



**AGROCAMPUS OUEST**

**CFR Angers**

2 rue André le Nôtre  
49045 Angers Cedex 01



*Atelier UO ( Urbi et Orbi)*

*Paysage et Urbanisme*

*13 rue Belfort  
69004 LYON*

Mémoire de Fin d'Études

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

Année universitaire : 2012 - 2013

Spécialité : Paysage

Spécialisation ou option : Ingénierie des Territoires

**La qualité de l'aménagement des voiries, un des facteurs de reconquête des  
espaces publics de centre bourg :**

analyse d'aménagements de références au cœur des traversées de petites et moyennes  
communes.



Par : Adeline Mazars

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

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

Bon pour dépôt (version définitive)

Autorisation de diffusion : Oui  Non

**Devant le jury :**

Soutenu à Angers le 30 septembre

Sous la présidence de : Fanny Romain

Maître de stage : Pricilla Tetaz

Enseignant référent : Fabienne Joliet

Autres membres du jury (Nom, Qualité) :

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



## Fiche de confidentialité et de diffusion du mémoire

### Cadre lié à la confidentialité :

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

**Préciser les limites de la confidentialité** <sup>(2)</sup> :

➤ Confidentialité absolue :  oui  non  
(ni consultation, ni prêt)  
Si oui  1 an  5 ans  10 ans

**Le maître de stage** <sup>(4)</sup>,

### Cadre lié à la diffusion du mémoire :

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

Diffusion de la version numérique **du mémoire** :  oui  non  
Référence bibliographique diffusable <sup>(3)</sup> :  oui  non  
Résumé diffusable :  oui  non  
Mémoire papier consultable sur place :  oui  non  
Reproduction autorisée du mémoire :  oui  non  
Prêt autorisé du mémoire papier :  oui  non

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

↳ Si oui, l'auteur <sup>(1)</sup> complète l'autorisation suivante :

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

Date :

Signature :

Rennes/Angers, le

L'auteur <sup>(1)</sup>,

L'enseignant référent  
ou son représentant

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

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

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

(4) Signature et cachet de l'organisme



# REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier ma maitre de stage Pricilla Tetaz ainsi que toute l'équipe de l'Atelier UO (Urbi et orbi) pour m'avoir donné l'opportunité de travailler sur des projets intéressants alliant projets de paysages et d'urbanisme, cela me permettant de faire le lien avec mes études futures. Je les remercie aussi pour l'accueil et la place qu'ils ont su me faire durant ces 5 mois. Je remercie également Cédric Ansart, chargée du suivie de la mission « études de cas d'aménagements urbains et de voiries dans de petites et moyennes communes» au sein du CERTU pour nos échanges fort intéressant.

Je remercie également le bureau d'étude Géoscop, lieu de mon premier stage d'avril à mai, pour leur accueil et le travail intéressant effectué au sein de cette structure. Je leur souhaite bonne chance à tous.

Je tiens à remercier tout particulièrement Fabienne Joliet, ma tutrice de stage, pour sa présence, son encadrement, ses conseils avisées voir ses encouragements lors de ces 6 mois parfois difficiles.

Mes remerciements vont aussi à ma famille et à mes amis pour leur soutien.

Enfin, merci à Olivier pour son soutien quotidien et sa relecture attentive.



# LISTE DES ABRÉVIATIONS

CERTU : Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

INSEE : Institut National de la Statistique et des Étude Economique

CETE : Centres d'Études Techniques et de l'Equipements

AMO : Assistance à Maitrise d'Ouvrage

CAUE : Conseil en Architecture, Urbanisme et Environnement

PNR : Parc Naturel Régional

DDE : Direction Départementale de l'Equipement

CG : Conseil Général

SYANE74 : Syndicat des Energie et de l'Aménagement Numérique (Haute-Savoie)

MOA : Maitrise d'OuvrAge

MOE : Maitrise d'OEuvre

DCE : Dossier de Consultation des Entreprises

AVP : AVant Projet

PRO : PROjet

RD : Route Départementale

PMR : Personne à Mobilité Réduite

FISAC : Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce

EIVP : Ecole des Ingénieurs de la Ville de Paris

UNEP : Union Nationale des Entreprise de Paysage





# GLOSSAIRE

**Voirie** : élément du domaine public, constitué par l'ensemble du réseau de voies de circulation. Elle est classiquement composée de la chaussée (espace réservé à la circulation motorisée) et des trottoirs réservés aux piétons. A cette composition classique s'ajoutent aujourd'hui de nouveaux aménagements (pistes cyclables, plantations...).

**Emprise** : largeur de la plate-forme nécessaire à la circulation d'un véhicule qui définit l'enveloppe dans laquelle les véhicules vont se déplacer.

**Circulation** : mouvement des véhicules, des piétons, etc., qui se déplacent sur des voies de communication.

**Fonctionnalisme** : doctrine selon laquelle, en aménagement du territoire, la forme doit toujours être l'expression d'une fonction, d'un besoin (XXe s.).

**Référence** : information ou élément qui sert de guide et de repère à d'autres personnes.

**Espace public** : le terme espace public désigne l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement mis à l'usage de tous et appartenant au domaine public.

**Plateau traversant** : modification du profil de la chaussée pour les mettre au même niveau que les trottoirs, sur une portion longue et qui place le conducteur au même niveau que les piétons.

**Usager** : un usager est une personne qui a un droit d'usage, qui utilise un service ou un espace public.

**Reconquérir les rues** : reconquérir les rues c'est tout d'abord prendre conscience que cet élément n'est pas un simple lieu de circulation mais aussi que la rue fait partie de notre habitat (Soulier, 2012). C'est donc à la fois un lieu de mobilité où certains s'arrêtent un instant et que d'autres investissent plus longuement. Si, suite à un grand nombre de nuisances, les habitants tournent le dos à la rue, celle-ci se trouve désertée et la vie sociale en est affectée. Au contraire, par de nouveaux aménagements mais aussi par un investissement citoyen, la situation peut être différente et la rue peut se retrouver métamorphosée en un espace bien plus agréable à vivre.

**Appropriation des espaces publics** : trouver une fonction à l'espace public que l'on considère personnellement ou collectivement intéressante. La notion d'appropriation de ces espaces est complexe car par définition s'approprier c'est «Faire sa propriété de quelque chose». Hors, l'espace public est un bien commun. En faire «sa propriété» ce n'est donc pas l'acquérir financièrement mais détourner l'usage que l'on peut en faire pour qu'il corresponde à un besoin personnellement identifié.

**Frontage** : un frontage est le terrain compris entre la base d'une façade et la chaussée. Il peut être composé de deux frontages. D'abord le frontage privé qui est formé par le terrain privé situé entre la limite de propriété et la façade du bâtiment en retrait tournée vers la rue. Ensuite le frontage public qui est formé par la surface du domaine public de voirie comprise entre le caniveau de la chaussée et la limite du trottoir côté riverains.



# LISTE DES ILLUSTRATIONS

- > fig 1. : schéma des relations entre niveau de trafic automobile et relations sociales.
- > fig 2. : schéma illustrant les éléments composant le frontage.
- > fig. 3 : schéma de hiérarchisation de la voirie de village.
- > fig. 4 : organigramme de présentation de l'équipe.
- > fig. 5 : frise présentant l'organisation permettant la sélection des 5 sites d'études de cas.
- > fig. 6 : photographie du parcours sur site lors de l'analyse du site de Ribemont-sur-Ancre
- > fig. 7 : organisation de l'équipe permettant de produire une analyse croisée et approfondie.
- > fig. 8 : carte de localisation des 5 sites d'études de cas.
- > Fig. 9 : avant / après : grande rue de Cruseilles.
- > Fig. 10: avant / après : réaménagement des trottoirs.
- > Fig. 11 : avant / après : rue des Celtes.
- > Fig. 12 : avant / après : rue Léger.
- > Fig. 13 : avant / après : rue Hebrard en centre ville.
- > Fig. 14 : avant / après : rue Pezoulat en périphérie.
- > Fig. 15 : avant / après : place de la Bastide.
- > Fig. 16 : avant / après : grande rue ( RD53).
- > Fig. 17 : avant / après : route de Beauvallon.
- > Fig. 18 : avant / après : esplanade de la Salière.
- > Fig. 19 : coupes avant / après de la rue des Celtes - Ribemont. Diminution de la chaussée et cadrage végétal.
- > Fig. 20 : plan de circulation - Grisolles. Réorganisation de la circulation par des sens uniques.
- > Fig. 21 : photographies de la nouvelle signalétique suite au plan de circulations - Grisolles
- > Fig. 22 : un plateau traversant en granit donne la priorité au piéton - Cruseilles .
- > Fig. 23 : coupe schématique présentant le nouveau partage de la voirie- rue Pezoulat, Grisolles.
- > Fig. 24 : photographie : un aménagement qui favorise les modes doux - rue Pezoulat, Grisolles.
- > Fig. 25 : photographie - De larges trottoirs sont séparés de la chaussée par une bande de plantations - Cruseilles.
- > Fig. 26 : coupe de la grande rue de Cruseilles en centre ville : Un espace pour piéton de 10m.
- > Fig. 27 : croquis d'ambiance illustrant le partage de la voie.

# LISTE DES ILLUSTRATIONS

- > Fig. 28 : photographie - Engins agricoles, vélos et piéton se partagent la voie - Beauregard.
- > Fig. 29 : photographie - Marquage du plan en damier de la Bastide de Beauregard par un pavage en pierres du causse.
- > Fig. 30 : photographies - Une alternance de matériaux et de techniques de pauses souligne le circuit de l'eau - Ribemont-sur-Ancre.
- > Fig. 31 : schéma de principe de la répartition des différents types de bétons - Grisolles.
- > Fig. 32 : photographie des différentes déclinaisons de revêtements béton - Grisolles.
- > Fig. 33 : plan général et différenciation des séquences d'aménagements - Cruseilles.
- > Fig. 34 : photographies des 3 ambiances végétales - Ribemont-sur-Ancre.
- > Fig. 35 : schéma des séquences d'aménagements - Beauregard.
- > Fig. 36 : photographies des différents revêtements de sol selon les séquences d'aménagements - Beauregard.
- > Fig. 37 : plan d'aménagement de la place du monument aux morts - Grisolles.
- > Fig. 38 : photographie panoramique de la place du monument aux morts - Grisolles.
- > Fig. 39 : photographie et schéma du nouvel aménagement de la place de la Halle de Beauregard.
- > Fig. 40 : repas en terrasse sur les rottoirs de Cruseilles. Source : Atelier UO, 2013.
- > Fig. 41 : accès aux seuils de maisons par une dalle béton permettant le passage au dessus de la noue végétale
- > Fig. 42 : seuils plantés sur la place de Beauregard.
- > Fig. 43 : seuils plantés aux abords de la RD 53 - Beauregard.
- > Fig. 44 : la bande technique permet d'adapter la liaison entre le trottoirs et les bâtiments - Cruseilles.
- > Fig. 45 : passant, terrasse de café et voitures cohabitent sur la place centrale de Grisolles.
- > Fig. 46 : voitures, piétons et cyclistes se partagent la voie à Beauregard.
- > Fig. 47 : la rue St Laurent à Grenoble devient terrain de football et jardins suspendus
- > Fig. 48 : appropriation et Utilisation des nouveaux aménagements de Beauregard.
- > Fig. 49 : discussions dans la rue - Ribemont.
- > Fig. 50 : les rues de Ribemonts sont utilisées par les jeunes pour faire du vélo.
- > Fig. 51 : les parents amènent leurs enfants à l'école à pied sur la promenade urbaine du Pezoulat.

# LISTE DES ILLUSTRATIONS

- > Fig. 52 : stationnement gênant en centre ville de Grisolles.
- > Fig. 53 : utilisation des larges trottoirs par les adolescents pour faire du BMX.
- > Fig. 54 : jeux d'enfants dans la fontaine de Cruseilles et utilisation des bancs par les parents.
- > Fig. 55 : des Transats en bois orientés Ouest, invitent à la pause en bord de Rhône à Lyon.
- > Fig. 56 : des bancs en mélèze (bois local) créent un sentiment de convivialité par leur couleur chaude et une installation en grand nombre.
- > Fig. 57 : un éclairage d'ambiance fait revivre l'aménagement de la rue Léger à Ribemont.
- > Fig. 58 : le végétal est fortement plébiscité par les Français.
- > Fig. 59 : mail arboré et bandes plantées, rue du Pezoulat à Grisolles.
- > Fig. 60 : les bienfaits du végétal en ville sur la santé et le bien être.



# LISTE DES TABLEAUX

- > Tab. 1 : présentation des 5 sites d'étude de cas . source : A. Mazars, 2013
- > Tab. 2 : carte d'identité du projet : Cruseilles. source : A. Mazars, 2013
- > Tab. 3 : carte d'identité du projet : Ribemont. source : A. Mazars, 2013
- > Tab. 4 : carte d'identité du projet : Grisolles. source : A. Mazars, 2013
- > Tab. 5 : carte d'identité du projet : Beauregard. source : A. Mazars, 2013
- > Tab. 6 : carte d'identité du projet : Etoile-sur-Rhône. source : A. Mazars, 2013





# LISTE DES ANNEXES

- > Annexe 1 : grille de sélection et d'analyse de site
- > Annexe 2 : liste des 20 sites pré-sélectionnés
- > Annexe 3 : localisation du site de Cruseilles
- > Annexe 4 : plan d'aménagement - Projet de Cruseilles.
- > Annexe 5 : localisation du site de Ribemont-sur-Ancre
- > Annexe 6 : plan d'aménagement - Projet rue Leger, Ribemont-sur-Ancre
- > Annexe 7 : localisation du site de Grisolles
- > Annexe 8 : plan schématique AVP - Rue du Pezoulat, Grisolles.
- > Annexe 9 : localisation du site de Beauregard.
- > Annexe 10 : plan d'aménagement - Projet de Beauregard.
- > Annexe 11 : localisation du site d'Etoile-sur-Rhône
- > Annexe 12 : plan d'aménagement de l'éco-quartier des Salières - Projet d'Etoile sur Rhône.



# SOMMAIRE

<b>Introduction</b>	<b>1</b>
<b>I – LA QUALITÉ COMME MOTEUR D’AMÉNAGEMENT DES TRAVERSÉES DES CENTRES BOURGS : UNE VOLONTÉ PORTÉE PAR LE CERTU.</b>	<b>2</b>
<b>A - L’essor de l’automobile et son influence sur l’aménagement de la voirie en ville.</b>	<b>2</b>
A.1 - Le fonctionnalisme a longtemps prédominé dans l’aménagement de la voirie.	2
A.2 - La voirie dans l’espace public : entre fonction circuler et multiplicité des usages de la rue.	2
A.3 - La hiérarchisation des voiries en ville : la voirie secondaire espace où se concentrent les enjeux d’aménagement.	4
<b>B - La «traversée de bourg» : des espaces publics à enjeux pour les petites et moyennes communes.</b>	<b>5</b>
B.1 - l’aménagement des petites et moyennes communes	5
B.2 - La reconquête des traversées de bourg	6
<b>C - La commande et la méthode d’analyse</b>	<b>6</b>
C.1 - La commande du Certu	6
C.2 - Une équipe pluridisciplinaire	7
C.3 - La méthode d’analyse : Partager pour innover	8
<b>D - les critères d’analyses permettant de mettre en évidence la qualité des cinq aménagements sélectionnés.</b>	<b>11</b>
D.1 - Mode d’élaboration du projet	11
D.2 - Composition de l’aménagement	11
D.3 - Aspects environnementaux	12
D.4 - Insertion du projet dans la dynamique de la commune	12
<b>II - CINQ SITES DE RÉFÉRENCES À L’ÉCHELLE FRANÇAISE : DES AMÉNAGEMENTS DIVERSIFIÉS RÉPONDANT À DES OBJECTIFS COMMUNS.</b>	<b>13</b>
<b>A – Cinq aménagements supports de références dans l’aménagement des voiries de petites et moyennes communes.</b>	<b>13</b>
A.1 - Cruseilles	14
A.2 - Ribemont-sur-Ancre	15
A.3 - Grisolles	16
A.4 - Beauregard	17
A.5 - Etoile-sur-Rhône	18

<b>B - La conception de projets diversifiés pour répondre à des objectifs communs liés à l'aménagement des traversées de bourg.</b>	<b>19</b>
B.1 - Permettre la circulation des véhicules motorisés tout en assurant la sécurité.	19
B.2 - Assurer la multimodalité et redonner de la place au piéton.	21
B.3 - S'inscrire dans un contexte local pour valoriser l'image du bourg.	23
B.4 - Travailler les séquences d'aménagements pour rythmer et embellir la traversée du bourg	24
B.5 - Mettre en place des lieux d'échanges et de convivialités	26
B.6 - Traiter la limite entre espaces privés et espaces publics	28
<b>III – LA QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS EST-ELLE SYNONYME DE RECONQUÊTE DES TRAVERSÉES DE BOURG PAR LES USAGERS ?</b>	<b>30</b>
<b>A - La reconquête de l'espace public : définition, notion et objectif</b>	<b>30</b>
A.1 - Partager et utiliser l'espace public	30
A.2 - S'approprier l'espace public	31
<b>B – Mise en évidence des usages actuels sur les cinq sites sélectionnées</b>	<b>32</b>
B.1 - Beauregard : les habitants participent à la mise en valeur de leur bourg	32
B.2 - Ribemont-sur-Ancre : Des espaces publics adaptés à une commune pôle de vie des environs	32
B.3 - Grisolles : une différence d'appropriation entre le centre ville et la périphérie.	33
B.4 - Cruseilles : Des trottoirs habités	34
<b>C - Les principaux leviers d'aménagements pouvant favoriser la reconquête des rues.</b>	<b>35</b>
C.1 - Une gouvernance adaptée	35
C.2 - S'attacher au confort des habitants	36
C.3 - Créer des espaces évolutifs	36
C.4 - Une utilisation raisonnée du végétal	37
<b>Conclusion</b>	<b>38</b>
<b>Bibliographie</b>	<b>39</b>
<b>Sitographie</b>	<b>40</b>
<b>Annexes</b>	<b>41</b>

# INTRODUCTION

C'est une évidence, l'automobile et les aménagements qui y sont liés ont profondément transformé notre territoire et nos modes de vie. Les temps de transports ont été grandement raccourcis, l'autonomie et la liberté de chacun ont petit à petit été améliorés, etc.

Ainsi, avant les années 1950, début de l'ère automobile, les architectes et les urbanistes ont réfléchi aux opportunités que pouvaient apporter la voiture, notamment pour redynamiser les bourgs ruraux. Par exemple, les questions de l'utilité et de la pertinence des contournements routiers ont été longuement débattues dans les revues d'urbanisme de l'époque (Alonso et al., 2011).

A partir des années 1960, l'automobile se généralise et le fonctionnalisme devient la pensée dominante de l'aménagement du territoire. C'est le début du «tout automobile». Les pouvoirs et les services publics mettent l'aménagement routier en priorité ; les questions initiales des architectes et des urbanistes sur les qualités «humaines» des aménagements sont éclipsées. L'objectif est alors de réaliser un maillage de voies permettant la liaison rapide des agglomérations entre elles (Mangin, 2004).

Depuis les années 1990, ce «tout automobile» est, au moins partiellement, remis en cause. En zone urbaine par exemple, les transports en commun, tels les tramways, sont remis en avant ; les circulations douces occupent une place importante (parfois même en site propre), etc. Les exemples sont nombreux : Angers, Grenoble, Lyon...

En zone rurale, la voiture reste le moyen de transport principal. Cependant, dans les centres bourgs notamment, les aménagements passés rendent difficile le partage des voiries et des espaces publics avec d'autres usages. Ainsi, par exemple, les parents n'osent plus laisser leurs enfants jouer dans la rue, le moindre déplacement s'effectue en voiture et les places de villages servent de parkings ; Nicolas Soulier (2012) écrit même : «alors dehors, dans la rue, nous sommes chez elles [les voitures], pas chez nous». Ces espaces peuvent être désertés, abandonnés par les habitants.

Dans certains bourgs, des opérations ont été menées pour changer cette situation. Elles ont été conduites en majorité par des paysagistes qui ont su voir autre chose que la seule circulation automobile dans la voirie.

Dans ce contexte, le thème de ce mémoire est :

**la qualité de l'aménagement des voiries, un des facteurs de reconquête des espaces publics de centre bourg** : analyse d'aménagements de références au cœur des traversées de petites et moyennes communes.

Dans un premier temps nous nous attacherons à montrer en quoi les espaces publics et les voiries des petites et moyennes communes sont des espaces à enjeux. Le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU) a ainsi décidé de financer un ouvrage sur ce sujet. Une analyse d'aménagements existants a été menée par un groupement de bureaux d'études, nous verrons ici quelle démarche ils ont appliquée.

Dans la deuxième partie, nous présenterons succinctement les 5 sites retenus puis nous développeront une analyse croisée des aménagements. Pour cela, nous montrerons, de manière non exhaustive, quelles ont été les réponses des concepteurs face à ces objectifs d'aménagements des petites et moyennes communes.

Pour conclure, nous essaierons de déterminer si les nouveaux aménagements permettent la reconquête de la rue par les riverains ; en termes d'usages et d'appropriation. De manière plus générale, nous identifierons certains leviers des projets de paysage qui favorisent l'utilisation de l'espace par les habitants.

# **I – LA QUALITÉ COMME MOTEUR D'AMÉNAGEMENT DES TRAVERSÉES DES CENTRES BOURGS : UNE VOLONTÉ PORTÉE PAR LE CERTU.**

## **A - L'ESSOR DE L'AUTOMOBILE ET SON INFLUENCE SUR L'AMÉNAGEMENT DE LA VOIRIE EN VILLE.**

Si, à partir du 20<sup>e</sup> siècle, la rue est devenue le lieu privilégié de support de la circulation motorisée et de tous les mouvements en ville, elle n'en demeure pas moins un espace public où se croisent de multiples pratiques sociales parfois contradictoires avec le caractère fonctionnel attribué à la voirie.

### **A.1 - Le fonctionnalisme a longtemps prédominé dans l'aménagement de la voirie.**

En France, le réseau routier s'est fortement développé à partir des années 60, suivant le taux d'équipement automobile des ménages. En effet, dès le milieu des années soixante-dix, 64 % des ménages étaient motorisés et près de 20 % possédaient une voiture (Mangin, 2004). L'automobile devient alors synonyme de liberté d'horaires et de déplacements. Elle procure aussi un sentiment d'autonomie, nouveau en France.

Ainsi, l'intensification du trafic, couplée à la volonté d'aller toujours plus vite, conduit les techniciens des grands corps d'état et les élus régionaux à promouvoir une vision fonctionnaliste de l'aménagement de la voirie durant cette période (Mangin, 2004). La doctrine fonctionnaliste met en pratique le fait que «la forme doit toujours être l'expression d'une seule fonction, d'un seul besoin» [1]. Dans l'aménagement automobile, cela se traduit par la volonté de créer des voiries de circulation spécifiquement destinées à une circulation routière plus efficace (élargissement de la chaussée, virages plus doux, domination du bitume, création de roclades et de voies rapides...) (Mangin, 2004; CAUE 44, 2010 ; Grenoble Alpes Métropole, 2013). De ce fait, les paysages, les bâtiments, l'économie locale ainsi que la vie sociale s'en trouvent bouleversés.

