

An aerial photograph of the Paris 2024 Olympic opening ceremony on the Seine river. The Eiffel Tower is visible in the background against a sunset sky. The river is filled with a large crowd of people, and several boats are visible. The text 'ÉVALUATION DE L'IMPACT URBAIN DES JEUX ET DES OBJETS OLYMPIQUES' is overlaid in large white letters across the top half of the image.

ÉVALUATION DE L'IMPACT URBAIN DES JEUX ET DES OBJETS OLYMPIQUES

RAPPORT FINAL

Sous la supervision de

L'école d'Urbanisme de Paris avec l'Université Paris-Est Créteil Val de Marne et l'Université Gustave Eiffel avec le soutien de l'Institut Paris - Région et l'Institut Régional du Développement Du Sport.

Une étude collective réalisée par les étudiants du **M2 Urbanisme et expertise internationale - Parcours Villes Européennes** dans le cadre du Planning Studio 2023-2024.

Par Brenda Alves, Anouk Bazille, Marina Benaitier, Eugénie Chevet , Jeanne Ducruix, Moritz Hansemann, Danielius Jurčiukonis, Louis Latour, Samuel Levitt, Maria Fernanda Molina, Anastasiia Novikova, Nicole Ribeiro, Carla Rojot, Georgia Satchwell, Clémence Tiffaine, Lucille Tixier, Fanny Toutoute-Fauconnier, Florence Varigault

Avec les conseils de

Francesca Artioli (EUP), Joel Idt (EUP) & Corinne Jaquand (ENSAPB)



**ÉCOLE
D'URBANISME
DE
PARIS**

UNIVERSITÉ PARIS-EST CRÉTEIL
UNIVERSITÉ GUSTAVE EIFFEL

TABLE DES MATIERES

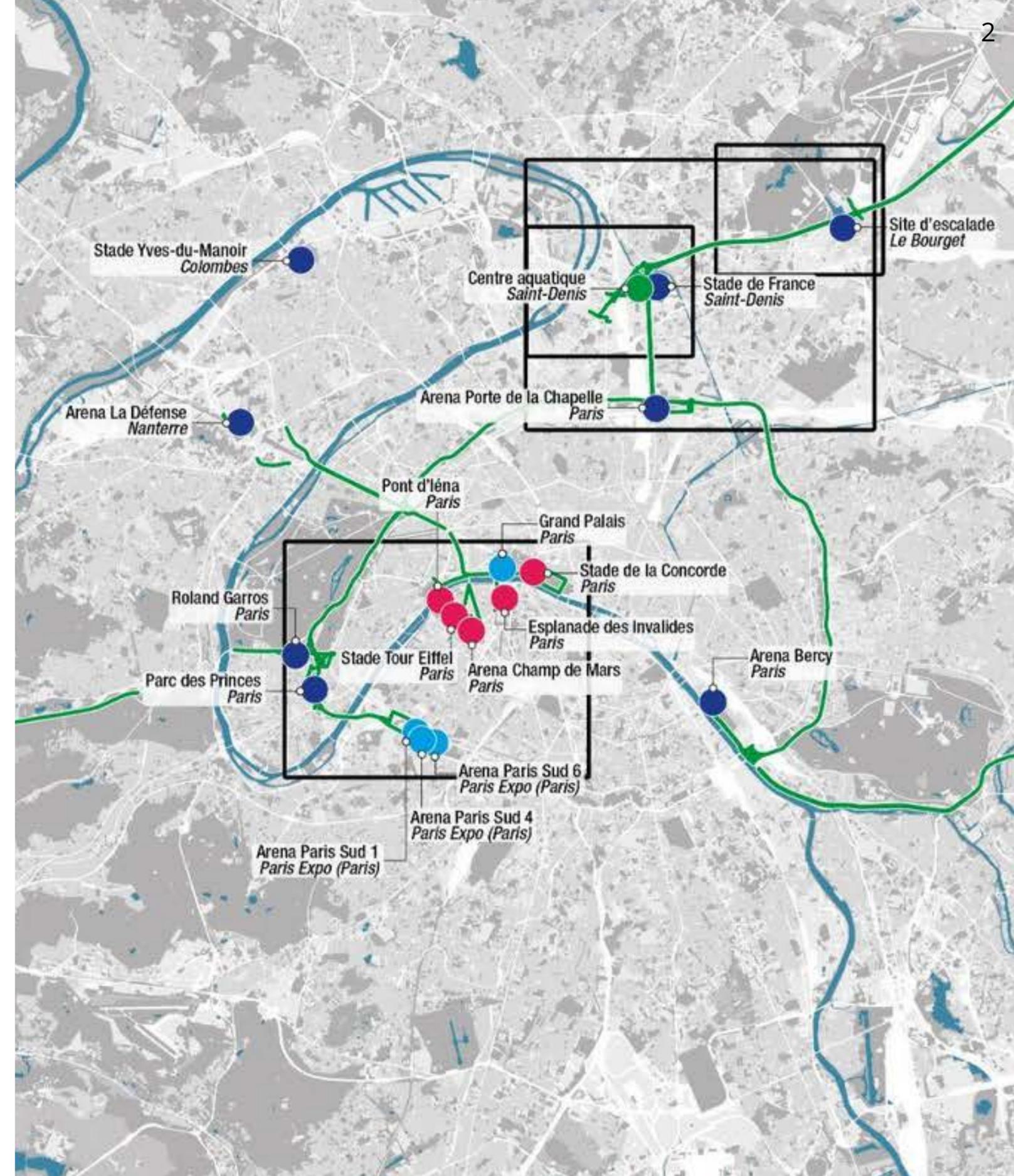
I. INTRODUCTION

- Objectifs du studio et principes communs
- Objets et sites olympiques choisis pour l'analyse

II. OUTILS MÉTHODOLOGIQUES PAR SITE

- ÎLE-SAINT-DENIS
- VIEUX-SAINT-OUEN
- PLEYEL
- STADE DE FRANCE

III. CONCLUSION



I. INTRODUCTION

L'organisation des Jeux olympiques a toujours offert aux villes hôtes des opportunités et des défis, façonnant les paysages urbains, les dynamiques socio-économiques et le développement des infrastructures. Au 21e siècle, la notion d'héritage, notamment urbain et infrastructurel des JO, afin de garantir une pérennité et un sens à des projets de telle envergure, a progressivement pris de l'importance, conduisant le Comité international olympique (CIO) à modifier son approche en 2014. Ce recalibrage visait à intégrer plus harmonieusement les Jeux Olympiques dans les objectifs de planification à long terme des villes, en reconnaissant la possibilité de réduire les coûts tout en maximisant les avantages durables.

Depuis les Jeux transformatifs de 1992 à Barcelone, la perspective des Jeux olympiques a évolué en termes d'objectifs. Aujourd'hui, les villes hôtes considèrent souvent ces événements comme des catalyseurs de la régénération urbaine, de la relance économique et de l'amélioration des infrastructures. La candidature de Paris pour les Jeux olympiques de 2024 illustre cette tendance, en mettant l'accent sur une approche de développement holistique qui va au-delà du domaine sportif. Les principales ambitions comprennent la revitalisation de zones telles que la Seine-Saint-Denis, la valorisation de la Seine, l'expansion des espaces verts et l'amélioration des réseaux de transport.

Si les aspirations sont nobles et les bénéfiques potentiels multiples, les complexités inhérentes à l'organisation d'un événement d'une telle ampleur nécessitent un cadre d'évaluation complet. L'évaluation de l'impact des Jeux olympiques de Paris 2024 sur les territoires et les habitants exige une méthodologie rigoureuse qui permette de naviguer entre les gains immédiats, les héritages à long terme et les défis potentiels. Jusqu'à ce qu'une telle évaluation ait lieu, englobant à la fois les infrastructures achevées et les dynamiques politiques en évolution, l'impact global des Jeux reste un sujet d'interrogation.

OBJECTIF DE L'ATELIER

L'héritage des Jeux olympiques étant un facteur décisif dans la sélection de la ville hôte, la candidature de Paris a été choisie pour l'importance qu'elle accorde à l'impact à long terme des Jeux.

Le gouvernement français a commandé 13 rapports sur l'impact des Jeux. L'Institut Paris Région est en charge de l'un de ces rapports, portant sur "l'évaluation des conséquences effectives des projets olympiques sur l'urbanisme francilien, au regard des objectifs fixés lors de la phase de candidature". L'objectif de ce rapport est d'évaluer une politique publique et de déterminer si elle a produit les effets escomptés.

L'objectif de cet atelier professionnel de l'EUP est de contribuer au rapport commandé par le gouvernement français à l'Institut Paris-Région en proposant une boîte à outils de méthode d'évaluation et la manière de mettre en œuvre ces différentes méthodologies, accompagnées d'un premier rapport détaillé d'observations sur les territoires étudiés.

Ce rapport s'efforce de présenter une approche structurée pour évaluer les impacts multiformes des Jeux Olympiques de Paris 2024. En définissant un cadre méthodologique adapté au contexte unique de Paris, cette étude vise à contribuer à une compréhension nuancée des opportunités, des défis et des héritages associés à l'accueil de méga-événements dans les paysages urbains contemporains.

PRINCIPES COMMUNS

Le kit méthodologique suivant a été développé selon un certain nombre de principes :

La notion d'impact est considérée comme double : les Jeux Olympiques peuvent avoir des impacts positifs et négatifs sur certaines populations.

- Les méthodologies proposées cherchent à évaluer la réponse à 3 des objectifs opérationnels des Jeux Olympiques, à savoir "Préserver et améliorer les zones naturelles et les sites patrimoniaux", "Réduire les fractures urbaines" et "Améliorer l'espace public, étendre et moderniser les réseaux de mobilité (en particulier la mobilité active)".
- Les méthodologies proposées sont territorialisées : chaque méthodologie d'évaluation d'impact a été développée en relation avec les problèmes spécifiques de son site d'étude. Ainsi, la reproductibilité de ces méthodologies sur d'autres sites est conditionnée par leur similarité avec les sites étudiés dans ce rapport. Le choix d'utiliser la méthodologie territorialisée présente l'avantage d'étudier les lieux et les personnes vivant dans ces zones où les attentes à long terme de ces projets restent encore indéfinies ou floues.
- La phase des travaux de construction fait partie intégrante de l'analyse : comme ce rapport a été rédigé pendant la phase des travaux, les premiers résultats, observations et analyses sont faits dans ce contexte.
- Le kit méthodologique a été développé par une itération constante entre 1) les méthodologies existantes d'évaluation de l'impact urbain, 2) les objectifs des Jeux Olympiques et 3) les caractéristiques spécifiques des quatre sites étudiés.
- Les plans reçus sont de nature préliminaire et schématique. Les plans détaillés des espaces publics fournis par la direction du projet et les architectes paysagistes n'étaient pas accessibles. Par conséquent, il est difficile de procéder à une évaluation complète des "objets" promis.

OBJETS OLYMPIQUES DÉVELOPPÉS DANS LE SECTEUR

Dans le contexte de l'accueil des Jeux olympiques, les projets d'infrastructure peuvent être classés en deux catégories : les développements primaires directement liés à l'événement, appelés "objets olympiques", et les développements secondaires qui apparaissent comme une conséquence ou un préalable nécessaire des Jeux, appelés "objets olympiques induits". La distinction entre ces deux types d'objets permet de clarifier la manière dont les villes abordent les exigences et les opportunités multiples présentées par les Jeux olympiques. Cette liste, qui n'est pas exhaustive, présente les principaux objectifs des Jeux Olympiques dans les municipalités concernées par les Jeux au nord de Paris, et démontre la philosophie de la planification des Jeux qui consiste à éviter les éléphants blancs.

Principaux objets olympiques :

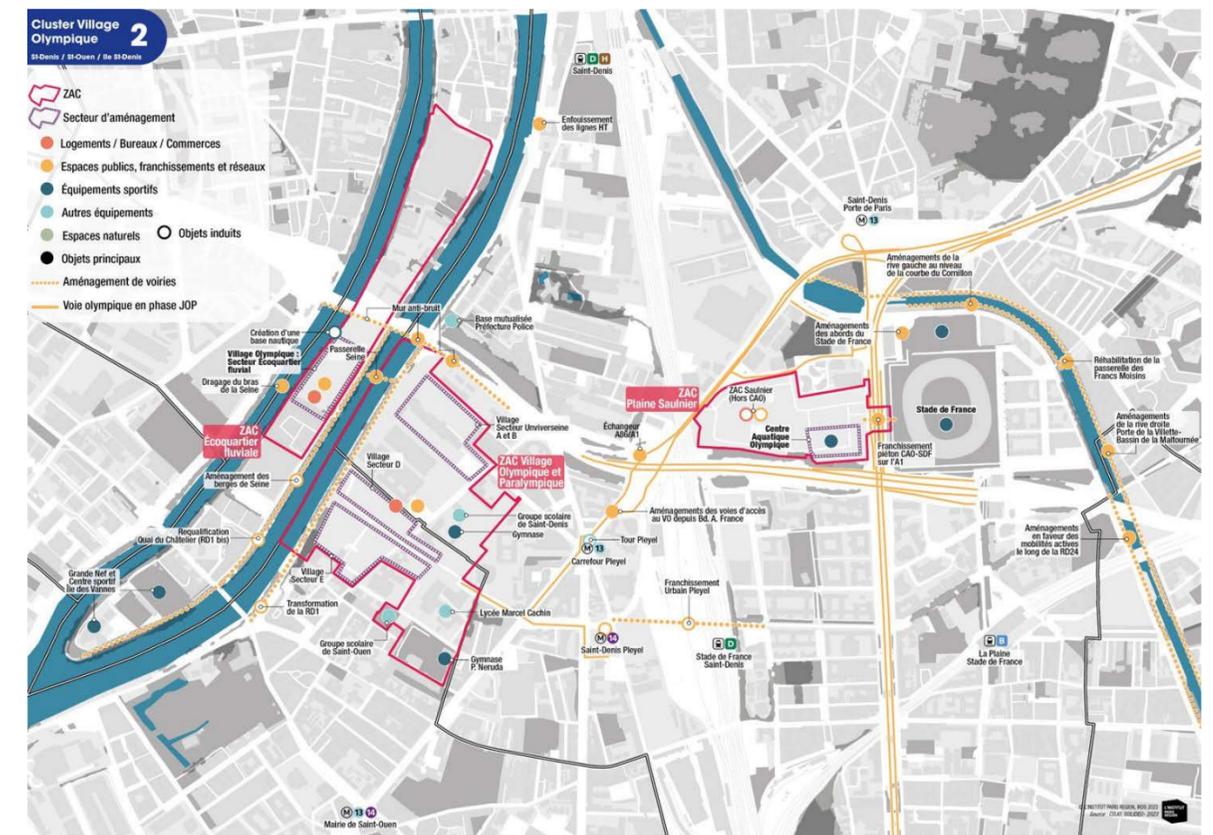
1. Centre aquatique : Conçue pour accueillir des compétitions de natation, cette installation est un objet olympique de premier plan. Son développement est directement lié aux exigences immédiates de l'accueil d'une épreuve sportive spécifique pendant les Jeux.
2. Rénovation de cinq piscines : Ces rénovations signifient que les infrastructures ont été mises à niveau pour répondre aux normes olympiques et sont donc considérées comme des objets olympiques directs.
3. Passerelle du centre aquatique olympique : reliant des sites olympiques cruciaux comme le centre aquatique au Stade de France, la passerelle est un élément d'infrastructure essentiel directement associé à la logistique et aux opérations des Jeux.
4. Village des athlètes et pôle médias : Construites pour accueillir les athlètes et le personnel des médias pendant les Jeux, ces installations sont des objets olympiques par excellence, qui répondent à des besoins opérationnels immédiats.
5. Gare Pleyel : Dans le cadre plus large du projet Grand Paris Express et de la logistique des Jeux, ce centre de mobilité devient un objet olympique central, contribuant à l'efficacité des transports pour l'événement.

Objets olympiques induits :

1. Régénération du Terrain des Essences : La transformation d'un terrain anciennement pollué en un parc de biodiversité représente un objet olympique induit. Tout en améliorant la qualité de l'environnement, son développement est une conséquence des Jeux, contribuant à des objectifs plus larges de régénération urbaine.
2. Boucle cyclable de mobilité douce : Tout en facilitant les déplacements pendant les Jeux, la création de cette infrastructure cyclable sert la communauté au sens large, en s'alignant sur les objectifs de mobilité durable qui sont accélérés par le contexte olympique.
3. Mur insonorisé sur l'autoroute A86 : Construite pour atténuer les nuisances sonores subies par les résidents pendant les Jeux, cette infrastructure est un exemple d'objet induit, répondant aux préoccupations de la communauté amplifiées par l'événement.

4. Enfouissement des lignes électriques à haute tension : Améliorant l'esthétique urbaine et répondant aux préoccupations des habitants, cette initiative apparaît comme un objet induit, bien qu'elle présente des avantages à long terme qui s'alignent sur les objectifs plus larges du développement urbain.
5. Franchissement Urbain Pleyel : Ce pont vise à constituer une nouvelle centralité dans la ville en reliant la future station de métro "Saint-Denis-Pleyel" et l'actuelle station du RER D "Stade de France".

Pour synthétiser l'impact des Jeux Olympiques de Paris 2024, il est essentiel de comprendre les nuances entre ces objets olympiques et les objets olympiques induits. Alors que les objets olympiques directs répondent explicitement aux besoins immédiats des Jeux, les objets induits reflètent les transformations urbaines plus larges et les héritages catalysés par l'événement. Cette étude, enrichie par les enseignements tirés des Jeux Olympiques précédents, liée au rapport réalisé par les étudiants de l'EUP de l'année dernière, et ancrée dans le contexte spécifique de la Seine-Saint-Denis, souligne l'interaction complexe entre ces développements d'infrastructures et leurs héritages urbains durables.



Source : Institut Paris Région, 2023

LES QUARTIERS ANALYSÉS

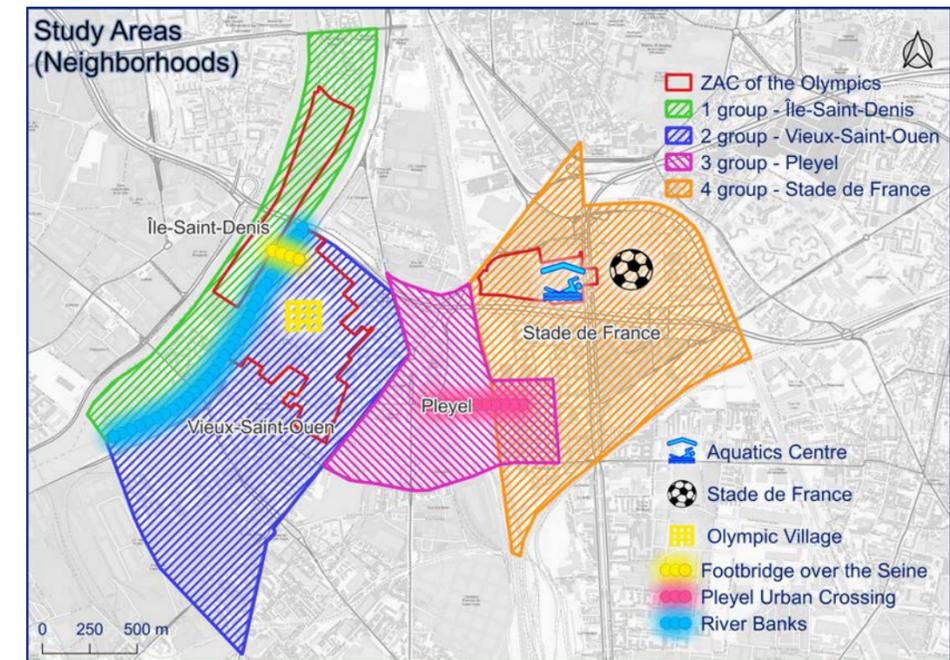
Pour comprendre les impacts et les héritages multiples des Jeux Olympiques de Paris 2024, il est impératif d'adopter une approche méthodique. Reconnaisant l'hétérogénéité des paysages urbains et des dynamiques socio-économiques dans les différentes régions, la classe a été stratégiquement segmentée en quatre groupes distincts. Chaque groupe, composé de 4 ou 5 personnes, s'est vu attribuer une zone territoriale spécifique : Île-Saint-Denis, Stade de France, Quartier Pleyel et Vieux Saint-Ouen.

La logique qui sous-tend cette segmentation territoriale émane d'une reconnaissance des ramifications nuancées que les Jeux Olympiques peuvent engendrer au sein de chaque zone désignée. En effet, bien que les objectifs généraux des Jeux - allant du développement des infrastructures à la revitalisation socio-économique - soient universellement articulés, leurs manifestations et implications dépendent étroitement des caractéristiques uniques et des conditions préexistantes de chaque territoire.

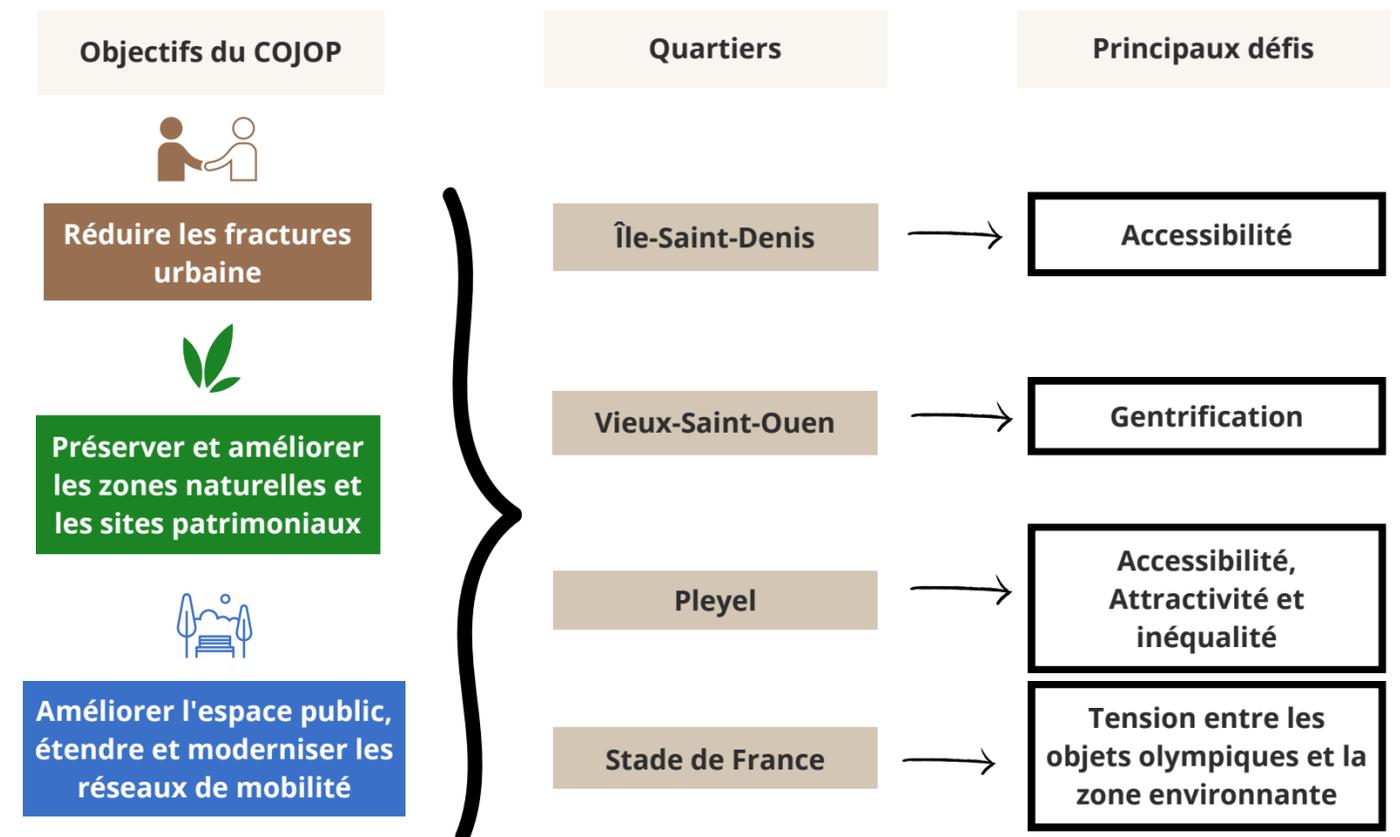
Par exemple, l'Île-Saint-Denis, avec son tissu urbain et sa dynamique communautaire, peut connaître des résultats divergents par rapport au Stade de France, un lieu principalement défini par son infrastructure axée sur le sport. De même, le quartier Pleyel, qui subit d'importantes transformations, présente des défis et des opportunités variées qui nécessitent une analyse ciblée. Inversement, le Vieux Saint-Ouen, avec ses nuances historiques et culturelles, exige un examen qui saisit à la fois la continuité et le changement dans le contexte des Jeux Olympiques.

En adoptant une approche territoriale segmentée, ce projet académique cherche à démêler les complexités inhérentes à l'accueil des Jeux Olympiques de Paris 2024. Le fait que chaque groupe se concentre sur sa zone respective facilite un examen parcellaire, permettant une compréhension globale des divers impacts, défis et opportunités qui caractérisent l'interaction des Jeux avec les divers paysages urbains. Par conséquent, ce cadre méthodologique s'efforce de contribuer de manière significative au discours sur l'héritage urbain, en offrant des perspectives ancrées dans les réalités locales et enrichies par des analyses comparatives à travers des sphères territoriales distinctes.

Le diagramme décrit le principal défi auquel est confronté chaque secteur, compte tenu des trois objectifs des Jeux olympiques examinés dans le présent rapport.



Source : réalisée par le groupe, Novembre 2023



APERÇU GÉNÉRAL DES METHODES PRÉ-EXISTANTES

Go-along méthode

La méthode consiste pour un chercheur à marcher ou à se déplacer aux côtés d'un participant dans son quartier et à lui poser des questions en cours de route.



- Mélange d'observation participante et d'entretiens narratifs semi-guidés
- Observation directe de l'expérience vécue par l'habitant

Marche perceptuelle

Dans le cadre de la recherche ethnographique francophone, la méthode de l'observation flottante a été théorisée par Colette Petonnet, qui l'a appliquée au cimetière du Père Lachaise.

Souvent utilisée comme étape préliminaire à une recherche ethnographique, cette méthode consiste en une découverte intuitive du site par le chercheur sans avoir d'objet d'enquête prédéfini.



- Très utile dans une région inconnue.

MÉTHODES QUANTITATIVES EXISTANTES

Dans le présent rapport, nous reconnaissons l'utilisation et l'exploration des méthodologies existantes, tout en mettant l'accent sur le développement et la mise en œuvre de nouvelles approches adaptées à la fois aux types d'évaluation à réaliser et aux territoires sur lesquels nous avons travaillé.

Marche exploratoire

Un groupe de personnes (généralement des habitants du quartier) se rend dans leur quartier avec des chercheurs (ou des décideurs politiques) pour étudier certains aspects de leur quartier.



- Effort collectif
- Particulièrement adapté au travail avec les minorités / groupes marginalisés

Carte mentale

Demander à un groupe d'habitants de dessiner une carte de leur quartier et de dessiner les endroits dont ils se souviennent/qui sont les plus significatifs pour eux ; les endroits qu'ils aiment et ceux qu'ils n'aiment pas. Ils peuvent également indiquer les itinéraires qu'ils empruntent.



- Caractéristiques principales de la zone (des zones interdites aux zones les plus fréquentées)

Méthodologie du développement axé sur les transports en commun (TOD)

Le développement axé sur les transports en commun (TOD) est une approche de planification qui encourage les gens à marcher, à faire du vélo et à utiliser les transports en commun plutôt que la voiture, en développant des communautés à usage mixte autour des nœuds de transport en commun, avec des densités modérées à élevées et un environnement propice à la marche. Cela se fait par l'intégration des transports en commun et du développement.

La valeur d'un indice TOD indique le niveau de mise en place des caractéristiques de soutien au TOD autour d'un nœud de transport en commun et ce qui peut être amélioré afin d'obtenir une meilleure orientation du développement vers le transport en commun.

Les critères utilisés sont les suivants :

La densité, la diversité de l'occupation des sols, la possibilité de se déplacer à pied et à vélo, le développement économique, la capacité d'utilisation des transports en commun, la convivialité du système de transport en commun, l'accès et l'accessibilité, le stationnement dans les gares.

MÉTHODES QUALITATIVES EXISTANTES

Visual Anthropology / Auto-ethnography

Documentation audiovisuelle en marchant. Au lieu des notes de terrain écrites habituelles, la photographie, les enregistrements vidéo ou les croquis peuvent être utilisés pour reconstituer le travail de terrain ethnographique. Dans le cadre d'une démarche plus participative, les chercheurs peuvent demander directement aux participants à la recherche de reconstituer leur vie quotidienne à l'aide d'images.



- Divers moyens de représentation visuelle

L'indice de sécurité des piétons

Il s'agit d'une méthode qui identifie les problèmes liés à l'infrastructure de sécurité des piétons et dont les résultats permettent de proposer des itinéraires sûrs aux usagers. D'autres méthodes n'approfondissent pas (dans une approche de mesure établie) les problèmes d'insécurité rencontrés par les piétons lors de leurs promenades. Les piétons, en particulier les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées, sont des usagers vulnérables.

Différents facteurs affectent la sécurité des piétons. Ces facteurs peuvent être liés aux individus (piétons et conducteurs), à la circulation et à l'environnement. Une meilleure compréhension des relations entre la conception et la sécurité peut aider les concepteurs à concevoir des rues sûres et agréables à vivre. Évaluation des infrastructures piétonnes à l'aide de 24 indicateurs et d'un barème de points. L'indice global de sécurité des piétons (ISP) est basé sur la moyenne des scores de tous les passages pour piétons, chaque indicateur ayant des valeurs différentes dans un système de points.

Indice de marchabilité Bradshaw (1993)

L'indice de marchabilité Bradshaw a été créé par Chris Bradshaw, militant des droits des piétons, afin de mesurer la marchabilité de l'espace public à l'aide de dix indicateurs. Ces indicateurs sont classés de 1 à 4, le score le plus bas étant le meilleur, afin d'évaluer la marchabilité d'un quartier.

Cette méthode vise à motiver les personnes à reconstituer les liens avec leur quartier et à améliorer la communauté en soulignant la nécessité et les possibilités d'améliorer la marchabilité dans leurs zones locales. Cette démarche doit être entreprise par le biais d'une action collective et de l'apport de ressources personnelles.

Indicateurs:

- 1) densité de population
- 2) nombre de places par voiture et par ménage
- 3) nombre de sièges, mobilier urbain par ménage
- 4) possibilité de rencontrer d'autres personnes en marchant
- 5) âge auquel un enfant peut marcher seul
- 6) évaluation de la sécurité des femmes
- 7) service de transport public
- 8) nombre d'espaces significatifs dans le quartier
- 9) présence de parkings et distance par rapport aux habitations
- 10) trottoirs

II. BOÎTE À OUTILS METHODOLOGIQUE

L'objectif de cette boîte à outils est de proposer plusieurs méthodologies pour l'évaluation de l'impact urbain des Jeux Olympiques et des objets connexes construits sur les territoires où ils sont situés.

L'évaluation a été divisée en 4 zones : l'Île-Saint-Denis, le Vieux Saint Ouen, Pleyel et le Stade de France. Pour chaque territoire, plusieurs méthodologies ont été élaborées afin de mesurer les changements, sur la base des objectifs des Jeux Olympiques pour la zone. Ces méthodologies peuvent être quantitatives ou qualitatives.

Ainsi, les méthodologies suivantes sont classées par zone et sous-classées par type (quantitatif/qualitatif) à l'aide d'un code couleur.

MÉTHODE QUANTITATIVE.

MÉTHODE QUALITATIVE.

MÉTHODE MIXTE.

ÎLE-SAINT-DENIS



CONTEXTE

L'Île Saint-Denis est à la fois une commune et une île située sur la Seine, dans le département de Seine-St-Denis. A l'ouest de l'île, de l'autre côté du "petit bras", ou "bras de Gennevilliers", se trouve Villeneuve-la-Garenne et le département des Hauts-de-Seine, et à l'est se trouvent les villes de St-Denis et de St-Ouen. La plupart du parc de logements se trouve au centre de l'île. La partie nord de l'île est classée Natura 2000, pour son parc départemental. Historiquement, la partie sud de l'île avait une vocation plus industrielle : activités de construction, et entrepôts au service des grands magasins parisiens : le Printemps et les Galeries Lafayette. Aujourd'hui, elle est au cœur du projet JO 2024, car une partie de l'emprise libérée par les démolitions d'entrepôt, située au sud du pont de l'A86 qui passe au-dessus de l'île, accueillera le Village Olympique, reliée à la Cité du Cinéma et à la ville de St-Ouen par une nouvelle passerelle piétonne.

Lors de la phase de diagnostic, avant d'imaginer nos méthodes d'évaluation, nous avons réalisé que le plus grand défi pour l'île est son **isolement et son enclavement**. Cela est premièrement dû à ses caractéristiques géographiques uniques, mais aussi au manque d'infrastructures pour traverser la Seine (seulement 3 ponts de chaque côté, pour une longueur totale de 8 km) et pour circuler sur l'île (un seul axe Nord-Sud), au manque de transports en commun, au manque d'équipements facilement accessibles sans voiture. Ceci est d'autant plus préoccupant que plus de 80% des ilodyonisiens se rendent à l'extérieur de la ville pour leur travail. En analysant les objets olympiques directs et induits sur ce territoire, nous nous sommes aperçus que beaucoup d'entre eux se concentraient sur cette question de **l'accessibilité** : passerelle piétonne, quartier sans voiture, réhabilitation de l'axe nord-sud... Par conséquent, nous avons centré notre analyse autour des objectifs des Jeux Olympiques mais particulièrement sur la question de l'accessibilité sur l'île.

Ce que nous avons rapidement réalisé et ce qui nous paraît intéressant dans notre travail, c'est que les méthodologies que nous présentons sont également des moyens que nous avons utilisés pour faire un diagnostic territorial de l'Île-St-Denis au début. Les méthodologies quantitatives, en particulier, ont été utilisées pour évaluer le territoire et nous avons pensé qu'elles seraient également utiles pour l'évaluation des JO, car elles sont facilement reproductibles et permettent de se concentrer sur des objets spécifiques. Les méthodes qualitatives ont ensuite été imaginées pour évaluer le principal défi identifié quantitativement ; c'est une approche cyclique que nous présentons ici. C'est pourquoi l'ordre des 7 méthodologies présentées est important : il correspond à l'évolution de notre réflexion et nous pensons que cette approche est importante dans le processus d'évaluation.

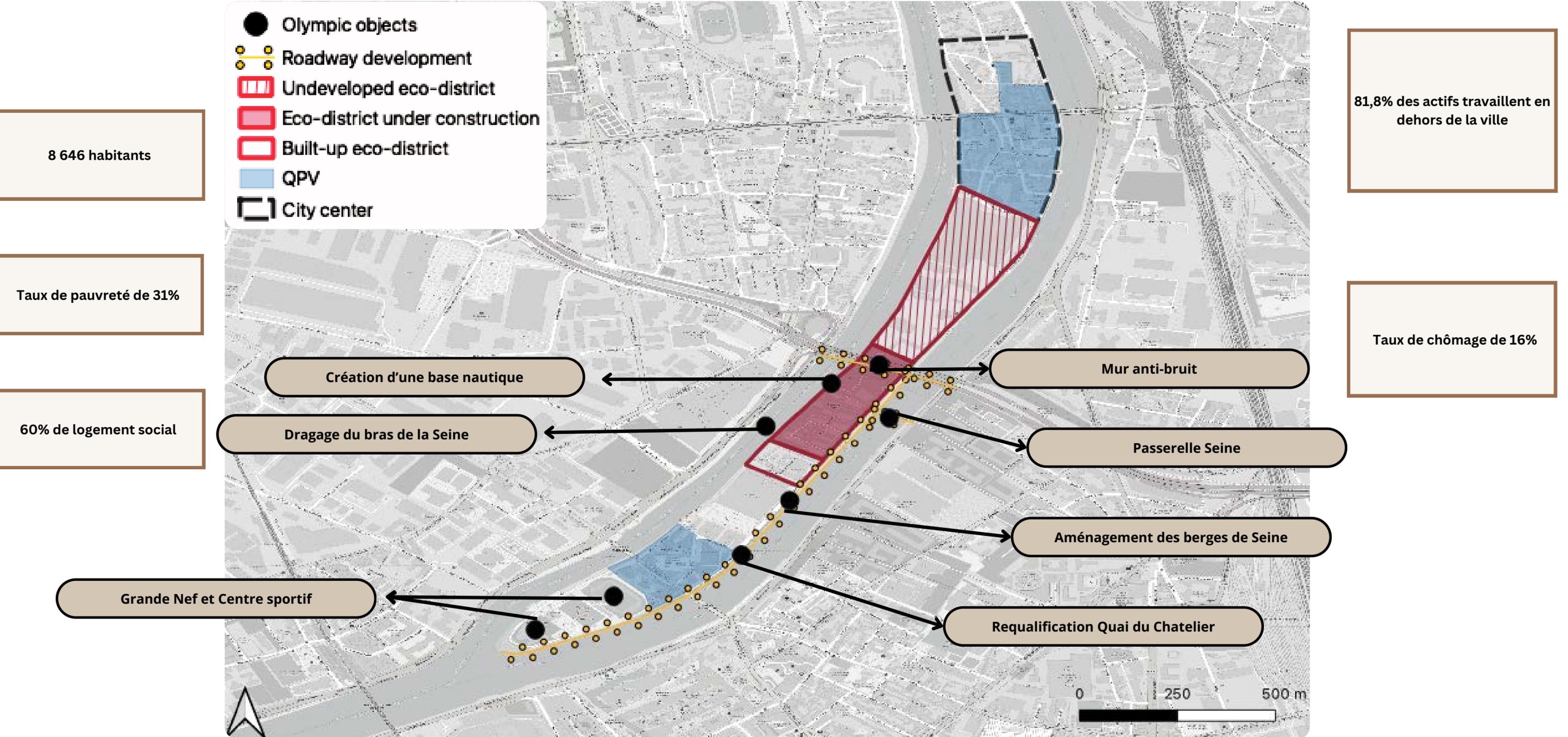
Les méthodologies suivantes ont été utilisées pour évaluer l'île et la façon dont les Jeux Olympiques et les éléments construits et induits auront un impact sur le territoire et ses résidents :

- Isochrones
- Mesure des temps de parcours
- Inter-distance spatiale
- Partage des modes de transport
- Questionnaires d'accessibilité
- Analyse documentaire
- Méthode "Go-along"

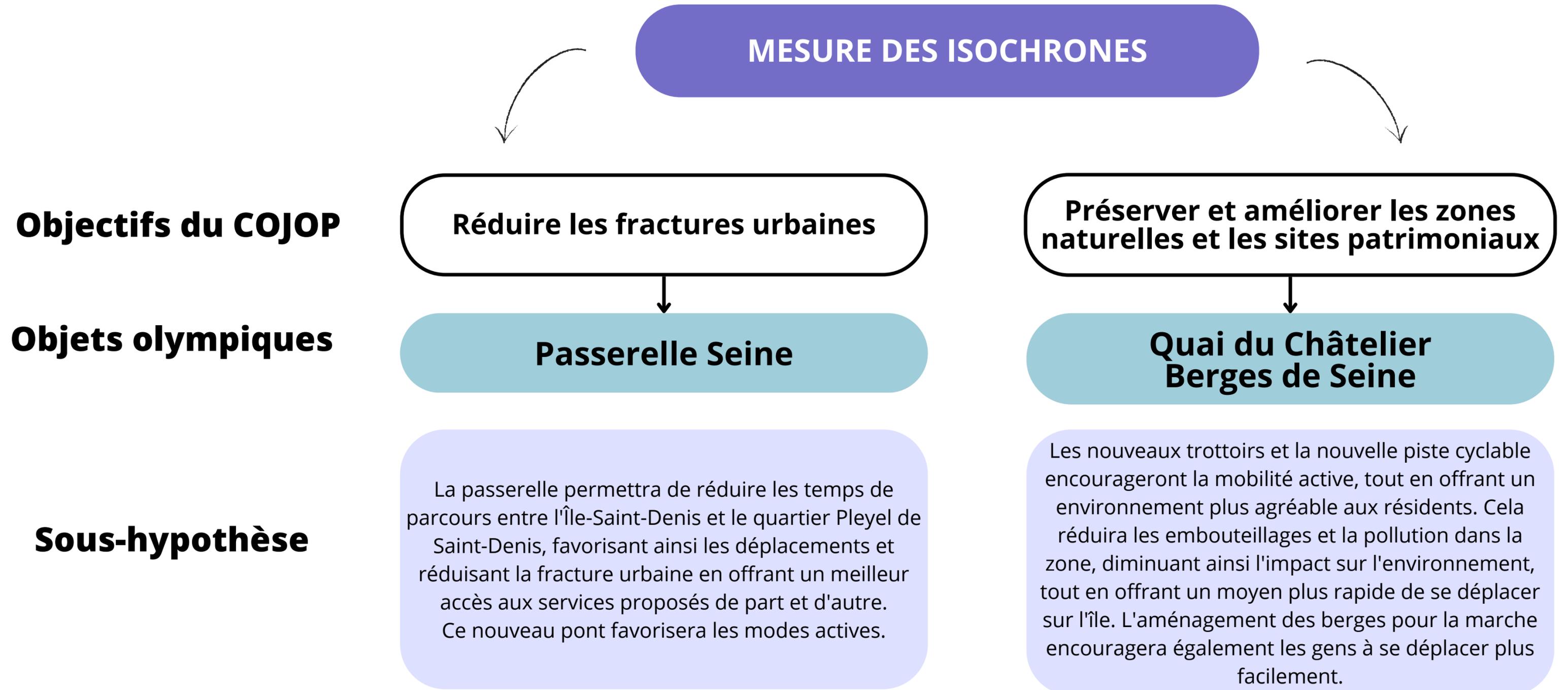
Nous présentons ci-après les méthodologies une à une, en précisant l'objectif auquel chacune se réfère et notre hypothèse quant à l'évolution de cet objectif. Nous décrivons ensuite chaque méthodologie en soulignant les questions auxquelles elle est censée répondre, les indicateurs utilisés et les limites de la méthode. Ensuite, nous expliquons les différentes étapes d'application de la méthodologie. Enfin, nous présentons les résultats obtenus lors d'une première évaluation sur place.

Une notation de chaque méthodologie, évaluant sa pertinence au regard de l'évaluation des JO, sera fournie à la fin du rapport.

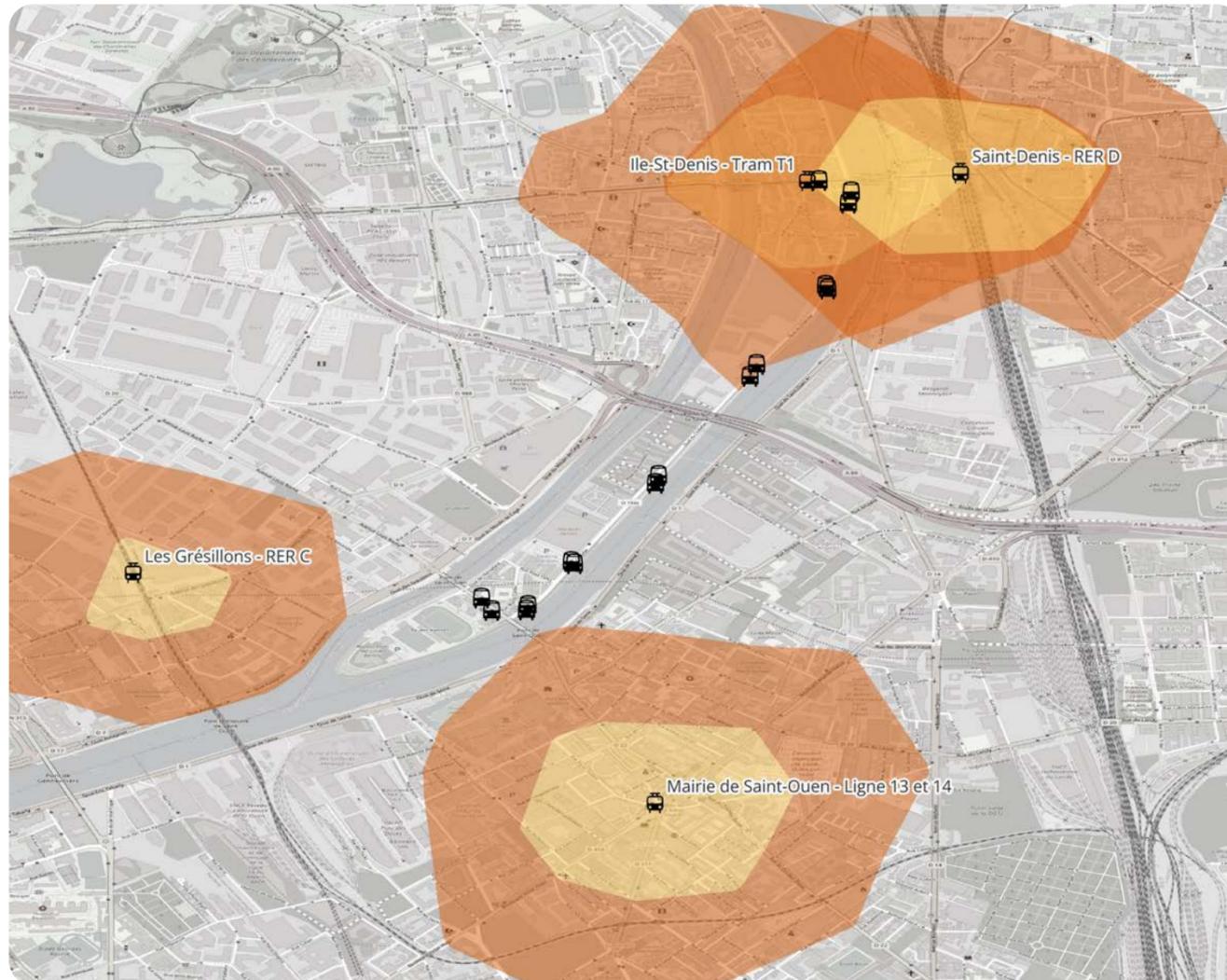
OBJETS OLYMPIQUES ET ANALYSE SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE



Source : personal production, November 2023



MESURE DES ISOCHRONES / CHRONOTOPIES



Isochrones représentant une distance de 5 mn et 15 mn à pied des stations de métro, RER et tram

Île-Saint-Denis

#ACCESSIBILITÉ #VIEQUOTIDIENNE

Description de la méthode

Pendant nos premières visites sur le site, nous avons le sentiment que l'île manquait d'infrastructures accessibles par des moyens de déplacement actifs (à pied ou à vélo). Pour le vérifier, nous avons utilisé la méthode des isochrones, basée sur l'idée de la ville du quart-d'heure. Nous avons ainsi réalisé que ce serait un bon moyen d'évaluer l'impact du nouveau pont et des équipements et des commerces qui seront mis en place dans l'Écoquartier fluvial sur l'accessibilité.

L'objectif des isochrones est de fournir une représentation cartographique relativement simple du temps de déplacement nécessaire pour atteindre un lieu particulier. Les isochrones sont des indicateurs d'accessibilité spatiale. Nous avons placé des isochrones à l'emplacement des services de base afin d'identifier les zones où les résidents auraient accès à ce service dans un rayon de 5 et 15 minutes à pied. Les cartes suivantes ont été produites en utilisant le paramètre isochrone de QGIS. Les isochrones peuvent être utilisés pour mesurer différents types de déplacements, tels que la marche ou le vélo.

Questions clés

- À quels services les résidents de l'île ont-ils accès à moins de 15 minutes à pied ?
- Tous les résidents de l'Île Saint-Denis ont-ils un accès équitable à ces services ? Y a-t-il des zones particulièrement isolées sur l'île ?
- La Passerelle Seine et l'aménagement du quai du Châtelier ont-ils permis d'élargir la zone accessible à moins de 15 minutes à pied ?
- Y a-t-il suffisamment d'incitations à utiliser des modes de transport doux plutôt que des voitures ?

Principaux indicateurs

Emplacement des services évalués.

Temps de trajets spatialisés

Difficultés / Limites

La principale difficulté est la nécessité de maîtriser l'utilisation de QGIS et du plugin spécifique pour les isochrones. Il sera également nécessaire de s'assurer que les données soient mises à jour après les travaux afin de permettre la comparaison.

COMMENT CRÉER UNE CARTE D'ISOCHRONES ?

1- Sélectionnez les services dont l'accessibilité est pertinente à évaluer. Ici, nous nous sommes concentrés sur les besoins quotidiens et hebdomadaires en fonction des caractéristiques de la population de l'Île-Saint-Denis. Les deux principaux types de population sont les personnes retraitées et les parents célibataires ainsi que les couples avec enfants. Ils et elles peuvent avoir besoin de services tels que des supermarchés, des services de santé et des transports publics. Nous recommandons également d'ajouter des espaces naturels (conformément aux objectifs des JO) et des équipements sportifs à cette méthodologie.

2- Une fois que vous les avez choisis, localisez chacun d'eux sur une carte à l'aide d'un logiciel SIG (nous avons utilisé QGIS avec des données OpenStreetMap pour collecter des informations sur les services).

Pour obtenir des informations plus précises sur les établissements de santé, les données de Santégraphie pourraient être une bonne option, mais nous n'avons pas l'autorisation d'y accéder. Nous avons choisi de localiser les installations à St-Ouen, St-Denis et Villeneuve-la-Garenne en plus de sur l'île car ce sont des municipalités voisines.

3- Une fois que toutes les installations sont localisées, dessinez des isochrones de 5, 10 ou 15 minutes à pied (ou à vélo) à partir de chaque point représentant un service. Nous avons utilisé un plugin QGIS appelé ORStools, qui a calculé les isochrones à partir des données de routes dans OpenStreetMap.

4- Vous pouvez maintenant analyser facilement les zones qui manquent d'équipements ou services accessibles à pied. Nous croyons que cela peut évaluer à la fois l'efficacité de la mise en œuvre de nouveaux services dans l'Écoquartier fluvial, mais aussi, avec une comparaison avant/après en utilisant les cartes que nous avons déjà réalisées, cela pourrait permettre d'évaluer comment le nouveau pont améliore ou non l'accessibilité aux services existants, ainsi que les nouveaux services dans la partie de Saint-Denis du Village Olympique.



Exemple de l'étape 2 (cas des supermarchés)

RESULTATS

Les 3 cartes suivantes montrent une distance de marche de 15 minutes (grand cercle) et de 5 minutes (petit cercle) autour des principaux services identifiés.

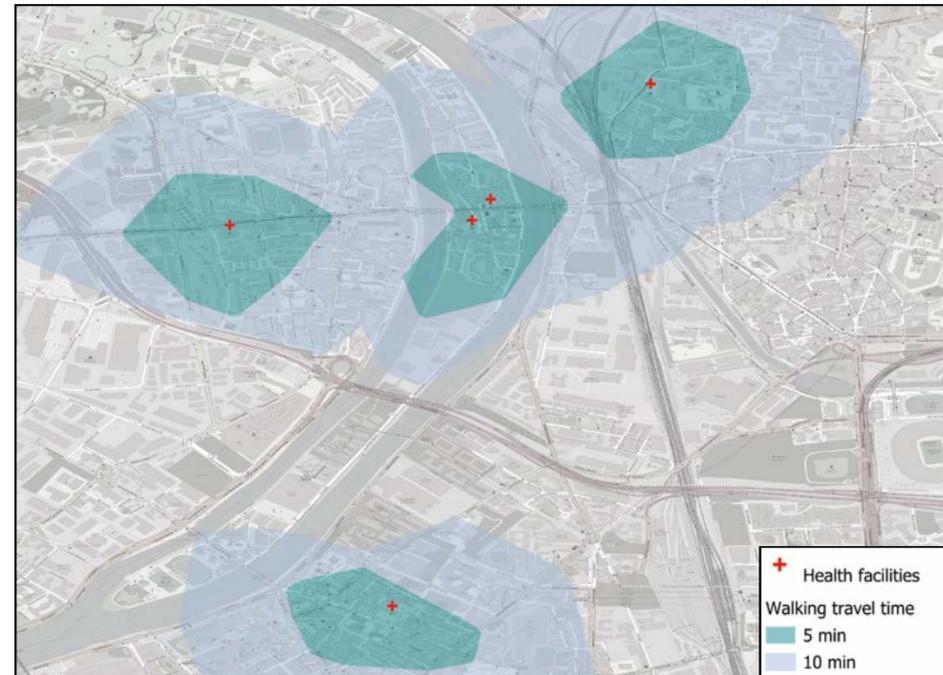


Isochrones représentant une distance de 5 mn et 15 mn à pied des stations de métro, RER et tram

Accessibilité des transports publics

Cette carte représente les isochrones depuis l'emplacement du tramway, du métro ou du RER à proximité, et s'inspire du modèle de la ville du quart d'heure. Avec plus de 80 % des habitants travaillant en dehors de la commune et plus de 50 % utilisant les transports en commun, il semble pertinent de l'évaluer.

On remarque que toute la partie sud de l'île n'a pas accès à une station de métro à moins de 15 minutes à pied, ce qui constitue une barrière pour les trajets domicile-travail et est un facteur important qui encourage les résidents à utiliser la voiture.

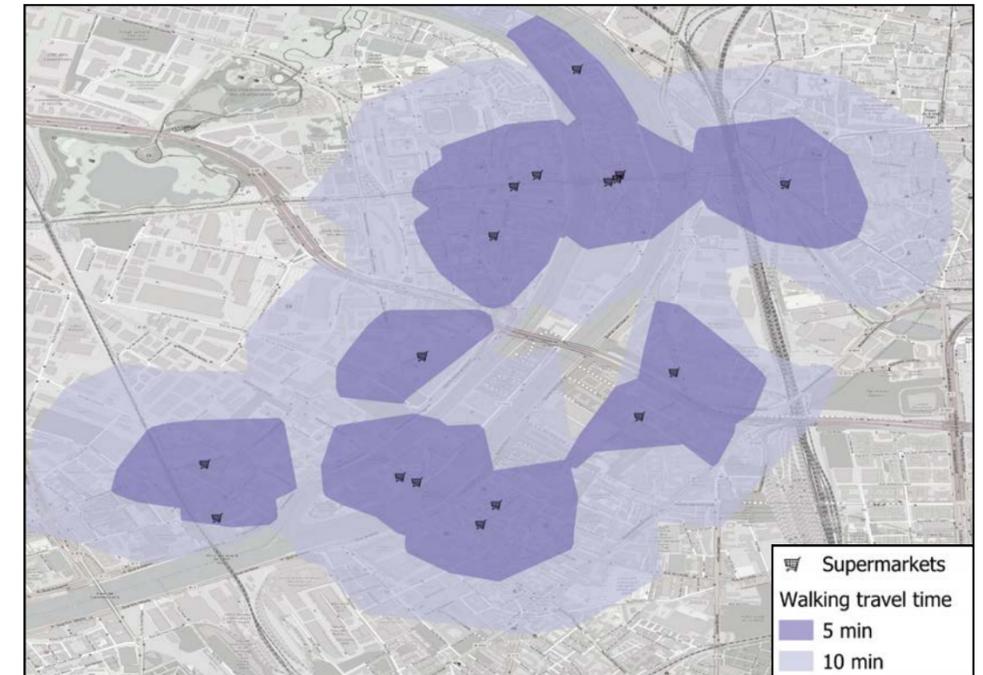


Isochrones représentant une distance de 5 mn et 15 mn à pied des infrastructures de santé

Accessibilité des services de santé

Cette carte représente les isochrones à partir de la localisation des centres de santé à proximité. La Seine-Saint-Denis est le département avec le plus grand nombre d'habitants souffrant de maladies chroniques. Il est également considéré comme une zone de "désert médical" (98 % des habitants en ZIP).

On remarque ici que toute la partie sud de l'île ne dispose d'aucune infrastructure médicale, et qu'il y a également une pénurie du côté de Gennevilliers.



Isochrones représentant une distance de 5 mn et 15 mn à pied des supermarchés

Accessibilité des supermarchés

Cette carte représente les isochrones à partir de la localisation des supermarchés à proximité. À l'île-Saint-Denis, la plupart des ménages sont des familles, qui ont donc besoin de faire leurs courses une fois par semaine ou toutes les deux semaines au moins, transportant une charge plutôt lourde. Ainsi, il est difficile d'imaginer les résidents marcher 15 minutes avec leurs courses.

