



HAL
open science

La reconquête des traversées de bourgs : une identité à redéfinir

Olivier Charrier

► **To cite this version:**

Olivier Charrier. La reconquête des traversées de bourgs : une identité à redéfinir. Sciences du Vivant [q-bio]. 2014. dumas-01078132

HAL Id: dumas-01078132

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01078132>

Submitted on 28 Oct 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

AGROCAMPUS
OUEST

CFR Angers

CFR Rennes



agencePaVsaGes

Année universitaire : 2013-2014

Spécialité :

Paysage

Spécialisation (et option éventuelle) :

Maîtrise d'œuvre et ingénierie

Mémoire de Fin d'Études

d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage

de Master de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage

d'un autre établissement (étudiant arrivé en M2)

La reconquête des traversées de bourgs : Une identité à redéfinir

Par : Olivier CHARRIER



Soutenu à Angers le 18 septembre 2014*

Devant le jury composé de :

Président : Joséphine AUDEBERT

Maître de stage : Iris SAUTEL

Enseignant référent : Vincent BOUVIER

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

Confidentialité :

Non Oui si oui : 1 an 5 ans 10 ans

Pendant toute la durée de confidentialité, aucune diffusion du mémoire n'est possible⁽¹⁾.

A la fin de la période de confidentialité, sa diffusion est soumise aux règles ci-dessous (droits d'auteur et autorisation de diffusion par l'enseignant).

Date et signature du maître de stage⁽²⁾ :

Droits d'auteur :

L'auteur⁽³⁾ autorise la diffusion de son travail

Oui Non

Si oui, il autorise

la diffusion papier du mémoire uniquement(4)

la diffusion papier du mémoire et la diffusion électronique du résumé

la diffusion papier et électronique du mémoire (joindre dans ce cas la fiche de conformité du mémoire numérique et le contrat de diffusion)

Date et signature de l'auteur :

Autorisation de diffusion par le responsable de spécialisation ou son représentant :

L'enseignant juge le mémoire de qualité suffisante pour être diffusé

Oui Non

Si non, seul le titre du mémoire apparaîtra dans les bases de données.

Si oui, il autorise

la diffusion papier du mémoire uniquement(4)

la diffusion papier du mémoire et la diffusion électronique du résumé

la diffusion papier et électronique du mémoire

Date et signature de l'enseignant :

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

(2) Signature et cachet de l'organisme

(3).Auteur = étudiant qui réalise son mémoire de fin d'études

(4) 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

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier l'ensemble de l'Agence Paysages pour m'avoir donné l'opportunité de travailler à leurs côtés et de participer à leurs projets d'aménagements urbains. J'ai pris un grand plaisir à travailler au sein de cette équipe et de participer à leurs projets. Ce fut un stage très enrichissant et tout ce que j'ai appris au cours de ces 6 mois me sera d'une grande importance quant à mes études futures.

Je remercie aussi Iris Sautel, ma maîtresse de stage, pour sa présence lors de mon stage à Agence Paysages, pour son encouragement et ses conseils quant à mon mémoire de fin d'études.

Mes remerciements vont aussi à Christine Maini, paysagiste assistante, pour sa présence, son encadrement et tout ce qu'elle m'a appris durant notre collaboration pour le projet sur lequel nous avons travaillé.

Enfin, je remercie Vincent Bouvier, mon tuteur de stage, pour ses conseils et sa disponibilité tout au long de ces 6 mois.

LISTE DES ABREVIATIONS

MIQCP : Mission Interministérielle pour la Qualité des Constructions Publiques

CAUE : Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement

RD : Route Départementale

LEO : Liaison Est Ouest

CEREMA : Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

PMR : Personne à Mobilité Réduite

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

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

CETMEF : Centre d'Etudes Techniques Maritimes Et Fluviales

SETRA : Service d'Etudes sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements

AVAP : Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine

ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager. Elles seront remplacées à partir du 14 juillet 2015 par les AVAP.

AVAP : Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine.

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

AMO : Assistance à Maîtrise d'Ouvrage

GLOSSAIRE

Agence de tertiaire : Agence qui possède une activité professionnelle de service (le commerce, l'administration, l'information).

Appropriation de l'espace public : Trouver une fonction et une utilisation de l'espace public, lui donner un usage afin de répondre à un besoin personnel ou collectif. En général, la notion d'appropriation correspond à s'attribuer et s'accaparer un objet, un élément. Hors ici, l'appropriation de l'espace correspond au fait de trouver un nouvel usage à un lieu, sans en faire sans propriété. L'espace public est un bien commun.

Arbre tige : Arbre muni d'un tronc surmonté de plusieurs branches obtenues par la taille ou le greffage.

Atlante : Statue masculine soutenant un balcon, un escalier.

Chaland : Bateau destiné à assurer le transport de marchandises sur des fleuves ou des rivières.

Circulation douce : Mode de circulation sécurisée et accessible, ouvert à tous les moyens de déplacements non motorisés.

Continuité écologique : Connexion fonctionnelle et effective nécessaire au fonctionnement, la stabilité et la survie des écosystèmes sur le long terme.

Couronne : Partie de l'arbre de la première branche à la cime.

Effet îlot de chaleur : Augmentation localisée de la température en milieu urbain par rapport au milieu rural. Cet effet est dû aux activités humaines, l'occupation du sol et sa nature (les surfaces noires et les bâtiments vitrés renvoient le rayonnement solaire absorbé sous forme de rayon infrarouge, ce qui réchauffe l'air).

Exigences actuelles et futures des usagers : En fonction des années, les demandes des habitants sont différentes suivant les modes et l'évolution de leur commune. En effet, suite à ces évolutions (zones pavillonnaires créées, nouveaux aménagements, implantation de commerces, etc), cela peut engendrer la création de nouveaux besoins de la part des habitants (demande de piste cyclable, d'espaces verts, de stationnements, etc). Dans le cadre de ce mémoire, la traversée devra répondre aux exigences actuelles de la part de ses usagers, mais il est aussi important de prévoir les futures demandes qui vont émaner du futur développement de la commune. Cela permettra d'éviter de nouveaux aménagements dans quelques années et de modifier ainsi le projet actuel qui sera mis en place.

Fiacre : Voiture de louage tirée par un cheval et conduite par un cocher, que l'on utilisait à la course ou à l'heure.

Fonctionnalisme : Théorie selon laquelle, pour les aménagements de territoire, la forme des éléments qui composent la ville s'explique uniquement par les fonctions et les besoins qui s'y exercent.

Gestion différenciée : Façon de gérer les espaces verts en milieu urbain qui consiste à ne pas appliquer à tous les espaces la même intensité ni la même nature de soins. Elle est l'élément clé de la gestion raisonnable et conduit à une gestion plus respectueuse de l'environnement de ces espaces.

GLOSSAIRE

Identité : Définition d'un espace en fonction de l'ensemble des caractères qui le composent. Dans le cadre de ce mémoire, 2 identités de la traversée de bourg vont s'opposer, chacune ayant des usages, des enjeux et des caractéristiques opposés. On parlera alors d'une identité de route pour les axes ayant comme unique vocation la fluidité du trafic routier, et d'une identité de rue au sein de laquelle une vie sociale se développe et la circulation douce est aussi importante que la circulation automobile qui possède donc une vitesse très limitée et un rôle de desserte des habitations. Ces 2 identités ont des ambiances, des usages, des enjeux très différents, et les caractéristiques physiques de ces espaces ne seront donc pas du tout les mêmes.

Instrument de planification : Ensemble des outils nécessaires à la bonne conduite d'un projet et d'un espace.

Intégration : Insérer un élément dans un grand ensemble. Cela permet à cet élément d'être en lien et en continuité avec l'espace dans lequel il s'inscrit. Dans le cadre de ce mémoire, cette notion d'intégration sera utilisée afin d'insérer la traversée de bourg dans sa commune. Une continuité devra être produite entre cet axe et les éléments qui composent la commune (homogénéité de matériaux, continuité des axes de circulation) afin d'avoir une cohérence de l'espace.