Depuis les années 80 - 90, la tendance s'est parfois inversée (particulièrement dans les villes) (Grenoble, 2013 ; Mangin, 2004) au profit d'une voirie support d'espaces publics et d'usages diversifiés.

### **A.2 - La voirie dans l'espace public : entre fonction circuler et multiplicité des usages de la rue.**

De nos jours, dans les villes européennes, la voirie représente près de 30 % de l'espace urbanisé, mais surtout elle est le support de la majorité de l'espace public (Grenoble Alpes métropole, 2013).

Si nous nous attachons à définir la voirie, nous pouvons dire qu'elle est classiquement composée de la chaussée, espace réservé à la circulation motorisée, et des trottoirs, espaces réservés aux piétons. A cette composition classique vient aujourd'hui s'ajouter de nouveaux aménagements (pistes cyclables, plantations...). Cette définition introduit donc d'emblé la diversité des fonctions de l'espace viaire et son rôle fort dans l'espace public (Grenoble Alpes métropole, 2013).

En effet depuis une trentaine d'années, les espaces publics sont, au sens législatif, un lieu commun de passage, permettant d'articuler les parcelles privées entre elles et relèvent du domaine public (Paquot, 2009). Leur aménagement et leur gestion sont ainsi réalisés par les pouvoirs publics [2]. Mais l'espace public, au niveau des sciences sociales, c'est aussi le lieu du vivre ensemble.

En effet, comme le démontre le sociologue Habermas (1993), l'espace public est un lieu accessible à tous, où un public s'assemble pour discuter des questions d'intérêt commun, formuler une opinion publique voir politique, échanger et dialoguer (DELBAERE, 2010). L'espace public est donc le lieu où la vie sociale s'articule avec des lieux communs à tous. Il a donc une double dimension spatiale et sociale (DELBAERE, 2010).

Ces deux définitions permettent de mettre en évidence l'ambiguïté qui est attachée à l'aménagement de la voirie : espace de circulation et de multiples pratiques sociales (Mangin, 2004). Ainsi aménager la voirie, c'est non seulement gérer les questions de fonctionnalités liées aux déplacements et à la circulation (trafic, fluidité, sécurité routière) mais c'est aussi toucher fondamentalement au cadre de vie et aux activités sociales de la ville. En effet, déjà dans les années 1970, des études démontrent l'étroite relation entre le niveau de trafic automobile et les relations sociales possible au sein d'une rue (Grenoble Alpes métropole, 2013). Le schéma d'Appleyard (fig. 1) montre que, plus le trafic routier est dense dans une rue, moins les parcours et les échanges entre habitants à travers l'espace-rue sont possibles. En revanche, plus le trafic automobile s'amenuise, plus les possibilités aux habitants d'« habiter » la rue, c'est-à-dire, se l'approprier, y improviser des parcours, négocier des échanges, ou tout simplement, rencontrer leur voisin, sont favorisées.

Dans ce cadre là, un élément semble jouer un rôle intéressant : l'espace entre les domaines privés et publics de bord de rue et la chaussée à proprement parler. Nicolas Soulier, dans son ouvrage, reconquérir les rues (2012) redéfinit cette notion et lui donne le nom de frontage.

Notion utilisée par les pays anglophones, le frontage se définit par l'espace de bord de rue, tant privé que public (fig 2). En effet, du côté privé, cet espace est formé « du terrain entre la limite de propriété et la façade du bâtiment ainsi que la façade jusqu'au 2eme étage » (Soulier, 2012). Concernant les frontages publics, ils sont constitués de la surface entre le caniveau de la chaussée et la limite du trottoir côté riverain. Le frontage public est donc « la partie cruciale de la rue, où les piétons circulent et accèdent aux propriétés et aux bâtiments riverains. Ils constituent un des principaux éléments de l'espace public liés à la voirie (Soulier, 2012).

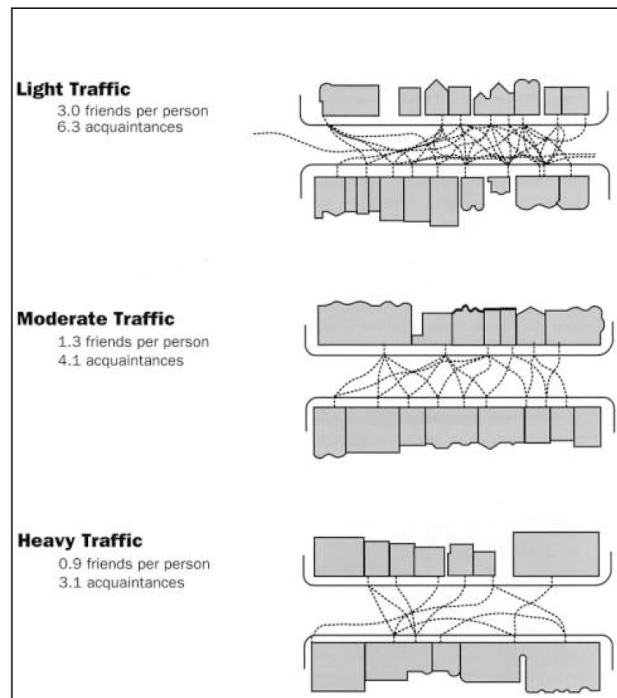


fig 1. : schéma des relations entre niveau de trafic automobile et relations sociales. source : DONALD APPELYARD – 1970

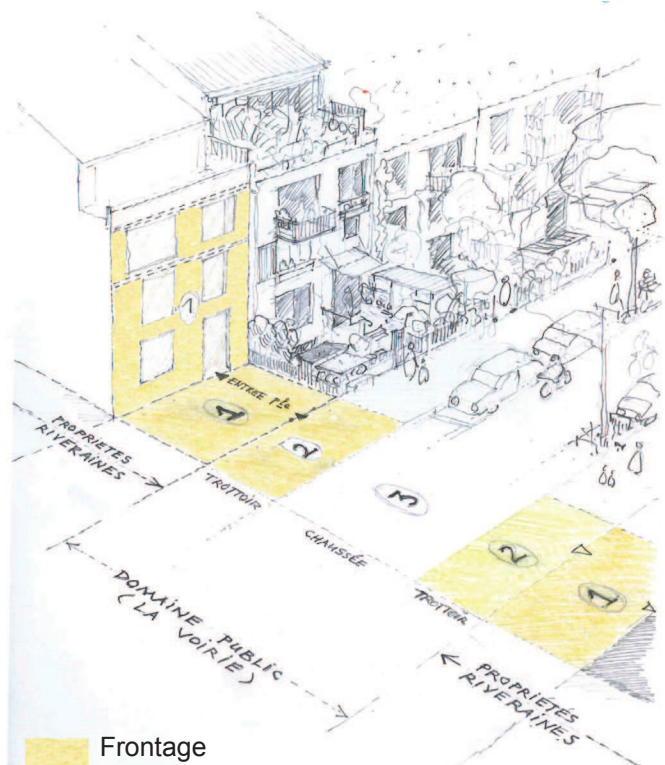


fig 2. : schéma illustrant les éléments composant le frontage. source : N. Soulier, 2012. Modification A. Mazars

Ces constats et définitions nous amènent à repenser les aménagements des années «tout automobile», liés au fonctionnalisme d'une voirie destinée uniquement à la circulation motorisée. Ils nous amènent également à mettre en évidence des aménagements de référence permettant de placer la rue et son frontage au cœur de tous les usages. Pour cela, il est donc important de considérer la voirie comme un espace public devant répondre à des enjeux de qualité, d'adaptation au contexte local et créateur de convivialité. La conception de la voirie doit nécessairement prendre en compte le fait que les usages locaux participent pleinement à la création et à l'aménagement d'un lieu (Grenoble Alpes métropole, 2013). En effet, une zone de rencontre en cœur de village et un boulevard urbain dans une grande ville seront nécessairement aménagés différemment. Dans ce contexte, la hiérarchisation des voies (de leur fonction et des usages associés) est un outil permettant d'organiser les flux de déplacements et ainsi d'adapter les futurs aménagements des espaces connexes (Grenoble Alpes métropole, 2013).

### A.3 - La hiérarchisation des voiries en ville : la voirie secondaire espace où se concentrent les enjeux d'aménagement.

Depuis l'antiquité, les voiries sont hiérarchisées. Comme nous le rappelle David Mangin dans son ouvrage la ville franchisée (2004), en France, c'est l'introduction massive de l'automobile au début des années 60 qui suscite la création d'une hiérarchisation contemporaine de la voirie encore utilisée de nos jours. Une circulaire de 1963 (Mangin, 2004) distingue et entérine trois niveaux de voiries : les voies primaires, secondaires et tertiaires (fig. 3). Cette classification est intéressante à aborder dans ce mémoire car elle permet de comprendre et cibler les usages qui sont associés aux différents types de voiries.

Ainsi la voirie primaire assure la liaison entre deux zones urbaines. Elle permet principalement d'assurer une circulation rapide entre et à l'intérieur de ces zones. Elle facilite le transit automobile extérieur au cœur de ville. Ce sont des voies qui répondent principalement à des besoins généraux de circulation pour des villes et des agglomérations (Mangin, 2004). Sur ces espaces, l'usage principal est bien la fonction circuler, afin de relier un point à un autre rapidement.

La voirie secondaire, représente la voie de base à l'intérieur d'une zone urbaine (Mangin, 2004). Il s'agit des voiries qui permettent la pénétration principale de la ville et qui prennent ainsi naissance sur la voirie primaire. Ces voiries permettent la desserte des services publics, des équipements collectifs, des commerces et des espaces habités. Elles peuvent aussi comprendre des espaces réservés à la promenade, au repos, à la convivialité mais aussi au stationnement.

Enfin la voirie tertiaire est constituée des voies directes de desserte des immeubles et des habitations. Elles sont souvent associées à des aires de stationnements, pistes cyclables, cheminements piétons et espaces verts.

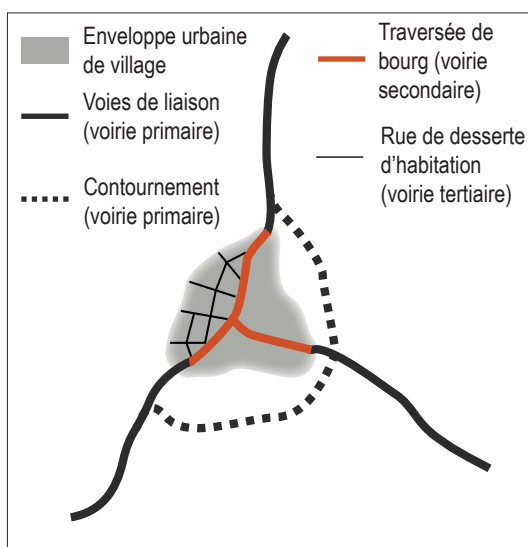


fig. 3 : schéma de hiérarchisation de la voirie  
source : A. Mazars, 2013

Comme l'analyse David Mangin (2004), la voirie secondaire hérite de ce fait du statut le plus ambigu : entre rue traditionnelle habitée, aux usages multiples, et voie purement circulatoire. C'est bien à cette duplicité d'usage des voiries principales de villes et villages, souvent qualifiées de «traversée», que nous allons nous intéresser dans ce mémoire. En effet, souvent aménagées comme des voiries de circulation lors de l'essor de l'automobile, ces traversées s'orientent de nos jours vers un aménagement de type rue permettant d'assurer la multiplicité des usages qui y sont associés. C'est sur ces espaces qu'il est intéressant de redéfinir le frontage.



## **B - LA « TRAVERSÉE DE BOURG » : DES ESPACES PUBLICS À ENJEUX POUR LES PETITES ET MOYENNES COMMUNES.**

### **B.1 - l'aménagement des petites et moyennes communes**

Selon l'INSEE, 31 691 communes, soit près de 90% des communes françaises, accueillent moins de 2000 habitants et sont donc considérées comme petites et moyennes communes (CERTU, 2011). Ces communes constituent ce que l'on peut encore appeler le « monde rural » et représentent un des héritages de l'organisation de notre territoire. Essentiellement basé sur la valorisation des ressources locales et donc favorisant les pratiques économiques agricoles, le monde rural a su créer un territoire riche et diversifié fondateur du patrimoine paysager et bâti Français (CERTU, 2011).

Suite à de nombreuses mutations depuis le milieu du 19<sup>ième</sup> siècle : industrialisation, exode rural, mécanisation, et surtout, arrivée de la mobilité automobile pour tous et ses conséquences en matière d'urbanisation (étalement urbain, consommation d'espace, augmentation des réseaux routiers...), les territoires ruraux ont subi un certain nombre de bouleversements qui ont parfois mis à mal l'héritage culturel et patrimonial de ces communes.

Dans les cinquante dernières années, le développement des villes se confirme. Certaines régions rurales sont emportées dans la dynamique urbaine (accueil d'habitants rattachés à des pôles urbains) et risquent de se développer trop rapidement et de devenir des villages dortoirs. Au contraire, d'autres se retrouvent marginalisées et subissent une déprise démographique et agricole entraînant la perte de services et commerces.

Face à cela, les municipalités réagissent, notamment à travers, une prise de conscience environnementale et patrimoniale. Cela se traduit le plus souvent par une volonté de renouvellement et d'adaptabilité concernant l'aménagement des bourgs et villages (CERTU, 2011). Ainsi la puissance du contexte paysager, géographique, patrimonial voir historique est une donnée porteuse de sens pour ces communes et sont les nouveaux leviers des aménagements souhaités. Les notions de mise en valeur des espaces bâtis permettent aux communes à la fois de préserver leur identité tout en étant porteuses de fondements pour de nouveaux aménagements responsables. Ainsi, l'approche par l'aménagement urbain durable devient un nouveau moteur d'inventivité et de créativité porteuse des valeurs locales.

Pour autant, ces territoires sont le plus souvent isolés en matière de références, d'assistance et d'accompagnement (CERTU, 2011). En effet, les moyens humains, matériels et financiers sont souvent limités. Les élus font à la fois office de porteurs de projet mais aussi de personnel technique. Ce ne sont pas forcément des personnes qualifiées dans le domaine de l'aménagement du territoire. Il existe peu de services urbanisme, espaces verts ou voiries dans les municipalités de petites communes. Les moyens humains et techniques sont alors mutualisés. Ces structures nécessitent donc un accompagnement plus poussé afin de les guider dans la mise en place de projets d'aménagements durables adaptés à leurs contraintes budgétaires et matérielles.

Ainsi, garantir un aménagement de qualité des espaces urbains, que ce soit espaces publics, voiries et habitations, des petites communes est nécessaire afin d'accompagner l'évolution du cadre de vie sur 90 % du territoire Français (CERTU, 2011). Cette attitude nouvelle commence à se mettre en place en matière d'aménagement de quartiers durables mais aussi en matière de réhabilitations des voiries et espaces publics associés. Pour autant, ces projets demandent un fort investissement humain et financier des communes qu'il est important de souligner.

## **B.2 - La reconquête des traversées de bourg**

Au sein des petites communes, la rue principale, anciennement chemin de terre puis de goudron, reste le plus souvent l'axe structurant du village. Elle a pour autant subi de nombreux changements provoqués par l'évolution des modes de déplacements. Ainsi les aménagements routiers ont bouleversé la vie locale au profit de la création d'axes facilitant le transit automobile (CAUE 44, 2010). Afin de répondre à de nouvelles exigences de gabarit, les éléments du paysage qui s'opposaient à la fluidité du trafic ont été modifiés voir supprimés dans une logique fonctionnaliste au service de l'automobile. Soit les chaussées ont été élargies au détriment des bas côtés mais aussi des arbres, des maisons et des murs qui ont pu être supprimés. Soit le tracé principal a été dévié, des portions trop étroites, et le centre du village s'en est retrouvé modifié, voir déplacé.

De ce fait, la présence de la circulation automobile fut imposée progressivement comme l'usage principal et la notion d'espace public partagé ainsi que les paysages de centre village ont été oubliés. Des années de pratique dans ce sens ont façonné une image dégradée des villages. La vie aux abords des traversées de bourg peut être considérée comme appauvrie par une circulation importante et trop rapide (CAUE 44, 2010). De plus les outils mis en place pour essayer d'apporter des solutions à la sécurité des riverains (signalisations renforcées, bordures hautes, glissières métalliques, ralentisseurs et autres chicanes), n'ont fait qu'ajouter confusion et surenchère à certains axes déjà très routiers.

Pour retrouver une vocation de lieu de vie à ces traversées, il faut programmer des aménagements qui prennent en compte la multiplicité des usages que l'on peut trouver dans une rue ainsi que les atouts du patrimoine local. La traversée de bourg ne doit plus simplement permettre de circuler mais doit retrouver une fonction de rue habitée et redonner une vie sociale au village (Soulier, 2012).

En France, des projets de références, déjà réalisés ou en gestation, sont les témoins de cette nouvelle volonté. Pour autant, ces exemples sont souvent un peu oubliés des publications et des ouvrages de références qui se consacrent plus spécifiquement aux aménagements des villes (CERTU, 2011). C'est donc sur la qualité d'aménagement des traversées de village requalifiées en rues habitées que le CERTU souhaite aujourd'hui porter son attention afin de diffuser ces nouvelles pratiques et ses nouveaux savoirs faire.

## **C - LA COMMANDE ET LA MÉTHODE D'ANALYSE**

### **C.1 - La commande du Certu**

Le CERTU, «centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques», a pour mission de concentrer les ressources nationales en matière d'aménagement des villes et des territoires urbains. Il œuvre au bénéfice de l'État et des collectivités locales, en produisant des méthodes et des techniques urbaines, en diffusant des savoirs et en animant des réseaux professionnels [3].

Afin de réactualiser et d'alimenter ses références en matière d'aménagements urbains et de voiries, le département «voiries et espaces publics» a choisi de faire appel à un groupement extérieur afin d'analyser 5 à 10 aménagements français de petites et moyennes communes (5 en tranche ferme et 5 autres en tranches conditionnelles). Par ces études de cas, récentes et complètes, portant sur des aménagements de voiries exemplaires, cet organisme souhaite illustrer les bonnes pratiques et ainsi diffuser de nouveaux savoirs faire.

L'étude porte donc sur le choix et l'analyse d'aménagements de rues, de places ou d'ensembles de rues ayant fait l'objet d'une opération d'aménagement terminée depuis au moins un an. Les aménagements doivent être réalisés dans des petites ou moyennes communes (moins de 2 000 habitants). En effet, comme illustré ci-dessus, ces communes portent des projets d'échelles différentes à ceux des grandes villes souvent montrées en exemple. Elles ont généralement des moyens

humains et matériels moins importants que les grandes communes (CERTU, 2011). Cette différence d'échelle ne les rend pas pour autant moins vertueuses dans leurs ambitions, que ce soit en termes de qualité d'aménagement, de développement durable ou encore en termes de participation des habitants. L'intérêt de la démarche du CERTU est d'analyser comment, avec les contraintes spécifiques aux petites et moyennes communes, il est possible de trouver les outils et les méthodes pour garantir la qualité dans les aménagements. Lors de cette mission, le CERTU a donc demandé à un groupement de bureaux d'études d'étudier les aménagements selon des angles divers allant de la démarche du projet, à l'apaisement de la vitesse et la mise en sécurité mais aussi la qualité urbaine et paysagère des espaces publics créés et les usages qui y sont ainsi associés.

La collaboration avec des bureaux d'études est nouvelle pour le CERTU. En effet, cet organisme travaille habituellement en interne et/ou en partenariat avec les CETE (centres d'études techniques et de l'équipement) lors de la recherche des sites de références et lors de la production de l'analyse de ces aménagements. La volonté de faire appel à des professionnels de l'aménagement concernant les voiries de petites et moyennes communes est apparue avec deux constats :

- la difficulté de trouver des études de cas en interne sur des aménagements de voiries simples et peu médiatisés.
- le besoin de ne plus prendre en compte uniquement la voirie dans son aspect fonctionnel et sécuritaire en s'intéressant aussi aux notions de projets urbains, de qualité paysagère et d'usages des espaces publics qui sont associés à ces voiries.

Les objectifs concernant cette nouvelle «bibliothèque d'études de cas d'aménagements» sont donc multiples au sein du CERTU :

- renouveler des références souvent anciennes ou limitées
- compléter les références souvent cantonnées à des contextes précis et urbains (centres-villes denses, métropoles, grandes agglomérations connues pour leurs politiques volontaristes en matière d'aménagements durables).
- alimenter des documents en cours d'écriture et de refonte tel que le guide général de la voirie (réécriture du guide paru en 1988) et l'ouvrage «l'espace public banal» (en cours d'écriture par le CERTU et plusieurs Agences d'urbanismes)
- participer à des réflexions telles «qu'une voirie pour tous» et permettre d'alimenter les fiches études de cas de ce syndicat de transporteur.
- produire un ouvrage permettant la valorisation directe de la présente étude sous forme de retour d'expérience et d'une lecture au cas par cas.

Ainsi, la démarche engagée par le CERTU s'inscrit dans une volonté de mutualisation des données, pour partager les expériences d'aménagement urbain, les analyser et en tirer profit pour l'avenir, c'est-à-dire pour la qualité future des aménagements qui seront entrepris demain par des municipalités qui veulent agir dans le sens du développement durable.

## **C.2 - Une équipe pluridisciplinaire**

Au vue de la commande formulée par le CERTU, l'atelier UO (Urbi et orbi), mandataire de la mission, décide de former une équipe pluridisciplinaire proposant des angles d'approche multiples (fig. 4). En rassemblant des professionnels ainsi que des enseignants et des chercheurs, l'équipe appréhende l'analyse par différents angles complémentaires, permettant ainsi d'enrichir la lecture et l'analyse des projets.

L'équipe est donc composée de professionnels de la conception paysagère, architecturale et urbaine et de la sociologie urbaine :

- dans le domaine de la conception, deux bureaux d'études interviennent : l'Atelier UO, mandataire, qui regroupe des paysagistes, des ingénieurs et des urbanistes, ainsi que Scodellari architectes, qui regroupe deux architectes. Ces professionnels de l'aménagement fournissent une analyse croisée

entre fonctionnalité, qualités urbaine, paysagère et d'usages.

- dans le domaine de la sociologie urbaine, Marie Christine Couic, membre du collectif BazarUrbain, est spécialiste de l'observation des lieux, de l'analyse des usages, des ambiances sensibles et du dialogue avec les différents acteurs du territoire et notamment les habitants et usagers. Cette approche permet de révéler les usages existants et de placer les acteurs des sites, et notamment les usagers, au cœur de la réflexion et de l'analyse que le groupement fournit.

Au sein de ces structures, Marie Christine Couic est enseignante à l'IUG (Institut d'urbanisme de Grenoble) et a une forte culture de la recherche (travail partenarial avec des chercheurs au sein du collectif BazarUrbain ainsi qu'un doctorat en sciences pour l'ingénieur / Architecture / Sciences humaines et sociales). Elsa Virissel (Atelier UO) est également enseignante vacataire à l'IUG (cours de paysage et projet urbain).