On remarque que très peu de supermarchés sont présents sur l'île et ce sont principalement de petits magasins, donc plus chers. La plupart des résidents prennent donc leur voiture pour faire leurs courses.

MESURE DES TEMPS DE PARCOURS

Objectifs du COJOP

Améliorer l'espace public

Réduire les fractures urbaines

Objets Olympiques

Passerelle Seine
Grand Nef
Base Nautique
Mur anti Bruit

Passerelle Seine
Quai du Chatelier

Sous-hypothèses

La réhabilitation de la Grande Nef et la création de nouvelles infrastructures telles que la Base Nautique et le Mur Anti Bruit amélioreront la qualité de vie et encourageront les activités de plein air dans le quartier.

Le Quai du Chatelier et la Passerelle Seine permettront aux habitants de mieux se connecter au reste de l'Île-Saint-Denis et à ses environs sans avoir recours à la voiture.

MESURE DES TEMPS DE PARCOURS



Mur de séparation au sein de l'Ecoquartier

Île-Saint-Denis

**#TEMPSDEPARCOURS #LAVILLEDUQUARTDHEURE
#ECOQUARTIER #PASSERELLE**

Description de la méthode

Cette méthode est directement liée et complémentaire à la méthode des isochrones. Alors que les isochrones évaluent l'accès aux équipements, cette approche est plus spécifique aux sections très fréquentées. La combinaison de ces deux méthodes nous permet d'avoir une bonne vue d'ensemble de la marchabilité. Cette méthode est particulièrement utile pour évaluer le temps de trajet entre 2 ponts par exemple, qui est un bon indicateur de l'enclavement. Cette méthode quantitative temporelle et spatiale utilise la méthodologie de la marche et mesure le temps pour aller dans et autour de l'Île-Saint Denis vers les Objets Olympiques, le centre de l'Île-Saint-Denis, et les principaux centres de transport à proximité (Maire Saint Ouen et l'arrêt du RER de Saint Denis). Cette étude a été réalisée afin d'évaluer le temps nécessaire aux personnes pour marcher dans l'Île-Saint-Denis vers des points d'intérêt tels que les transports, la nourriture ou les commodités, et de déterminer si les Objets Olympiques auront un impact sur ces temps. La mesure du temps peut être effectuée à l'aide d'un logiciel ou en mesurant réellement les périodes de déplacement d'un endroit à un autre.

Questions-clefs

- Combien de temps faut-il pour se déplacer à l'Île-Saint-Denis ?
- Les objets olympiques vont-ils améliorer le temps et la distance pour se déplacer à l'Île-Saint-Denis ?
- Le village olympique de l'Île-Saint-Denis contribuera-t-il à l'objectif de la ville des 15 minutes ?

Principaux indicateurs

Temps entre les objets olympiques et les principaux transports

Flux de personnes, trafic

Difficultés/limites

Cette étude du temps et de la distance est limitée à l'expérience d'une personne valide. Pour obtenir une meilleure moyenne, des temps de marche potentiels avec des personnes handicapées ou des personnes âgées seraient utiles à mesurer.

Comment mesurer le temps de parcours ?

Mesurer et évaluer le temps pour les urbanistes et les concepteurs urbains peut être une tâche difficile. Le temps et la distance sont subjectivement difficiles à mesurer dans un espace 3D, en partie parce que les gens se souviennent des expériences et des événements lorsqu'ils voyagent (*Sakibamanesh, 2017*).

ÉTAPES :

1- **Déterminer et planifier l'itinéraire.** Cela peut se faire en examinant les principaux points d'intérêt. Il était important pour cette étape de sélectionner une série de points d'intérêt et de calculer le temps et la distance entre eux.

Ces sites sont les suivants 1. Mairie de Saint-Ouen jusqu'au Pont sud. 2. Du pont à l'île de Vannes et à la Grande Nef. 3. De la Grande Nef à l'Ecoquartier Fluvial à la Passerelle. 4. De la Passerelle au Centre de l'Île-Saint-Denis. 5. De l'Île-Saint-Denis à Saint Ouen.

2- **Effectuer la marche chronométrée** en suivant l'itinéraire prévu lors de la phase de planification. Tenir un chronomètre pour indiquer la durée et la distance du trajet.

3- **Analyser les informations obtenues.** Que signifient la distance et le temps nécessaires pour se rendre quelque part pour une personne qui a besoin de faire une course, de se déplacer ou de se rencontrer ? Quel moyen de transport prendra-t-elle en raison de la distance à parcourir ?

4- **Déterminer si les objets olympiques auront un impact sur les distances mesurées.**

La piste cyclable, la passerelle et la base nautique auront un impact sur la façon dont les gens se déplacent. Répétez cette étude en utilisant ces objets induits par les Jeux Olympiques.



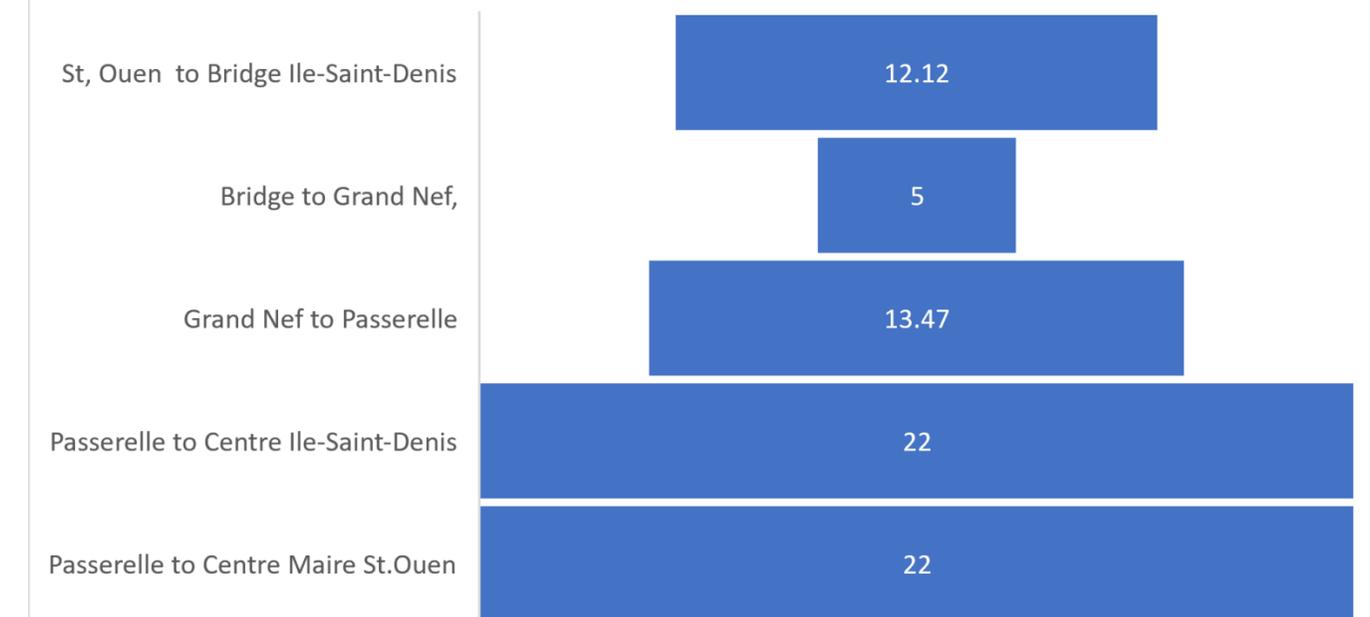
Passerelle piétonne en construction

Resultats

Comme nous l'avons vu dans les sections précédentes, l'Île-Saint-Denis est déconnectée non seulement des municipalités environnantes, mais aussi des autres parties de la ville elle-même. Ceci a été démontré dans l'étude sur le temps de marche mesuré. Il y avait 10 minutes de marche entre la station de métro 14 et le pont, et 6 minutes de marche jusqu'au Grand Nef. Du Grand Nef à l'Eco-Quartier Fluvial, il faut compter environ 15 minutes, et environ 20 minutes jusqu'à l'arrêt de tramway de l'Île-Saint-Denis, avec 5 minutes supplémentaires pour atteindre l'arrêt de RER de Saint Denis. En bref, l'Ecoquartier Fluvial est isolé du reste de l'Île Saint Denis, et des objets olympiques prévus à l'extrémité sud de l'île.

Il sera intéressant de voir dans quelle mesure la Passerelle peut contribuer à réduire les distances, la durée des trajets et la qualité de la marche sur l'Île-Saint-Denis, pour les habitants du nouvel Ecoquartier Fluvial ainsi que pour les habitants des quartiers du sud de l'île.

Time and Distance Results in Minutes



Cette étude temporelle et spatiale a été réalisée avant l'ouverture de la Passerelle Seine pour les jeux. Lorsque ce pont sera ouvert, il sera important de voir si ces mesures de distance et de temps changent.

Objectifs du COJOP

Améliorer l'espace public

Réduire les fractures urbaines

Objet olympique

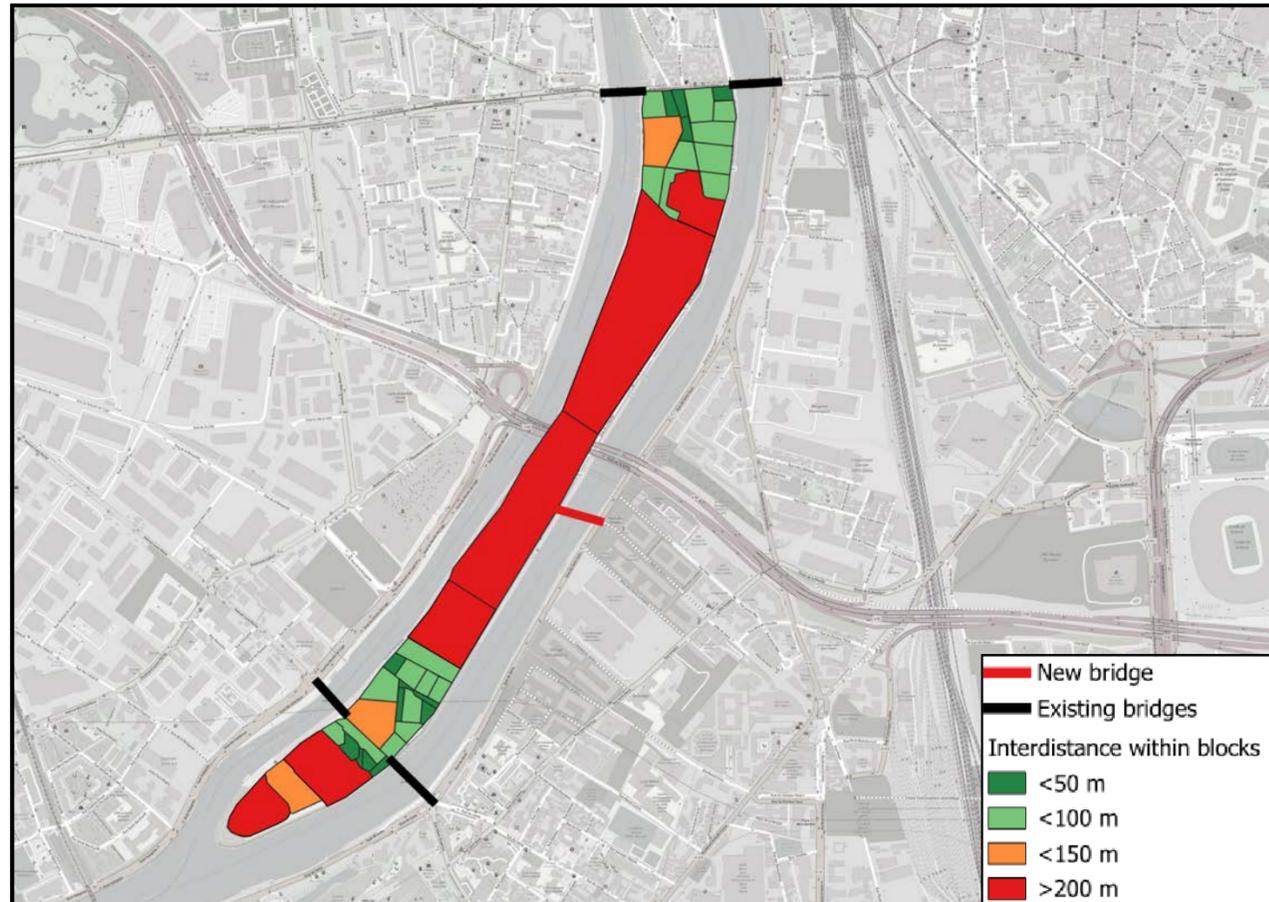
ZAC Écoquartier

Sous-hypothèse

L'Écoquartier transformera l'espace public, ouvrant l'île et la rendant plus agréable à parcourir. L'Île-Saint-Denis deviendra un lieu propice à la mobilité douce et un endroit agréable à vivre..

MESURE DES INTERDISTANCES

MESURE DES INTERDISTANCES



Mesure des interdistances avant la construction de la ZAC Écoquartier

Île-Saint-Denis

#ESPACEPUBLIC #INTERDISTANCE

Description de la méthode

L'analyse des interdistances spatiales mesure la distance entre deux rues parallèles. Selon l'Union européenne, cela nous donne une idée de la qualité de la disposition des rues en ville et de la convivialité pour les piétons. Une trame urbaine de bonne qualité a des espaces entre les rues allant de 50m à 100m maximum. C'est un moyen supplémentaire d'évaluer la facilité de déplacement à pied, en se concentrant cette fois sur le plaisir de la marche. Cette méthode est intéressante car elle donne une indication sur la convivialité, un élément crucial pour les déplacements actifs, sans nécessiter de données qualitatives, comme c'est souvent le cas. De plus, elle est rapide à mettre en place et peut être utile pour comparer avant et après des changements.

Questions clés

- Est-ce que l'Île-Saint-Denis est un endroit agréable pour vivre ?
- Est-ce agréable de marcher ?
- Les distances entre les rues respectent-elles les recommandations de l'Union européenne ?

Indicateur principal

Distance entre 2
rues parallèles

Difficultés/Limites

Pour mesurer la qualité d'une zone ou d'une rue, il est également nécessaire de prendre en compte la hauteur et la variété des bâtiments ainsi que le style architectural. Cependant, cet indicateur quantitatif peut être complété par une méthode qualitative consistant à interroger les passants sur leur ressenti.

Comment mesurer les interdistances ?

- 1- Définir la zone que vous souhaitez évaluer. Ici, nous avons choisi d'aller du centre-ville à l'extrême sud de l'île, afin de pouvoir comparer les différents types de tissu urbain que l'on peut trouver sur l'île : plus vernaculaire dans le centre-ville, plus diffus dans la Cité Marcel Cachin...
- 2- Une fois la zone définie, vous pouvez utiliser un logiciel SIG (ici QGIS) pour ouvrir un fichier de données routières, qui servira de base à l'étude. Dans notre exemple, nous avons utilisé des données routières provenant d'OpenStreetMap et de Google Maps. C'était intéressant car l'un avait la grille des rues avant le projet Ecoquartier, et l'autre après le projet. Cela nous a permis de faire une comparaison avant/après les Jeux olympiques, ce que nous trouvons utile pour une évaluation.
- 3- Utilisez un outil de calcul dans un logiciel SIG pour calculer la distance entre les rues parallèles. Attribuez un code couleur séparant les zones où l'interdistance est inférieure et supérieure aux recommandations.
- 4- Vous pouvez maintenant évaluer quelle partie du territoire est moins propice à la marche, et également faire une comparaison avant/après les Jeux olympiques, permettant d'évaluer ce que la ZAC Écoquartier changera en termes de qualité du tissu urbain. Nous pensons simplement qu'il est également important de noter que, même si cette méthodologie est basée sur des données numériques, il est également important de la comparer à la réalité. L'exemple le plus frappant à ce sujet est le mur actuel dans l'Ecoquartier entre la partie déjà construite et la partie en construction, qui restera également après les Jeux olympiques jusqu'à ce que tout soit terminé. Comme nous pensons que la situation actuelle fait également partie de l'évaluation, cette forte division ne devrait pas être oubliée en tant qu'image de rejet forte pour les habitants.



Le mur en construction de l'Écoquartier Fluvial, prévu de rester en place jusqu'en 2025.



Mesure des interdistances après la construction de la ZAC Écoquartier

Résultats

L'Île-Saint-Denis montre de nombreuses disparités dans la densité du tissu urbain. Alors que la nouvelle zone de l'Écoquartier fluvial et les zones résidentielles entre le centre sportif et le centre commercial Marques Avenues ont des espacements relativement bons, étant inférieurs à 100m, le complexe sportif au sud de l'île, la zone autour du centre commercial et la zone de construction à venir après les Jeux olympiques sous l'autoroute 86 ne respectent pas ces recommandations, car l'espacement dépasse les 200m.

Le complexe sportif au sud de l'île est mal connecté au reste de l'île et à Gennevilliers ou Saint-Ouen, car il est isolé à l'extrémité de l'île et ne dispose pas de quais. Le centre commercial entre les deux zones résidentielles divise l'île par ses entrepôts larges, longs et élevés, créant une séparation entre les habitants des quartiers alentours. Enfin, la véritable division urbaine sur l'île est la zone de construction sous le pont de l'autoroute s'étendant jusqu'au centre de l'île. Actuellement, de grandes barricades sont érigées, créant l'effet d'un mur sur plusieurs kilomètres.

Cette observation est faite aujourd'hui alors qu'une grande partie de l'île est encore en construction. Par conséquent, on peut espérer qu'à la fin de la construction, ces recommandations d'espacement seront respectées et que des modes de transport alternatifs, tels que la marche et le vélo, seront davantage appréciés pour se déplacer d'une extrémité à l'autre de l'île.

PARTAGE DES MODES DE TRANSPORT

Objectifs du COJOP

Améliorer l'espace public

Réduire les fractures urbaines

Objets olympiques

EcoQuartier Fluvial
Quai du Châtelier
Passerelle Seine

Sous-hypothèse

L'aménagement urbain de l'Île-Saint-Denis induit la demande de voitures et décourage les mobilités alternatives. La nouvelle conception du Quai du Chatelier, la nouvelle Passerelle et la centrale de mobilité changeront cette situation et amélioreront la part des mobilités actives dans la part modale globale de l'Île-St-Denis.

PARTAGE DES MODES DE TRANSPORT



Grande Nef en cours de réhabilitation pour les Jeux Olympiques de 2024

Île-Saint-Denis

**#PARTMODALE #INFRASTRUCTURE
#ECOQUARTIER**

Description de la méthode

Cette étude consiste à se rendre aux points de partage de la circulation dans le sud et le centre de l'Île-Saint-Denis afin de déterminer l'accessibilité de certaines parties de l'Île. Elle est fortement liée à l'objectif de mobilité active des Jeux Olympiques.

Ces points ont été déterminés comme étant le centre de l'Île-Saint-Denis, le centre de mobilité de l'Ecoquartier Fluvial, l'arrêt de bus du pont de Saint Ouen, le pont de Saint Ouen et le pont de Glenvillers, afin de déterminer le nombre de personnes qui traversent ces zones et les moyens qu'elles utilisent pour s'y rendre. Cela permet de déterminer une base de référence pour la façon dont les gens se déplacent aujourd'hui par rapport à la façon dont ils se déplacent après l'installation des objets olympiques. Mais elle peut également être utilisée pour se comparer à la part modale d'autres villes où les mobilités actives font partie des politiques publiques depuis longtemps. Nous proposons que, dans l'évaluation, ces villes soient utilisées comme un objectif à atteindre, pour évaluer si les Jeux Olympiques ont ou non amélioré la part des mobilités actives dans la part modale globale de ce territoire.

Questions-clefs

- Comment les gens se déplacent-ils ?
- Quelle est la fréquence des déplacements alternatifs à la voiture ?
- L'infrastructure est-elle adaptée aux mobilités alternatives ? ?
- Quel est l'impact de l'infrastructure disponible sur la mobilité ?

Indicateurs principaux

Répartition modale à un point d'intérêt toutes les 10 minutes

Changements avec les objets olympiques induits terminés

Difficultés/limites

Cette étude n'a pas mesuré le nombre de personnes prenant les bus et les trams qui étaient en service au moment de l'étude. Il serait important de mesurer le nombre de personnes qui prennent le bus, car cela aura un impact sur les décisions de planification stratégique de la région.

Comment mettre en œuvre une étude sur le partage des modes de transport ?

Le point clé de l'exploration du partage des modes dans une zone hyper-localisée implique de se familiariser avec la zone à étudier - sinon nous ne serons pas en mesure de comprendre la géographie sociale et spatiale du territoire en question.

ÉTAPES :

1- **Déterminer et planifier** d'abord en observant les principaux axes de circulation des personnes. Il s'agit du Pont entre Saint-Ouen et l'Île-Saint-Denis, du Pont entre l'Île-Saint-Denis et Gennevilliers, de l'arrêt de bus Marcel Paul, L'Ecoquartier Mobilités, le Grand Nef, et le Centre de l'Île-Denis.

2- **Réaliser une enquête temporelle** en comptant le nombre de personnes qui passent dans une zone donnée et en comptant leurs moyens de transport pendant cet intervalle. Répéter ce processus avec tous les points d'intérêt en question.

3- **Analyser les informations obtenues par des moyens qualitatifs et quantitatifs.** Par exemple, nous savons que x personnes ont emprunté ce pont, et nous pouvons en déduire qu'en raison de l'absence de trottoirs et de voies de bus ou de tramway, le pont est centré sur la voiture.

4- **Déterminer si les objets olympiques auront un impact** sur le partage des modes de transport. Cette étape devra consister à parcourir la zone après les jeux et à vérifier si les objets olympiques ont modifié le partage des modes de transport (ce qui est essentiel pour la piste cyclable, la passerelle, la base nautique et l'île de Vannes).



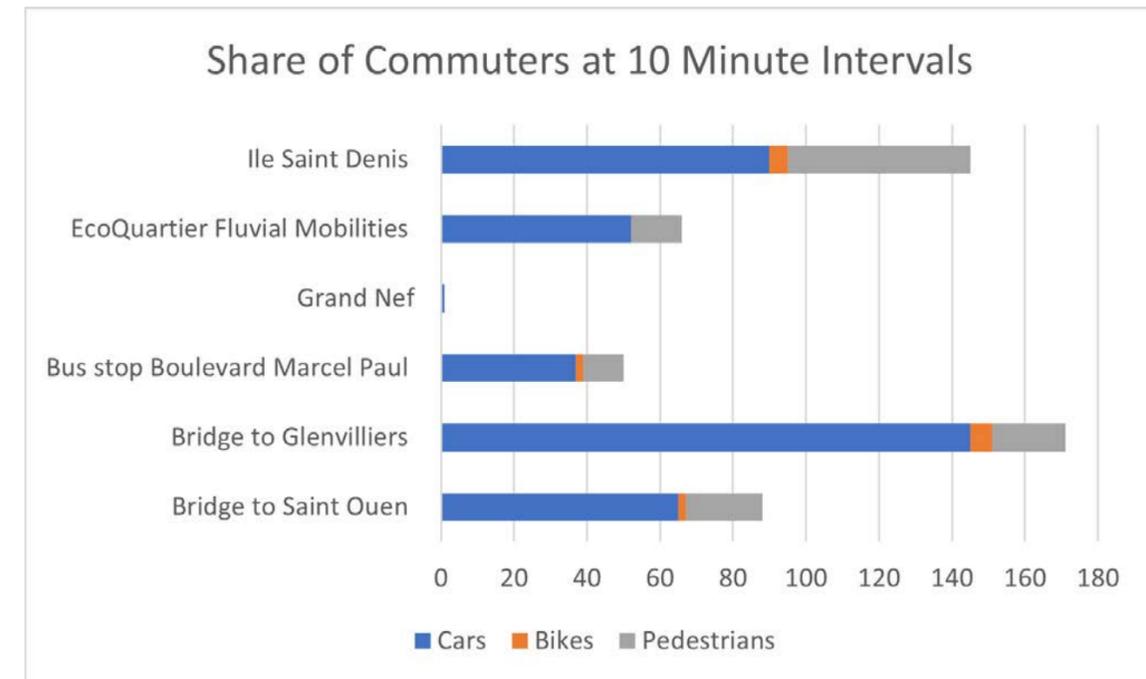
La construction de la Passerelle Seine devrait être achevée avant les jeux, ce qui, espérons-le, incitera davantage d'habitants à marcher et à faire du vélo. Cette photo a été prise près du centre de Mobilités qui a été étudié.

Résultats

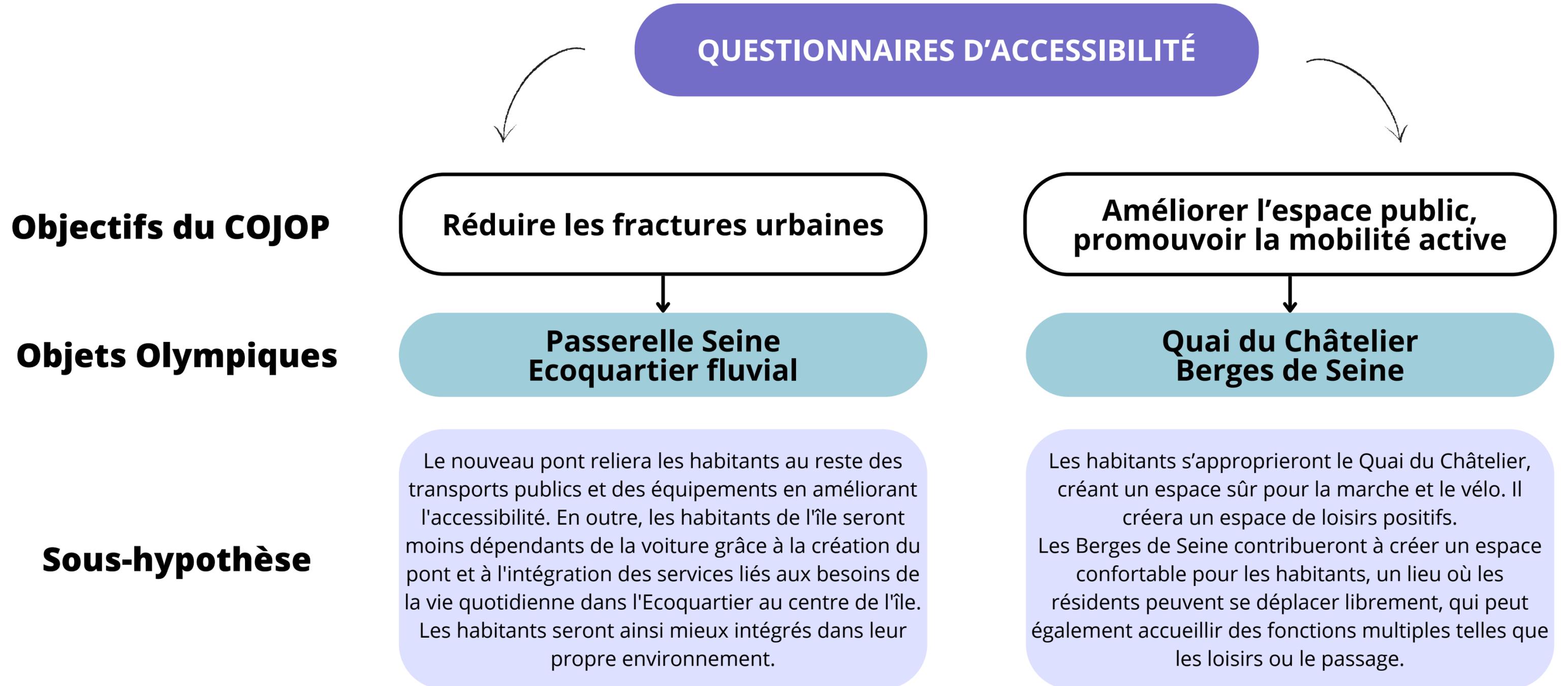
La voiture est prédominante dans le mix modal de l'Île-Saint-Denis. Bien qu'il y ait des points où les piétons et les automobilistes se partagent plus ou moins le centre de l'Île-Saint-Denis, le reste de la zone est largement dominé par la circulation automobile. La circulation automobile la plus prononcée se situe au niveau du pont de Gennevilliers et du pont de Saint Ouen, où il y a peu d'infrastructures pour les cyclistes, les piétons ou les transports en commun. Cette zone est une grande voie de circulation et ressemble plus à une autoroute qu'à une rue, bien qu'elle soit située à côté d'une école et d'un centre sportif.

Que signifie cette mesure du partage des modes de transport pour cette commune et ses objets olympiques ? Si les objets olympiques sont censés réduire les fractures urbaines, il serait important de mesurer le pourcentage et les flux de personnes qui marchent, font du vélo ou utilisent les transports publics par rapport à la voiture. Il serait important d'identifier si l'utilisation de la Passerelle Seine augmente le nombre de personnes se déplaçant à pied ou à vélo.

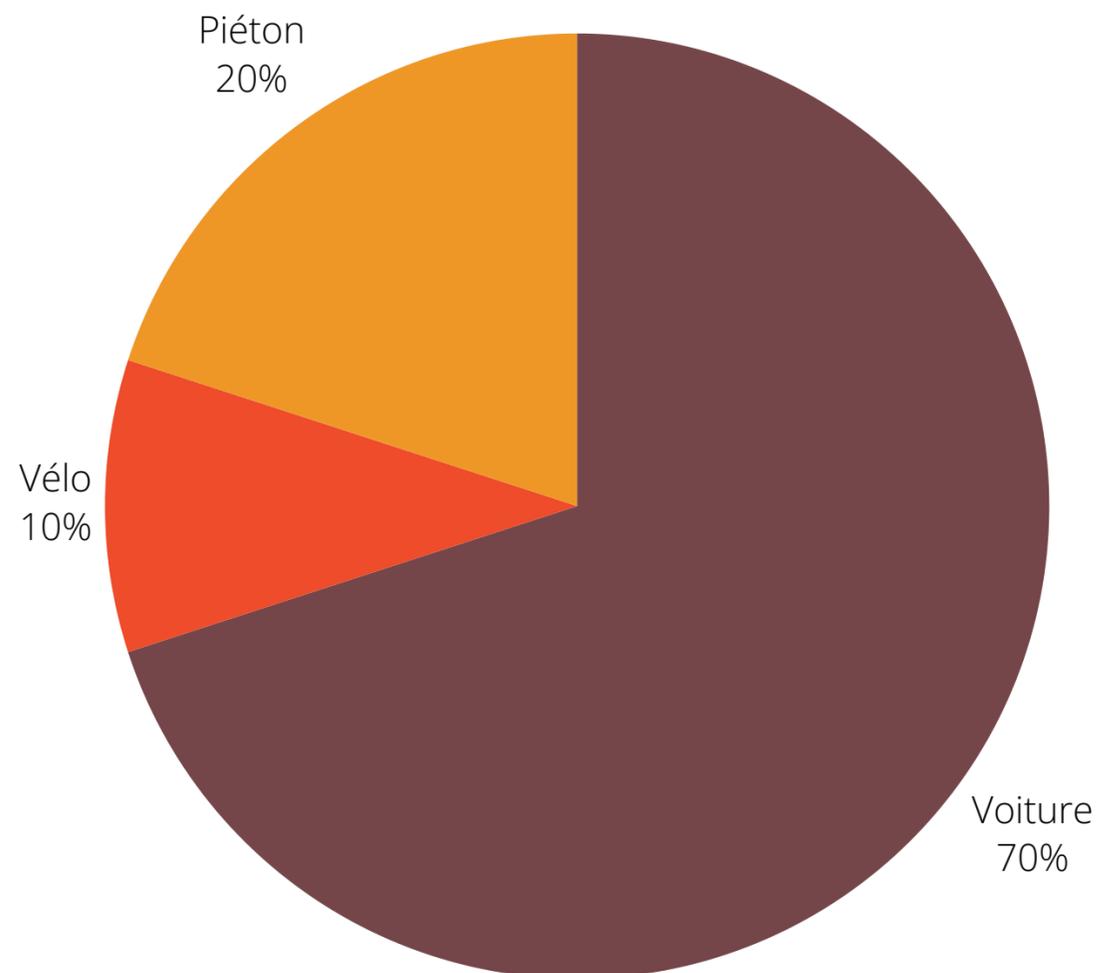
Il est également important de noter que cette étude a été menée pour mesurer les déplacements des personnes pendant un jour de semaine à la mi-journée. D'autres études devraient être menées à intervalles réguliers le matin, le midi et le soir pendant la semaine et les week-ends.



La part des modes de transport des usagers à des intervalles de 10 minutes en milieu de journée pendant la semaine. Les voitures (conducteurs) sont en bleu. Les vélos (cyclistes) sont en orange. Les piétons sont en gris. A l'exception du centre de l'Île-Saint-Denis, avec ses rues piétonnes et son réseau de tramway, les autres sites mesurés avaient une forte part automobile.



QUESTIONNAIRES D'ACCESSIBILITÉ



Île-Saint-Denis

#PASSERELLE #QUAIDUCHATELIER

#ECOQUARTIER #BERGESDESEINE

Description de la méthode

Nous sommes convaincus que la partie qualitative de notre méthodologie d'évaluation devrait être axée sur la parole habitante car ils sont à notre avis les meilleurs évaluateurs de l'endroit où ils vivent. Nous aimerions également attirer l'attention sur le fait que, en ce qui concerne la répartition entre les logements sociaux et les logements du marché privé dans l'Ecoquartier, la dynamique de la population (aujourd'hui 60% du parc de logements est constitué de logements sociaux) pourrait changer considérablement. C'est la raison pour laquelle nous insistons pour ne pas cibler uniquement les habitants de l'Ecoquartier lorsque nous recueillons les opinions et les sentiments de la population. L'objectif de cette enquête est de recueillir des informations sur les comportements de mobilité des habitants de l'Île-Saint-Denis, sur les principaux itinéraires et moyens de transport qu'ils utilisent et sur leur sentiment quant à la qualité des trottoirs. La question posée porte principalement sur l'accessibilité. En mesurant l'accessibilité d'un territoire, celles-ci apporteront une connaissance empirique qui sera précieuse pour compléter les éléments plus quantitatifs de l'analyse (notamment les données de mobilité) et sera efficace pour aller au cœur de la problématique. Les données quantitatives, bien qu'abondantes, ne donnent pas une image complète de l'accessibilité et nécessitent d'être affinées et nuancées par des résultats qualitatifs.

Questions-clefs

La méthode d'enquête sur l'accessibilité cherche à comprendre comment les objets olympiques aideront les habitants à être moins isolés de leur environnement par la création du pont mais aussi par le développement de l'attractivité. De plus, les habitants auront un meilleur accès à l'intérieur de l'île grâce au développement de nouvelles infrastructures de services, les objets olympiques réduiront le manque d'intégration.

Indicateurs principaux

Routes les plus utilisées

Fréquence d'usage des modes de transport

Ressentis et opinions sur la qualité des différents modes de transports

Sensations à propos des modes actifs

Difficultés/limites

La difficulté à trouver des habitants susceptibles de répondre à toutes ces questions et de répondre librement. Certaines limites à la représentativité de l'échantillon, le nombre de personnes interrogées n'étant pas représentatif de l'ensemble des habitants de l'île.

Comment réaliser les questionnaires d'accessibilité ?

ÉTAPES PRÉALABLES :

- 1 - Préparation du matériel/guide avec des questions et des indicateurs qui répondent à l'hypothèse de départ et aux objectifs à rechercher.
- 2 - Visite exploratoire sur le terrain pour mieux connaître le territoire.
- 3 - Choix des lieux pour interviewer les habitants (Ecole et Ecoquartier fluvial)
- 4 - Création de l'enquête via la plateforme Google Form

SUR-SITE :

- ÉTAPE 1 : La première étape consistait à se rendre sur le terrain pour tester les enquêtes. Lorsque vous vous rendez sur le terrain, vous pouvez constater par vous-même l'efficacité d'une enquête (où est-il plus approprié de poser des questions aux gens et l'enquête est-elle trop longue ou non). Par exemple, lorsque nous avons testé nos enquêtes pour la première fois, nous nous sommes promenés dans tout le quartier et il était difficile d'interroger des personnes qui se déplaçaient constamment. En y réfléchissant davantage, nous avons réalisé que nous devions trouver notre propre espace, où les gens étaient en position d'attente. Une zone d'attente, comme une école, est un bon endroit pour interviewer les gens pendant quelques minutes sans prendre trop de leur temps.
- ÉTAPE 2 : Les chercheurs se rendent sur le terrain dans les zones indiquées, à des moments opportuns (par exemple à la fin de l'école, lorsque les parents viennent chercher leurs enfants).
- ÉTAPE 3 : Une fois sur place, les enquêteurs préparent les questionnaires sur leurs tablettes pour aider à les remplir directement avec l'enquêteur, ils vont ensuite vers les habitants pour leur demander s'il leur est possible de répondre à quelques questions.
- ÉTAPE 4 : N'hésitez pas à laisser certaines questions ouvertes afin que les personnes interrogées puissent les développer si elles le souhaitent. Comme les enquêtes fourniront des données quantitatives et qualitatives, il est important d'avoir des réponses élaborées et écrites sur les sentiments des résidents.
- ÉTAPE 5 : Le questionnaire ne doit pas être trop long afin que les personnes soient disposées à y répondre directement sur place.
- ÉTAPE 6 : En outre, pour obtenir un type de réponses plus diversifié et pour avoir une meilleure vision d'un éventail de points de vue, il est nécessaire d'alterner les zones d'enquête. Rester devant une école par exemple ciblera une population spécifique (parents, enseignants, puéricultrices, ...). De même, si l'idée est de cibler toutes les populations du territoire, il est nécessaire de trouver d'autres lieux pour continuer à interviewer les gens.

APRES SITE:

- ÉTAPE 7 : Une fois les questionnaires remplis, ils sont enregistrés directement sur la plateforme. Le formulaire Google crée automatiquement des tableaux et des graphiques à partir de toutes les réponses reçues. Comme les réponses peuvent être qualitatives ou quantitatives, les réponses doivent être classées entre ces deux catégories. De cette manière, il est plus facile d'avoir une vue d'ensemble des dynamiques qui se produisent dans la région.
- ÉTAPE 8 : La dernière étape consiste à analyser les différentes données disponibles concernant les enquêtes et à mettre en évidence les principaux résultats qui ressortent des graphiques et des tableaux. Les résultats peuvent être présentés sous forme de graphiques (pour les données quantitatives) ou sous forme plus manuscrite et/ou de tableaux (pour les données qualitatives).

Résultats:

En ce qui concerne la méthode d'enquête/entretien sur l'accessibilité, les résultats qui ressortent de l'analyse des différentes réponses aux enquêtes montrent que, de manière générale, les habitants ont une très forte attente vis-à-vis des Jeux Olympiques et de leurs équipements associés sur l'Île-Saint-Denis. Par ailleurs, les sentiments sont partagés quant aux impacts et à la dynamique des Jeux Olympiques. Certains pensent que les Jeux Olympiques auront un impact positif majeur sur le quartier, notamment en termes d'attractivité et d'accessibilité pour les habitants. D'un autre côté, les habitants pensent que les Jeux Olympiques auront un impact négatif sur l'île. Ils créeront plus de trafic, certains habitants seront exclus (comme les écoles où les enfants ne sont pas autorisés à utiliser le centre sportif à partir du mois d'avril).

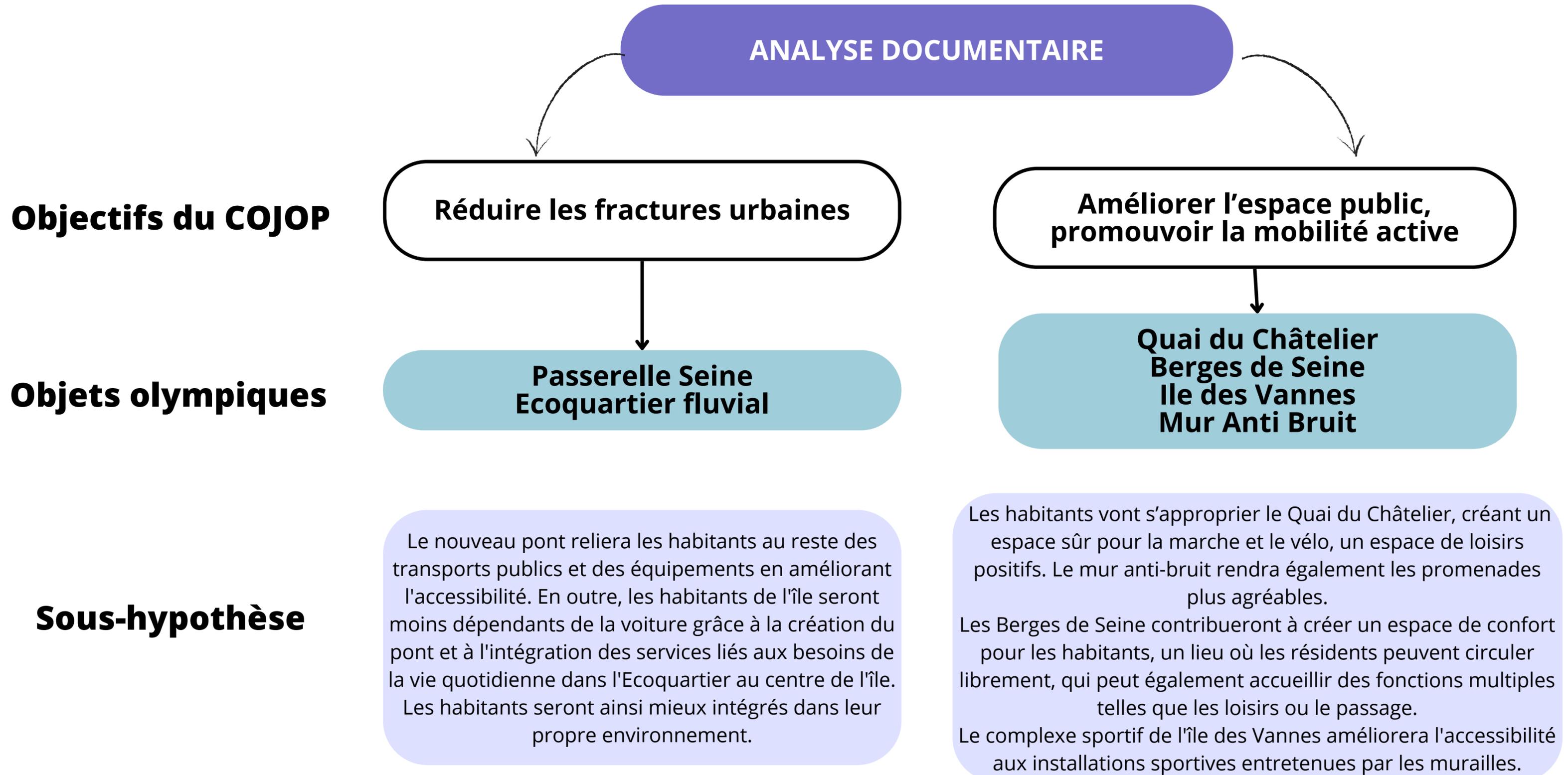
How often do you use the following modes of transport ?



Impressions sur l'impact de la Passerelle	Impressions sur les projets liés aux JO
Elle n'aura pas d'impact : la fragmentation en termes d'accessibilité se produit à un niveau plus large et plus significatif.	Inquiétude : va créer des embouteillages, comme c'est déjà compliqué, les gens ne veulent pas être là quand les Jeux olympiques auront lieu.
Favorisera une partie de la population : facilitera certains déplacements, notamment pour les personnes se rendant à Saint-Ouen, mais pour les personnes situées dans le sud de l'île, l'impact est moins important.	Neutre : certains projets sont bien appréciés par les habitants, d'autres non. Certaines personnes ne savent pas comment cela va fonctionner.
L'impact sera important : ce pont permettra de désenclaver l'île et de la rendre plus accessible aux quartiers voisins, ce qui la rendra moins isolée.	Rassuré : cela attirera non seulement des personnes mais aussi des services, ce qui est assez demandé dans le quartier. Les nouvelles infrastructures seront un atout supplémentaire.

La plupart des personnes interrogées n'habitent pas dans le nouveau quartier appelé l'Écoquartier fluvial, il nous est donc difficile d'avoir un point de vue sur l'impact de cet objet olympique. Par ailleurs, la plupart des ménages possèdent une voiture, et ils en ont un usage fréquent. Or, le projet de l'île après les JO est de la rendre sans voiture mais avec une grande partie des habitants qui ont besoin d'utiliser leur voiture pour aller travailler par exemple, cela pourrait créer une inégalité au sein des résidents.

Il est difficile pour certains habitants de faire la distinction entre les projets urbains mis en œuvre à travers les Jeux Olympiques et d'autres projets. Cela complique l'analyse de l'impact des objets des Jeux Olympiques, étant donné que les personnes interrogées ne les mentionnent pas nécessairement.



ANALYSE DOCUMENTAIRE : FORUM DE L'ÎLE-ST-DENIS



La vigie citoyenne de l'Île Saint-Denis

Île-Saint-Denis

#ECOQUARTIERFLUVIAL
 #QUAIDUCHATELIER
 #PASSERELLE #ILEDESVANNES #MUR
 ANTI-BRUIT #BERGESDESEINE

Description de la méthode

Au cours de nos recherches, nous avons découvert l'existence d'un forum appelé « La vigie citoyenne de l'Île-St-Denis » ([La Vigie citoyenne de l'Île Saint-Denis \(forumactif.com\)](https://forumactif.com)), apparemment administré par des îlodionysiens, ouvert depuis 2020 et ayant pour but d'être à la fois un « canal de diffusion d'information pour les habitants » et un espace d'échange et de discussion « moins violent que sur Facebook ». Parmi les nombreux « topics » de discussions ouverts sur le forum, certains sont directement dédiés aux projets urbains des JO 2024 sur l'île. Au vu des échanges habitants, il nous a semblé pertinents de réaliser une analyse documentaire des échanges, des discussions, comme un moyen d'évaluation de l'opinion habitante sur les objets liés aux JO. Les topics directement liés aux JO ont été sélectionnés et analysés.

Questions-clefs

L'analyse documentaire est centrée sur les opinions et sentiments exprimés par les habitants à propos des différents objets olympiques, en lien avec notre hypothèse d'évaluation principale : le fait que les projets urbains des JO vont augmenter l'accessibilité de l'Île-St-Denis, particulièrement pour les modes actifs et les transports en commun, et réduire le sentiment d'enclavement des habitants. Cette analyse répond donc aux questions suivantes : que pensent-les habitants du projet en termes d'accessibilité et d'encouragement à la pratique des modes actifs ? Utilisent-ils davantage les modes actifs ? Se sentent-ils à l'aise et en sécurité avec leur utilisation ? Sont-ils pénalisés par la réduction de la place accordée à la voiture individuelle ?

Indicateurs principaux

Opinions et ressentis localisés

Endroits vus comme agréables pour marcher, circuler à vélo

Difficultés/limites

Nous avons repéré sur le forum environ 20 utilisateurs très actifs (+ de 200 messages depuis la création du forum) ce qui pose des questions de représentativité, même si leur avis reste intéressant à noter. De plus, au vu des messages échangés, ils ont l'air très au fait des sujets de planification urbaine (connaissance des PLU, avis publics...). Le forum a toutefois beaucoup plus de vues que de personnes actives, ce qui signifie aussi probablement que de nombreuses personnes le consultent sans exprimer leur opinion.

Comment mettre en oeuvre l'Analyse Documentaire :

ETAPES :

1- Identifier les sujets du forum liés aux Jeux Olympiques. Cela nécessite une veille régulière pour identifier de nouveaux sujets. Lorsque nous écrivons sur cette méthode, voici les sujets pertinents :

- A86 mur anti-bruit
- Nuisance du chantier 2021-2024
- Aménagement : cité des arts : héritage des JO
- Trophée cadre de vie écoquartier
- Piste cyclable sur la RD1 Bis
- Passerelle des JO et berges alentours
- Ile des Vannes aménagements
- Aménagement : écoquartier
- Logement : écoquartier 2 et 3 Prix max de vente 3500 euros le m2

2- Relier chaque thème à l'objet olympique qui s'y rapporte.

3- Lire le sujet, noter les principales opinions, relever les citations, objet par objet. Rédiger un résumé de l'opinion des habitants.

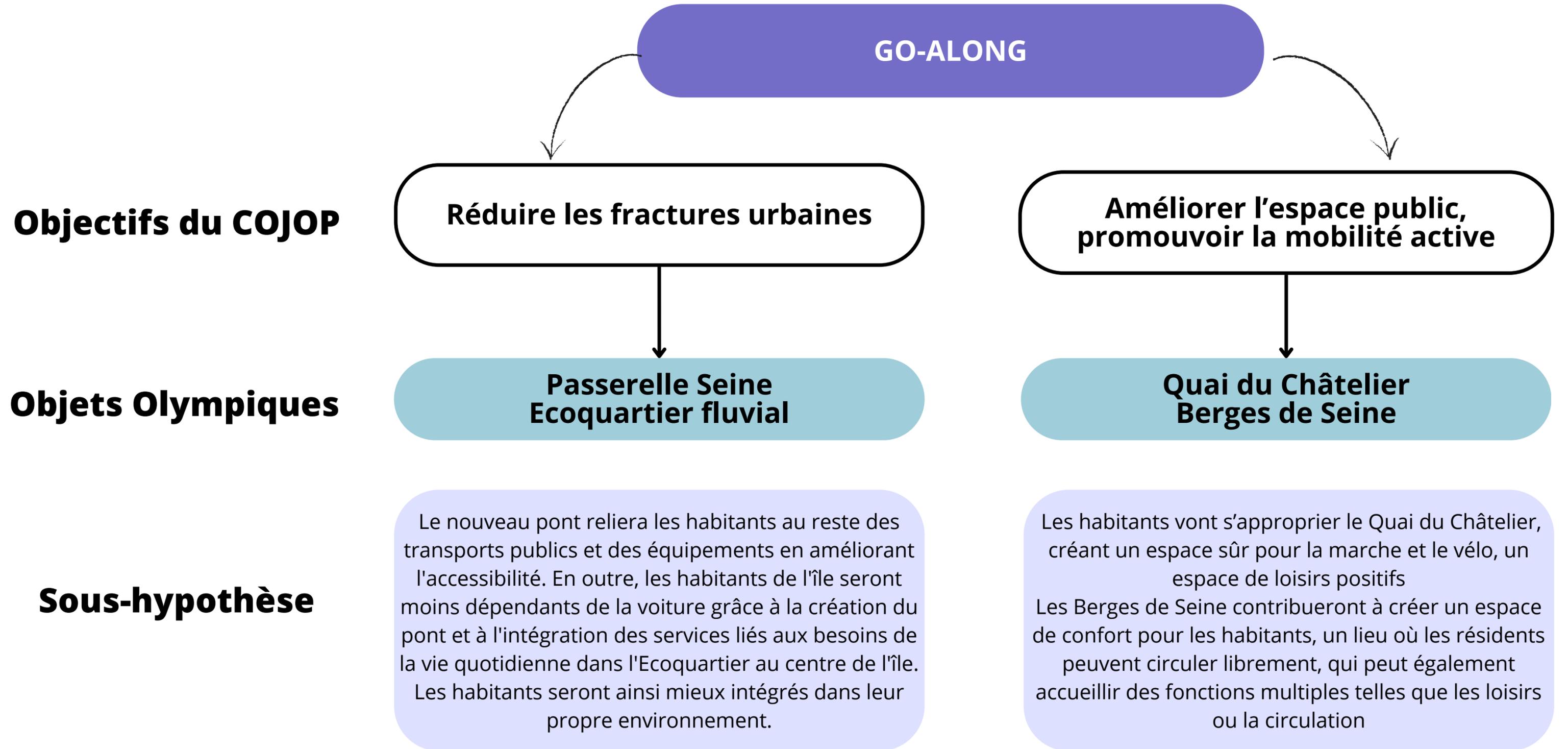
Voici un exemple pour l'objet "Ile des Vannes" :

Les habitants semblent inquiets d'un potentiel conflit d'usage/d'intérêt avec la ville de St-Ouen, puisque la Grande Nef et le complexe sportif sont situés à l'Ile-St-Denis mais font l'objet d'un bail emphytéotique au bénéfice de St-Ouen depuis de nombreuses années. C'est le projet de « Tony Parker Academy » qui est principalement au cœur des débats, avec la crainte d'une réduction de l'accès aux équipements publics pour les habitants : piscine, terrain de football, piste d'athlétisme. Les avis sur le forum (et les avis partagés sur le forum depuis Facebook) expriment aussi un manque de clarté sur la promenade/parc public prévue autour du complexe : sera-t-elle accessible, et quand ? Les habitants questionnent aussi ce qui est lié aux JO et ce qui ne l'est pas. Au vu de ces retours, il pourrait être intéressant de consulter le forum après livraison des ouvrages et réouverture du complexe (actuellement fermé au public et au scolaire jusque fin 2023), pour voir comment ces craintes se sont transformées.

“Que veut dire prochainement ? C'est à dire pas pour les JO ?”

“Demandons une concertation publique sur l'avenir de l'île des Vannes ! [...] Doit-on nous imposer une boîte à fric comme celle de Tony Parker Academy ou pouvons-nous choisir un autre usage de cette Ile, notre Ile ?”

Est-ce que la pointe de l'île restera une enceinte close ou la promenade sera recréée ?



MÉTHODE "GO-ALONG"



Île-Saint-Denis

**#ESPACESPUBLICS #VIEQUOTIDIENNE
#PASSERELLE#ECOQUARTIER**

Description de la méthode

Cette méthode nous semble devoir être mise en œuvre dans la continuité d'autres méthodes déjà utilisées. Son objectif global est de trouver des habitants du sud de l'île-St-Denis qui acceptent de partager leurs avis et sentiments sur l'Ecoquartier fluvial et la passerelle, le temps d'une balade. Cette promenade est à la fois l'occasion de recueillir une "évaluation sensible" en direct d'un habitant, mais aussi de le questionner plus globalement sur ses habitudes de mobilité et l'impact que les objets JO ont sur lui. Ce deuxième aspect est similaire à l'objectif de nos entretiens d'accessibilité, mais l'idée est ici de recueillir des données plus qualitatives que dans ces derniers.

Questions-clefs

- Que pensent les gens des objets olympiques en termes d'accès aux équipements, de mobilité ? Quel est l'impact sur leur vie quotidienne ? En quoi sont-ils adaptés ou non à leurs besoins ?
- Comparaison : habitants de l'Ecoquartier / habitants ne vivant pas dans l'Ecoquartier mais ailleurs dans le sud de l'île.

Indicateurs principaux

Opinions et ressentis localisés

Endroits vus comme agréables pour marcher, circuler à vélo

Différences entre l'Ecoquartier et les autres quartiers du sud

Difficultés/limites

L'approche est subjective et peut varier considérablement selon les personnes.

Comment mettre en œuvre la méthode "GO-ALONG" :

PRE-ETAPES:

1 - Identifier les principales caractéristiques démographiques de la zone sur laquelle vous travaillez. Pour cela, nous avons utilisé les données de l'INSEE et nous nous sommes aperçus qu'à l'Île-St-Denis, les deux principales composantes de la population sont les retraités et les familles (couples avec enfants et familles monoparentales). Cela nous aidera à élaborer la grille de questions, ainsi que la méthodologie pour trouver les personnes à interviewer. La population de l'île étant appelée à augmenter considérablement après les Jeux olympiques, les caractéristiques que nous avons identifiées ne seront peut-être pas les mêmes plus tard.

2 - Trouver des personnes à interviewer. Ce fut la partie la plus difficile pour nous. Nous avons d'abord essayé d'atteindre les habitants via les associations locales, mais nous n'avons pas eu de réponse (nous pensons que c'est parce que, juste avant les Jeux olympiques, elles étaient très sollicitées par les étudiants, les chercheurs, etc...). Et cela pourrait peut-être mieux fonctionner par la suite. Après cela, nous avons essayé la même méthode que pour notre "entretien d'accessibilité" : nous nous sommes concentrés sur l'école primaire Jean Lurçat, en demandant aux personnes après les entretiens si elles seraient disponibles pour aller plus loin dans la discussion, en planifiant un entretien plus long. Cela n'a pas bien fonctionné, à l'exception d'un enseignant avec qui nous avons eu un entretien, et cela nous a fait penser que peut-être mener cette méthode en partenariat et avec l'aide de l'école serait un bon moyen d'impliquer les parents. Nous n'avons pas eu le temps de l'essayer, mais nous pensons que cette idée pourrait être prometteuse.