Madrier : Pièce de bois d'essence résineuse, de forte section.

Nouveaux usages et pratiques sociales de l'espace public : Suivant les éléments qui composent l'espace public, leur utilisation par ses usagers seront différentes. Suite à des aménagements, la composition et l'organisation de l'espace seront différentes, ce qui va donc modifier la manière dont les habitants l'utilisent.

Patrimoine : Dans ce mémoire, la notion de patrimoine sera considérée comme l'héritage d'une commune, c'est-à-dire l'ensemble des éléments qui permettent de la caractériser, qu'ils soient présents depuis longtemps (patrimoine historique) ou non. Il permettra ainsi d'apporter une identité propre à chaque commune. Ce patrimoine peut être d'origine naturelle, paysagère, culturelle, bâti. Ces ensembles sont généralement préservés, restaurés et sauvegardés.

Photosynthèse : Processus se déroulant chez les plantes, ayant pour but de créer de l'énergie sous forme de glucides et de l'oxygène à partir de l'énergie lumineuse provenant du soleil, d'eau et de dioxyde de carbone.

Plateau traversant : Modification de projet de l'espace public afin d'avoir la chaussée à niveau du trottoir, ce qui le mène à même niveau que le piéton.

Projet de Réhabilitation : Projet qui vise à rendre un site apte à un usage donné, à lui apporter le confort des normes d'aujourd'hui.

Projet de Requalification : Projet dans l'objectif d'acquérir une qualification nouvelle à un endroit, un nouveau titre, une nouvelle identité.

Séquençage : Division d'un espace en différents éléments constitutifs.

Système viaire : Ensemble des lieux de passage ouverts au public dans un tissu urbain.

Transpiration : Processus se déroulant chez les plantes, ayant pour but l'élimination de l'eau sous forme de vapeur par les stomates des feuilles.

LISTE DES ILLUSTRATIONS

>Fig.1: Représentation du fonctionnalisme routier.

>Fig.2: Représentation des différents types de voirie.

>Fig.3: Photos des différents types de voirie par ordre d'importance de gauche vers la droite.

>Fig.4: Développement du centre-ville au sein d'une traversée de bourg.

>Fig.5: Carte de l'état major de la commune de Rognonas (13), montrant son développement s'effectuant à proximité de l'axe routier

>Fig.6: Projet LEO de contournement d'Avignon et déviation de Rognonas (13).

>Fig.7: Axe d'entrée de ville qui laisse penser que la vitesse maximale est de 70 ou 90km/h alors que l'on se situe au cœur d'une commune.

>Fig.8: Alignement de pins parasols, patrimoine naturel historique de la RD570 traversant la commune de Rognonas (13).

>Fig.9: Ancienne voie ferrée et trame verte à sauvegarder et mettre en valeur.

>Fig.10: Portail d'un ancien domaine mal valorisé à cause de l'installation d'un commerce.

>Fig.11: Portail d'un ancien domaine non mis en valeur à cause d'un important panneau publicitaire et d'une station-service située à sa proximité.

>Fig.12: Photo prise avant le projet et plan masse d'une séquence à caractère de 'placette'.

>Fig.13: Photo prise avant le projet et plan masse d'une séquence mettant en valeur la perspective sur le clocher.

>Fig.14: Photo prise avant le projet et plan masse d'une séquence mettant en valeur l'alignement de pins située à l'entrée de ville.

>Fig.15: Chaussée de largeur 6m et de couleur différente des trottoirs

>Fig.16: Réduction du champ visuel grâce à l'alignement d'arbres.

>Fig.17: Trottoir au même niveau que la chaussée et revêtements de même coloris.

>Fig.18: Installation d'une zone 30 au cœur d'une commune

LISTE DES ILLUSTRATIONS

>Fig.19: Installation d'un sens unique au sein d'une commune afin d'améliorer le partage véhicules/piétons.

>Fig.20: Séparation spatiale de la circulation automobile et cycliste.

>Fig.21: Création d'espaces conviviaux et agréables : La Place Saint Roch à Robion (84) - Développement de nouveaux usages sur les trottoirs élargis.

>Fig.22: Bande minérale et végétale le long de façades - Donzère (26) – et photomontage du projet de traversée de bourg à Rognonas (13).

>Fig.23: Gestion du nivellement à l'aide d'une bande pavée le long du domaine privé afin de rattraper les différences altimétriques.

>Fig.24: Exemple de mobilier de gamme identique.

>Fig.25: Exemple de mobilier classique (à gauche) et contemporain (à droite).

>Fig.26: Des espaces dégradés et non entretenus qui donnent une image dégradée de la commune.

>Fig.27: Une homogénéité des revêtements le long de la traversée.

>Fig.28: Un éclairage apaisant au sein de la traversée de bourg.

>Fig.29: Événementiels prenant place sur les trottoirs et placette du centre de Châteaurenard (13).

> Fig.30: Exemple de végétalisation en ville.

>Fig.31: Protection des arbres au sein de la traversée de l'Isle-sur-la-Sorgue (84).

>Fig.32: Plantation de bandes végétalisées au pied des propriétés.

LISTE DES ANNEXES

>Annexe 1: Notations des indicateurs correspondant aux objectifs de développement durable et de qualité paysagère émis par le référentiel 'Un aménagement durable pour Paris'

>Annexe 2: Caractéristiques des matériaux utilisés pour le mobilier urbain

>Annexe 3: Les bienfaits du végétal en ville

SOMMAIRE

Introduction	1
I- LA NOTION DE RUE A TRAVERS L'HISTOIRE ET LES CULTURES	2
I-1- La rue : une des composantes importantes de l'espace public	2
I-2- La rue, un espace rempli d'histoire et évoluant au fil des années	2
I-2-A- La rue, un espace symbolique	2
I-2-B- La rue, concentration des usages et vitrine de l'activité économique	3
I-2-C- L'évolution de la rue au fil des années en Europe: vers un certain fonctionnalisme routier	4
I-2-D- La rue, un espace façonné grâce au temps, ses usages et ses acteurs.	5
I-3- Le système viaire	6
I-3-A- Des voiries à usages et de formes variées	6
I-3-B- Des usages différents en fonction du pays	7
I-3-C- Les formes urbaines	7
I-4- La traversée de bourg: d'une identité de route à celle de rue	8
II- LE SYSTEME VIAIRE A L'ECHELLE DU TERRITOIRE	9
II-1- La mise en valeur ou création de repères du grand paysage	9
II-2- La place et le rôle de la traversée au sein de l'agglomération	10
II-3- La réorganisation ou la planification des différents déplacements routiers au sein de l'agglomération	11
II-4- L'insertion du projet de traversée dans la dynamique d'aménagement de la commune et de l'agglomération	12

III-	LA TRAVERSEE A L'ECHELLE DE LA COMMUNE	14
III-1-	La création de séquences le long de la traversée	14
III-1-A-	Une vocation à redéfinir	14
III-1-B-	La mise en valeur du patrimoine naturel historique, paysager et bâti	15
III-1-C-	Une traversée à embellir et à rythmer	18
III-2-	Le partage de l'espace public	20
III-2-A-	Sécuriser la circulation routière	20
III-2-B-	Rendre la place au piéton	22
III-2-C-	Inventer des lieux d'échange et de convivialité	23
III-2-D-	Soigner la relation entre domaine public et privé	23
III-3-	Les éléments de projet	24
III-3-A-	La maîtrise de la publicité et des enseignes	24
III-3-B-	L'ordonnancement du mobilier urbain	26
III-3-C-	Le soin et la simplification de l'espace public urbain	28
III-3-D-	La lisibilité et la cohérence du plan de voirie	29
III-3-E-	Le confort des riverains	29
III-3-F-	L'évolution spatio-temporelle des espaces de la rue	31
III-3-G-	Le cas spécifique du végétal en ville	31
IV-	LES OUTILS A METTRE EN PLACE	34
IV-1-	La gouvernance de la participation	34
IV-1-A-	La concertation participative lors de la conception d'un projet	34
IV-1-B-	La participation des habitants en aval du projet	34
IV-2-	Des appuis techniques et réglementaires précieux	35
IV-2-A-	Le CEREMA	35
IV-2-B-	Les AVAP	36
	Conclusion	37
	Bibliographie	38
	Sitographie	40
	Annexes	

INTRODUCTION

Depuis le début de l'ère automobile qui a débuté dans les années 1950, les villes construites autour d'axes majeurs de circulation sont soumises à une importante circulation automobile et à un certain fonctionnalisme routier. Les architectes et urbanistes mettaient tout en place afin de privilégier une circulation rapide des véhicules. Ainsi, ces nombreux villages traversés par ces axes de communication gardent de nombreuses traces de ce passé, ce qui rend difficile le partage entre l'automobiliste et le piéton. A cause de cet héritage encore présent, ces villages ont souvent une image dégradée et un mauvais cadre de vie pour ses usagers et habitants.

