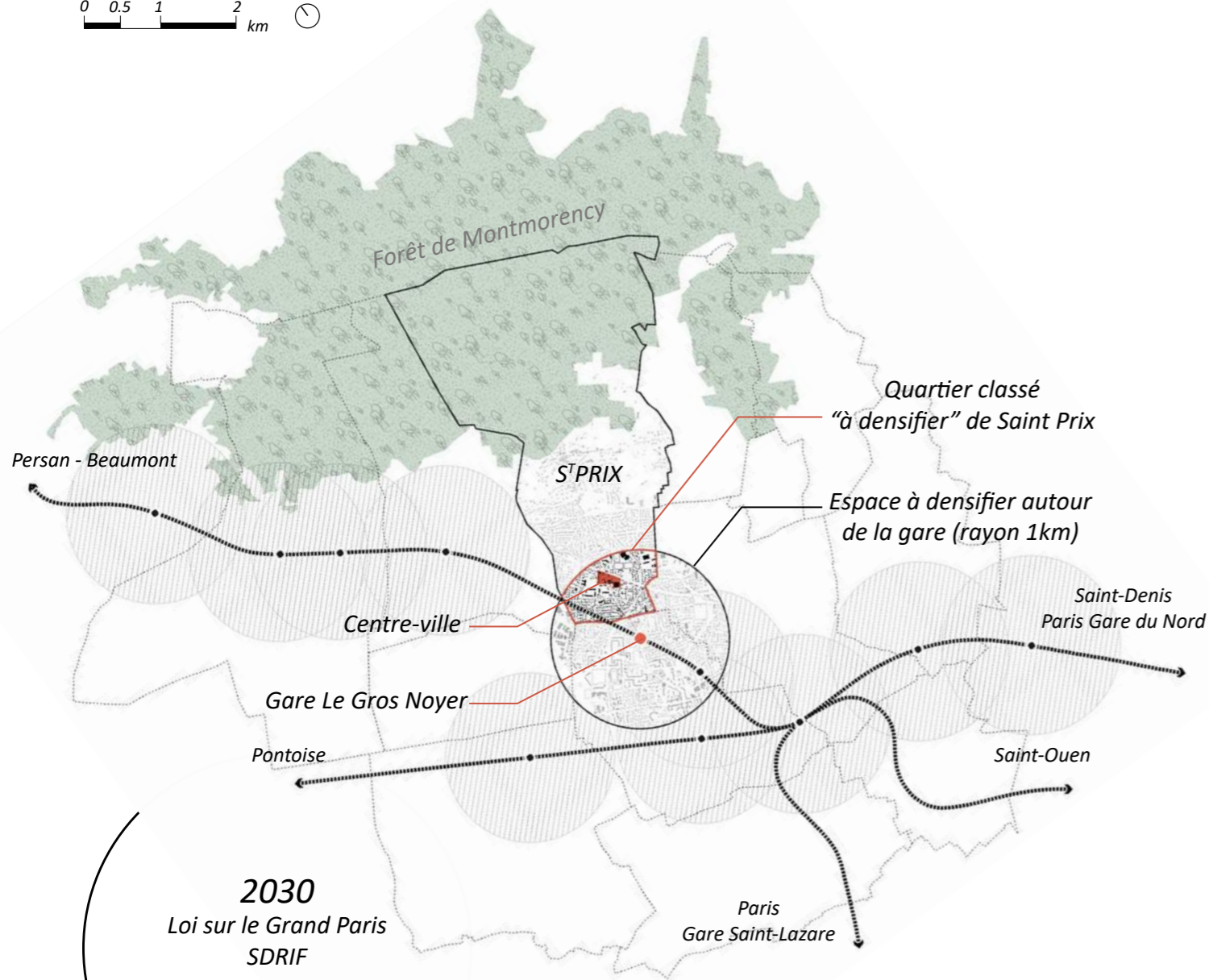


RE-PROGRAMMATION URBAINE

Le nouveau rendez-vous de Saint-Prix

L'OPPORTUNITÉ DE LA DENSIFICATION

Les quartiers à densifier autour des gares du Grand Paris

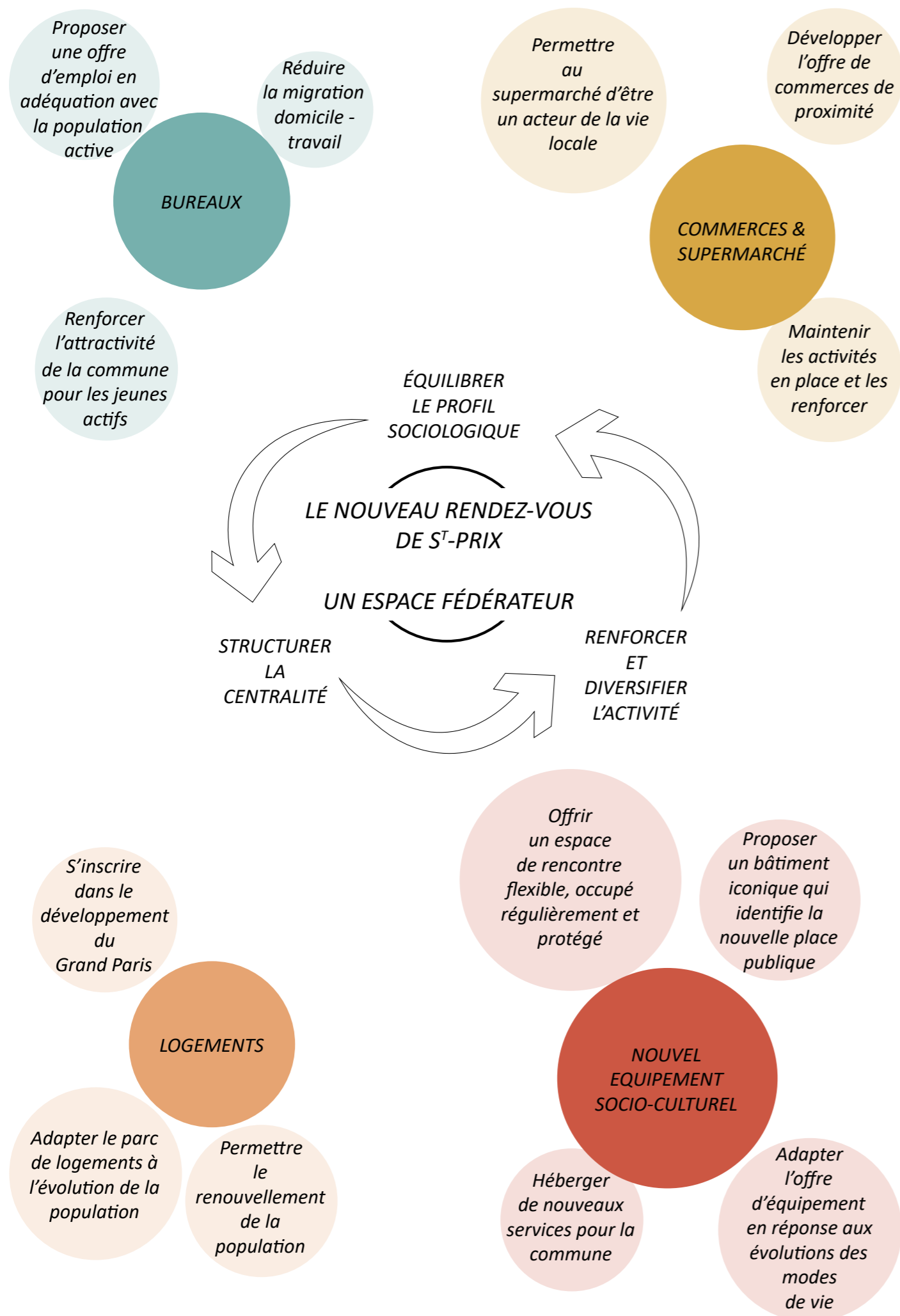


Le centre-ville de Saint-Prix bénéficie d'une accessibilité remarquable, d'une proximité immédiate avec l'ensemble des activités de la ville et d'une fréquentation importante, il pâti cependant de l'absence de mixité programmatique et de prise en compte du piéton. Vaste espace de stationnement aujourd'hui, il pourrait cependant profiter du projet du Grand Paris Express pour aspirer à devenir un lieu de rassemblement et de rencontre pour les saint-prissiens. En effet, situé à moins d'un kilomètre de la gare Le Gros Noyer, le site fait partie des zones décrites par le SDRIF (Schéma directeur de l'Île de France) comme quartier à densifier. D'ici l'horizon 2030, celui-ci fixe pour orientation une augmentation minimale de 15% de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat. Ceci se traduit pour la commune par la création de 500 nouveaux logements. Cet objectif imposé par le PLU est l'opportunité de proposer le réaménagement du centre-ville et d'offrir une nouvelle place publique pour Saint-Prix, en plein cœur d'un espace déjà dynamique.

2030
Loi sur le Grand Paris
SDRIF

+15% de la population
+500 logements





LA MIXITÉ PROGRAMMATIQUE

Levier de nouvelles pratiques locales

Nous avons pu voir précédemment que l'absence d'offres résidentielles diversifiées était responsable en partie du vieillissement de la population et de l'appauvrissement de l'espace public saint-prissien. La création de nouveaux logements, levier de la transformation urbaine du centre-ville, est l'occasion d'adapter le parc habitat. Souvent trop grands, trop chers, les quartiers pavillonnaires ne peuvent plus à eux seuls répondre aux demandes sociétales qui ont évoluées : desserrement des ménages, allongement de l'espérance de vie, indépendance des jeunes, etc.