En parallèle, nous avons essayé de toucher des personnes via le forum de la Vigie Citoyenne de l'Île-St-Denis, où nous avons posté un message, et nous avons eu une réponse positive. En conclusion, nous pouvons dire qu'il est très difficile d'atteindre des personnes pour ce type d'interview, mais nous pensons que cela vaut la peine d'essayer.

3- Préparez votre entretien avec un itinéraire et une grille en rapport avec les personnes que vous allez rencontrer. En ce qui nous concerne, comme nous pensions avoir plus de succès avec la méthodologie de l'école, nous avons préparé une grille sur les besoins et les problèmes des parents, et nous avons également orienté la méthode avec un contraste entre les personnes vivant dans l'Ecoquartier et les personnes vivant ailleurs dans le sud, puisque l'école couvre tout le sud jusqu'au nord du village olympique.

SUR SITE:

- ÉTAPE 1 : Fixer un point de rencontre familial (par exemple, l'école)
- ÉTAPE 2 : Demandez aux gens s'ils acceptent d'être enregistrés, en précisant que vous garderez l'anonymat. L'enregistrement vous permettra de ne pas être trop concentré sur l'écriture tout en marchant et en parlant. Ensuite, suivez la grille de questions localisées.
- ÉTAPE 3 : A la fin de la promenade, demandez à la personne si elle pense que vous avez oublié quelque chose.
-

APRES SITE:

- ÉTAPE 4 : Transcrire l'entretien.
- ÉTAPE 5 : Analyser les données collectées et placer les principaux commentaires/opinions sur une carte en rapport avec les lieux où ils ont été exprimés. Cela vous permettra de comparer et de faire une carte récapitulative lorsque vous aurez plus d'un participant.

RESULTATS DE LA METHODE GO-ALONG : UN EXEMPLE CENTRE SUR LES PARENTS

GRILLE D'ENTRETIEN LOCALISEE

Quai du Chatelier/Berges de Seine :

- Vous arrive-t-il souvent de vous déplacer à pied, à vélo ou en voiture ? Pour chaque mode de transport, comment vous sentez-vous ? Est-ce agréable, facile ? Est-ce sûr pour vous ? Pour vos enfants ?
- Utilisez-vous souvent les Berges de Seine pour vos loisirs ? Est-il facile de s'y rendre ? Pensez-vous qu'il y a suffisamment d'accès à ce sentier ? Facile à utiliser avec une poussette ? Sécurisant pour les enfants ?

Ecoquartier fluvial :

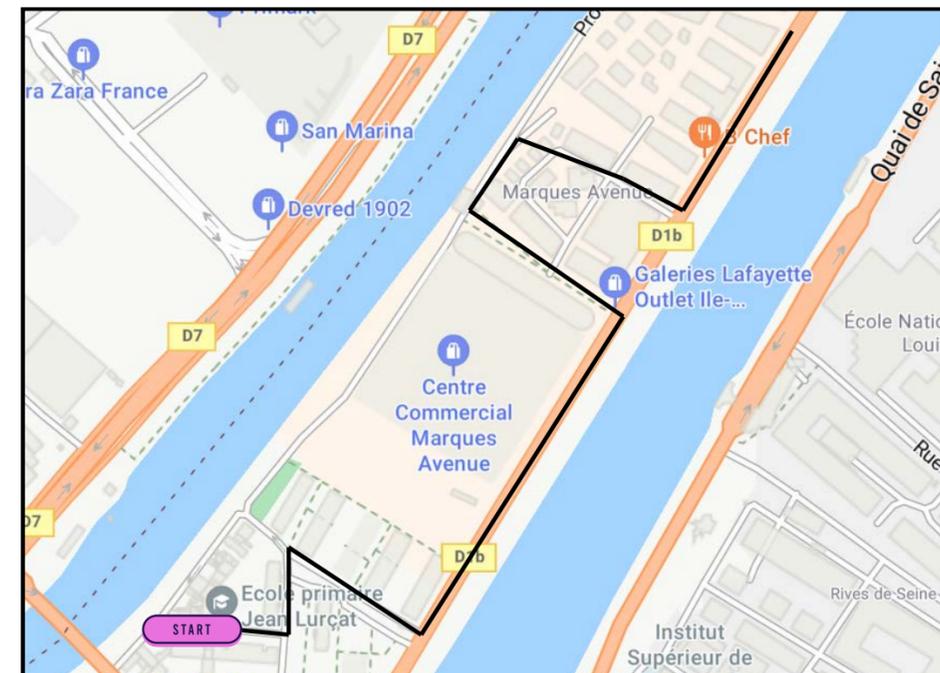
- Habitez-vous dans l'Ecoquartier ? Si non, où habitez-vous ?

Si oui :

- Était-ce un choix ? Pourquoi ?
- Possédez-vous une voiture ? Est-elle garée dans la centrale de mobilité ? Qu'en pensez-vous ?
- Allez-vous faire vos courses dans le quartier ?
- Utilisez-vous l'aire de jeux ?
- Vos enfants sont-ils autorisés à se promener seuls dans le quartier ?

Si non :

- Possédez-vous une voiture ? A quelle fréquence l'utilisez-vous ?
- Où faites-vous vos courses ? Comment ?
- Amenez-vous vos enfants à l'aire de jeux ?
- Que pensez-vous de l'Ecoquartier fluvial ? Aimerez-vous y vivre ?



Itinéraire prévu pour une promenade avec les parents de l'école Jean Lurçat

Passerelle :

- Utilisez-vous ce pont ? A quelle fréquence ? A pied ou à vélo ?
- Pensez-vous qu'il est pratique ? Sûr ?

CONCLUSION

Au début de l'étude de l'Île-Saint-Denis, il est rapidement apparu que la situation particulière de l'île, par son enclavement, soulevait des questions importantes d'accessibilité. Comme une grande partie de l'île est en train d'être rénovée et progressivement connectée aux zones urbaines alentours. Il nous a paru pertinent de centrer notre analyse sur les conséquences de cet enclavement, en particulier pour les zones résidentielles existantes. En appliquant les méthodes mentionnées, notre objectif était d'analyser dans quelle mesure les déplacements quotidiens des habitants sont voués à évoluer.

Étant donné qu'une grande partie des projets d'aménagement sont encore en construction, une comparaison complète et précise de l'impact urbain des objets olympiques ne sera possible qu'une fois ces projets achevés.

La combinaison de méthodes de recherche qualitatives et quantitatives est indispensable à l'étude de l'Île-Saint-Denis. Cette articulation des mesures de temps et d'entretiens avec les habitants nous a permis de mettre en évidence les améliorations permises par les nouvelles infrastructures, tout comme les problèmes majeurs posés par la phase travaux et ceux que l'on peut d'ores-et-déjà imaginer post-travaux. Ainsi, il est essentiel de veiller à ce que les nouvelles infrastructures et travaux d'aménagement ne contribuent pas à l'accroissement des inégalités pré-existantes sur l'île mais cherchent bien à améliorer les conditions de vie de manière globale pour tous les résidents de l'Île-Saint-Denis.

VIEUX-SAINT-OUEN

CONTEXTE : LE VIEUX SAINT-OUEN ET LE VILLAGE OLYMPIQUE, UN SITE STRATÉGIQUE POUR UNE TRANSFORMATION URBAINE

Notre territoire d'étude est situé sur la rive droite de la Seine. Administrativement, la partie nord du territoire appartient à la ville de Saint-Denis, et sa plus grande partie méridionale à la ville de Saint-Ouen-sur-Seine. En termes de composition urbaine et de morphologie, notre zone d'étude est multifacette. Les parties nord et sud correspondent respectivement aux écoquartiers des Docks et au Village Olympique et Paralympique, deux quartiers nouvellement construits, tandis que la partie centrale est le Vieux-Saint-Ouen historique. Ce dernier est constitué de maisons bourgeoises individuelles pouvant être classées comme patrimoine culturel, ainsi que d'immeubles d'appartements sociaux construits dans la seconde moitié du XXe siècle.

D'un point de vue socio-économique, Vieux-Saint-Ouen peut être considéré comme un quartier défavorisé. Le niveau de disparité socio-économique est élevé, avec un taux de chômage de 28 % et la moitié des locataires en dessous du seuil de pauvreté (Anru & Plaine Commune, 2023). Ce quartier fait partie d'un projet de renouvellement urbain, qui implique principalement la rénovation des immeubles d'habitation sociaux. L'objectif est d'améliorer la qualité de vie et de diversifier la population du quartier. Compte tenu de la proximité géographique entre Vieux Saint-Ouen et le Village Olympique, l'objectif principal de cette méthodologie est d'étudier l'évolution socio-spatiale de ces deux quartiers. Cette perspective sociale est d'autant plus pertinente lorsque l'on considère les processus de gentrification en cours à l'échelle de la ville de Saint-Ouen. En effet, le loyer mensuel pour un appartement de deux chambres se situe entre 1 200 et 1 400 €, ce qui correspond aux normes du marché immobilier parisien (Anru & Plaine Commune, 2023). Ces tendances pourraient être renforcées par le Village Olympique.

Par conséquent, pour l'évaluation de l'héritage olympique, nous nous sommes concentrés sur l'examen des phénomènes sociaux de divisions socio-urbaines et de gentrification, qui peuvent être analysés selon différentes perspectives. Bien que le marché du logement ait été pris en compte, les activités commerciales ont été choisies comme principal prisme analytique. En effet, les activités commerciales présentes dans un quartier peuvent indiquer dans quelle mesure cette zone attire une diversité de personnes. Une zone avec une forte concentration de magasins chers ne sera probablement pas fréquentée par les habitants les plus pauvres. Nous avons développé une méthodologie pour mener une analyse de la composition des activités commerciales dans un quartier spécifique, que nous avons appliquée sur trois sites spécifiques.

Les pages suivantes expliqueront plus en détail notre processus de recherche. Tout d'abord, la programmation détaillée du Village Olympique, tant en termes de logements que d'autres types d'activités, sera expliquée plus en détail pour mieux comprendre le type de quartier qui a été imaginé. Ensuite, le concept de gentrification, notamment dans le cas des projets olympiques dans d'autres villes européennes, sera expliqué plus en détail. S'appuyant sur ces deux sections, la méthodologie de carte sensible appliquée aux activités commerciales sera présentée, notamment ses différentes étapes de mise en place, l'analyse des résultats et les limitations.

Le Village Olympique : quel type de nouveau quartier ?

Situé à la frontière nord du quartier du Vieux Saint-Ouen et le long des rives de la Seine, le Village Olympique a été divisé en cinq secteurs, le secteur C étant situé sur l'île de Saint-Denis. Couvrant une superficie de 52 hectares, ce nouveau quartier comprendra 2 500 logements, tandis que 117 000 mètres carrés seront dédiés à des bureaux et des activités tertiaires, des jardins d'enfants, des commerces et d'autres activités de vente au détail, des installations scolaires et sportives, ainsi que des parcs urbains (Solideo, 2023).

Le secteur *Universeine*, comprenant les secteurs A et B, se distingue par un projet architectural phare: la rénovation de la halle industrielle Maxwell. Sur les deux bâtiments de la halle Maxwell, l'un sera utilisé par le ministère de l'Intérieur, tandis que l'espace restant sera dédié à des bureaux et des activités commerciales. Ce secteur disposera de 78 600 mètres carrés pour le logement, 63 000 mètres carrés pour les bureaux et 4 300 mètres carrés pour des activités commerciales et d'autres types d'activités locales (une crèche et un centre médical). En ce qui concerne le logement, une résidence de 3 100 mètres carrés offrira 150 chambres d'étudiants, un immeuble de logements sociaux de 2 100 mètres carrés proposera 29 unités de logement, et enfin, 10 immeubles d'appartements, soit 23 600 mètres carrés, offriront 330 unités de logement en propriété privée.

Le secteur D, également appelé *Les Quinquonces*, sera composé de 13 bâtiments, dont un seul sera à usage de bureau. Les 12 immeubles d'appartements seront constitués de 643 unités de logement réparties de la manière suivante : 240 unités en propriété privée, 100 unités de logement abordables (Prêt Locatif Intermédiaire), 95 unités en location sociale (Prêt Locatif Social), 148 chambres dans une résidence étudiante, et enfin, 60 logements dans une résidence sociale pour personnes handicapées (Solideo 2023). En termes de services spécifiques ouverts au public, 350 mètres carrés seront dédiés à des commerces, des restaurants et d'autres services locaux, principalement situés au rez-de-chaussée des bâtiments. Plus précisément, un club sportif social (1 700 mètres carrés pour les services sportifs, culturels et alimentaires), un studio de danse et de musique (400 mètres carrés), "Ecolab" (300 mètres carrés pour un espace pédagogique axé sur la durabilité), ainsi qu'un "hub des images" (un espace de coworking de 400 mètres carrés pour les médias et les industries créatives) seront ouverts dans ce secteur. Enfin, une forêt de 3 000 mètres carrés est prévue au milieu de ce secteur.

Les Belvédères, c'est-à-dire le secteur E, comprend une superficie de 58 274 mètres carrés pour le logement (527 unités de logement), une superficie de 13 491 mètres carrés pour les bureaux et une superficie de 4 611 mètres carrés pour les commerces et locaux commerciaux.

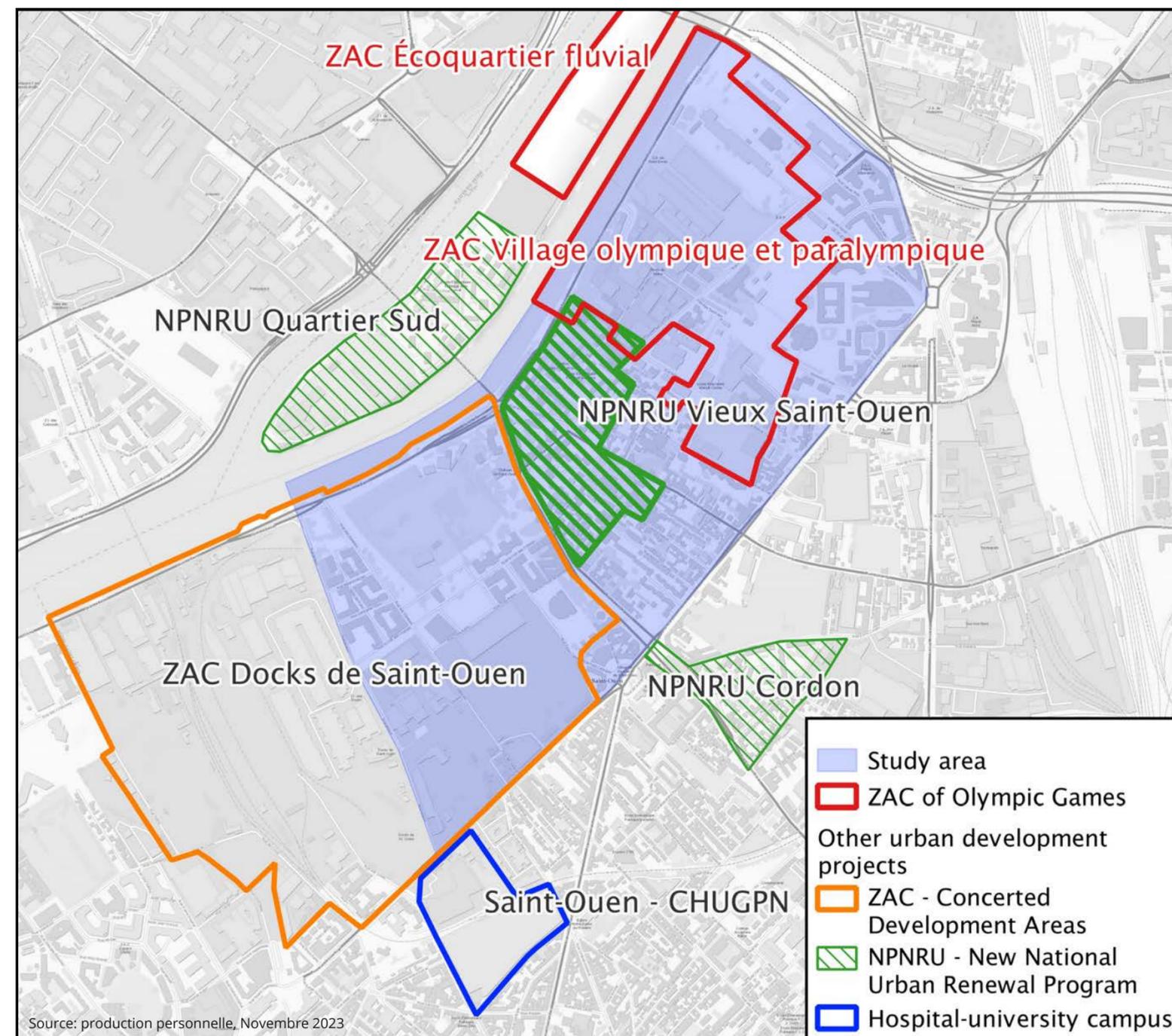
Plus précisément, les activités suivantes seront présentes : "un immeuble de bureaux et des terrains de sport sur le toit, une crèche et des locaux commerciaux dédiés aux métiers de l'artisanat, de la technologie numérique et du design, avec ADIE spécifiquement pour les jeunes et le transfert de compétences, ainsi que des points de vente ciblant les services et la restauration" (Solideo 2023). Ces services quotidiens utiliseront les espaces du rez-de-chaussée des bâtiments. En ce qui concerne le logement, la répartition suivante a été planifiée : "25% de logements sociaux, 28% de logements en propriété privée, le reste étant réservé au logement intermédiaire et abordable en contrat (Prêt Locatif Intermédiaire) (Soideo, 2023).



Division du village olympique et paralympique en secteurs et les autorités contractantes correspondantes pour chacun d'entre eux.
Source : Batirama, 2022

Le Vieux Saint-Ouen et le Village Olympique : face au risque d'une évaluation cloisonnée

Le Village Olympique ne peut être envisagé de manière isolée par rapport aux autres projets de développement urbain et de renouvellement actuellement mis en œuvre dans cette partie de la ville. En effet, cette multiplication de projets divers peut conduire à une ville fragmentée, où les besoins spécifiques des quartiers défavorisés, tels que le Vieux-Saint-Ouen, ne seraient pas pris en compte ou seraient contraint de s'aligner sur des projets à plus grande échelle, tels que le Village Olympique.



Source: production personnelle, Novembre 2023

CONTEXTE THÉORIQUE SUR LA GENTRIFICATION

Gentrification: un processus à multiples facettes

La gentrification est un processus socio-spatial visant un quartier initialement ouvrier, qui est approprié par la classe moyenne ou supérieure (Clerval 2022). Avant tout, ce processus est démographique et implique le remplacement et le déplacement de la population locale déjà existante en raison de l'arrivée d'une population économiquement plus aisée ou plus éduquée. Ce processus de gentrification peut être mesuré en examinant le marché immobilier privé et social. Par exemple, une augmentation des loyers ou la transformation de l'offre de logements sociaux existante dans un quartier peuvent indiquer que la région devient moins accueillante pour la classe ouvrière.

Cependant, le processus de gentrification n'est ni continu ni uniforme et se matérialise différemment selon le contexte local. En effet, la conception de l'espace public et les activités commerciales peuvent également indiquer une « amélioration » du quartier au détriment de la population ouvrière initialement présente.

Comme la gentrification est devenue une sorte de mot à la mode dans le milieu académique et dans le débat public, il est important de souligner la violence symbolique représentée par ce processus pour les habitants locaux d'origine contraints de quitter leur quartier et leur environnement quotidien.

Gentrification & Jeux Olympiques : un lien scientifiquement prouvé ?

La gentrification causée par les événements de grande envergure, en particulier les Jeux Olympiques, n'est pas un phénomène nouveau. La gentrification due aux Jeux Olympiques a été assez largement étudiée en géographie humaine, sociale et économique, ainsi qu'en sociologie. L'un des cas les plus largement documentés dans la littérature académique est le campus East Village des Jeux Olympiques de Londres à Stratford (Kennelly & Watt, 2012 ; Watt, 2013 ; Aramata, 2020 ; Corcillo & Watt, 2022). La littérature mentionne également des cas de gentrification à Rio de Janeiro (Cummings, 2015 ; Gaffney, 2015), Athènes (Alexandri, 2018), Vancouver (Kennelly & Watt, 2011).

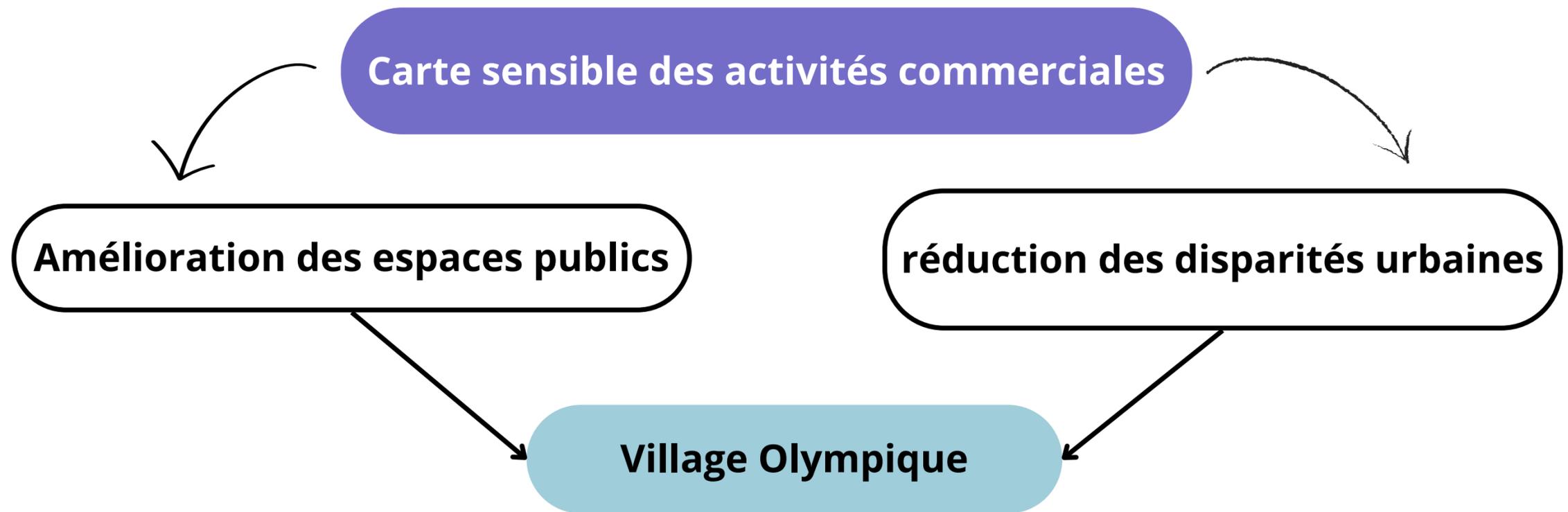
Dans bon nombre des cas décrits, les chercheurs ont montré l'autre face des projets de régénération urbaine et de renouvellement. Les chercheurs soulignent que la corrélation entre la hausse des prix et la gentrification associée dans les zones des projets urbains olympiques est très clairement visible. Le cas d'East London, où les chercheurs ont mené une analyse qualitative avec des jeunes, montre que les résidents ressentent d'abord la gentrification par l'augmentation des prix dans les commerces locaux et les restaurants rapides (Kennelly & Watt, 2012). Les jeunes dits "marginally housed" ont participé à l'étude, décrivant leurs expériences et l'évolution de l'environnement aux chercheurs de première main. La méthodologie de cette étude, l'accent mis sur les groupes de population plus sensibles et sur les prix des commerces locaux, est très pertinente pour le cas de Vieux-Saint-Ouen.

La recherche sur la gentrification dans l'East Village a continué une décennie après les Jeux olympiques. Une étude plus récente (Corcillo & Watt, 2022) montre qu'une structure sociale complètement nouvelle s'est développée dans l'ancienne ville olympique, et une importante division sociale urbaine est en cours. Dans les milieux politiques, ce quartier a été présenté comme un quartier de mixité sociale et de logements abordables, mais les entretiens avec les résidents locaux et les responsables montrent une réalité très différente. Le quartier est devenu un exemple de ségrégation raciale et économique, avec une population de classe moyenne, principalement des professionnels et des cadres blancs, vivant dans le quartier. De nouveaux phénomènes sociaux tels que la "mixophobie" mentionnée par Bauman (2013), la stigmatisation territoriale et la stigmatisation des voisins vivant dans un logement social se sont formés et apparaissent ici.

Conception d'une méthodologie de balade pour le cas des Jeux olympiques

S'inspirant de notre examen de la littérature existante sur la gentrification et les Jeux olympiques, nous avons conçu une méthodologie qui pourrait évaluer dans quelle mesure les Jeux olympiques entraîneront des processus de gentrification dans la zone spécifique de Vieux Saint-Ouen. La principale difficulté fut de trouver un prisme pertinent à travers lequel les processus de gentrification pourraient être visibilisés. Comme les activités de loisirs et commerciales sont une dimension importante du projet de Village olympique, nous avons choisi les activités commerciales et de vente au détail. En effet, cette lentille analytique offre un bon aperçu des caractéristiques socio-économiques et socio-spatiales spécifiques d'un quartier. L'analyse du type de commerce fournit des données sur la catégorie socio-économique de la population fréquentant le quartier de manière quotidienne.

Objectifs du COJOP



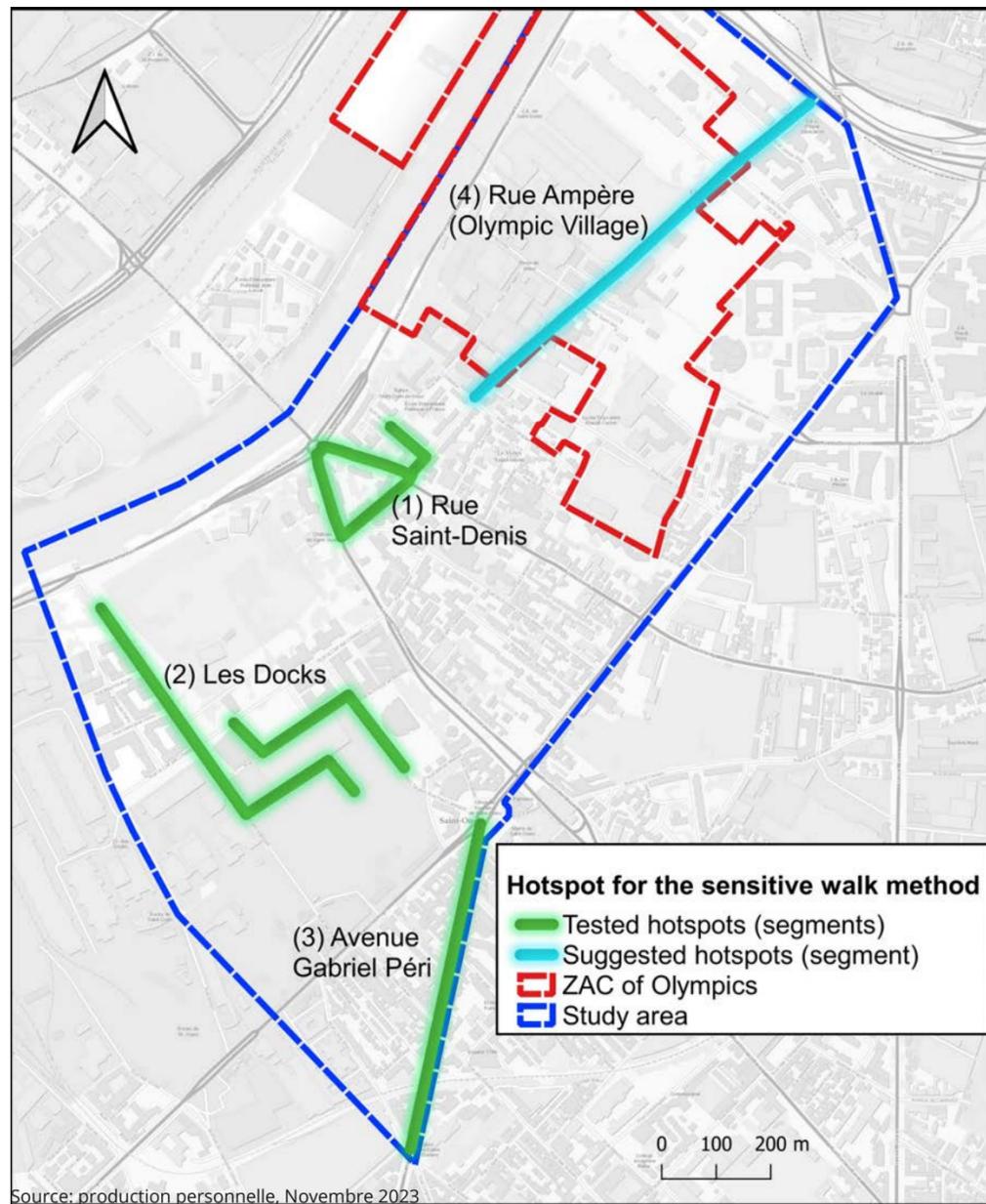
Objets olympiques

Sous-hypothèses

Le Village Olympique contribue à faire de la ville de Saint-Ouen un archipel de projets urbains dépourvus de cohérence. Dans le cas du Vieux Saint-Ouen, cela peut en faire une enclave au sein de la ville.

L'arrivée de nouvelles infrastructures de transport et l'offre commerciale prévue sur le site du Village Olympique peuvent attirer une population plus aisée, créant ainsi un écart entre le Village Olympique et le Vieux Saint-Ouen en termes d'utilisation commerciale et de qualité de l'espace public.

MÉTHODE DE LA BALADE SENSIBLE



objets olympiques concernés

VILLAGE OLYMPIQUE

Description de la méthode

Exploration qualitative de la gentrification au travers d'une balade sensible

La méthode qualitative de la balade sensible, basée sur une grille d'indicateurs, est une approche riche et nuancée visant à analyser les changements dans l'activité commerciale d'un lieu, notamment dans le contexte de la gentrification.

Elle implique une exploration détaillée de l'activité commerciale de la zone en question et devra être complétée par des entretiens et des éléments visuels (permettant aux chercheurs d'analyser les évolutions de l'activité commerciale au fil du temps).

Questions principales / hypothèses

On suppose que l'introduction d'éléments olympiques dans une zone donnée entraînera une transformation significative du territoire. Cette transformation se caractérisera par une augmentation de la valeur des logements, des commerces et des changements démographiques, contribuant ainsi à la gentrification de la région. Cette hypothèse repose sur l'idée que les éléments olympiques, en tant que catalyseurs d'investissements et de développement urbain, auront un impact profond sur la structure sociale et économique de la région hôte.

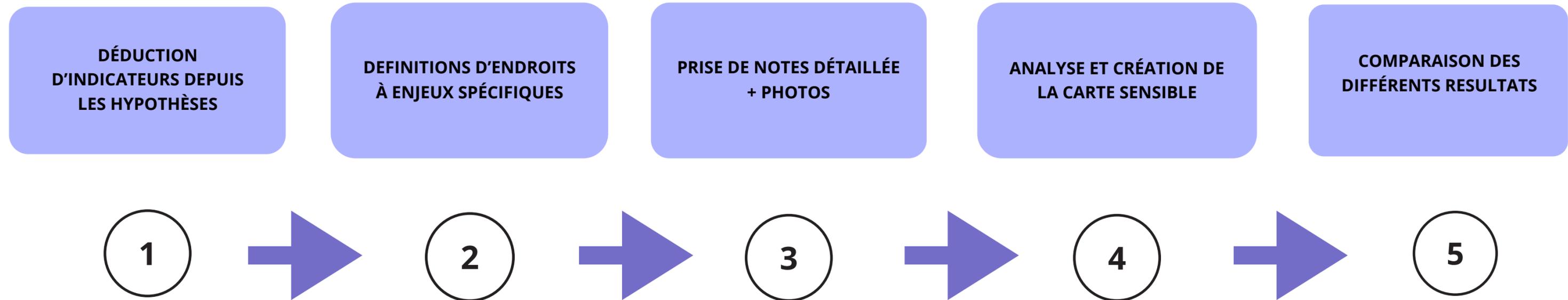
Focus sur 3 endroits spécifiques

- Rue Saint-Denis (focus sur la Place d'Armes)
- Rue des Bateliers
- Avenue Gabriel Péri

Principaux indicateurs

- Typologie des activités commerciales
- Pratiques de l'espace public
- Flux humains

GUIDE DES ETAPES DE LA BALADE SENSIBLE



COMMENT APPLIQUER

- **ÉTAPE 1** : Après avoir élaboré des hypothèses, nous avons identifié un certain nombre d'indicateurs qui justifient ou remettent en question le diagnostic initial de la zone. Ici, nous avons décidé de nous concentrer sur les activités commerciales et la pratique de l'espace public.
- **ÉTAPE 2** : À partir de nos observations et de nos travaux de recherche, nous avons identifié plusieurs emplacements stratégiques où ces indicateurs peuvent être examinés de manière plus détaillée. Ils présentent tous des dynamiques commerciales différentes.
- **ÉTAPE 3** : Sur le terrain, il faut observer de façon détaillée l'activité commerciale dans le secteur, ainsi que de la manière dont l'espace est pratiqué et vécu. Prise de notes rigoureuse, éventuellement complétée par la prise de photos pour étayer et illustrer les résultats.
- **ÉTAPE 4** : Analyse de toutes ces notes, les reliant aux hypothèses initiales ainsi qu'aux éléments et objectifs olympiques. Après cette analyse, création de la légende de la carte sensible pour mettre en évidence les résultats. La carte sensible permet alors d'identifier les défis et les développements potentiels pour chacun de ces points. Les photos permettent quant à elles de développer et de justifier ces analyses.
- **ÉTAPE 5** : Comparaison de ces analyses et cartes sensibles. Les dynamiques commerciales sont très différentes, mais toutes seront impactées par l'arrivée du Village Olympique et les divers projets urbains qui en découlent. Cette méthode sera donc pertinente à reproduire dans quelques années pour évaluer les conséquences de ces éléments olympiques sur le territoire.

JUSTIFICATION DES SPOTS COMMERCIAUX CHOISIS

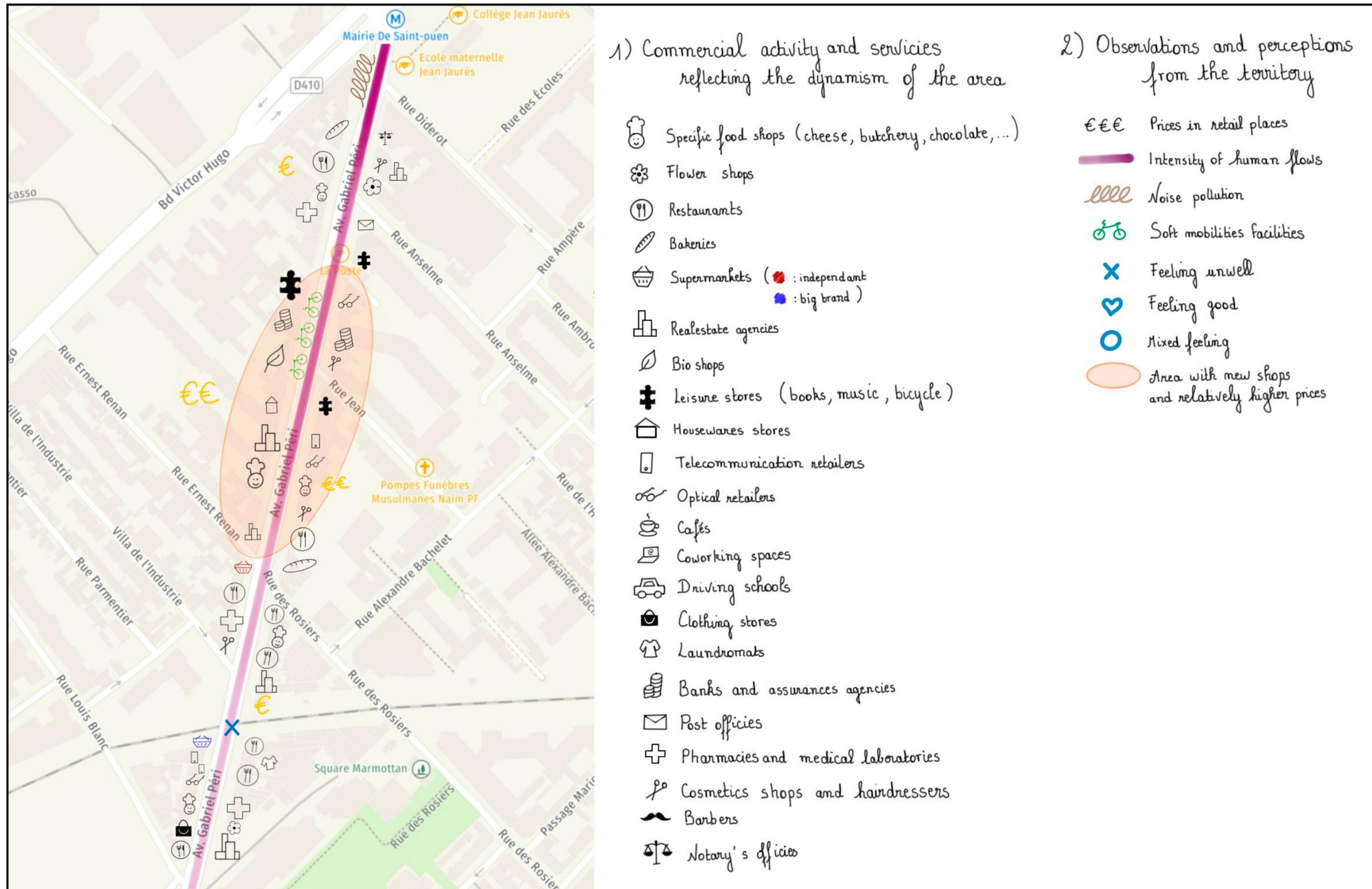
Comme des travaux sur le terrain n'ont pas pu être réalisés dans le Village Olympique, nous avons sélectionné trois autres sites pour obtenir une vision complète de la dynamique commerciale et de l'évolution dans la ville de Saint-Ouen. Les sites choisis présentent différents contextes de développements commerciaux à Saint-Ouen, dans le but de comprendre les impacts potentiels induits par les espaces commerciaux prévus dans le Village Olympique sur le reste de la ville.

- La **rue Saint-Denis**, notamment la place des Armes, est située dans la vieille ville de Saint-Ouen, une zone de renouvellement urbain. Cette zone est un centre commercial clé pour le quartier, qui doit être amélioré dans le cadre du projet de renouvellement. Étant situé dans un quartier socio-économiquement défavorisé, ce site offre un aperçu du type d'activités commerciales pouvant répondre aux besoins de la population ouvrière.
- La **rue des Bateliers** est située aux Docks, le nouveau quartier éco-construit, à la frontière sud du Vieux Saint-Ouen. Les Docks sont un projet de développement urbain à grande échelle assez similaire au Village Olympique. En effet, ces deux projets partagent la même vision de développement urbain basée sur la diversité fonctionnelle et sociale, ainsi que des principes de conception urbaine similaires, tels que de grands espaces publics et une diversité de typologies immobilières. Par conséquent, des activités commerciales similaires seront probablement disponibles dans le Village Olympique.
- L'**avenue Gabriel Péri** est située dans la partie sud de la ville, dans le tissu urbain historique avec des signes déjà visibles de gentrification, tels que des magasins de détail s'adressant à des consommateurs plus fortunés.

L'analyse de ces trois segments donnera un aperçu des principales tendances commerciales dans leur ensemble à Saint-Ouen, tandis que se pencher sur chacun de ces sites permettra une analyse de la corrélation entre les magasins spécifiques, leur clientèle et les processus socio-spatiaux globaux en cours dans le quartier environnant.



RÉSULTATS - AVENUE GABRIEL PÉRI



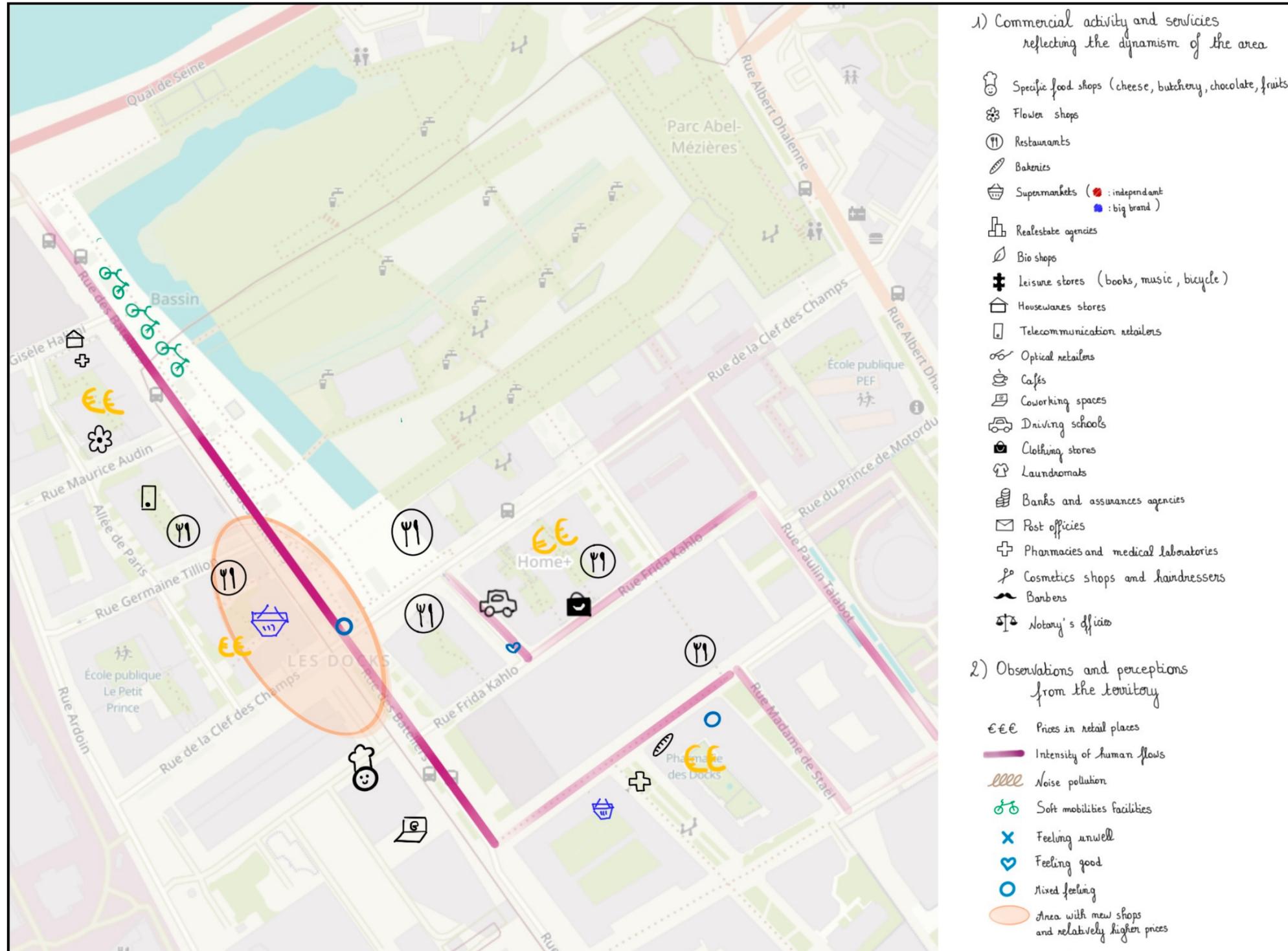
Source: production personnelle, Décembre 2023

L'Avenue Gabriel Péri a suscité notre intérêt dès le départ. Située entre la Mairie de St Ouen et la station Garibaldi, c'est une artère commerciale animée. Les offres commerciales sont très diversifiées et principalement composées d'un tissu urbain ancien.

Cependant, on peut observer l'émergence de nouveaux magasins plus spécialisés (comme une fromagerie) s'adressant à une population relativement plus aisée et adoptant un style de vie parisien (par exemple, un magasin de vélos électriques). Il existe également plusieurs agences immobilières, dont bon nombre sont des ajouts récents. La coexistence du "vieux" et du "nouveau" dans les offres commerciales de cette avenue suggère une évolution et une mise à niveau du secteur.

Par conséquent, l'ouverture du Village Olympique peut être considérée comme un accélérateur de cette dynamique de gentrification en cours. Il serait pertinent de répéter cette analyse sur site dans quelques années pour déterminer si le vieux tissu commercial a été entièrement remplacé par nouvelle gamme de magasins comme on peut l'observer dernièrement.

RESULTATS - RUE DES BATELIERS



Source: production personnelle, Décembre 2023

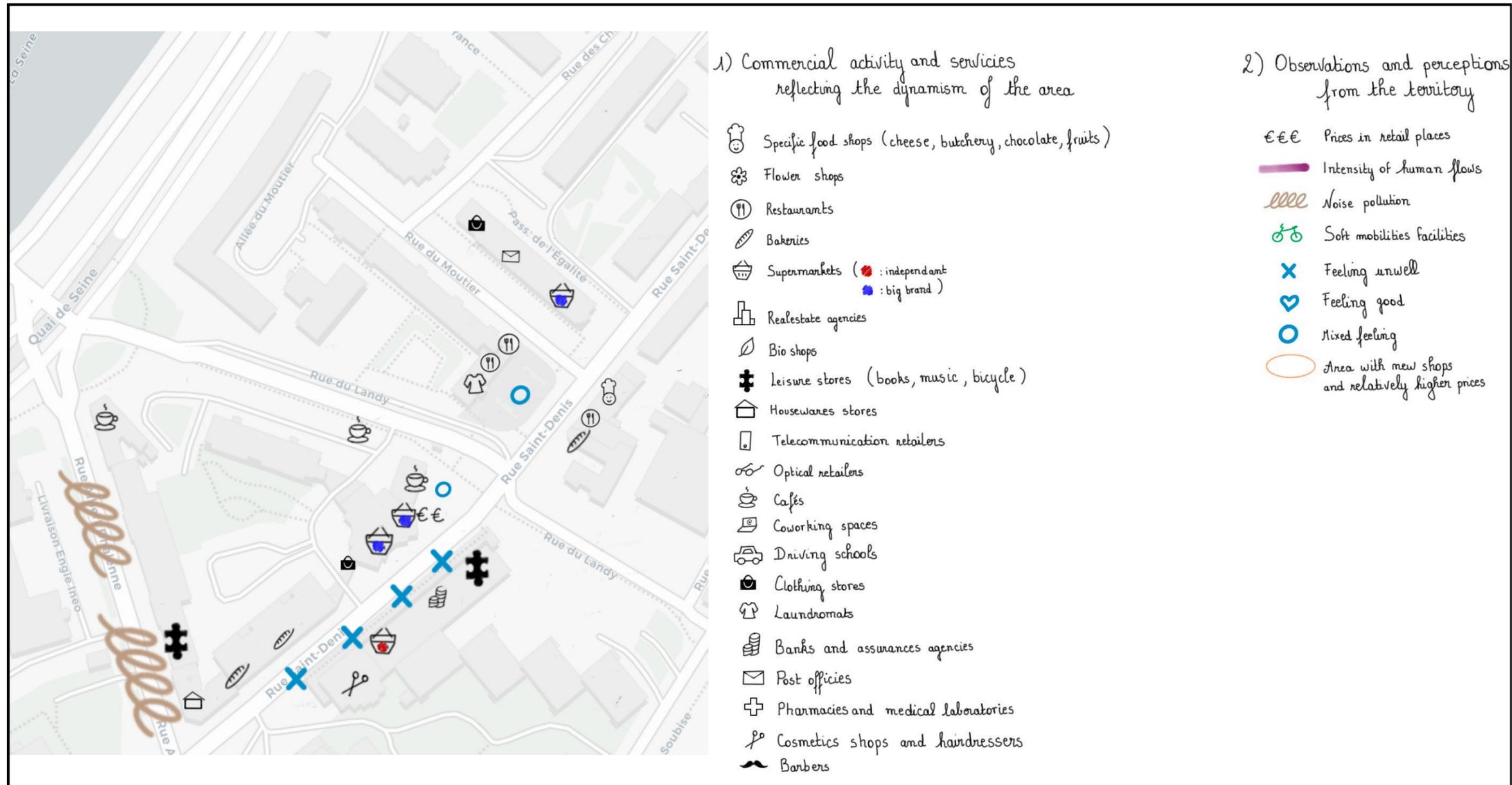
La zone mise en évidence a été choisie en raison de sa vision commune du développement urbain avec le Village Olympique. Elle présente une mixité fonctionnelle et sociale, susceptible d'améliorer l'image de Saint-Ouen et d'attirer des personnes de la classe moyenne à supérieure. Elle abrite des activités commerciales similaires à celles qui seront probablement mises en place dans le Village Olympique, donnant une idée du type de personnes qui fréquentent cette zone (et si les habitants du Vieux-Saint s'y rendent également pour faire des achats). La zone dispose déjà de supermarchés de grandes marques, ainsi que de magasins spécialisés offrant une expérience shopping plus luxueuse. Cependant, à une plus grande échelle, cela peut contribuer à la gentrification et au déplacement de la population locale en raison de l'augmentation des prix globaux.

Au niveau du grand parc des Docks, la rue des Bateliers s'étend, animée d'une atmosphère vivante. La diversité des commerces confère à cet endroit une atmosphère unique, avec des établissements spécifiques tels qu'un café en coworking, une épicerie portugaise, un chocolatier-traiteur proposant également un espace de coworking, une épicerie en vrac appelée "René l'épicier", un restaurant japonais, la brasserie "Au Bureau". Il y a aussi des épiceries classiques telles que Carrefour City. Cette zone, bien que très animée, reste étrangement calme, avec de nombreuses rues réservées exclusivement aux piétons ou à certains types de véhicules, notamment les livraisons.

Les activités de loisirs ne manquent pas, entre les parties de pétanque près de la zone de fitness du Grand Parc des Docks et les installations centrales du parc, évoquant une mini-fête foraine. L'art de rue, les peintures au sol et sur les murs contribuent à l'esthétique du quartier, où la pollution sonore est minimale, sauf à certains endroits spécifiques.

Il ne manque pas d'activités de loisirs, entre les parties de pétanque près de la zone de fitness du Grand Parc des Docks et les installations centrales du parc, évoquant une mini-fête foraine. L'art de rue, les peintures au sol et sur les murs contribuent à l'esthétique du quartier, où la pollution sonore est minimale, sauf à certains endroits spécifiques. Visuellement, le quartier se distingue par sa beauté, avec des rues larges, des trottoirs bien entretenus, des devantures attrayantes et une abondance de verdure. Les pistes cyclables sont présentes partout et le Grand Parc des Docks joue un rôle central en tant que cœur du quartier, créant un lieu de rassemblement animé mais non oppressant. Le quartier a une densité élevée de végétation, tant au niveau de la rue que sur les toits. Les bâtiments, en général, sont esthétiquement plaisants.

RÉSULTATS - RUE SAINT-DENIS



Source: production personnelle, Décembre 2023

La rue Saint-Denis est une zone stratégique clé, car elle traverse la ville du nord au sud, connectant ainsi le Village Olympique aux Docks. Une fois que le Village Olympique sera ouvert au public, cette rue devrait devenir une artère majeure.

Les données collectées lors des travaux sur le terrain montrent que les activités commerciales et de vente au détail ne sont pas très diversifiées et sont principalement liées à l'alimentation. Il y a une majorité de supérettes ou de restaurants de restauration rapide.

En termes de prix, la plupart des magasins proposent des produits assez bon marché, s'adressant ainsi à des consommateurs au budget limité. Seul un magasin d'alimentation a été identifié comme offrant des produits de valeur plus élevée.

En ce qui concerne l'utilisation de l'espace public et le flux de personnes, peu de personnes ont été observées à l'extérieur des magasins lors des travaux sur le terrain. Malgré le nombre de magasins, la zone n'était pas du tout animée le jour où les données ont été collectées. En effet, la place au centre de la rue était principalement occupée par des jeunes, sinon les gens passaient simplement pour se rendre aux magasins.

On peut donc supposer que cette zone commerciale est principalement utilisée par les habitants des immeubles environnants, mais qu'elle manque en termes de qualité d'espace public pour en faire un centre pour le quartier du Vieux Saint-Ouen.

RÉSULTATS - IMAGES TERRAIN : DES DYNAMIQUES URBAINES ET COMMERCIALES DIFFÉRENTES



Source: photo personnelle, Décembre 2023

AVENUE GABRIEL PÉRI

Cette photographie renforce et complète la carte sensorielle de l'avenue Gabriel Péri. Elle illustre ce que nous avons démontré : un tout nouveau magasin vient d'ouvrir à côté d'un plus ancien. Il s'agit d'une fleuriste, un symbole de gentrification (Anne Clerval, 2022), mais ses prix contrastent avec ceux des entreprises plus anciennes. Le salon de coiffure voisin propose des services en dessous de la moyenne parisienne (27€ à 49€ chez Franck Provost par exemple), et la qualité de son bâtiment est relativement médiocre. Cependant, cette nouvelle fleuriste s'adresse à une clientèle différente avec ses prix (par exemple, 52€ pour un petit olivier) et arbore également une devanture et une enseigne bien plus soignées que les magasins environnants.

Ce type de phénomène se répète tout au long de l'avenue et conduit aux mêmes conclusions que la carte sensible. Reproduire cette observation dans quelques années serait intéressant.



Source: photo personnelle, Décembre 2023

RUE DES BATELIERS

Cette photographie est une bonne représentation du nouveau quartier des Docks de Saint-Ouen. Aujourd'hui, le quartier est un éco-quartier florissant, transformé à partir d'une ancienne plaque tournante industrielle emblématique. Cela a remodelé méticuleusement l'ancien territoire en un lieu abritant des logements modernes, des bureaux intégrant une gamme variée de commerces.

L'offre commerciale distinctive du quartier des Docks ajoute une autre dimension à sa nouvelle identité. De nombreux magasins spécifiques tels que des épicerie fines, des épicerie portugaises, des épicerie en vrac, des "opticiens conceptuels", etc. sont présents. Avec des prix moyens plus élevés que la normale (3,50 € pour un kilo de pommes ou 2,90 € pour un kilo de carottes), ce type de magasin démontre une certaine capacité de dépenses de leur clientèle ciblée.

Cependant, cette dynamique peut également soulever des questions sur une éventuelle gentrification. Des logements haut de gamme et une offre commerciale axée sur des produits spécifiques peuvent être inaccessibles à la population d'origine du quartier.



Source: photo personnelle, Décembre 2023

RUE SAINT DENIS

Cette photo illustre bien les caractéristiques de la rue Saint-Denis : des magasins abordables répondant aux besoins quotidiens des habitants. Bien que le magasin sur la photo se présente comme vendant des produits exotiques, la gamme des produits disponibles est beaucoup plus large et similaire à ceux des supermarchés, mais à des prix moins élevés. Dans la région, il existe un autre magasin d'alimentation similaire (Tropic Marché).

Cependant, la conception générale de l'espace public pourrait être décrite comme délabrée et nécessiterait une rénovation. Le projet de renouvellement en cours du quartier du Vieux Saint-Ouen identifie cette rue et la place pour une mise à niveau commerciale, qui pourrait néanmoins entraîner le remplacement des épicerie et des fast-foods par des magasins beaucoup plus coûteux, comme c'est le cas de la rue des Bateliers et de l'avenue Saint-Denis.

LIMITES ET MÉTHODES ABANDONNÉES

La méthode de la *balade sensible* est intrinsèquement une méthode qualitative, ce qui suggère automatiquement qu'elle est subjective, l'une des principales limitations de cette méthode. Comme de nombreuses méthodes qualitatives, cette méthode repose sur la relation entre le chercheur et l'environnement, ce qui signifie que l'objectivité de l'étude dépend du contexte social de la personne réalisant l'étude. Comme dans de nombreuses études et théories sociologiques, il est important de connaître l'identité du chercheur, son statut socio-culturel, son approche du problème étudié, de la région, ses opinions politico-idéologiques, les organisations qu'il représente, et ses intérêts personnels liés à l'objet étudié. Dans le cas spécifique de l'étude d'une zone urbanisée, une différence importante réside dans le fait que le chercheur qui participe à la promenade sensible peut avoir une formation en sciences sociales, être architecte-urbaniste, ingénieur, résident local, ou promoteur immobilier. Cela peut partiellement modifier l'attitude envers les problèmes de la zone. Ainsi, il convient de souligner que notre recherche a également un chercheur subjectif - un étudiant en urbanisme intéressé par la réalisation de l'étude et proposant une approche critique.