Mais depuis une vingtaine d'années, la multiplication des transports en commun, la création de déviations et de contournements routiers permettent d'alléger de plus en plus les villages de leur circulation routière. Ainsi, les collectivités tendent de plus en plus à aménager ces anciens axes de communication qui traversent leur commune vers une nouvelle identité. 'La sécurité', 'la place du piéton', 'le confort', 'le cadre de vie' sont toutes des expressions qui reviennent fréquemment lorsque les collectivités désirent y créer une nouvelle identité, c'est-à-dire transformer ces routes témoins de ce fonctionnalisme routier vers une identité de lieu de vie, de rencontre et d'échange dans laquelle les circulations douces sont favorisées.

Afin de donner une nouvelle identité à ces axes, le paysagiste doit travailler sur un projet d'ensemble, de façade à façade, et l'insérer dans la dynamique d'une commune et d'une agglomération toute entière. Ce type d'aménagement doit s'établir en fonction des ambiances données autour de cet axe. Suite à ce type de projet, un changement de mentalité et de nouvelles habitudes de la part des habitants peuvent voir le jour.

Ainsi, la problématique de ce mémoire est la suivante :

La reconquête des traversées de bourgs : Une identité à redéfinir

Dans un premier temps, nous définirons la notion de rue au sein de l'espace public à travers les époques, jusqu'à l'apparition de ce fonctionnalisme routier. Puis nous étudierons les différents types de voies existantes jusqu'à définir précisément les traversées de bourgs et les enjeux de tels aménagements.

Dans un second temps, nous étudierons le système routier à l'échelle du territoire, son importance lors de ce type de projet et la justification de ne pas prendre seulement en compte la traversée lors de ces aménagements.

Ensuite, nous parlerons des différents aménagements à réaliser, plus particulièrement le but d'un séquençage de la traversée et du partage de l'espace. Puis nous aborderons d'autres éléments qui permettent ce changement d'identité de l'espace et leur contribution dans ce type de projet.

Pour conclure, nous étudierons quelques outils qui peuvent aider et contribuer à la réalisation de ces aménagements, tels que la concertation, la participation des habitants ainsi que des appuis techniques et règlementaires mis en place au sein des communes.

I- LA NOTION DE RUE A TRAVERS L'HISTOIRE ET LES CULTURES

I-1- La rue : une des composantes importantes de l'espace public

La notion d'espace public connaît un grand engouement depuis les années 1960 et la parution de la thèse de J. Habermas qui caractérise cet espace comme construction de la «sphère publique» qui met en œuvre une communication entre des individus qui vont ainsi se constituer en tant que public. Dans les sociétés humaines, l'espace public représente l'ensemble des espaces de rassemblement et de passage d'individus. Il est à l'usage de tous, n'appartient à personne ou relève du domaine public et exceptionnellement du privé. L'espace public «constitue le fondement de l'architecture et du paysage de la ville. Il en est son armature, offrant le cadre de la mise en relation continue et permanente des hommes, des biens et des idées. Vivant et conçu en osmose avec les activités de la ville, il en révèle son dynamisme et son identité» (MIQCP, 2001).

Au point de vue spatial, il est «un volume ouvert, extérieur aux architectures, élément constitutif d'un paysage, composé de l'espace lui-même, et de tous les éléments naturels ou urbains perceptibles jusqu'à l'horizon depuis ce lieu» (MIQCP, 2001). Les relations entre l'espace public et tout le reste de la ville sont organisées par une composition qui définit comment ces espaces doivent s'enchaîner et se succéder (Hafida Boulekbache-Mazouz, 2008). Ainsi, l'espace public se compose d'une succession de séquences, chacune possédant des usages et des ambiances différentes. En effet, la forme urbanistique de l'espace public urbain est définie par un réseau de rues, boulevards, places, d'espaces verts tels que les parcs et jardins... L'interaction et l'articulation entre chacune de ces séquences sont très importantes, chacune d'entre elles ayant des vocations différentes mais quelques fois mal définies.

La rue est une séquence incontournable car c'est elle qui relie les autres composantes de l'espace public entre elles et d'une ville toute entière. Mais la rue est aussi un lieu de rencontre, d'échange et un lieu symbolique rempli d'histoire qui a évolué au fil du temps. Nous allons maintenant voir que la rue, à la base espace convivial, social et commercial, est ensuite devenue un espace dédié à la circulation automobile.

I-2- La rue, un espace rempli d'histoire et évoluant au fil des années.

I-2-A- La rue, un espace symbolique

Selon le philosophe Habermas (1970), l'espace public se définit comme la «sphère intermédiaire» [1] qui s'est constituée entre la société civile et l'Etat. Il s'agit alors d'un lieu de rassemblement des citoyens pour exprimer leur opinion publique et idéologie, d'un moyen de pression contre le gouvernement. Il est le lieu de liberté d'expression du peuple et de débats à propos des sujets politiques, sociaux, culturels, religieux et intellectuels, et quelques fois d'affrontements. La rue, composante principale de cet espace public, est ainsi un lieu symbolique qui permet aux citoyens d'avoir le sentiment de participer à la vie politique du pays. L'espace public est aussi utilisé par les pouvoirs publics comme lieu d'expression de leur puissance. Ils utilisent de nombreux décors urbains pour la manifester, une architecture impressionnante des lieux de pouvoir et des monuments afin de montrer leur puissance. Ils

utilisent par exemple la rue pour les défilés militaires. Ce sont principalement les espaces grandioses qui permettent de célébrer la gloire des pouvoirs politiques. La majorité des grands décors, et des grands monuments sont sur les places, et la mise en valeur des monuments se fait par le dégagement d'espaces ouverts sur leur façade. Mais la rue, elle aussi, bénéficie de cette accumulation de décors, parfois plus modestes. Les alignements, la régularité mais aussi l'originalité des balcons, des statues ou des atlantes de façade qui les supportent, les fontaines : Tous ces objets ont une fonction dans la définition de la rue et sa distinction (Garden M. 2006).

Enfin, l'espace public est aussi un espace symbolique d'expression de joie des citoyens lors des différents exploits militaires, des manifestations festives ou de joie, de célébration d'une victoire politique ou même sportive. La rue devient alors l'acteur d'une histoire immédiate. Elle devient l'objet et le lieu du spectacle. Autrefois, la rue était le lieu où se déroulaient de nombreuses fêtes joyeuses, des célébrations officielles et réjouissances d'évènements familiaux, de mariages, de succès scolaires, bals populaires... Mais cette propriété collective de la rue survit difficilement face aux évolutions de la rue d'aujourd'hui (Garden M. 2006) à cause de nombreux conflits qui y ont eu lieu et la mise en place d'un fonctionnalisme routier qui va de plus en plus mettre de côté toute circulation piétonne au profit du trafic routier.