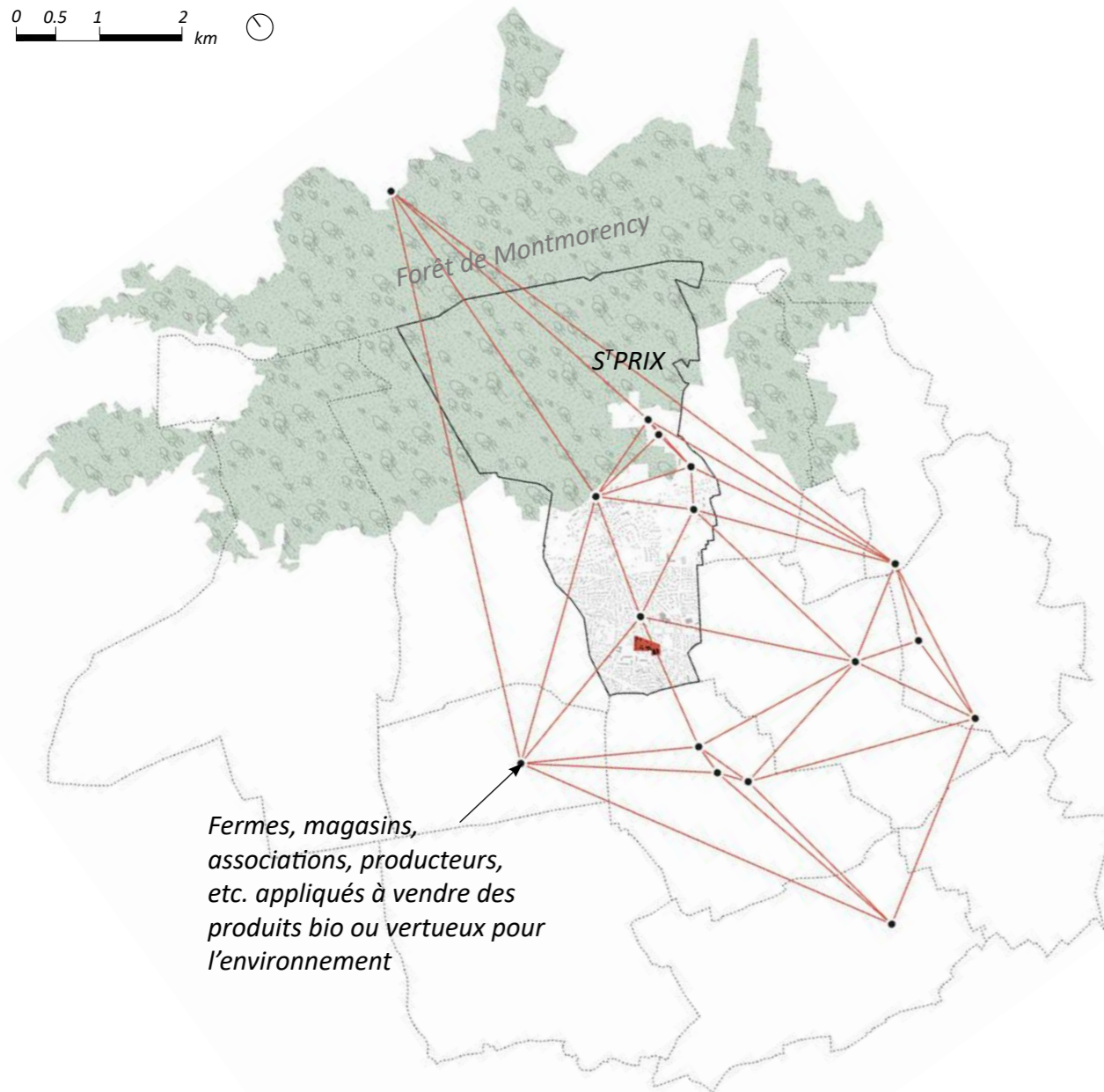
Une nouvelle offre de logements locatifs, alternative à l'accession à la propriété en maison individuelle, permet le maintien des plus jeunes et le renouvellement de la population. La mixité sociale et générationnelle sont les moyens de renouer avec des liens de proximité, de solidarité et avec un dynamisme associatif local qui sous-tendent la vie de quartier. Allant même jusqu'à la recherche d'une relocalisation de l'emploi, permettant la resynchronisation entre vie professionnelle et vie familiale et limitant les migrations pendulaires.

Pensés pour héberger des activités variées en rez-de-chaussée, les nouveaux logements permettent la création d'espace de bureaux adaptés aux actifs saint-prissiens. Sur les 90 % qui exercent en dehors de la commune, un tiers font partis de la catégorie supérieure professionnelle. La création d'espaces coworking accessibles par tous renforce l'attractivité de la ville et diminue le solde migratoire domicile/travail. Dans le même temps peut se tisser tout autour des réseaux associatifs et de voisinage.

Le maintien des activités économiques en place, leur renforcement et leur intégration dans le nouveau schéma urbain préserve sinon augmente la fréquentation du site. L'ensemble est orchestré autour d'une nouvelle place publique où le piéton est invité à s'arrêter, se reposer, déambuler, discuter. Pour maximiser l'espace d'expression, la logique de stationnement est pensée en même temps. Le nouveau centre-ville se doit d'intégrer, sans les dissocier, les habitations, le supermarché et les commerces, les parkings et une place publique.

La création dans ce processus, d'un équipement socio-culturel, considéré comme un pôle attractif, permet d'assurer une continuité entre les différentes entités et insuffle une dynamique d'ensemble. Le nouvel équipement est l'opportunité de créer un signal urbain qui se manifeste par son architecture, son volume, son emplacement central et ses caractéristiques ornementales. Aussi, il est pensé pour faire de la place un espace multi-options, en offrant un potentiel polyfonctionnel. Capable de motiver des populations diverses à se rencontrer et échanger, il crée les conditions favorables à la diversification des activités. Mais quel équipement proposer pour faire du nouveau centre-ville un espace fédérateur ?