Comme mentionné, l'approche spécifique que nous avons choisie se concentrait sur le commerce et les magasins, ce qui représente seulement un aspect de la gentrification. La gentrification elle-même comporte de nombreux indicateurs et types, donc la limitation de notre étude est que nous ne révélons qu'un aspect - les magasins et les prix. Bien que cette analyse repose également davantage sur l'évaluation, nous avons également inclus certains indicateurs objectifs - les prix dans les magasins. Lors de la cartographie du coût des produits sur la carte, nous l'avons également marqué avec des symboles spéciaux selon notre évaluation subjective, ce qui constitue également un problème de cette méthode. Nous pensons qu'en plus de notre méthode, il serait utile de créer un tableau comparatif des prix des produits de base, qui serait un document important pour montrer comment les prix évoluent pendant et après les Jeux Olympiques. Pour une échelle plus objective de la gentrification, des analyses économiques plus larges et des analyses de l'accessibilité, ainsi que des prix des logements et des loyers, pourraient être réalisées. Dans l'étude, nous avons choisi d'examiner 3 segments de la zone - des fragments de rues qui, de notre point de vue, semblaient les plus importants et reflétaient l'image générale de la région, et bien sûr, il serait toujours possible de choisir d'autres segments-rues. Certes, le tableau le plus objectif serait formé seulement après l'examen de tous les magasins de notre zone, mais cela n'est pas très rationnel en raison du manque de ressources humaines et du temps très limité. Une autre limitation notable de notre étude est la faible inclusion des résidents locaux et d'autres groupes d'intervenants. Nous pensons qu'il serait préférable que les habitants de la région, les commerçants locaux ou d'autres personnes opérant dans la région participent à la promenade sensible, et que les politiciens locaux pourraient également être inclus, voire des personnes externes pour assurer une évaluation impartiale de la région.

Nous avons également envisagé les méthodes de la promenade accompagnée et de l'entretien, mais nous nous sommes arrêtés sur une seule. La méthode de la promenade accompagnée, bien qu'elle fournisse des informations contextuelles précieuses sur la dynamique du quartier, présente des limites en termes de scalabilité et d'objectivité. La subjectivité inhérente aux observations personnelles peut compromettre l'objectivité de la méthode, et sa capacité à capturer de manière holistique l'ensemble de la région affectée par les Jeux Olympiques peut être limitée. Les entretiens, en tant que méthode de recherche qualitative, offrent des informations nuancées mais sont susceptibles de biais liés aux répondants et peuvent manquer de représentativité en raison de la petite taille de l'échantillon. L'influence potentielle du biais de désirabilité sociale pose un défi à la fiabilité des données obtenues par cette méthode. Cependant, nous pensons que l'entretien est une méthode très importante et compléterait significativement cette analyse.

MÉTHODES COMPLÉMENTAIRES PROPOSÉES POUR ETUDIER LA GENTRIFICATION

Une approche sociologique de la gentrification à Vieux-Saint-Ouen : Logement et Écoles

La gentrification est un phénomène complexe et évolutif qui constitue une réalité urbaine transformant profondément les paysages urbains et les tissus sociaux des quartiers d'aujourd'hui. Dans cet article, nous examinons ce phénomène dans le quartier du Vieux Saint-Ouen, dans le contexte spécifique de l'après-Jeux olympiques de 2024. L'objectif est de comprendre les mécanismes de la gentrification dans un quartier et de tenter de les mesurer, afin d'observer l'évolution potentielle de ce phénomène au sein du quartier à la suite des changements qui lui sont apportés pour les Jeux olympiques de 2024.

Étant donné que la gentrification est un phénomène complexe et multifactoriel avec des dimensions économiques, sociales et culturelles, il est essentiel de souligner que son étude, à l'échelle d'un quartier spécifique, doit adopter une approche multidisciplinaire, combinant des méthodologies qualitatives et quantitatives, afin de saisir pleinement la richesse et la complexité des différentes dynamiques à l'œuvre. L'objectif est de valider, ou non, l'hypothèse que nous avons soulevée selon laquelle les améliorations apportées au quartier du Vieux Saint-Ouen dans le contexte des Jeux olympiques de 2024 conduiraient à la gentrification du quartier. En effet, selon de nombreuses études, l'embellissement et la rénovation de l'espace urbain permettent aux autorités locales de construire un environnement en phase avec les désirs et besoins des classes plus aisées et économiquement, socialement et culturellement dominantes.

Ces désirs et besoins peuvent se manifester par des transformations matérielles, sociales et symboliques dans des espaces urbains précédemment dévalorisés. Cependant, l'objectif n'est pas de tirer des conclusions hâtives sur notre zone d'étude, mais plutôt de déterminer si ce phénomène sera observable ou non dans les prochaines années dans le quartier du Vieux Saint-Ouen.

Pour ce faire, nous examinerons de nombreux aspects de la région, à la fois culturels et économiques, tels que le logement social, les écoles et les activités commerciales, par exemple.

En ce qui concerne l'aspect économique, du point de vue de Neil Smith, géographe britannique et professeur d'anthropologie, la production de l'espace urbain est le résultat de l'interaction entre les marchés fonciers et immobiliers et les mécanismes d'investissement. Pour le dire plus clairement, la gentrification n'est pas seulement un changement social, mais aussi un changement physique dans le stock foncier et un changement économique sur le marché au niveau du quartier. Il propose donc une combinaison d'indicateurs pouvant être utilisés pour évaluer, en partie, le degré de gentrification d'un quartier. Les tendances des revenus et les prix fonciers sont des indicateurs à prendre en compte, tout comme le pourcentage de logements sociaux dans le quartier, qui peut réguler les prix fonciers dans une certaine mesure. En effet, ce qui est intéressant à observer avec ces indicateurs est l'écart entre la valeur foncière donnée et son potentiel de réévaluation, le "rent gap".

Mais le phénomène de la gentrification peut également être évalué à l'aide d'indicateurs tels que les changements sur le marché immobilier ou l'indice de position sociale des écoles de la région, par exemple.

Tout d'abord, les changements dans le logement social sont d'une importance cruciale dans l'analyse de la gentrification dans un contexte urbain et constitueront un élément à prendre en compte. Le déclin de ce logement émerge comme un indicateur significatif fréquemment associé à ce processus de transformation urbaine. Cette réduction substantielle peut être attribuée à divers facteurs, notamment la démolition de structures préexistantes pour des développements de logements plus haut de gamme. Ces nouveaux développements peuvent contribuer à attirer une population plus aisée, ce qui pourrait entraîner un changement démographique et une transformation de la composition socio-économique du quartier.

C'est pourquoi il sera important d'examiner les changements dans le stock de logements sociaux à Vieux Saint-Ouen avant et après les Jeux olympiques de 2024, car la transformation du paysage immobilier dans la région, avec les infrastructures liées aux Jeux olympiques et paralympiques de 2024, pourrait contribuer à une homogénéisation socio-économique future dans le quartier, qui peut être partiellement observée à travers cet indicateur.

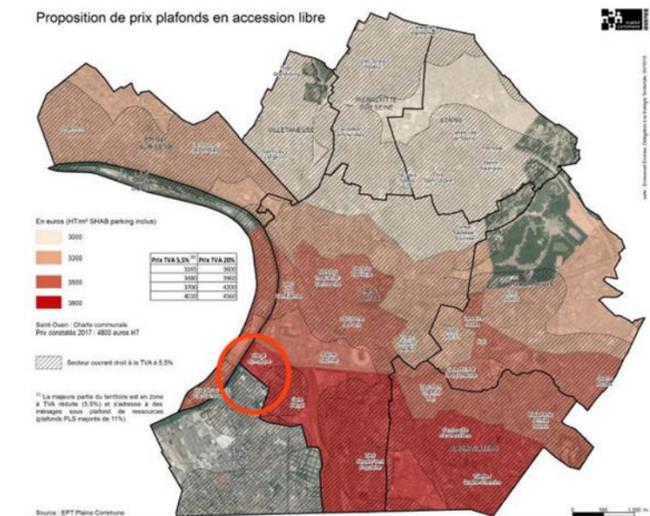
Ci-dessous, une carte montrant le pourcentage de logements sociaux au niveau de l'IRIS dans la zone du Vieux Saint-Ouen.



Source : Geoportail

Selon les données de l'INSEE de 2021, le paysage résidentiel du quartier du Vieux Saint-Ouen était composé en grande partie de logements sociaux.

Cependant, les données sur le site du village olympique à Saint-Ouen sont difficiles à obtenir. Néanmoins, les indications fournies par la municipalité, telles qu'énoncées dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), suggèrent des prix immobiliers futurs. Selon les prévisions municipales, le prix au mètre carré des logements dans ces zones olympiques pourrait atteindre le plafond le plus élevé de la municipalité. Cette anticipation suggère une augmentation substantielle de la valeur immobilière, avec des plafonds élevés atteignant 3 800 euros par mètre carré.



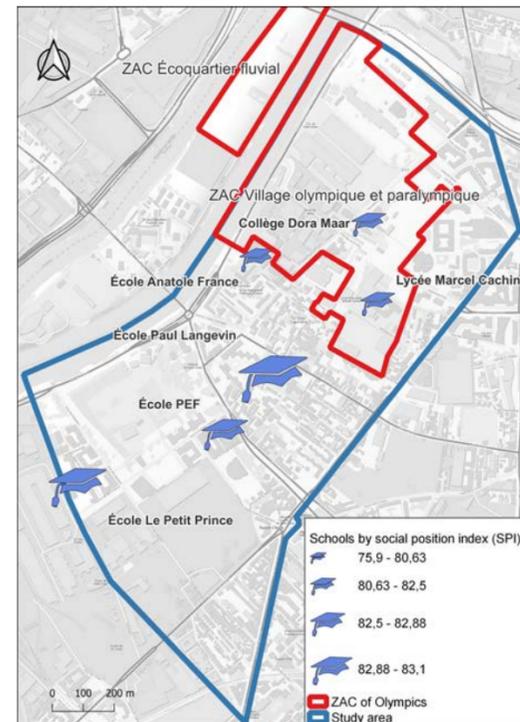
Source : Plaine Commune

De plus, évaluer le phénomène de la gentrification dans une zone donnée peut bénéficier d'une analyse de l'indice de position sociale des écoles locales. Cet indice est un indicateur visant à évaluer la composition socio-économique des élèves fréquentant une école particulière. Il vise à fournir des informations sur le statut socio-économique des familles dont les enfants sont inscrits dans cette école. Cet indice peut prendre en compte divers facteurs socio-économiques tels que le niveau d'éducation, l'occupation, etc. Il convient de noter que le revenu des parents n'est pas directement pris en compte dans les facteurs pris en compte par l'indice de position sociale (SPI), mais plutôt si l'occupation des parents est avantagée ou non. C'est pourquoi, en tant qu'indicateur socio-économique, les écoles dans un quartier reflètent souvent les caractéristiques socio-économiques de la population locale. Par exemple, la présence croissante d'élèves issus de familles plus aisées peut signaler un changement dans la composition socio-économique du quartier.

La zone du Vieux Saint-Ouen abrite quatre écoles primaires : Paul Langevin, PEF, Anatole France et Le Petit Prince.

Selon les données fournies par le ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse en 2016 (les dernières données disponibles), l'indice de position sociale (SPI) dans ces écoles était respectivement de 83,1, 82,2, 75,9 et 82,8.

La zone abrite également le collège Dora Maar et le lycée Marcel Cachin. Ces écoles avaient respectivement, en 2019, 78,3 et en 2021, 77,0 (sachant que ce lycée propose des formations générales, technologiques et professionnelles).



Cependant, il serait erroné de réduire l'évaluation du phénomène de la gentrification à ces seules conditions économiques structurelles. Certains aspects culturels et symboliques doivent également être mesurés. Ces aspects culturels et symboliques vont au-delà de simples considérations économiques, mettant en évidence les motivations individuelles et les dynamiques socioculturelles sous-jacentes à ce processus urbain complexe. Ils visent à dépasser la conception de la gentrification en tant que simple résultat de conditions économiques structurelles, en mettant l'accent sur les aspirations spécifiques d'un nouveau groupe d'acteurs.

Parmi ces aspects culturels qui peuvent être des indicateurs du phénomène de la gentrification, il y a le besoin pour les nouveaux arrivants de se distinguer, que ce soit en termes de style de vie, d'atmosphère, de convivialité, d'authenticité, de qualité des espaces publics ou de caractère fonctionnel. La centralité elle-même devient une notion attrayante, réunissant des éléments qui correspondent à leurs aspirations culturelles et sociales.

Lors de l'étude du phénomène de la gentrification dans la zone du Vieux Saint-Ouen, il est important de prendre en compte les aspects culturels, symboliques et économiques, car ils sont complémentaires si l'on considère que la gentrification résulte de l'interaction complexe entre des facteurs économiques tels que la disponibilité de logements attractifs à des prix compétitifs, et des facteurs culturels tels que les préférences résidentielles ou de consommation. Ces aspects culturels peuvent inclure, par exemple, le type d'activités commerciales, un aspect clé sur lequel nous avons choisi de nous concentrer et que nous développerons ensuite.

Ce qui était essentiel à clarifier ici est que se concentrer uniquement sur l'activité commerciale, comme nous avons choisi de le faire, ne permet pas une étude précise du phénomène de la gentrification dans une zone. Le travail détaillé que nous avons réalisé sur l'activité commerciale doit donc être complété par des études sur la typologie des logements, l'emploi, les écoles et d'autres facteurs pertinents, afin de fournir une image plus précise et fiable du profil socio-économique changeant du quartier du Vieux Saint-Ouen.

CONCLUSION

Notre méthodologie visait à étudier les impacts potentiels de gentrification de l'Olympic Village, notamment pour le quartier du Vieux Saint-Ouen. L'accent a été mis sur les activités commerciales et de vente au détail, car l'Olympic Village a été conçu comme un quartier offrant une large gamme d'installations de loisirs (y compris des restaurants, des magasins bio locaux). Cette approche analytique aide à évaluer si l'Olympic Village sera accessible à l'ensemble des habitants de Saint-Ouen, qui sont majoritairement issus de la classe ouvrière, notamment dans le cas du Vieux Saint-Ouen.

Étant donné que le site du Vieux Saint-Ouen n'avait pas encore été fait une cartographie commerciale sensible a été réalisée afin de comparer la typologie commerciale d'endroits stratégiques à Saint-Ouen. L'idée était de classer et de comparer les structures commerciales de ces trois sites afin de savoir quels types de services commerciaux et de vente au détail étaient déjà disponibles pour la population de Saint-Ouen. Cette méthode a combiné la balade sensible au cours de laquelle des photos étaient prises et les prix de produits spécifiques étaient notés. La production de cartes et l'analyse de certaines photos ont fourni un aperçu des dynamiques commerciales sur les trois sites sélectionnés. Notre méthodologie proposée constitue une première base qui sera complétée par des travaux de terrain sur le site du Village Olympique, une fois que le site sera enfin ouvert au public.

Cependant, la gentrification est un processus complexe qui ne peut pas se limiter à une caractéristique spécifique. En effet, une analyse sociologique plus approfondie est également nécessaire pour évaluer si l'évolution (ou le prétendu renforcement) des activités commerciales dans le quartier peut être liée à un changement de la population résidant dans le quartier, ce qui se refléterait également dans des changements sociodémographiques dans les écoles situées dans les quartiers ou dans l'évolution du marché du logement.

Notre étude a montré la nécessité d'inclure les quartiers voisins dans l'évaluation des impacts urbains du Village Olympique qui ne devrait pas être considéré comme un quartier isolé mais plutôt comme un quartier dans un contexte urbain plus large. En effet, l'Olympic Village peut fonctionner comme un quartier autonome mais échouer à bénéficier au reste de la ville.

PLEYEL



CONTEXTE

Notre quartier est situé à Saint-Denis, dans le quartier Pleyel. Cette zone est délimitée par le Boulevard Anatole France à l'Ouest, la rue Dr. Finot au Sud, l'Echangeur Pleyel au Nord et le Boulevard Ornano à l'Est. Sur cette zone, nous avons 3 objets olympiques induits qui sont la tour Pleyel, l'Echangeur Pleyel et le franchissement urbain Pleyel.

Le quartier Pleyel se caractérise par la présence de jeunes, un taux de chômage élevé (25%), c'est un quartier bien desservi et connecté à Paris, avec la station de métro Carrefour Pleyel, le RER D à environ 25min à pied, les bus et les autoroutes. Cependant, il y a beaucoup d'embouteillages et encore plus avec les travaux.

De plus, le quartier ne semble pas très attractif sauf pour travailler. Il y a peu de commerces et de rares cafés et restaurants. Le mobilier urbain est abîmé.

Les Jeux Olympiques auront un impact sur la ville de Saint Denis, en plus des sites sportifs de la région. La modification du mobilier urbain et des structures hôtelières vise à apporter au quartier Pleyel de nouvelles possibilités d'usage et de pérennité dans l'environnement urbain.

Nous avons développé une méthodologie qui mélange des outils qualitatifs et quantitatifs afin d'analyser les espaces aujourd'hui, immédiatement après les Jeux Olympiques, et quelques années après les Jeux Olympiques. En lien avec les objectifs de réduction des fractures urbaines, d'amélioration des espaces publics et de valorisation du patrimoine vert urbain, nous avons cherché à comprendre les objectifs olympiques dans la région de Pleyel et nous avons construit l'hypothèse suivante :

"Les trois objets olympiques induits amélioreront l'attractivité des territoires, réduiront les fractures urbaines en termes d'accessibilité mais risque de les renforcer en termes d'inégalités socio-économiques."

Ainsi, en utilisant des méthodologies qui combinent les données d'observation, les éléments de comptage et les interprétations des chercheurs, nous avons construit un modèle méthodologique : GUIDE PHOTOGRAPHIQUE, ANALYSE DE DONNEES, et GUIDE PHOTOGRAPHIQUE & ANALYSE DE DONNEES COMBINEES.

Pour chacune des méthodologies, nous avons divisé les objectifs des organisateurs des Jeux Olympiques en territoires spécifiques (la Tour Pleyel, le nouvel échangeur Pleyel et le futur franchissement urbain Pleyel) liés à des sous-hypothèses spécifiques.

La page suivante présente notre territoire. Ensuite, nous présenterons les différentes méthodologies, territoires et sous-hypothèses sous forme de diagrammes. Enfin, nous présenterons nos méthodologies, la manière de les mettre en œuvre et les premiers résultats.

PARCOURS METHODOLOGIQUE

Le point central de notre création méthodologique a été la compréhension des images en tant que ressource utile pour interpréter la réalité. Pour créer notre méthode d'analyse photographique, nous sommes partis du point de vue des études ethnographiques qui utilisent des images pour identifier et disséquer les phénomènes urbains à travers des images qui dépeignent la vie quotidienne. De ce point de vue, les images sont un moyen efficace pour appréhender la culture d'un groupe social. Les photographies peuvent donner un aperçu visuel de la vie quotidienne, des croyances et des valeurs, ainsi que des relations sociales d'un groupe. Elles peuvent également être utilisées pour explorer des thèmes et des problèmes spécifiques, tels que la pauvreté, les inégalités ou le changement culturel.

Pour construire notre analyse des photographies, nous avons utilisé un modèle de référence créé par le professeur Ana Marcela Ardila, docteur en géographie et professeur de sociologie à l'université fédérale de Minas Gerais au Brésil. Nous avons réadapté le modèle initial au fur et à mesure de nos visites exploratoires sur le terrain, en mettant l'accent sur les caractéristiques du terrain qui pouvaient nous aider à répondre aux questions et aux objectifs des Jeux Olympiques. Par conséquent, notre première étape a été de comprendre et de planifier des visites sur le terrain avec des itinéraires qui nous ont permis de comprendre toutes les zones qui seraient affectées par les objectifs olympiques, et de définir les points spécifiques qui apporteraient une meilleure identification de la zone et de ses particularités.

Ensuite, nous avons restructuré un nouveau tableau avec des questions pertinentes pour le terrain et les objectifs olympiques, et nous avons commencé à analyser l'environnement, en percevant la photo comme un portrait de la vie quotidienne actuelle et des changements possibles qui se sont produits au fil du temps dans le quartier.

Dans la phase d'analyse des données, nous avons identifié qu'il serait nécessaire que deux chercheurs effectuent leur analyse séparément afin d'identifier des points de vue différents sur le même lieu. À ce stade, chaque chercheur examine les photographies et identifie les thèmes et les modèles qui émergent. Dans le cas de la méthode combinée qui utilise à la fois les données et le guide d'analyse photographique, les photographies ont été utilisées pour compléter les données collectées par d'autres techniques telles que l'utilisation de données qualitatives déjà existantes du quartier concernant la pollution sonore et les embouteillages.

Dans l'analyse d'images, nous examinons les éléments visuels des photographies, tels que l'environnement urbain, le nombre d'individus présents, leurs genres, la qualité des infrastructures urbaines, l'éclairage et l'utilisation des rues.

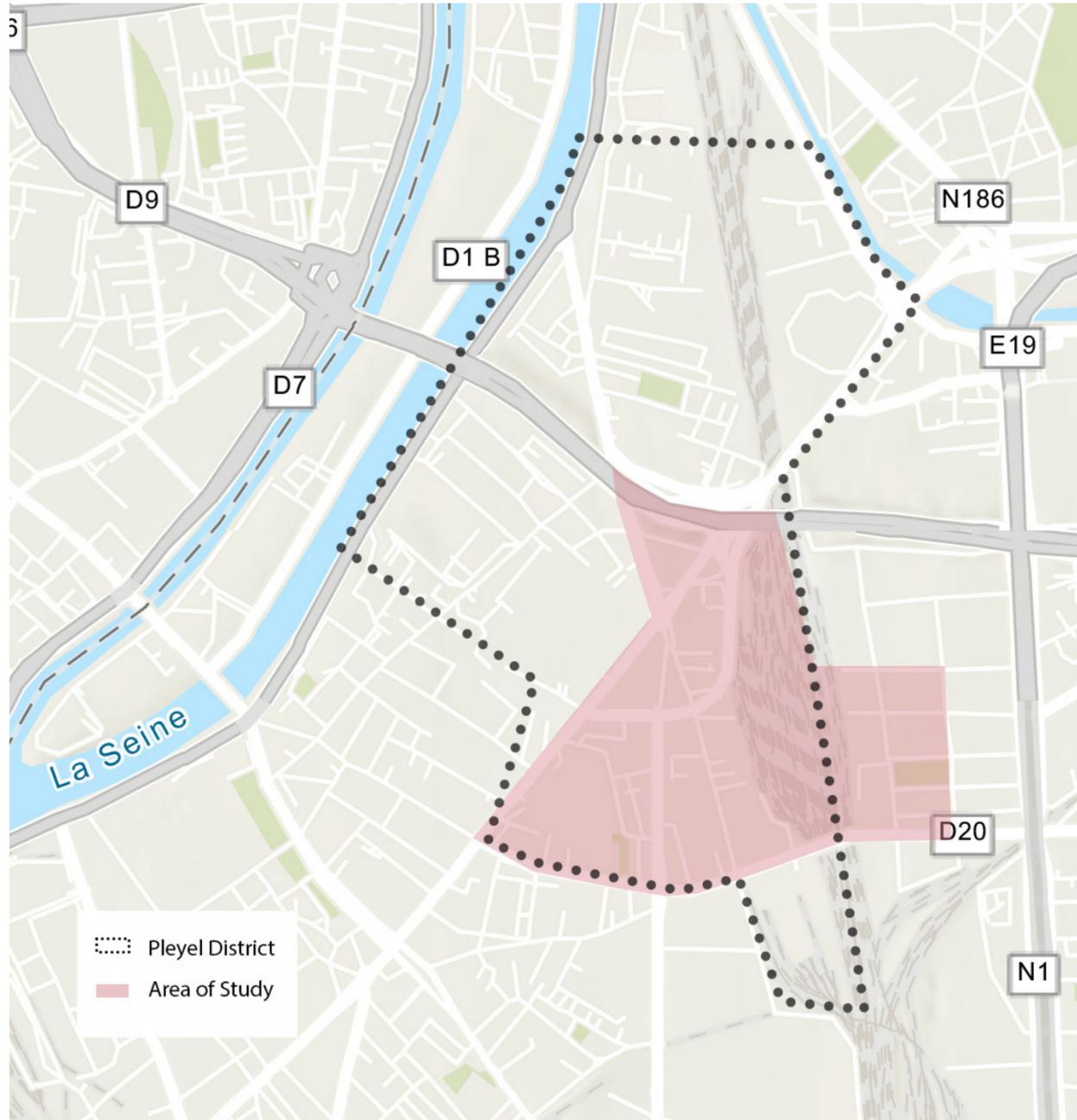
Ensuite, nous avons procédé à une étape d'interprétation des données, c'est-à-dire le moment où le chercheur interprète les données et présente ses conclusions. A ce stade, les deux chercheurs combinent leurs analyses et comprennent si l'environnement a été perçu de manière similaire. Si ce n'est pas le cas, un troisième chercheur doit effectuer des analyses sur les photos afin de dégager une interprétation commune.

Enfin, nous considérons les photographies comme une technique polyvalente qui peut être utilisée pour appréhender la culture d'un groupe social. Les photographies donnent un aperçu visuel de la vie quotidienne, de la réalité matérielle de l'espace et des relations sociales d'un groupe, ce qui en fait une ressource précieuse pour l'analyse et la promotion des changements dans l'espace urbain.

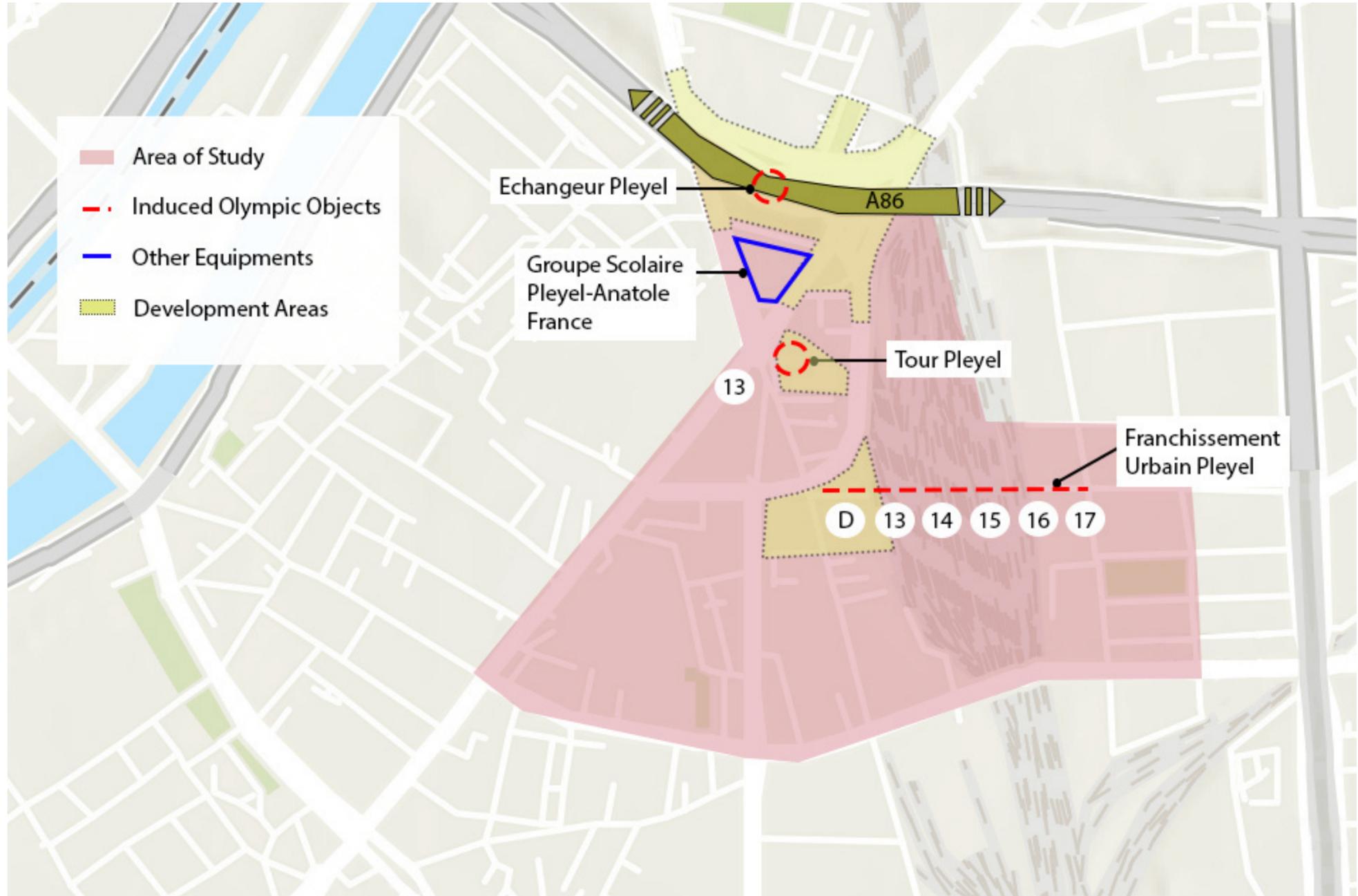


ZONES D'ETUDE ET D'ANALYSE

QUARTIER PLEYEL



DELIMITATION DU TERRITOIRE CHOISI POUR LES ANALYSES



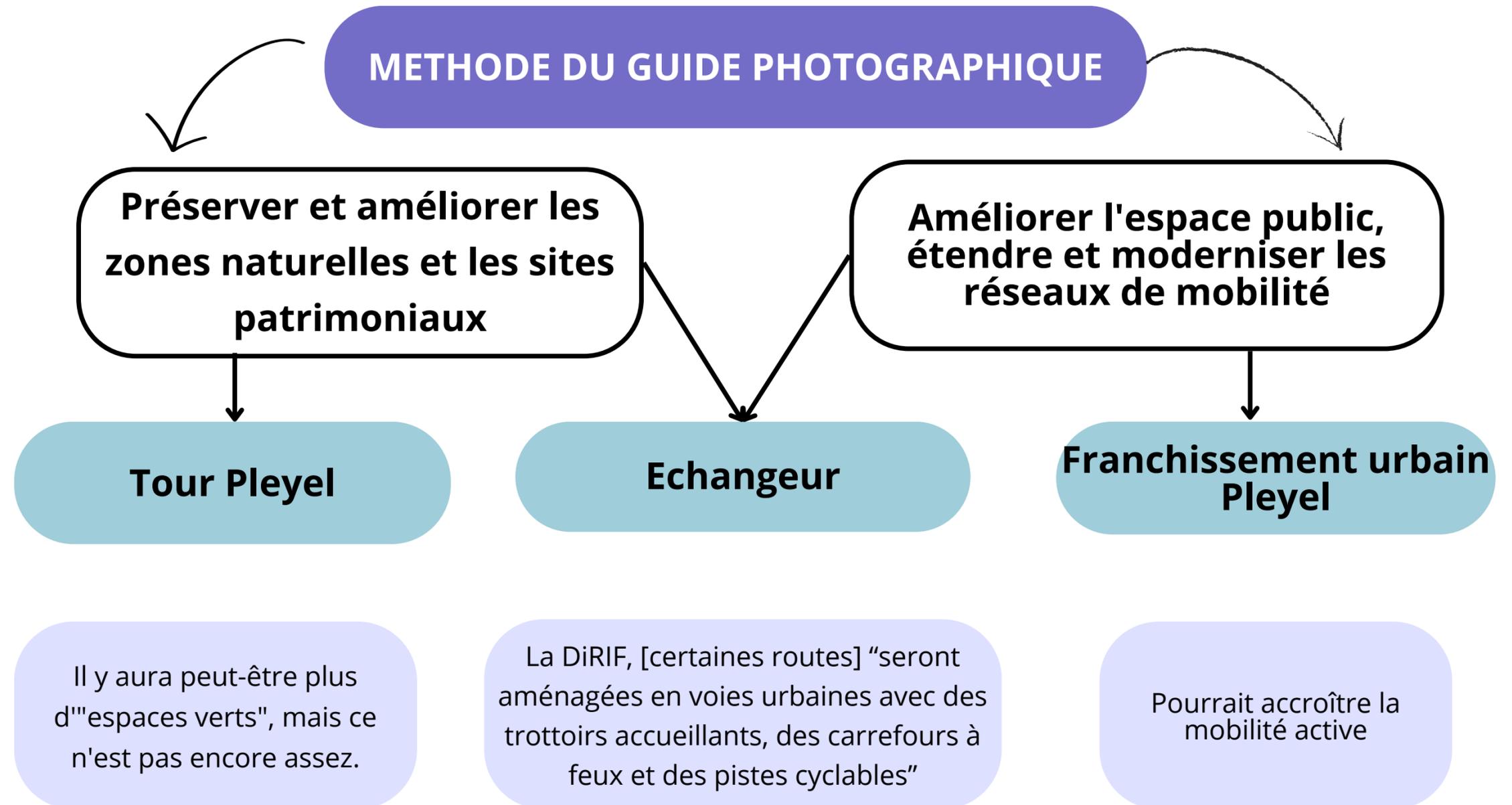
METHODE ET HYPOTHESES

Hypothèse globale : Les trois objets olympiques induits amélioreront l'**attractivité** du territoire,⁵⁴ réduiront les fractures urbaines en termes d'**accessibilité** mais risquent de les renforcer en termes d'**inégalités socio-économiques**.

Objectifs du COJOP

Objets Olympiques

Sous-hypothèses



METHODE DU GUIDE PHOTOGRAPHIQUE

Itinéraire Tour Pleyel, Bd de la Libération



Photo prise par le groupe de recherche, le 12 décembre 2023 à 8h30 environ

Carrefour Pleyel

#ESPACESVERTS #ÉQUIPEMENTS

#OBJECTIFS.OLYMPIQUES.CLÉS #RÉDUIRE.FRACTURE.URBAINE

Description de la méthode

La méthode du guide photographique propose une observation guidée avec des objectifs définis pour analyser l'environnement. L'idée est d'utiliser des photographies prises de manière ciblée en utilisant un guide d'indicateurs. Les photos sont analysées indépendamment par deux chercheurs, afin de créer une analyse finale concluante des environnements analysés.

Question principale

La méthode du guide photographique cherche à comprendre si les objectifs olympiques de réduction des divisions urbaines et de création de nouveaux espaces verts pour améliorer la qualité des zones urbaines seront atteints avec les différentes constructions entreprises pour les Jeux Olympiques.

Indicateurs principaux

Typologie du bâti

Typologie des activités

Flux de personnes

Profil des usagers

Mobilier urbain

Trottoirs et pistes cyclables

Accès au transport en commun

Parcs, espaces verts et mobiliers

Difficultés et limites

La photographie représente des moments spécifiques et n'est pas en mesure de répondre aux motivations et/ou aux comportements, en plus des limites en termes de caractérisation des individus et des parcours. La méthodologie parvient à clarifier de manière simple le type de flux et de mouvements qui se produisent dans la zone et, de cette manière, à générer du matériel de comparaison pour les différents temps d'application de la méthodologie.

COMMENT METTRE EN OEUVRE LA METHODE DU GUIDE D'OBSERVATION PHOTOGRAPHIQUE

ÉTAPES PRÉALABLES :

- 1 - Préparation du matériel/guide avec des questions et des indicateurs qui répondent à l'hypothèse initiale et aux objectifs de la recherche.
- 2 - Visite exploratoire sur le terrain et prise de notes.
- 3 - Délimitation de l'itinéraire à suivre et des points importants de cet itinéraire.
- 4 - Délimitation des lieux à photographier.

SUR LE TERRAIN :

- ÉTAPE 1 : Deux chercheurs distincts se lancent indépendamment dans le travail de terrain à des jours différents, en s'assurant de l'absence d'accès mutuel aux analyses de l'un et de l'autre.
- ÉTAPE 2 : Utiliser l'itinéraire et le guide actuels pour se rendre à l'endroit précis où la photographie initiale a été prise en 2023.
- ÉTAPE 3 : Prendre une photographie précise à l'endroit désigné, en utilisant le guide d'observation pour enregistrer systématiquement les impressions et les données quantifiables liées au terrain.

APRÈS LA VISITE DE SITE :

- ÉTAPE 4 : Effectuer une analyse comparative des guides d'observation remplis par les deux chercheurs, en examinant les variations de perception. En cas de disparité, envisager le déploiement d'un troisième chercheur pour l'analyse sur place des points identifiés.

DERNIÈRE ÉTAPE

- ÉTAPE 5 : Rédiger en collaboration un rapport complet sur la zone désignée, en mettant l'accent sur la réalisation des objectifs olympiques du COJOP. Mettre l'accent sur un "appel à l'action" dans le contexte du rapport final.

RÉSULTATS ATTENDUS :

Grâce à ce processus, le guide photographique permet d'effectuer des analyses à moyen et à long terme et de comparer le processus de développement des environnements et d'analyser quels types de modifications génèrent les meilleurs résultats et ont un impact sur les demandes spécifiques des différents projets d'environnement urbain.

LIEN DU DRIVE :

<https://drive.google.com/drive/folders/1-LzSAlvbXdezYrrZ3dFRNA6cE0RTVd9N?usp=sharing>

EXPLICATION DE LA GRILLE D'ANALYSE DU GUIDE PHOTOGRAPHIQUE

Un tableau a été créé en fonction des objectifs olympiques du COJOP et du matériel urbains dans les espaces du quartier Pleyel pour analyser les différentes photos. Le tableau est divisé en fonction des trois objectifs : Préserver et améliorer les zones naturelles et les sites patrimoniaux, améliorer l'espace public, étendre et moderniser les réseaux de mobilité et réduire les fractures urbaine. Le tableau doit être appliqué par différents chercheurs à différents moments, en essayant de répondre au mieux à toutes les questions posées.

GRILLE D'ANALYSE PHOTOGRAPHIQUE		
Coordonnée d'identification		
Point d'observation :		
Justification du point d'observation :		
Condition météo :		
Réduire les fractures urbaine		
Indicateurs	Description	
Typologie du bâti et des activités		
Nombre de marché ou magasin dans le secteur		
Flux de personnes		
Modèles de concentration et de ségrégation : différenciation interne de l'espace. Il est possible d'identifier des zones en fonction du type de visiteurs		

Lien vers la grille d'analyse :

https://docs.google.com/document/d/1rTxTlnoaBe3viYhh1YcG_zjN57A7RSupjMQsKEBmR4k/edit?usp=sharing

Améliorer l'espace public, étendre et moderniser les réseaux de mobilité		
Indicateurs	Description	
Nombre d'espace commerciaux vacants		
Typologie du bâti et des activités		
Flux de personnes (nombre dénombrable pour chaque profil)		
Nombre d'hommes, de femmes, d'enfants, de personnes en situation de handicap, de personnes âgées, d'adolescents, de familles.		
Présence, état de conservation, accessibilité du mobilier urbain		
Présence, état de conservation, accessibilité des trottoirs et des pistes cyclables		
Accessibilité des transports en commun		
S'asseoir (espaces pour s'asseoir, profiter de la vue, bancs pour se reposer)		
Marcher (espace, absence d'obstacles, bons revêtements, accessibilité, façades actives)		
Se tenir debout (zones attrayantes pour se tenir debout, soutien pour les personnes)		
Interactions, comportements (règles formelles et informelles, conflits, formes de coopération)		
Relation entre les comportements des personnes et la quantité et la qualité des espaces publics		
Protection contre la circulation et les accidents (protection des piétons, séparation des routes, délimitations)		
Préserver et améliorer les zones naturelles et les sites patrimoniaux		
Parcs et espaces verts et mobilier (installations vertes - fontaines d'eau, mobilier urbain)		

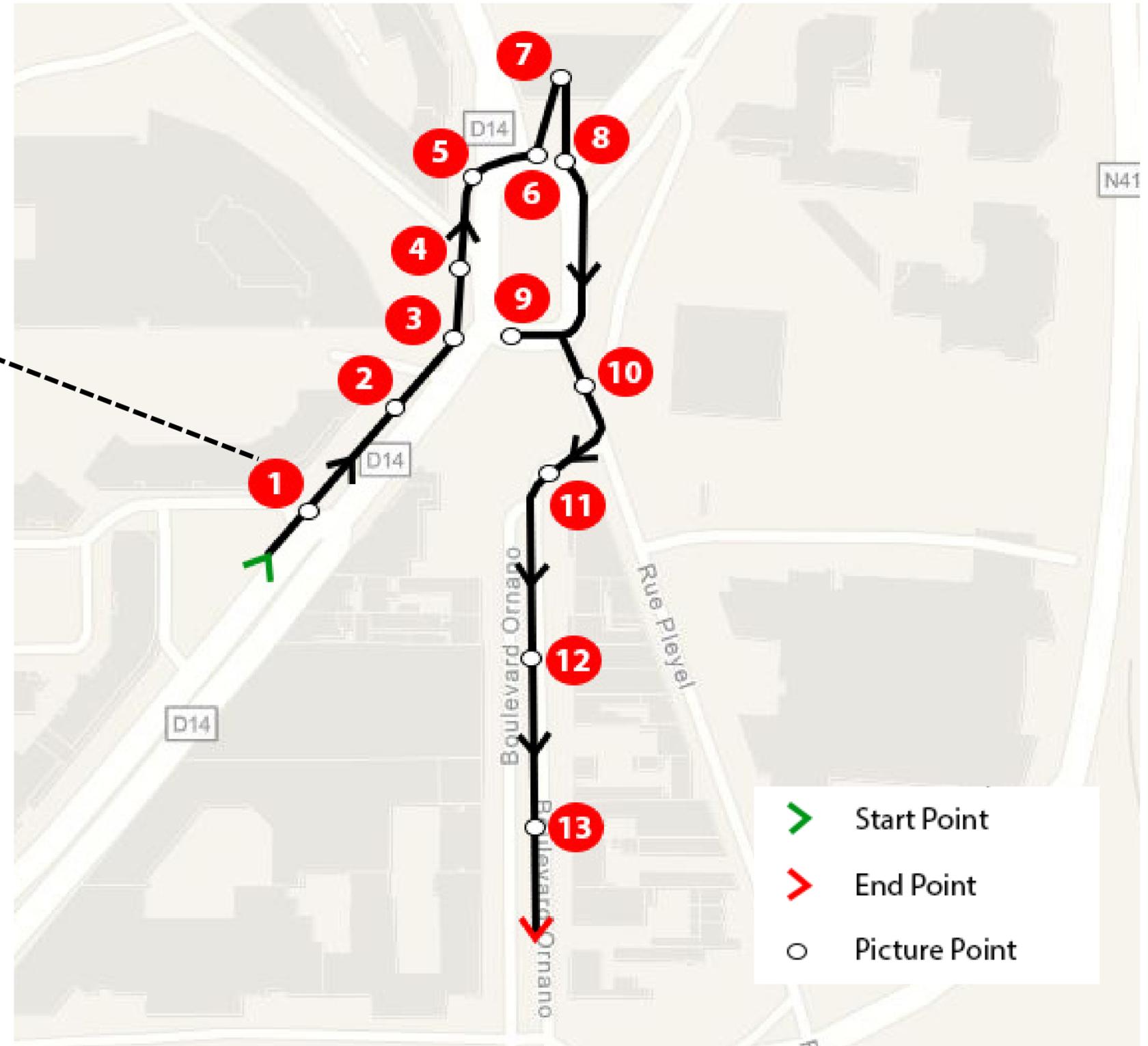
Interprétation :

METHODE 1: GUIDE PHOTOGRAPHIQUE

Itinéraire autour de la tour Pleyel



- | | | | |
|---|---------------------------------------|----|------------------------------|
| 1 | Place au niveau de la sortie de métro | 8 | Passage piéton |
| 2 | Une des sorties du métro | 9 | Passage piéton en face d'EDF |
| 3 | Bd Anatole France | 10 | Escaliers vers le métro |
| 4 | Place Pleyel | 11 | Bar et station de bus |
| 5 | Allée de Seine | 12 | "Espace vert" |
| 6 | Café Au Grand Comptoir | 13 | Bâtiments commerciaux |
| 7 | Place vide | | |



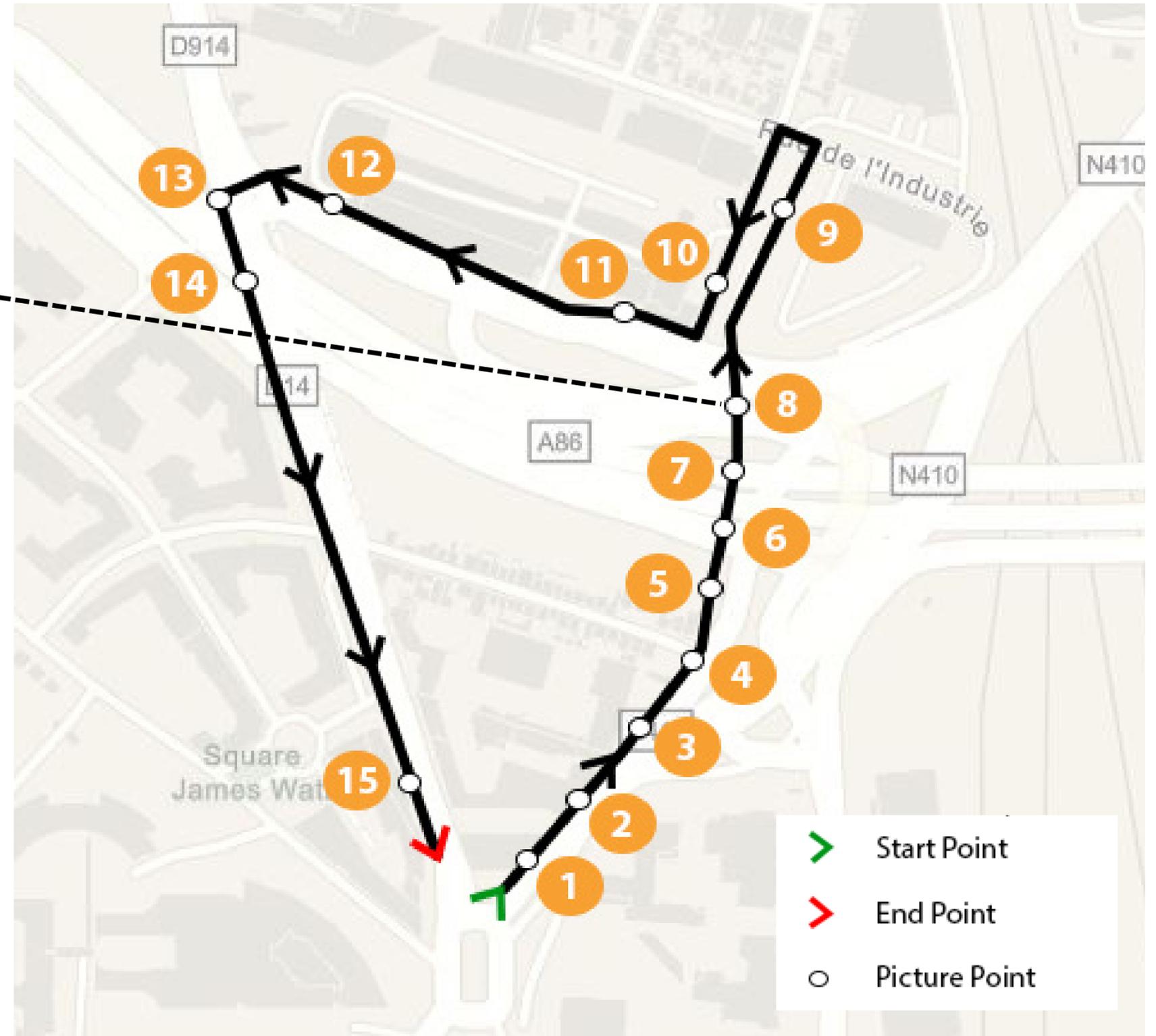
METHODE 1: GUIDE PHOTOGRAPHIQUE

- Itinéraire autour de l'échangeur Pleyel

8



- | | | | |
|---|--|----|----------------|
| 1 | Trottoir | 9 | Sortie du pont |
| 2 | Ecole | 10 | Rue Beaumonts |
| 3 | Sortie d l'école | 11 | Rue Révolte |
| 4 | Espace vert et maisons | 12 | Intersection |
| 5 | Passage piéton | 13 | Passage piéton |
| 6 | Rampe pour les personnes à mobilité réduites | 14 | Espace Fermé |
| 7 | Intersection devant le point | 15 | Ecole |
| 8 | Pont | | |



-  Start Point
-  End Point
-  Picture Point

ÉCHANTILLON DE PHOTOS, TOUR PLEYEL : Comprendre et analyser les changements des sites liés aux objets olympiques induits, analyse à différents moments et jours.

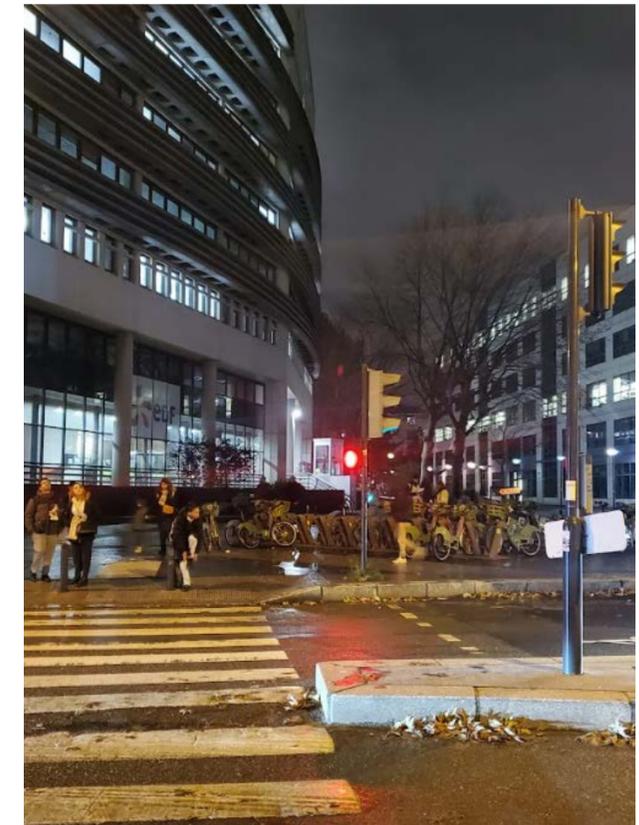
Observation du 12/12/2023, 08h35



Observation du 14/11/2023, 11h53



Observation du 05/12/2023, 16h56



METHODE DU GUIDE PHOTOGRAPHIQUE ET D'ANALYSE DE DONNEES

- Zoom sur la l'itinéraire de la tour Pleyel

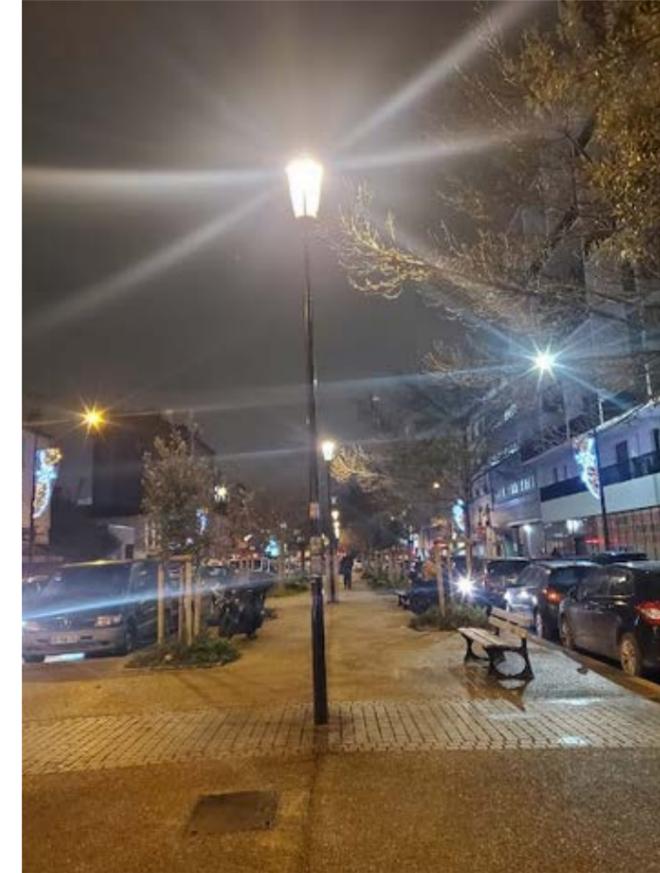
Observation du 12/12/2023, 09h08



Observation du 14/11/2023, 12h02



Observation du 05/12/2023, 18h11



OBJECTIF DU COJOP

INDICATEURS

OBSERVATIONS

Préserver et améliorer les zones naturelles et les sites patrimoniaux

Parcs, espaces verts et mobiliers

Il n'y a pas de véritable espace vert mais quelques arbres sont plantés sur le bord du chemin.

INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS

Nous avons choisi d'étudier cet endroit car c'est le seul espace sur l'itinéraire de la Tour Pleyel qui possède des "espaces verts" et avec lequel nous pouvions faire un lien avec l'objectif "Protéger et mettre en valeur les espaces verts" des Jeux Olympiques. Mais on peut remarquer que cet "espace vert" n'est en réalité composé que de quelques arbres plantés sur une place/voie piétonne.

Cet endroit semble avoir deux fonctions principales. Tout d'abord, il semble être utilisé comme une place où les gens peuvent s'arrêter et se reposer. En effet, il y a des bancs et des arbres qui auraient pu rendre cet endroit agréable. Cependant, elle est également utilisée comme voie piétonne, entourée de deux routes où circulent beaucoup de voitures. Cela rend l'endroit bruyant et pollué et c'est certainement la raison pour laquelle cet endroit est souvent vide. De plus, ce chemin piéton n'est pas très utilisé car il n'est utile que pour se déplacer d'un endroit à un autre sans s'arrêter. Si le but est de s'arrêter pour prendre à manger ou s'installer dans un des restaurants environnants, les piétons ont tendance à emprunter les trottoirs sur les côtés. En effet, cet espace est entouré de bâtiments résidentiels et commerciaux, principalement de la restauration rapide de type kebab et pizzeria. Finalement, cette place ou voie est peu empruntée par les piétons et sert davantage à de parking pour les scooters comme on peut le constater sur les photos ci-dessus.

De plus, selon le PLU de Saint-Denis, les règles de boisement des espaces privés et publics ont des paramètres différents, et nous considérons que le projet vert promis par l'organisation des Jeux Olympiques ne suffira pas à boiser et à créer un espace accueillant pour les usagers.

Futur quartier Pleyel



Photo extraite du site Ville de Saint-Denis, "Pleyel, un quartier de vie pour toutes et tous", 2021

Méthodes et Hypothèses

Hypothèse globale : Les trois objets olympiques induits amélioreront l'**attractivité** du territoire,⁶³ réduiront les fractures urbaines en termes d'**accessibilité** mais risquent de les renforcer en termes d'**inégalités socio-économiques**.

Objectif du COJOP

Méthode des données

Améliorer l'espace public

Objet olympique

Echangeur

Sous-hypothèses

Possibilité d'augmentation du bruit et de la pollution de l'air dans les environs

Les bouchons pourraient être réduits

MÉTHODE DES DONNÉES

Concentrations en dioxyde d'azote au niveau du groupe scolaire Anatole France

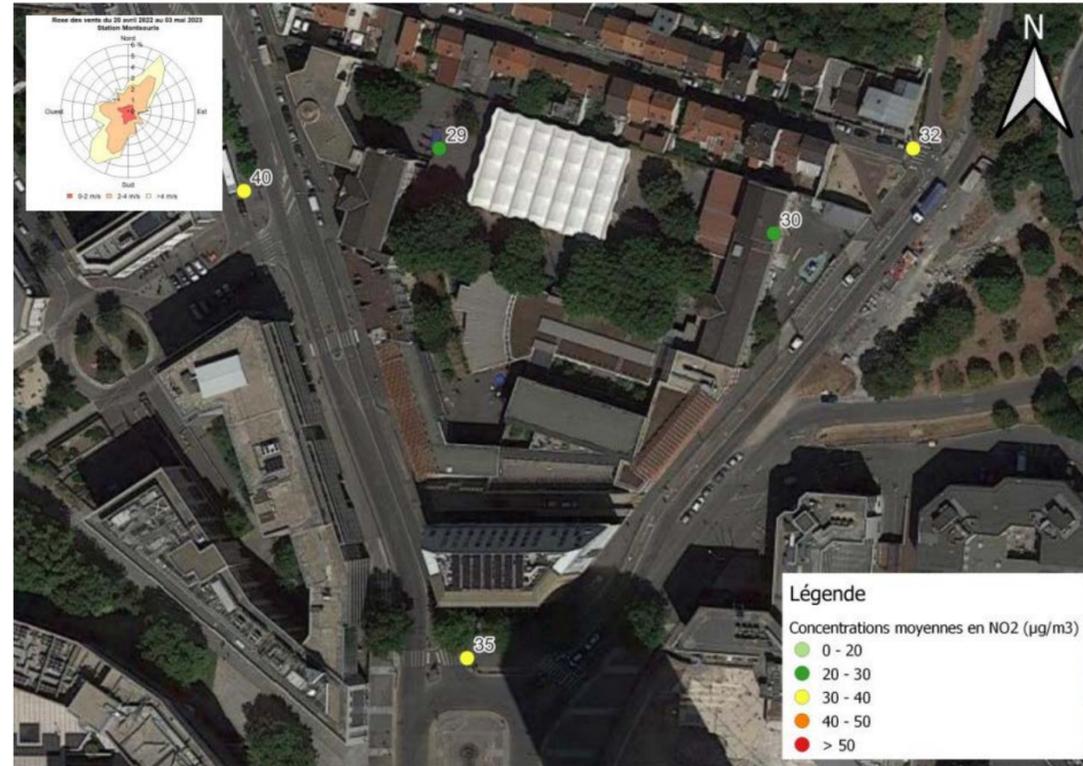


Figure 7 : Concentrations en dioxyde d'azote au niveau du GS Anatole France du 20/04/22 au 03/05/23.