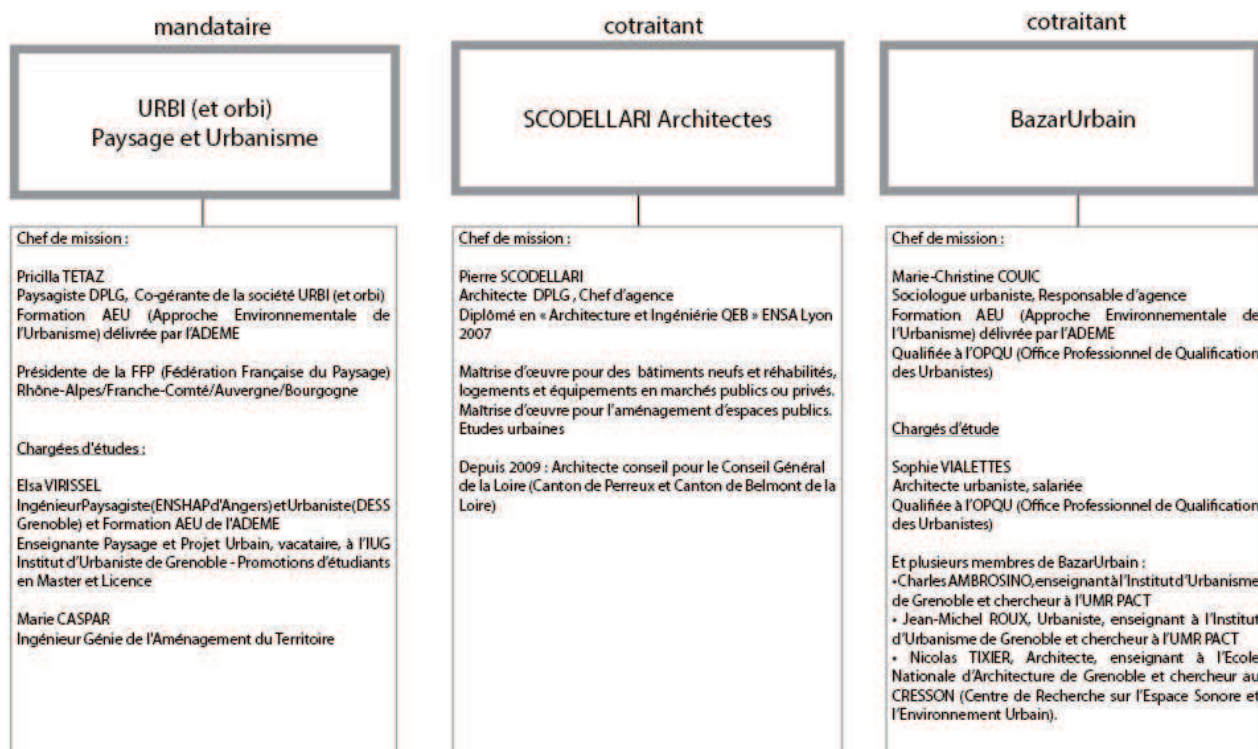


fig. 4 : organigramme de présentation de l'équipe  
source : Atelier UO, Bazar Urbain et Scodellari Architecte, 2012.

### C.3 - La méthode d'analyse : Partager pour innover

L'équipe a choisi de répondre à la mission confiée par le CERTU en trois phases. Une première phase permet aux bureaux d'études d'établir une grille d'analyse des sites. La deuxième phase porte sur le choix des 5 premiers sites à analyser. Enfin, la dernière étape constitue l'analyse en elle-même.

#### C.3.1 Établir une grille d'analyse des sites

L'objectif de la grille d'analyse (Annexe 1) est de fournir une base commune pour comparer des aménagements différents, dont la première impression doit être dépassée afin d'aboutir à une analyse objective. Il s'agit également d'évaluer la cohérence entre les intentions de départ et l'aménagement actuel, en faisant émerger les facteurs de qualité et de réussite. Les critères d'analyse dégagés dans cette grille sont à la fois utilisés pour repérer 20 aménagements de références, mais aussi pour analyser les 5 projets sélectionnés parmi les 20 sites repérés en amont. Les critères composant la grille de lecture sont détaillés dans le chapitre D de cette partie du mémoire.

### C.3.2 Le choix des sites

Lors d'un premier temps d'échange du comité technique, composé des bureaux d'études prestataires, d'un groupement d'agents du CERTU sous forme d'une équipe pluridisciplinaire (Architecte, paysagiste, ingénieurs...) et d'un représentant de l'union des CAUE, des sites d'aménagements correspondant à la grille d'analyse sont proposés. Les bureaux d'études, via leurs réseaux, sont ainsi force de proposition à l'exclusion de sites dont ils ont eux-mêmes assuré la maîtrise d'œuvre, pour des raisons évidentes d'impartialité.

Ainsi, une première sélection de 20 sites est établie (Annexe 2). Sur cette base, le groupement récolte les données nécessaires à une première analyse rapide des aménagements : questionnaires envoyées à la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre, recherche d'illustrations (plan, photo...). Cette étape permet d'établir des présentations courtes pour chacun des 20 sites.

Ces présentations sont les supports de discussions présentées lors du comité de pilotage permettant de cibler le choix des sites sur 5 aménagements de références.

Le choix des cinq sites résulte d'une analyse complexe prenant bien entendu en compte les critères de qualité des aménagements (cf I-D) mais permettant aussi d'obtenir un échantillon de sites suffisamment distincts sur les critères qui apparaissent comme les plus importants à tester.

Ainsi les 5 sites sélectionnées doivent répondre dans le meilleur des cas, à la fois à :

> des critères forcément partagés par tous les aménagements ou sites retenus :

- comprendre une dimension «aménagement de voirie circulée et motorisée»,
- être représentatifs d'aménagements attendus en petite et moyenne commune : plutôt simples et sobres.

> des critères attendus sur la majorité des aménagements ou sites retenus :

- être généralement économes (coûts de réalisation, d'exploitation, de gestion et de maintenance en rapport avec le budget disponible dans les tailles de communes visées), même si 1 ou 2 aménagements pourront être considérés comme des « investissements importants » avec un capital en conséquence ou ayant pu bénéficier d'une aide financière extérieure,
- être facilement renseignables notamment en termes de documents graphiques (plans, situations avant/après ...).

> des critères présents sur au moins un aménagement ou un des sites retenus :

- être adapté à une très petite commune (< 500 habitants),
- avoir mis en place une méthode poussée en termes de concertations,
- avoir fait l'objet d'une étude de programmation.

> des critères contrastés selon les aménagements ou sites retenus :

- être contrastés en terme d'implantation sur le territoire national,
- présenter une équipe de maîtrise d'œuvre différente.

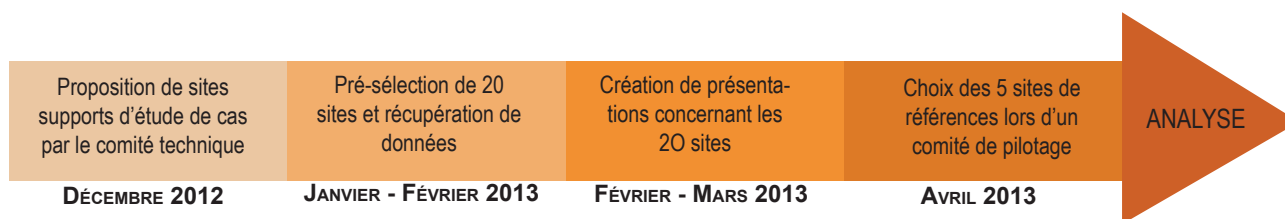


fig. 5 : frise présentant l'organisation de la sélection des 5 sites d'études de cas  
source : A. Mazars, 2013

Suite à cette démarche, résumée par la figure 5, lors d'un comité de pilotage, les sites de Cruseilles (Haute-Savoie), Ribemont-Sur-Ancre (Somme), Grisolles (Tarn-et-Garonne) Beauregard (Lot) et Etoile-sur-Rhône (Drôme) ont été choisis comme les 5 premiers aménagements de référence composant l'étude de cas mise en place par le CERTU.

### C.3.3 Réalisation de l'analyse des sites

En amont des visites sur sites et de l'analyse à proprement parler, le groupement des bureaux d'études obtient des données plus complètes auprès de la maîtrise d'ouvrage (MOA), de la maîtrise d'œuvre (MOE) et des partenaires qui ont pu être associés à la création de l'aménagement (CAUE, PNR, DDE...) : Dossier d'étude préliminaire, AVP et PRO, DCE travaux, photos, comptes rendus des réunions « phares » et notamment des rencontres de concertation.... Cette phase permet ainsi de s'approprier les projets et de préparer les visites de terrains et les rencontres avec les acteurs clefs de l'aménagement.

Lors des visites de terrain, les bureaux d'études réalisent, seuls, un premier parcours. Cette étape leur permet de produire une analyse technique mais aussi sensible de l'aménagement à différents moments de la journée. C'est aussi l'occasion de réaliser des micro-entretiens avec des usagers permettant de recueillir spontanément leurs avis et leurs utilisations des lieux.

Dans un deuxième temps et afin de permettre l'expression de divers acteurs, un parcours commenté collectif est réalisé sur le site (fig. 6). L'organisation d'une rencontre avec l'ensemble des personnes impliquées dans les projets d'aménagements, de l'amont à l'aval, permet d'ouvrir le dialogue, de confronter les idées, mais aussi de motiver une compréhension mutuelle des attentes du projet. Sont invités des habitants, élus, techniciens, gestionnaires et concepteurs, afin d'énoncer le lieu, chacun selon son point de vue et de construire un bilan collectif des usages, appropriations, gestion, vieillissement, impact environnemental... Le rapport entre intention de départ et résultat est également abordé lors de des parcours sur site. L'équipe peut se rendre compte de ce qui prévaut dans les choix d'aménagements, des regrets qui peuvent en découler et des réussites, attendues ou inattendues.



fig. 6 : photographie du parcours sur site lors de l'analyse du site de Ribemont-sur-Ancre  
source : Atelier UO et A. Mazars, 2013

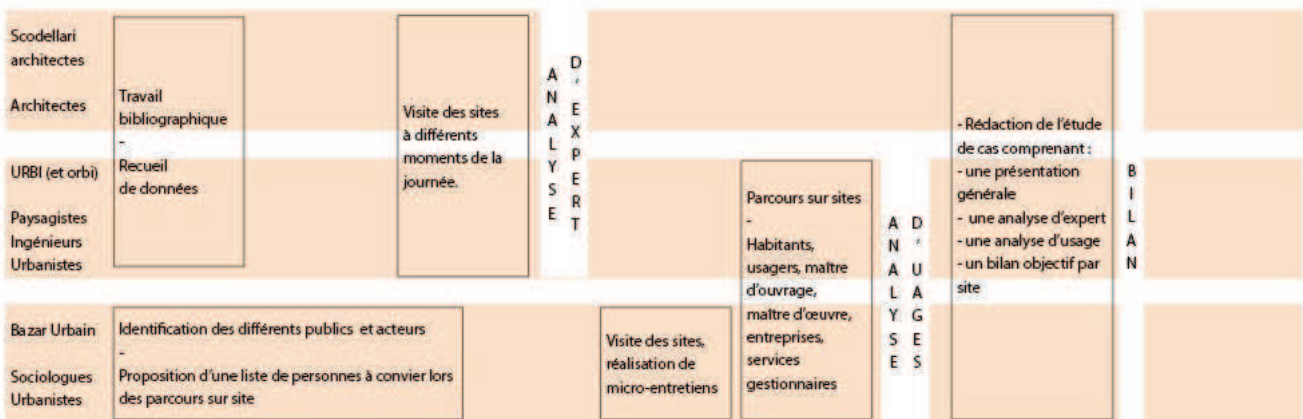


fig. 7 : organisation de l'équipe permettant de produire une analyse croisée et approfondie.  
source : Atelier UO, modifié par A. Mazars, 2013

Suite à ces travaux de récolte de données et de terrain, le groupement produit ensuite une analyse au cas par cas, basée sur des critères permettant de témoigner de la qualité de la démarche et de l'aménagement ainsi que des usages.

Pour conclure, l'objectif de cette méthode est d'aboutir à une analyse approfondie des aménagements, alliant les aspects techniques aux aspects sensibles, les regards professionnels aux regards d'usagers, et enfin les aspects fonctionnels avec les exigences de développement durable (fig. 7).

## **D - LES CRITÈRES D'ANALYSES PERMETTANT DE METTRE EN ÉVIDENCE LA QUALITÉ DES CINQ AMÉNAGEMENTS SÉLECTIONNÉS.**

Comme expliqué ci-dessus, le CERTU cherche par cette étude à mettre en évidence la qualité des aménagements et surtout de présenter des sites pouvant être pris pour références par d'autres collectivités ou concepteurs. La notion de référence, information ou élément qui sert de guide et de repère à d'autres personnes, implique la mise en place de critères de choix et d'analyse pouvant être identifiés comme repères au sein des aménagements sélectionnés. Il est donc intéressant de faire un point sur ces éléments fondateurs de l'étude de cas des 5 sites sélectionnés.

Les critères de qualité et de référence peuvent ainsi se diviser en quatre catégories développées ci-dessous : le mode d'élaboration du projet, la composition des aménagements, les aspects environnementaux et l'insertion du projet dans la dynamique communale.

### **D.1 - Mode d'élaboration du projet**

Avant l'aménagement en lui-même, un des critères de qualité des aménagements sélectionnés est le processus d'élaboration du projet. De nos jours un projet d'aménagement est avant tout garanti par une bonne collaboration des acteurs permettant de mener à bien une démarche de projet complète. Les points les plus importants du processus d'élaboration du projet sont donc :

- une implication et bonne organisation de la maîtrise d'ouvrage. Le plus souvent la présence d'une assistance à maîtrise d'ouvrage (CAUE, PNR, DDE...) permet d'éclairer les commanditaires concernant la démarche de projet à mettre en place (élaboration d'un programme, choix de la maîtrise d'œuvre...)
- une démarche de projet complète allant du diagnostic communal à la gestion du site une fois le projet réalisé.
- une maîtrise d'œuvre pluridisciplinaire avec la présence obligatoire d'au moins un paysagiste (ingénieur ou architecte) permettant de mettre en évidence la nécessité de considérer la rue dans son ensemble (voiries, espaces publics...),
- une concertation plus ou moins poussée des habitants,
- la conception d'un projet adapté au budget de la municipalité et, éventuellement, un soutien financier de la part de partenaires.

### **D.2 - Composition de l'aménagement**

Concernant le projet d'aménagement, les critères de référence concernent 4 grandes thématiques : la bonne cohabitation des différents modes de déplacement, la fonctionnalité des lieux, la composition de l'espace et la création d'une ambiance propre à l'aménagement.

Ainsi, au niveau de la circulation, l'aménagement doit assurer la sécurité des différents usagers et permettre l'utilisation de cet espace par les différents modes de déplacements (voitures, piétons, cycles voir transports en commun). Il doit aussi être en adéquation avec les usages habituels ou épisodiques constatés et/ou souhaités sur le site afin de permettre une bonne fonctionnalité des lieux. Une attention particulière est attribuée à la mise en place de continuités d'usages sur le site. Concernant la composition de l'espace, l'aménagement créé doit permettre une bonne lisibilité de

l'espace, une articulation de l'espace privé /public, une qualité des matériaux et des finitions et enfin, attribuer une fonction à la végétation. Enfin, l'aménagement doit être porteur d'une ambiance tout en valorisant l'identité du site et son patrimoine. La prise en compte de l'aspect sensoriel est fortement souhaitée : mise en lumière, jeux de matières et matériaux, réduction des nuisances sonores, etc.

### **D.3 - Aspects environnementaux**

Les projets sélectionnés ont tous été élaborés dans un souci de respect de l'environnement. Ils s'engagent à :

- assurer une diversité des espèces végétales tout en veillant à ne pas introduire d'espèces envahissantes et en privilégiant les essences locales,
- intégrer la gestion des eaux pluviales à l'aménagement avec une possibilité de mutualiser le dispositif avec d'autres fonctions de l'aménagement,
- utiliser des matériaux, du mobilier et des végétaux pérennes,
- mettre en place des techniques de gestion différenciée.

### **D.4 - Insertion du projet dans la dynamique de la commune**

Enfin, l'aménagement mis en place témoigne d'une dynamique communale en amont du projet ou bien apparue suite à l'étude produite et au réaménagement de l'espace public. Le projet peut ainsi :

- être issue d'une réflexion en amont sur l'aménagement global de la voirie de la commune,
- être synonyme d'une appropriation forte du site par les habitants et engendrer une dynamique autour des espaces publics créés,
- avoir influencé de nouveaux projets connexes d'aménagements,
- avoir une incidence sur l'évolution urbaine du secteur,
- influencer un nouveau mode de gestion du site.

Pour conclure cette première partie, il est intéressant de rappeler que l'étude portée actuellement par le CERTU et le bureau d'étude UO (atelier Urbi et orbi) vise à mettre en valeur des aménagements de voiries et d'espaces publics en centre bourg de petites et moyennes communes. Ces projets, conçus par des paysagistes (et certaines professions de l'aménagement : Architectes, Urbanistes), témoignent d'un changement dans la pratique de l'aménagement du territoire. En opposition au fonctionnalisme et à la planification urbaine, les paysagistes ont su répondre aux attentes des élus en proposant une démarche de projet de paysage portant une attention forte au contexte, aux spécificités locales, aux besoins des habitants et à la qualité urbaine.

Afin d'analyser ces sites d'études de cas, selon des critères multiples, le groupement de bureau d'étude a donc mis en place une méthode d'analyse basée à la fois sur la pluralité de l'équipe et sur des rencontres de terrain.



## II - CINQ SITES DE RÉFÉRENCES À L'ÉCHELLE FRANÇAISE : DES AMÉNAGEMENTS DIVERSIFIÉS RÉPONDANT À DES OBJECTIFS COMMUNS.

Après avoir introduit le contexte de l'étude ainsi que la méthode mise en place pour analyser les sites de référence en matière de qualité d'aménagement de voirie de petites et moyennes communes, nous nous attachons dans cette partie à présenter les 5 sites supports de l'étude de cas et à analyser la qualité de leur conception. En effet cette partie vise à produire une analyse croisée de ces sites permettant de mettre en évidence : comment des projets sobres et adaptés au contexte rural permettent de traiter les nouvelles problématiques liées à la voirie et à l'espace public.

La question des usages induits et de l'appropriation de ces lieux par les usagers sera quand à elle approfondie dans une troisième partie.

### A – CINQ AMÉNAGEMENTS SUPPORTS DE RÉFÉRENCES DANS L'AMÉNAGEMENT DES VOIRIES DE PETITES ET MOYENNES COMMUNES.

Les sites choisis comme supports d'études par le CERTU et le groupement de bureaux d'études peut se diviser en deux groupes : trois communes (Grisolles, Cruseilles et Etoile Sur Rhône) à caractère périurbaines accueillant une population légèrement supérieure à 2000 habitants et deux communes plus rurales (Beauregard et Ribemont-sur-Ancre) ayant une population inférieure à 1000 habitants (fig 8 et Tab. 1). Ici, nous nous attachons à présenter chaque projet en commençant par le contexte communal, puis le mode d'élaboration du projet, et parfois le fait déclencheur. Une carte d'identité du projet permet d'obtenir rapidement les informations de base (Tab. 2 à 6). Enfin un descriptif du projet, ainsi que des photos avant/après, permettent de comprendre et visualiser les grands fondements de la conception de ces aménagements.

Tab. 1 : présentation des 5 sites d'étude de cas  
source : A. Mazars, 2013

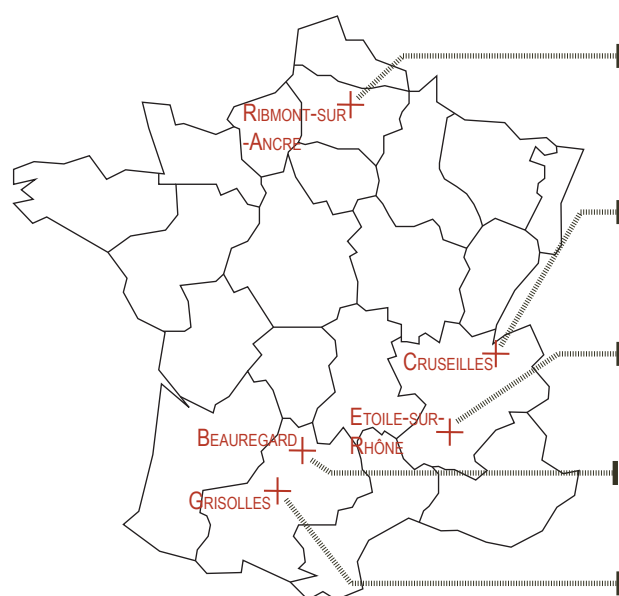


fig. 8 : carte de localisation des 5 sites d'études de cas  
source : A. Mazars, 2013

Photo	Ville	Département	Nb. Habitants	Nom de l'aménagement
	Ribemont sur Ancre	Somme (80)	630 [4]	Centre-village : Rue Léger et rue dite « centrale »
	Cruseilles	Haute-Savoie (74)	3722 [5]	Traversée de bourg, du centre jusqu'à l'entrée Sud
	Etoile-sur-Rhône	Drôme (26)	4 577 [6]	Entrée Nord, route de Beauvallon, et esplanade de la Salière
	Beauregard	Lot (46)	244 [7]	Traversée de bourg, et place de la Bastide
	Grisolles	Tarne et Garonne (82)	3504 [8]	centre ville et rue Pezoulat en périphérie

## A.1 - Cruseilles

### Le Contexte

Cruseilles est un bourg situé entre les agglomérations d'Annecy (18 km) et de Genève (25 km). Il constitue ainsi une étape sur le parcours de la RD1201 entre ces deux pôles urbains (Annexe 3). En 2008, l'ouverture programmée du dernier tronçon de l'autoroute A41 entre Annecy et Genève permet d'entrevoir une baisse de trafic pour la RD1201, et notamment pour la traversée de Cruseilles. Le trafic est alors de 22 000 véh/j et les perspectives prévoient une baisse à 10 000 véh/j. C'est ainsi l'opportunité pour la municipalité de reconvertir la Grand'Rue en rue de centre-bourg, d'affirmer une nouvelle image de convivialité loin du "canal à voitures" que les habitants connaissaient jusqu'alors.

### Le Projet (annexe 4)

Avec la possibilité d'intervenir sur la totalité de l'espace public de la RD1201, le projet d'aménagement propose un rétrécissement au maximum de l'espace dévolu à la circulation, notamment en centre-bourg, pour élargir de façon significative les trottoirs et diminuer la vitesse des véhicules (fig.9).

La dimension piétonne et conviviale des lieux a été un des moteurs principaux de la démarche d'aménagement. Le traitement au sol unitaire sur le plateau traversant avec l'emploi de granit, la récurrence du mobilier d'assise et les micro-espaces jardinés concourent ainsi à créer un nouveau cadre de vie plus pacifié (fig. 10).