Réseau de producteurs et distributeurs de produits alimentaires issus d'une agriculture locale et/ou biologique



Fermes, magasins, associations, producteurs, etc. appliqués à vendre des produits bio ou vertueux pour l'environnement

À S^t-Prix même :

- 55 ha de vergers classés ENS
- Miellerie "maison de la nature"
- La vigne du clos Saint-Fiacre
- AMAP de S^t-Prix
- L'éco-jardin de S^t-Prix
- La pépinière de S^t-Prix
- Association Florami

Dans les environs :

- AMAP Eaubonne
- AMAP Ermont
- La RQDO du Plessis
- Ferme de Chauvry
- La boîte à miam
- Terre de Lombric
- Action Bio
- Faitout local
- Aux cépages d'Ermont

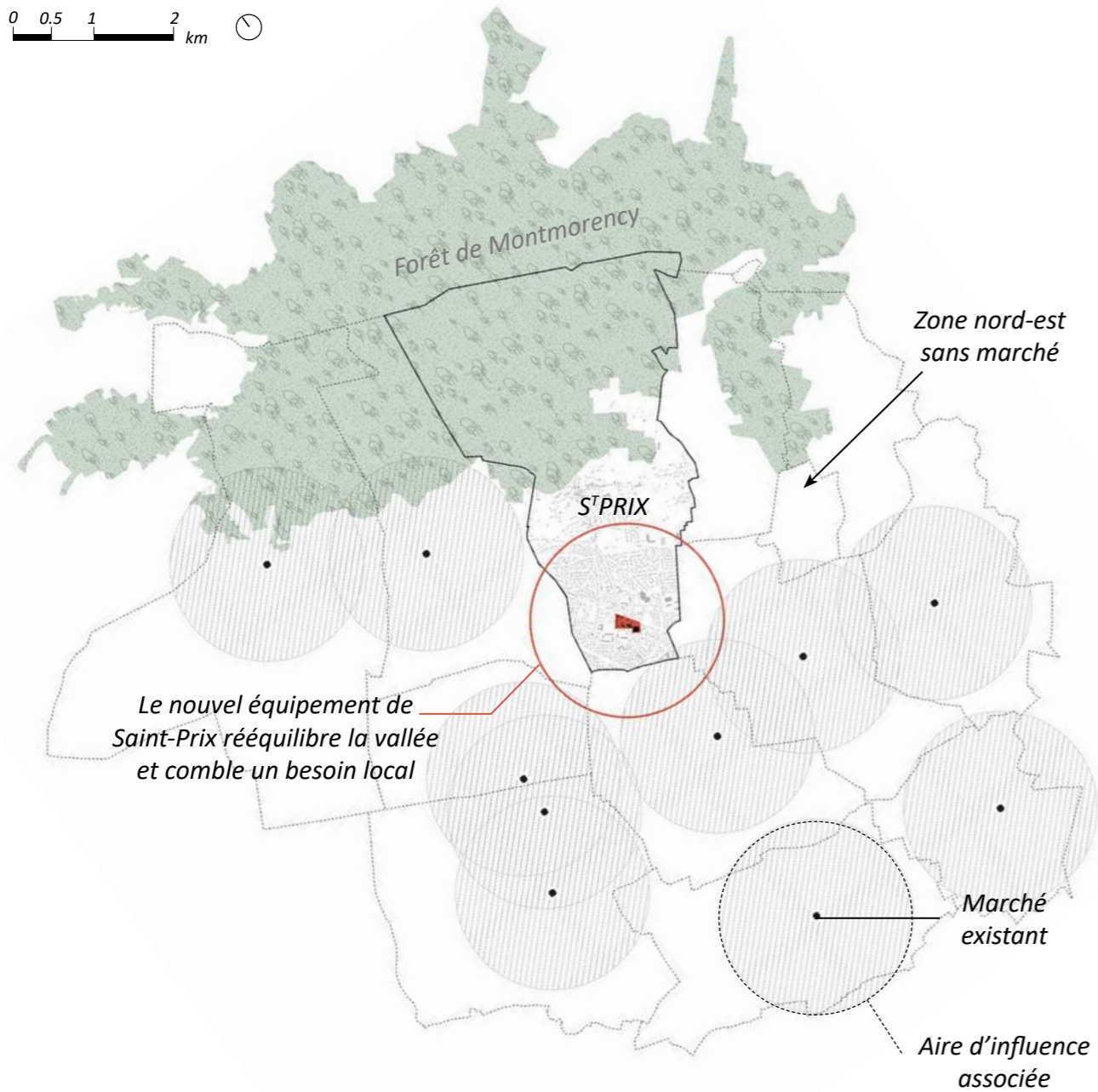
Nous proposons la réalisation d'un marché couvert. Actuellement, mis à part quelques boulangeries, la grande distribution est l'unique offre d'achat alimentaire existante dans la commune. Pourtant un réseau d'acteur existe tout autour de Saint-Prix pour donner aux habitants des alternatives de consommation. Dans un rayon de 3 km autour du centre-ville nous avons recensé près d'une vingtaine de producteurs, magasins, AMAP (Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne), fermes, etc. qui servent quotidiennement ou à l'occasion de point de vente pour des denrées alimentaires produites localement et dans le respect de l'environnement. Ces multiples relais révèlent un changement d'habitude des franciliens qui ne souhaitent plus être associés au gaspillage. Les consommateurs se veulent consomm'acteurs et cherchent à donner du sens à leurs achats, à exprimer leur adhésion à des valeurs et, au-delà du bénéfice engendré par l'acquisition d'un produit, à faire un petit geste pour l'environnement, pour l'emploi et la vitalité du territoire.