Affiche accrochée à la façade d'une maison du Bd Anatole France, près de l'échangeur

JEUX OLYMPIQUES 2024
L'EXCELLENCE ENVIRONNEMENTALE
= +40% DE POLLUTION DE L'AIR
= +50% DE BRUIT POUR LES
700 ENFANTS ET 2000 RIVERAINS.
ON VOUS REMERCIE POUR
LE NOUVEL ÉCHANGEUR !!!

Photo prise par le groupe de recherche le 14/11/23 aux alentours de 11h30.

Description de la méthode

La méthode consiste à analyser, à l'aide d'instruments professionnels ou de données fournies par d'autres structures, le niveau de bruit et de nuisance de la route de l'Échangeur avant et après sa restructuration, à des heures précises de la journée et du trafic.

Principale question

L'Échangeur risque d'augmenter le bruit et la pollution de l'air dans la zone. Cette hypothèse est fondée sur un panneau écrit par les habitants que nous pouvons voir à gauche.

Principaux indicateurs

Kilomètres de
bouchons

Pollution de l'air en
fonction de la
concentration de
dioxyde de carbone

Niveau sonore

Difficultés et limites

Les données permettant d'analyser la pollution de l'air et les niveaux de bruit ne peuvent expliquer entièrement toutes les dimensions de l'utilisation d'un espace et les impacts du nouvel échangeur dans la zone. Des informations supplémentaires, via des questionnaires, l'observation et l'induction, peuvent être nécessaires pour comprendre l'ensemble du phénomène.

Pour mesurer correctement le bruit et le trafic, il faut des instruments professionnels de qualité capables d'analyser les niveaux actuels perçus sur la route.

#BRUIT #POLLUTION.AIR #EMBOUEILLAGE

COMMENT APPLIQUER LA MÉTHODE D'ANALYSE DE DONNÉES ?

- Niveau sonore et Pollution de l'air: Utiliser les données créées par BruitParis, AirParif

Dernière étape:

Vérifier et analyser les valeurs en fonction des années. Générer des tableaux avec des données afin de valider ou d'invalider les hypothèses.

RÉSULTATS ATTENDUS:

A partir des mesures qualitatives et chronologiques du bruit ou de la pollution de l'air, il sera possible de comprendre les effets néfastes ou les avantages du nouvel échangeur dans le quartier, du point de vue de l'expérience des citoyens qui transitent ou résident dans le quartier. Cela permettra aux chercheurs de comprendre au fil du temps, si l'impact a été négatif ou positif et de réfléchir à de nouvelles façons d'améliorer la qualité de vie des résidents du quartier sur ces aspects.



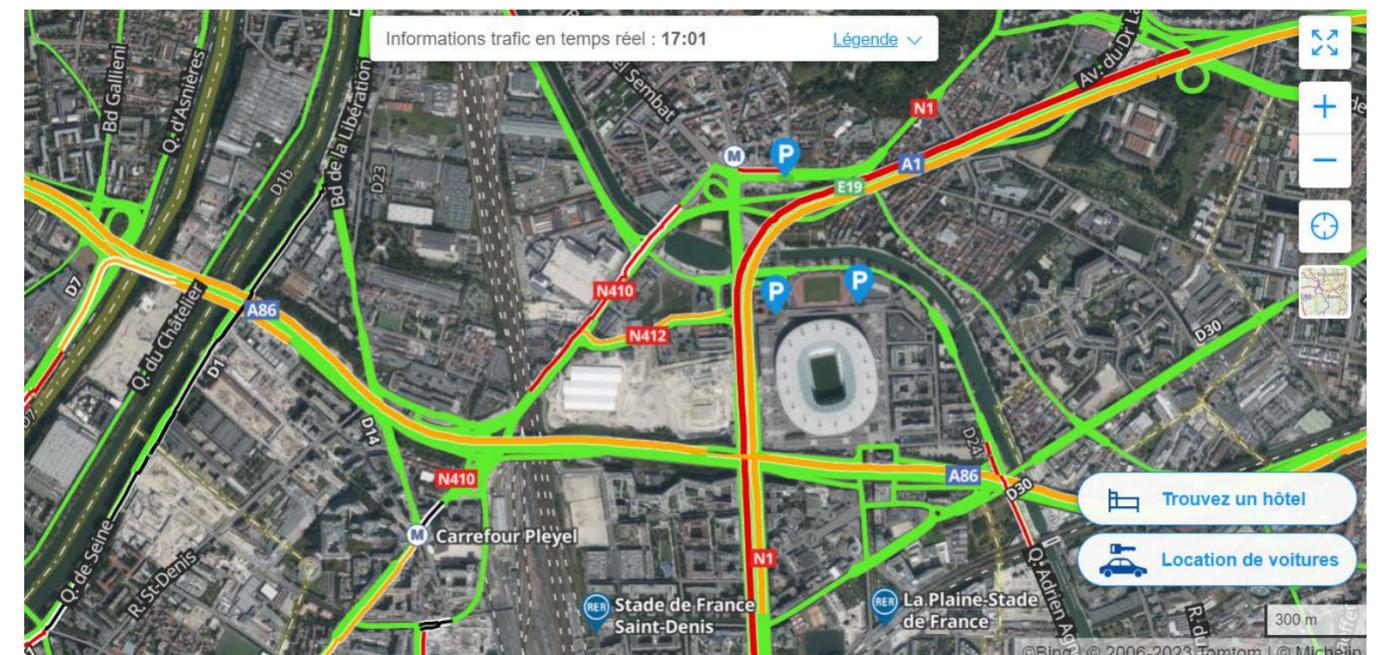
- Embouteillage: utiliser les données créées par ViaMichelin et comparer les données actuelles avec celles collectées une fois l'échangeur terminé.

Dernière étape:

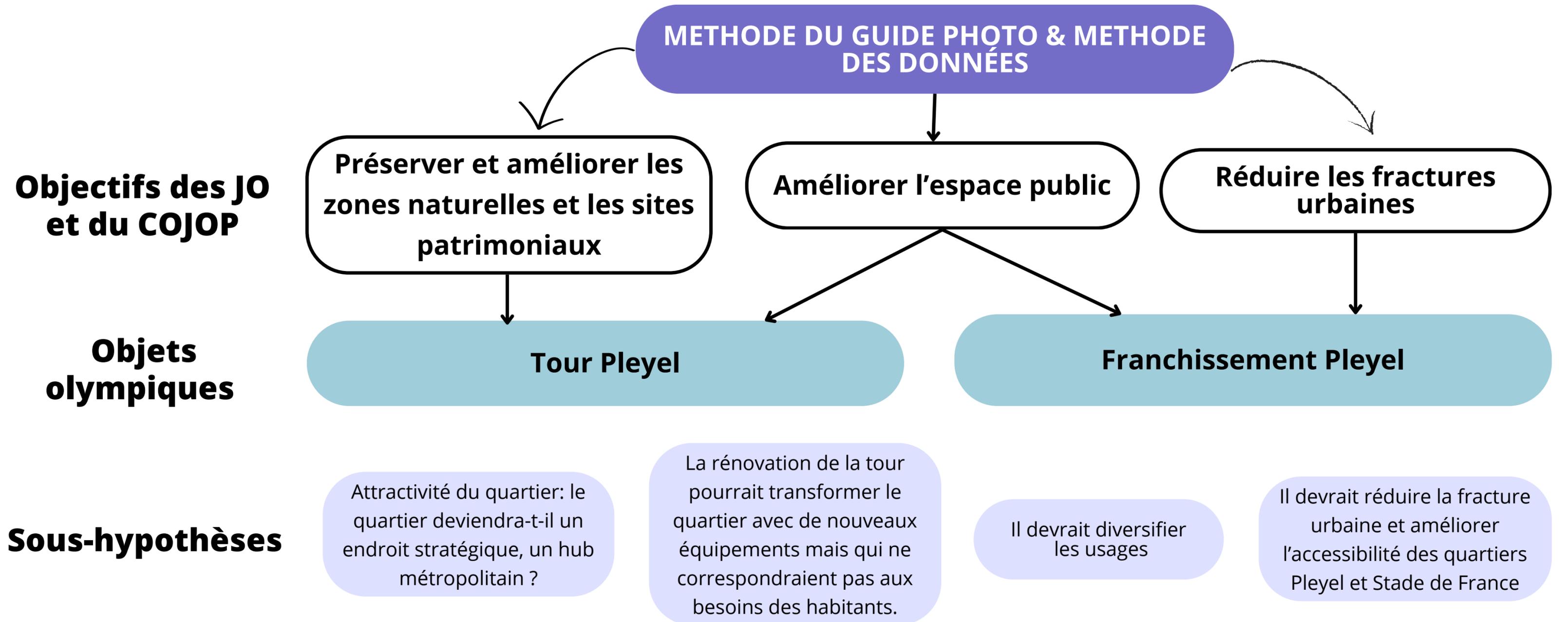
Vérifier et analyser les valeurs en fonction des années. Générer des tableaux avec des données afin de valider ou d'invalider les hypothèses.

Résultats attendus:

A partir de mesures qualitatives et chronologiques du trafic routier, il sera possible de comprendre les effets néfastes ou les avantages de la nouvelle voie d'échange dans le quartier, du point de vue de l'expérience des citoyens qui transitent ou résident dans le quartier. Cela permettra également aux chercheurs de comprendre, au fil du temps, si l'impact a été négatif ou positif et si de nouveaux aménagements peuvent permettre d'améliorer la qualité de vie des résidents du quartier sur ces aspects.



Données sur les embouteillages, Info Traffic ViaMichelin le 07/11/23 à 17h01

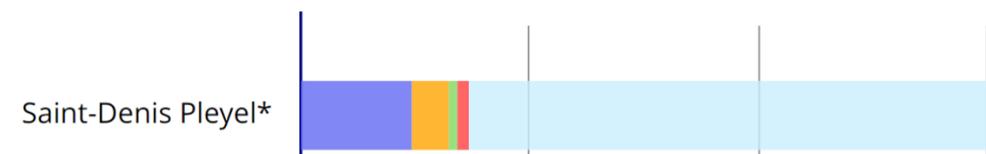


COMBINAISON DES MÉTHODES DU GUIDE PHOTOGRAPHIQUE ET D'ANALYSE DES DONNÉES

Photo du franchissement urbain Pleyel vu du RER D



Source : Photo prise par le groupe de recherche le 05/12/23 aux alentours de 18h00



La dynamique de construction de Saint-Denis-Pleyel entre 2000-2013

#ATTRACTIVITE #FRACTURE.URBAINE

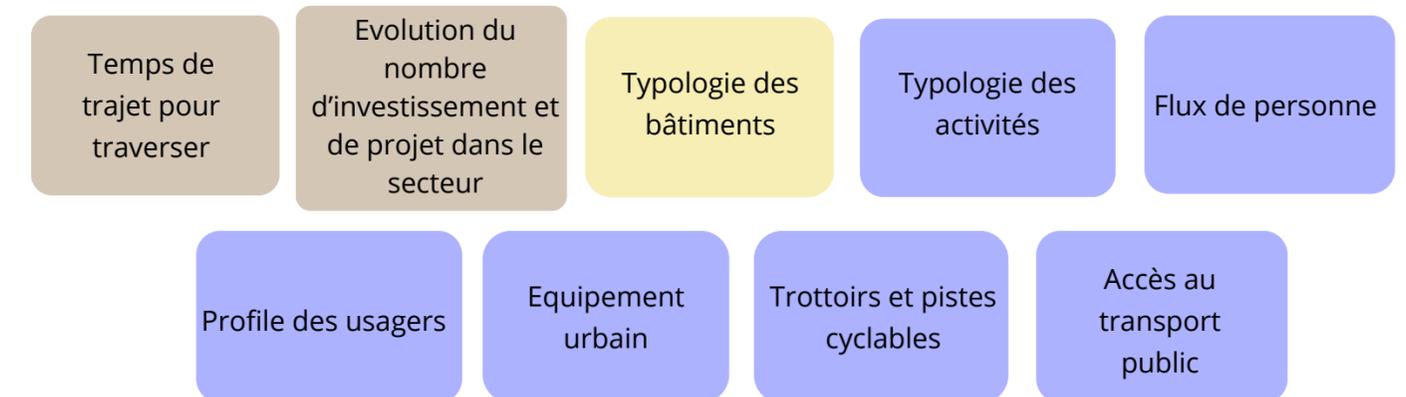
Description de la méthode

La méthode combinée Analyse de données & Guide Photographique propose de mélanger une méthode qualitative avec une méthode quantitative afin d'ajouter plus de nuances et d'analyser un même lieu/objet sous des angles différents. Le guide photographique permet une observation des lieux guidée grâce à des objectifs définis pour analyser l'environnement. De plus, les photographies ont été prises de manière ciblées en utilisant une grille d'indicateurs. Elles ont aussi été prises à des jours et heures différents (matin, midi et début de soirée) et doivent être analysées indépendamment par au moins deux chercheurs, afin d'avoir une analyse nuancée. En parallèle, il s'agit d'analyser les données provenant du même lieu. Cela permettra au chercheur de faire une analyse plus complète du territoire et de mieux répondre à l'hypothèse.

Principales questions

Croiser deux méthodes permet d'étudier un même secteur selon différentes perspectives et indicateurs. Cela permet d'avoir une analyse plus complète et globale des phénomènes se produisant sur un même secteur. Certains objectifs olympiques nécessitent plus d'une méthode d'analyse pour être pleinement compris. La combinaison de deux méthodes d'approche différentes permettra d'analyser un plus grand nombre de facteurs dans ce quartier et d'obtenir des résultats mieux définis.

Principaux indicateurs



Difficultés et limites

Croiser la méthode du guide-photo et des données permet d'analyser un lieu en multipliant les indicateurs. Malgré tout, il ne sera pas possible de d'analyser ce lieu et ses phénomènes sous tous ses angles car les indicateurs choisis ne sont pas exhaustifs.

La définition des données et des lieux qui feront l'objet d'une analyse croisée nécessite justification et pragmatisme.

Comment appliquer la méthode combinée d'analyse des données et du guide photographique ?

Cette méthode est la combinaison de la méthode d'analyse des données et du guide photographique

Premières étapes:

- Sélectionner les localisations où il sera pertinent de combiner les données et les indicateurs du guide photo, au regard des sous-hypothèses.
- Créer la grille du guide photo en suivant les étapes décrites dans la partie "Méthode du guide photo"
- Rassembler les données nécessaires pour appliquer la méthode des données en suivant les étapes décrites dans la partie "Méthode d'analyse des données".

Sur le terrain:

- Étape 1 : Une fois les localisations choisies, deux chercheurs suivent l'itinéraire et prennent les photos à différents moments de la journée. Il faut s'assurer que les deux chercheurs analysent les photos en suivant la grille de façon séparée.
- Étape 2: Suivre les étapes décrites dans la partie "Sur le terrain" de la méthode du guide photo.
- Étape 3: Suivre les étapes décrites dans la partie "Comment appliquer la méthode des données ?"

Après les études de terrain:

- Étape 3: Tabuler tous les résultats du guide photo et les combiner avec la compilation des données. Analysez-les et combinez-les dans le même fichier où se trouvent le tableau d'analyse des photos et le tableau d'analyse des données.

Dernière étape:

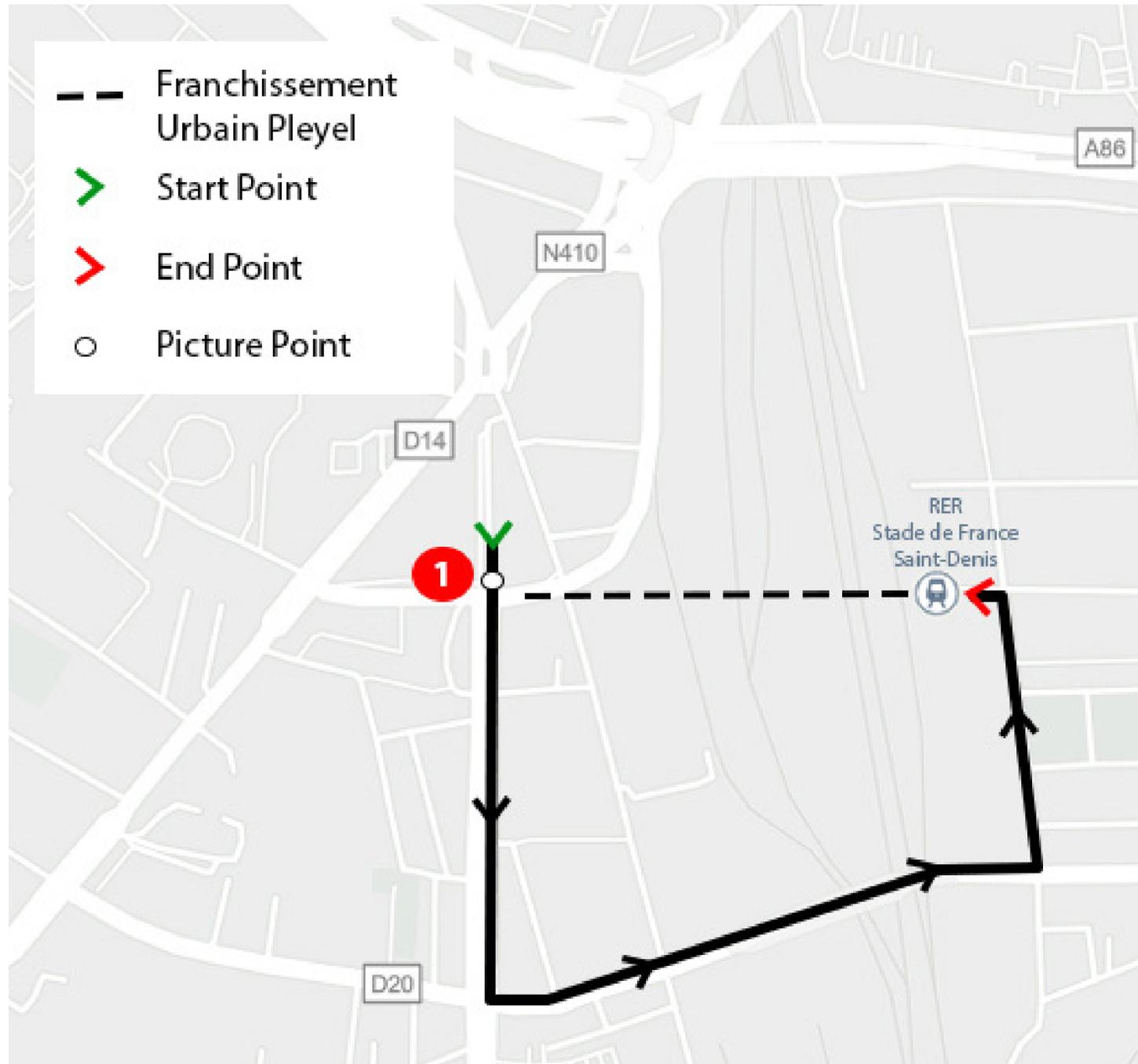
- ÉTAPE 5 : Joignez tous les résultats obtenus lors de l'analyse des photos et des données, en signalant les points qui n'ont pu être perçus qu'à l'aide de la méthode conjointe et les informations qui, même avec la double méthode, n'ont pas pu être analysées.
- Recouper les informations obtenues à partir des photos et des données, en précisant les informations que les chiffres/photos ajoutent à l'observation du lieu et des effets sur la région.

RÉSULTATS ATTENDUS:

Avec la combinaison des deux méthodes et une vision qualitative et quantitative d'un même lieu ou d'un même objet olympique, il sera possible d'arriver à des résultats plus concluants sur les changements, les bénéfices et effets négatifs que les transformations génèrent dans l'espace et d'effectuer de meilleures analyses des conséquences et des résultats sur le long terme.

METHODE COMBINEE: METHODE D'ANALYSE DES DONNEES ET DU GUIDE PHOTOGRAPHIQUE

- Zoom sur l'itinéraire du franchissement urbain Pleyel



1 intersection rue du Dr Finot et Bd Ornano

Sous-hypothèses :

- Le Franchissement Urbain Pleyel devrait diversifier les usages
- Il devrait réduire la fracture urbaine et améliorer l'accessibilité des quartiers Pleyel et Stade de France

Compilation des données

OBJECTIF DU COJOP ET DES JO

REDUIRE LA FRACTURE URBAINE

INDICATEURS

TEMPS DE TRAJET POUR TRAVERSER

TYPOLOGIE DES BATIMENTS

OBSERVATIONS

Le temps actuel moyen pour passer du quartier Pleyel (point 1) au RER D est d'environ 23 min pour un adulte jeune et valide.

Constructions de 2000 à 2013 :
 Service public: 96,000 m²
 Espaces pour d'autres activités: 32,000 m²
 Hôtels: 9,000 m²
 Commerces: 9,000 m²
 Bureaux: 464,000 m².

METHODE DU GUIDE PHOTO ET METHODE DES DONNEES

- Zoom sur l'itinéraire du franchissement Pleyel

Evaluation du guide photo

Observation du 12/12/2023, 09h12



Observation du 14/11/2023, 11h53



Observation du 05/12/2023, 16h56



OBJECTIFS DU COJOP ET DES JO

PRINCIPAUX INDICATEURS

Voir les annexes pour trouver la grille complète

OBSERVATIONS

AMELIORER LES ESPACES PUBLICS ET RENFORCER LA MOBILITE ACTIVE

TYPOLOGIE DES BATIMENTS

Majoritairement des bureaux d'entreprises ou administratifs

TYPOLOGIE DES ACTIVITES

Aucune activité spécifique n'a pu être déterminée, en dehors des travaux de construction.

FLUX DE PERSONNE

Pas de piéton aperçus

PROFILE DES USAGERS

Ne peut pas être déterminé sur les photos

ÉQUIPEMENT URBAIN

Majoritairement des équipements liés à la route comme des barrières pour les piétons et des panneaux de signalisation

TROTTOIRS ET PISTES CYCLABLES

Les trottoirs sont en bonne condition avec des obstacles occasionnels à cause de la construction du pont et des scooter qui s'y garent. Pas de piste cyclable

ACCES AU TRANSPORT PUBLIC

L'accès vers la gare est toujours en construction. L'accès le plus proche au métro est à 5-10 minutes à pieds

INTERPRETATION DES RESULTATS

Nous avons choisi d'étudier cet endroit parce qu'il s'agit de l'une des extrémités du futur franchissement urbain Pleyel, qui devrait mettre fin à la division physique du quartier dû au réseau ferroviaire nord. À l'heure actuelle, le temps minimum nécessaire pour passer d'un côté à l'autre est d'environ 23 minutes, ce qui est considérable et constitue un défi pour ceux qui cherchent à naviguer efficacement dans l'espace. Cette situation entrave donc actuellement l'accessibilité entre ces deux zones.

D'autre part, le type de bâtiment prédominant dans la zone, selon les données collectées, est celui des bureaux (Saint Denis-Pleyel), ce qui ne favorise pas la diversité des usages. Cette prédominance des espaces de bureaux limite le potentiel de mixité des fonctions et des activités, empêchant la zone de devenir un espace dynamique et multifonctionnelle.

Cette analyse a été complétée par le guide photo, qui permet de se rendre compte que les bâtiments décrits servent principalement de centre d'affaires et d'espaces administratifs.

En outre, aucune activité n'a été observée sur les photos de l'espace public, ce qui donne l'impression d'un environnement plutôt vide. Seule une circulation routière est observable. L'absence d'engagement visible des piétons sur les images souligne encore les limites actuelles en termes de dynamisme de la zone et de potentiel pour des usages diversifiés.

D'autre part, en ce qui concerne l'état et l'accès des espaces publics, un problème notable se pose au niveau de l'espace de promenade, où il existe divers obstacles, tels que le stationnement improvisé des motos l'après-midi et le soir.

Actuellement, l'accessibilité de la zone n'est pas très bonne, principalement en raison de la prédominance des voitures dans l'espace, ce qui décourage la mobilité active et les arrêts prolongés.

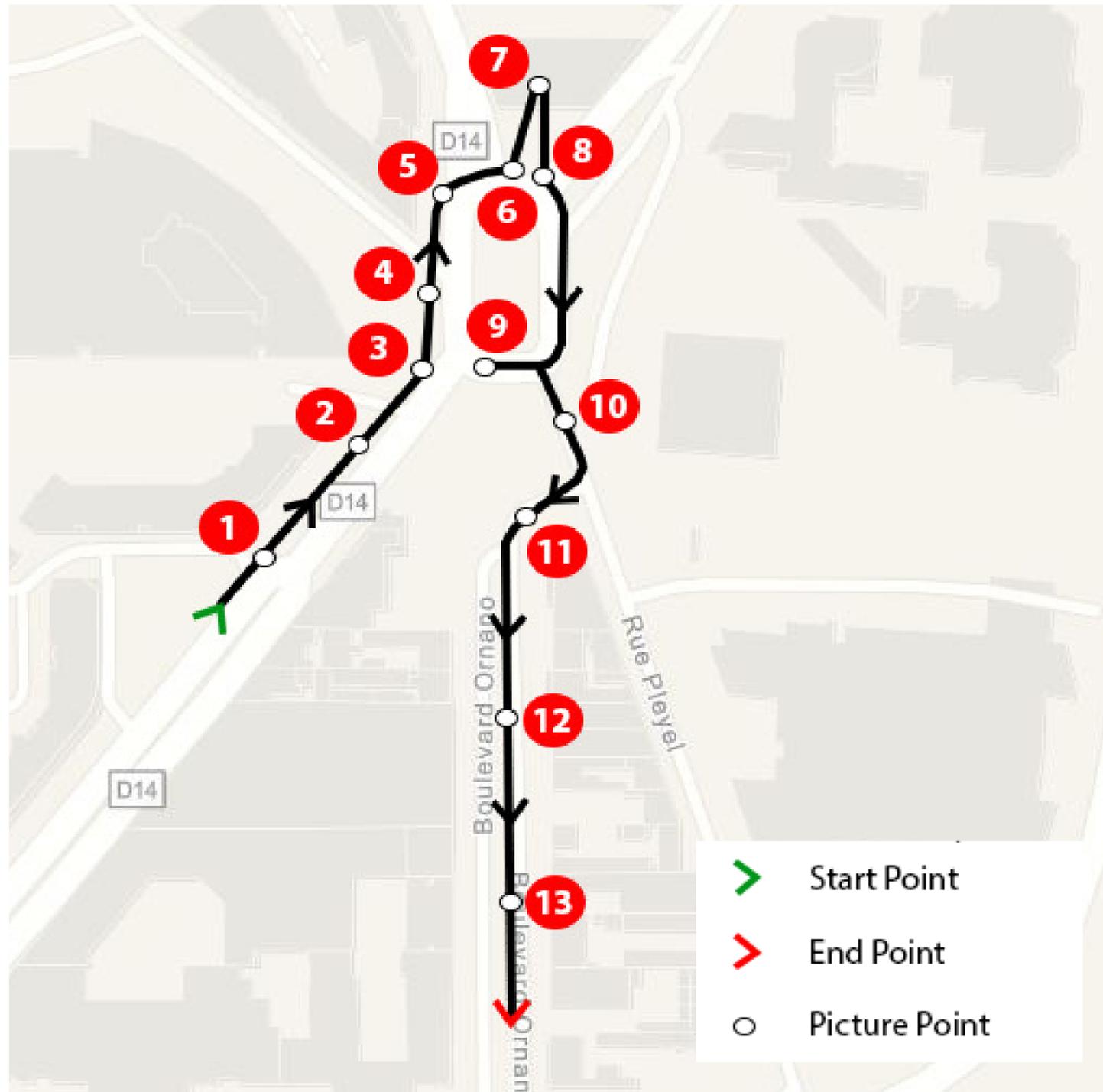
"Le franchissement pleyel sera réalisé pour 2024"



Le franchissement pleyel sera réalisé pour 2024 | CCI Business. (s. d.). <https://ccibusiness.fr/le-franchissement-pleyel-sera-realise-pour-2024>

METHODE COMBINEE: GUIDE PHOTO ET DONNEES

- Zoom sur l'itinéraire de la tour Pleyel



Pour voir les photos prises sur les "Picture point", se référer au guide-photo de la tour Pleyel

SOUS-HYPOTHESES

- La tour Pleyel va renforcer l'attractivité de l'espace, est-ce celui-ci deviendra un lieu stratégique ? Un nouveau hub métropolitain?
- La rénovation de la tour Pleyel devrait transformer le quartier avec de nouveaux équipements mais qui risquent de ne pas correspondre aux besoins des habitants.

ANALYSES DES DONNEES

OBJECTIFS DU COJOP

AMELIORER LES ESPACES PUBLICS ET RENFORCER LA MOBILITE ACTIVE

INDICATEURS

EVOLUTION DU NOMBRE D'INVESTISSEMENT ET DE RPOJETS

TYPOLOGIE DES BATIMENTS

OBSERVATIONS

Pas de données sur les investissements.
Les données actuelles se concentrent sur les projets des JO avec l'échangeur, la tour Pleyel, le franchissement Pleyel et la station Saint-Denis Pleyel

Construction de 2000 à 2013 :
Service public: 96,000 m²
Espaces pour d'autres activités : 32,000 m²
Hôtels: 9,000 m²
Commerce: 9,000 m²
Bureaux: 464,000 m².

METHODE COMBINEE: GUIDE-PHOTO ET ANALYSES DES DONNEES

- Zoom sur l'itinéraire de la tour Pleyel

EVALUATION DU GUIDE-PHOTO

Observation du 12/12/2023, 08h35



Observation du 14/11/2023, 11h53



Observation du 05/12/2023, 16h56



OBJECTIFS DU COJOP ET DES JO

AMELIORER LES ESPACES PUBLICS ET RENFORCER LA MOBILITE ACTIVE / PROTEGER ET RENFORCER LA PRESENCE DES ESPACES VERTS

PRINCIPAUX INDICATEURS

Voir les annexes pour trouver la grille complète

OBSERVATIONS

	TYPOLOGIE DES BATIMENTS	TYPOLOGIE DES ACTIVITES	FLUX DE PERSONNE	PROFILE DES USAGERS	EQUIPEMENT URBAIN	TROTTOIRS ET PISTES CYCLABLES	ACCÈS AU TRANSPORT PUBLIC	PARCS, ESPACES VERTS ET EQUIPEMENTS
	Bâtiments résidentiels ou commerciaux (boulangerie, pharmacie)	Majoritairement, les gens sont en mouvement sur cette place qu'ils traversent. Certains s'y arrêtent pour parler, fumer.. D'autres font la queue à la boulangerie	Place plutôt vide. Les gens la traverse le matin et le soir pour le métro ou pour aller à la boulangerie. Certains s'arrêtent à côté de la pharmacie et de la poubelle	Des hommes occupent majoritairement la place (2 ou 3 femmes maximum peuvent être identifiées)	Poubelles publiques, arrêt de bus, arceaux à vélo, équipement pour s'asseoir autour des arbres	Good condition and width	Station de métro sur la place et des stations de bus sur le Bd Anatole France	Pas d'espace vert

INTERPRÉTATION DES RESULTATS

Nous avons choisi de combiner la méthode des données et du guide photo pour nous assurer que l'analyse de l'impact des Jeux olympiques sur ce territoire serait comprise à travers différents points de vue. En appliquant les deux méthodes, c'est-à-dire en croisant les informations, certains phénomènes sont devenus plus clairs et donc plus facile à interpréter.

Nous avons choisi d'étudier cet endroit parce qu'il s'agit d'une place assez grande, avec une station de métro et quelques bâtiments commerciaux. Nous pensions qu'il s'agirait d'un endroit dynamique, mais finalement, après avoir analysé les photos, nous pouvons voir que cet endroit est plutôt vide pour une place. Le matin et l'après-midi, c'est un lieu où les gens se déplacent d'un endroit à l'autre pour travailler ou pour rentrer chez eux. Seule la boulangerie semble apporter du monde le matin et le midi et dynamiser la zone. De plus, ici les bâtiments sont majoritairement résidentiels, ce qui suggère que le quartier sert davantage de zone de transition pour les personnes venant travailler dans cette zone.

En outre, les données trouvées sur les investissements et les projets dans la région sont exclusivement liées aux Jeux olympiques. Ces projets, bien qu'ils introduisent de la verdure, semblent négliger les besoins de la communauté. Comme nous pouvons le voir sur cette place près de la tour Pleyel, il y a une absence générale d'espace vert dont la présence aurait pu être pertinente pour une place située non loin d'écoles. Avec plus d'espace vert et d'équipement, les gens et les enfants auraient pu s'y arrêter pour se reposer ou prendre un goûter. Ce constat a été complété par le guide-photo, qui montre que cette place est principalement occupée par des employés qui travaillent dans les environs. A midi, ce sont surtout les travailleurs de la Tour Pleyel qui font la queue devant la boulangerie. On peut penser que cet espace sera encore moins occupé une fois la Tour Pleyel terminée.

Enfin, l'attractivité du quartier est actuellement mise à mal par la négligence du mobilier urbain, qui est rudimentaire et délabré, ce qui n'incite pas les gens à rester. En effet, il n'existe qu'une seule photo montrant un groupe de personnes immobiles, discutant et fumant. Il s'agit de la photo prise dans l'après-midi, et ce groupe de personnes est debout, et n'utilise pas les équipements urbains.

“Pleyel au cœur du Grand Paris”



Pleyel au cœur du Grand Paris. (s. d.). Plaine Commune. <https://plainecommune.fr/pleyel/>

MÉTHODE ABANDONNÉE

OBSERVATION DANS L'OMBRE

Lors de nos visites sur le terrain, nous avons testé la méthode d'observation SHADOW. Il s'agit de la méthode d'observation dans l'ombre, issue de l'anthropologie, qui consiste à se placer dans le décor de la vie d'une personne et de l'observer, sans se faire remarquer, afin que notre présence ne modifie pas son comportement.

COMMENT S'APPLIQUE-T-ELLE ?

16:30 carrefour Pleyel - Ecole Anatole France : Nous nous trouvons aux portes d'une école primaire et maternelle pour assister à la sortie des enfants du quartier. Nous avons remarqué la présence de nombreux pères et mères à la recherche de leurs enfants, la répartition est assez paritaire. Ils sont majoritairement noirs et il y a une forte présence de femmes en burqa qui, nous le supposons, sont musulmanes.

16:50 Il y a déjà plus beaucoup d'enfants à l'école, et nous avons décidé de suivre quelques mères - dans la direction de l'Echangeur.

Nous voulions voir à quelle distance elles vivaient de l'école. Ces mères sont allées à droite de l'école et sont passées sous le pont routier. Elles ont emprunté un chemin informel et escarpé, difficile à emprunter avec des poussettes, et sur lequel des panneaux de fermeture aux piétons étaient apposés. Elles traversent ensuite une zone industrielle où se trouve un panneau "Endroit privé, interdit d'accès" pour arriver de l'autre côté de la ville qui avait un air d'abandon. Elles continuent à marcher et passent devant un parc, avec quelques jeux pour enfants. Même par une journée ensoleillée, aucune famille ne s'arrête au parc, et elles se séparent pour rentrer chez elles. Le chemin de retour de l'école ne dure pas plus d'un quart d'heure.

Pourquoi cette méthode a-t-elle été abandonnée ?

Lorsque nous avons appliqué la méthode de l'observation indirecte, nous nous sommes rendu compte que le fait de suivre quelqu'un dans ses déplacements quotidiens n'apporterait peut-être pas autant de réponses sur les objectifs olympiques et sur les améliorations du territoire étudié, mais présenterait plutôt les comportements quotidiens d'un individu/groupe spécifique, ce qui est riche à observer mais qui ne générerait pas autant de réponses aux objectifs spécifiques de cette recherche. Cependant, nous soulignons à quel point il est intéressant de comprendre, sans l'interrompre, le déplacement d'une personne, et de voir ses façons d'utiliser la ville.

Photographie du "Shadow observation"

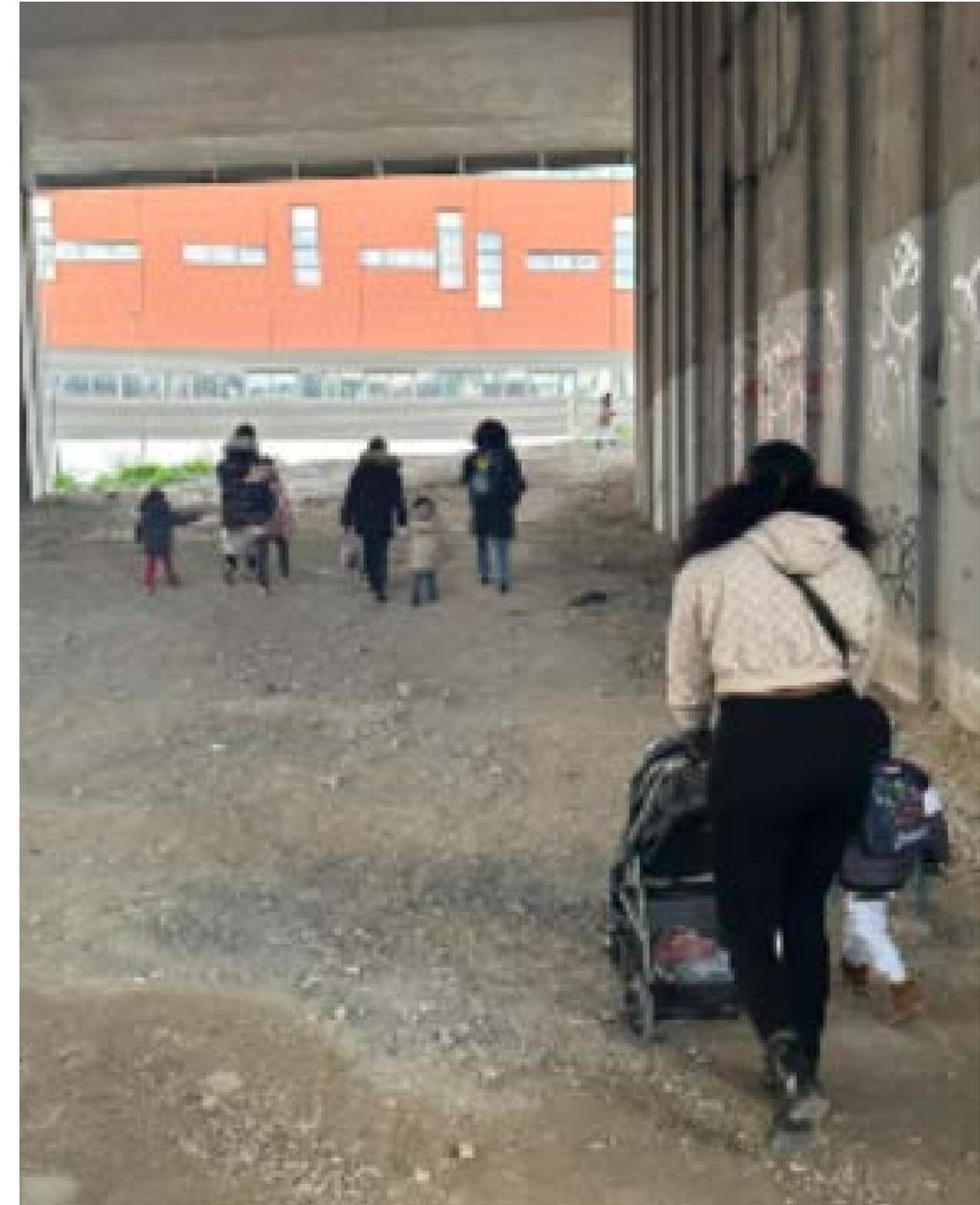


Photo prise par le groupe de recherche le 5 décembre 2023 à 16h48

Conclusion

L'utilisation de la méthode du guide photographique et de la méthode d'analyses des données a permis l'analyse du territoire étudié sous des angles très différents, tout en révélant leurs limites inhérentes. Pour certaines sous-hypothèses, nous avons également choisi de combiner ces deux méthodes.

Ainsi, les trois méthodes utilisées ont été conçues par le groupe Pleyel après l'identification de l'hypothèse globale et des sous-hypothèses. Ces hypothèses étaient liées aux 3 objectifs des Jeux Olympiques. Nous avons ensuite utilisé ces hypothèses pour identifier les indicateurs dont nous avons besoin pour les vérifier, et enfin nous avons appliqué les méthodes pour trouver les résultats. La méthode du guide photographique s'est avérée facile à appliquer une fois la grille d'analyse construite et les itinéraires choisis. Il a suffi de prendre 3 photos des mêmes lieux à 3 moments différents de la journée. La partie la plus complexe du processus a été l'élaboration de la grille d'analyse. Nous nous sommes inspirés d'une grille déjà réalisée et utilisée par un membre de notre équipe l'année précédente. Nous avons ensuite modifié cette grille en fonction de nos besoins et des spécificités du terrain.

En termes de résultats, cette méthode permet d'avoir une vision globale de l'atmosphère de la zone étudiée. En effet, la méthode des photos permet de visualiser rapidement l'environnement, c'est-à-dire le type et la fonction des bâtiments présents, l'état des équipements urbains, les différents types d'espaces (publics, privés, verts) et leur fonction, ainsi que l'affluence des personnes circulant dans l'espace et leurs profils.

Cependant, cette méthode présente plusieurs limites. Tout d'abord, c'est une méthode qui peut être subjective, car la personne qui prend la photo peut choisir le moment où elle la prend. Pour pallier à cela, nous avons essayé de ne pas tricher et de prendre la photo dès que nous arrivions sur le lieu choisi (itinéraire). De plus, cette méthode est moins efficace pour représenter la réalité du terrain qu'une méthode d'observation, où les chercheurs passent plusieurs minutes/heures à observer ce qui se passe à un endroit précis et enregistrent toutes les données. La méthode que nous avons utilisée est plus spontanée, furtive et donc seulement réelle à un moment donné. Elle ne permet donc que de visualiser l'atmosphère générale de la zone. Cette méthodologie, au regard des objectifs des Jeux Olympiques, nous permettra de voir la transformation des espaces publics et privés (la construction de la tour, la petite place vide en face qui sera réaménagée, des pistes cyclables ont été tracées). Concernant le patrimoine et la préservation des espaces verts, on peut constater que des arbres ont été plantés sur le boulevard Ornano et Anatole France, et que la Tour Pleyel a été rénovée. Enfin, l'objectif de réduction de la fracture urbaine sera potentiellement atteint une fois le franchissement urbain Pleyel construit, puisqu'il modifiera complètement l'itinéraire choisi.

La méthode des données a permis d'élucider les changements potentiels dans la zone qui dépassent le cadre de la représentation visuelle. Plus précisément, les mesures liées à la pollution de l'air et aux niveaux de bruit ont servi d'indicateurs quantitatifs, tentant de saisir les changements tangibles induits par les développements d'infrastructures, tels que le nouvel échangeur. Cependant, il est impératif de souligner que si ces approches basées sur les données fournissent des informations inestimables, elles restent limitées dans leur capacité à encapsuler les dimensions générales de l'utilisation de l'espace et les impacts à multiples facettes des interventions infrastructurelles.

Les contraintes inhérentes à la méthode de collecte des données ont nécessité une approche nuancée, incitant à l'incorporation de méthodologies supplémentaires, telles que des questionnaires pour les habitants. En outre, les exigences d'une évaluation précise de phénomènes tels que le bruit et le trafic ont nécessité l'emploi d'instruments spécialisés, garantissant une compréhension nuancée fondée sur la rigueur empirique.

Enfin, nous avons combiné les méthodes du guide photographique et des données dans notre approche. Cette combinaison nous a permis d'obtenir une image plus complète, en tenant compte de certaines limites de chaque méthode. Cependant, la combinaison de ces méthodes a également posé quelques problèmes, comme la possibilité de ne pas tout capturer avec précision. Nous avons donc dû faire preuve de prudence dans l'interprétation de nos résultats.

En résumé, si le répertoire méthodologique utilisé dans notre cadre d'investigation a permis d'obtenir des aperçus multiformes des changements territoriaux catalysés par les Jeux Olympiques de Paris 2024, il reste impératif de problématiser et de s'engager de manière critique dans les limites et les complexités inhérentes à chaque méthode. Basé sur l'interaction entre les données quantitatives, les représentations visuelles et les perceptions localisées, il était impératif de ne pas oublier les limites de ces méthodes.

STADE DE FRANCE

CONTEXTE

Notre zone d'étude est définie par différentes typologies de quartiers ainsi que par la présence de grandes infrastructures (les objets Olympiques). Située au Sud de Saint-Denis et au Nord de la Plaine Saint-Denis, nous désignerons la zone comme le "Quartier Stade de France" tout au long du rapport.

Le quartier connaît peu d'activité commerciale et résidentielle (Cf. carte dans la partie "Zone d'étude"). Au Sud, un ancien pôle industriel a été transformé en Quartier Central des Affaires (QCA), le troisième de la région et définit principalement le paysage urbain et social de la zone, aux côtés de quelques activités industrielles restantes. Il y a donc un important afflux de travailleurs en provenance d'Île-de-France, faisant quotidiennement le trajet vers le Quartier du Stade de France pour y travailler.

Trois infrastructures majeures définissent les parties Nord du quartier, à savoir le Stade de France (construit en 1998), le Centre Aquatique Olympique (construit pour les Jeux Olympiques de 2024) et la passerelle piétonne (construite pour les Jeux Olympiques de 2024) - qui reliera le Stade de France au Centre Aquatique. À l'Ouest, la ZAC Plaine Saulnier accueillera l'installation d'infrastructures temporaires pendant les Jeux Olympiques et sera convertie en quartier à usages mixtes (bureaux, logements, commerces, espaces verts).

Pour l'instant, ces infrastructures contribuent aux clivages urbains à Saint-Denis, car elles dominent le tissu urbain mais ne fournissent pas d'activités à usages mixtes. Elles n'améliorent pas l'espace public environnant, et rendent même la mobilité active plus difficile pour les personnes à mobilité réduite ou celles se déplaçant à pied, ou à vélo.

La zone est également traversée par trois infrastructures de transport : deux autoroutes (A81 et A1) ainsi que la ligne de chemin de fer RER B. Les importantes installations qui traversent la région de La Plaine confèrent un caractère distinct au quartier, marqué par des zones isolées ou mal connectées.

INTRODUCTION

L'organisation imminente des Jeux Olympiques de 2024 à proximité du Stade de France annonce des transformations significatives dans la région, notamment marquées par la construction du Centre Aquatique, d'un pont piéton, et du projet de développement ZAC Saulnier.

Ces développements d'infrastructures promettent de remodeler le paysage et les dynamiques fonctionnelles de la région. Cependant, la zone fait face à des défis importants, notamment de nombreuses fractures urbaines, exacerbées par la partition géographique créée par une autoroute majeure, engendrant un paysage apparemment disjoint.

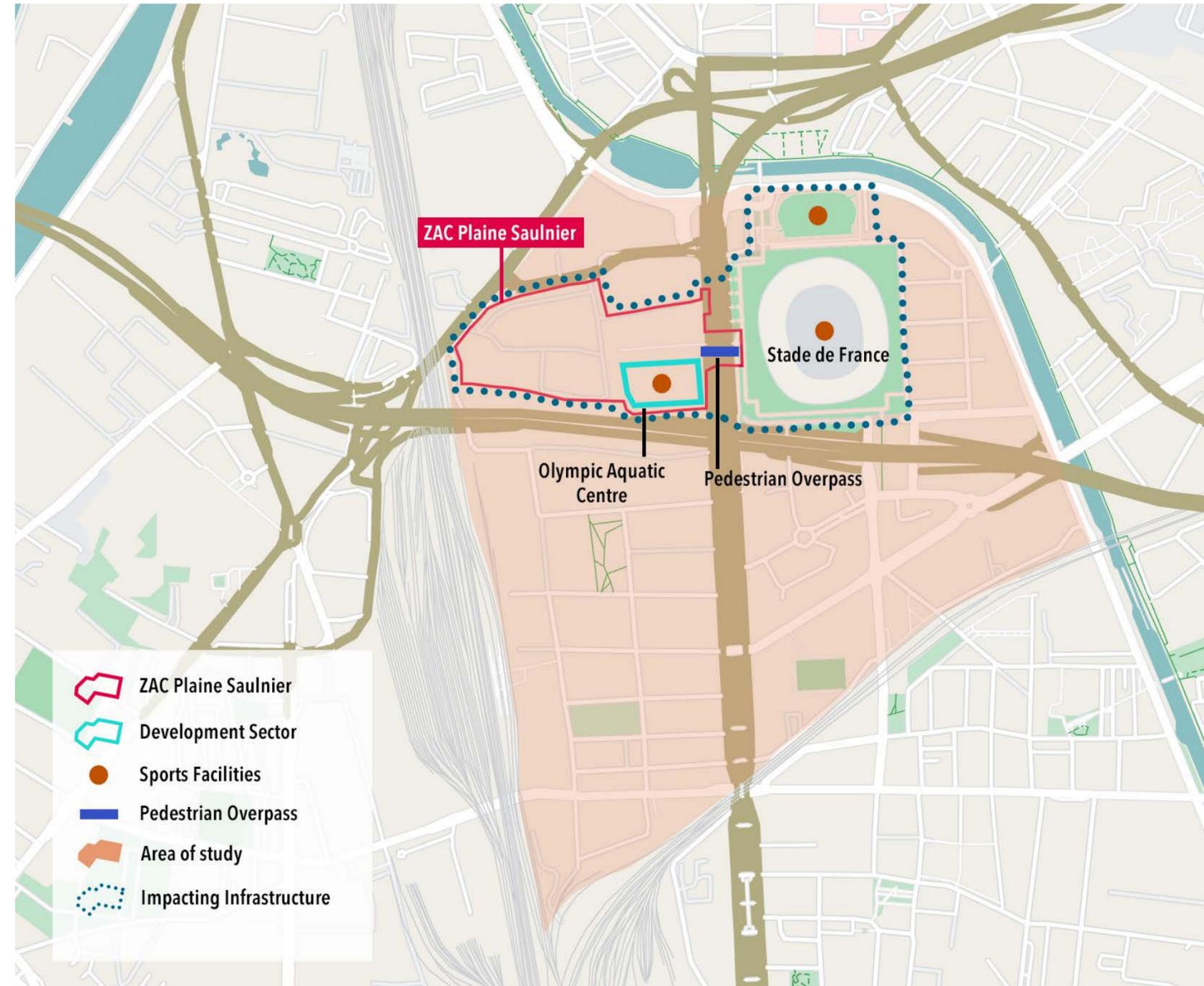
Suite à notre hypothèse développée, selon laquelle **"la mise en œuvre du Centre Aquatique et de la ZAC Plaine Saulnier offrira à ses utilisateurs ainsi qu'aux habitants de la Plaine Saint-Denis des usages multifonctionnels au quotidien, cependant, le Stade de France n'évoluera pas de la même manière"**, nous suggérons une approche d'évaluation à deux volets - comprenant des enquêtes qualitatives et quantitatives ainsi qu'un exercice de cartographie - afin d'évaluer l'impact de ces changements anticipés.

L'objectif principal de nos enquêtes en ligne et des entretiens sur place est de discerner les schémas d'utilisation des employés et des résidents. Ils permettent également d'évaluer les qualités inhérentes à la zone, et de décrypter les attentes des résidents à l'égard des Jeux Olympiques de 2024.

Par la suite, après les Jeux, une étude parallèle devrait être menée pour évaluer les transformations et les perceptions des résidents face au paysage modifié. De plus, l'exercice de cartographie sera utilisé pour localiser spécifiquement les endroits utilisés avant et après les jeux, fournissant un aperçu des éventuels changements dans les utilisations mixtes dans la région.

Cette combinaison de méthodes de recherche est conçue pour évaluer de manière approfondie l'héritage potentiel des interventions liées aux Jeux Olympiques de 2024 à Saint-Denis, en Île-de-France, offrant une approche polyvalente sur les transformations socio-fonctionnelles attendues dans la région, que nous examinerons plus en détail dans le document.

Carte situant notre zone d'étude ("area of study" dans la légende)



ZONE D'ÉTUDE

Le tissu urbain et social du Quartier Stade de France est dominé par le quartier central des affaires et largement défini par la présence imposante de grandes infrastructures sportives, telles que le Stade de France et le futur Centre Aquatique.

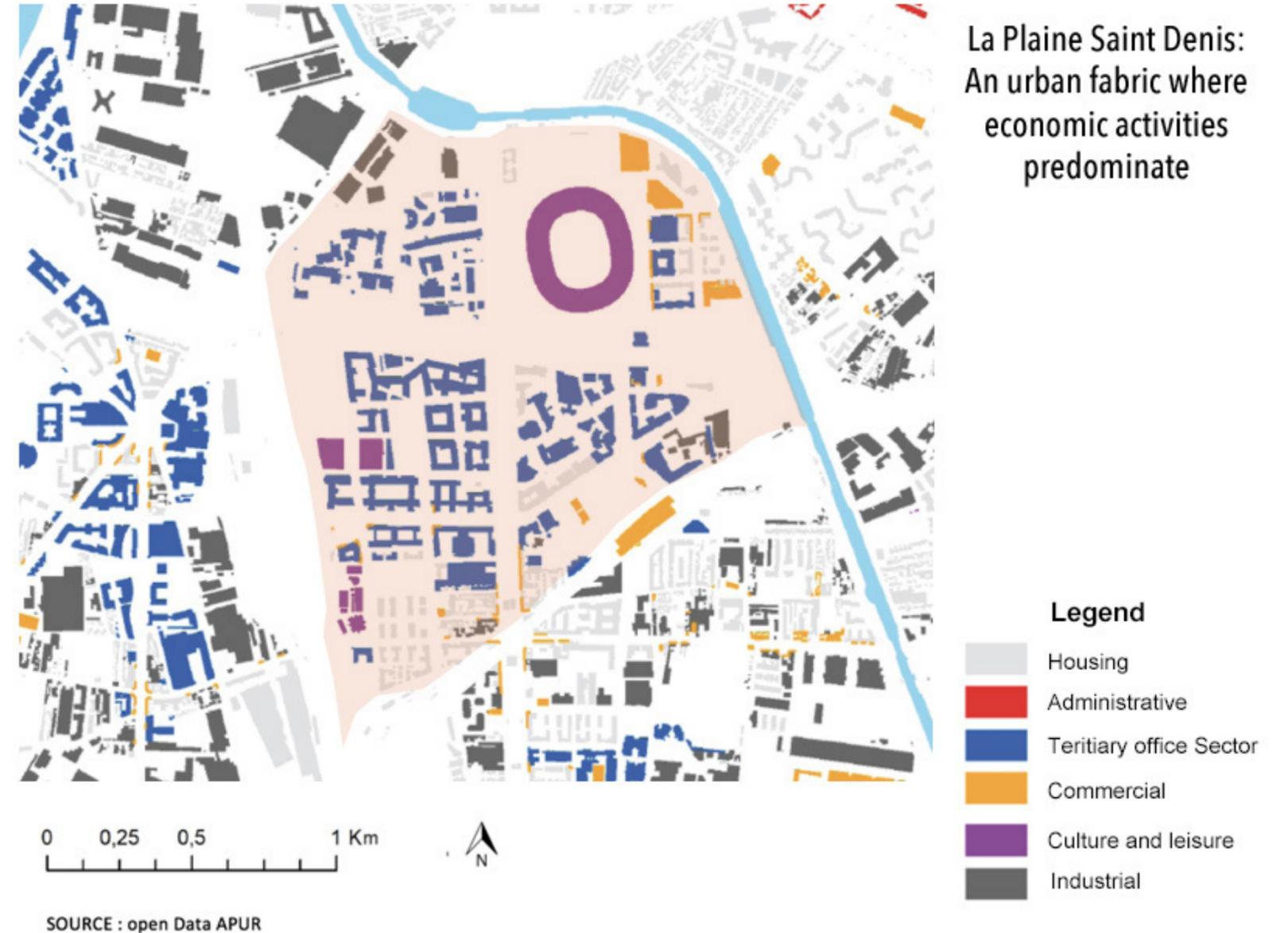
Ces infrastructures deviennent actives à des moments particuliers de l'année, et en retour, les entreprises environnantes suivent le même rythme. Par exemple, lors d'un entretien avec un employé du restaurant Le France, situé directement en face du stade, nous avons appris que le restaurant était particulièrement fréquenté lors des matchs ou des concerts.