Enfin, l'aménagement a été décliné de manières différentes selon les séquences d'entrée de ville, de zone médiane et de centre-bourg : le profil et l'emprise de la rue ainsi que les matériaux ont notamment été différenciés.

Tab. 2 : carte d'identité du projet : Cruseilles  
source : A. Mazars, 2013

Département :	Haute-Savoie
Nombre d'habitants :	3 722
Lieu :	Traversée de bourg, du centre jusqu'à l'entrée Sud
Maitrise d'ouvrage :	Mairie & Communauté de communes du Pays de Cruseilles
Partenaires :	CG74, SYANE74
Maîtrise d'oeuvre :	ILEX paysage & concepteur lumière / Cap Vert Infra / Profils Etudes / Tech Hydro
Superficie :	23 199 m <sup>2</sup>
Coût travaux :	5 567 000 € HT soit 240 € / m <sup>2</sup>
Dates clefs (conception à fin travaux) :	octobre 2008 - juillet 2010



Fig. 9 : avant / après : Grande rue de Cruseilles.  
Source : mairie de Cruseilles, Atelier UO, 2013.



Fig. 10 : avant / après : Réaménagement des trottoirs.  
Source : mairie de Cruseilles, Atelier UO, 2013.



## A.2 - Ribemont-sur-Ancre

### Le Contexte

Ribemont-sur-Ancre est une commune périurbaine de petite taille située à 25 km d'Amiens. Pour autant, elle joue un rôle de polarité locale (tissus d'équipements et services) pour les communes voisines (Annexes 5). Souhaitant améliorer la sécurité routière, réaménager des espaces publics à caractère routier et réaliser une réfection du réseau d'assainissement, la municipalité, assistée par le CAUE 80, lance une étude de réfection de la voirie communale. Soutenue par une politique départementale de «cadre de vie», la commune fait appel à un bureau d'étude de conception paysagère afin d'obtenir dans un premier temps une étude large permettant un diagnostic à l'échelle du village. Cette étude met en évidence les caractéristiques locales du village : la typicité de l'organisation du village picard (deux rue principales en «L» : la rue Léger et la rue des Celtes), le caractère rural et agricole du village ainsi que la proximité du cours d'eau et des marais.

### Le Projet (annexe 6)

Ainsi, un travail en séquence d'aménagement, jouant avec les végétaux (fig. 11), permet une transition entre les plateaux agricoles, la zone urbaine et le paysage de marais. Au croisement entre les deux rues principales, la création de placettes aux abords des bâtiments publics permet de restaurer l'image de la mairie et de valoriser le musée archéologique (fig. 12). L'utilisation de matériaux traditionnels et durables (grès et briques) permet de souligner les aménagements.

Enfin, la sécurité routière est améliorée grâce à une diminution de la vitesse de circulation incitée par un cadrage végétal fort et une réduction de l'emprise de la chaussée. De plus, un traitement dissymétrique des trottoirs permet d'assurer un meilleur partage de la voirie entre piétons, automobiles et stationnements.

▼ Tab. 3 : carte d'identité du projet : Ribemont  
source : A. Mazars, 2013

Département :	Somme (80)
Nombre d'habitants :	630
Lieu :	Centre-village : Rue Léger & Rue dite des Celtes
Maitrise d'ouvrage :	Commune
Partenaires :	CG80 & CAUE80 Bocage Trois Vallées
Maîtrise d'oeuvre :	A Ciel Ouvert (Paysagistes) et Alain Marty (Architecte)- DDE80
Superficie :	13 251 m <sup>2</sup>
Coût travaux :	/
Dates clefs (conception à fin travaux) :	Rue Leger : 1996 - 1998 Rue des Celtes : 2001 - 2004



Fig. 11 : avant / après : Rue Léger.  
Source : BE A ciel Ouvert, A. Mazars, 2013.



Fig. 12 : avant / après : Rue des Celtes et places.  
Source : BE A ciel Ouvert, A. Mazars, 2013.



## A.3 - Grisolles

### Le Contexte

La commune de Grisolles est une commune périurbaine, située à proximité de Toulouse (35 km) et de Montauban (25 km), ayant une évolution démographique et des activités induites importantes. Face à cela, la municipalité a souhaité, en 2006, s'investir dans le maintien de l'attractivité de la commune par la modernisation et l'adaptation des principaux espaces urbains (places, rues...) (Annexe 7). Une première réflexion globale engagée par le maître d'œuvre, les élus et les partenaires locaux a mené à l'élaboration d'un plan de référence dit « Plan Paysage » sur l'ensemble de la Commune. Suite au plan paysage, un programme d'aménagement global est mis en place et permet d'affirmer une volonté de traiter tous les espaces et non simplement « survaloriser » le centre bourg. Par la suite, une stratégie d'investissement est engagée par la commune en favorisant l'aménagement des rues Laroques et Hébrard en centre ville (place centrale et voie principale) et de la rue Pélouzat en périphérie rassemblant de nombreux équipements (école, maison de retraite, collège...).

### Le Projet (Annexe 8)

D'un point de vue des usages, le projet cherche à encourager le partage de l'espace public en redonnant à la voiture une place plus « raisonnable » et en mettant en place un plan de circulation adaptée (zone 30, sens unique...). Au niveau des ambiances, le centre ville reçoit ainsi un traitement plus minéral (fig. 13), tandis que la rue Pezoulat développe une ambiance plus végétale (fig. 14).

D'un point de vue formel, le projet cherche à travailler dans une très grande sobriété afin de mettre en valeur le village et non les aménagements en eux-mêmes. Les aménagements réalisés ont pour but de véhiculer le sentiment d'appartenir à une même communauté de vie, que l'on soit au centre ou en périphérie. Une écriture sobre mais sophistiquée par l'attention portée aux détails (calepinage des revêtements béton, seuils des maisons, n° de porte...) est ainsi développée, permettant de donner le sentiment d'une attention aux lieux traversés et une réelle continuité dans les aménagements.



Fig. 13 : avant / après : Rue Hébrard en centre ville. Source : mairie de Grisolles, Atelier UO, 2013.

Fig. 14 : avant / après : Rue Pezoulat en périphérie. Source : mairie de Grisolles, Atelier UO, 2013.



▼ Tab. 4 : carte d'identité du projet : Grisolles

Source : A. Mazars, 2013

Département :	Tarne et Garonne (82)
Nombre d'habitants :	3 504
Lieu :	Centre ville et rue Pezoulat en périphérie
Maitrise d'ouvrage :	Commune
Partenaires :	DDE du Tarn et Garonne
Maîtrise d'oeuvre :	'D'une ville à l'autre' - urbaniste mandataire, Juliette Favaron-Paysagiste dplg ingénierie - ECCTA
Superficie :	22 256 m <sup>2</sup>
Coût travaux :	1 852 705 € HT soit 83 €/m <sup>2</sup>
Dates clefs (conception à fin travaux) :	centre ville : 2006-2007 rue Pelouzat : 2008-2009

## A.4 - Beauregard

### Le Contexte

Beauregard, ancienne bastide du Quercy dont le plan en damier est très lisible, est un village rural qui a connu un développement très modéré. Le village s'organise autour de la place centrale de la Halle du XII<sup>e</sup> siècle et d'une rue traversante, la RD 53 (annexe 9). Ainsi, par l'aménagement du centre village il s'agit pour la municipalité d'embellir le village mais également d'apporter une réponse aux problèmes structurels de voirie (seuil des logements trop bas) et de sécurité routière.

Une équipe municipale dynamique et un soutien par de nombreux partenaires (assistance et finance) ont permis à la municipalité de faire appel à un bureau d'étude de conception pluridisciplinaire (paysagiste et architecte) qui s'est attaché à prendre en compte les enjeux ruraux et de patrimoine.

### Le Projet (annexe 10)

Le projet d'aménagement de Beauregard a permis à la collectivité d'affirmer le village, sa dimension patrimoniale, et l'espace public en tant qu'espace usuel polyvalent ouvert à tous les usages (fig. 15). Ainsi la traversée du bourg et la place de la bastide sont totalement réaménagées. La voirie est décaissée sur certaines séquences pour retrouver un niveau altimétrique acceptable en lien avec les habitations. L'emprise de la voirie est réduite et soulignée par des accotements plantés. Un travail fin et sophistiqué, par la mise en place de dalles béton, dont la pose varie suivant les séquences urbaines, permet de gérer la transition entre le tapis d'enrobé et la bande plantée en pied d'habitat (fig. 16). Ce traitement graduel permet de mettre en scène l'entrée du village.

L'intersection avec les ruelles de la bastide est soulignée par la mise en place de seuils en pavage pierre, et d'une ligne béton traversant le ruban d'enrobé. Ce dispositif renforce encore le rythme de la traverse du village. Enfin, la place de la Bastide intègre la nouvelle voirie par un plateau traversant. Le lien aux bâtiments est ici plus minéral.



Fig. 15 : avant / après : Place de la Bastide. Source : Atelier Palimpseste, A. Mazars, 2013.

Fig. 16 : avant / après : Grande rue (RD53). Source : Atelier Palimpseste, A. Mazars, 2013.



▼ Tab. 5 : carte d'identité du projet : Beauregard  
Source : A. Mazars, 2013

Département :	Lot (46)
Nombre d'habitants :	244
Lieu :	Traversée de bourg (RD53 et RD55) et place de la Halle
Maitrise d'ouvrage :	Commune
Partenaires :	PNR Causses / CAUE 46
Maîtrise d'oeuvre :	Atelier Palimpseste - paysagiste mandataire Alain Marty - Architecte dplg Via ingénierie - Anne Marie Wercklé - ingénieur VRD
Superficie :	10 660 m <sup>2</sup>
Coût travaux :	500 000 € soit 47 € / m <sup>2</sup>
Dates clefs (conception-fin travaux)	2009-2010

## A.5 - Etoile-sur-Rhône

### Contexte

Dans un contexte périurbain, à proximité de Valence et de l'A7, la commune d'Etoile-sur-Rhône a lancé en 2003 une étude de programmation urbaine concernant la création du nouveau quartier de la Salière, à l'entrée nord du Bourg (annexe 11). En complément de la construction de cette greffe urbaine, la commune entreprend un travail nécessaire d'aménagement de la route de Beauvallon (D444) afin de renforcer le lien entre le nouveau quartier et le centre bourg et afin d'améliorer la qualité et la sécurité de l'entrée de bourg.

### Le Projet (annexe 12)

Le projet est donc de transformer la route de Beauvallon en rue apaisée par une réduction de la largeur de la chaussée (fig. 17), par la création de stationnements latéraux et par la mise en place d'une esplanade plantée accueillant aire de jeux et surplombant le nouveau quartier (fig. 18). L'esplanade permet ainsi de desservir les services et commerces de proximité ainsi que le centre-bourg. Elle est aussi un véritable balcon sur les grands paysages des monts d'Ardèche.

Ce site d'étude de cas, ne sera pas développé dans la suite de ce mémoire. En effet, la visite de ce site n'a pas encore eu lieu, elle est en cours de préparation pour le mois d'octobre.

▼ Tab. 6 : carte d'identité du projet : Etoile-sur-Rhône - source : A. Mazars, 2013

Département :	Drôme ( 26 )
Nombre d'habitants :	4 577
Lieu :	Entrée Nord, : route de Beauvallon, et esplanade de la Salière
Maitrise d'ouvrage :	Commune
Partenaires :	CAUE 26
Maîtrise d'oeuvre :	Atelier sites BET CERTIB
Linéaire :	200 ml
Coût travaux :	/
Dates clefs (conception à fin travaux) :	2005-2007



Fig. 17 : avant / après : Route de Beauvallon.  
Source : Mairie d'Étoile sur Rhône, 2013.



Fig. 18 : avant / après : Esplanade de la Salière.  
Source : Mairie d'Étoile sur Rhône, 2013.



## B - LA CONCEPTION DE PROJETS DIVERSIFIÉS POUR RÉPONDRE À DES OBJECTIFS COMMUNS LIÉS À L'AMÉNAGEMENT DES TRAVERSÉES DE BOURG.

Complémentaire à l'approche «étude de cas» demandée par le CERTU et en cours d'élaboration par les bureaux d'études, nous aborderons dans cette partie une analyse croisée des aménagements. En effet, on peut voir que sur les cinq villages étudiés se dégagent des objectifs d'aménagement commun : permettre la circulation de véhicules motorisés tout en assurant la sécurité, assurer la multimodalité et redonner une place aux piétons, inscrire le projet dans un contexte local, travailler des séquences d'aménagement, mettre en place des lieux d'échanges et de convivialité et enfin traiter la liaison entre espaces privés et espaces publics. Pour autant, face à ces objectifs, les réponses des concepteurs sont différentes. Il est donc intéressant d'illustrer comment différents projets d'aménagements urbains peuvent répondre à des objectifs communs.

### B.1 - Permettre la circulation des véhicules motorisés tout en assurant la sécurité.

La vitesse élevée et le trafic important des automobiles sont les facteurs principaux d'insécurité mais aussi de dépréciation des centres bourgs et de nuisances pour les riverains (CAUE 44, 2010). Ces facteurs sont en partie le résultat de conditions spatiales favorables à la vitesse : largeur des voies, vues dégagées et lointaine, absence d'obstacle. Comme explicité dans la première partie de ce mémoire, ces aménagements de voiries répondent à une unique fonction : améliorer la circulation. Aujourd'hui il est important de combattre la vitesse en créant des conditions physiques et environnementales adaptées à une circulation apaisée.

Ainsi, les recours rapides aux panneaux, marquages, signalétiques, bordures et autres dispositifs ralentisseurs ne sont pas les solutions adéquates pour l'aménagement de nos bourgs. Ils apportent une lecture surchargée du paysage et la perception d'un lieu dangereux. Au contraire, le réaménagement de la voirie et surtout de ses abords, doivent concourir à une perception d'un environnement habité, la voirie devient bien une rue et l'automobiliste doit ainsi adapter sa vitesse. C'est donc le traitement global de la rue et non la signalétique seule qui incite l'automobiliste à ralentir. Les solutions sont nombreuses : rétrécissement de la chaussée, travail sur les revêtements et les séquences d'aménagements, ponctuation et obstacle visuel, mise en place de plateaux traversants...

#### B.1.1 Une diminution de la chaussée et un cadrage de la traversée de bourg: Ribemont-sur-Ancre.

La réduction de la largeur de la chaussée est un des éléments clefs pour induire la diminution de la vitesse des automobilistes. On le retrouve sur les 5 aménagements choisis. A Ribemont, l'emprise de la voirie est réduite à son maximum sur tout l'aménagement. La rue des Celtes est ainsi passée de 11,5 m à 6,5 m et la rue Légers de 10 m à 6,5 m, laissant ainsi de la place à l'implantation de trottoirs plantés et fleuris (fig. 19).

La forte présence du végétal et notamment la plantation d'arbres de petite taille sur la rue des Celtes induit un cadrage visuel fort. Cela permet de créer des «obstacles visuels» et de donner une sensation d'ambiance plus apaisée invitant les automobilistes à diminuer leur vitesse.

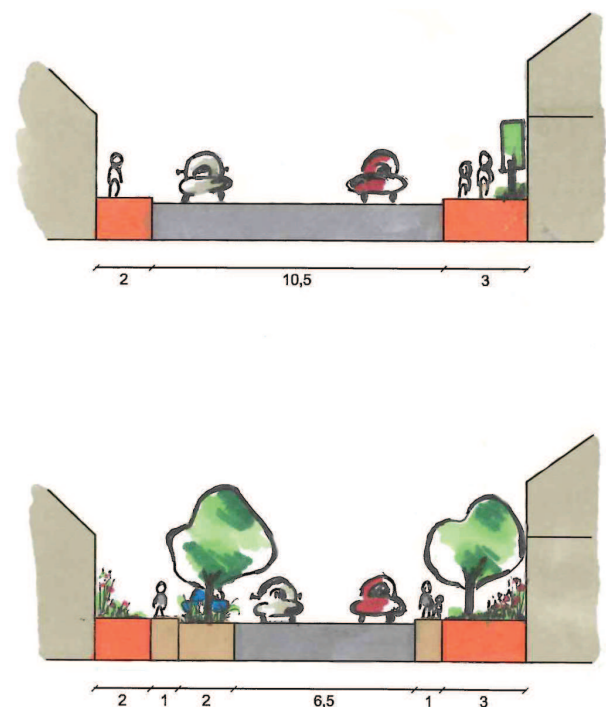


Fig. 19 : coupes avant/après de la rue des Celtes - Ribemont.  
Diminution de la chaussée et cadrage végétal.

Source : A. Mazars, 2013.

### B.1.2 Un Plan de circulation pour organiser les déplacements automobiles : Grisolles

Une réflexion à l'échelle communale permet d'organiser les transports automobiles au sein de la commune afin d'assurer une meilleure sécurité des habitants (fig. 20). Ainsi, cette réponse permet de coupler plusieurs méthodes pouvant faire ralentir les voitures et permettant de dégager plus d'espaces pour les autres usages : la zone 30, en cœur de ville, soulignée par une voirie et des trottoirs au même niveau; des sens uniques (fig. 21) qui permettent de diminuer la largeur de la voirie et ainsi de faire ralentir les automobilistes; des croisements en priorité à droite qui incite l'automobiliste à plus d'attention.



Fig. 20 : plan de circulation - Grisolles. Réorganisation de la circulation par des sens uniques. Source : *D'une ville à l'autre*, 2006.



Fig. 21 : photographies de la nouvelle signalétique suite au plan de circulations - Grisolles  
Source : *Atelier UO*, 2013.

### B.1.3 Le plateau traversant : Cruseilles

Un travail de nivellement de la voirie permet de placer l'automobiliste et les autres usagers de la rue sur un même niveau. Ainsi le plateau traversant, implanté sur la zone la plus urbaine du village, facilite la traversée de la voie. Les vues des bordures de 2 cm maximum, prescrites sur le plateau traversant et l'utilisation du granit sous forme de pavés sur la voirie, instituent cet espace comme un secteur à vocation clairement piétonne, incitant les véhicules au ralentissement et à une vigilance accrue (fig. 22).



Fig. 22 : photographie : un plateau traversant en granit donne la priorité au piéton - Cruseilles .  
Source : *Atelier UO*, 2013.



## B.2 - Assurer la multimodalité et redonner de la place au piéton.

Si l'un des objectifs principaux du réaménagement de la traversée de bourg est bien la diminution de la vitesse de l'automobile, les communes souhaitent aussi recentrer leurs aménagements vers les usages multiples de la voirie : cheminements piétons, pistes cyclables, aires d'accès et de stationnements pour les riverains. Dans cette nouvelle approche, un partage de la voirie doit se faire en faveur des piétons et des habitants. Il s'agit alors de reconsidérer la place qu'il leur est accordée sur la chaussée et de rendre le parcours attractif aux modes doux par la mise en place d'espaces de qualité et plus généreusement dimensionnés (CERTU, 2013).

L'aménagement de ces espaces varie selon l'emprise qu'il est possible de dégager. Ainsi, lorsque l'emprise gagnée sur la voirie est importante, des espaces dédiés pleinement aux piétons sont aménagés. Ils sont souvent séparés de la chaussée pour garantir plus de confort et d'attractivité. Dans une emprise plus restreinte, d'autres projets privilégient également la mixité des modes de déplacements en aménageant des espaces partagés (CAUE 44, 2010).

Ainsi, réaménager et augmenter l'espace dédié aux piétons exprimera, au-delà de l'amélioration des conditions de déplacement, la volonté d'accueillir et de retenir plus d'animations, plus de vie.

### B.2.1 Rue Pezoulat à Grisolles : cheminement piéton en site propre.

La commune a souhaité clairement privilégier le sens unique avec ainsi la possibilité de conforter le trottoir nord et les modes doux (cycle et piéton) (fig. 23). L'emprise de la voie est ainsi réduite à 3,50m pour une emprise publique totale de 8,24m en moyenne. Une bande plantée de couvre-sol permet de gérer la transition entre le ruban d'enrobé, destinée aux automobilistes et aux cyclistes dans un sens, et le ruban mode doux en stabilisé (revêtement perméable) (fig. 24). Les liaisons avec les équipements et les bâtiments sont marquées par une différenciation de revêtement (enrobé et béton grenailés).

Au sein de cette rue périphérique, c'est plus qu'un trottoir qui a été aménagé, c'est une promenade urbaine. Le profil dissymétrique de traitement de la voirie est souligné par une stratégie végétale adaptée. En effet, côté ville, le vocabulaire végétal est plus sophistiqué, des bandes de vivaces et d'arbustes qualifient les limites avec les parcelles privées ou les habitations. Côté plaine, une noue et des tapis engazonnés soulignent les accotements. Cet aménagement apporte une réelle amélioration du cadre de vie en proposant des cheminements confortables et accessibles aux usagers des nombreux équipements de la rue.

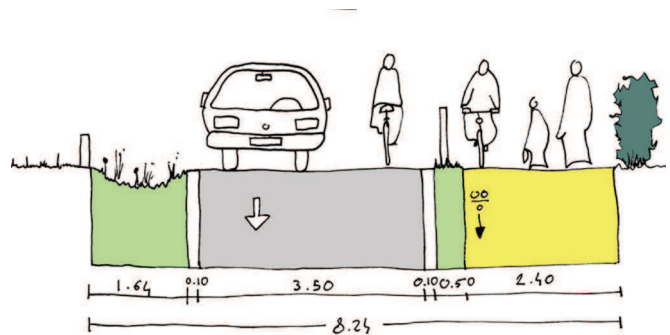


Fig. 23 : Coupe schématique présentant le nouveau partage de la voirie- rue Pezoulat, Grisolles.

Source : *d'une ville à l'autre*, 2008.



Fig. 24 : photographie - un aménagement qui favorise les modes doux - rue Pezoulat, Grisolles.

Source : *Atelier UO*, 2013.

### **B.2.2 Un partage de la voirie en faveur du piéton : Cruseilles**

Hormis sur le « plateau traversant », le choix d'une séparation transversale des usages a été opéré (fig. 25). Les affectations spatiales sont matérialisées par des bandes longitudinales, différenciées en plan, par les matériaux de revêtement ou leur mise en œuvre et, en volume, par l'instauration d'une rupture de niveau affirmée de 15 cm entre la voirie et les espaces piétons (fig. 26). Ainsi les trottoirs (de 3 et 4,5 m) s'organisent, de la chaussée au front bâti, par la mise en place d'une bande de plantation (en alternance avec les stationnements) puis ensuite d'une bande de déambulation et pour finir d'une bande dévolue aux dispositifs techniques (accessibilité aux seuils de maisons et réseaux).



Fig. 25 : photographie - De larges trottoirs sont séparés de la chaussée par une bande de plantations - Cruseilles.  
Source : Atelier UO, 2013.