I-2-B- La rue, concentration des usages et vitrine de l'activité économique

En France, à l'époque médiévale, la rue était un lieu d'exposition, d'étalage, d'accumulation de denrées et d'objets offerts aux chalands. Les boutiques étaient sur la rue, devant les magasins qui ne servent alors que de dépôts dans lesquels le client ne pénètre jamais. Témoin de cette activité économique au cœur de la rue, leur nom vient souvent des métiers qui y étaient exercés à cette époque. La rue est alors l'endroit où s'effectuent les achats quotidiens (nourriture, vêtements, ...). Conséquence de cette vie économique au cœur de la rue, l'accumulation d'embouteillages et l'encombrement des rues qui fut le quotidien de la vie urbaine pendant longtemps. Ainsi, à la fin de cette époque médiévale, de nombreuses places ont été aménagées afin de délocaliser cette activité économique. Puis ce sont multipliés les marchés spécialisés tels que les marchés aux légumes, aux fleurs, aux fruits, ainsi que de nombreuses halles couvertes. Au sein de la plupart des villages ruraux en France, on peut encore imaginer la rue de cette fin d'époque médiévale avec une grande rue où se tiennent un marché une ou deux fois par semaine, des foires. On y retrouve les produits de la ferme et de l'artisanat et tout ce qui est nécessaire aux habitants.

Ces rues marchandes présentent de nombreuses caractéristiques. En effet, tous les rez-de-chaussée sont occupés par des locaux commerciaux, ceux-ci variant dans le temps en fonction des besoins et le changement de comportement des habitants. Par exemple, de nos jours, il y a beaucoup moins de commerces spécialisés qu'auparavant, les agences de tertiaire se multiplient, les surfaces commerciales abandonnant souvent le centre-ville et les rues.

L'apparition, puis le développement du tramway, de la traction à vapeur, et enfin de l'automobile ont radicalement transformé l'usage de la rue. Ainsi, la modification de la chaussée avec l'abandon du pavé par exemple ou de la rigole d'écoulement des eaux, la fin des étals débordant sur la rue, de la charrette et des chevaux qui étaient utilisés pour la cavalerie ou pour tirer les diligences et fiacres sont témoins de toutes ces innovations. Les années 60 sont alors témoins de la création du fonctionnalisme routier qui conduit peu à peu à un nouvel usage de la rue: un espace interdit au piéton, à la flânerie et à la rencontre.

I-2-C- L'évolution de la rue au fil des années en Europe : vers un certain fonctionnalisme routier

A l'Antiquité et au Moyen-Age, la rue est perçue comme un élément privé qui permet d'accéder à d'autres espaces privatifs. Elle était un véritable lieu de vie pour ses riverains et ils y circulaient librement. A cette époque, les villes sont composées autour d'un lieu symbolique ou de pouvoir (Eglise, Château) et des cours d'eau, facilitant ainsi le transport de denrées alimentaires. Les rues sont tortueuses, étroites, obscures, encombrées et principalement en pavés. La cohorte de carrioles, chariots et piétons dans les rues provoquait de fréquents embouteillages. Les rues n'étaient pas nettoyées, et très peu d'éléments permettaient son assainissement. Au point de vue commercial, la rue du Moyen-Age était un lieu de consommation (Garden M. 2006). Les artisans exposaient leurs produits sur la chaussée. On y trouvait aussi de nombreux marchands ambulants. Mais l'étroitesse des rues était un obstacle à l'acheminement des denrées alimentaires, et de tout type de circulation. Les problèmes d'assainissement et de nettoyage des rues ont ainsi entraîné la prolifération de nombreuses maladies dont la peste. Tous ces éléments ont été les précurseurs de la modification de la rue au XVIIIème siècle.

En effet, à partir du XVIIIème siècle, une nouvelle rue a ainsi pris naissance à Londres puis à Paris; une rue qui se déshumanise au fur et à mesure qu'elle se remplit et se construit [2]. La révolution du mode d'habiter, la naissance du logement et de l'appartement, de l'habitat individuel et l'appropriation des rez-de-chaussée des maisons par les activités commerciales sont les précurseurs de ce changement. De plus, ajoutons à ce changement le début de l'alignement et l'élargissement de la rue, la mise en place de l'assainissement, de l'éclairage et le début de la sécurisation. Mais changer le tracé de la rue, aligner les maisons, supprimer celles qui avancent sur la chaussée et changer le tracé de la rue ont été très difficiles car cela demande un pouvoir fort et beaucoup de financement. Reculer une façade s'attaque au domaine privé de l'habitant. A Paris, au XIX^{ème} siècle, le baron Haussmann a joué un grand rôle dans les transformations des rues de la capitale. La rue est ainsi devenue régulière, bordée d'immeubles de six ou sept étages, plus ou moins chargés de décorations. De plus, à cette époque, l'assainissement fut une des préoccupations majeures car elle était responsable de nombreuses épidémies, et d'incendies. Ainsi, le grand incendie de Rome en 1664 et celui de Londres en 1665 ont montré la fragilité de la rue à cause de son encombrement et des nombreux produits inflammables présents qui étaient alors nécessaires à la vie quotidienne (paille, fagots, huile pour le chauffage...). En effet, les maisons étaient pour la plupart en bois et le toit en chaume, on utilisait des bougies pour s'éclairer. De plus, l'incapacité d'accès des autorités municipales à cause de l'encombrement, de l'étroitesse des rues et leur manque de moyens gêna considérablement la lutte contre l'incendie. Il a fallu du temps pour mettre en place l'adduction de l'eau à tous les étages des bâtiments, ou l'installation des égouts permettant le nettoyage de la rue face au risque d'épidémie, le Choléra faisant de nombreuses victimes au milieu du XIXème siècle.

Enfin, les années 60 se caractérisent par l'essor de l'automobile et des modes de déplacement. Afin de palier à l'importante hausse du trafic routier, l'élargissement des chaussées au profit des trottoirs a été l'une des principales solutions (fig.1). On assiste alors à un certain «fonctionnalisme routier». L'évolution des modes de déplacement et de la circulation évolue au service de l'automobile. En plus de l'élargissement de la chaussée, les virages sont allongés afin de permettre un trafic plus fluide, des arbres et maisons ont été supprimés. Le vocabulaire routier s'accumule : bordures hautes, glissières, chicanes, panneaux de signalisation, etc. Malheureusement, cette évolution en faveur de la circulation automobile stérilise la vie autour de



ces voies, pollue, dégrade l'image des communes et incite le conducteur à conduire à une vitesse élevée. Mais depuis quelques dizaines d'années, ce fonctionnalisme routier est remis en question et de plus en plus de communes se lancent dans de véritables projets de réaménagement de leurs espaces publics.

Fig. 1: Représentation du fonctionnalisme routier – Rognonas (13) - 2014 – Agence paysages

I-2-D- La rue, un espace façonné grâce au temps, ses usages et ses acteurs.

La rue est une forme urbaine qui a une architecture, une configuration et une histoire. «Les pratiques actuelles ne peuvent se comprendre sans connaître celles qui les ont précédées et qui ont laissé des traces dans l'organisation des lieux» (Fleury A. 2004). Les différentes fonctions qui sont exercées au sein de la rue font partie de cet héritage même si elles évoluent avec le temps. Ainsi, le passé de chaque rue a une influence sur son devenir. Des traces de ce passé sont encore souvent présentes.

De plus, la composition de la rue dépend beaucoup des acteurs économiques. Leurs discours et leurs décisions sont à prendre en compte pour comprendre les dynamiques de la rue par leur choix d'implantation, leur travail et leurs investissements. Le type de commerce et leur lieu d'implantation peuvent influencer sur les habitudes des riverains et l'installation de futurs commerces. Ainsi, ils ont une grande influence sur les pratiques et les paysages de la rue. Les acteurs publics jouent aussi un rôle important dans la composition de la rue, de par les réglementations mises en place et leur encouragement à l'installation de telle ou telle activité comme des musées, des galeries d'art,... (Fleury A. 2004).