Cette tendance se manifeste aussi à Saint-Prix par l'existence de plusieurs associations de bénévoles qui participent de consœur avec la commune à la sauvegarde du patrimoine agricole et paysager. Et si depuis le début des années 2000 la ville a œuvré pour réhabiliter d'anciens vergers et réintroduire la vigne, cette volonté municipale a pu perdurer grâce à un écho populaire important. Pour ne citer que les associations les plus actives :

- l'association « le Clos de Saint-Fiacre » permet chaque année la production d'un millier de bouteilles de vin, suivant une méthode de production dite biodynamique, plus réglementée encore que l'agriculture biologique ;
- l'association « les Croqueurs de pommes » organise des collectes de fruits dans les 55 ha de vergers réhabilités qui sont l'occasion de rassemblement populaire en plus de moyens de sauvegarde de variétés fruitières régionales en voie de disparition ;
- l'association « la maison de la nature » a installé des ruchers et permis aux abeilles de se développer tout en produisant un miel de qualité.

Etonnamment, ce nouveau « made in local » n'a pas trouvé de structure relais permettant de faire la promotion des démarches engagées par la mairie et les habitants. Plus critique, aucune structure ne répond aujourd'hui à l'exigence des saint-prissien en terme d'offre alimentaire et le supermarché ne s'avère pas suffisant pour satisfaire l'ensemble de la population.

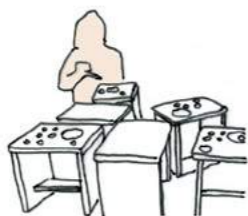
Carte des marchés de la région



La construction d'une halle de marché répondrait le mieux aux nouvelles attentes concernant la nature biologique et la provenance locale des produits. Le réaménagement du centre-ville est l'occasion de combler ce manquement. Pour les usagers, le marché se présente comme un lieu d'achats complémentaire, avec une attirance spéciale pour les produits frais. Les consommateurs, las d'absorber des légumes calibrés et pré-ensachés, sont sûrs de trouver au marché des produits répondant aux critères de production écologique et cultivés localement.

La construction d'une halle couverte s'inscrit aussi dans une échelle plus large. L'absence de marché sur le plan communal se fait ressentir dans la vallée. Le territoire à proximité de Saint-Prix est très fortement urbanisé, on y dénombre plus de 5000 habitants au km². Si les villes voisines situées dans un rayon de 5 km ont presque toutes un marché, chacun doit satisfaire l'équivalent de 15 000 personnes, même en considérant son champ d'influence limité au premier kilomètre. Dans ce contexte très dense, un manque est ressenti dans le nord-est de la vallée, aux abords de la forêt où aucune structure ou événement de ce type n'est proposé. Le nouveau centre-ville de Saint-Prix vient y répondre.

Le marché, espace polyvalent et les commerces et services alentours se complètent pour offrir un cœur de ville animé



Recyclerie



Foire de vin



Boulangerie



Salle de concert



Association de voisin



Espace travail



Mariage



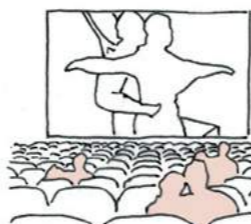
Arrêt de bus



Office de tourisme



Espace marché



Cinéma



Banc public



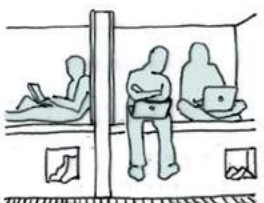
Espace exposition



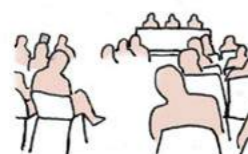
Terrasse bar/restaurant



Relais AMAP / RQDO



Coworking



Débat public



Supermarché



Food Truck

UN MOMENT DE CONVIVIALITÉ

Pour des expériences multiples

Le marché s'appuie sur un concept de plaisir. « Faire son marché » demeure toujours un moment agréable, au milieu d'un univers riche de sensations, chargés d'odeurs, de couleurs et de bruits. Dans leur majorité, les chalands fréquentent le même lieu et s'y rendent à pied, confirmant son rôle de proximité. En outre, ils sont fidèles à certains commerçants ; une relation de confiance mutuelle s'instaure entre eux. Aussi l'édifice public que constitue la halle possède en lui-même des qualités spatiales et fonctionnelles qui contribue à tisser ces liens. Bien que son espace se révèle souvent encombré et sujet à bousculade, c'est un lieu de vie effervescent et haut en couleur, où l'on s'attarde volontiers.

La halle est un pôle d'animation et un creuset d'évènements conviviaux. Pour une utilisation optimale, l'espace couvert peut accueillir, en plus du marché alimentaire et en dehors de ses horaires de tenue, d'autres activités complémentaires ou distinctes : il peut servir d'abri, de terrasse de café, d'aire de jeux, de lieu de réunions, de spectacles ou de fêtes, etc. Cette multitude de fonctions apparaît permanente ou temporaire. Elle peut être liée aux saisons ou à des évènements ponctuels (fêtes, marchés de Noël, vin d'honneur, etc.).