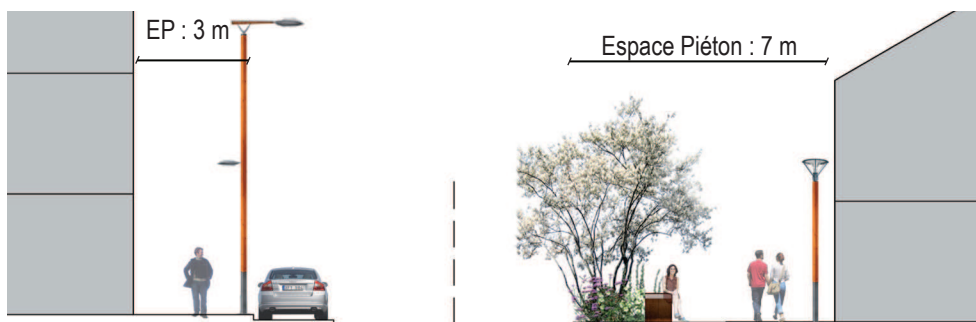


Fig. 26 : coupe de la grande rue de Cruseilles en centre ville : un espace pour piéton de 10m.  
Source : Ilex, 2008.

### **B.2.3 Donner un caractère rural en évitant la sectorisation des voies : Beauregard**

Au contraire, à Beauregard, le parti pris est de ne pas sectoriser les usages. En effet, la voie centrale en enrobé absorbe ainsi les usages mode doux, le stationnement et le trafic routier (fig. 28). Que ce soit sur la place ou sur la grande rue, les cheminements piétons sont au même niveau que la chaussée, distingué uniquement par un jeu de matériaux (fig. 27). L'absence de marquage au sol (notamment en termes de stationnement) et de panneaux de circulation témoigne d'une volonté de sobriété en matière d'aménagement. Les règles sont pour autant connues et intégrées par les habitants. Ce choix d'aménagement est adapté à la petite taille du village, au faible trafic automobile mais aussi à la culture locale.



Fig. 27 : croquis d'ambiance illustrant le partage de la voie.  
Source : Atelier palimpseste, 2009.



Fig. 28 : photographie - engins agricoles, vélos et piétons se partagent la voie - Beauregard. Source : A. Mazars, 2013.

### B.3 - S'inscrire dans un contexte local pour valoriser l'image du

#### bourg.

Un projet d'aménagement s'inscrit sur un site déjà constitué : le socle d'un territoire [9]. Les différents projets de réaménagement des traversées de bourg s'inscrivent donc dans un environnement urbain possédant ses propres caractéristiques mais aussi une géographie et une histoire qu'il est intéressant de prendre en compte. Parfois modeste, ces éléments jouent un rôle dans l'organisation du territoire (implantation de la trame parcellaire et agricole, organisation du bâtiment et de la voirie...) et dans sa perception sensible [9]. Lors de la composition de l'aménagement il est primordial d'être attentif aux caractéristiques locales afin d'échapper aux solutions fonctionnelles « passe partout » et aux projets types (CERTU, 2013).

Ainsi une analyse fine du contexte, en amont du projet, permet de dépasser le recours à des modèles types et de construire un projet avec les éléments identitaires du territoire. De plus, des rapports intéressants de matériaux, de mobiliers, de couleurs, ou de rythmes peuvent être instaurés entre la voirie et les façades environnantes afin de mettre en valeur le patrimoine local. C'est finalement une subtile composition qui doit aller au-delà des solutions techniques et de fonctionnement, pour révéler une véritable identité des lieux (CAUE 44).

#### B.3.1 Un vocabulaire local qui reprend la trame de la bastide : Beauregard

L'utilisation de la pierre calcaire est très usuelle sur les causses du Quercy, notamment pour la réalisation de murs, de bâtiments et de dallages. L'aménagement du bourg de Beauregard reprend ce vocabulaire identitaire et l'utilise afin de souligner la trame de la Bastide (village au plan régulier organisé autour d'une place carrée). En effet, le calépinage en pierre (fig. 29) souligne le tour de la place carrée de la halle, les intersections des ruelles avec la traversée de bourg et le petit patrimoine.



Fig. 29 : photographie - marquage du plan en damier de la Bastide de Beauregard par un pavage en pierres du causse.

Source : A. Mazars, 2013.

#### B.3.2 Le circuit de l'eau souligné par l'aménagement : Ribemont-sur-Ancre

L'eau est un des éléments caractéristiques de Ribemont-sur-Ancre. En effet, la proximité du marais et de l'Ancre, influence encore les pratiques du village. Au sein du nouvel aménagement, le trajet de l'eau est ainsi souligné et mis en valeur par des matériaux traditionnels (grès et brique), de la gouttière au caniveau, en alternant les techniques de pauses (fig. 30).



Fig. 30 : photographies - une alternance de matériaux et de techniques de pauses souligne le circuit de l'eau - Ribemont-sur-Ancre.

Source : Atelier UO et A. Mazars, 2013.

### B.3.3 Un jeu de traitement sobre en béton devient le fil conducteur entre centre-ville et périphérie : Grisolles

A travers leur travail de conception du centre et de la rue Pezoulat, la maîtrise d'œuvre a cherché à développer une écriture commune mais 'contextuelle'. En écho aux trottoirs béton existants, le béton est décliné sous différentes formes : trottoirs en béton sablé, stationnements en béton lissé, bandes de seuil en béton désactivé avec du galet de Garonne, plateaux en désactivé de concassés noirs (fig. 31). Des détails très travaillés ( calepinage des revêtements béton, seuils des maisons, n° de porte inscrit dans le béton) témoignent d'un travail fin de composition de l'espace et d'une volonté d'inscrire les habitants au sein du projet (fig. 32).

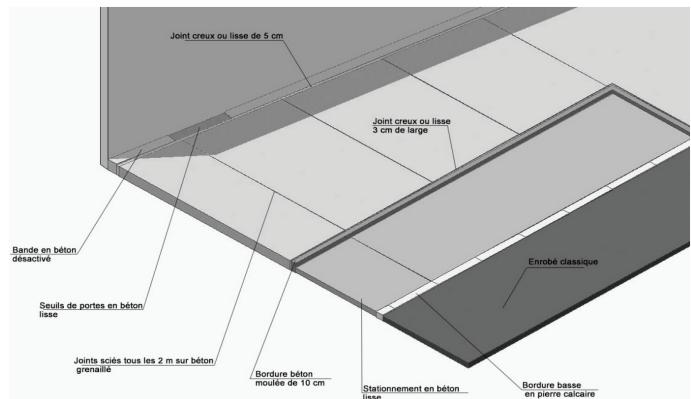


Fig. 31 : schéma de principe de la répartition des différents types de bétons - Grisolles.

Source : *D'une ville à l'autre*, 2006.



Fig. 32 : photographie des différentes déclinaisons de revêtements béton - Grisolles.

Source : *Atelier UO*, 2013.

## B.4 - Travailler les séquences d'aménagements pour rythmer et embellir la traversée du bourg

A l'intérieur des traversées de bourg, on constate régulièrement l'absence de séquences ou d'événements permettant de rythmer la traversée. En effet les voies traversent le bourg de manière linéaire sans prendre en compte « l'épaisseur » du village. La mise en place de séquences, conçues en fonction des lieux et des événements qui jalonnent le bourg permet de rythmer le parcours et de sortir d'une logique souvent linéaire (CAUE 44, 2010). Ces séquences peuvent aussi permettre de proposer des réponses locales à des problèmes de stationnements, d'accès riverain, d'encombrement des voies de circulation, de cheminement ou de plantation.

Des ponctuations dans les séquences, pouvant donner à voir une place, une bâtisse ou une façade intéressante, l'église ou la mairie, un point de vue remarquable constituent des temps forts de l'aménagement séquentiel et permettent une prise de conscience de la transversalité du village. On peut ajouter à ce travail de séquence, des changements d'axe de voie et de stationnement, un travail fin des revêtements et des matériaux ou encore des variations dans la composition végétale. Tous ces procédés viennent appuyer la mise en place des séquences et sont le moyen de sortir d'une logique trop linéaire de certaines traversées. Les séquences d'aménagements permettent de faire ressortir un gradient d'urbanité et mettent en évidence à la fois l'entrée de bourg et les parties les plus urbaines.

### **B.4.1 Le passage d'une ambiance routière à une ambiance de village : Un travail de séquence routière à Cruseilles.**

L'aménagement en trois séquences organise la transition entre la route départementale et le centre du village. Cette transition est travaillée en termes d'aménagement ainsi qu'en termes d'intensités lumineuses et d'accès au paysage (fig. 33). Ainsi, les entrées de bourg sont traitées par une voirie encore large, coupée par un terre plein planté. Les trottoirs piétons sont accompagnés d'une piste cyclable en site propre. En entrée de zone urbaine, l'emprise de la voie diminue légèrement au profit de trottoirs élargis et séparés de la voirie par des bordures de 15 cm ainsi que de la plantation d'un mail. Enfin en cœur de bourg, les trottoirs prennent de l'ampleur (3 à 4 m) et sont séparés de la chaussée par des «tableaux végétaux». Un plateau traversant met les trottoirs au même niveau que la voirie (cf B.1) et redonne la priorité au piéton.

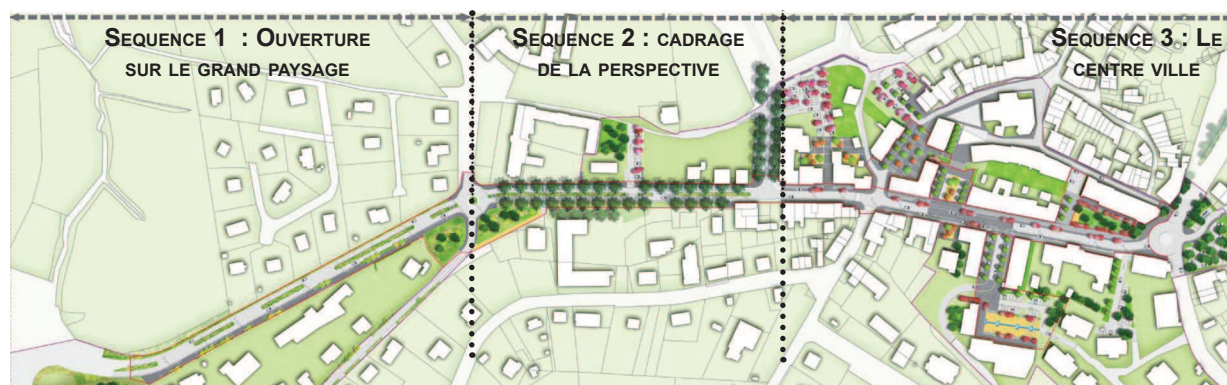


Fig. 33 : plan général et différenciation des séquences d'aménagements - Cruseilles.

Source : ilex, modification A. Mazars, 2013.

### **B.4.2 Des séquences végétales permettent de lier le plateau agricole de la somme et la vallée de l'Ancre : paysage identitaire de la commune de Ribemont-sur-Ancre .**

L'emprise de la voirie et des stationnements est identique sur tout l'aménagement. C'est donc les séquences végétales qui viennent souligner le bourg et effectuer une transition entre le plateau agricole et la vallée de l'ancre (fig. 34).

La rue des Celtes, à proximité du plateau agricole, met en valeur la dimension jardinée du village. Cette séquence emblématique évoquant le jardin et les vergers est relativement longue. La présence d'arbres fruitiers à petit développement, de vivaces fleuries et de rosiers crée une perception «domestique» de la rue. Au centre du village, une séquence plus urbaine et étroite laisse place à un cadrage bâti uniquement. L'aménagement de la rue léger, à proximité de l'Ancre, fait référence à la végétation du marais avec notamment des frênes pour les arbres et des pétasites pour la strate herbacée. Une progression dans l'aménagement nous amène de la végétation luxuriante du marais à une évocation champêtre des prairies humides.



Fig. 34 : Photographies des 3 ambiances végétales - Ribemont-sur-Ancre. Source : A. Mazars, 2013.

### B.4.3 Un gradient d'aménagement du rural à l'urbain permet d'inscrire le bourg dans le contexte rural de la commune de Beauregard

L'aménagement proposé à Beauregard permet de clarifier la lecture du village et sa dimension urbaine singulière. En effet, le traitement des accotements et des bandes plantées s'adapte en fonction des séquences d'approche : séquences d'entrées de bourg / séquences de transitions / séquences urbaines / traversée de la place (fig. 35). Un travail fin et sophistiqué avec la mise en place de dalle béton, dont la pose varie suivant les séquences, permet de gérer la transition entre le tapis d'enrobé et la bande plantée en pied d'habitat.

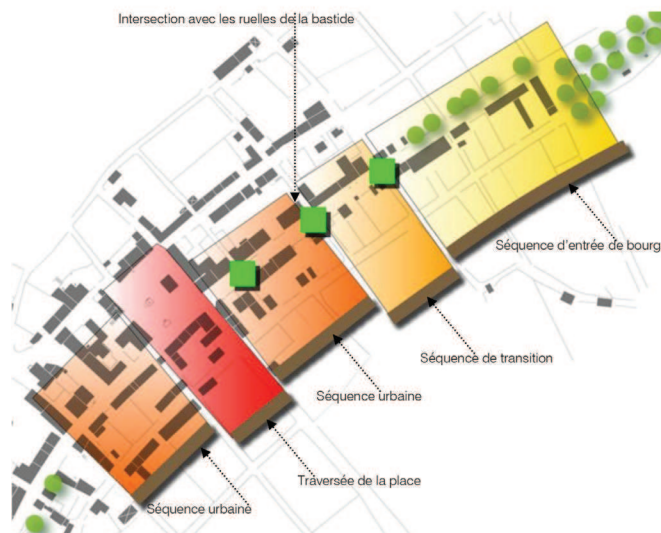


Fig. 35 : schéma des séquences d'aménagements - Beauregard.  
Source : Atelier à ciel ouvert, 2013.

Bordures arasées et plates-bandes de pelouse, dalles béton décalées et végétation de type «sauvage», dalles béton alignées et plates-bandes fleuries, sont ainsi mises en place de la séquence d'entrée de village à la séquence urbaine (fig. 36). La traversée de la place est traitée de manière plus minérale par la mise en place de calade en pierre calcaire ponctuée de bande de plantation en bord de façade et par le traitement de la voie en enrobé calcaire grenailé (rappelant les pierres des causses).



Fig. 36 : photographies des différents revêtements de sol selon les séquences d'aménagements - Beauregard. Source : Atelier à ciel ouvert, A. Mazars 2013.

## B.5 - Mettre en place des lieux d'échanges et de convivialités

La voirie est par définition un espace public, c'est à dire, un lieu accessible à tous, ouvert aux rencontres. Il est donc un lieu de passage et de croisement des habitants du bourg et des alentours où la convivialité doit retrouver toute sa place. Mais la traversée de bourg ce n'est pas uniquement la voirie, c'est aussi des espaces publics attenants et desservis par cette voie, tels que les places, les parkings et les placettes.

Afin de retrouver une échelle humaine et de renouer avec un espace public accueillant, il est nécessaire de gommer le vocabulaire particulièrement routier de certaines voies qui traversent le cœur de nos communes. Ainsi, Le nouvel aménagement doit aujourd'hui être pensé dans un objectif de convivialité, d'échange et d'appropriation qui s'adresse à tout le monde en espérant que chacun y trouve un intérêt. La mise en place de ces lieux d'échanges peut prendre place sur les trottoirs élargis, mais aussi sur des espaces anciennement routiers qu'un nouveau projet fait revivre.

Les places et placettes publiques sont aussi des lieux d'échanges en lien avec la voirie qu'il est important de réinvestir lors du réaménagement des traversées de bourg. En effet, sur ces espaces, l'univers urbain s'ouvre permettant de nouveaux usages et de nouvelles pratiques sociales.

### B.5.1 Recréer une place sur des délaissés routiers : Grisolles

L'espace autour du monument aux morts, ancien délaissé routier, est aujourd'hui aménagé très simplement : béton sablé sur la partie extérieure, gravier, plantation de cerisiers et de parterres de pistachiers (Fig. 37). La présence de mobiliers d'assises invite à faire une pause et transforme cet espace en lieu de convivialité. La sobriété de l'aménagement permet aussi de valoriser l'entrée nord du centre ville de Grisolles et de cadrer la vue qui s'offre sur l'église (fig. 38).



Fig. 37 : plan d'aménagement de la place du monument aux morts - Grisolles.

Source : *d'une ville à l'autre*, 2006.



Fig. 38 : photographie panoramique de la place du monument aux morts - Grisolles.

Source : *Atelier UO*, 2013.

### B.5.2 Réaffirmer la place de la halle comme espace de représentation et de rassemblement du village : Beauregard

La place de la halle constitue le point de gravité de l'aménagement. Le dispositif mis en place a permis de clarifier la lecture de l'espace, de conforter ce lieu comme espace central. L'aménagement souligne la typicité de la place centrale d'une bastide (place carrée, regroupant les départs de rues) par la mise en place d'un «cadre» de pierre calcaire. Ce dispositif réaffirme l'unité de la place et valorise ses façades (fig. 39). Ce cadrage, travaillé très finement, ainsi qu'une bande latérale comprenant l'éclairage, les bancs, 3 nouveaux arbres, des bornes de branchements pour les marchés et les fêtes du village permettent un dégagement visuel de la place. En effet le reste de l'espace est traité très sobrement (bicouche calcaire) afin de mettre en valeur le patrimoine et de permettre l'installation de manifestations.

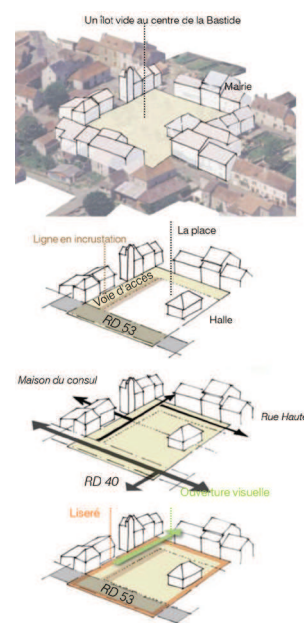


Fig. 39 : photographie et schéma du nouvel aménagement de la place de la Halle de Beauregard. Source : *Atelier UO et Atelier Palimpseste*, 2009 et 2013.

### **B.5.3 Des Trottoirs habités : Cruseilles**

En centre bourg, le rétrécissement de la voie de 11m à 6m crée des dégagements importants qui permettent l'aménagement de trottoirs habités (récurance de mobilier d'assise, installation des commerçants sur le trottoir, micro-espaces jardinés dégageant les trottoirs de la chaussée...). On peut s'arrêter en chemin, discuter avec une personne rencontrée dans (ou devant) les commerces, s'installer à la terrasse d'un café (fig. 40). Le long de la traversée du centre village, la dimension piétonne des lieux a été un moteur puissant de la démarche d'aménagement qui offre aujourd'hui des lieux de pauses nombreux et diversifiés qui participent à la création d'une ambiance conviviale.



Fig. 40 : repas en terrasse sur les trottoirs de Cruseilles.

Source : Atelier UO, 2013.

## **B.6 - Traiter la limite entre espaces privés et espaces publics**

Travailler attentivement à la délimitation de l'espace public et de l'espace privé dans l'aménagement d'un projet urbain permet d'offrir des repères pour les usagers, du confort pour les habitants et une nécessaire préservation de la sphère privative afin d'assurer l'intimité de chacun. Pour autant, cette séparation des deux domaines ne passe pas nécessairement par une limite franche et peut faire l'objet d'un traitement qualitatif pouvant assurer une transition agréable et accueillir d'autres usages. De plus ces espaces de limites permettent également d'animer les vues depuis l'extérieur et de s'assurer que les bâtiments ne tournent pas le dos à la rue. Ces espaces peuvent ainsi devenir des lieux favorisant les échanges et la sociabilité en proposant de multiples usages permettant une progression vers la rue.

Ainsi un travail soigné sur l'aménagement des trottoirs et de leurs abords permet d'y répondre en partie. En effet la conception de ces espaces publics permet de travailler et de venir marquer ce seuil qu'il soit privé ou public. Selon les cas, ce travail peut être matérialisé par une limite nette ou par un espace intermédiaire qui marque une gradation entre le logement et l'espace public.

### **B.6.1 Un marquage franc des seuils de bâtiments : Grisolle - rue Pelouzat**

L'aménagement de la rue Pezoulat développe une ambiance végétale et apaisée. Pour autant, les concepteurs ont souhaité marquer de manière sobre l'accès aux bâtiments privés par la mise en place d'une dalle béton grenailée. Côté plaine, ce procédé permet la mise en place d'une noue plantée continue, le long de la chaussée. En effet, les dalles permettent un passage surélevé (fig. 41). Côté ville, les dalles béton sont un moyen sobre de rappeler aux automobilistes et aux piétons qu'ils doivent partager la voie (même la voie piétonne).



Fig. 41 : accès aux seuils de maisons par une dalle béton permettant le passage au dessus de la noue végétale

Source : Atelier UO, 2013.



### **B.6.2 Un frontage réaffirmé par l'introduction de bandes plantées et un travail de seuil des habitations : Beauregard**

La dimension jardinée du village est confortée avec la mise en place d'une bande végétale composée de vivaces et d'arbustes de part et d'autre des rues. Ces bandes s'interrompent pour laisser place à des bandes béton au niveau des seuils d'entrée (fig. 42 et 43). Ce dispositif permet ainsi de prolonger l'espace domestique sur la rue et de réaffirmer la présence des riverains.

Cet aménagement, souple, s'adapte au contexte, suivant les négociations opérées avec les riverains, les plantations s'effacent pour un traitement minéral demandé par ces derniers, tables, bancs peuvent alors prendre place. Des seuils existants ont été conservés.

Il existe une réelle synergie entre les espaces publics fleuris et les jardins privés attenants. On arrive même parfois à se demander quel espace a contaminé l'autre.



Fig. 42 : seuils plantés sur la place de Beauregard

Source : A. Mazars, 2013.



Fig. 43 : seuils plantés aux abords de la RD 53 - Beauregard.

Source : A. Mazars, 2013.

### **B.6.3 Une bande technique permet d'adapter l'accès aux commerces et aux bâtiments : Cruseilles**

Le long des façades une ligne de pavés, de 50cm à 1m de largeur et de même dimensions et finitions que ceux installés sur le stationnement (pavé de granit du Tarn), permet de rattraper les différences altimétriques entre le trottoir et les seuils des bâtiments (fig. 44). Ce dispositif ainsi qu'une gestion intelligente du nivellement de la grande rue permet l'accès au PMR à tout le linéaire de centre bourg. Les accès aux commerces et aux bâtiments sont ainsi simplifiés par cette bande technique, facilitant la transition entre les trottoirs publics et les bâtiments privés. Cet aménagement a été possible grâce à la mobilisation des financements européens FISAC et à un travail conjoint de la maîtrise d'œuvre et des commerçants.



Fig. 44 : la bande technique permet d'adapter la liaison entre le trottoirs et les bâtiments - Cruseilles

Source : Atelier UO, 2013.

### III – LA QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS EST-ELLE SYNONYME DE RECONQUÊTE DES TRAVERSÉES DE BOURG PAR LES USAGERS ?