Les habitants eux-mêmes ont aussi une part dans la composition de la rue. Suivant leur âge, leurs besoins, ils s'approprient différemment ces espaces et ses usages varient. En effet, en fonction des individus, la rue peut par exemple s'avérer être un lieu de promenade, un lieu de détente et de pause, un lieu d'appropriation, ou simplement un lieu de passage et de traversée pour aller d'un espace privé à un autre. Chaque individu utilise différemment la rue et les objets qui la composent. Par exemple, un simple escalier peut être un espace de traversée par certaines personnes, ou un lieu de pause et d'occupation pour d'autres.

Ainsi, la rue est un espace qui a évolué et où règne dorénavant un certain fonctionnalisme routier. La rue est aussi un témoin de l'histoire de toute une ville. D'une rue à l'autre, sa composition et son ambiance sont ainsi différentes selon son histoire, ses acteurs et ses usagers. Ces éléments sont ainsi à prendre en compte lors de tout aménagement d'espace public, chacun développant ainsi des enjeux et des objectifs différents en fonction de l'histoire du site. Nous allons maintenant voir que la voirie possède une certaine hiérarchisation et des usages différents, qui seront aussi à prendre en compte lors de tout aménagement urbain.

I-3- Le système viaire

I-3-A- Des voiries à usages et de formes variées

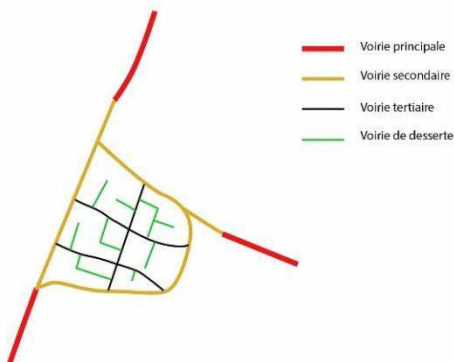
Depuis l'essor de l'automobile durant les années 60, une certaine hiérarchisation des voies apparaît. En effet, elles sont hiérarchisées selon le statut de l'intensité des flux et leurs usages.

Nous pouvons alors distinguer les voiries primaires, secondaires, tertiaires et de desserte (fig. 2 et 3). Suivant leur affectation, un traitement et une ambiance différente leur sont souvent attribués (plantations, revêtements, mobilier urbain, emprise de la chaussée et de la circulation douce, nom des voies: avenue/rue/etc... (CAUE 76, 2009).

La voirie primaire comprend les routes d'importance départementale et les voies de liaison. Elle permet d'assurer le transit et les déplacements entre zones urbaines. Son usage principal est de circuler afin de relier rapidement une zone urbaine à une autre. Ainsi, l'emprise de la chaussée est très importante, la vitesse est élevée et les circulations douces sont quasiment nulles.

La voirie secondaire comprend les rues, les avenues, les boulevards et elle est destinée à desservir directement un quartier ou bien une zone d'activités secondaires. Ce sont les voies principales au sein d'une zone urbaine et elles prennent directement naissance sur les voies primaires. Elles relient les différents quartiers entre eux. Les déplacements doux sont plus importants au sein de ce type de voirie car généralement, de nombreux commerces sont installés autour de celle-ci, et c'est là que se concentrent les différents services et monuments d'une commune (Eglise, Poste, Mairie, Ecole,...). Les circulations automobiles et douces doivent alors cohabiter. Ainsi, sur ce type de voirie, nous pouvons généralement observer une chaussée possédant une voie de chaque sens, des trottoirs, et des stationnements aux abords de la chaussée.

La voirie tertiaire comprend les voies internes à chaque quartier, à gestion communale ou privée. Elle relie les différentes zones d'un même quartier entre elles et dessert les habitations. La circulation douce est plus importante. La chaussée est souvent étroite et les trottoirs sont élargis.



Enfin, la voirie de desserte est constituée de voies internes aux quartiers, à gestion généralement privée, dont certaines permettent la manœuvre des véhicules de service ou de secours [3]. Elles permettent la desserte des habitations et immeubles. Elles peuvent aussi être constituées de cheminements piétons ou bien d'espaces verts. Ainsi, son usage est principalement piéton et privé. Si une chaussée est présente, elle est très étroite, peu fréquentée et débouche régulièrement sur une impasse.

Fig.2: Représentation des différents types de voirie - 2014 – Charrier O.

En effet, nous observons sur la figure 3 située ci-dessous que les voies primaires possèdent une très large chaussée et aucun aménagement piéton n'est mis en place. La configuration de cet espace est organisée de manière à augmenter la vitesse du véhicule et donc fluidifier le trafic routier. A l'opposé, plus ces voies sont de faible importance routière, plus la chaussée est étroite et plus les trottoirs sont élargis, ce qui permet la mise en place d'espaces de rencontre et de vie pour ses usagers.



Fig.3: Photos des différents types de voirie par ordre d'importance de gauche vers la droite - Pélouailles-les-Vignes (49) - 2013 - www.maps.google.com

I-3-B- Des usages différents en fonction du pays

Chaque rue est différente au sein d'un pays et même d'un pays à l'autre. Chaque ville et chaque pays possèdent des besoins, des attentes, des moyens et des politiques différentes. Dans les grandes villes américaines, les rues répondent régulièrement à d'importants besoins de circulation automobile et de transports en commun. L'emprise de la chaussée est alors très importante et très minérale. L'usage principal de la rue est alors de relier le plus rapidement possible un espace à un autre, d'où la création de longs linéaires et la mise en place d'un certain quadrillage orthogonal permettant ainsi de simplifier la circulation automobile. A l'inverse, de nombreuses rues africaines ne possèdent ni chaussée, ni trottoirs. Les circulations s'effectuent sur le sol en place. Les flux de véhicules sont beaucoup moins importants et de nombreux vendeurs de denrées alimentaires se situent sur la voie publique. La rue est alors un lieu de vie, de rencontre, au sein duquel la circulation piétonne est beaucoup plus importante que la circulation automobile. Autre exemple de cette différence de composition de la rue d'un pays à l'autre : les Pays-Bas qui mettent en place de nombreux systèmes de circulation douce tels que des pistes cyclables et une importante végétalisation de l'espace public.

I-3-C- Les formes urbaines

Le développement des villes peut se réaliser de différentes manières. Régulièrement, les grandes villes se développent autour d'un centre ancien datant de sa création. Puis un réseau viaire s'établit autour de ce centre ancien, en fonction de la création du bâti. La rue et les routes sont alors créées en fonction de l'organisation du bâti.

A l'opposé, certaines villes se développent à partir d'une route existante. Ces routes traversant de nombreuses communes sont généralement nommées : « traversées de bourgs ». Dans ce type de développement urbain, deux cas de figure se présentent (fig.4) :

- Soit le centre-ville se développe à un autre endroit que le long de l'axe routier (fig. 5) ;
- Soit le centre-ville se développe le long de cet axe.

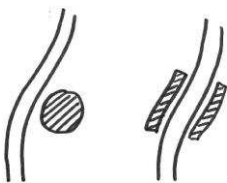


Fig.4: Développement du centre-ville au sein d'une traversée de bourg - 2014 – Charrier O

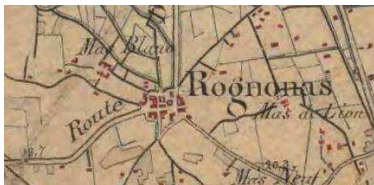


Fig.5: Carte de l'état major de la commune de Rognonas (13), montrant son développement s'effectuant à proximité de l'axe routier - 1866 – <http://www.geoportail.gouv.fr/> [4]

Ainsi, nous avons vu que les voiries sont soumises à une hiérarchisation, et à des usages différents qui seront une fois de plus à prendre en compte lors de tout projet de rénovation urbaine. Ces traversées de bourgs que nous venons de définir seront étudiées plus particulièrement au

sein de ce mémoire car elles sont soumises à de nombreux enjeux et à un manque d'identité : Ces traversées doivent-elles être perçues comme une route ou comme une rue ? C'est ce que nous allons maintenant expliquer.