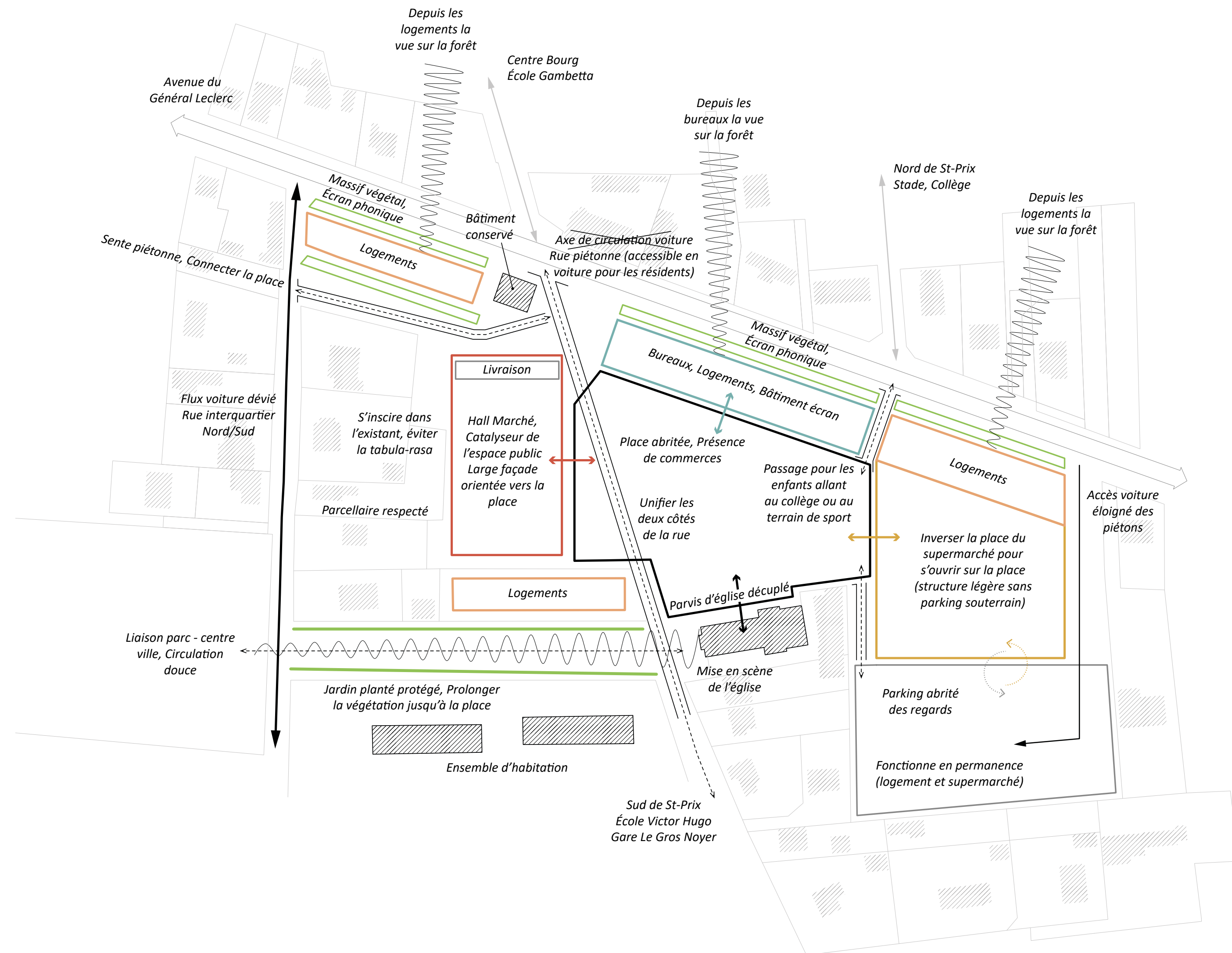
Le marché est susceptible de participer au développement touristique de Saint-Prix. A pied, en provenance de la gare le Gros Noyer, le centre-ville est un passage obligé pour monter jusqu'à la forêt. Il devient dès lors une étape à part entière. Il représente un moyen d'accès à l'identité du terroir au travers de ses produits naturels. Un nouveau public à la recherche des spécialités locales apparaît. Au-delà de la vente traditionnelle des fruits et légumes, le panel offert peut-être étendu aux « petits métiers » traditionnels qui apportent une note rustique mais vivante. Ces commerces très spécialisés peuvent être adaptés facilement aux besoins de la clientèle afin de valoriser les produits saisonniers frais. Aussi, c'est l'occasion de sensibiliser et faire valoir les actions municipales et associatives prises en faveur de l'environnement.

Cette pléthore d'activité fait de la nouvelle place public associé un moyen d'expression et du centre-ville un lieu de convivialité.

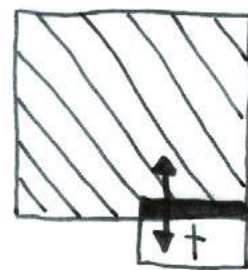
ORIENTATIONS URBAINES

Les bâtiments à caractère public comme les bibliothèques, les églises, les théâtres, etc. et bien entendu les marchés peuvent se prolonger sur l'espace extérieur, au-delà de leurs enceintes. L'architecture y joue un rôle plus grand pour l'organisation et l'occupation des espaces publics ainsi programmés. Ces derniers affirment un rôle et une position plus marquée dans la ville. La recherche-crédation du projet n'a cessé de penser le marché, le place et les programmes connexes comme un ensemble rattaché, convaincu que l'architecture « seule » ne crée pas nécessairement un point de rassemblement. Cette démarche a conduit à faire émerger les intentions urbaines suivantes.