Par conséquent, le tissu urbain du Quartier Stade de France offre des utilisations hégémoniques pour les habitants et les utilisateurs. En tenant compte de cela, il devient évident de déduire que les grandes infrastructures qui définissent la zone créent des frictions avec ce qui peut être considéré comme la "coexistence" du tissu social.

Le manque d'activités proposées dans le quartier a un impact négatif, tant sur les individus que sur la communauté, avec une cohésion communautaire réduite, une qualité de vie globalement diminuée, une potentielle augmentation des nuisances et de la criminalité et une probabilité fondamentalement moindre d'interaction entre les personnes.

Bien que le manque d'activités proposées dans cette zone puisse la rendre moins attrayante pour les loisirs, elle présente peut-être également le plus grand potentiel de changement après les Jeux Olympiques de 2024. Il est possible de reconnaître un risque dans la mise en œuvre des objets olympiques et des projets de développement - "risque" étant le mot clé, compte tenu du potentiel de changements négatifs ou positifs.

Les Jeux Olympiques de 2024 peuvent contribuer à créer un tissu urbain plus cohérent en offrant davantage d'utilisations à la zone, ou la mise en œuvre de nouvelles grandes infrastructures peut augmenter les frictions déjà existantes. Notre méthodologie vise à spéculer sur les résultats après les Jeux Olympiques de 2024.



Hypothèse

La mise en œuvre du **Centre Aquatique** et de la **ZAC Plaine Saulnier** offrira à ses **utilisateurs** ainsi qu'aux **habitants** de la Plaine Saint-Denis des usages **multifonctionnels** au quotidien, cependant, le **Stade de France** n'évoluera pas de la même manière

Afin de déterminer si la zone est utilisée ou non par les habitants, les travailleurs, les touristes et les utilisateurs, et si les utilisations multifonctionnelles augmenteront après les Jeux Olympiques de 2024, nous avons formulé **plusieurs sous-hypothèses** :

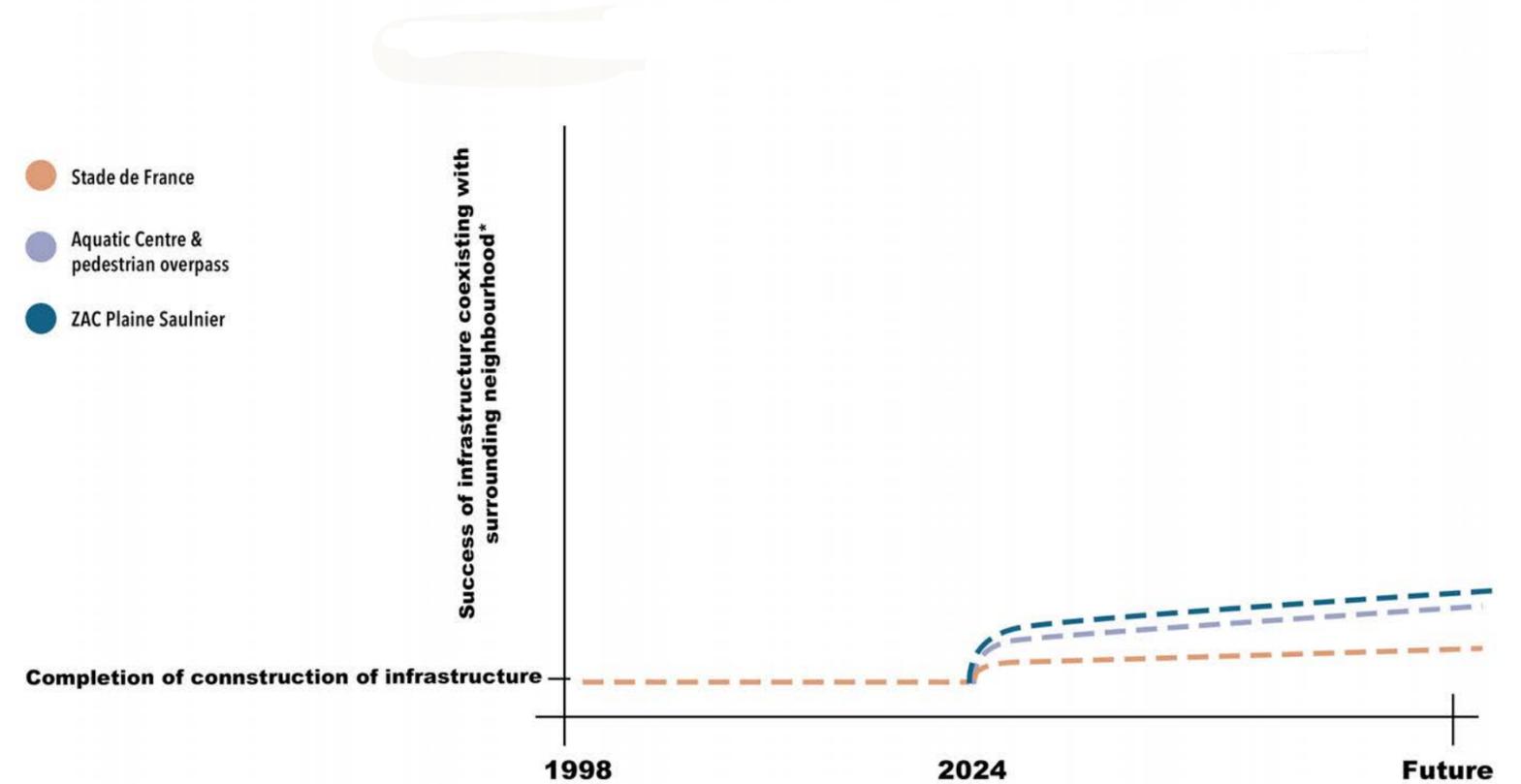
- La ZAC Plaine Saulnier peut contribuer à des **utilisations mixtes**, créer de **nouveaux flux** et rendre La Plaine Saint-Denis plus **accessible** à ses habitants.
- Le Centre Aquatique et la passerelle peuvent **améliorer** la zone, en offrant de **nouveaux usages** et en **réduisant les clivages** urbains, et ce, si leur accès est adapté au public.
- La coexistence du Stade de France avec son environnement peut être améliorée **dans une certaine mesure** grâce au pont piéton améliorant l'accessibilité et au Centre Aquatique apportant plus de vie à la zone.

On peut supposer que le succès d'un objet dépend du succès d'un autre. Ces conjectures que nous avons élaborées conduisent à notre hypothèse principale, mentionnée dans l'introduction. Elle **spécule** que *la mise en œuvre du Centre Aquatique et de la ZAC Plaine Saulnier offrira à ses utilisateurs ainsi qu'aux habitants de la Plaine Saint-Denis des usages multifonctionnels au quotidien, cependant, le Stade de France n'évoluera pas de la même manière.*

À la question "*Quel est l'avenir des objets olympiques dans le Quartier Stade de France ?*", nous pouvons spéculer que, pendant et après les Jeux Olympiques, le Centre Aquatique et le projet de développement de la ZAC Saulnier généreront probablement davantage d'usages pour les habitants des quartiers environnants.

Cependant, étant donné les défis que pose déjà le Stade de France en tant qu'infrastructure imposante et l'absence de plans spécifiques pour améliorer son environnement pour les Jeux Olympiques de 2024, il n'aura pas le même succès que le Centre Aquatique, le pont piéton et la ZAC Saulnier. Ceci est illustré dans le graphique ci-contre.

Graphique spéculatif représentant l'évolution des objets dans le secteur



* Coexistence is measured according to uses, environment, mobility, integration and accessibility

Source : Institut Paris Région, 2023

Hypothèse

La mise en œuvre du **Centre Aquatique** et de la **ZAC Plaine Saulnier** offrira à ses **utilisateurs** ainsi qu'aux **habitants** de la Plaine Saint-Denis des usages **multifonctionnels** au quotidien, cependant, le **Stade de France** n'évoluera pas de la même manière

Objectifs du COJOP

ENQUÊTES EN LIGNE ET SUR PLACE

Réduire les fractures urbaines

Améliorer l'espace public

Objets Olympiques

Passerelle

Centre Aquatique

Stade de France

Sous-hypothèses

La nouvelle passerelle réduira les temps de déplacement entre le Nord de la zone de Saint-Denis et celle de Pleyel de Saint-Denis. Sa mise en place encouragera les mobilités douces et réduira les fractures urbaines en offrant un meilleur accès aux services proposés des deux côtés.

La mise en œuvre du Centre Aquatique offrira aux habitants, aux écoles locales et aux visiteurs de Saint-Denis de nouveaux usages. Cela contribuera à réduire les clivages urbains et à améliorer les espaces publics, en attirant plus de personnes dans le secteur et en offrant de nouvelles utilités

Le Stade de France ne contribuera pas à améliorer les espaces publics du secteur, car aucune modification n'est apportée à l'environnement de la structure pour les Jeux Olympiques

QUESTIONNAIRES SUR PLACE ET EN LIGNE



Source : Photo prise par notre groupe, 2023

Quartier Stade de France

Principales questions / hypothèse

L'objectif des questionnaires est de comprendre comment la mise en place du Centre Aquatique, du pont piétonnier et de la ZAC Plaine Saulnier affectera les habitants du secteur, pendant et après les Jeux Olympiques de 2024. En analysant les réponses, nous serons en mesure d'établir plus précisément les usages et interactions des travailleurs et des résidents, et donc de potentiellement déterminer si ces nouvelles infrastructures engendrent des frictions ou favorisent une meilleure coexistence avec le quartier.

Description de la méthode

Les enquêtes en ligne et sur site impliquent de collecter toutes les données à travers un questionnaire structuré ou au travers d'un entretien avec des objectifs spécifiques. Cela permet de recueillir des informations précises auprès d'une population ciblée.

La création de cette méthode se divise en trois étapes :

- L'élaboration d'un questionnaire concis et la formulation de questions claires
- L'exécution : le déploiement du questionnaire sur site pour recueillir les réponses
- L'exécution : la distribution des enquêtes via des plateformes en ligne, telles que des groupes locaux sur Facebook

Critères & indicateurs principaux

Accès aux piétons (nombre de piétons et de PMR*)

Quantité (nombre) et qualité (note) des espaces publics

Accès aux espaces verts (superficie, distance la plus éloignée des résidences)

Usages mixtes (nombre de d'endroits et d'utilisations variés)

Difficultés / limites

- **Biais d'échantillonnage** : si l'échantillon sondé n'est pas représentatif de l'ensemble de la population, les résultats peuvent ne pas refléter de manière précise cette même population.
- **Contraintes temporelles et en termes de ressources** : la création et la diffusion des questionnaires, et le traitement des données peuvent exiger des ressources et du temps considérables, ce qui pose des défis pour leur réalisation à grande échelle ou à une fréquence plus élevée.
- **Dépendance aux informations auto-déclarées** : les réponses subjectives sont un défi dans les enquêtes, car elles reposent sur le fait que les individus fournissent des comptes rendus qu'ils pensent précis de leurs pensées, sentiments et comportements, ce qui peut être en plus influencé par des facteurs tels que la mémoire ou l'envie d'être bien perçu.
- **Barrières technologiques** : certaines personnes peuvent ne pas avoir accès à la technologie nécessaire (Internet, ordinateur) ou aux compétences leur permettant de remplir les enquêtes (Google form), limitant ainsi la portée des enquêtes en ligne.

*PMR = Personne à Mobilité Réduite

LA MISE EN OEUVRE DES QUESTIONNAIRES

ETAPES DE LA MISE EN PLACE DES ENQUÊTES

- Développement des objectifs de l'enquête, du public cible, du nombre de répondants et des questions.
- Identifier les endroits appropriés pour le déploiement des questionnaires.
- Préparation du matériel : s'assurer que les instructions sont faciles à comprendre pour les personnes et que l'enquêteur peut rapidement & simplement récolter les données.
- Effectuer une première visite sur site pour tester le questionnaire, garantir que l'enquête prend moins de 5 minutes à compléter, et ajuster les questions si besoin.
- Créer une enquête en ligne ou adapter le questionnaire à une plateforme en ligne Google Form ou d'une autre plateforme en ligne conviviale.

SUR PLACE

- ETAPE 1 : identifier les personnes disposées à participer à l'enquête
- ETAPE 2 : aborder les passants avec respect et expliquer le but de l'enquête
- ETAPE 3 : réaliser les enquêtes selon la méthode choisie

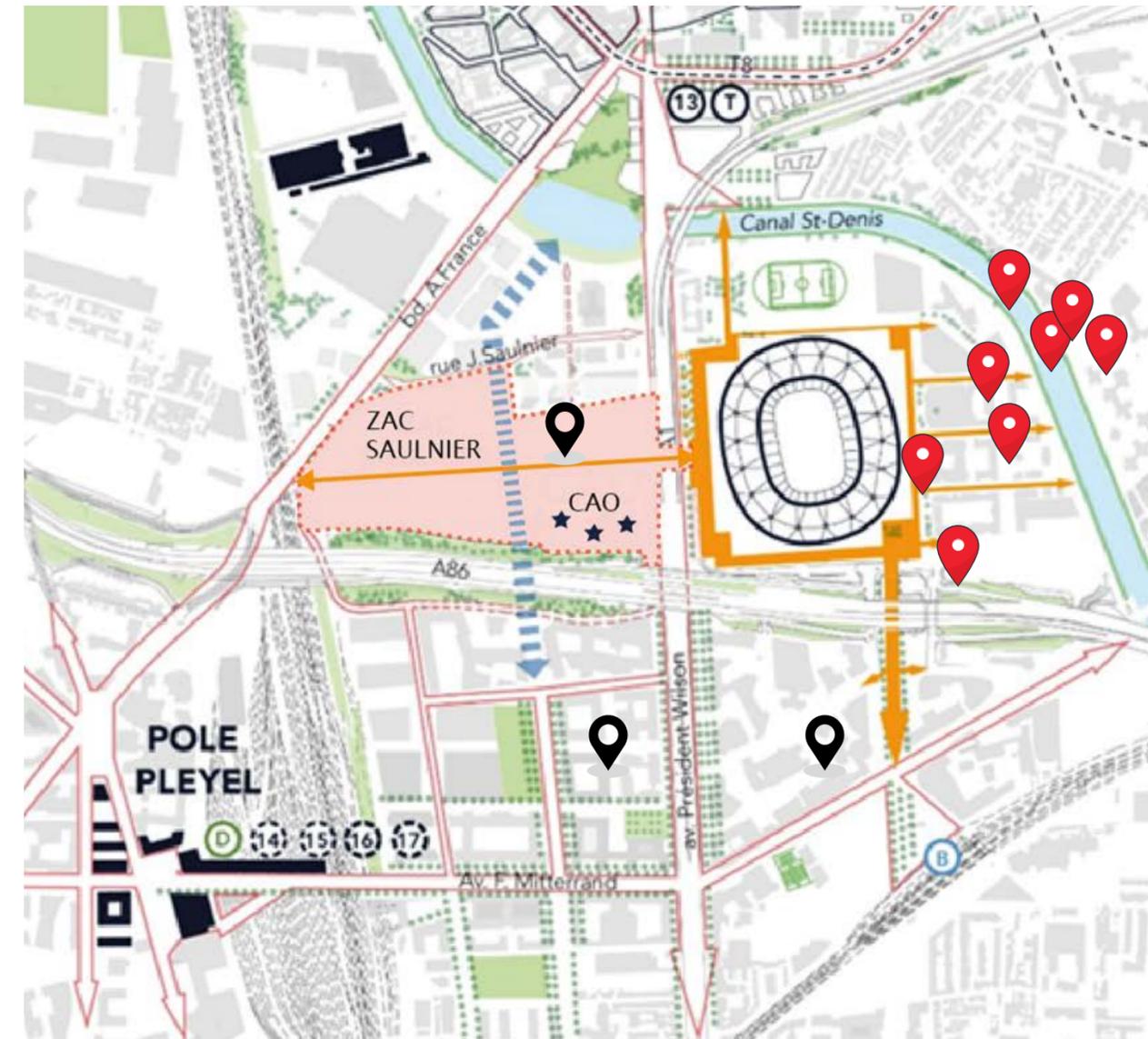
AFTER SITE

- ETAPE 4 : partager les enquêtes sur des groupes Facebook liés à la ville de Saint-Denis
- ETAPE 5 : une fois les questionnaires complétés sur le groupe Facebook, s'assurer qu'ils sont enregistrés sur le formulaire Google. Transmettre les données et réponses de nos enquêtes terrain
- ETAPE 6 : analyser les données disponibles et les mettre en perspective avec les résultats attendus des Jeux Olympiques de 2024

ETAPE FINALE : analyse et interprétation des résultats

- ETAPE 7 : examiner les données recueillies à partir des enquêtes en ligne et sur site pour détecter d'éventuels changements ou tendances dans l'utilisation de la zone à la suite des Jeux Olympiques. Contraster les variations dans les schémas d'utilisation de la zone à travers les périodes de temps désignées.

Lieux d'implémentation de nos questionnaires



Carte basée sur celle situant les objets Olympiques et les projets à Saint-Denis

Source : Leclercq Associés, Authors work, 2023

Légende

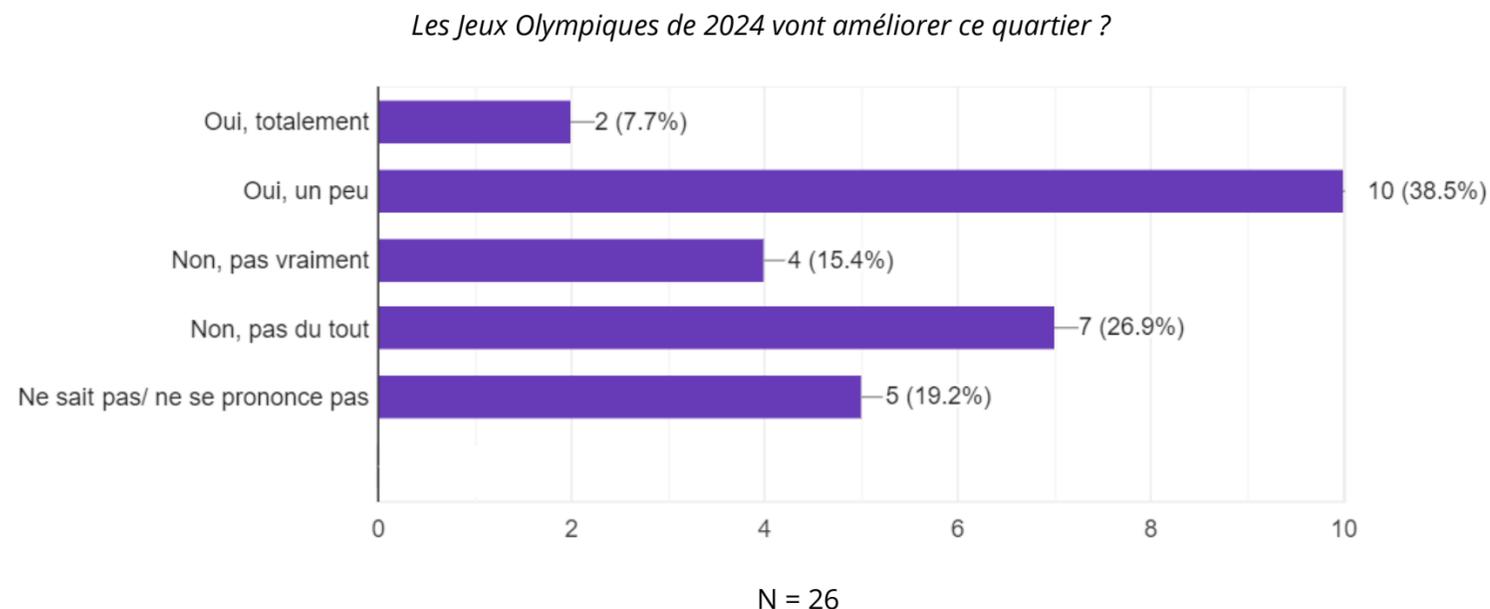
-  Lieux où nous n'avons pas trouvé de participants
-  Lieux où les enquêtes ont été réalisées

RÉSULTATS

En ce qui concerne les enquêtes en ligne et sur site, une analyse des quelques réponses obtenues révèle que, dans l'ensemble, la plupart des résidents/travailleurs/utilisateurs du Quartier Stade de France nourrissent d'importantes attentes pour les Jeux Olympiques de 2024 et les infrastructures en cours de mise en place.

Les réponses fournies varient considérablement selon qu'on les a recueillies sur site ou en ligne. Sur place, les personnes étaient plutôt positives et avaient tendance à répondre "Oui" ou "Oui je pense". Cependant, en ligne, et comme illustré ci-dessous, il y a presque autant de personnes qui ont une opinion négative que celles ayant une opinion positive.

Certains résidents rencontrent des difficultés à faire la distinction entre les projets urbains liés aux Jeux Olympiques et d'autres initiatives en cours. Cela complique l'évaluation de l'impact des Jeux Olympiques, car les personnes interrogées peuvent ne pas les mentionner explicitement.



Source : Résultats de notre enquête en ligne, Google Form, 2023

Ici, les répondants ont la possibilité de donner une ou plusieurs réponses, ce qui est une erreur de notre part. Donner plusieurs réponses à cette question ne semble pas non plus très "logique", nous pensons donc que certaines personnes ont donné une réponse incorrecte et n'ont pas annulé leur premier choix, pensant peut-être que le formulaire le ferait automatiquement.

A la question "Pensez-vous que les Jeux Olympiques de 2024 vont améliorer ce quartier ?", on observe que 46% des répondants estiment que les Jeux Olympiques vont améliorer le quartier, tandis que 42% pensent le contraire.

Au cours de notre enquête de terrain, il était intéressant d'observer la dualité des réponses. La plupart des travailleurs ont tendance à penser que les Jeux Olympiques amélioreraient le quartier, tandis que les habitants ont tendance à être sceptiques quant aux résultats ou au fait que les Jeux Olympiques aient même été réalisés en tenant compte de leurs envies et besoins.

Nombre de réponses :

En ligne : 26

Sur site : 11 (et 3 lors de l'essai de notre questionnaire, avant que nous changions quelques questions)

Réponses et ressenti de l'échantillon envers les grandes infrastructures dans le Quartier Stade de France

En ligne	Sur place
La majorité des personnes exprime que les événements du Stade de France créent des désagréments tant au niveau du temps de déplacement que du bruit, et ils se sentent également moins en sécurité lors de ces manifestations.	Les patrons et les employés de restaurants ont mentionné que les événements au Stade de France génèrent une forte et plus importante activité économique pour leur entreprise. Les femmes expriment plus souvent le manque de sentiment de sécurité, la zone entourant le stade manquant d'éclairage selon elles.
77% des répondants déclarent vouloir aller au Centre Aquatique après les Jeux Olympiques, si les billets sont raisonnablement tarifés.	La majorité des personnes prévoit de se rendre au Centre Aquatique après les Jeux Olympiques.
Des avis plutôt variés concernant les ressentis à l'égard de l'impact des Jeux Olympiques de 2024 sur le Quartier Stade de France.	Réponses globalement positives envers la mise en place des infrastructures des Jeux Olympiques de 2024.

RÉSULTATS

Voici quelques résultats que nous avons principalement obtenus de notre enquête en ligne.

Bien que nous ayons posé les mêmes types de questions, à la fois sur notre enquête en ligne et sur place (la principale différence étant les questions ouvertes ou fermées), nous pouvons distinguer deux types de personnes. Ceux qui ont répondu à l'enquête étaient pour la plupart des habitants de Saint-Denis. Cependant, sur place, nous avons principalement interviewé des travailleurs.

Cela peut s'expliquer par la zone choisie : nous sommes restés dans la zone que nous avons désignée (comme indiqué dans la page "Zone d'étude") car nous voulions cibler les zones autour du Stade de France, ce qui n'était pas possible ou réglementé avec l'enquête en ligne.

Dans l'ensemble, l'âge des répondants est réparti de manière égale entre 25 et 44 ans et 45 à 59 ans (une personne est âgée de moins de 25 ans, une a entre 60 et 74 ans) et ce sont principalement des femmes (80 % des répondants).

En ce qui concerne la catégorie socio-professionnelle, l'enquête en ligne n'a pas fourni suffisamment de détails pour affirmer quoique ce soit à ce sujet (par exemple, une personne a dit qu'elle est kinésithérapeute, mais nous ne savons pas si elle est employée ou travaille à son compte). Les autres résultats donnent une personne au chômage, un étudiant, 13 employés et agents de service et 6 cadres et cadres de la fonction publique.

- Infrastructures et appréciation du quartier

Malgré l'"origine" des répondants (ils peuvent par exemple vivre dans le Nord de Saint-Denis, en dehors de notre zone d'étude), la plupart des réponses restent pertinentes, car les questions mentionnent la zone.

Par exemple, pour savoir si les utilisateurs trouvent facile de se déplacer dans la zone du Stade de France, nous avons demandé : "*Rencontrez-vous des difficultés pour vous déplacer dans la zone du Stade de France ?*". Les réponses étaient réparties de manière équitable entre deux réponses "modérées" (plutôt en désaccord et plutôt en accord), ce qui peut être la preuve que les questionnés n'ont pas vraiment d'opinion sur le sujet.

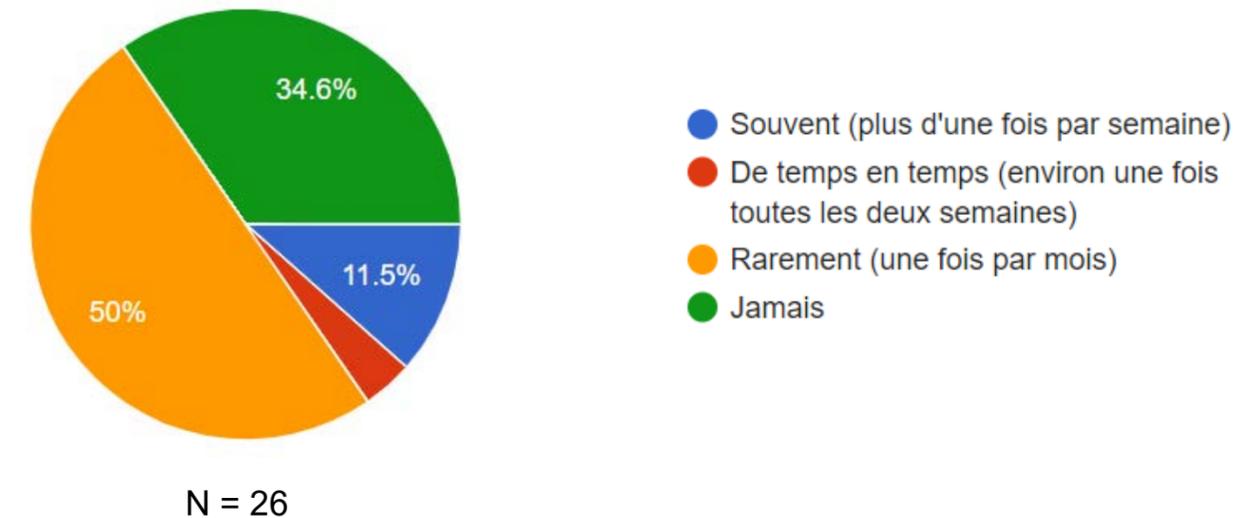
"*Y a-t-il suffisamment d'infrastructures autour de la zone du Stade de France ?*" La plupart des gens (22/26 personnes) ne sont pas d'accord ou sont principalement en désaccord avec cette affirmation. Une seule personne est totalement d'accord.

Nous nous attendions à ce que les gens ne se rendent jamais au Stade de France et "n'utilisent" pas la zone non plus (en tant que lieu de shopping, en allant dans des restaurants ou des bars, etc.). Nous avons donc ajouté une question afin de connaître la fréquence à laquelle les répondants allaient dans les restaurants et bars du quartier. 11% disent qu'ils y vont de temps en temps (environ une fois toutes les 2 semaines), 31 % y vont rarement (une fois par mois), et 58 % des répondants ne vont jamais dans les restaurants et bars.

Lorsque nous sommes allés sur place, cela a été confirmé par les employés des magasins et restaurants avec lesquels nous avons discuté. Le propriétaire d'un marché alimentaire rencontre principalement des travailleurs qui s'arrêtent rapidement pour faire quelques courses en rentrant chez eux (Cf. graphique). Mais les clients des bars et restaurants ne sont pas vraiment des habitants, et le moment où ils ont le plus de clients est pendant un événement du Stade.

Comme mentionné précédemment, les habitants (la majorité des répondants) ne se rendent pas dans le Quartier Stade de France pour faire leurs courses.

À quelle fréquence faites-vous vos courses dans le quartier Stade de France ?



Source : Résultats de notre enquête en ligne, Google Form, 2023

Étant donné que la zone est principalement fréquentée par des travailleurs, nous avons également souhaité évaluer leurs habitudes et leurs usages. Nous leur avons donc posé des questions spécifiques (dans le sens, uniquement dédiées aux travailleurs), et notamment sur l'endroit où ils déjeunent.

Les réponses sont assez diverses : deux apportent leur repas, un mange au restaurant de l'entreprise, un mange à l'extérieur, un répond qu'il mange chez lui ou au travail en fonction du jour (cantine ou sa propre nourriture), un rentre chez lui, et un n'a pas précisé sa réponse après avoir choisi l'option "*autre*". Les réponses étant si différentes (et comme nous n'en avons de toute façon pas beaucoup), nous ne pouvons tirer aucune conclusion de cela. Il est cependant intéressant de noter qu'il y a des personnes qui mangent à l'extérieur.

- Sécurité

Lors de nos visites sur site, trois personnes interrogées ont mentionné un soucis d'insécurité (dans la zone pour une personne, et de l'autre côté de la route pour les deux autres). Nous avons ajouté cette question pour voir si d'autres personnes partageaient la même opinion. Dans l'enquête en ligne, à la question "*vous sentez-vous en sécurité dans cette zone, lorsque vous marchez seul par exemple ?*", 3 des répondants disent qu'ils sont tout à fait d'accord. 14 d'entre eux disent qu'ils sont simplement d'accord. 6 sont plutôt en désaccord, 3 sont tout à fait en désaccord. C'est donc assez mitigé mais principalement positif pour cette zone spécifique.

RÉSULTATS

Afin d'établir un lien avec les Jeux Olympiques, nous avons ajouté des questions sur le sport.

- Sport & activités en extérieur (Cf. graphique ci-contre)

Les organisations de santé encouragent à faire une activité physique régulière. Les résultats présentés ici nous indiquent que la plupart des gens ne font pas assez de sport (57 % des répondants ne font pas régulièrement d'exercice). Cependant, cela ne nous donne pas d'indication sur la raison pour laquelle ils ne le font pas (manque de temps, problèmes de santé, arrêt récent, manque d'infrastructures, conditions météorologiques?).

Nous avons posé la même question pour leurs enfants ("si vous avez des enfants, font-ils régulièrement du sport?"). 12 répondants n'ont pas d'enfants. 3 disent que leur enfant ou leurs enfants ne font du sport qu'à l'école. 3 seulement en dehors de l'école, 2 ne pratiquent pas du tout de sport et 6 mentionnent qu'ils sont actifs à la fois en dehors et à l'intérieur de l'école.

Lorsqu'on leur demande s'ils se promènent dans le quartier du Stade de France, les participants se répartissent équitablement entre *souvent* (plus d'une fois par semaine), *parfois* (une fois toutes les deux semaines), *rarement* (une fois par mois) et *jamais*, ce qui n'est pas aussi "mauvais" que nous l'aurions pensé. Cependant, il y a encore place à l'amélioration.

- Les objets Olympiques

Nous avons pensé qu'il serait intéressant d'évaluer les interactions entre les répondants et les deux objets olympiques.

16 personnes ont mentionné être allé au Stade *occasionnellement* (au moins une fois) ou *de temps en temps* (plus d'une fois par an), ce qui est plus que ce à quoi nous nous attendions. Mais 12 participants n'y sont jamais allés (mélange de réponses en ligne et sur place). Parmi les personnes disant qu'elles n'y sont jamais allées, 9 prévoient d'y aller.

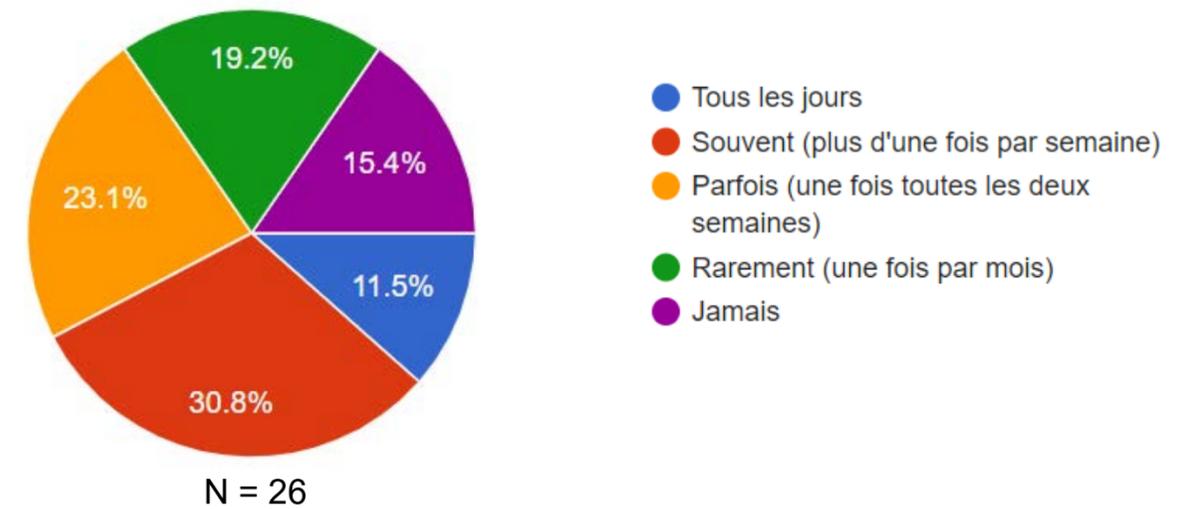
Les événements au Stade ont-ils un impact sur votre vie quotidienne ?

Cette question ne vise pas à trouver une solution, mais à avoir une idée de la façon dont les habitants et les travailleurs ressentent la zone. Les résultats sont présentés sur le graphique ci-contre. La plupart des réponses ne sont pas trop positives, car elles montrent que les événements modifient beaucoup leur routine. Lors de nos enquêtes sur place, certains commerces ont mentionné que certaines zones étaient fermées (passage fermé au trafic et aux piétons), malgré l'ouverture des commerces, ce qui les rend alors inaccessibles à ceux qui assistent à l'événement au Stade de France.

25/26 personnes ont entendu parler du Centre Aquatique. Et 20 des répondants aimeraient y aller si le prix d'entrée était acceptable (4 n'ont pas d'opinion, ou ne savent pas s'ils iraient, lors de son ouverture).

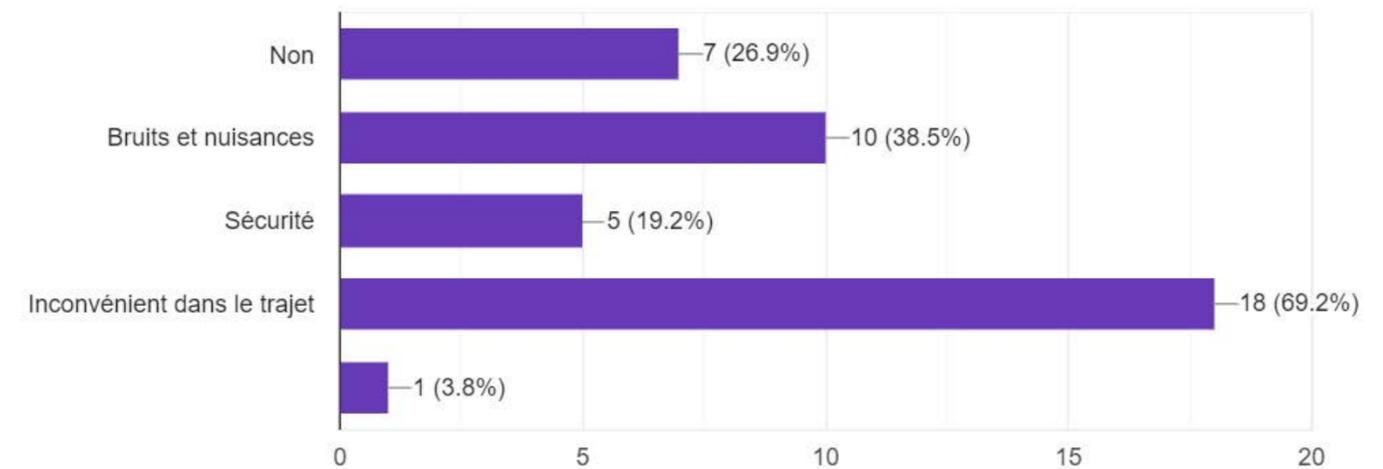
Enfin, à la déclaration "*Les Jeux Olympiques de 2024 amélioreront ce quartier*", 2 sont *tout à fait d'accord*, 10 disent "*oui, un peu*", 4 répondent "*non, pas vraiment*", 7 disent "*non, pas du tout*", et 5 *ne savent pas* ou ne partagent pas leur opinion. Les travailleurs et les propriétaires de magasins s'attendent à tirer davantage de positif des Jeux Olympiques que les habitants, car il y aura un bénéfice économique certain pour leur entreprise.

Vous pratiquez une activité physique :



Source : Résultats de notre enquête en ligne, Google Form, 2023

Les événements du stade de France ont un impact sur votre vie quotidienne :



Source : Résultats de notre enquête en ligne, Google Form, 2023

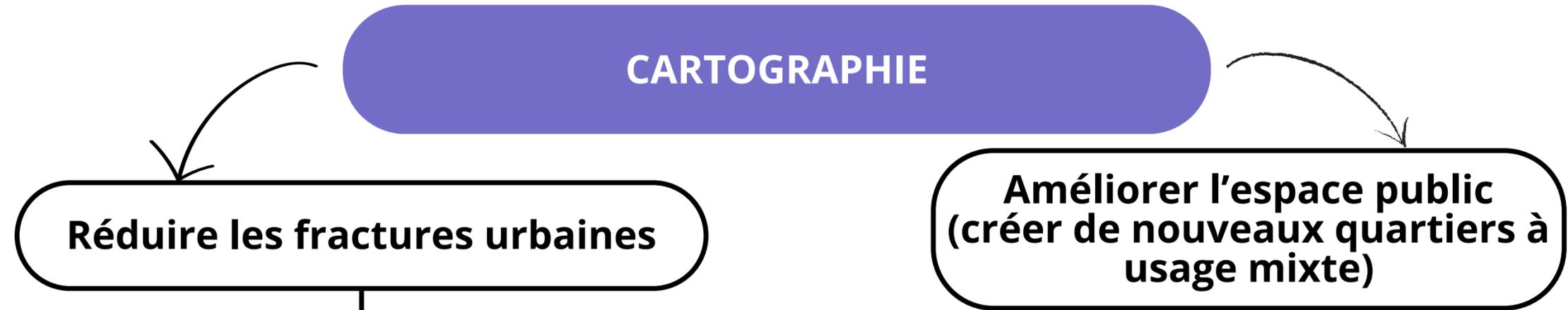
Ici, les répondants ont la possibilité de donner une ou plusieurs réponses, mais le nombre total de personnes qui a répondu reste toujours égal à 26 (N = 26).

En conclusion, nous n'avons pas assez de réponses pour dégager une idée générale. Cependant, les résultats montrent que l'enquête est facile à répondre et à remplir. D'après ce que nous avons entendu et vu dans l'enquête, il semble que les gens n'utilisent pas vraiment le quartier autour du Stade de France. Mais en faisant appel à ce questionnaire au fil des années, nous pourrions être en mesure d'évaluer l'impact des objets olympiques sur les usages des individus.

Hypothèse

La mise en œuvre du **Centre Aquatique** et de la **ZAC Plaine Saulnier** offrira à ses **utilisateurs** ainsi qu'aux **habitants** de la Plaine Saint-Denis des usages **multifonctionnels** au quotidien, cependant, le **Stade de France** n'évoluera pas de la même manière

Objectifs du COJOP



Secteur



Sous-hypothèses

Division continue de la zone & étendue réduite

La construction de la ZAC, du Centre Aquatique et du pont devrait entraîner une légère hausse du nombre de personnes en provenance de la partie Sud de la zone (QCA). Mais malgré ces développements, la division entre les parties Nord et Sud de la zone devrait rester évidente.

Augmentation des utilisations

Les activités de construction liées à la ZAC Saulnier, au Centre Aquatique et au pont piéton entraîneront des modifications perceptibles dans les schémas d'utilisation des habitants/travailleurs au sein de la partie Nord de notre zone d'étude.

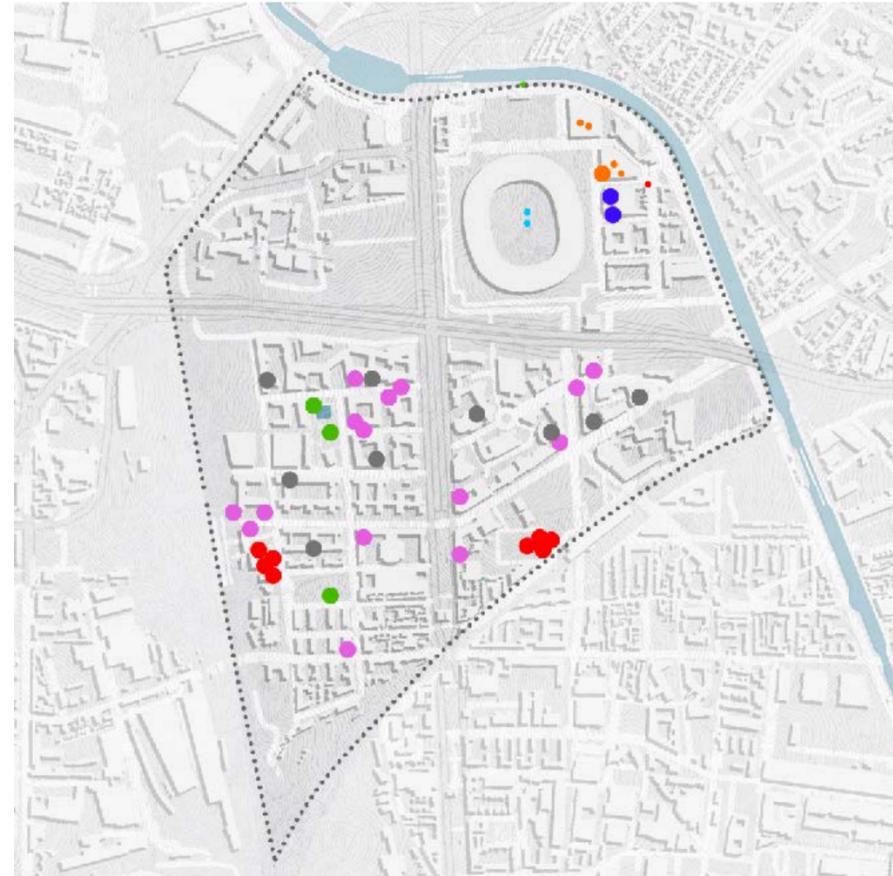
CARTOGRAPHIE

Quartier Stade de France

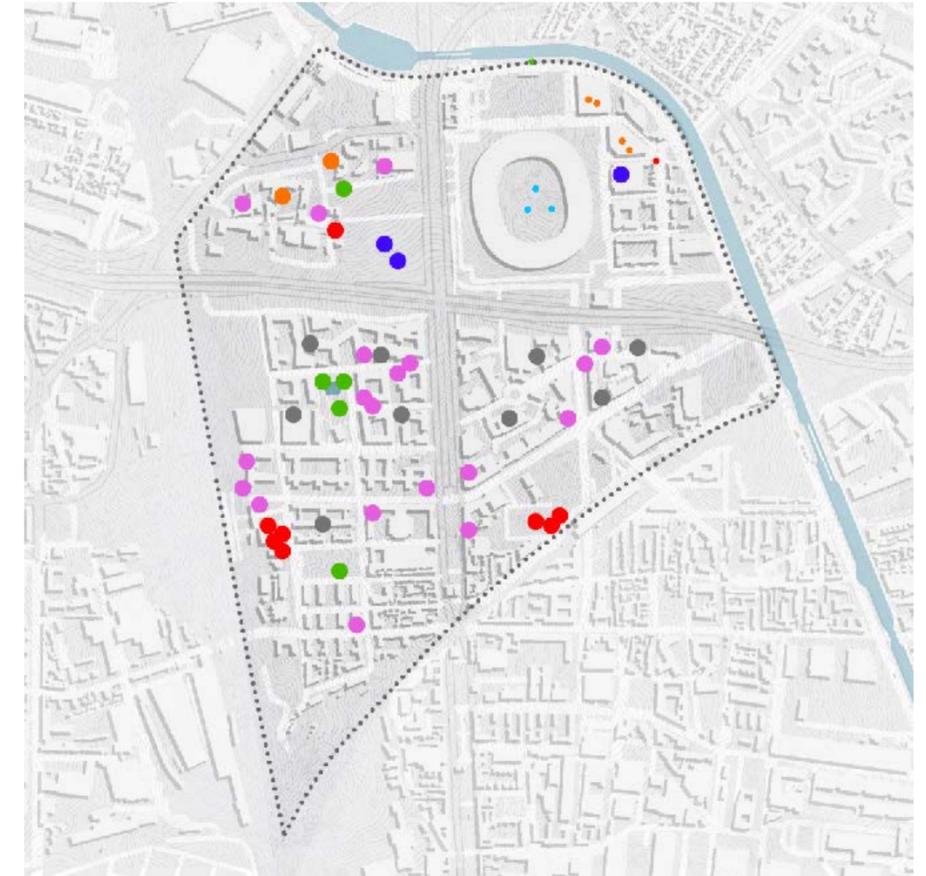
Type d'activité	Symbole
Sports	
Shopping	
Courses	
Stade de France	
Restaurants	
Loisirs	
Trajets (optionnel)	

Les deux cartes spéculatives illustrent les schémas d'utilisation de la zone par les travailleurs du centre-ville (QCA) à deux périodes différentes : avant et après les Jeux Olympiques de 2024. Ces spéculations sont basées sur les enquêtes, les données en ligne et les visites sur le terrain.

La première carte décrit nos spéculations sur la période précédant les Jeux, visant à révéler des divisions spatiales distinctes et un manque d'espaces à usages mixtes. La deuxième carte détaille notre spéculation post-Jeux, anticipant une augmentation de l'activité, facilitée par de nouvelles constructions dans le secteur.



Spéculation : les usages des travailleurs avant les Jeux



Spéculation : les usages des travailleurs après les Jeux

Description de la méthode

L'objectif principal de la méthode est de demander aux gens d'indiquer sur une carte, les endroits qu'ils utilisent dans la région.

Il est nécessaire de réaliser l'exercice **deux fois** - avant et après les Jeux Olympiques de 2024 - et de voir comment les choses ont changé par la suite.

Nous avons supposé que cette méthode nous permettrait de constater si une diversification des usages dans la zone avait eu lieu ou non.

Principaux indicateurs

- Fréquence des marquages/pointages
- Concentration des marquages
- Itinéraires les plus utilisés
- Quantité d'utilisation des nouvelles infrastructures

Principales questions / hypothèses

Concernant notre hypothèse, nous avons supposé que la méthode de cartographie démontrerait efficacement les changements dans les schémas d'utilisation qui seraient impactés par les Jeux Olympiques de 2024. Par exemple, l'introduction de la passerelle piétonne & cycliste est censée améliorer l'accessibilité, entraînant potentiellement une augmentation des mobilités douces dans certaines zones.

De plus, la présence du Centre Aquatique pourrait attirer davantage de personnes dans la région et générer de nouveaux flux de visiteurs. De même, le développement de la "ZAC Saulnier" pourrait entraîner un afflux permanent de personnes dans la région, contribuant à une modification des schémas d'utilisation.

ÉVALUATION DE LA MÉTHODOLOGIE ET SES LIMITES

En décembre, nous avons testé et utilisé nos méthodologies (les deux types d'enquêtes et la cartographie). Les résultats de cette première enquête ne sont pas inclus à la page suivante, car nous avons modifié les questions par la suite. Sachant que nous ne récolterions pas suffisamment de réponses en raison du peu de temps restant, nous avons pensé que nous pourrions obtenir autant de réponses que possible, sans fixer un nombre spécifique à atteindre.

Nous avons recueilli plus d'une trentaine de réponses (26 en ligne, 8 sur site) et évaluerons notre méthodologie et fournirons quelques résultats basés sur celles-ci. Il est important de noter que le **nombre de réponses que nous avons obtenu n'est pas suffisamment élevé** pour fournir une conclusion fiable (plus de 300 enquêtes auraient été nécessaires).

La courte durée de nos questionnaires les rend **rapides et faciles** à remplir, ce qui est un réel avantage, tant pour l'enquêteur que pour la personne interrogée. Les questions sont courtes et semblent faciles à comprendre et à répondre.

- **L'enquête en ligne**

Nous pensions initialement qu'il serait difficile d'associer les résultats du formulaire Google au type de participant. Par exemple, la première question permet de savoir si le répondant est un habitant, un travailleur, les deux ou autre (les résultats donnent 80 % d'habitants).

La deuxième question est liée au type de transports utilisés et 80 % des participants utilisent les transports en commun (avec 58 % de réponses pour la marche et 42 % pour la voiture personnelle), ce qui ne nous dit pas s'ils sont principalement des travailleurs les utilisant ou non.

Cependant, c'est tout le contraire : Google fournit trois fonctionnalités pour voir les résultats. Il donne un résumé **graphique** de toutes les réponses par question dans un onglet, une vue de toutes les réponses données par tous les répondants par question dans un deuxième onglet, et une vue d'ensemble sur chaque enquête répondue (donc 26) dans le troisième onglet.

Cependant, malgré l'interface, la possibilité d'exporter les résultats sur **Excel**, et pour un meilleur contrôle des données, nous ne recommanderions pas l'utilisation du formulaire Google pour les enquêtes futures (un autre logiciel permettrait de poser des questions conditionnelles basées sur la réponse précédente du répondant).

Cette méthode présente plusieurs **limites** et nous pouvons en énumérer quelques-unes : des problèmes d'échantillonnage, une portée limitée, des réponses potentiellement inattentives ou précipitées, l'impact de l'environnement lorsqu'on est sur place (influence d'une deuxième personne par exemple), une compréhension limitée des signaux non verbaux pour l'enquête en ligne (pas d'interprétation des émotions/réactions de la personne), des options de réponse limitées, l'influence de l'intervieweur (ajout de "n'est-ce pas" à la fin d'une phrase ou reformulation d'une phrase de manière différente de la question écrite), ou un manque des compétences nécessaires pour mener à bien l'exercice (ce qui est particulièrement vrai pour la cartographie).

Dans l'ensemble, de nombreux biais peuvent intervenir lors de la réalisation d'enquêtes, c'est pourquoi cette méthodologie n'est pas parfaite. Néanmoins, et pour les raisons mentionnées ci-dessus, nous avons pensé qu'elle était adaptée à la zone et au sujet.

MÉTHODOLOGIE DÉLAISSÉE

Difficultés

Notre idée de cartographie a rencontré plusieurs obstacles, nous poussant à la laisser de côté. Les difficultés rencontrées et la justification de la décision de changer d'approche sont exposées ci-dessous.

- Les limites inhérentes à la mémoire humaine se sont révélées être un obstacle significatif. Pendant l'exécution de l'exercice, les individus ne pouvaient pas se rappeler des endroits spécifiques qu'ils fréquentaient, surtout lorsqu'ils étaient interrogés de manière générale sur leurs activités dans la zone de recherche.

Nous avons eu plusieurs exemples de personnes disant qu'elles n'avaient jamais été dans le secteur, bien qu'elles aient répondu "oui" à des questions comme "Avez-vous déjà été chez Leroy Merlin ou Decathlon ?" (qui sont situés dans la zone d'investigation). Par conséquent, nous n'avons pas pu obtenir suffisamment de résultats.

Autres difficultés

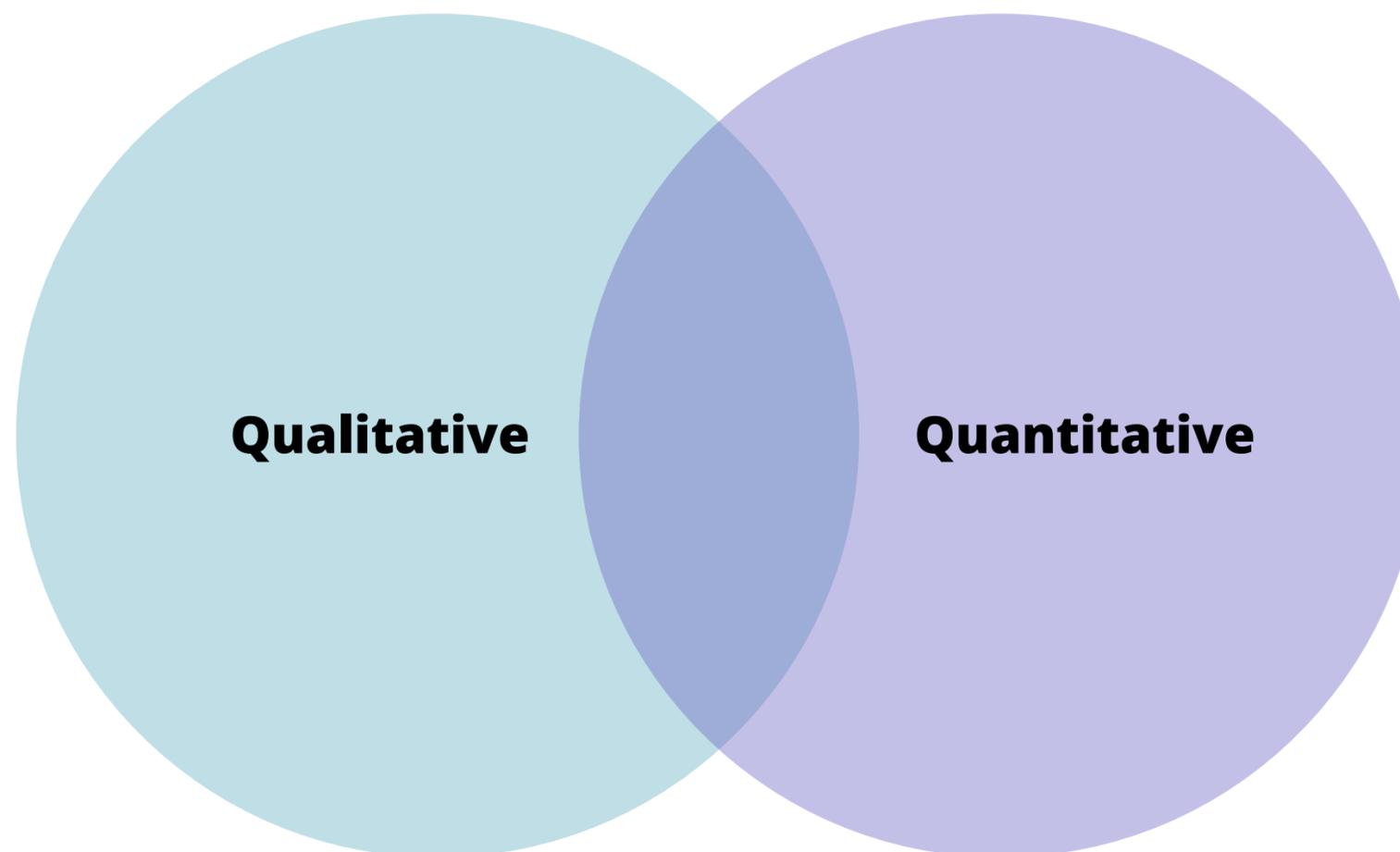
- Compétences limitées en lecture de carte et désorientation : tout le monde n'a pas la même facilité à lire ou comprendre une carte, ce qui peut entraîner des inexactitudes ou des données incomplètes.
- Défis de collecte de données : la collecte manuelle de données sur papier demande des ressources supplémentaires et il est difficile d'unir les réponses des personnes. Bien que la collecte de données en ligne puisse sembler plus efficace, les individus peuvent avoir du mal à marquer des endroits sur des cartes sans assistance. De plus, la collecte de données en ligne exige le développement d'une plateforme pour collecter les données.
- La capacité de trouver des habitants prêts à partager des informations personnelles.