I-4- La traversée de bourg : d'une identité de route à celle de rue

La route se définit régulièrement comme une « voie de communication terrestre carrossable établie en dehors des agglomérations » ou encore de « voie de communication empruntée par un moyen de transport pour relier certains points du globe » [5]. Ainsi, la route se définit seulement comme une voie ayant pour unique objectif de relier un point à un autre, où la circulation automobile est omniprésente. Elle est la conséquence du fonctionnalisme routier. En revanche, la rue est définie comme une « voie de circulation routière aménagée à l'intérieur d'une agglomération, habituellement bordée de maisons, d'immeubles » [5], mais aussi régulièrement d'espace de circulation dans la ville afin de desservir des logements et des lieux d'activités économiques. Elle est un lieu de rencontre et d'échange, où s'exerce une sociabilité entre les individus. Depuis leur création, ces traversées ont un rôle de route. Cette identité a été accentuée et aggravée depuis la mise en place du fonctionnalisme routier aux années 60. Ceci est l'enjeu principal de la reconquête d'une nouvelle identité pour ces traversées de bourgs. Doivent-elles rester une route ? Ou s'approprier une nouvelle identité : celle de la rue ?

Nous avons ainsi vu que la rue et l'espace public sont des éléments qui ont évolué au fil des siècles. Ils sont témoins et supports de l'histoire d'une ville et même d'un pays. Les traversées de bourgs sont des espaces publics possédant d'importants enjeux, c'est pourquoi nous allons parler de ces axes tout au long de ce mémoire. En effet, depuis les années 60, elles ont été pensées comme des axes où régnait un fonctionnalisme routier, oubliant ainsi toute vie sociale et tout cadre de vie alors qu'elles se situent au cœur des communes. Le développement des transports en commun et des déviations a permis de diminuer la circulation routière au sein de ces traversées. Il est donc maintenant envisageable et primordial de redonner vie à ces communes et à donner à ces axes une nouvelle identité: un espace convivial, partagé entre les véhicules et les piétons, un espace sécuritaire pour ses usagers, possédant un cadre de vie agréable et une bonne image. Ces aménagements doivent prendre en compte l'histoire de la commune, ses usages, ses ambiances, les besoins de ses usagers et le patrimoine qui les composent. Même si ce type d'aménagement a lieu au sein de cet itinéraire, il est aussi indispensable d'étudier ce projet à grande échelle et de l'intégrer au sein d'une dynamique d'une agglomération et d'un territoire tout entier.

II- LE SYSTEME VIAIRE A L'ECHELLE DU TERRITOIRE

La rue se différencie selon l'espace et le réseau de relations dans lesquels elle s'inscrit. A l'échelle d'une commune et d'une agglomération entière, la rue s'inscrit dans un ensemble de logiques spatiales qui la dépasse (stratégies résidentielles, distribution des commerces et des loisirs, choix d'aménagements de la part de la commune). De plus, tout projet de réaménagement urbain doit prendre en compte la ville toute entière et son environnement situé à ses alentours. Il est important de ne pas prendre juste en compte la rue lors des projets de requalification des traversées de bourgs car celle-ci doit s'insérer dans une logique de développement d'une commune entière et elle doit prendre en compte les éléments qui l'entourent.

II-1- La mise en valeur ou création de repères du grand paysage

Lorsque l'on étudie un axe de traversée de bourg, nous y observons aussi les éléments qui forment le «grand paysage», composés des reliefs, réseaux hydrographiques, horizons et vues lointaines,... Souvent, l'urbanisation récente nous fait oublier les caractéristiques du site sur lequel le village s'est implanté. Ces caractéristiques sont pourtant à l'origine du développement d'une ville à cet endroit grâce aux avantages que le lieu pouvait lui conférer. En effet, beaucoup de villes se sont développées au bord des différents cours d'eau permettant ainsi le transport de denrées. D'autres se sont construites à un endroit permettant la défense du village et à des endroits où les terres étaient fertiles, permettant alors d'alimenter facilement l'ensemble du village. Malgré cette urbanisation qui fait oublier les origines de la création de la ville, «les caractéristiques physiques du site d'une entrée d'agglomération peuvent lui offrir des opportunités intéressantes si l'on compose avec elles» (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, 2001). Cela permettrait d'aménager la ville plus harmonieusement, tout en l'intégrant au contexte local.

Chaque site est unique et possède ses propres caractéristiques. « Qu'elles soient d'ordre naturel (relief, cours d'eau, boisement, ensoleillement, vents dominants) ou artificiel (chemin ou voie, constructions, talus) ces particularités constituent autant d'éléments qui dévoilent un tracé ou forment un obstacle, présentent un intérêt ou génèrent une nuisance » (Communauté urbaine de Bordeaux, 2008). Durant tout projet, il est important de les intégrer et de les révéler. Ce sont même eux qui vont définir les lignes directrices du projet et son identité. Il est important d'inscrire chaque projet dans son contexte. Ainsi, il est primordial, même pour une réhabilitation de traversée de bourg, d'étudier le grand paysage et l'histoire de la commune.

Ces éléments remarquables appartenant au grand paysage peuvent être par exemple:

- Le relief visible à partir de la traversée, par exemple les sommets de montagnes, les coteaux, les buttes ;
- Les cours d'eau qui traversent le grand paysage ;
- Les différents points de repères lointains, tels que des clochers d'Eglises, des Châteaux, des villages, des monuments ;
- Les perspectives offertes par l'axe de la traversée et cadrées sur un objet ;
- L'utilisation d'éléments liés aux traditions et au patrimoine local (matériaux et végétaux caractéristiques de la région où se situe le site afin de créer des continuités naturelles).

Afin d'étudier ce grand paysage, des analyses paysagères sont souvent réalisées au sein des communes. Ces études vont ainsi permettre d'établir des instruments de planification et

d'aménagement paysager (chartes, plans, SCOT locaux,...), permettant ainsi de définir des programmes d'actions, d'émettre une stratégie et d'orienter les aménagements qui y sont mis en œuvre à une échelle élargie. Cette démarche est ainsi un moyen de connaître les paysages d'un territoire et de les utiliser dans le cadre d'un projet afin de protéger, valoriser et restaurer le patrimoine paysager. Exemple de ces instruments de planification, le référentiel «Un aménagement durable pour Paris», créé en 2007 par la ville de Paris, propose une méthode d'évaluation d'un projet basé sur une série d'indicateurs (Annexe 1) correspondant à 21 objectifs de développement durable et de qualité paysagère émis par ce référentiel (About-de-Chastenet C. 2012). Dans celui-ci, la notion de qualité paysagère dans les modes actuels de conception urbaine a été introduite comme un véritable objectif, au même titre que le développement durable.

Ces indicateurs permettant la cohabitation entre patrimoine et développement durable dans la conception d'un projet sont par exemple:

- Un diagnostic sur la qualité paysagère du site
- L'intégration du projet urbain dans le site et le territoire élargi
- La prise en compte des caractéristiques paysagères citées dans les documents politiques et réglementaires du territoire de projet.

Il est donc indispensable, lors d'un aménagement de traversée de bourg, d'étudier le projet dans le 'grand paysage' afin de l'intégrer de la meilleure des manières dans le site. En plus de cette étude, ce projet de rénovation de traversée doit aussi s'intégrer dans le réseau viaire de l'ensemble de l'agglomération et de la commune.

II-2- La place et le rôle de la traversée au sein de l'agglomération

A la fois rôle structurant et effet de coupure au sein d'une agglomération entière, les axes de traversées de bourg déterminent la forme, le devenir et le fonctionnement de tout le territoire. Ce sont eux qui vont organiser l'agglomération et le grand paysage en fonction de leur emprise et l'importance de leur trafic routier. Leur transformation progressive en voies rapides avec le fonctionnalisme routier les a rendus imperméables et ils deviennent de véritables coupures pour les axes routiers aboutissant sur ces traversées. Ces axes de grand transit sont plutôt des frontières pour les petites agglomérations traversées. Au contraire, les nombreux carrefours et accès présents au sein de la traversée de bourg leur rendent une certaine perméabilité, ce qui leur permet d'être un axe important de desserte et d'être lié à l'ensemble de l'agglomération.