Aujourd'hui, aménager l'espace public en prenant en compte les nouvelles exigences de développement durable, c'est «concevoir des lieux qui s'adressent à tout le monde, en espérant que chacun leur trouve un intérêt propre, une appropriation particulière» selon le dernier ouvrage du CERTU sur l'espace public des écoquartiers (CERTU, 2013). Pour autant, il est souhaitable que cette ambition s'applique à la majorité des projets d'aménagements qui touchent nos villes et nos villages.

Il est donc nécessaire dans cette dernière partie de s'interroger sur les usages, l'utilisation voir l'appropriation actuelle des aménagements de qualité présentés ci-dessus. En effet, dans leur conception, nous avons vu que les cinq sites d'études se sont attachés à redonner vie aux espaces publics du village. Il est donc intéressant de se placer du point de vue des habitants et de voir si les traversées de bourg considérées avant comme lieux inconfortables et non sécuritaires, ont trouvé, suite aux réaménagements, de nouveaux usages et dans quelle proportion et intensité. Il est aussi intéressant d'approfondir les facteurs qui ont pu conduire à cette reconquête de la traversée de bourg ou qui auraient pu être mis en place pour obtenir de meilleurs résultats.

#### A - LA RECONQUÊTE DE L'ESPACE PUBLIC : DÉFINITION, NOTION ET OBJECTIF

Avant d'analyser concrètement les différents sites d'étude, il est important de faire un point sur la notion de reconquête de l'espace public et de voir les différentes facettes que cette notion peut prendre.

Reconquérir les rues c'est tout d'abord prendre conscience que cet élément n'est pas un simple lieu de circulation mais aussi que la rue fait partie de notre habitat (Soulier, 2012). C'est donc à la fois un lieu de mobilité où certains s'arrêtent un instant et que d'autres investissent plus longuement. Si, suite à un grand nombre de nuisances, les habitants tournent le dos à la rue, celle-ci se trouve désertée et la vie sociale en est affectée. Au contraire, par de nouveaux aménagements mais aussi par un investissement citoyen, la situation peut être différente et la rue peut se retrouver métamorphosée en un espace bien plus agréable à vivre.

##### A.1 - partager et utiliser l'espace public

Dans un premier temps, reconquérir les rues passe simplement par le fait que les habitants investissent ces espaces et y pratiquent de façon spontanée les usages pour lesquels ils sont destinés (fig. 45) : passage, arrêt, discussions, manifestations... En effet, l'espace public urbain est un «commun», c'est-à-dire un espace en partage, disponible à l'usage de l'ensemble des habitants [10].

En effet les rues ont trop longtemps été perçues comme peu agréables et sources de nuisances. Les habitants et leurs habitations ont alors tourné le dos à la rue et se sont concentrés sur leurs espaces privés. La vie sociale de village ou de quartier s'en est trouvée fortement diminuée. Depuis une trentaine d'années, de nombreux projets s'attachent à redonner une place



Fig. 45 : passants, terrasses de café et voitures cohabitent sur la place centrale de Grissoles.

Source : Atelier UO, 2013.

aux usages et aux partages de la rue. L'espace public constitue donc un «élément très important de l'amélioration des modes de vie et joue un rôle essentiel dans l'évolution sociale» (Vatov MC et al., 2013). C'est un lieu d'usages porteur de sens et de vie locale : aller à l'école, accéder aux commerces, retrouver des amis, se promener... et qui permet aux individus d'être au contact des autres (Vatov MC et al., 2013). Pratiquer ces usages au quotidien, avoir envie de sortir dans la rue, s'arrêter, bavarder, circuler... C'est d'ores et déjà reconquérir la rue (fig. 46).



Fig. 46 : voitures, piétons et cyclistes se partagent la voie à Beauregard. Source : A. Mazars, 2013

## A.2 - S'approprier l'espace public

Reconquérir l'espace public c'est aussi, dans un sens, se l'approprier, lui trouver une fonction que l'on trouve personnellement ou collectivement intéressante. La notion d'appropriation de ces espaces est complexe car par définition s'approprier c'est «Faire sa propriété de quelque chose» [11]. Hors, l'espace public est un bien commun. En faire «sa propriété» ce n'est donc pas l'acquérir financièrement mais détourner l'usage que l'on peut en faire pour qu'il corresponde à un besoin personnellement identifié.

Bien commun facilement détournable, il est donc facilement envisageable de s'approprier une portion d'espace public pour des usages qui peuvent être très différents. En effet, s'approprier cet espace ce peut être participer à son embellissement et à son entretien, ajouter des éléments personnels sur les bords de rues, mais aussi installer une terrasse de café ou des lieux de ventes, réinventer un terrain de jeux (fig. 47) ou encore réaliser des graffitis, s'improviser groupe de musique... Tout ou presque est possible. Ces espaces peuvent alors devenir soit lieu de vie porteur de sens pour les habitants soit lieu de conflit d'usages entre un citoyen et sa commune, voir ses pairs.

Pour autant, l'appropriation, si elle est envisagée dans un cadre de cohabitation respectueuse, est un moyen de permettre aux habitants de reconquérir leurs traversées et d'y pratiquer des usages pas forcément imaginés par les concepteurs et donc de laisser place à la spontanéité, à l'expression des individus et à l'évolutivité (Vatov MC et al., 2013). Il est donc possible sur ces espaces publics de centre bourg de réinventer les usages et l'espace afin que chacun y trouve une appropriation particulière.

Car en effet pour être vivante et lieu de vie sociale, une rue de village a besoin d'être habitée et pas seulement parcourue. Ce n'est donc pas qu'une question d'aménagements de voirie mais bien aussi une question de riverains contribuant à la vie de la rue (Soulie, 2012).

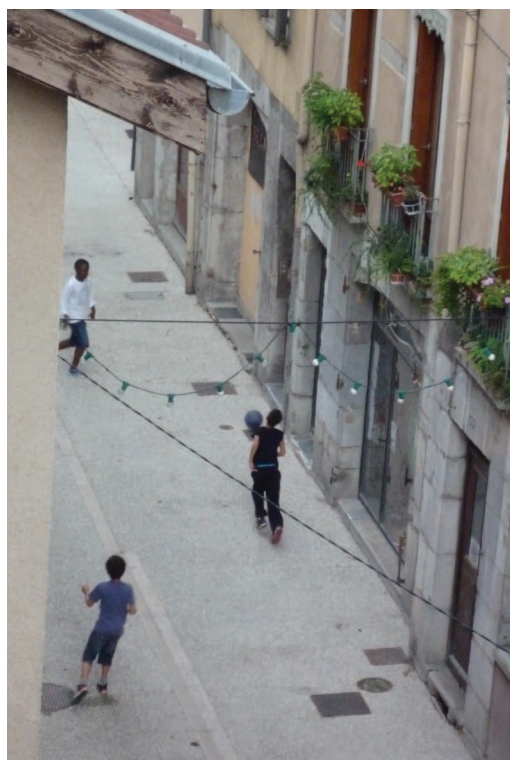


Fig. 47 : la rue St Laurent à Grenoble devient terrain de football et jardins suspendus  
Source : A. Mazars, 2013.

## B – MISE EN ÉVIDENCE DES USAGES ACTUELS SUR LES CINQ SITES SÉLECTIONNÉES

Cette partie de l'analyse, permet d'étudier les usages actuels des aménagements. Sont-ils utilisés, pratiqués et partagés selon les attentes des concepteurs et des élus ? Les habitants rencontrent-ils des problèmes avec le projet de conception ? Ont-ils mis en place des pratiques d'appropriation de l'espace public ?

Cette analyse des usages se base principalement sur les micro-entretiens effectués lors de la journée d'analyse de site et des diverses discussions de la visite commentés.

### B.1 - Beauregard : les habitants participent à la mise en valeur de leur bourg

La place de la halle est aujourd'hui le lieu de vie du village (fig. 48). Les enfants et adolescents restent sous la halle à l'ombre en été : ils discutent, écoutent de la musique, dansent, jouent au football. Depuis le nouvel aménagement, on stationne de manière plus organisée, en épi sous les arbres. Divers événements ont lieu sur la place : repas champêtre, pique-nique, la fête de Beauregard, la brocante...

Les rues principales du village sont visiblement des rues pour tous. Chacun y trouve une appropriation propre. Des enfants y jouent au ballon, un groupe de personnes peut se déployer sur la rue sans danger, les devantes des maisons sont appropriés par les habitants, chacun y mettant ses plantes, bancs, pots de fleurs, tables et chaises selon ses envies (fig. 48). Les frontages fleuris sont principalement entretenus par les habitants qui participent ainsi à l'image de leur village.

Enfin, on retrouve sur quelques cas isolés la modification du projet d'origine lors d'un «deuxième chantier» (adaptation des seuils de maison aux mobilités des personnes âgées ou des PMR...).

### B.2 - Ribemont-sur-Ancre : des espaces publics adaptés à une commune pôle de vie des environs

Le village de Ribemont est extrêmement vivant (nombreux commerces, équipements publics et associations) ce qui génère une diversité de pratiques et de publics dans les espaces extérieurs du village. Les espaces communaux sont aujourd'hui fortement utilisés et investis.



Fig. 48 : appropriation et Utilisation des nouveaux aménagements de Beauregard. Source : Atelier UO, 2013.

« La halle c'est l'agora de Beauregard. » Une adjointe

« Le projet est bien mais il y a quelques manquements. » Une habitante

«C'est très agréable comme village. » Un habitant



Fig. 49 : discussions dans la rue - Ribemont. Source : A. Mazars, 2013.

Les places accueillent de nombreux commerces ambulants plusieurs fois par semaine et des événements festifs tout au long de l'année (fête foraine, brocante, fête de Noël). Tout au long de la semaine et de l'année ces événements sont de vrais moments d'échanges et de convivialité dans la rue.

Les bancs et les assises sont prisés : les riverains s'assoient pour papoter, les jeunes du lycée agricole y fument leur cigarette... Par ailleurs, la terrasse du café fortement fréquentée, renforce l'ambiance de centre-village. Les murets de la place de la mairie servent de bancs, des jeunes s'y assoient, parlent, écoutent de la musique. Dans la rue à proprement parlé, on discute très facilement à la fenêtre ou sur le pas de la porte (fig. 49). Les habitants ou riverains se déplacent facilement : piétons, jeunes à mobylettes, quads, chevaux, vélos (fig. 50), voitures, camions, tracteurs avec ou sans remorques cohabitent très paisiblement (avec une légère nuance aux heures de pointes).

Enfin, certains habitants se sont appropriés leur seuil de porte soit en participant à l'entretien et au fleurissement soit aussi en dessinant sur les trottoirs. D'autres appropriations moins souhaitées apparaissent les jours de manifestations festive en centre bourg ou aux foyers rural : le stationnement sauvage sur les trottoirs.

### B.3 - Grisolles, une différence d'appropriation entre le centre ville et la périphérie.

On observe sur la rue du Pézoulat, en périphérie de Grisolles, un réel gain en comparant la situation antérieure et celle d'aujourd'hui en termes d'occupation de l'espace, de fluidité et de place donnée à chaque usager. Les usages constatés sont ceux d'une réelle reconquête de la rue par les habitants. Le mail piéton est utilisé quotidiennement par les enfants, les parents, les personnes âgées pour se rendre à l'école (fig. 51), à leurs activités de loisirs, se promener et aller au lac. On y va même apprendre à faire du vélo à ses enfants sur la grande promenade qui longe la voie en sens unique. On discute sur les pas de portes et devant les équipements publics.

**« Le village est très bien, personnellement je n'aime pas quand c'est tiré au cordeau. Le côté sauvage ne me gêne pas. »**  
Une habitante

**« Le maire a fait et a bien fait. »**  
Un couple d'habitants



Fig. 50 : les rues de Ribemonts sont utilisées par les jeunes pour faire du vélo. Source : A. Mazars, 2013.

**« On fait du vélo tout le temps ! »** Un groupe d'adolescents



Fig. 51 : les parents amènent leurs enfants à l'école à pied sur la promenade urbaine du Pézoulat. Source : Atelier UO, 2013.

**« Au Pézoulat, on revit, c'est génial ! il manque peut être quelques corbeilles à papier tout au long »** Une habitante

**« Avant, on allait au lac avec les trottinettes et les vélos à la main, c'était le parcours du combattant. »** Une habitante

Sur le centre-ville, les résultats de l'aménagement ne sont pas encore très probants. Notamment à cause de l'utilisation intensive de l'automobile qui n'a pas encore évolué et auxquelles l'aménagement ne répond plus et ne souhaitait pas répondre. Selon certains commerçants la clientèle n'ose plus s'arrêter en centre ville pour effectuer ses achats. Au contraire, on constate parfois que les usagers s'approprient encore les trottoirs pour les transformer en stationnement afin d'accéder rapidement aux services et commerces (fig. 52). Pour autant les places publiques sont perçues et utilisées comme des lieux de pauses et de calmes. Les bancs de la place du monument au mort sont utilisés quotidiennement par les retraités du village qui souhaitent faire «une pause au calme».

#### B.4 - Cruseilles : Des trottoirs habités

Le centre bourg de Cruseilles, autrefois considéré comme «un village seulement traversé» (une habitante), est aujourd'hui une voirie redéfinie en rue habitée. En effet, les dégagements piétons importants permettent les regroupements en divers lieux. On peut s'arrêter en chemin, discuter avec une personne rencontrée dans ou devant les commerces... Les lieux de pauses sont nombreux et diversifiés (fig. 53 et 54). Les jeunes (et les moins jeunes) s'assoient sur les bancs devant les commerces, les commerçants installent leurs étals sur le large trottoir. La séparation visuelle par le végétal, entre la rue et le trottoir favorise cette appropriation.



Fig. 53 : utilisation des larges trottoirs par les adolescents pour faire du BMX. Source : Atelier UO, 2013.

« Ça coince un peu pour le parking... »  
Une vieille dame



Fig. 52 : stationnement gênant en centre ville de Grisolles. Source : Atelier UO, 2013.

« Il faut être objectif, je viens de la ville et on ne peut pas dire qu'il y a des problèmes de stationnement ici, même les jours de marché ! » Une commerçante

« Les trottoirs larges ça invite à la convivialité, on a la place de s'arrêter, de papoter... »

Un retraité

« Les trottoirs sont bien lisses, c'est bien fait, faut dire ce qui est. » Un homme en fauteuil roulant

« On s'est rendu compte que le piéton ose aussi, il n'attend plus tout le temps que la voiture passe. » Un commerçant



Fig. 54 : jeux d'enfants dans la fontaine de Cruseilles et utilisation des bancs par les parents. Source : Atelier UO, 2013.

## **C - LES PRINCIPAUX LEVIERS D'AMÉNAGEMENTS POUVANT FAVORISER LA RECONQUÊTE DES RUES.**

Il faut franchir un autre pas pour passer de la création d'aménagements d'espaces publics de qualité au fait que ces aménagements soient vécus, utilisés, partagés voir appropriés par la population. Cette dernière partie vise à mettre en évidence, de manière non exhaustive, quelques principes de conception permettant de favoriser l'acceptation et l'appropriation des projets d'aménagements de rues. Ces clefs de travail sont issues des observations faites sur les cinq sites mais aussi des lectures effectuées pour l'écriture de ce mémoire.

### **C.1 - Une gouvernance de adaptée**

Un projet d'aménagement d'espace public c'est dans un premier temps, mettre en place une gouvernance de projet permettant d'établir un lien entre les différents acteurs et avec le territoire dans lequel il s'inscrit. Travailler sur l'espace public c'est s'attacher à produire une vision partagée de l'aménagement de l'espace. Le projet trouve alors cohérence lorsqu'il devient le dénominateur commun entre usagers, décideurs, concepteurs, investisseurs et habitants... (Vatov MC et al., 2013).

Les phases d'études paysagères et urbanistiques préliminaires permettent, tant aux concepteurs qu'aux élus, de découvrir ou redécouvrir le fonctionnement du village, le rapport entre la rue et les habitants, les paysages et le contexte local. Le projet peut ainsi s'inscrire dans le contexte communal, et être inspiré par des pratiques habitantes déjà existantes.

Assister les élus dans la définition des besoins de leurs communes est un autre aspect important qui permet d'apporter une réponse adéquate à leurs attentes. C'est lors de l'élaboration du programme d'aménagement que sont pris en compte les réels besoins des usagers et de la commune ainsi que les différentes contraintes.

Lors de ces phases préalables au projet, il est important d'établir une relation de confiance, permettant de multiplier les échanges, entre les différents acteurs du projet. Cela peut passer par la mise en place d'un comité de pilotage se réunissant à chaque étape du projet mais aussi par la mise en place d'ateliers de concertation et de participation.

En effet, la notion de gouvernance de projet, pose aussi la question de la participation des usagers lors de la phase initiale de conception. S'il est important de concerter les riverains lors de l'approbation du projet (le plus souvent effectué), il peut être intéressant de les amener à participer à la conception de ces espaces (atelier de dessin et de maquette, promenade urbaines...). Cette démarche conduit les riverains à se sentir co-responsables de leurs espaces publics et peut impulser une participation à la vie de l'aménagement voir une bonne appropriation de ces espaces (Soulie N., 2012).

Pour aller encore plus loin, au sein des éco-quartiers de Vauban et Rieselfeld à Fribourg, il a été choisi de prolonger la gouvernance du projet sur le long terme (après la réalisation du projet) afin d'accompagner ses évolutions et son appropriation. Il s'agit alors «d'aider à faire» et d'accompagner les habitants à la compréhension et à l'appropriation des espaces créés, d'être présent lorsqu'il y a des conflits d'usages pour apporter une réponse rapide et adaptée. Cette présence, après projet, a été la clef pour instaurer un climat de confiance dans le quartier et une réelle vie sociale dans la rue (Soulie N., 2012).

## C.2 - s'attacher au confort des habitants

Porter une attention au confort, est un vocabulaire qui est souvent utilisé par les concepteurs et les gestionnaires des espaces publics (Vatov MC et al., 2013). Cela n'implique pas forcément un haut niveau de technologie mais une attention forte à la création de lieux praticables, rassurants, lisibles et plaisants (4 axes du confort selon l'étude EIVP de l'article : Vatov MC et al., 2013).

Une des clefs du confort dans la rue est la diminution de la vitesse et du trafic automobile réduisant les nuisances et l'insécurité. Les usages et les échanges peuvent alors se multiplier. Il est intéressant de concevoir des projets simples permettant de faciliter l'accessibilité et les liaisons quotidiennes aux services, aux habitations et aux commerces.

La conception de l'espace, le choix des matériaux, du mobilier et de l'éclairage permettent aussi d'apporter un vocabulaire apaisant, basé sur la simplicité, la sobriété et la cohérence (Vatov MC., 2013). Concernant le mobilier, Il faut donc penser son implantation (sortie des écoles, places publiques...) et son orientation (fig. 55), mais aussi ses dimensions (des assises larges pour toutes les corpulences, des fauteuils adaptés aux personnes âgées...). Du côté des matériaux, le choix doit s'effectuer en pensant à des matières agréables, ni glaciales, ni brûlantes, selon les conditions climatiques. Il peut aussi se porter sur des matériaux permettant d'inscrire le site dans son contexte et ainsi offrir une image harmonieuse de l'espace public (fig. 56). Comme nous pouvons l'observer sur la figure 57, un travail sur l'éclairage permet de faire vivre le lieu à toutes heures.

Toutes ces attentions en termes de confort urbain conduisent à la création d'une ambiance conviviale et apaisée.

## C.3 - Créer des espaces évolutifs

Lorsque l'on conçoit des espaces publics, il est intéressant d'apporter une dose de souplesse, d'évolutivité et de réversibilité. Il ne faut pas omettre de laisser du «vide» dans la ville pour laisser la place à la spontanéité et à l'appropriation (Vatov MC., 2013). Ainsi comme on peut le voir sur les places de Ribemont et de Beauregard, ces espaces peuvent paraître vides. Pour autant, selon les heures de la journée et de la semaine, elles s'animent, laissant place à des pratiques du quotidien ou à des événements créateurs de liens au cœur du village.

L'aménagement de l'espace public peut aussi s'inscrire dans le temps, soit en se ménageant des espaces de réserve, soit par des aménagements évolutifs qui seront stabilisés une fois leurs usages installés ou qui évolueront suite à des modifications des comportements sociétaux (Soulier N., 2012). Il faut donc préconiser l'installation d'aménagements simples et ouverts à tous, capables d'évoluer selon les volontés des usagers.



Fig. 55 : des transats en bois invitent à la pause en bord de Rhône à Lyon. Source : [12]



Fig. 56 : des bancs en mélèze (bois local) créent un sentiment de convivialité par leur couleur chaude et une installation en grand nombre. Source : Atelier UO, 2013.



Fig. 57 : un éclairage d'ambiance fait revivre l'aménagement de la rue Léger à Ribemont. Source : Atelier UO, 2013.



## C.4 - Une utilisation raisonnée du végétal

L'intégration du végétal dans les projets d'aménagements est aussi un facteur d'appropriation de ces espaces. En effet, sur les quatre premiers sites étudiés, le rapport aux végétaux est un des facteurs de reconquête de la rue. Comme nous le montre la figure 58, la nature dans la ville est aujourd'hui fortement plébiscitée par la population française qui déclare à plus de 90 % que le contact quotidien avec le végétal est important (Unep, Ipsos, 2013). De nos jours, des études scientifiques (recensées et analysées par Plante&Cité en 2013) attestent entre autres que le végétal est un vecteur de bien être et de santé pour la population et créateur de lien social (fig. 60). Pour répondre à ces nouvelles attentes des français, le végétal peut alors prendre de multiples formes afin de s'adapter aux usages souhaités (fig. 59) : strate arborée, bande plantée, micro jardin, mur végétal... (Vatov MC., 2013).

Planter du végétal au sein des projets d'aménagements de voirie c'est aussi introduire un élément vivant qui accompagne l'évolution du quartier. Cela participe à la perception d'un lieu évolutif et convivial auquel il faut porter attention. Enfin, pour les petites et moyennes communes, plus fortement attachées à leur caractère rural, le végétal est un moyen de lier l'espace urbain au contexte plus «naturel» se trouvant souvent aux portes de l'aménagement.

Il ne s'agit donc pas de concevoir avec du végétal pour créer du «vert» dans la ville» mais de penser intelligemment sa forme, son implantation, les essences utilisées, etc. pour l'adapter aux besoins identifiés.



Fig. 58 : le végétal est fortement plébiscité par les Français. Source : Unep-Ipsos, 2013



Fig. 59 : mail arboré et bandes plantées, rue du Pezoulat à Grisolles. Source : Atelier UO, 2013.