Malgré la clarté visuelle et les aperçus potentiellement détaillés des schémas d'utilisation de la zone que cette méthodologie offre, nous avons estimé qu'elle ne serait pas une bonne méthode à mettre en œuvre à l'avenir pour évaluer l'impact des Jeux Olympiques, à moins qu'elle ne soit améliorée ou modifiée (peut-être en ciblant un groupe spécifique, ou en l'utilisant lors de focus groups).

Les méthodes quantitatives et qualitatives se combinent parfaitement. En adoptant une approche mixte, on obtient des réponses plus rigoureuses et une meilleure compréhension de la manière dont les utilisateurs se sentent. En conséquence, nous sommes en mesure d'admettre ou de réfuter notre hypothèse.

Questionnaire sur place & cartographie

- Acquérir une meilleure compréhension des expériences des utilisateurs face aux "frictions" et aux impacts des grandes infrastructures et des quartiers
- Permet une compréhension authentique des défis quotidiens, des routines et des opportunités dans l'environnement des participants
- Permet de saisir les nuances interculturelles grâce à une immersion dans le secteur



Questionnaire en ligne

- Permet de standardiser/normaliser les données, ce qui assure la cohérence dans leur collecte. Cela facilite une analyse plus précise et une compréhension plus approfondie
- Efficacité de la collecte de données
- Accessible à un groupe diversifié de personnes
- Facilement reproductible pour une utilisation sur d'autres sites

CONCLUSION

CONCEPTION D'UNE BOÎTE À OUTILS MÉTHODOLOGIQUE POUR L'ÉVALUATION DE L'HÉRITAGE URBAIN DES JEUX OLYMPIQUES : VUE D'ENSEMBLE ET BILAN CRITIQUE

Cette boîte à outils méthodologique fournit différents outils pour évaluer si les sites olympiques rempliront les trois objectifs de préservation des espaces verts et des sites du patrimoine culturel, de réduction des fractures urbaines et d'amélioration des espaces publics. Dans les pages suivantes, trois tableaux résumant et notent toutes les méthodes utilisées par les quatre sous-groupes. Ce tableau met en évidence la grande variété des méthodes, allant d'une approche quantitative à qualitative et nécessitant un degré différent de participation des habitants. Bien que les quatre sous-groupes aient travaillé sur des contextes urbains et des objets urbains spécifiques, les différentes méthodes que nous avons envisagées peuvent être utilisées et reproduites sur des sites similaires en région parisienne, où des problèmes similaires auront pu être identifiés.

Concevoir des méthodes suffisamment généralisables tout en s'inscrivant dans le contexte local est la principale difficulté à laquelle tous les sous-groupes ont été confrontés au cours de cet atelier. Malgré cette généralisation potentielle des méthodes, l'étape de contextualisation reste fondamentale pour la conception d'une méthodologie appropriée. En effet, le défi de l'accessibilité de l'île Saint-Denis diffère de la question de l'intégration urbaine des grandes infrastructures olympiques qui a été identifiée dans le cas du site du Stade de France. Bien que l'ensemble des groupes aient travaillé à l'élaboration d'une boîte à outils méthodologique commune, une recherche préparatoire approfondie a été nécessaire pour acquérir une connaissance suffisante de l'ensemble de la zone, et pas seulement des questions spécifiques soulevées par les infrastructures olympiques. Par conséquent, l'étape du pré-diagnostic est essentielle dans l'évaluation de l'héritage urbain des sites olympiques.

Cette phase de diagnostic a également mis en évidence que les changements spécifiques apportés par les infrastructures olympiques peuvent parfois être difficilement isolés des autres dynamiques urbaines pouvant être observées. Par exemple, lors de l'analyse des processus de gentrification, une augmentation générale des prix sur le marché du logement dans la ville de Saint-Ouen ne peut pas nécessairement être attribuée à la mise sur le marchés des logements du village olympique.

Les sites olympiques ne peuvent donc pas être considérés comme pouvant être analysés indépendamment du reste de la ville. En effet, évaluer l'héritage urbain des Jeux Olympiques implique de nécessairement replacer les sites olympiques dans les dynamiques urbaines plus larges qui façonnent la région.

Enfin, tous les sous-groupes se sont efforcés de développer des méthodes participatives. Le manque de temps et de ressources n'ont pas permis d'impliquer les habitants autant que nous l'avions prévu. Par conséquent, les prochaines étapes du processus d'évaluation devraient consacrer suffisamment de ressources pour rendre ces évaluations participatives. Cette dimension participative est tout à fait cruciale, car des sites tels que le village olympique ne sont même pas entièrement achevés et restent encore inaccessibles au public. L'évaluation menée par l'IPR, au-delà de ses simples résultats, pourrait également être un moyen pour les habitants de s'approprier ces nouveaux quartiers urbains.

COMPARAISON DES METHODES QUALITATIVES

Méthode	Site	Objet olympique	Faisabilité	Pertinence des méthodes pour les objets olympiques
Analyse des sources documentaires	Île-Saint-Denis	Écoquartier fluvial Quai du Chatelier Bridge Mur anti-bruit Berges de Seine Grande nef	*****	****
Itinaire accompagné	Île-Saint-Denis	Pont Grande Nef	**	****
Guide photo	Pleyel	Franchissement Pleyel Tour Pleyel Échangeur	****	****
Ballade sensible	Vieux Saint-Ouen	Village olympique	****	***
Enquête	Stade de France	Centre aquatique Stade de France Pont pédestre	****	***

COMPARAISON DES METHODES QUANTITATIVES

Méthode	Site	Objets olympiques	Faisabilité	Pertinence des méthodes pour les objets olympiques
Analyse de données	Pleyel	Échangeur	***	***
Isochrones	Île-Saint-Denis	Pont Écoquartier fluvial	****	****
Partage des modes de transport	Île-Saint-Denis	Écoquartier fluvial	*****	**
Interdistance spatiale	Île-Saint-Denis	Écoquartier fluvial Pont	****	***
Mesure du temps de trajet	Île-Saint-Denis	Écoquartier fluvial Pont	*****	**

COMPARAISON DES METHODES MIXTES

Méthode	Site	Objet Olympique	Faisabilité	Pertinence des méthodes pour les objets olympiques
Entretien et accessibilité	Île-Saint-Denis	Pont Quai du Chatelier Écoquartier fluvial Berges de Seine	***	****
Enquête en ligne et sur site	Stade de France	Centre aquatique Stade de France Pont pédestre	****	***
Photoguide et analyse de données	Pleyel	Tour Pleyel Échangeur Pleyel	***	****

Bibliographie

Commune

- Appolloni, L.; Corazza, M.V.; D'Alessandro, D. The Pleasure of Walking: An Innovative Methodology to Assess Appropriate Walkable Performance in Urban Areas to Support Transport Planning. *Sustainability* 2019, 11, 3467. <https://doi.org/10.3390/su11123467>
- Asadi-Shekari, Zohreh & Moeinaddini, Mehdi & Shah, Muhammad. (2015). Pedestrian safety index for evaluating street facilities in urban areas. *Safety Science*. 74. 10.1016/j.ssci.2014.11.014.
- Boulder, Colorado. Thibaud, J.P. (2001) « La méthode des parcours commentés », In Grosjean, M. et Thibaud, J.P. (éds.) *L'espace urbain en méthodes, Parenthèses*, p. 79-99 (published in English: « Commented City Walks » *Wi: Journal of Mobile Culture*. Vol. 7, n°1, 2013 <https://shs.hal.science/hal-00980752/>)
- Bradshaw, C. (1993). Creating - And Using - A Rating System For Neighborhood Walkability Towards An Agenda For « Local Heroes ». Présenté à la « 14th International Pedestrian Conference », Boulder, Colorado.
- Cambridge Secrétariat général du Comité interministériel des villes, « Guide méthodologique des marches exploratoires », *Cahiers pratiques du CIV hors-série*, décembre 2012 (pdf),
- Chaboche J., Faure A., 2022, « L'héritage paysager des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 sur la Plaine Saint-Denis », *Revue Marketing Territorial*, 9 / été 2022
- Creating - And Using - A Rating System For Neighborhood Walkability Towards An Agenda For « Local Heroes ». Présenté à la « 14th International Pedestrian Conference »,
- Dixon, L. (1996). Bicycle and pedestrian level-of-service performance measures and standards for congestion management systems. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*(1538), 1-9.
- Ewing, Reid & Handy, Susan & Brownson, Ross & Clemente, Otto & Winston, Emily. (2006). Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability. *Journal of Physical Activity and Health*. 3. 10.1123/jpah.3.s1.s223.
- Herkunft: UNIL, Masterarbeit, Grégoire Stigler, 2011
- Khisty, C. J. (1994). Evaluation of pedestrian facilities: beyond the level-of-service concept. *Transportation Research Record* (1438), 45-50.
- Kusenbach, M. Street phenomenology: The go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, 4(3), 455–485. <http://www.jstor.org/stable/24047846> Lynch K. (1960).
- La walkability en zone suburbaine. Évaluation de la qualité de l'environnement piéton à Ecublens Herkunft: UNIL, Masterarbeit, Grégoire Stigler, 2011 Bradshaw, C. (1993).
- Lecroart, P.(2020) "Paris 2024, quel projet pour la Plaine de France ? " <https://www.institutparisregion.fr/amenagement-et-territoires/amenagement/paris-2024-quel-projet-pour-la-plaine-de-france/>
- Lynch, The image of the city, The M.I.T Press
- Masamitsu Mōri, Hiroshi Tsukaguchi, A new method for evaluation of level of service in pedestrian facilities, *Transportation Research Part A: General*, Volume 21, Issue 3, 1987, Pages 223-234, ISSN 0191-2607, [https://doi.org/10.1016/0191-2607\(87\)90016-1](https://doi.org/10.1016/0191-2607(87)90016-1).
- Pétonnet Colette. L'Observation flottante. L'exemple d'un cimetière parisien. In: *L'Homme*, 1982, tome 22 n°4. *Etudes d'anthropologie urbaine*. pp. 37-47.
- Saint-Denis Cedex Pétonnet Colette. L'Observation flottante. L'exemple d'un cimetière parisien. In: *L'Homme*, 1982, tome 22 n°4. *Etudes d'anthropologie urbaine*. pp. 37-47.
- Secrétariat général du Comité interministériel des villes, « Guide méthodologique des marches exploratoires », *Cahiers pratiques du CIV hors-série*, décembre 2012 (pdf), Saint-Denis Cedex
- Thibaud, J.P. (2001) « La méthode des parcours commentés », In Grosjean, M. et Thibaud, J.P. (éds.) *L'espace urbain en méthodes, Parenthèses*, p. 79-99 (published in English: « Commented City Walks » *Wi: Journal of Mobile Culture*. Vol. 7, n°1, 2013 <https://shs.hal.science/hal-00980752/>)
- ANRU et Plaine Commune. (2023, February). Convention pluriannuelle de renouvellement urbain de Saint-Ouen-sur-Seine co-financé par l'ANRU dans le cadre du NPNRI pour les projets d'intérêt national des secteurs Cordon et Vieux-Saint-Ouen

Bibliographie

Pleyel

- AirParif. (2023). Qualité de l'air au sein du quartier Pleyel et de la Porte de Paris. https://www.airparif.asso.fr/sites/default/files/pdf/saint-denis-bilantrimestriel_2.pdf
- BruitParif. (2020). Rapport d'activité 2022. <https://www.bruitparif.fr/pages/Entete/300%20Publications/900%20Rapports%20d'activit%C3%A9/2022%20Rapport%20d'activit%C3%A9%202022.pdf>
- BUCHANAN, David. The role of photography in organizational research: a reengineering case illustration. *Journal of Management Inquiry*. v. 10, no. 2, June 2001, 151-164
- FOOTE-WHYTE, William. Training the participatory observation. In: GUIMARÃES, Alba Zaluar. Unveiling social masks. Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1980 Glaw X, Inder K, Kable A, Hazelton M. *Visual Methodologies in Qualitative Research: Autophotography and Photo Elicitation Applied to Mental Health*. *Int J Qual Methods* 2017; 16(1):1-8.
- GLAW X, INDER K, KABLE A, HAZELTON M. *Visual Methodologies in Qualitative Research: Autophotography and Photo Elicitation Applied to Mental Health*. *Int J Qual Methods* 2017; 16(1):1-8.
- INGOLD, Tim & KURTILA, Terhi. The perception of the environment in Finnish Lapland. *Body & society*. London MAANEN, John Van. 2004. "And end to innocence: the ethnography of ethnography". In: Sharlene Nagy Hesse-Biber. *Approaches to qualitative research*. New York: Oxford University Press, pp. 427-445
- Le franchissement pleyel sera réalisé pour 2024 | CCI Business. (s. d.). <https://ccibusiness.fr/le-franchissement-pleyel-sera-realise-pour-2024>
- Le tissu économique des quartiers de gare de la ligne 15 est du métro du Grand Paris - prédominance des services publics et des fonctions industrielles et support - Insee Analyses Ile-de-France - 32. (s. d.). <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1908419#:~:text=Avec%2034%20000%20emplois%20salari%C3%A9s,nombre%20d'actifs%20occup%C3%A9s%20r%C3%A9sidents>.
- MARIETTO, L. (2018). PARTICIPANT AND NON-PARTICIPANT OBSERVATION: THEORETICAL CONTEXTUALIZATION AND GUIDE SUGGESTION FOR METHODS APPLICATION. *Revista libero Americana de Estratégia*, Brasil.
- Mission photographique de la DATAR - La mission. (s. d.). <https://missionphotodatar.anct.gouv.fr/mission>
- Pleyel au cœur du Grand Paris. (s. d.). Plaine Commune. <https://plainecommune.fr/pleyel/>

Saint-Ouen

- Caisse des dépôts. (2023). Les Quinconces - Village Olympique & Paralympique.
- Alexandri, G. (2018). Planning Gentrification and the 'Absent' State in Athens. *International Journal of Urban and Regional Research*, 42 (1), 36-50. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12566>
- ANRU & Plaine Commune. (2023, February). Convention pluriannuelle de renouvellement urbain de Saint-Ouen-sur-Seine co-financé par l'ANRU dans le cadre du NPNRI pour les projets d'intérêt national des secteurs Cordon et Vieux-Saint-Ouen.
- Aramata, M. (2020). The Olympics in Global Cities: Deindustrialization, Rescaling, and Gentrification. *Annals of the Association of Economic Geographers*, 66 (1), 29-48. https://doi.org/10.20592/jaeg.66.1_29
- Bauman, Z. (2013) *Liquid modernity*. New Jersey: John Wiley & Sons.
- Corcillo, P., & Watt, P. (2022). Social mixing or mixophobia in regenerating East London? 'Affordable housing', gentrification, stigmatisation and the post-Olympics East Village. *People, Place and Policy*, 1-19. ISSN 1753-8041.
- COHRE [Centre On Housing Rights and Evictions]. 2007. *Fair play for housing rights: Mega-events, Olympic Games and housing rights*. Geneva: COHRE.
- Cummings, J. (2015). Five: Confronting favela chic: the gentrification of informal settlements in Rio de Janeiro, Brazil. *Global Gentrifications*, 81-100. <https://doi.org/10.51952/9781447313496.ch005>
- Clerval, A. (2022). Gentrifications. *Géoconfluence*. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/gentrification>.
- Gaffney, C. (2016). Gentrifications in pre-Olympic Rio de Janeiro. *Urban Geography*, 37:8, 1132-1153, DOI: 10.1080/02723638.2015.1096115.
- Kennelly, J., & Watt, P. (2011). Sanitizing Public Space in Olympic Host Cities: The Spatial Experiences of Marginalized Youth in 2010 Vancouver and 2012 London. *Sociology*, 45(5), 765-781. <https://doi.org/10.1177/0038038511413425>
- Kennelly, J., & Watt, P. (2012). Seeing Olympic effects through the eyes of marginally housed youth: changing places and the gentrification of East London, *Visual Studies*, 27:2, 151-160, DOI: 10.1080/1472586X.2012.677496.
- Poggi, P. (2022). Le Village des athlètes à Saint-Ouen mélange le béton, le béton bas carbone et le bois. *Batirama*. <https://www.batirama.com/article/49326-le-village-des-athletes-a-saint-ouen-melange-le-beton-le-beton-bas-carbone-et-le-bois.html>
- Porter, L., M. Jaconelli, J. Cheyne, D. Eby, and H. Wagenaar. (2009). Planning displacement: The real legacy of major sporting events. *Planning Theory & Practice* 10 (3): 395-418.
- Solideo. (2023). Les Belvédères - Secteur E - Village des athlètes et para-athlètes - Saint-Ouen-sur-Seine.
- Recreations. (2022.). *Universeine*, trait d'union entre le passé et l'avenir de Saint-Denis. <https://www.recreation-magazine.fr/universeine-saint-denis-jeux-paris/>
- Vinci Immobilier. (n.d.). *Universeine*. <https://www.vinci-immobilier-institutionnel.com/projets/saint-denis-universeine>
- Watt, P. (2013). It's not for us. *City*, 17 (1), 99-118, DOI: 10.1080/13604813.2012.754190.

Bibliographie

Stade de France

- Apur. (2022, October 28). Observatoire des quartiers de Gare du Grand Paris. <https://www.apur.org/fr/geo-data/observatoire-quartiers-gare-grand-paris>
- Atlas des patrimoines. Atlas des Patrimoines. (n.d.). <http://atlas.patrimoines.culture.fr/atlas/trunk/>
- Braouezec, P. (2016). I. Plaine Commune : territoire de la culture et de la création du Grand Paris. In M. Lussault (Ed.), Cultures et créations dans les métropoles-monde. Paris: Hermann. <https://doi.org/10.3917/herm.lussa.2016.01.0209>
- Carte des ouvrages Olympique. (n.d.). [Website]. Retrieved from <https://projets.ouvrages-olympiques.fr/>
- Dossier complet, Commune de Saint-Denis (93066). (n.d.). [Webpage]. INSEE. Retrieved from <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-93066>
- La Zac Plaine Saulnier. [Webpage]. Métropole du Grand Paris. Retrieved from <https://zacsaulnier-jop2024.metropolegrandparis.fr/projet-olympique/la-zac-plaine-saulnier>
- Oggc. (2023, January 2). Stade de France – Un équipement de flux dans un quartier aux Mobilités contraintes. Jeux olympiques et villes globales | Olympic Games and Global Cities. <https://oggc.hypotheses.org/1280#:~:text=Le%20choix%20a%20%C3%A9t%C3%A9%20fait,et%20quasiment%20sans%20mobilier%20urbain>
- Paris 2024. Impact and legacy. [Webpage]. Retrieved from <https://www.paris2024.org/en/impact-and-legacy/>
- Plan Local de Déplacements de Plaine Commune 2016 / 2020. (n.d.). [PDF document]. Plaine Commune. Retrieved from https://plainecommune.fr/fileadmin/user_upload/Portail_Plaine_Commune/LA_DOC/THEMATIQUES/Mobilite/PLD_2016-2020.pdf
- Projets. Mutations Architectes | donner forme à des projets. (2023). <https://www.mutations-architectes.com/>
- Territoire de la culture et de la création. (2014). [PDF document]. Plaine Commune. Retrieved from https://plainecommune.fr/fileadmin/user_upload/Portail_Plaine_Commune/LA_DOC/PROJET_DE_TERRITOIRE/Projet_metropolitain/CDT_2014.pdf
- Saccages . Non au saccage 2024! (2023). <https://saccage2024.noblogs.org/les-jop2024-et-ses-saccages>

Ile-Saint-Denis

- Brisbois, X., Kouabenan, D. R., & Rubens, L. (2012). Mixité sociale et choix modal : importance des dimensions symboliques dans l'attrait des transports collectifs. Recherche - Transports - Sécurité, 2012(03-04), 181-189. <https://doi.org/10.1007/s13547-012-0044-6>
- Carpiano, R. M. (2009). Come Take a Walk with Me : The "Go-Along" interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being. Health & Place, 15(1), 263-272. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2008.05.003>
- Dossier : Marche en ville | Cerema. (s. d.). Cerema. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/dossier-marche-ville-Egalite-femmes-hommes>. (2022, 7 novembre).
- Guide de réalisation d'une marche exploratoire – égalité femmes hommes. <https://www.egalitefemmeshommes-brest.net/spip.php?article539> Île-De-France, D. (2022, 16 septembre).
- Les outils de calcul d'accessibilité du territoire. DRIEAT Île-de-France. <https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/les-outils-de-calcul-d-accessibilite-du-territoire-a10936.html>
- Maassen, S. G. A. (s. d.). Paris' vision for a '15-Minute city' sparks a global movement. World Resources Institute. <https://www.wri.org/insights/paris-15-minute-city>
- Martini, N. (2020). Using GPS and GIS to enrich the walk-along method. Field Methods, 32(2), 180-192. <https://doi.org/10.1177/1525822x20905257>
- Merriman, P. (2019). Rethinking mobile methods. Dans Routledge eBooks (p. 118-138). <https://doi.org/10.4324/9781351233781-10>
- Mesurer l'accessibilité multimodale des territoires. (s. d.). Cerema. <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/mesurer-accessibilite-multimodale-territoires#:~:text=Le%20concept%20d%E2%80%99accessibilit%C3%A9%20des%20territoires%20permet%20de%20mieux,r%C3%A9seaux%20de%20transport%20et%20les%20usages%20des%20territoires>.
- Pierce, J., & Lawhon, M. (2015). Walking as Method : Toward methodological forthrightness and comparability in urban Geographical research. The Professional Geographer, 67(4), 655-662. <https://doi.org/10.1080/00330124.2015.1059401>
- Plusieurs approches de l'isolement | L'Observatoire des Territoires. (s. d.). <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/methodes/methode-plusieurs-approches-de-lisolement>
- Qualitative GIS. (s. d.). Google Books. https://books.google.fr/books?hl=fr&lr=&id=ToW9ZCFpf3AC&oi=fnd&pg=PP2&ots=hfeMKDA_we&sig=-MK-mOudZGxfBF54Te-gyNyVtQ&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
- Secrétariat général du Comité interministériel des villes. (2012).
- Guide méthodologique des marches exploratoires. Zhang, S., Zhu, F., Yu, K., Lobsang, T., & Zou, S. (2022). Towards a 15-minute city : a network-based evaluation framework. Environment and Planning B : Urban Analytics and City Science, 50(2), 500-514. <https://doi.org/10.1177/23998083221118570>

ANNEXES

Île-Saint-Denis

The questions for the accessibility survey method on the google form

Do you know of the Pleyel Bridge being built?

Yes

No

Do you think this projects will improve the quality of life you have here?

Yes

No

Maybe

Does your household own a car?

No

Yes, 1

Yes, 2

Address/Where they live

Votre réponse _____

How good can you reach your daily destination by public transportation?

1 2 3 4 5

very bad very good

Do you think the bridge will impact how you travel?

Votre réponse _____

Do you have any concerns with these projects related to the Olympics?

Votre réponse _____

Is your health status restricting your mobility behavior? If yes, explain

No

Autre : _____

For how long are you living here ?

Votre réponse _____

Do you live in the new housing?

Yes

No

How often do you use the following modes of transport ?

	Daily	1-3 days/week	few times a month	almost never
Car	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bike	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Walking	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus/Metro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

How familiar are you with the projects going on in Ile Saint Denis for the Olympics?

Column 1

Very Familiar	<input type="radio"/>
Familiar	<input type="radio"/>
Somewhat	<input type="radio"/>
Not very familiar	<input type="radio"/>
Not familiar at all?	<input type="radio"/>

Name

Votre réponse _____

From where are you walking?

Votre réponse _____

Do you live in the new housing?

Yes

No

Why are you on the move right now?

purchase

leisure

work

education

caring activity (children school)

Autre : _____

Gender

Votre réponse _____

To where are you walking?

Votre réponse _____

Did you have enough room to walk using the sidewalks?

Yes

No

Age

Votre réponse _____

Some problems occurred?

Sidewalks or paths started and stopped

Sidewalks were broken or cracked

Sidewalks were blocked

There were no sidewalks or paths

Too much traffic

Autre : _____

Location of problems?

Votre réponse _____

Rate the sidewalks

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Very bad Very good

Did drivers behave well?

Yes

No because....

Backed out of driveways without looking

Did not stop to let pedestrians cross the street

Drove too fast

Sped up to make it through traffic lights when they were red

Autre : _____

Location of problems

Votre réponse _____

Rate the behavior of drivers

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

very bad very good

Was it easy to cross streets?

Yes

No

Road was too wide

Traffic signals made us wait too long or did not give us enough time to cross

Parked cars blocked the view of traffic

Trees or plants blocked the view of traffic

Curb ramps are needed or ramps needed repair

Autre : _____

Location of problems?

Votre réponse _____

Rate the crossings

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

very bad very good

Was your walk pleasant here?

Yes

Some problems occurred

grass, flowers or trees missing

Scary dogs

Scary people

Not well lighted

Dirty air due to automobile exhaust

Facades are not interesting or in not in good shape

Autre : _____

Location of problems

Votre réponse _____

Rate the walking

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

very bad very good

Envoyer
Effacer le formulaire

Pleyel

Template of the analysis grid. Photos of the same location taken at different times of day are analyzed together in a grid.

To allow the comparison of the analyses of the two researchers, two columns have been created for each indicators.

OBSERVATION GUIDE		
Observation date:		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	street/coordinates	
Justification for choosing this point		
Wheather condition:		
Reduce Urban divide		
Indicators	Description	
Typology of buildings and activities		
Number of markets in the area		
Flows of people		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		
Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Number of empty commercial places		

Typology of buildings and activities		
Flows of people (countable number of each profile)		
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.		
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture		
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks and bike paths		
Accessibility to public transport		
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)		
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)		
Standing (attractive areas for standing, support for people)		
Interactions, behaviours (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)		
Relationship between people's behaviours and the quantity and quality of public spaces		
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)		
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)		

Interpretation :

• PLEYEL TOWER ITINARY



OBSERVATION GUIDE	
Observation date: Morning: 12/12/23 08h47 / Noon: 14 November 2023, 11h53 / Afternoon: 5 december 2023, 16h56	
OBSERVATION IDENTIFICATION	
Observation point street/coordinates: 48,91978° N, 2,34318° E 178 bis Bd Anatole France,	
Justification for choosing this point: Carrefour Pleyel subway station	
Wheather condition: Morning: cold and cloudy / Noon: cold, mist, rain / Afternoon: Sunny, cold	
Reduce Urban divide- Not applicable	
Indicators	Description
Function of buildings and activities	
Intensity of Flows	
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of	
Improve use of public spaces and active mobility	
Indicators	Description
Functions of buildings and activities	Residential and commercial buildings (small restaurants, pharmacie)

Intensity, flows of people (countable number of each profile)	<ul style="list-style-type: none"> • People are coming out of the subway station and crossing the square to go to work • The square is quite empty except for the line in front of the bakery and a group of workers standing still on the right • Some people are going out of the subway station, others are standing close to the Pharmacie or the bin 	Students, workers from construction, people in line to the boulangerie.
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	<ul style="list-style-type: none"> • Around 8 men, around 3 women, probably more but not visible • Around 11 men, around 2, no children • Around 10 men, around 2 women: not very visible 	Majority of mans, students
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	Bins, frame between the trees to sit, lights, advertising panel	extensive sidewalks
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks	Good	sidewalks with stakes to delimit space
Accessibility to public transport	Close to a bus station and a subway	Near to metro station, bus station, bike racks.
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	Frame around trees	none
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Big space	easy to walk, extensive,
Standing (attractive areas for standing, support for people)	<ul style="list-style-type: none"> • No, one is sitting, it is the morning, people have to go to work • One person is sitting, it is lunch time, people have time • No, probably because there not a lot of furniture and they are damaged and it is the end of work day 	No area to stay
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	<ul style="list-style-type: none"> • Not a lot, people are just hurting to go to work • Not informal, people are crossing, waiting in the line for the bakery, standing still or sitting on the frame of trees. • Some are going out of the subway, and there are some groups of people gathering to talk or smoke 	It's a passing area only, they just cross to the subway, or leave it to their building companies.

Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	<ul style="list-style-type: none"> • No interaction • Quite empty for a square, but people are chatting during the line for the bakery and a group of workers are taking their coffee on the right. Very formal for lunch time. • Coherent with a square: people are standing to talk, smoke... but not a lot of furniture to sit so to staying here a long time 	Because there are no spaces for staying, people just cross the space.
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Poles to separate the road and the sidewalk	There are pedestrian protection stakes.
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	No green space	none.

Interpretation :

We choose to apply it. the data & photo guide method to ensure that an important area of analysis of the Olympic games would be understood from different points of view. When applying both methods. As we cross-referenced the information, some information became clearer to interpret the impacts of improvements in the area.

We chose to study this spot because it is a quite large square, with the subway station on it and some commercial buildings. We thought it would be a dynamic spot but finally, after having analysed the pictures, we can see that this place is quite empty for a square. In the morning and in the afternoon, it is a place where people move from one place to another for work or to go home. Only the bakery seems to bring people in the morning and at noon and dynamise the area.

Urban furniture is rudimentary and run-down, so they don't encourage people to stay . Indeed, there is only one picture showing a group of people standing still, chatting and smoking. It is a photo taken in the afternoon, and this group of people are standing, and so not using the urban facilities.



Flows of people	<ul style="list-style-type: none"> Quite a lot of people. They are moving from one place to another to go to work. We can see pedestrians, cars and a biker. Mostly employees are present. We can identify a worker from the tower Tleyel, one student, other workers from EDF or other firms Not that many people. Most of them are going to the subway 	more men are walking towards the subway. Some of them look like EDF workers and young men.
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	<ul style="list-style-type: none"> 5 men can be identified, one woman and the for the rest it is not visible 2 women for 5 men At least 2 men, and 1 woman. For the rest we can't see. 	No perceptive
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	Public bin, lights, but it is a street so people are not supposed to stay	trash cans in good condition, lighting on poles at a certain distance, but there is no presence of street furniture.
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks	Good, separation of the subway square and the sidewalk by different type of floor materials	sidewalks are in good condition.
Accessibility to public transport	Bus station and subway just behind	Near to the subway station, and some bus stations
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	There is not	No sitting areas
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Good surface, no obstacle	passage without obstacles, with ease of walking.
Standing (attractive areas for standing, support for people)	No it is not	There is no element that encourages permanence.

Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	<ul style="list-style-type: none"> We can't see any interaction, people are just hurrying to go to work People are just moving from one place to another. We can't see any interaction. People are walking alone, probably to go home after work. There is no interaction. 	people just traveling the space towards the metro.
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Separation of the sidewalk and the road thanks to cyclepath and trees	there are delimited spaces for pedestrians.
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	No green space	none

OBSERVATION GUIDE		
Observation date: Morning: 12 of December 2023, 08:47 / Noon: 14 of november of 2023, 11h54/ Afternoon: 5 of December 2023, 16h58		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	street/coordinates: 48,91980° N, 2,34322° E street/coordinates: 178 bis Bd Anatole France, 93200 St-Denis -	
Justification for choosing this point	Near of the subway station, Pleyel Tour direction, street with facilities	
Wheather condition:	Morning: cold and cloudy / Noon: Cold, mist, rain/ Afternoon: Sunny and cold	
Reduce Urban divide		
Indicators	Description	
Function of buildings and activities		Commercial upper than 4th floors
Flows of people		People crossing to the subway
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of		No perceptive.
Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Function of buildings and activities	Residential and commercial	Residential/ commercial

Interpretation :

We chose this spot because it is the street that links the square with the subway station and the Allée de la Seine with all the offices and also the Boulevard de la Libération with the schools. So as we thought, these streets are quite busy during rush hours. We can indeed see a lot of employees crossing. Mostly they are pedestrians or car drivers. Only one person can be seen on a bike, probably because a lot of cyclepath are not finished yet or obstructed by roadworks, so impracticable. We can also notice that we can see mostly men and no children. So the children and the parents are living in the surroundings and don't have to take the subway. There are also facilities such as the Poste, a florist, but these are not making this place more attractive.



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: Morning: 12 of December 2023, 08:57 / Noon: 14 of november 2023, 11h54 / Afternoon: 5 of December 2023, 16h59		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	Street/coordinates Canton de Saint-Denis-1, Boulevard Anatole France, Saint-Denis 48,92006° N, 2,34381° E	
Justification for choosing this point	Near of the street with offices: work place	
Wheather condition:	Morning: cold and cloudy/ Noon: Cold, rain, mist/ Afternoon: Sunny and cold	
Reduce Urban divide - Not applicable		
Indicators	Description	
Typology of buildings and activities		
Flows		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		
Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Function of buildings and activities	Offices and residential	Highest commercial buildings

Flows of people (countable number of each profile)	<ul style="list-style-type: none"> We can see quite a lot of people. It's in the morning, next to some offices, so people are going to work. We can see 2 persons using the Velib Some employees are crossing to have lunch Quite a lot of people going home after work or school 	The area has mostly people going to work/getting off the subway.
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	<ul style="list-style-type: none"> Around 4 men, 4 women, the rest is unclear Around 5 women for 7 men, no children, no students... Around 1 man, 6 women, 4 children 	In the EDF building there are more men entering in the company (7)
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	Arches for bikes	public lighting, but there is no presence of street furniture.
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks	Good	external sidewalks, presence of lighting, bike racks, and stakes between cars and pedestrians.
Accessibility to public transport	Bikes, and bus station and subway station are just behind	Near to metro station, bus station, bike racks
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No sitting areas	No sitting areas
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Good surface, no obstacle except may the posts for people in wheelchair	ease of walking as the paths are extensive.
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Not attractive: nothing to seat : area of flows	none
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	<ul style="list-style-type: none"> We can't see any interaction: people are going to work alone Workers discussing together on their way to having lunch. People are moving alone so there is no interaction People are moving from one place to another after work or school. We can see mothers with their children. 	Just crossing

Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	<ul style="list-style-type: none"> People don't really use the width of the sidewalk They are moving from their workplace to a lunch place: nothing is invited people to stay Large sidewalk, so people are occupying this space but a car parked there is obstructing the path 	Just crossing areas between buildings and subway
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Cycle path and arches between the road and the sidewalk	Stacks of protection between sidewalk / car via.
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	None	none.

Interpretation :

We chose this site because it is still a path to go toward the subway or the offices. It should be a dynamic place and it is during the rush time. Many employees use this path to go to work. At the end of school we can see mothers with their children.



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: Morning: 12 of December 2023, 08:46/ Noon: 14 of November 2023, 12h13 / Afternoon: 5 of December 2023, 17h01		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	street/coordinates 200 rue Francisque Poulbot 48,92029° N, 2,34378° E	
Justification for choosing this point	Street with offices : work place	
Wheather condition:	Morning: cold and cloudy/ Noon: Mist, rain, cold/ Afternoon:cold and sunny	
Reduce Urban divide - Not relevant for Pleyel -Tower		
Indicators	Description	
Function of buildings and activities		
Intensity of Flows		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		
Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Functions of buildings and activities	Offices	Offices, commercial buildings.

Intensity, flows of people (countable number of each profile)	<ul style="list-style-type: none"> Quite a lot of people are going to work, some of them have suitcases, so they may have come a long way to work Some people are walking in the avenue and some workers of EDF are going in or out Quite a lot of people are going home after work or school by foot, bikes and scooter 	Slightly intense flow of people due to the departure/arrival times at the EDF building.
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	<ul style="list-style-type: none"> Around 4 women, around 6 men, no children Around 10 men, around 4 women, no children Around 4 men, 2 women, one group of 3 female teenagers 	Many workers from edf, and some construction workers using orange vests.
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	Nothing to rest, lights	stone sidewalk, small water flows.
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks	Good	Well conserved,
Accessibility to public transport	Close to a bus station and a subway	Really close to the metro
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No sitting areas	No sitting areas
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Large, no obstacles, good surface	Just a crossing area, large sidewalks.
Standing (attractive areas for standing, support for people)	No furniture to rest	there is no presence of items that encourage staying in the space.
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	<ul style="list-style-type: none"> People are going to work so there is no interaction Colleagues are talking together People are moving from one place to another after work or school, we can see teenagers 	Just a crossing area for edf workers.

Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	<ul style="list-style-type: none"> Large sidewalk but people but people are concentrated in the left side to turn faster People are moving from a place to another or are going in or out of work Large sidewalk so people are occupying the side 	well-maintained urban areas but without the presence of people remain longer than the entrance to the building.
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Not relevant	material difference between pedestrian road and car road
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	No green space	Some spaced trees

Interpretation :

The area of the EDF building is an important area in the district for working, but as it does not offer services or activities to pedestrians, it is just a transit area for workers to the metro/cafes to take away.

After the implementation of more facilities, green areas, if they are considerable and sufficient, it is possible that the number of people will remain in the space, for cafes, cigarettes, chatting, however.

It is also a way to go to the Olympic Village, so people that are using this street will probably increase during the Games.



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: Morning: 12 of December, 08:58 / Noon: 14 of November, 11h56/ Afternoon: 5 of December 2023, 17:02		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	200 rue Francisque Poulbot, 93200 Saint-Denis 48,92055° N, 2,34408° E	
Justification for choosing this point	Near of Pleyel tower	
Weather condition:	Morning: cold and cloudy / Noon: Cold, mist, rain/ Afternoon: cold and sunny	
Reduce Urban divide- Not relevant for Pleyel Tower		
Indicators	Description	
Typology of buildings and		
Flows of people		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type		
Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Function of buildings and activities	Offices and residential	Commercial, more than 4th floors

Flows of people (countable number of each profile)	<ul style="list-style-type: none"> • Quite empty. We can see 2 people that are going to work and a mother with a stroller. We can see car traffic on the right. • Workers or inhabitants • Not a lot of people. They are probably going home after work. We can see car traffic on the right. 	2 persons Crossing
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	<ul style="list-style-type: none"> • May be 2 women and a men but not clear enough • 1 woman, 4 men • Around 4 men and may be a woman and a teenager 	more men on the street (4)
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	None	street is well maintained
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks	Good	external sidewalk, with the presence of a single tree.
Accessibility to public transport	Not far from the subway, bus station and bikes	Near to the metro station, and bus station
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	None	none
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Good surface, no obstacles	No obstacle, easy to cross.
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Not meant to stay	No areas to standing
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	<ul style="list-style-type: none"> • People are going to work so interaction, just parents with their children • Group of persons that are walking together • People are moving from one place to another after work or school 	Just crossing
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	<ul style="list-style-type: none"> • Large sidewalk so people are occupying the space • They are moving because the area is not meant to stand • Large sidewalk so people are occupying the space 	Area didn't invite to stay. People are just crossing

Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Posts and barriers	Stacks to protect sidewalks.
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	No green space	none.

Interpretation :

We chose this spot because it is the street which leads to the schools, so we thought it would be dynamic. Finally it is not that much. Most of the parents are going the other way to go home.



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: Morning: 12 of December 09:01 / Noon: 14 of November 2023, 12h14 / Afternoon: 5 of December 2023, 17h05		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	street/coordinates 13 place Pleyel 48,92077° N, 2,34444° E	
Justification for choosing this point	Only coffee/bistrot near of the Pleyel Tower	
Weather condition:	Morning: cold and cloudy / Noon: mist, cold, rain/ Afternoon: Cold and sunny	
Reduce Urban divide- Not relevant for Tower Pleyel		
Indicators	Description	
Function of buildings and activities		
Intensity of Flows		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of		
Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Functions of buildings and activities	Commercial: restaurant	commercial/service
Intensity, flows of people (countable number of each profile)	<ul style="list-style-type: none"> • Empty • Quite a lot of people: at least 15 persons • Not a lot of people: 3 	The cafe is empty in the morning time, but at noon and beginning of the night they receive some customers, mostly mens, and quite empty again, which makes us believe they don't live in the neighborhood.

Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	<ul style="list-style-type: none"> • Empty • 2 men • Around 3 men, no women or children can be seen 	Mostly mens are the customers in the cafe.
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	Not relevant	The cafe it's pretty big and well conserved. It's the only place more "chic" in the area, it's located in the former "cité cinema" that was an important building in the city.
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks	Large sidewalk in front of the café and accessible for persons with disabilities	Large sidewalk, next to the school, in the corner has a really good view of the square.
Accessibility to public transport	Close to a bus station and a subway	Close to the metro, bus station and bike racks.
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	Not relevant	Outside of the cafe isnt any chairs/benches, but the cafe is huge with a lot of tables.
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Large sidewalk, no obstacles	Easy to access, large sidewalks.
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Not relevant	There's nothing in the area that is engaging to stay, just the school behind the cafe that has some parents waiting in the pick up hours.
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	People are eating, discussing and drinking	In the cafe there are some male friends talking and drinking coffee.
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	Not a lot of people in this café while it is big and the only one in the surroundings. Why ? Too expensive ? not good ? People are not staying here after work ?	The cafe is really huge but they don't use all of the area, large amounts of space are empty. We sat in the cafe, they were empty at the time and the waiter made a lot of mistakes.
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Not relevant	Large sidewalk, school signs in the crossing

Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Not relevant	Large sidewalk, school signs in the crossing
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	Not relevant	none

Interpretation:

We chose this spot because this cafe/bistrot is one of the only in the area. So, we wanted to study the affluence and there are not that many people except during lunch time. Most of the customers are the workers from the Pleyel tower and the employees from the offices nearby. So the residents don't really eat here. It's the only "fancy" option in the area, really in front of edf and stays empty all the time. Maybe after the end of the construction of the tower, the profile of the customers will change



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: Morning: 12 of December, 09:01/ Noon: 14 of November, 11h57/ Afternoon: 5 of December 2023, 17h04		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	street/coordinates/ 200 rue Francisque Poulbot, 93200 Saint-Denis 48,92075° N, 2,34445° E	
Justification for choosing this point	Near to Pleyel Tour, in front of a café: empty public space	
Wheather condition:	Morning: cold and cloudy / Noon: Cold, mist, rain / Afternoon: cold and sunny	
Reduce Urban divide- Not relevant for Pleyel Tower		
Indicators	Description	
Typology of buildings		
Flows		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		
Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Function of buildings and activities	Residential buildings, new Pleyel hostel in the left	Commercial buildings/new hotel under construction

Flows of people (countable number of each profile)	<ul style="list-style-type: none"> • Empty except traffic jam • Empty • Empty except traffic jam 	none
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	Empty	none
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	Empty square	Good state
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks	<ul style="list-style-type: none"> • Not obstructed • Obstructed by bikes and barriers • Not obstructed 	1 sidewalk it's closed and not really good sidewalk
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks	<ul style="list-style-type: none"> • Not obstructed • Obstructed by bikes and barriers • Not obstructed 	1 sidewalk it's closed and not really good sidewalk
Accessibility to public transport	Not far from the subway, the bus station and the bikes	Near to metro station
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	None	none
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Good but not visible on the picture	none
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Coffee: just behind, but nothing on the square in the middle	Public areas: none, private areas: the cafe.
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	Empty	No perceptive.
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	Empty	Area without any attractions or urban furniture.
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Barriers	temporary signage that interrupts the passage.
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	No green space	no.

Interpretation :

We chose this spot to show the empty square in the middle of the road. This square is used as a traffic-circle but could be greener or better laid out to optimize space.

This area is a strategic one in the surroundings of the hotel, the offices and the schools and it is currently a waste of space which is not very attractive.

This area should be improved to be coherent with the objective of the OG to "improve public space".



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: Morning: 12 of December 2023, 09:02 / Noon: 14 of November, 11h58/ Afternoon: 5 of December 2023, 17h08		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	street/coordinates: 153 Bd Anatole France 48,92080° N, 2,34456° E	
Justification for choosing this point	Near of tower Pleyel and the construction: crossing near schools	
Wheather condition:	Morning: cloudy and cold / Noon: Rain, cold, mist/ Afternoon: cold and sunny	
Reduce Urban divide - Not relevant for Pleyel Tower		
Indicators	Description	
Typology of buildings and activities		
Flows of people		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		
Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Functions of buildings and activities	Future hostel and offices	New hotel

Flows of people (countable number of each profile)	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 people are crossing ● Empty ● 1 person is crossing 	none/not to much
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	Only men each time of the day	none
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	Pedestrian crossing and sign fo alert cars that they are next to schools	none
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks	Very narrow, obstructed	School signage, long road to cross.
Accessibility to public transport	Not far from the subway, bus station and bikes	Near to subway station and bus station
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	none	none
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Narrow, obstacles, the sidewalk stops on the right	Sidewalk its close
Standing (attractive areas for standing, support for people)	none	No attractiveness
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	No interaction	No really invited to cross
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	Formal: people are crossing on the crossing	No persons
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Barriers	protective grilles
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	No green space	no.

Interpretation :

We chose this spot to analyze the impact of the construction of the tower Pleyel on the daily lives of people. Here, the sidewalk around the hotel is closed to the pedestrians so they have to walk around or walk on the road. It could be an issue for the parents and the children that go to the school just behind.



OBSERVATION GUIDE	
Observation date: Morning: 12 of December 2023, 09:05/ Noon: 14 of November 2023, 12h12 / Afternoon: 5 of December 2023, 17h59	
OBSERVATION IDENTIFICATION	
Observation point	Street/coordinates 200 rue Francisque Poulbot 48,92022° N, 2,34410° E
Justification for choosing this point	Near of Pleyel Tower
Weather condition:	Morning: cold and cloudy / Noon: Mist, rain, cold / Afternoon: cold and sunny
Reduce Urban divide - Not relevant for Pleyel-Tower	
Indicators	Description
Function of buildings and activities	
Intensity of Flows	
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors	

Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Functions of buildings and activities	Commercial and residential	Commercial buildings with many floors
Intensity, flows of people (countable number of each profile)	<ul style="list-style-type: none"> Lot of people are crossing :9 Lot of people are croissant: around 18 4 people are crossing 	High intensity in the rush hours, empty after work beginning in the morning.
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	<ul style="list-style-type: none"> Around 6 men and 2 women Around 10 men, Around 8 women, no children 3 women, 1 man 	15 persons, mostly men: 5 women, 10 men.
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	Not relevant	well-signposted pedestrian crossing, illumination.
Accessibility to public transport	Close to a bus station and a subway	Near to subway/bus station
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	Not relevant	none
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Good	just crossing area
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Not relevant	univinting
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	People are moving from a place to another to have lunch, going to work (on the morning picture we can workers from the Pleyel tower) or going home after work	Just crossing area

Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	People are moving from a place to another to have lunch, going to work (on the morning picture we can workers from the Pleyel tower) or going home after work	Just crossing area
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	They use the crossing: nothing informal	The area does not invite you to do more than cross to the metro/restaurant/buildings
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	nothing	small step of difference between sidewalk and driveway
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	Not relevant	Some trees.

Interpretation :

The passage area going to the metro is mostly occupied in the photos by people who only work in the area, but do not live in the area. Maybe with creation. of the new Échangeur lane, workers may feel motivated to drive to work and this will improve traffic and access to edf become even heavier.



OBSERVATION GUIDE	
Observation date: Morning: 12 of December 2023, 09:07 / Noon: 14 of November 2023, 12h01 / Afternoon: 5 of December 2023, 18h10	
OBSERVATION IDENTIFICATION	
Observation point	Street/coordinates: 3 Bd Ornano, 93200 Saint-Denis 48,91981° N, 2,34419° E
Justification for choosing this point	Near of the Tower Pleyel
Wheather condition:	Morning: cold and cloudy / Noon: Cold, rain, mist / Afternoon: Cold and sunny
Reduce Urban divide- Not relevant for Pleyel Tower	
Indicators	Description
Function of buildings and activities	
Intensity of flows	
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type	
Improve use of public spaces and active mobility	
Indicators	Description

Flows of people (countable number of each profile)	<ul style="list-style-type: none"> The square is empty: 7 people are here, 2 are in front of the bakery and the others on the opposite sidewalk We can see a woman and her child walking, workers doing the line in front of the bakery and the kebab, drivers in cars and 3 persons are waiting for a bus The square is empty again. We can see around 9 people. One is crossing the square, 5 people are on the opposite sidewalk, 2 workers are in the bar. There is also car traffic. One person is standing in front of the bus station. 	<p>One mother with children, workers in the boulangerie.</p> <p>Not really crowded in all parts of the day.</p>
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	<ul style="list-style-type: none"> 5 men, one woman At least 3 women, one child, a least 12 men Only men can be identified 	<p>people next to cafe/restaurants (15) - It's hard to see their faces in the picture, and they are wearing winter clothes.</p>
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	Quite an empty square with only walls to seat and lights and arcs for bikes	sidewalk in good condition, lighting, safety stakes.
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks	Good	Good conditions
Accessibility to public transport	Bus station on the picture, and just next to the subway station	Near the metro station, bus station.
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	Only piece of walls	none.
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Small square, no obstacles, good surface to walk, good accessibility	Easy to cross, extensive, with material not so good on rainy days.
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Some bushes but no benches	none
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	<ul style="list-style-type: none"> People are just moving from one place to another, some workers are taking a coffee and chatting People are just moving from a place to another or are waiting for a bus or to eat : discussion during the line to the bakery People are just moving from one place to another, 2 workers are chatting at the bar. 	<p>Just crossing part for people going to work/subway/cafe/restaurant</p>

Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	People are waiting on the bus station or the sidewalk, the square is a place to cross and moving from one place to another and not standing because there is not a lot of furniture	few cafes/restaurants in the area, but almost not staying for other motivations.
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Poles to separate the sidewalks to the road	Stakes to protect sidewalk
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	Some bushes	Little bushes.

Interpretation :

We chose this spot to study the commercial buildings in the surroundings and the bus station. Here we can see that the bar seems mostly used by workers of the Pleyel tower. So it raises the question of what will be the number of visitors after the end of the construction of the tower. The bus station does not seem busy either.



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: Morning: 12 of December 09:06 / Noon: 14 of November, 12h01 / Afternoon: 5 of December 2023, 18h01		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	street/coordinates 178 bis Bd Anatole France 48,91980° N, 2,34414° E	
Justification for choosing this point	Exit of the Subway near of the Pleyel Tower	
Weather condition:	Morning: cold and cloudy/ Noon: cold, mist, rain/ Afternoon: cold and sunny	
Reduce Urban divide-Not relevant for the Pleyel tower		
Indicators	Description	
Function of buildings and activities		
Intensity of Flows		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		
Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Functions of buildings and activities	Commercial and residential	Public facilities/service

Intensity, flows of people (countable number of each profile)	Most of the time it is quite empty. Only a group of young men on the right can be seen in the afternoon photo. This exit is not very much taken.	The metro is right in front of EDF, but even in the event of an earthquake, most workers leave through another entrance, perhaps because it has several stairs and a kind of maze to enter.
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	3 men on the afternoon photo	Some young-men are sitting on the stairs chatting.
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	Lights	Stairs are used as blanches, Urban lights,
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks	The walls are quite dirty and there is no path for disabled people	the space does not have a colored covering, having a cement color that gives it a dirty and neglected appearance, all made stairs not accessible to people in wheelchairs, blind people, etc.
Accessibility to public transport	Close to a bus station and a subway	It's the main entrance of the subway but - probably - because of the stairs/labyrinth construction people avoid to enter here and enter for the other entrance.
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	Nothing	The stairs are used for sitting.
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Good surface compared to the flow of people but no path for disabled people	It's an open area but a little confused to understand how to enter because of the number of stairs in different levels.
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Not relevant	It's an area to enter/leave the subway, the chinese food in the picture was never with people.
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	Some Young men are discussing just next to the stairs on the afternoon photo	Young mens are sitting chatting in the area, smoking cigarettes.
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	Not A beautiful place and functional place to stay. And it exists other way in to go to the subway where the entrances are less hidden	The space is a little strange to be in, and the corridor that leads to the subway is a little dark/bizarre. The gray area is a bit strange.
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads,	Not relevant	The entrance to the metro is one level below the street, which makes it safe to enter, but also forming a kind of fortress, so that whoever is above can see who is below.
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	Not relevant	None, gray area.

Interpretation:

We chose this spot because it is another exit of the Carrefour Pleyel subway. We wanted to study the affluence and where people go after being out of the subway. But finally, this way out is not often borrowed by people. It is often empty. This way out is rather dark and a little scary. Moreover, there are no facilities for the disabled persons. The hallway to the metro is dark. The only people standing/sitting in the area are groups of men, which can be a sensation. of insecurity for women. The entrance to the metro is one level below the street, which makes it safe to enter, but also forming a kind of fortress, so that whoever is above can see who is below.



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: Morning: 12 of December 2023, 09:08 / Noon: 14 of November 2023, 12h02/ Afternoon: 5 of December 2023, 18h05		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	street/coordinates 3 Bd Ornano 93200 Saint-Denis 48,91952° N, 2,34429° E	
Justification for choosing this point	Near of the Pleyel Tower, and the subway station	
Wheather condition:	Morning: cold and cloudy / Noon: Cold, mist, rain / Afternoon: cold and sunny	
Reduce Urban divide - Not relevant for Pleyel Tower		
Indicators	Description	
Function of buildings and activities		
Intensity of flows		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		
Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Function of buildings and activities	Commercial and residential	Commercial and housing

Intensity of Flows of people (countable number of each profile)	<ul style="list-style-type: none"> • Empty • Few pedestrians that are crossing the road and cars • One person is walking, a scooter is parking and there are some cars 	Few people cross the area.
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	<ul style="list-style-type: none"> • Empty • At least 5 men, no women, no child • Maybe 2 men but not clear enough to be sure 	Most of the time is quite empty, or just mens (5).
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	Bin, lot of benches, lights	Good conditions, good illumination, blanches, trees, litter
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks	good	Good sidewalks, accessible
Accessibility to public transport	Near a bus station and a subway station	Near to metro station
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	Lot of benches, not a good view and very noisy because 2 roads are surrounding the square	Some spaced benches.
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Good surface, no obstacles except the light in the middle of the sidewalk which is creating two ways traffic	Good conditions
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Benches and "green spaces": trees, but not attractive because of the cars: noisy	Not exactly green spaces but benches and trees.
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	<ul style="list-style-type: none"> • Empty • People are crossing towards the commercial buildings to have lunch • No interaction 	Just people crossing to the cafes. Not really an area to stay.
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	<ul style="list-style-type: none"> • Empty • Place to rest is empty but the roads and sidewalks are occupied because they lead to the commercial buildings to eat • Scooters are parked there : it is informal. It should be a pedestrian path. 	The car lane is narrow, generating loud and noisy traffic, and some illegal parking on the sidewalk.
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Parking space are separated the square to the road	No protection / parking cars
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	Bushes and trees, benches	

Interpretation :

We chose this spot because it is the only "green space" of the area. There are only some bushes and trees.

This place seems to have two functions that are confusing. There are some benches to stay and the trees and bushes could have made this place pleasant if it had not been for the road around it. But this place is also a pedestrian path that is not very used because of the two other sidewalks beside it that are closer to the restaurants and bars. So, this place is often empty and so informal uses happen such as the scooters that are parking there.

It is hoped that with the encouragement of works for the Olympics the space will receive more facilities for people to stay.