Ainsi, il est important lors d'un projet de réhabilitation de traversée de bourg de décider à quels endroits de cet axe une intégration et une perméabilité vers d'autres voies de communication qui desservent l'ensemble de l'agglomération doivent être créées afin que la ville se développe autour de cet axe et «sur quels tronçons affirmer un effet de coupure pour différencier une rive de l'autre ou pour privilégier la circulation de transit» (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, 2001).

Afin de décider la création de nouveaux axes et le devenir de ceux existants, il est important d'étudier la future structure des agglomérations et leurs relations entre les centralités, l'accès aux équipements, la protection des zones résidentielles. Ainsi, les difficultés dues à la circulation sur un axe de traversée de ville ne peuvent en général se résoudre uniquement à des mesures prises sur cet axe.

Les solutions doivent être étudiées sur un périmètre plus vaste afin de prendre en compte les itinéraires empruntant cet axe, les parcours parallèles et transversaux. Souvent, la multiplication de liaisons douces permet d'atténuer l'effet de coupure que peut engendrer un axe structurant, et la création de déviations permettent de déplacer cette frontière que peuvent créer ces axes.

II-3- La réorganisation ou la planification des différents déplacements routiers au sein de l'agglomération

La réorganisation des déplacements routiers au sein d'un territoire est un élément essentiel qui va permettre de diminuer la circulation automobile au cœur des villages, et donc qui permettra des travaux d'aménagement de ces traversées de bourg. Afin de réorganiser les déplacements routiers au sein d'une commune ou d'une agglomération, plusieurs solutions sont à envisager:

- Grâce aux déviations, cet axe pourrait (re)devenir la colonne vertébrale d'une commune ou d'une agglomération, avec tous ses équipements collectifs, ses commerces, ses alignements plantés... et deviendra alors un élément fort, symbolique et fonctionnel. Cet axe deviendra un axe à vocation locale et pourra être requalifié de voie urbaine, c'est-à-dire plus lente. La déviation devra être proche de cet axe et posséder de nombreux points d'échange. Mais souvent, la création de déviations peut avoir de lourdes conséquences sur la structure du territoire. Entre ces déviations et l'urbanisation qui a donc été contournée, il y a régulièrement des espaces situés entre celles-ci. Ces espaces finissent souvent par se remplir par des zones d'activités, ce qui peut avoir comme conséquences la jonction d'urbanisations initialement séparées et l'aggravation de fractionnement de l'espace agricole.

- Cet axe pourrait devenir un axe à vocation locale, mais le report du trafic pourrait être effectué sur d'autres axes existants présents au sein de l'agglomération ou de la commune. Le transit de véhicules peut alors être dissuadé à l'aide de dispositifs réglementaires (interdiction de circulation de poids lourds) et physiques (chaussée rétrécie, chicanes,...) et inciter alors les véhicules à emprunter un autre axe de circulation ;

- La mise en place de contournements autour des agglomérations par l'intermédiaire d'un réseau de rocade peut être mise en place, à condition qu'il ne possède pas de ruptures et de discontinuités. Ainsi, les véhicules désirant se déplacer à un autre point d'une agglomération, ou la traverser, emprunteront majoritairement ce réseau de voies rapides et les axes au cœur des agglomérations pourront alors devenir des axes à vocation locale ;

- La multiplication d'instruments de planification est une fois de plus un élément qui permet de définir le rôle de la voie au cœur d'une agglomération, et définir l'organisation, le fonctionnement et le devenir de celle-ci.

Exemple de cette réorganisation de la circulation routière, le projet LEO (Liaison Est-Ouest) à Avignon a pour objectif de contourner Avignon et de renforcer l'accès aux équipements importants tels que l'Hôpital, la Gare TGV et d'alléger le centre de Rognonas, commune située au sud d'Avignon, d'une grande partie de son trafic automobile et de poids lourds (fig. 6). La 1^{ère} tranche du projet LEO a vu le jour en octobre 2010 et depuis, la traversée de Rognonas a été déclassée Route Départementale (ex-RD570) et a donc été interdite aux poids lourds de plus de 7,5 tonnes, et le centre-ville a connu une amélioration du cadre et de la qualité de vie. Suite à ce projet LEO qui permet ainsi une déviation pour la commune de Rognonas, un projet de requalification de l'ancienne RD570 est en cours de conception.



Fig. 6: Projet LEO de contournement d'Avignon et déviation de Rognonas (13)- 2011- Mairie de Rognonas [6]

Ces projets de réorganisation du système viaire d'une agglomération ou d'une commune sont ainsi des éléments très importants lors de ce type de projet d'aménagement. Un dernier élément est à prendre en compte afin d'insérer ce projet au sein de l'espace : Il doit s'insérer dans la dynamique d'aménagement de la commune, dans ses futures évolutions urbaines et démographiques.

II-4- L'insertion du projet de traversée dans la dynamique d'aménagement de la commune et de l'agglomération

En plus d'un travail en amont sur l'organisation des flux routiers au sein de l'agglomération et des traversées de communes, il est important que les projets portant sur l'aménagement des traversées de bourg s'inscrivent dans la dynamique de la commune. En fonction de l'évolution future prévue par la commune ou l'agglomération, les projets de réhabilitation de ces axes devront répondre aux exigences qui naîtront dans les années à venir. Une projection dans le futur est ainsi très importante afin que le projet réponde aux enjeux actuels et futurs. Pour cela, il sera donc essentiel d'étudier les éléments de planification et de se renseigner sur les projets à venir au sein du territoire.

De plus, il faut réfléchir à la manière dont le projet sera utilisé par les habitants de la commune et comment ils se l'approprieront. Une dynamique sera ainsi mise en place autour de ces aménagements et il est ainsi primordial de les prendre en compte et de se projeter dans le futur.

Enfin, le projet peut avoir une incidence sur l'évolution urbaine du secteur, peut influencer un nouveau mode de gestion de site, ou même influencer de nouveaux projets autour de ces aménagements.

Ainsi, «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 » (Mazars A. 2013).

A travers cette seconde partie, nous avons donc vu qu'en amont de toute conception lors d'un projet de requalification d'une traversée de bourg, il est important d'étudier l'ensemble de son territoire et la dynamique dans laquelle la commune s'est engagée. Nous allons maintenant étudier précisément les principaux aménagements et éléments à mettre en place lors de ce type de projet afin de satisfaire l'ensemble de ses objectifs et enjeux.

III- LA TRAVERSEE A L'ECHELLE DE LA COMMUNE

Afin de répondre à l'ensemble des enjeux de ce type d'aménagement, deux éléments essentiels sont à prendre en compte : Le séquençage et le partage de cet espace public. D'autres éléments contribueront à l'amélioration du cadre de vie de ces aménagements, dont les plus importants vont être étudiés à la fin de cette troisième partie, tels que la maîtrise de la publicité, la mise en place du mobilier urbain, la simplification et le confort de ces espaces, leur appropriation par ses usagers et l'utilisation du végétal.

III-1- La création de séquences le long de la traversée

III-1-A- Une vocation à redéfinir

Dans certaines traversées de bourgs, l'usager a des difficultés pour se situer. Parfois, on observe une confusion entre le rural et l'urbain, il est difficile de savoir si nous nous situons en ville ou en campagne. C'est souvent le cas dans les voies suburbaines. A cause de ces problèmes de confusion, les automobilistes ne savent pas à quelle vitesse ils doivent rouler, ce qui peut avoir des conséquences sur la sécurité des habitants et leur cadre de vie (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, 2001). L'objectif est ainsi de donner une vocation aux traversées de bourgs et leur rendre ainsi une identité. Les principales voies peuvent être:

- urbaines, caractérisées par un bâti proche et des chaussées étroites, des trottoirs, des feux tricolores,... La vitesse de circulation est généralement de 50km/h et ces voies se situent à l'intérieur des agglomérations.