Catégorie de bienfaits		Bienfaits
Santé humaine et bien-être individuel et collectif	Santé humaine et bien-être	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Association entre accès à un parc et activité physique accrue</li> <li>- Réduction de l'obésité</li> <li>- Réduction du stress</li> <li>- Proximité et vue sur un espace vert</li> <li>- Amélioration de l'état de santé ressenti</li> <li>- Amélioration de l'état de santé psychologique</li> <li>- Réduction du bruit</li> <li>- Confort thermique</li> <li>- Longévité</li> </ul>
	Lien social et identité collective	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Opportunités d'interactions sociales</li> <li>- Participation à l'attachement communautaire</li> <li>- Éducation et sensibilisation à l'environnement</li> </ul>

Fig. 60 : les bienfaits du végétal en ville sur la santé et le bien être. Source : Plante&Cité, 2013

Pour conclure cette troisième partie sur les usages, nous pouvons dire qu'une fois l'espace dédié à l'automobile diminué, ce sont les espaces de frontages qui bénéficient d'aménagements confortables et appropriables. Pour cela il est important de donner vocation au lieu tout en laissant de la place à la spontanéité des usagers. Mettre en place des aménagements facilement appropriables, c'est aussi les intégrer dans le contexte local et s'appuyer sur la participation des riverains. Car en effet, un projet d'aménagement «c'est une trame qui doit laisser l'individu s'exprimer» (Vatov MC et al., 2013).

# CONCLUSION

Nous venons d'observer tout au long de ce mémoire des projets permettant de «fertiliser» les traversées de bourg de petites et moyennes communes. A travers le monde, en ville ou en campagne, il existe donc des processus à valoriser en termes d'aménagements d'espaces publics liés à la voirie.

Si nous essayons de tirer des enseignements de cela, nous pouvons dire que la manière de circuler dans la rue et la manière d'habiter et de reconquérir les frontages sont les leviers essentiels de l'aménagement d'espaces publics liés à la voirie. Ainsi, il est primordial lors de la conception ce type d'aménagement d'agir sur deux facteurs : permettre que tous les types de déplacements soient actifs et que les frontages, publics ou privés, soient redéfinis pour être eux aussi actifs et sources d'appropriation des espaces publics par les habitants.

Pour cela le rôle des concepteurs est donc de projeter une trame d'aménagement qui permettra, par la suite, de faciliter l'expression, la spontanéité et l'appropriation des usagers. Il est alors important de s'attacher à créer des espaces confortables, évolutifs, où le végétal peut s'épanouir. Il est aussi nécessaire d'inscrire le projet dans une dynamique communale tenant compte du contexte et des acteurs locaux.

Le rôle de la future publication du CERTU est donc de valoriser des aménagements s'inscrivant dans cette démarche afin d'éveiller de nouvelles pratiques et de nouveaux modes de vie plus sociaux et plus durables.

Cette publication vise aussi à mettre en avant les qualités d'une profession et d'une démarche en émergence en terme d'aménagement de l'espace public et donc de la voirie. En effet, les aménagements pris pour référence ont tous été réalisés par une équipe dont le mandataire est un paysagiste. Cette profession, s'est structurée depuis la fin du 20<sup>e</sup> siècle afin de défendre «des actions sur l'espace respectueuses de l'«histoire et de la géographie des sites», ainsi que de la dimension «sensible» du rapport des hommes aux territoires habités» (Briffaud, 2011). Le paysagiste apporte une vision d'ensemble d'une situation territoriale à travers un projet urbain ou un projet de territoire. Il est donc le plus à même d'agir en faveur du cadre de vie des habitants.

Il existe pour autant un autre mode de conception de projet urbain, émergeant, qui place l'usager au cœur de la conception du projet. Ce n'est plus « faire à la place de et pour» mais il s'agit d'anticiper et d'accompagner pour «aider à faire». Dans ce cas là, les concepteurs (paysagistes aussi le plus souvent) sont présents pour éveiller les consciences, accompagner la réflexion... Mais le dessin final de l'aménagement est laissé aux acteurs. Il s'agit alors de lier la construction sociale du quartier à la construction de l'espace et d'établir un climat de confiance entre les acteurs.

Cette pratique, encore récente, ne fait pas l'objet d'une étude de cas de la part du groupement de bureaux d'études. Pour autant, il aurait été intéressant d'analyser un (ou des) projets mis en place par ce nouveau type de gouvernance afin de comparer la qualité de projet construit, l'intensité et la diversité d'utilisation de ces espaces publics.

# BIBLIOGRAPHIE

- > Briffaud S. (2011). Le paysage. Retour d'expériences entre recherche et projet, Actes du colloque d'Arthous, Centre départemental du patrimoine des Landes, Mont-de-Marsan et Arthous : Conseil général des Landes, p. 26-36.
- > CAUE 44 (2010). La traversée de Bourg : pour construire un lieu partagés, CAUE 44, 34 p.
- > CERTU (2011). Aménager durablement les petites communes. Écoquartiers en milieu rural?, service édition du CERTU, 179 p.
- > CERTU (2013). Quels espaces publics pour les écoquartiers ? Innovation et fondamentaux, service édition du CERTU, 101 p.
- > Delbaere D. (2010). La fabrique de l'espace public, ville, paysage et démocratie, Ellipses, 186 p.
- > Alonzo Eric, Corinne Tiry-ono, Fanny Lopez, Fumihiko Maki, Guillemette | Jean-jacques Treutel, Le Corbusier, Marot Sébastien, Morel Journal, Panerai Philippe, Rem Koolhaas, ( 2011). Marnes, documents d'architecture, Vol. 2. Editions de la Villette, 415 p.
- > Grenoble Alpes Métropole (2013). Le guide de la voirie de l'agglomération grenobloise, Grenoble Alpes Métropole, 220 p.
- > Plante&cit , (2013). Les bienfaits du végétal en ville – Synthèse des travaux scientifiques et méthode d'analyse. 33 p.
- > Mangin D. (2004). La ville Franchis e, formes et structures de la ville contemporaine, Editions de la Villette, 398 p.
- > Paquot T (2009). L'espace public, La découverte, 125 p.
- > Soulier N (2012). Reconquérir les rues, Exemples à travers le monde et pistes d'actions, Les Edition Ulmer, 285 p.
- > Unep, Ipsos (2013). Jardins et espaces verts, l'exception française ? Résultat de l'enquête Unep-Ipsos 2013. 19 p.
- > Vatov MC. (2013). Entretien avec Gueric P r  «un espace public évolutif et appropriable». Traits Urbains, 62S, pp. 72-75.
- > Vatov MC et al. (2013). Comment partager l'espace public ?. Traits urbains, 62S, pp. 6-14.

# SITOGRAPHIE

[1 ] Larousse (2013): définition Fonctionnalisme <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/fonctionnalisme/34457?q=fonctionnalisme#34404> (consulté le 24/08/2013)

[2] Sylvie Weil. L'espace public, approche juridique, historique, sociale, culturelle [http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/8-L\\_espace\\_public\\_approche\\_juridique\\_historique\\_sociale\\_et\\_culture\\_cle1ead69.pdf](http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/8-L_espace_public_approche_juridique_historique_sociale_et_culture_cle1ead69.pdf)  
consulté le 01/09/2013

[3 ]-Certu (2013) : présentation et organigramme [http://www.certu.fr/IMG/pdf/Certu-repertoire-telephonique-septembre-2013\\_cle58d12f.pdf](http://www.certu.fr/IMG/pdf/Certu-repertoire-telephonique-septembre-2013_cle58d12f.pdf)  
consulté le 17/08/2013

[4] INSEE (2009) : résumé statistique, Ribemont-sur-Ancre <http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/esl/comparateur.asp?codgeo=com-80672>  
(consulté le 20/07/2013)

[5] INSEE (2009) : résumé statistique, Cruseilles <http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/esl/comparateur.asp?codgeo=COM-74096&codgeo=DEP-74>  
(consulté le 20/07/2013)

[6] INSEE (2009) : résumé statistique, Etoile-sur-Rhône <http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/esl/comparateur.asp?codgeo=COM-26124&codgeo=DEP-26>  
(consulté le 20/07/2013)

[7] INSEE (2009) : résumé statistique, Beauregard <http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/esl/comparateur.asp?codgeo=COM-46020&codgeo=DEP-46>  
(consulté le 20/07/2013)

[8] INSEE (2009) : résumé statistique, Grisolles <http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/esl/comparateur.asp?codgeo=COM-82075&codgeo=DEP-82>  
(consulté le 20/07/2013)

[9 ] Hervé Davodeau H. ( 2008). Le « socle », matériau du projet de paysage. Publié dans Projets de paysage le 30/12/2008,  
[http://www.projetsdepaysage.fr/fr/le\\_socle\\_materiau\\_du\\_projet\\_de\\_paysage](http://www.projetsdepaysage.fr/fr/le_socle_materiau_du_projet_de_paysage)  
consulté le 26/08/2013

[10] Enrique Sánchez Albarracín, (2011). L'espace public urbain comme analyseur de l'urbanisation contemporaine.  
<http://www.villeconviviale.org/spip.php?article26>  
consulté le 01/09/2013

[11] Larousse (2013): définition s'approprier [http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/s\\_approprier/4780?q=s%27approprier#4753](http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/s_approprier/4780?q=s%27approprier#4753)

[12] Ville de Lyon (2013) : Photo berge du Rhône [www.photosdom.fr/Ville-de-lyonville-de-lyon-en-photosQuais\\_du\\_%20rhonedelapasserelleducollge5.html](http://www.photosdom.fr/Ville-de-lyonville-de-lyon-en-photosQuais_du_%20rhonedelapasserelleducollge5.html). Consulté le 12/09/2013.



**AGROCAMPUS OUEST**  
**CFR Angers ou Rennes\***  
Adresse correspondante

*Atelier UO ( Urbi et Orbi)*  
*Paysage et Urbanisme*  
13 rue Belfort  
69004 LYON

Mémoire de Fin d'Études

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

Année universitaire :2012 - 2013

Spécialité : Paysage

Spécialisation ou option : Ingénierie des Territoires

**La qualité de l'aménagement des voiries, un des facteurs de reconquête des  
espaces publics de centre bourg :**

Analyse d'aménagements de références au cœur des traversées de petites et moyennes  
communes.

## Annexes

Par : Adeline Mazars

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

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

Bon pour dépôt (version définitive)

Autorisation de diffusion : Oui  Non

**Devant le jury :**

Soutenu à Angers le 30 septembre

*Sous la présidence de : Fanny Romain*

Maître de stage : Pricilla Tetaz

Enseignant référent : Fabienne Joliet

Autres membres du jury (Nom, Qualité) :

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

Annexe 1 : Grille de sélection et d'analyse de site

Fiche d'identité de l'aménagement		Renseigné par :		Questionnaire sites pré-sélectionnés		
<b>Type d'aménagement</b>						
Voirie : Rue, Boulevard, rue piétonne...						
Contexte : centre, périphérie, zone commerciale...	Questionnaire pré-sélection					
Superficie aménagée						
<b>Coût de l'aménagement</b>						
Coût travaux						
Coût maîtrise d'œuvre	Questionnaire pré-sélection					
Autres coûts						
Coût total						
<b>Calendrier de réalisation</b>						
Délais de la conception à la réalisation	Questionnaire pré-sélection					
<b>Qualité de l'aménagement</b>		<b>Intentions</b>	<b>Méthode de test</b>	<b>Réalité/usages</b>	<b>Méthode de test</b>	Questionnaire sites pré-sélectionnés
<b>Multimodalité</b>						
Cycles						
Piétons						
PMR (difficultés motrices / visuelles)		AVP / PRO			Visite de sites + Entretiens services gestionnaires	
Transport en commun						
Sécurité routière						
<b>Usages du lieu</b>						
Multiplicité des usages <i>organisés (ex: présence d'un marché, jeux) ou spontanés (ex: pique-nique, promenades, lieu de convivialité...)</i>						
Temporalité des usages <i>jour, nuit, semaine, saisons, année</i>		AVP / PRO			Parcours sur site Visite de site UO+Scodellari Entretien services gestionnaires + service projet	
Appropriation de l'espace <i>Occupation/Aménagements spontanés, Vie sur le secteur</i>						



<b>Fonctionnalité de l'espace</b>			
Mise en lumière / éclairage			
Ambiance sonore <i>Réduction des nuisances sonores / Evolution bruit et sons</i>		Visite de site	
Propreté			
<b>Perception sensible</b>			
Ambiances, sensations, imaginaire...			
Articulation espace public / espace privé	AVP / PRO		
Sentiment d'amélioration du cadre de vie		Parcours sur site	
<b>Composition de l'espace</b>			
Lisibilité de l'espace			
Continuité d'usages			
Respect de l'identité du site	AVP / PRO		
Valorisation du patrimoine		Visite de sites + Entretien services de la commune	
Fonction de composition de la végétation <i>Rôle de la végétation / Sens par rapport au site</i>			
Qualité des finitions <i>Matériaux, Mobilier, Eclairage</i>			
<b>Gestion du site</b>			
Mode(s) / Méthodes de gestion (végétation, propreté...)			
Services impliqués	AVP / PRO		
Coûts de gestion annuels Réduction / Augmentation		Entretien service gestionnaire	
<b>Incidence sur l'évolution urbaine du secteur</b>			
Evolution du bâti et du quartier en fonction de la voie			
Impulsion de projets urbains <i>Projets de développement ou revalorisation du patrimoine existant</i>	AVP / PRO / Etudes préalables		
		Visite de sites + Entretien services de la ville	













Aspects environnementaux	Intentions	Méthode de test	Réalité/usages	Méthode de test	Questionnaire sites pré-sélectionnés
<b>Biodiversité</b>					
Variété des espèces végétales et animales		AVP / PRO		Visite de sites + Entretiens services gestionnaires	
Cohabitation avec les usages					
<b>Gestion des eaux pluviales</b>					
Infiltration, Stockage, Ré-utilisation, Evacuation ...		AVP / PRO		Entretien service gestionnaire	
Mutualisation avec une autre fonction (qualité d'agrément, biodiversité...)					
<b>Energie et chaleur</b>					
Incidence du projet sur le micro-climat de la rue		AVP / PRO		Visite de sites + Entretien services de la ville + Parcours sur site	
Rôle de la végétation sur le micro-climat					
<b>Pérénnité de l'aménagement</b>					
Pérénnité des matériaux					
Pérénnité du mobilier		AVP / PRO		Visite de sites + Entretiens services gestionnaires	
Santé végétaux Bonne/Mauvaise Reprise, Qualité actuelle					
Données techniques	Intentions	Méthode de test	Réalité/usages	Méthode de test	Questionnaire sites pré-sélectionnés
<b>Réseaux (Fonctionnement, éventuels problèmes)</b>					
<b>Réseaux humides</b>					
Eau potable					
Eaux usées					
Eaux pluviales					
Réseau unitaire EU+EP		AVP / PRO		Entretien service gestionnaire	
Gaz					



<b>Réseaux secs</b>			
Electricité			
Telecom			
Fibre optique			
<b>Matériaux (Type et résistance)</b>			
Revêtements de sol			
Mobilier	AVP / PRO		Entretien service gestionnaire + service projet
Plantations			
<b>Mode d'élaboration du projet</b>	Renseigné par :		Questionnaire sites pré-sélectionnés
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>			
Organisation de la maîtrise d'ouvrage			
Composition comité technique	Questionnaire pré-sélection + Entretiens services projet		
Consultation d'autres services			
Composition comité de pilotage			
<b>Programmation</b>			
Réalisation d'une étude de programmation ou étude préalable	Questionnaire pré-sélection + Entretiens services projet		
Réalisée par...			
<b>Maîtrise d'œuvre</b>			
Consultation - mode : Concours, MAPA, Appel d'offre...			
Consultation - Critères de choix : équilibre Technique/Financier	DCE Maîtrise d'œuvre + Méthodo + Entretiens service projet		
Composition de l'équipe			
Points particuliers dans la méthode			

<b>Entreprises de travaux</b>			
Consultation - Critères de choix : équilibre Technique/Financier			
Composition de l'équipe, taille des entreprises	DCE Entreprises + Méthodo + Entretiens service projet		
Intervention d'entreprises d'insertion			
Points particuliers dans la méthode			
<b>Travaux</b>			
Déroulement des travaux	Entretien service projet + Parcours sur site		
Vie du secteur pendant les travaux,...			
Respect du calendrier			
<b>Concertation</b>			
Présence d'un bureau d'études spécialisé	Entretien service projet + Parcours sur site		
Méthodes			
Moments où a eu lieu une concertation			
Manière dont la concertation a été intégrée dans le projet			
<b>Coordination avec projets connexes Projets avant / après, projets contigus...</b>			
Nature du(des) projets et lieu			
Temporalité(s)	AVP / PRO		Entretiens du service projet et service de gestion
Manière dont la coordination s'est établie			

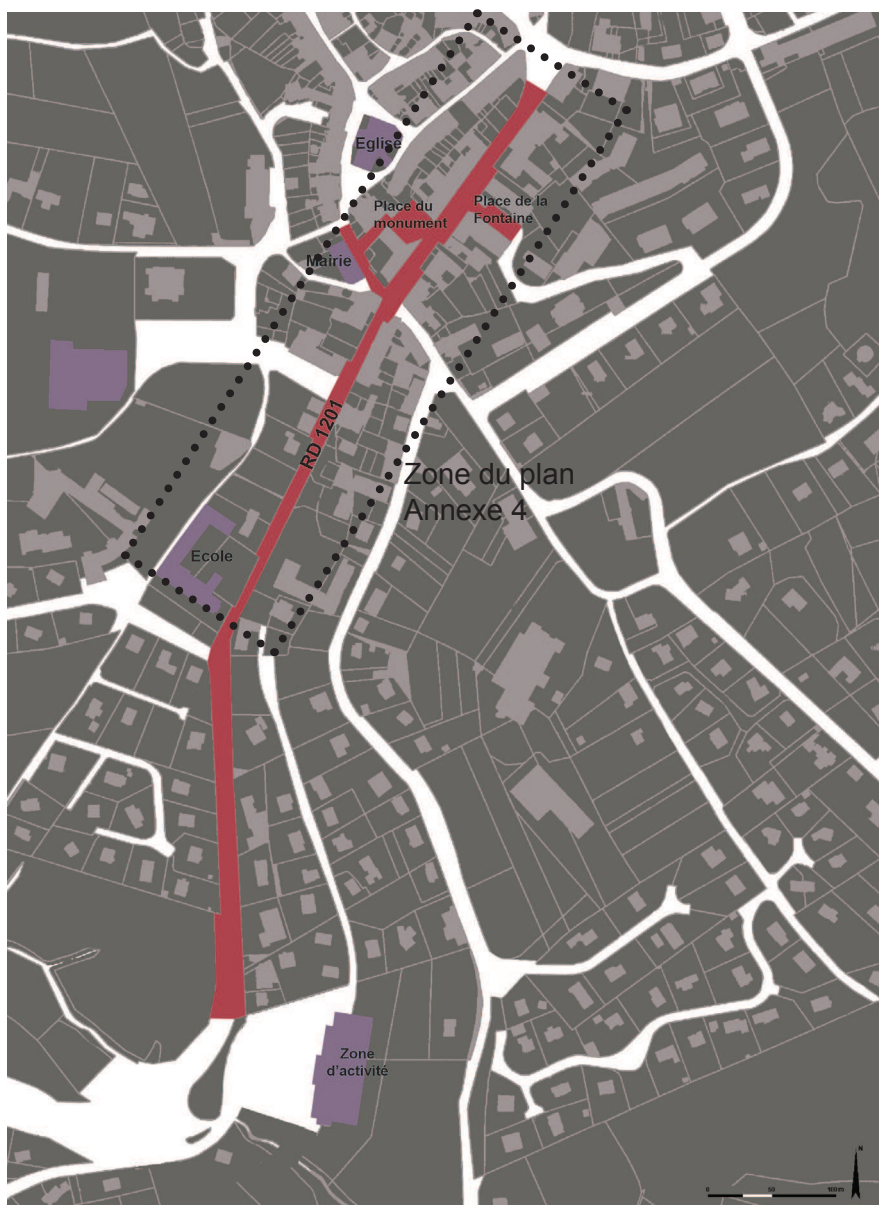
N°	Classement par taille de commune	nombre habitants	dépt	Nom de l'aménagement	Change-ment Conseil Municipal	Réponse MOU	Réponse MOE	Contexte	Maître d'œuvre	Maître d'ouvrage - Coordonnées	Chargé d'enquête	
<b>&gt; 5 000 habitants</b>												
	1	<b>Claix</b>	7 600	38 Isère	<b>aménagement de l'entrée d'agglomération Pont Rouge</b>	Même CM	Oui	Oui	Quartier mixte d'habitat, d'équipements et d'activités	Square Paysage + Ingerop	Stéphanie ROUSSEAU MEGRET, Directrice des Services Techniques et Environnement - Mairie Place Hector Berlioz - 38640 CLAIIX t : 04 76 98 45 92	Marie-Christine
	2	<b>Mornant</b>	5 363	69 Rhône	<b>requalification de la Place centrale et rue de Lyon, ainsi que la rue des Aqueducs</b>	Autre CM	Non	Oui	Centre-bourg	JNC Agence Sud	M. Yves DUTEL, Maire / Mairie Place de la Mairie - BP6 - 69440 MORNANT T 04 78 44 00 46	Elsa
<b>entre 2 000 et 5 000 habitants</b>												
	3	<b>Verneuil en Halatte</b>	4 500	60 Oise	<b>requalification de la Rue Jaurès et Place Sarraill</b>	Autre CM	Non	Oui	Traversée de bourg, du centre jusqu'à une entrée	Site et Concept + SA Paysage	M. Christian MASSAUX, Maire / Mairie 7 rue Pasteur - 60550 VERNEUIL EN HALATTE / t : 03 44 25 09 08	Elsa
	4	<b>Etoile sur Rhône</b>	4 471	26 Drôme	<b>requalification de la Rue de l'Hôpital et Route de Beauvallon</b>	Même CM	Oui	Oui	Entrée de bourg	Atelier Sites	M. Sandro DUCA, Maire / Mairie - 45 Grande Rue-26800 ETOILE SUR RHONE t : 04 75 60 69 50	Elsa
	5	<b>Etables-sur-Mer</b>	3 200	22 Côtes d'Armor	<b>requalification des rues du centre-bourg</b>	Même CM	Sans Objet	Oui	Centre-bourg	Commune, en interne	M. Marcel PINCEMIN, Maire / Mairie 1 Place Jean Heurtel- 22680 ETABLES SUR MER/ T : 02 96 70 64 18 Adjoint travaux: jacques.dumortier@wanadoo.fr DGST: in-heune@wanadoo.fr / Technicien qui s'est occupé	Elsa
	6	<b>Cruseilles</b>	3 615	73 Savoie	<b>requalification de la Grand'rue</b>	Même CM	Non	Oui	Traversée de bourg (centre+entrée)	Ilex + Cap Vert	M. Christian BUNZ, Maire / Mairie 35 place de la Mairie - 74350 CRUSEILLES t : 04 50 32 10 33 / M.Grea, directeur Services techniques	Elsa
	7	<b>Grisolles</b>	2 915	82 Tarn et Garonne	<b>Aménagement espaces publics, rue du Pezoulat, Laroque et Hébrard</b>	Inconnu	Oui	Oui	Centre-bourg	D'une Ville à l'autre	Monsieur MARTY (Maire) Mairie 4 avenue de La République 82170 GRISOLLES Tél: 05 63 67 30 21	Pierre
	8	<b>Vignacourt</b>	2 000	80 Somme	<b>Aménagement de la traversée Nord du Village</b>	Inconnu	Oui	Oui	Traversée de village A Ciel Ouvert / Claire LAUBIE		Monsieur DUCROTOY Maire Mairie 222 r Godard Dubuc 80650 VIGNACOURT té : 03 22 39 44 00	Pierre