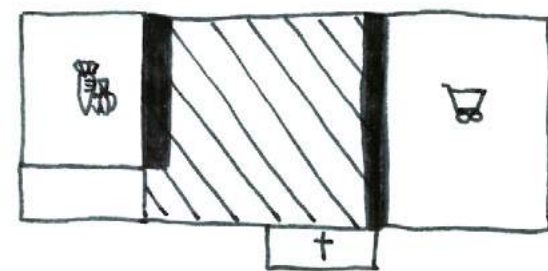
- On saisit l'occasion de proposer un large parvis pour l'église en prolongeant la nouvelle place jusqu'à ses façades. La dimension religieuse de l'édifice assure l'inscription du site dans une mémoire collective partagée, héritée de l'époque médiévale, et plus loin encore du forum et de l'agora.
- Le supermarché et le nouveau marché se positionnent face à face, de part et d'autre de l'église. Les programmes proposent des manières de consommer radicalement différentes mais viennent se compléter l'un l'autre. L'implantation est pensée pour que les deux entités dialoguent et évitent tout sentiment d'exclusivité, d'appartenance sociale ou de hiérarchisation. En même temps, les façades structurent le lieu en proposant une animation périphérique, laissant libre un large espace central.
- Une série de bâtiments vient refermer la place en s'adossant à l'avenue du Général Leclerc. L'espace est protégé des nuisances de la circulation automobile. Refermé sur lui-même, il procure un sentiment de sécurité et de calme au piéton.
- Le tracé de la rue d'Ermont, axe urbain fondateur de Saint-Prix est respecté mais la circulation est maintenant limitée aux riverains ou aux piétons. Un mail permet de prolonger le parc jusqu'au parvis de l'église et met en scène le monument religieux. Deux autres ruelles, plus intimistes, permettent la bonne connexion du site à son contexte immédiat et sont dessinées suivant le parcellaire ou les flux piétons préexistants.
- Le stationnement difficile des véhicules est relocalisé. L'espace libre laissé par déplacement du supermarché en fond de parcelle permet de proposer un parking abrité du regard mais qui dessert tout le site. On rejette l'idée de construire en sous-sol, un parking paysager est envisagée, mettant l'accent sur l'économie et le respect de l'environnement.



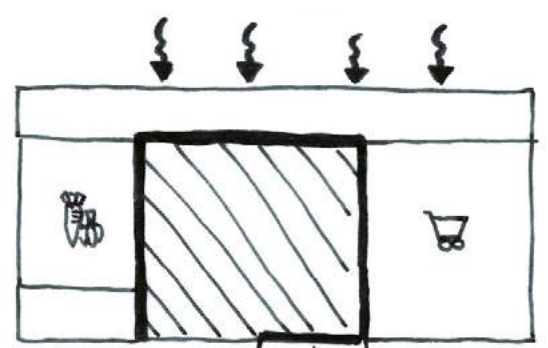
Créer une nouvelle place.
Prolonger le parvis de l'église



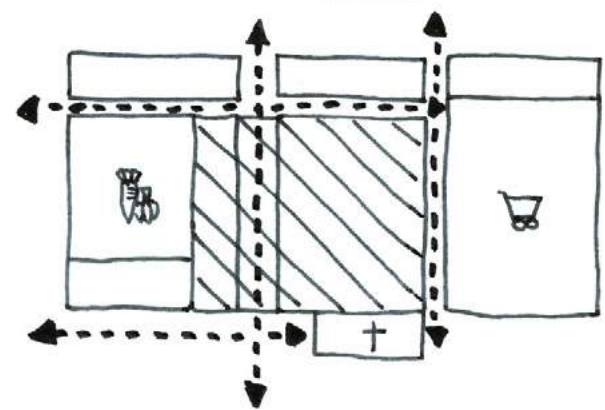
Offrir des façades «actives» qui structurent la place



S'abriter de l'avenue Général Leclerc



Connecter le site à son entourage



ORIENTATIONS DE PROJET

Ces premières intuitions urbaines évolueront de consœur avec l'architecture du marché jusqu'à l'aboutissement du projet final.

- *L'inscription parcellaire des nouveaux programmes et le respect de l'ancienne trame urbaine sera discuté. Avant la révolution industrielle et jusqu'au milieu du XXème siècle, la vocation agricole de la vallée et des coteaux de la forêt de Montmorency avaient pris principalement la forme de cultures maraichères. Les paysans louaient ou acquéraient des lots modestes en étendue, disposés en parcelles étroites et allongées. Le centre-ville de Saint-Prix n'y a pas échappé et une attention particulière sera axée sur les manières de restituer ce patrimoine.*

- *Le plan du marché, nouveau pôle dynamique, devra répondre à la mixité des usages et des populations. Restaurants, bars, locaux associatifs, office de tourisme, espace relais type AMAP, etc. devront être pensés en même temps pour déterminer leurs rôles et leurs nécessaires intégrations ou non dans la nouvelle structure. Le cas échéant on proposera une distribution de ces programmes complémentaires ailleurs sur le site de projet.*

- *Le marché, en tant qu'entité à part entière, sera largement étudié pour répondre aux mieux à la question de l'apport lumineux, la ventilation, l'acheminement et le stockage des denrées, le plan d'installation des étals, fixes ou volantes, l'entretien, etc.*

- *Simultanément, l'aménagement de la place, en prolongement de la halle, devra prendre en compte l'organisation des espaces verts, les matériaux de revêtement de sol et le mobilier urbain.*

La confrontation et la mise en friction de tous ces points dessinera le nouveau centre-ville de Saint-Prix, instrument de socialisation à l'usage de la commune, gardien d'une vie plus humaine.