• **Pleyel Tower Itinerary - picture 13.**



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: Morning: 12 of December 2023, 09:07 / Noon: 14 of November 2023, 12h08 / Afternoon: 5 of December 2023, 18:12		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	street/coordinates 48,91981° N, 2,34419° E	
Justification for choosing this point	Commercial buildings near the tower Pleyel	
Wheather condition:	Morning: cloudy and cold / Noon: Mist, rain, cold / Afternoon: cold and sunny	
Reduce Urban divide - Not relevant for Pleyel-Tower		
Indicators	Description	
Function of buildings and activities		
Intensity of Flows		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		
Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Functions of buildings and activities	Commercial and residential	commercial/service

Intensity, flows of people (countable number of each profile)	<ul style="list-style-type: none"> • Empty: the restaurant was closed • Lot of people in the restaurant, mostly workers • Empty 	people eating in the restaurants but not on the road/square
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	<ul style="list-style-type: none"> • Empty • 12 men, we can't see any women or children • Empty 	Mostly of the time is empty, in the afternoon only mens (12)
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks	good	good
Accessibility to public transport	Close to a bus station and a subway	Near to metro station/bus station
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	Not relevant	uninviting
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	May be too narrow	tables and chairs on the sidewalk that may impede passage., cars parking next to sidewalk.
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Not relevant	uninviting
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	<ul style="list-style-type: none"> • Empty • People are eating or doing the line • Empty 	The people at the restaurant are construction workers, EDF workers, and also residents
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	<ul style="list-style-type: none"> • Empty • It is a restaurant so people are chatting and eating • Empty 	one of the only restaurants with outside tables.
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Poles to separate the road and the sidewalk	Stacks
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	Not relevant	some plants near the restaurant.

Interpretation :

We chose this spot to study the numbers of visitors in this fast food restaurant. Indeed, currently, there are not many food service options on site. So, during lunch time, there are some visitors. They are mostly seasonal workers from the tower Pleyel who pick their take away. So this raises the question of the number of visitors once the construction is done.

• **Pleyel Tower Itinerary - picture 14.**



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: Noon: 14 of December 2023, 12h14		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	street/coordinates 200 rue francisque Poulbot	
Justification for choosing this point	Near the Pleyel Tower, prices of the cafe.	
Wheather condition:	Mist, rain, cold	
Reduce Urban divide - Not relevant for Pleyel Tower		
Indicators	Description	
Function of buildings and		
Intensity of Flows		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		
Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Functions of buildings and activities	Commercial	Food service building

Intensity, flows of people (countable number of each profile)	Quite a lot of people are in the restaurant	residents and workers frequent the space
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	Can't see clearly and not the point here. The goal is to have an idea of the prices of the plates in this Bistrot/coffee now, during the Games and after. Currently, a plate costs around 18-20 euros which is quite expensive. The profiles of the customers are composed mainly of workers from the Pleyel tower and employees from the office street.	2 mens. At rush hour there are people queuing up to buy quick items in the boulangerie. Are people that look like they live in the neighborhood and workers of the area.
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	No	pedestrian sidewalk with different types of material.
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks	Good and large	Good conditions
Accessibility to public transport	Near to metro station, bus stations, bike racks.	Near the metro, bus station, bike racks.
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	Chairs inside the cafe.	Chairs inside the cafe.
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Large sidewalk there	Extense sidewalks
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Restaurant with a veranda	Univinting - just crossing area
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	Not very clear here but people are eating	All types crossing the area
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	People are eating in the restaurant	Just crossing the area, parents next to when it's school hours. Apparently it's the bigger cafe in the area, but most of the time it's not fully crowded.
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Not relevant	school crossing signs.
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	None	none.

Interpretation :

We chose this spot because the current area do not includes many cafes, or food services despite the high number of EDF and other office employees in the area. We believe that when the work will be finished in the area, it is possible that prices will increase, especially during the Olympics Games.

• **Echangeur itinirary**



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: 12/12/2023,09:20, 14/11/2023, 12:14, 05/12/2023, 17:15		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	Boulevard Anatole France, N410	
Justification for choosing this point	Near of the café and the Pleyel Plaza	
Wheather condition:	Morning grey but not raining, noon drizzle, afternoon rain	
Reduce Urban divide - Not Relevant for the <u>echangeur</u>		
Indicators	Description	
Typology of buildings and activities		
Number of markets in the area		
Flows of people		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		
Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Number of empty commercial places	None that we can see	Cannot be determined
Typology of buildings and activities	Residential and offices, one school in the back of the image	Residency for students and a school
Flows of people (countable number of each profile)	2 people in the morning, 1 at noon + workers on the side, no one in the end of afternoon	Low flow of people, only passerbys. Pictures show 2 people in the morning, 1 at noon and none in the afternoon

Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	Not able to analyse	Cannot be determined
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	No urban furnitures	No presence of urban furniture other than streetlights.
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks and bike paths	Two accessible sidewalks but separated by a temporal metal gate. One of the lines might be a bike line but is not accessible yet.	Wide sidewalks but obstructed during all times. A two way bike path can be observed but not in use.
Accessibility to public transport	No bus stop, 5-10 min away for the subway line depending of speed of walk	Cannot be determined
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No sitting area	No sitting furniture
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Maybe not enough space between the metal gate and the wall	No active facades on this side, walking space is blocked, sidewalks are in acceptable state
Standing (attractive areas for standing, support for people)		Not attractive area for standing
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	No real interaction between people	No visible interactions
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	Space in transition, the sidewalk are currently under use	People just walking, space doesn't invite for other activities
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	The space is well separated from the road with one green strip	Presence of fence to isolate construction site, separation of cycle path and pedestrian area, green areas are also separated from other paths
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	Only one green strip which separates the sidewalk from the road.	Presence of a small isolated green area alongside bike path, not intended for other use other than aesthetic

Interpretation :

Currently this area is not very accessible because of the state of construction, presenting objects that obstruct the sidewalks. Overall, the usage of the space is very limited to walking and/or cycling (not standing or staying in the site) and doesn't incorporate resting furniture such as benches. Moreover, the lighting of the space is ok, however, since the flow of people and use of the space is low, it doesn't make an attractive area to walk in. The green areas are under development, but seem scarce, not connected and with a purpose of enhancing image but not allowing any other use.

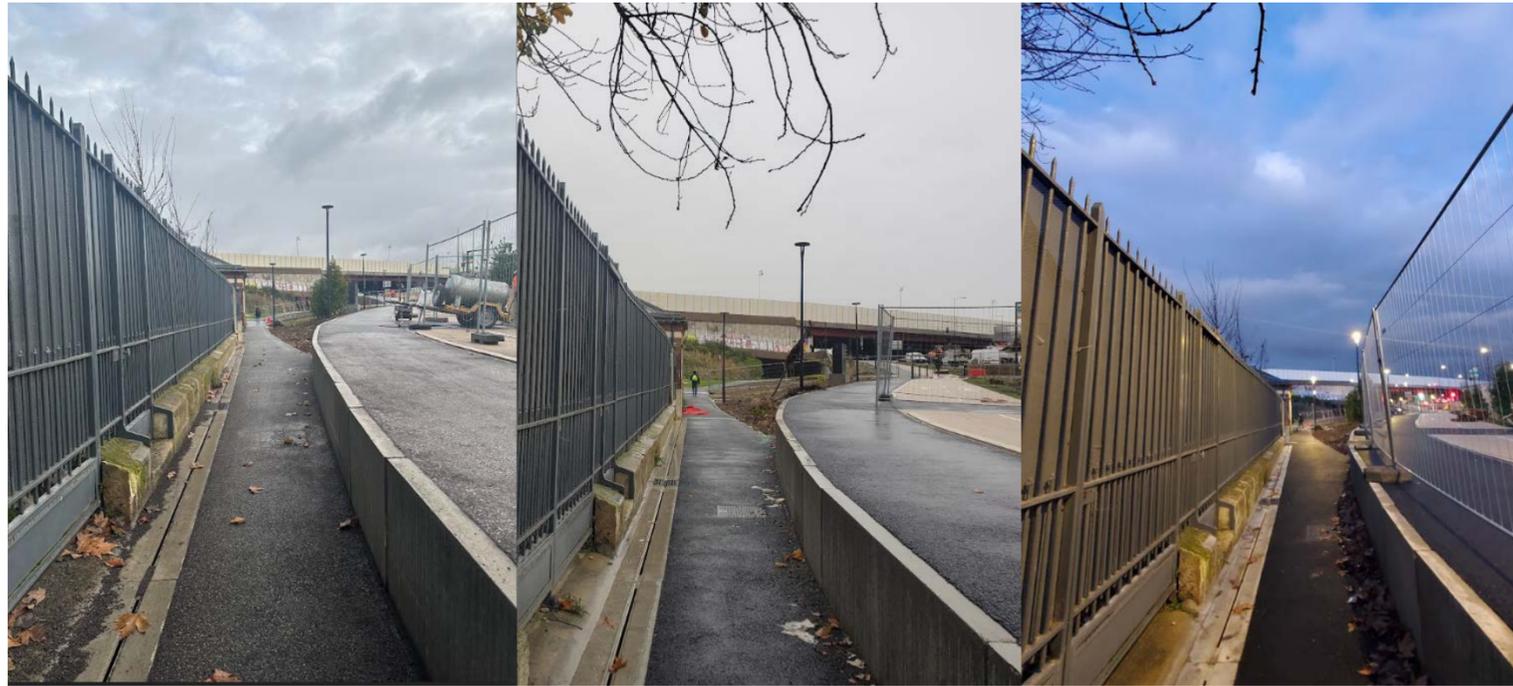


OBSERVATION GUIDE	
Observation date: 12/12/2023, 09:22, 14/11/2023, 12:15, 05/12/2023, 17:17	
OBSERVATION IDENTIFICATION	
Observation point	Boulevard Anatole France, N410
Justification for choosing this point	Near of the café and the Pleyel Plaza, but further away from the first picture
Weather condition:	Morning grey but not raining, noon drizzle, afternoon rain
Reduce Urban divide NOT RELEVANT FOR THE ECHANGEUR	
Indicators	Description
Typology of buildings and activities	
Number of markets in the area	
Flows of people	
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors	

Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Number of empty commercial places	None that we can see	Cannot be determined
Typology of buildings and activities	Offices and one school in the back	
Flows of people (countable number of each profile)	1 person in the morning, 1 person at noon, no one in the end of the afternoon	Low flow of people, only one person in the morning and construction worker
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	Not able to analyse	Cannot be determined
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	No urban furniture	No presence of urban furniture other than streetlights.
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks and bike lanes	Two sidewalks, one to go down the street, one to go up the street. One cycle path that goes both ways. Good and accessible bikelines.	Side walks in good condition, narrowing of walking space because of the division of paths. The bike path is a two way lane, presenting a different surface than the pedestrian area but no other divisions, overall in good condition.
Accessibility to public transport	No bus stop, around 5-10 min away from the metro station "carrefour pleyel" on line 13	Cannot be determined
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No sitting place	No sitting furniture
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Good accessibility but share of public space not optimal because of the metal grid	Area is only intended for walking as it is very narrow. The school playground is the only active facade
Standing (attractive areas for standing, support for people)		Area not intended for standing just walking
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	No real interaction between people	No visible interactions during the three times of the day
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	Space in transition, the sidewalk are currently under use	people just walking, space in construction doesn't invite for other activities
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	The space is well separated from the road with one green stripe	A metallic fence separates the cycle path from the pedestrian path
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	One green strip is currently under construction.	Presence of a small isolated green area alongside bike path, not intended for other use other than aesthetic. In the last picture taken in the evening, it shows a wooden fence around it because of construction.

Interpretation :

In this area, the condition of the walking and cycling surfaces are in good condition. However, due to the current construction works, the walking and cycling surfaces presented obstacles such as the fence. Other than activities such as walking and cycling the use of the space doesn't invite staying, since no urban furniture for resting was observed. It is not an attractive area for walking since the place is mostly empty at all times of the day and there are no active facades. The green area was under development when the pictures were taken, but show a main purpose of contributing to the aesthetics of the area.



OBSERVATION GUIDE	
Observation date: 12/12/2023, 09:23, 14/11/2023, 12:16, 05/12/2023, 17:18	
OBSERVATION IDENTIFICATION	
Observation point	Boulevard Anatole France, N410 48,92157° N, 2,34544° E
Justification for choosing this point	Between the café on the Pleyel Plaza and the échangeur, but further away from the first two pictures
Weather condition:	Morning grey but not raining, noon drizzle, afternoon rain
Reduce Urban divide -NOT RELEVANT FOR THE ECHANGEUR	
Indicators	Description
Typology of buildings and activities	
Number of markets in the area	
Flows of people	
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors	

Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Number of empty commercial places	No building, the grid is a school, we can see the highways in the back	Cannot be determined
Typology of buildings and activities	Only the school on the left	Educational buildings can be observed in the picture.
Flows of people (countable number of each profile)	1 person in the morning, 1 person at noon, no one in the end of the afternoon n	Low flow of people, only one person in the morning and noon and two during the evening
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	Not able to analyse	Cannot be determined
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	No urban furnitures	Only urban furniture that can be seen is streetlights.
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks and bike paths	Two sidewalks, one to go down the street, one to go up the street. One cycle path that goes both ways.	Very narrow space to walk in the two sidewalks present. A two way bike path can be observed, which is blocked currently for construction work.
Accessibility to public transport	No bus stop, around 10 min away from the metro station "carrefour pleyel" on line 13	Cannot be determined
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No sitting place	No sitting furniture
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Good accessibility but share of public space not optimal because of the metal grid	Space is very narrow, just for walking, even though in front of the school access
Standing (attractive areas for standing, support for people)		Area not intended for standing because of very narrow width, just walking
Interactions, behaviours (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	No real interaction between people	No visible interactions during the three times
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	Space in transition, the sidewalk are currently under use	People just walk, space doesn't invite for other activities because of construction work.
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	The space is well separated from the road with one green stripe	Change of level of surfaces to differentiate pedestrian paths and cycle paths is separated by metallic fences.
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	No real green spaces	Green areas are isolated, not well maintained

Interpretation :

This place presents a rather bad accessibility, since the walking space is very narrow. Overall, staying and standing is clearly not encouraged and there is no furniture that supports it either. Thus the usage of the space is currently very limited, only allowing walking. On the other hand, the bike path that can be observed is in good condition, but not in use because of construction work that blocks it. The green areas appear well maintained and they are not connected, thus do not contribute to enhancing the image of the place.



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: 12/12/2023, 09:24, 14/11/2023, 12:17, 05/12/2023, 17:19		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	4 rue du Dr Poiré	
Justification for choosing this point	Near of a crossing point	
Wheather condition:	Morning grey but not raining, noon drizzle, afternoon rain	
Reduce Urban divide NOT RELEVANT FOR THE ECHANGEUR		
Indicators	Description	
Typology of buildings and activities		
Number of markets in the area		
Flows of people		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		

Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Number of empty commercial places	0	Not visible in picture
Typology of buildings and activities	Houses	Mainly residential
Flows of people (countable number of each profile)	0 at the three dates/hours	No visible flow of people during three times of day
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	Cannot be determined	Cannot be determined
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	Just 1 public bin	Urban furniture that can be observed are streetlights, one litter bin.
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks and bike paths	Sidewalk to go on both sides of the small garden but not in front of the houses because of a parked car. Bikes can access this area but they don't have a dedicated area/line.	Sidewalks in overall acceptable condition. There's a bike lane in the background, however not accessible because of fences.
Accessibility to public transport	No bus stop, around 10 min away from the metro station "carrefour playel" on line 13	Cannot be determined
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No sitting space	No sitting furniture
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Limited accessibility, we can see the metal grid in the back, it's half open so it's possible to go but not encouraged	Width and condition is overall good
Standing (attractive areas for standing, support for people)		Area not attractive to stay standing
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	We witness no interaction	No visible interactions during the three times
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces		No visible use during three times, space is not equipped for people to stay
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)		Small street barriers that separate road from green area
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	Not enough, between the first and the second visit they planted 3 three tree in the small green area	Green area with predominantly grass not well maintained and newly planted three trees. No furniture observed.

Interpretation :

This small park did not have any active uses that could be depicted during the times the pictures were taken. From the physical condition of the place, it was observed that the width and condition of the sidewalks are ok, however, there are fences present that make this place inaccessible coming from the echangeur. Moreover, there is no urban furniture that encourages resting or leisure activities. Overall, it can be stated that this place doesn't currently contribute to enhancing the use of public areas. In terms of the green space, the grass area is small, not well maintained and there are no elements of furniture for this area.



OBSERVATION GUIDE	
Observation date: 12/12/2023, 09:25, 14/11/2023, 12:18, 05/12/2023, 17:23	
OBSERVATION IDENTIFICATION	
Observation point	4 rue du Dr Poiré
Justification for choosing this point	Near of a crossing point
Wheather condition:	Morning grey but not raining, noon drizzle, afternoon rain
Reduce Urban divide NOT RELEVANT FOR THE ECHANGEUR	
Indicators	Description
Typology of buildings and activities	
Number of markets in the area	
Flows of people	
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors	

Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Number of empty commercial places	0	Not visible in picture
Typology of buildings and activities	Not buildings but infrastructures to cross under the highways	Not visible in picture
Flows of people (countable number of each profile)	0 person at each date	No visible flow of people during three times of day
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.		
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	No urban furnitures except for the different pedestrian path and cycle path	Urban furniture that can be observed are streetlights.
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks and bike paths	3 pedestrian paths, 1 cycle path.	Sidewalks overall in good condition and allow walking because of width. The bike path is in good condition and is differentiated by the change of hard surface
Accessibility to public transport	No bus stop, around 10 min away from the metro station "carrefour playel" on line 13	Not able to analyse
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No sitting space	No sitting furniture
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Limited accessibility because of a grid limiting the entry. Once this passes it is possible to go through the different paths.	Walking space mostly without obstacles
Standing (attractive areas for standing, support for people)		Area not attractive or intended for standing
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	We witness no interaction	No visible interactions during the three times
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces		No visible use during three times, space is not equipped for people to stay. Graffiti illustrations can be observed.
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)		No barrier between cycle path and pedestrian area
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	Only green strip but no real green spaces	Green area is grass in patches and in good condition

Interpretation :

Overall, the walking and cycling surface areas are in good condition, contributing to fair accessibility of the place and may contribute to active mobility. Nevertheless, the uses are very limited, no other furniture present for resting such as benches or other activities other than walking or cycling. Thus, it may not encourage pedestrians to stay. Moreover, the graffiti illustrations contribute to a feeling of neglect in the place. The green areas are in fairly good condition, however, they are very reduced and planted in residual spaces.



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: 12/12/2023, 09:27, 14/11/2023, 12:20, 05/12/2023, 17:28		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	(48.9223574, 2.3460075), in the continuity of the precedent picture	
Justification for choosing this point	Under the highways	
Wheather condition:	Morning grey but not raining, noon drizzle, afternoon rain	
Reduce Urban divide- NOT RELEVANT FOR THE ECHANGEUR		
Indicators	Description	
Typology of buildings and activities		
Number of markets in the area		
Flows of people		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		

Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Number of empty commercial places	0	No commercial spaces
Typology of buildings and activities	Not buildings, one ground space, we do not know what it will become but it is not meant for people to walk on it.	Cannot be determined
Flows of people (countable number of each profile)	0	No visible flow of people during three times of day
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	0	Cannot be determined
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	No urban furniture	Presence of streetlights in streets
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks and bike paths	This space is not meant to be accessible, the sidewalks are on the side. Bikes are not supposed to be there either.	This site is an empty space under that is just a hard surface, there's a ramp next to it in good condition. Bike path not present nor intended in this area.
Accessibility to public transport	No accessibility to public transport, 15 min away for the metro station "carrefour pleyel"	Not able to analyse
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No sitting place	No sitting furniture
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Good walking space for the part allowed to the public.	Are not made for walking
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Not a place designed to be standing.	Area not attractive or intended for standing
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	Witness no interaction.	No visible interactions during the three times
Relationship between people's behaviours and the quantity and quality of public spaces	Witness no relationship between people.	No visible use of the space, there are some graffiti in the wall
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Good protection because cars are not allowed in this space.	Only a division between the ramp but not to delimit the empty space
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	No green space	No green areas present on this space

Interpretation :

Overall the place will not contribute to improving the use of public spaces in the area, since it is not equipped with proper leisure or resting and doesn't seem like it is planned for it. Moreover, it is not accessible for pedestrians either.



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: 12/12/2023, 09:28, 14/11/2023, 12:21, 05/12/2023, 17:25		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	(48.9223574, 2.3460075), in the continuity of the precedent picture	
Justification for choosing this point	Under the highways	
Wheather condition:	Morning grey but not raining, noon drizzle, afternoon rain	
Reduce Urban divide NOT RELEVANT FOR THE ECHANGEUR		
Indicators	Description	
Typology of buildings and activities		
Number of markets in the area		
Flows of people		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		

Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Number of empty commercial places	0	Cannot be determined
Typology of buildings and activities	Not buildings, one strip of ground space, we do not know what it will become but it is not meant for people to walk on it.	Cannot be determined
Flows of people (countable number of each profile)	1 person in the morning, no one at noon and in the afternoon	No visible flow of people during three times of day
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	No able to analyse	Cannot be determined
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks and bike paths	Two sidewalks, one meant for disabled people, one with a higher gradient. Bikes can access this area even if it's not dedicated to cyclists.	Ramp walking space in good condition. Not a dedicated bike path is observable, but it is accessible for this type of mobility.
Accessibility to public transport	No accessibility to public transport, 15 min away for the metro station "carrefour pleyel"	Not able to analyse
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No sitting place	No sitting furniture
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Good walking space, seems like inclusive space	Good surface, no presence of obstacles
Standing (attractive areas for standing, support for people)		Area not intended for standing
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)		No visible interactions during the three times
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces		Presence of littering visible in the afternoon picture
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)		Delimitation of ramp
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	No green spaces yet	No green areas present on this space yet.

Interpretation :

Overall, the implementation of the ramp makes the place more accessible for different groups of pedestrians. In terms of equipment, it is well lit and the railing is in good condition which contributes to the attractiveness of the place, which may encourage more users to utilize it. The place is limited to deliver a functional use and the design doesn't intend to directly contribute to a diversity of uses. At the moment, the space is under construction, but it appears that green areas are going to be implemented.



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: 12/12/2023, 09:30, 14/11/2023, 12:24, 05/12/2023, 17:32		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	(48.9230570, 2.3461747)	
Justification for choosing this point	On a bridge that cross the highways	
Wheather condition:	Morning grey but not raining, noon drizzle, afternoon rain	
Reduce Urban divide NOT RELEVANT FOR THE ECHANGEUR		
Indicators	Description	
Typology of buildings and activities		
Number of markets in the area		
Flows of people		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		

Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Number of empty commercial places	No commercial places	Not present in picture
Typology of buildings and activities	Tower playel in the back and the future second tower next to it	Tower playel in the background.
Flows of people (countable number of each profile)	No one at the three date/time	No visible flow of people during three times of day
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	0	Cannot be determined
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	No urban furnitures	streetlights alongside bridge
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks and bike paths	No sidewalk but the bridge is for pedestrians or cyclists only.	Walking path in good state. No presence of bike path.
Accessibility to public transport	No accessibility to public transport, 15 min away for the metro station "carrefour playel	Not able to analyse
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No sitting areas	No sitting furniture, area not intended for sitting
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Good walking surface	Good surface, no presence of obstacles
Standing (attractive areas for standing, support for people)		Area not intended for standing, just crossing
Interactions, behaviours (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	No interaction	No visible interactions during the three times
Relationship between people's behaviours and the quantity and quality of public spaces		Not able to analyse
Relationship between people's behaviours and the quantity and quality of public spaces		Not able to analyse
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Good protection because this is separate from the road. No one can accidentally fall off the bridge because of the height of the barriers.	Concrete railings
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	No green spaces	No green areas present on this space

Interpretation :

This area is a good place for pedestrians and cyclists but is not officially opened yet so there is no flow of people. It should allow better access to another side of the area, which would improve the use of public space, but no green spaces are created on the bridge.



OBSERVATION GUIDE	
Observation date: 12/12/2023, 09:32, 14/11/2023, 12:25, 05/12/2023, 17:34	
OBSERVATION IDENTIFICATION	
Observation point	48.924282, 2.346648
Justification for choosing this point	Way out of the bridge, direction to the road
Weather condition:	Morning grey but not raining, noon drizzle, afternoon rain
Reduce Urban divide NOT RELEVANT FOR THE ECHANGEUR	
Indicators	Description
Typology of buildings and activities	
Number of markets in the area	
Flows of people	
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors	

Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Number of empty commercial places	0, the restaurant seem to be under refurbishment	Cannot be determined
Typology of buildings and activities	Residential buildings, commercial building (restaurants), offices in the background	Residential and commercial buildings
Flows of people (countable number of each profile)	0	No visible flow of people during three times of day
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	0	
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	No urban furniture	Streetlights
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks and bike paths	The path is well conserved but it's probably not open because the first time we went there at noon blocks of concrete were blocking the way. The afternoon, they added a metal grid. The third time we went they opened it.	Walking path in good state, however, was blocked at different types the pictures were taken. Bike path not present.
Accessibility to public transport	No accessibility, 15-20 min walk away from the metro station "Carrefour Pleyel", no bus station nearby	Not able to analyse
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No sitting areas.	No sitting furniture
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Walking spaces are good but the space is physically divided.	Good surface, there were concrete blocks in the first two pictures but were removed on the last picture
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Not an area designed to stand.	Area not attractive to stand
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	No interaction	No visible interactions during the three times
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	Witness no interaction between people.	No people using the space
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Good protection against traffic because cars are not allowed in this space.	Pedestrian lane separated from roads
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	Green spaces on the two sides of the path. It's under construction but not done yet.	Green areas in acceptable state, do not seem for other use other than aesthetic

Interpretation :

This area is quite green and only accessible to pedestrians and cyclists, it should allow more flows of people to access this side of the city once it will open.



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: 12/12/2023, 09:34, 14/11/2023, 12:27, 05/12/2023, 17:37		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	Rue des Beaumonts	
Justification for choosing this point	Road in one way only with no accessibility for pedestrians	
Wheather condition:	Morning grey but not raining, noon drizzle, afternoon rain	
Reduce Urban divide NOT RELEVANT FOR THE ECHANGEUR		
Indicators	Description	
Typology of buildings and activities		
Number of markets in the area		
Flows of people		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		

Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Number of empty commercial places	0	Cannot be determined
Typology of buildings and activities	Wall on the left, tower Pleyel in front, industrial and commercial zone on the right	Tower pleyel in the background.
Flows of people (countable number of each profile)	No one	No visible flow of pedestrian during three times of day
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	0	
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	No urban furniture	Streetlights and street signs
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks and bike paths	No sidewalk, only one really narrow. Bikes have to cycle on the road.	Walking space is too narrow in some cases even narrower with street furniture such as streetlights. No bike paths can be observed.
Accessibility to public transport	No accessibility, 15-20 min walk away from the métro station "Carrefour Pleyel", no bus station nearby	Not able to analyse
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No area to sit	No sitting furniture, not intended for sitting
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Bad walking space	Narrow walking space in some cases with obstacles
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Not an area designed to stand.	Area not attractive or intended to stand
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	Witness no interaction	No visible interactions during the three times
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	Witness no relationship between people.	No people using the space, graffiti can be seen on the walls
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	No protection against traffic and accidents because the sidewalks are too small.	No protection visible
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	No green spaces	No green areas

Interpretation :

This area is not designed for pedestrians, it is unsafe. Cyclists can go on it but they have to cycle on the road. It is the shortest way to go from this side of the city to the west side but not to the south. To cross the echangeur, the bridge is a safer path. No flows were visible everytime we went on site, except for cars. It doesn't meet any expectations of the olympic Games but no work were done in this area.



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: Observation date: 12/12/2023, 09:36, 14/11/2023, 12:28, 05/12/2023, 17:39		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	Route de la révolte	
Justification for choosing this point	On the side of the échangeur, probably going to change.	
Wheather condition:	Morning grey but not raining, noon drizzle, afternoon rain	
Reduce Urban divide NOT RELEVANT FOR THE ECHANGEUR		
Indicators	Description	
Typology of buildings and activities		
Number of markets in the area		
Flows of people		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		

Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Number of empty commercial places	No able to analyse	Cannot be determined
Typology of buildings and activities	Mainly offices in the background	Difficult to determined
Flows of people (countable number of each profile)	No one in the three date/hours	No visible flow of pedestrian during three times of day
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	0	
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	No urban furnitures	Streetlights
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks and bike paths	Good large sidewalks and cycling paths.	Walking in a good state without obstacles. Presence of a two way bike path differentiated from the pedestrian area by change of hard surface.
Accessibility to public transport	No good accessibility, 15 min walk away from the métro station "Carrefour Pleyel", no bus station nearby	Not able to analyse
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No place to sit in the area	No sitting furniture
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Good surface to walk on, large sidewalk and dedicated cycling path	Hard surfaces in good condition and no presence of obstacles. Pedestrian path separate from road and from cycle path
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Not an area designed to stand.	Area not attractive or intended to stand
Interactions, behaviors (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	No interaction	No visible interactions during the three times
Relationship between people's behaviors and the quantity and quality of public spaces	The space seems to be underused	No people using the space
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Physical separation from the road, but not between pedestrians and bikes.	No protection visible
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	One green strip between the road and the cycling path. Some tree and the other side of the road. The slope on the other side of the road is covered with grass.	Green areas are in good state, not meant for other use other than aesthetic of the place, the green area is only use alongside the cycle path and to cover empty spaces

Interpretation :

This area has a good potential to improve the use of public space in terms of active mobility because of the design of the sidewalk with pedestrian and cyclist paths. However, we witness only little flows. The presence of green spaces is really scarce. The urban furnitures is also very rare, this area is design to walk and go from one point of the city to another but not to stay, to sit or to stand.



OBSERVATION GUIDE		
Observation date: 12/12/2023, 09:40, 14/11/2023, 12:32, 05/12/2023, 17:43		
OBSERVATION IDENTIFICATION		
Observation point	Route de la révolte, 48.924004, 2.343361	
Justification for choosing this point	Near of the crossing under the échangeur	
Wheather condition:	Morning grey but not raining, noon drizzle, afternoon rain	
Reduce Urban divide NOT RELEVANT FOR THE ECHANGEUR		
Indicators	Description	
Typology of buildings and activities		
Number of markets in the area		
Flows of people		
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors		

Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Number of empty commercial places	0	Not present in pictures
Typology of buildings and activities	One restaurant, we can only see the frontage. Housing above it, again, only the frontage is visible on this picture.	Not able to analyse
Flows of people (countable number of each profile)	0 people in the morning and at noon but three people in the afternoon. Flow of cars/buses/trucks is more important in the morning and at noon than in the afternoon.	Low flow of people, one in the morning and three in the afternoon
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	Not exactly but apparently 3 or 4 women out of 5 people visible in the afternoon picture.	3 pedestrians could be observed in the afternoon.
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	No urban furniture except from one bench under the bus station across the street, only visible in the picture in the afternoon because of the flow of people.	Streetlights and street signs can be observed.
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks and bike paths	Sidewalk in good condition, large enough for disabled people. Cyclists can cycle here but their line stops at the level of the road to continue later but on the other sidewalk.	Sidewalks are in good condition and wide at this part, cycle paths are not continued and changes from two ways to just one direction and just painted lines on roads.
Accessibility to public transport	Medium good accessibility, 10-15 min walk away from the métro station "Carrefour Pleyel", and one bus station nearby.	Not able to analyse
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No sitting places	No sitting furniture
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Good walkability	Side walk in good state
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Not an area designed to stand.	Area not attractive or intended to stand
Interactions, behaviours (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	No interaction	No visible interactions during the three times
Relationship between people's behaviours and the quantity and quality of public spaces	Witness no relationship between people.	People just pass by; they don't stay in the place
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Separation between the sidewalk and the road	There's a small concrete wall that divides the road from the cyclepath and sidewalk but it is not continuous along the N14 and just protects the sidewalk after this point.
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	Trees in the background	Presence of green areas on the side, although they seem like residual green areas.

Interpretation :

This area is good for pedestrians because of the sidewalk but the use of public space could be improved, linked to the issue of the cycling path being interrupted by the street. The area is more filled with traffic than with active mobility or green spaces.



OBSERVATION GUIDE	
Observation date: 12/12/2023, 09:42, 14/11/2023, 12:33, 05/12/2023, 17:44	
OBSERVATION IDENTIFICATION	
Observation point	48.923970, 2.342459, Boulevard de la libération
Justification for choosing this point	Under the échangeur
Wheather condition:	Morning grey but not raining, noon drizzle, afternoon rain
Reduce Urban divide NOT RELEVANT FOR THE ECHANGEUR	
Indicators	Description
Typology of buildings and activities	
Number of markets in the area	
Flows of people	
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors	

Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Number of empty commercial places	0	Not present in pictures
Typology of buildings and activities	One restaurant, we can only see the frontage. Housing above it, again, only the frontage is visible on this picture.	Not able to analyse
Flows of people (countable number of each profile)	0 people in the morning and at noon but three people in the afternoon. Flow of cars/buses/trucks is more important in the morning and at noon than in the afternoon.	Low flow of people, one in the morning and three in the afternoon
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	Not exactly but apparently 3 or 4 women out of 5 people visible in the afternoon picture.	3 pedestrians could be observed in the afternoon.
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	No urban furniture except from one bench under the bus station across the street, only visible in the picture in the afternoon because of the flow of people.	Streetlights and street signs can be observed.
Accessibility to public transport	Medium good accessibility, 10-15 min walk away from the métro station "Carrefour Pleyel", and one bus station nearby.	Not able to analyse
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No sitting places	No sitting furniture
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Good walkability	Side walk in good state
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Not an area designed to stand.	Area not attractive or intended to stand
Interactions, behaviours (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	No interaction	No visible interactions during the three times
Relationship between people's behaviours and the quantity and quality of public spaces	Witness no relationship between people.	People just pass by; they don't stay in the place
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Separation between the sidewalk and the road	There's a small concrete wall that divides the road from the cyclepath and sidewalk but it is not continuous along the N14 and just protects the sidewalk after this point.
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	Trees in the background	Presence of green areas on the side, although they seem like residual green areas.

Interpretation:

This area is good for pedestrians because of the sidewalk but the use of public space could be improved, linked to the issue of the cycling path being interrupted by the street. The area is more filled with traffic than with active mobility or green spaces.



OBSERVATION GUIDE	
Observation date: 12/12/2023,09:44, 14/11/2023, 12:34, 05/12/2023, 17:48	
OBSERVATION IDENTIFICATION	
Observation point	48.923388, 2.342863 Boulevard de la liberté
Justification for choosing this point	Under the échangeur
Weather condition:	Morning gray but not raining, noon drizzle, afternoon rain
Reduce Urban divide NOT RELEVANT FOR THE ECHANGEUR	
Indicators	Description
Typology of buildings and activities	
Number of markets in the area	
Flows of people	
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors	

Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Number of empty commercial places	0	Cannot be determined
Typology of buildings and activities	No building, just raw infrastructure	Not building present in pictures
Flows of people (countable number of each profile)	Some people walk more in the afternoon.	Low flow of people, one in the morning and three in the afternoon
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	Not able to distinguish	Cannot be determined
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	No urban furniture	No presence of urban furniture other than streetlights.
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks and bike paths	Sidewalks on both sides of the street but not accessible to everyone due to current work.	Presence of sidewalks, wide walking space. No observable bike path.
Accessibility to public transport	Medium good accessibility, 10-15 min walk away from the métro station "Carrefour Pleyel", and one bus station nearby.	Not able to analyse
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No sitting places	No sitting furniture
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	It is accessible but not really clear how this place should be used.	Side walk in good state, presence of fences to block middle space
Standing (attractive areas for standing, support for people)	Not a space design to stand.	Area not attractive or intended to stand
Interactions, behaviours (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	No interaction	No visible interactions during the three times
Relationship between people's behaviours and the quantity and quality of public spaces	No relationship between people.	Graffiti can be seen on the columns and walls
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Not really good because of the traffic and the delimitation between pedestrians and bikes is not really efficient.	Small concrete walls to separate sidewalk area
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	No green space	No presence of green areas

Interpretation :

This area is a place of passage for both active mobility and traffic. It is under the highways so it is one of the passages that link two parts of the city. Maybe the opening of the bridge will lower the flow of pedestrians here.



OBSERVATION GUIDE	
Observation date: 12/12/2023,09:48, 14/11/2023,12:39, 05/12/2023, 17:53	
OBSERVATION IDENTIFICATION	
Observation point	Ecole anatole France, 48.922133, 2.343452
Justification for choosing this point	In front of a school
Wheather condition:	Morning grey but not raining, noon drizzle, afternoon rain
Reduce Urban divide NOT RELEVANT FOR THE ECHANGEUR	
Indicators	Description
Typology of buildings and activities	
Number of markets in the area	
Flows of people	
Patterns of concentration and segregation: internal differentiation of space. It is possible to identify areas according to the type of visitors	

Improve use of public spaces and active mobility		
Indicators	Description	
Number of empty commercial places	0	Not visible in pictures
Typology of buildings and activities	One school, one café/housing building	Students housing and a school
Flows of people (countable number of each profile)	A few people at the time we took the pictures, at 8h30 and 16h30 however, lots of parents dropped or picked the children.	Low flow of people, one in the morning and four in the afternoon
Number of men, women, children, disabled people, elderly, teenagers, families.	Not able to analyse.	One man in the morning, none at noon and one man, one woman and two children
Presence, state of conservation, accessibility of urban furniture	bicycle rings and barriers to close off the school grounds if necessary	Streetlights, bins, bike parkings
Presence, state of conservation, accessibility of sidewalks and bike paths	Good and accessible sidewalk. No bike lanes on the road or on the sidewalk.	Sidewalks in good state, only pedestrian use. No bike paths visible.
Accessibility to public transport	Around 5 min of walk from the metro station "carrefour pleyel" on line 13.	Not able to analyse
Sitting (areas for sitting, taking advantage of the view, benches for resting)	No sitting area.	No sitting furniture
Walking (space, absence of obstacles, good surfaces, accessibility, active facades)	Good walking area.	Presence of different obstacles and divisions in walking area
Standing (attractive areas for standing, support for people)	possibility of waiting by leaning on the barriers	Area not attractive to stand
Interactions, behaviours (Formal and informal rules, conflicts, forms of cooperation)	No conflict, during rush hours more people share the space.	One woman picking up her children after school
Relationship between people's behaviours and the quantity and quality of public spaces	Enough space, even in rush hours because of the school ground.	People use street railings to park their bikes
Protection against traffic and accidents (protection of pedestrians, separation of roads, delimitations)	Good protection thanks to the barriers.	There are street railings that divide road and sidewalk
Protect and enhance green spaces and heritage		
Parks and green spaces and furniture (green facilities - water fountains, urban furniture)	No green spaces.	No green areas

Interpretation:

This point of view and the hours chosen for the pictures did not allow us to have flows but we witnessed flows of children and adults from other points of view at the openings and the closure of the school. Apart from this, the area is often blocked with traffic and not so much active mobility. There are no visible green areas despite being in front of a school.

The implementation of the **Aquatic Centre** and **ZAC Plaine Saulnier** will provide both its **users** and **the inhabitants** of Plaine Saint Denis with **multi-functional uses** on an **everyday basis**, however, the **Stade de France will not evolve in the same capacity**.

Survey Questions & Results

- In this part of the annex, you will find the results of our survey which has been both conducted on field and on internet.

The surveys comprises 20 questions which are separated into 4 distinct categories. The repartition of the questions has been modeled to make the reading and comprehension of the survey the most logical possible for the surveyed people. The questions order also aims to give answer about our two main objects of study related to the main object of our analysis **“Reduce urban divides”** and **“better public space”** .

Section 1: **Defining workers and inhabitants.** -> *(able greater categorization for a more precise analysis.)*

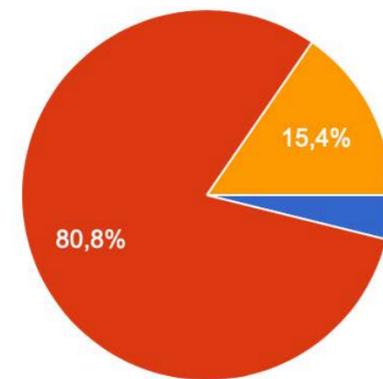
Section 2: **Uses and habits within the Quartier Stade-de-France** -> *(related to the main indicators)*

Section 3: **2024 Olympic Games and existing infrastructure impacts** -> *(related to our main hypothesis)*

Section 4: **To better know the inhabitants** -> *(Be more aware of our biases and create categories)*

1. Vous habitez et travaillez à Saint Denis ?

26 réponses



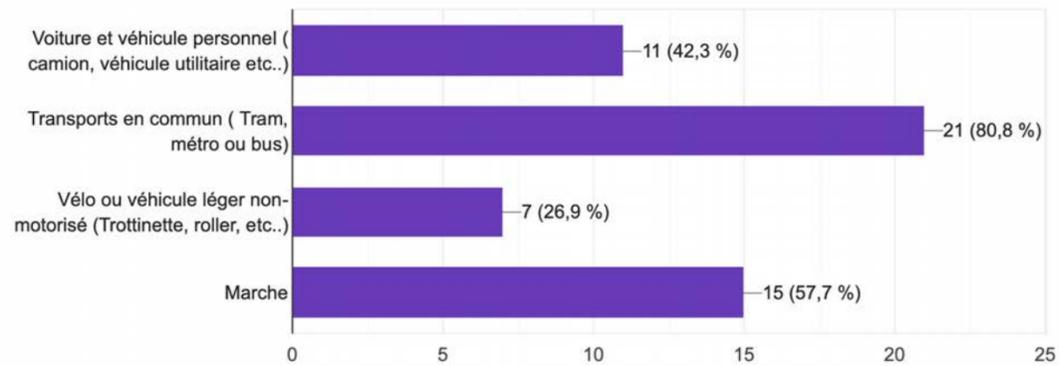
- Je travaille seulement à Saint-Denis
- J'habite seulement à Saint-Denis
- J'habite et je travaille à Saint-Denis
- Aucun de deux

Section 2

Uses and habits within the Quartier Stade-de-France

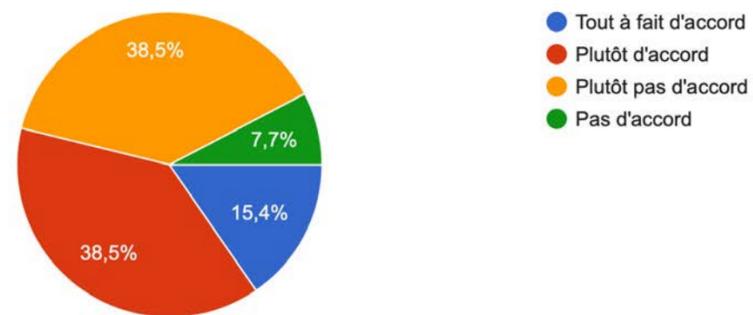
2. Quels sont les modes de transport que vous utilisez pour vous déplacer ?

26 réponses



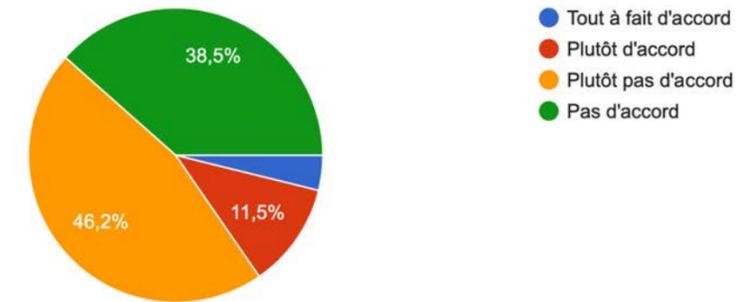
3. Éprouvez-vous des difficultés à vous déplacer dans le quartier stade de France ?

26 réponses



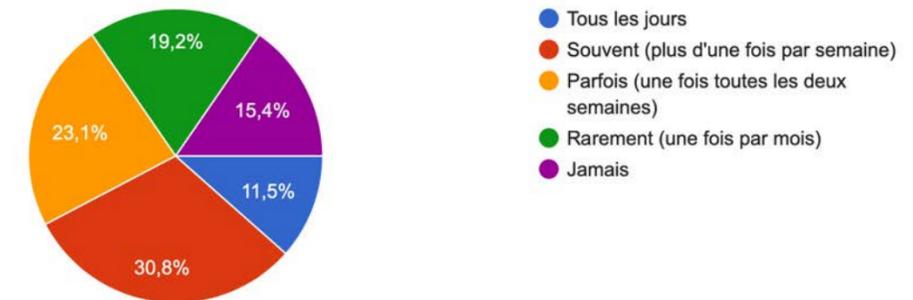
4. Trouvez-vous qu'il y a suffisamment d'aménagements dans le quartier ?

26 réponses



5. Pratiquez-vous une activité physique?

26 réponses



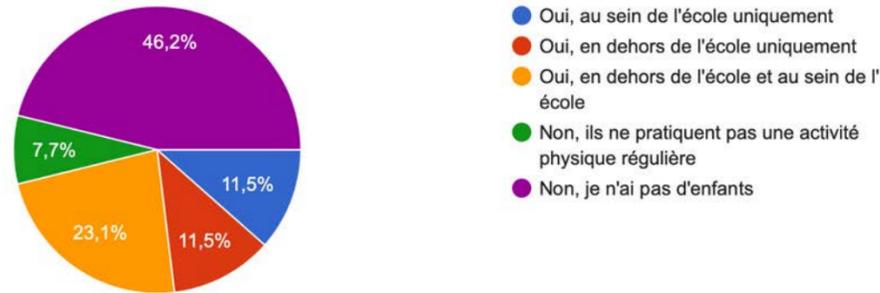
6. Uniquement, si vous êtes travailleur, où prenez-vous votre pause déjeuner ?

7 réponses



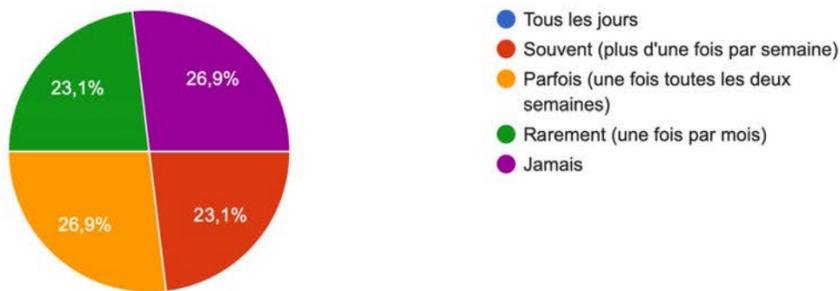
7. Si vous avez des enfants, pratiquent-ils une activité sportive régulière?

26 réponses



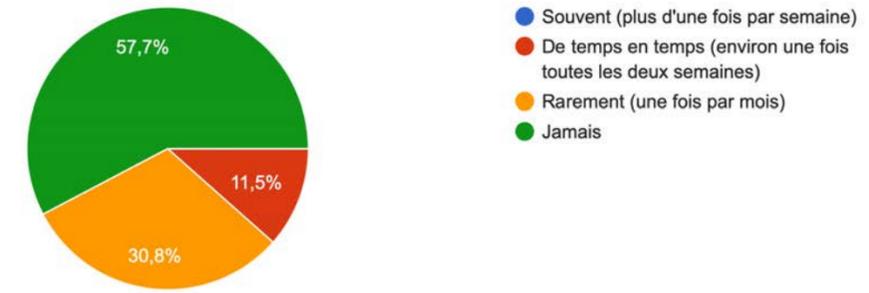
8. À quelle fréquence faites-vous des ballades/promenade dans ce quartier ?

26 réponses



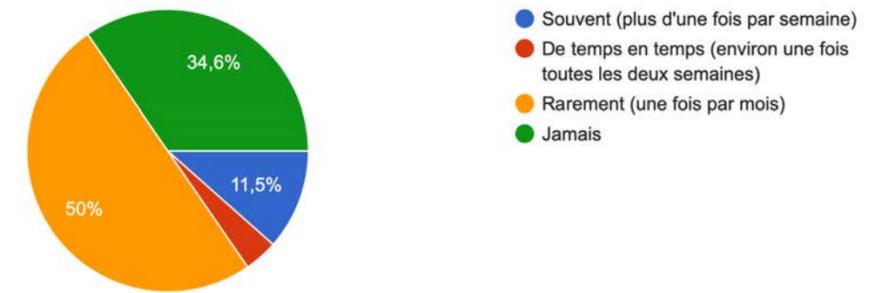
9. À quelle fréquence allez-vous dans les restaurants et bars du quartier Stade de France ?

26 réponses



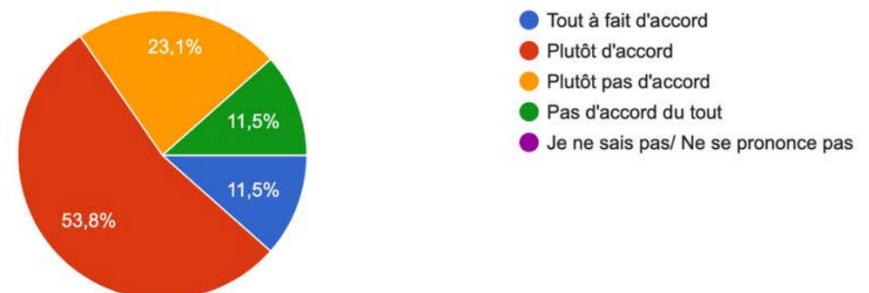
10. À quelle fréquence faites-vous vos courses dans le quartier Stade de France ?

26 réponses



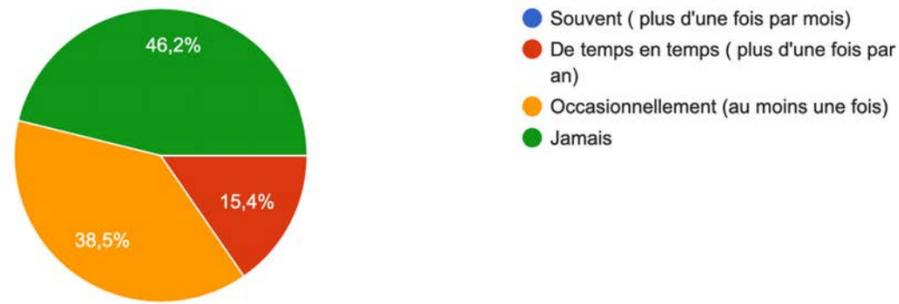
11. Vous sentez-vous en sécurité dans ce quartier? Par exemple, en marchant seul(e)

26 réponses



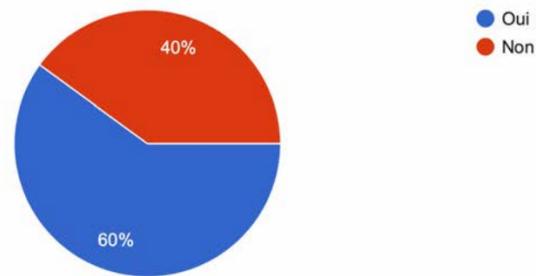
12. À quelle fréquence allez-vous au Stade de France pour voir des évènements ?

26 réponses



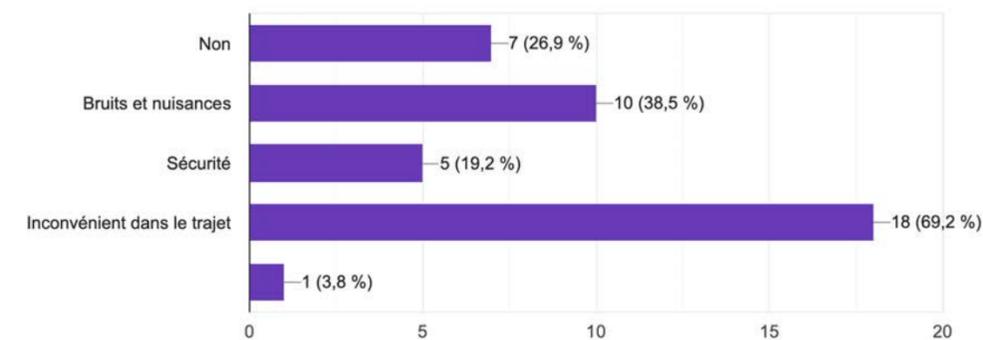
13. Si non, comptez-vous y aller ?

15 réponses



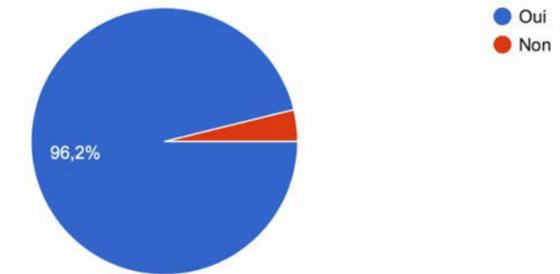
14. Les événements du stade de France ont un impact sur votre vie quotidienne ? Si oui, veuillez sélectionner de quelle manière.

26 réponses



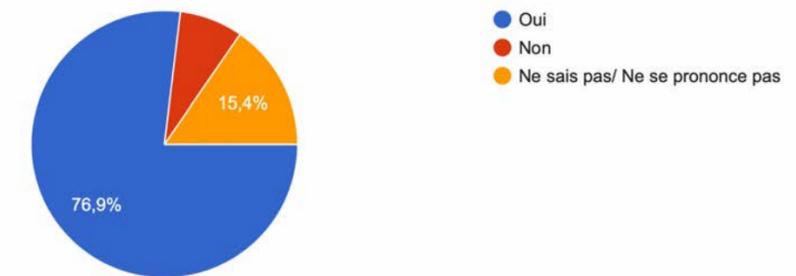
15. Avez-vous entendu parler du Centre aquatique des Jeux Olympiques?

26 réponses



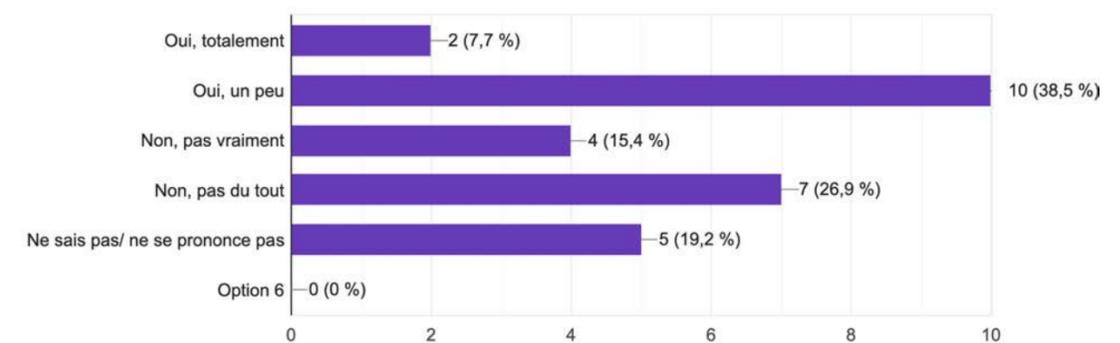
16. Iriez-vous au Centre Aquatique si le prix d'entrée était abordable ?

26 réponses



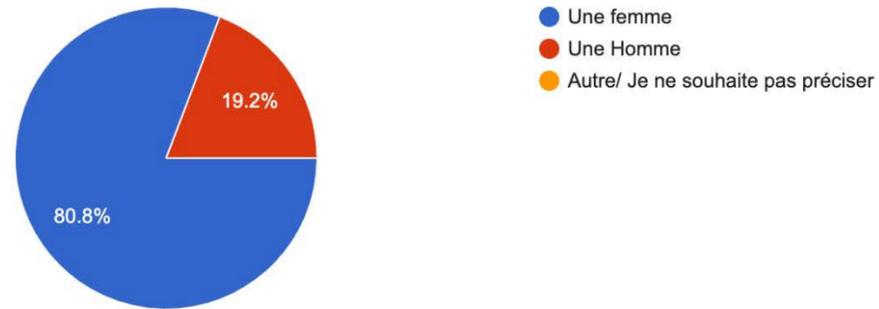
17. Les Jeux Olympiques de 2024 vont améliorer ce quartier ?

26 réponses



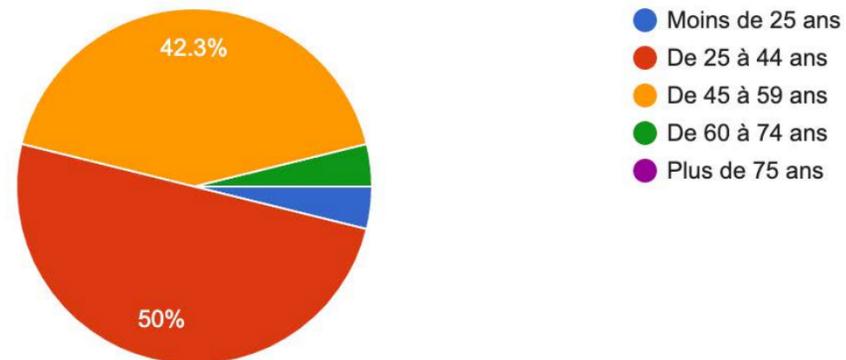
18. Vous êtes?

26 responses



19. Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

26 responses



20. Quelle est votre activité principale ? Si retraité : dernière activité ?

26 responses