N°	Classement par taille de commune	nombre habitants	dépt	Nom de l'aménagement	Change-ment Conseil Municipal	Réponse MOU	Réponse MOE	Contexte	Maître d'œuvre	Maître d'ouvrage - Coordonnées	Chargé d'enquête	
<b>entre 1 000 et 2 000 habitants</b>												
	9	Beauchastel	1 700	7 Ardèche	requalification de la Rue principale	Même CM	Non	Oui	Centre-bourg	Patrice Pierron + BET Poÿry	Monsieur Alain VALLA, Maire / Mairie 27 RN 86 - 07800 BEAUCHASTEL T : 04 75 62 23 84	Elsa
	10	Lautrec	1 800	81 Tarn	requalification de l'avenue de Castres (RD83)	Même CM	Oui	Oui	La RD83 sépare le village ancien des équipements	Urbane + AIGS BET	Anne-Maud DANET, Secrétaire Générale – Mairie 18 Rue Mercadial 81440 Lautrec t : 05 63 75 90 04	Marie-Christine
	11	Sables-d'Or-les-Pins	1 550	22 Côtes d'Armor	Requalification de la traversée et du Front bde mer	Même CM	Oui	Oui	Station balnéaire (hors centre bourg)	Laure Planchais + Socio-démographe, urbaniste, programiste, concepteur lumière, graphisme signalétique, plasticien, ingénieurs conseils	Madame Moisan (Maire) Place Chambly 22240 FREHEL Tél: 02 96 47 40 12	Pierre
	12	Evaux-les-Bains	1 486	23 Creuse	Aménagement du centre ancien	Autre CM	Non (réponse conjointe Moe)	Oui	Centre-bourg	DDT, Sous ancienne municipalité Mlle RIBOULET	Hôtel de Ville - 23 110 EVAUX LES BAINS Tél: 05 55 65 50 20	Pierre
	13	Le Sappey en Chartreuse	1 100	38 Isère	aménagement du centre-village	Autre CM	Oui	Oui	Traversée de bourg (centre + entrée)	Patrice Bienvenu Paysagiste + Philippe Mas Architecte + Cap Vert BET	Chargée de l'instruction des demandes d'urbanisme – Mairie 38700 LE SAPPEY EN CHARTREUSE t :04 38 86 48 10	Marie-Christine
<b>&lt; 1 000 habitants</b>												
	14	Mazières en Gatine	1 000	79 Deux-Sèvres	Travaux de requalification des espaces publics	Même CM	Oui	Oui	Entrée sud du bourg. Cadre bâti pavillonnaire + équipements	Atelier Villes et Paysages + Bruit du frigo (animation/participation)	Nicole FORTUNE, Maire – Mairie Place des Marronniers 79310 MAZIERES EN GATINE t : 0 5 49 63 20 20	Marie-Christine
	15	Tartaras	753	42 Loire	requalification de la Rue Principale	Même CM	Oui	Oui	Centre-village	Pile Architecture + Design 2 fois +Sotrec (VRD) +Les éclairagistes associés	M.Gérard MANET, Maire / Mairie 2 rue Pierre Mussieux - 42800 TARTARAS T: 04 77 75 18 98	Elsa
	16	La Ferté-Vidame	766	28 Eure-et-Loire	requalification de la Rue Laborde	Même CM	Oui	Non	Traversée de bourg	HYL	M.r Jean-Pierre JALLOT, Maire / Mairie 18 rue De Laborde - 28340 LA FERTE VIDAME	Elsa
	17	Ribemont sur Ancre	600	80 Somme	requalification rue Léger et rues centrales	Même CM	Oui	Oui	Rues centrales	A Ciel Ouvert / Claire LAUBIE	Monsieur GERARD Maire 1 pl Gén de Gaulle 80800 RIBEMONT SUR ANCRE tél-fax : 03 22 40 61 63	Pierre
	18	Gabriac	444	12 Aveyron		Inconnu	Non	Non		La SICA Habitat rural ne souhaite pas répondre	Monsieur BESSIERE Maire 12340 Gabriac tél: 05 65 51 50 16	Pierre
	19	Beauregard	241	46 Lot	requalification de la traverse (D53)	Même CM	Oui	Oui	Traversée de bourg	Atelier Palimpseste + Alain MARTY Architecte + Via ingénierie	Monsieur Jacques MERCADIER Mairie 46260 - BEAUREGARD T : 05 65 31 50 93 / port:06 23 91 65 69	Elsa
	20	Le Fel	146	12 Aveyron	Aménagement cœur et traversée de village	Autre CM +MOE retraite	Oui	Non à la retraite	Traversée de bourg	JM Catusse - Bazet, architecte <i>Exerce-t-il encore ?</i>	M. Jean-François ALBESPY, Maire / Mairie 12140 - LE FEL - T : 05 65 44 51 86 Aménagements en plusieurs phases de 1999 à 2006 message pris par secrétaire 26/02/13 -> Maire me rapelle	Elsa

## Annexe 3 : Localisation du site de Cruseilles



Carte IGN : localisation de la commune de Cruseilles.  
Source : géoportail, modification A. Mazars.



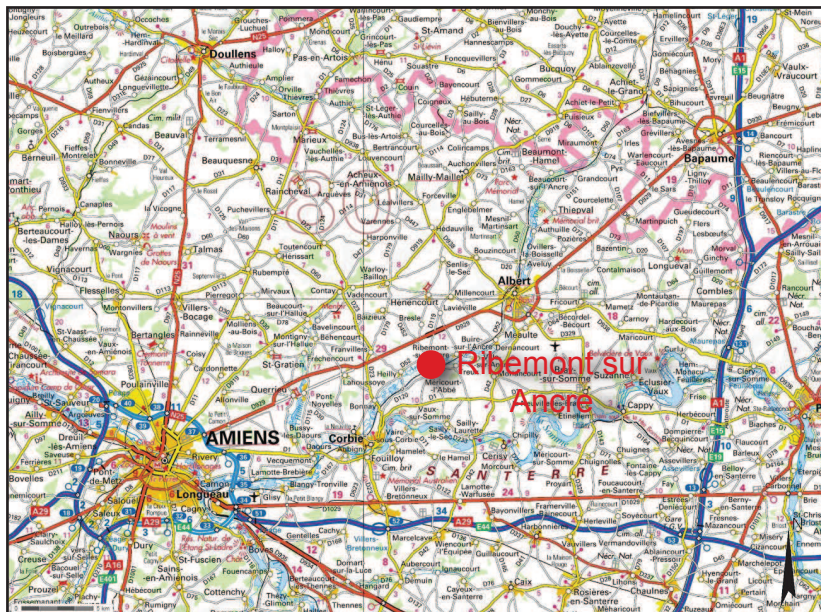
Carte cadastrale : localisation du projet de Cruseilles.  
Source : géoportail, modification A. Mazars.

# Annexe 4 : Plan d'aménagement - Projet de Cruseilles.



Plan d'aménagement séquence 2 et 3 de la grande rue de Cruseille.  
Source : Ilex.

## Annexe 5 : Localisation du site de Ribemont-sur-Ancre

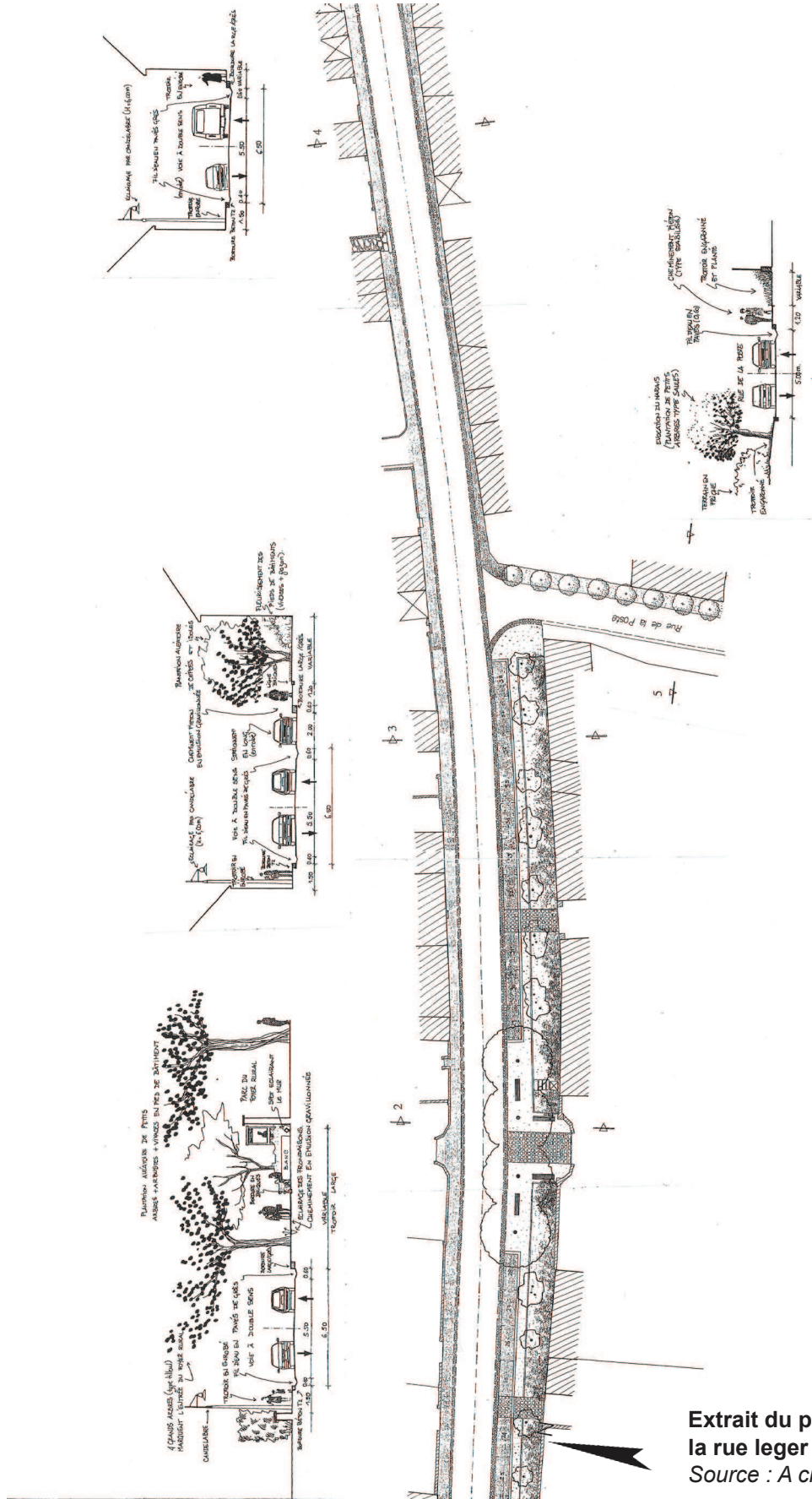


Carte IGN : localisation de la commune de Ribemont-sur-Ancre.  
Source : géoportail, modification A. Mazars.



Carte cadastrale : localisation du projet de Ribemont-sur-Ancre  
Source : géoportail, modification A. Mazars.

# Annexe 6 : Plan d'aménagement - Projet rue Leger, Ribemont sur-Ancre



Extrait du plan d'aménagement de la rue Leger à Ribemont-sur-Ancre.  
Source : A ciel Ouvert.



## Annexe 7 : Localisation du site de Grisolles






Carte IGN : localisation de la commune de Grisolles.  
Source : géoportail, modification A. Mazars.



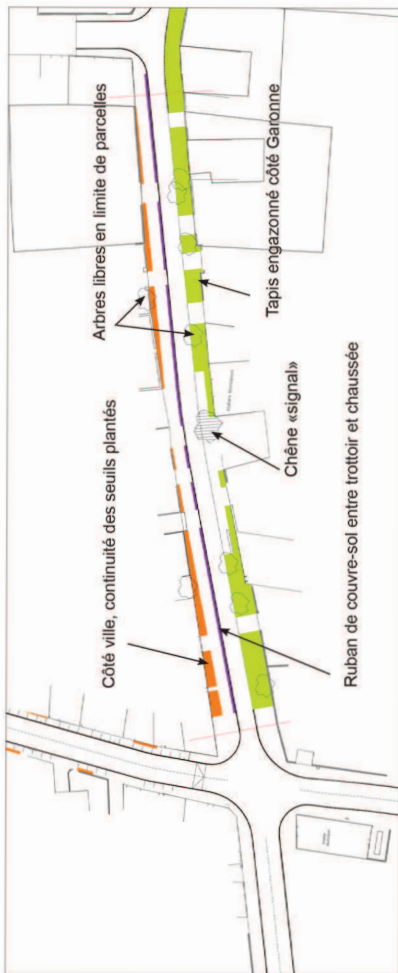
Carte cadastrale : localisation du projet de Grisolles.  
Source : géoportail, modification A. Mazars.

# Annexe 8 : Plan schématique AVP - Rue du Pezoulat, Grisolles.

## Schéma global des plantations

-  Les arbres libres des équipements  
Quercus petrae
-  Les arbres libres en limite de parcelles  
Clerodendron, Arbre de Judée, Savonnier, Amandier, Albizzia, noyer, etc...
-  Les seuils plantés côté ville (avec arrosage)  
Le ruban de couvre-sol  
Les tapis engazonnés côté Garonne

Zone 1B: du carrefour des Abattoirs à la rue de Lumel

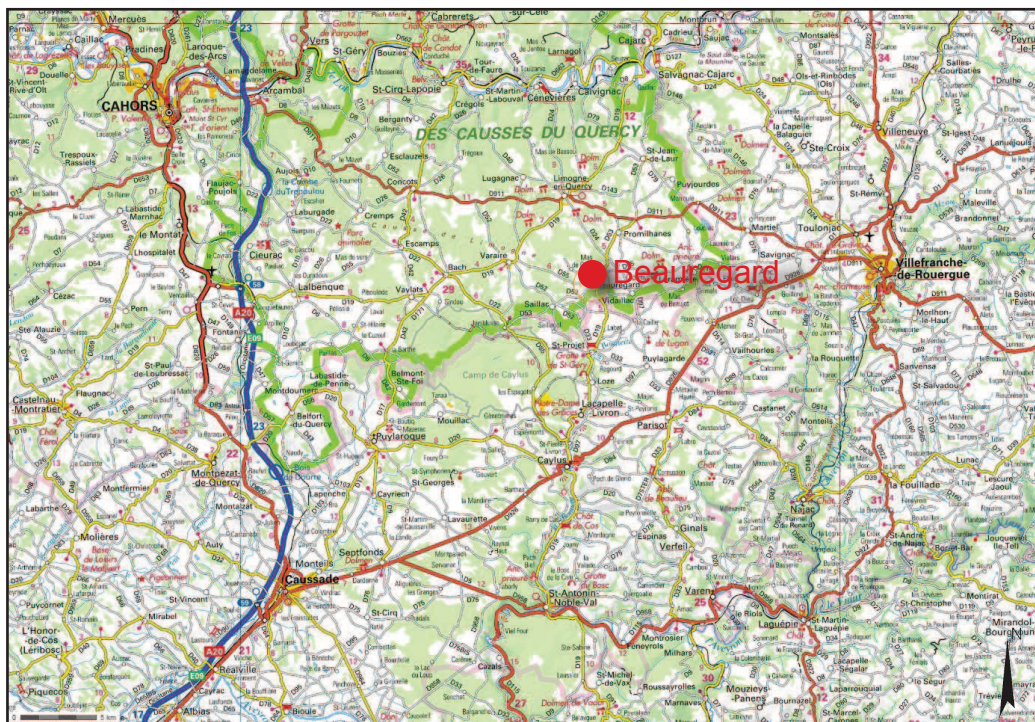


Zone 1A: de la rue de Lumel à la rue des Ecoles



**Plan AVP  
principe de  
plantation.  
Rue Pezoulat  
à Grisolles.**  
Source :  
d'une ville à  
l'autre.

## Annexe 9 : Localisation du site de Beauregard.



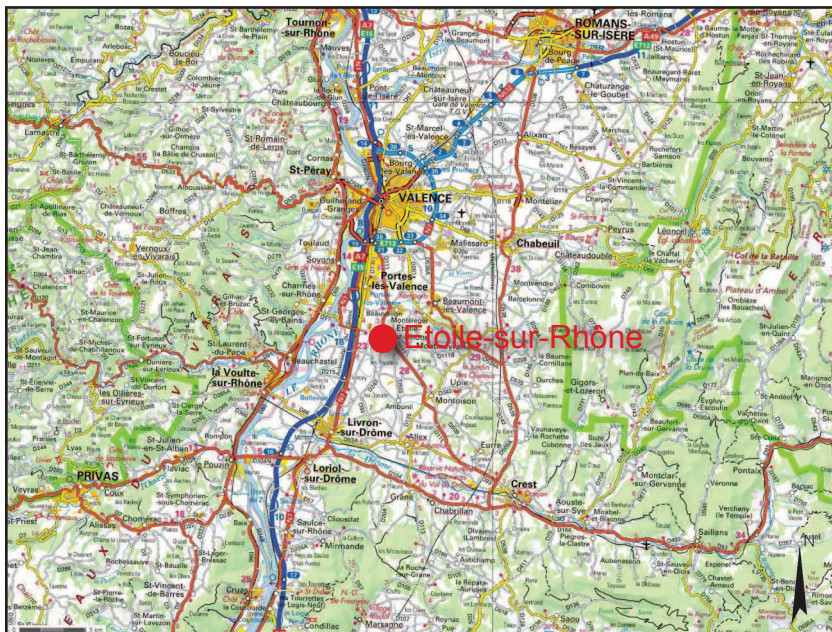
Carte IGN :  
localisation de  
la commune de  
Beauregard.  
Source : géoportail, modification A. Mazars.



Carte cadastrale : localisation du projet de Beauregard.  
Source : géoportail, modification A. Mazars.



## Annexe 11 : Localisation du site d'Etoile-sur-Rhône

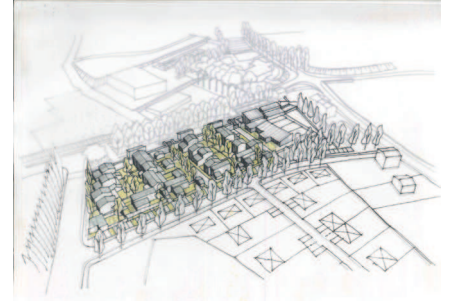
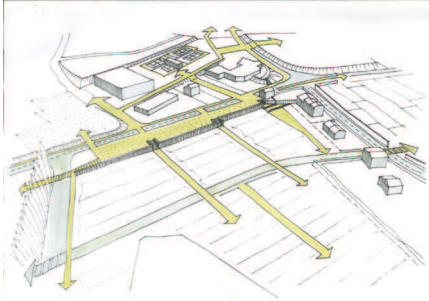


Carte IGN : localisation de la commune d'Etoile-sur-Rhône.  
Source : géoportail, modification A. Mazars.



Carte cadastrale : localisation du projet d'Etoile-sur-Rhône  
Source : géoportail, modification A. Mazars.

# Annexe 12 : Plan d'aménagement de l'éco-quartier des Salières - Projet d'Etoile sur Rhône.



**Schéma des principes d'aménagement de l'éco-quartier des salières.**  
*Source : Atelier Sites.*



**Plan d'aménagement de l'éco-quartier des salières.**  
*Source : Atelier Sites.*



Diplôme : Diplôme d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences Agronomiques, Agroalimentaires, Horticoles et du Paysage  
Spécialité : Paysage  
Spécialisation / option : Ingénierie des Territoires  
Enseignant référent : Fabienne Joliet

Auteur(s) : Mazars Adeline

Date de naissance\* : 23/04/1989

Nb pages : 40

Annexe(s) : 12

Année de soutenance : 2013

Organisme d'accueil : Atelier UO ( Urbi et Orbi)

Adresse : 13 rue Belfort

69004 LYON

Maître de stage : Pricilla Tetaz

Titre français : **La qualité de l'aménagement des voiries, un des facteurs de reconquête des espaces publics de centre bourg** : Analyse d'aménagement de références au cœur des traversées de petites et moyennes communes.

Titre anglais : **Roads planning quality, one of recapture factors of village center public spaces**: Analysis of references planning in center of smalls and mediums municipalities.

**Résumé** : C'est une évidence, l'automobile et les aménagements qui y sont liés ont profondément transformé notre territoire et nos modes de vie. L'aire du « tout automobile » ainsi que la généralisation de la pensée fonctionnaliste en terme d'aménagement du territoire ont placé les questions d'aménagements routiers comme prioritaires, en omettant de s'intéresser aux qualités humaines et paysagères des voiries. Depuis les années 1990, ce « tout automobile » est partiellement remis en question. Cette démarche est plus facilement portée par les villes que par les communes rurales. Pour autant, dans certains bourgs, des opérations ont été menées pour changer cette situation. Elles témoignent d'une nouvelle volonté en matière d'aménagement des traversées de village. Par l'analyse de sites de références, ce mémoire vise à mettre en évidence l'intérêt et les enjeux liées à l'aménagement des voiries et des espaces publics de petites et moyennes communes, tant en terme de qualité d'aménagement que de reconquête de la rue.

Nous pouvons alors conclure que la manière de circuler dans la rue et la manière d'habiter et de reconquérir les frontages sont les leviers essentiels de l'aménagement d'espaces publics liés à la voirie. Pour cela le rôle des concepteurs est donc de projeter une trame d'aménagement qui permettra, par la suite, de faciliter l'expression, la spontanéité et l'appropriation des usagers. Il est alors important de s'attacher à créer des espaces confortables, évolutifs, où le végétal peut s'épanouir. Il est aussi nécessaire d'inscrire le projet dans une dynamique communale tenant compte du contexte et des acteurs locaux.

**Abstract** : It is an obvious fact, the automobile and the tied planning have intensely transformed our territory and our life style. The "all automobile" period and the functionalist ideology in territories planning placed the roads planning in priority. The result is that planners forgotten to be interested in humans and landscapes qualities in the cities roads planning. Since the nineties, these kinds of planning are, in part, reconsidered. This approach is easier in the city than in the rural municipalities. But, some villages had made interventions in roads and publics spaces to change this situation. These interventions are the testimony of a new willpower in roads village planning. By analysis of reference sites, this report highlights the interests and the stakes that are tied at the roads and publics space planning in small and medium villages, in term of planning qualities and street recapture.

We can conclude that the way to move in the street and the way to live and recapture the frontages are the necessary levers of roads public spaces planning. In this way, planner's role is to project planning frameworks that allow and make easier the peoples expressions, the spontaneities and the appropriation of public space. For that, it is important to create comfortable and progressive spaces, where the plants can open up. It is also necessary to place the project in the municipality context and dynamics.

Mots-clés : voirie, petites et moyennes communes, traversée de bourg, espaces publics, usages, appropriation, reconquête des rues, frontages.