BIBLIOGRAPHIE

L'ESPACE PUBLIC

AMPHOUX Pascal ; *“Ambiances urbaines et espaces publics”* ; In : L'espace public en question : usages, ambiances et participation citoyenne. Ed. G. CAPRON et N. HASCHAR-NOÉ. Toulouse : Université Toulouse Le Mirail, 2003, pp. 50-56. (Ecole Doctorale Temps, Espace, Société et Culture, n°3).

[en ligne] Disponible sur http://doc.cresson.grenoble.archi.fr/doc_num.php?explnum_id=46, consulté le 15/02/2017

BERTRAND Lévy ; *“La place urbaine en Europe comme lieu idéal”* ; In : Lieux d'Europe. Stella Gervas, François Rosset (Dir.), Maison des sciences de l'Homme, Paris, 2008, pp. 65-85.

[en ligne] Disponible sur <https://www.unige.ch/sciences-societe/geo/files/6014/4464/7670/B-Levy-Place-lieu-2008.pdf>, consulté le 15/02/2017

BESSE Jean-Marc ; *L'espace public: espace politique et paysage familial* ; Rencontres de l'espace public, Lille Métropole Communauté Urbaine, Lille, 2006.

[en ligne] Disponible sur https://halshs.archivesouvertes.fr/file/index/docid/191977/file-name/Espace_public_-_espace_politique_et_paysage_familier.pdf, consulté le 23/03/2017

SITTE Camillo ; *L'art de bâtir les villes, l'urbanisme selon ses fondements artistiques* ; Ed. Point D'Essais, traduit par Daniel Wiczorek, 1996, édition originale 1889.

THIBAUD Jean-Paul, BALEZ Suzel, BOYER Nicolas, COUIC Marie-Christine, FIORI Sandra, et al. ; *Comment observer une ambiance ?* ; Les Cahiers de la recherche architecturale, Paris : Ed. du patrimoine, 1998, Ambiances architecturales et urbaines (n°42-43), pp. 77-90.

TOMAS François ; *Espaces publics, architecture et urbanité de part et d'autre de l'Atlantique / [XIIes entretiens] Jacques-Cartier* ; Chambéry, Ed U Saint-Etienne, 2002.

WIEL Marc ; *La Mobilité dessine la ville* ; 1996, URBANISME (n°289), pp. 80-85.

L'ÉQUIPEMENT MARCHÉ

MAILLARD Carol ; *25 halles de marché* ; Ed. Le Moniteur, Paris, 2004

WEISS Sabine, LEPIDIS Clément ; *Marchés et foires, Le piéton de Paris* ; Ed. ACE, Paris, 1982

SAINT-PRIX ET LA VALLÉE DE MONTMORENCY

ARAGAU Claire, BERGER Martine et ROUGE Lionel ; *“Les classes moyennes dans les couronnes périurbaines : l'exemple de l'ouest de la région parisienne”* ; In : Cybergeo : European Journal of Geography Espace, Société, Territoire, document 775, 2016.

[en ligne], Disponible sur <http://journals.openedition.org/cybergeo/27532> ; DOI : 10.4000/cybergeo.27532, consulté le 21/05/2017

JOSSE Raymond ; *Problèmes d'expansion et d'aménagement dans la vallée de Montmorency* ; Annales de géographie, 1966, pp. 569-593.

[en ligne] Disponible sur https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1966_num_75_411_17316, consulté le 03/03/2017

PHILIPPONEAU Michel ; *La vie rurale de la banlieue parisienne*, Thèse, Paris, 1956, p. 25 à 61.

Service d'urbanisme de la municipalité de Saint-Prix, Agence Karine Ruelland architecte urbaniste, Florence Babics Architecte du patrimoine, Trans-Faire - Agence environnement ; *Plan local d'urbanisme de la ville de Saint-Prix* ;

[en ligne], Disponible sur <https://www.saintprix.fr/vos-services-et-demarches/urbanisme/plan-local-urbanisme-plu/#ancre1>, consulté le 21/05/2017

La chapelle dépassée, nous arrivâmes sur un vaste parc de stationnement, positionné des deux côtés de la rue, totalement goudronné et limité par des barrières et murets en béton, parfois agrémentés de petites haies. A côté du lieu de culte se trouvaient des commerces, un supermarché et même un restaurant, mais aucun de nous n'avait envie de s'arrêter ici, au beau milieu d'un parking. On se dépêcha de traverser, en prenant soin d'éviter les voitures.

C'est ainsi que je découvre pour la première fois le centre-ville de Saint-Prix. Excluant le piéton, destiné uniquement à l'automobile, il s'avère pourtant être un lieu animé, parcouru par des populations variées et situé idéalement à l'interface entre le nord et sud de la commune, proche des moyens de transport et facilement accessible. Ce rapport est l'occasion de questionner les raisons qui ont menés à son développement pour mieux proposer un réaménagement urbain, objet du projet de fin d'étude.



ENSA Paris-Malaquais
Département Transitions