- non urbaines, caractérisées par l'absence de bâti et de trottoirs, des chaussées larges, une vitesse de 90km/h ou parfois de 110km/h. Ces axes sont situés hors agglomération.

- suburbaines, caractérisées par un bâti discontinu ou dissymétrique entre les 2 rives. La largeur de chaussée peut être élevée alors que nous nous trouvons au cœur d'une ville. C'est dans ce type de séquence que l'automobiliste ne sait pas s'il se situe en ville ou non et à quelle vitesse il doit circuler.



Vient s'ajouter à ces problèmes de vocation des axes de traversées de bourgs, une disposition peu évidente des panneaux d'entrée et de sortie de ville. Certains sont situés au milieu de panneaux publicitaires, des panneaux peuvent être situés bien avant les premiers espaces bâtis (fig.7), ou même au cœur du bâti. Ces zones sont aussi dangereuses car il est difficile pour l'automobiliste de savoir où il se situe et à quelle vitesse il doit rouler.

Fig.7: Axe d'entrée de ville qui laisse penser que la vitesse maximale est de 70 ou 90km/h alors que l'on se situe au coeur d'une commune – Carpentras (13) - 2014 - Agence Paysages

Ainsi, lors des réaménagements de traversées de bourgs, il est indispensable de rendre une identité urbaine à la traversée, et cela dès le panneau d'entrée jusqu'au panneau de sortie d'agglomération. L'automobiliste doit savoir où il se situe, ce qui va ainsi influencer sa vitesse et donc la sécurité des riverains.

III-1-B- La mise en valeur du patrimoine naturel historique, paysager et bâti

Hérités des grands tracés du XVIIIème siècle, les routes nationales et départementales, leurs abords ainsi que leurs alignements d'arbres qui renforçaient le rôle structurant de ces routes sont devenus un véritable patrimoine à la fois historique, bâti et paysager (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, 2001). Mais depuis 20 ans, ce patrimoine est malheureusement en danger à cause de l'évolution de la circulation et du fonctionnalisme routier.

Du point de vue historique et paysager, beaucoup d'alignements d'arbres ont été abattus pour des raisons de sécurité afin d'élargir la voirie, à cause de l'étalement urbain et de la diminution de durée de vie de ces arbres due au tassement des sols, des déficits en eau, des chocs contre les troncs, des tailles non adaptées et favorisant alors l'entrée de maladies, de la multiplication des réseaux souterrains. Beaucoup de communes tentent de les remplacer mais ils ne ressembleront jamais aux alignements d'origine.

Les plantations d'alignements ou leur conservation doivent donc se réaliser dans le cadre d'un projet intégré, qui prévoirait selon les cas:

- une réduction et une maîtrise du mobilier et de l'affichage. Il est difficile de planter un nouvel arbre avec un sol encombré de mobiliers urbains et de supports publicitaires. En effet, ceux-ci l'empêcheront de se développer correctement;

- la protection des arbres existants (protection durant les chantiers, mise en place de systèmes de protection tels que des madriers par exemple);

- la végétalisation des fosses d'arbre, permettant ainsi d'éviter l'érosion, la dégradation du sol à leur base et une meilleure infiltration de l'eau;

- la limitation des accès grâce à une contre-allée afin de conserver des alignements homogènes d'arbres. Une seconde voie sera alors créée à proximité de la voie principale afin de desservir ses abords. Le terre-plein central ainsi constitué entre ces 2 voies sera constitué des alignements d'arbres. Grâce à cette contre-allée, aucune coupure ne sera créée au sein de ces alignements, ce qui n'entraînera aucune discontinuité au sein de celle-ci car aucun arbre ne sera supprimé;

- un déplacement des réseaux en fonction du projet qui sera réalisé afin d'être certain de pouvoir planter un alignement d'arbres, et afin d'éviter de blesser des racines si certains réseaux doivent être déplacés après la réalisation du projet;

- l'assurance aux commerçants que leurs enseignes soient visibles à partir de la chaussée en espaçant suffisamment les arbres et en prévoyant des arbres tige aux couronnes hautes par exemple. En effet, de nombreux arbres sont actuellement supprimés car certains commerces craignent qu'ils ne cachent leurs panneaux publicitaires.

Ces alignements d'arbres (fig.8), témoins de l'histoire d'une commune, constitueront des séquences bien définies, qui devront être étudiées afin de conserver, protéger, mettre en valeur, et créer une ambiance particulière grâce à eux.



Fig.8: Alignement de pins parasols, patrimoine naturel historique de la RD570 traversant la commune de Rognonas (13) - 2014 – Agence Paysages.

Second patrimoine historique de ces tracés, la voirie en elle-même est liée à l'ancienneté de son origine. Ces routes principales qui traversent maintenant de nombreuses communes sont témoins des savoir-faire de l'époque de leur création. Elles ont eu des rôles d'axes majeurs durant de longues périodes et ont été témoin de nombreux événements importants dans l'histoire d'une ville et d'un pays (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, 2001). Ces routes qui traversent les agglomérations étaient les routes royales des tracés du XVIIème siècle.

Ces axes importants du point de vue historique peuvent aussi avoir de nombreux atouts paysagers, notamment grâce:

- aux perspectives qu'ils peuvent mettre en valeur (vers des horizons lointains ou des monuments situés à l'extrémité de ces axes) ;
- les nombreux parcs et châteaux qui donnent sur la route ;
- la richesse en milieux et espèces végétales, ainsi que leur caractère spontané. Ces espaces sont souvent méconnus, négligés, ou même oubliés au sein de zones périurbaines en mutation (végétation variée, arbustes, landes, prairies, pelouses sèches, milieux humides,...) malgré la richesse faunistique et floristique qui les compose (fig. 9).

Ces derniers sont des éléments importants de l'espace public et leur aménagement doit passer par un travail de génie écologique et la mise en place d'une gestion différenciée et non par un



travail de plantations ou d'aménagements urbains. Ce patrimoine naturel doit être sauvegardé, ainsi que les continuités écologiques constituées grâce à ces espaces naturels. Ces zones peuvent aussi être utilisées dans l'objectif de créer des parcs. Ils demanderont alors peu d'entretien car ces espaces seront conservés dans leur état naturel afin d'observer leur richesse floristique et faunistique du fait de leur caractère spontané. Ils pourront ainsi être conservés, protégés et mis en valeur, tout en permettant la promenade des habitants.

Fig.9: Ancienne voie ferrée et trame verte à sauvegarder et mettre en valeur - Rognonas (13)- 2014 - Agence Paysages

Bien que ces tracés soient des éléments importants du point de vue historique et naturel, le patrimoine bâti situé autour de ces axes est aussi à prendre en compte. Pendant que ces axes étaient des routes royales et les principales voies de communication du pays, de nombreux

bâtiments se sont édifiés à leurs abords ou à proximité afin de profiter de leur desserte (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, 2001).

Ces éléments bâtis situés à proximité de ces axes peuvent par exemple être:

- des châteaux et leur ensemble de construction qui sont généralement de qualité (portails, annexes, murs,...) ;
- des habitats en bordure immédiate de la route ;
- les principaux services publics tels que les relais de poste, la mairie, l'Eglise... ;
- des fermes ;
- des lavoirs, des ponts...

Beaucoup de ces bâtiments sont soit dégradés ou ignorés à cause des réaménagements récents et de la multiplication des enseignes publicitaires (fig.10 et 11), soit abandonnés à cause des nuisances de la route et parfois supprimés.



Fig.10: Portail d'un ancien domaine mal valorisé à cause de l'installation d'un commerce - Carpentras (84) - 2014 - Agence Paysages



Fig.11: Portail d'un ancien domaine non mis en valeur à cause d'un important panneau publicitaire et d'une station-service située à sa proximité - Carpentras (84)- 2014 - Agence Paysages

Afin de conserver ce patrimoine, des actions de réhabilitation sont ainsi nécessaires. Mais ces aménagements sont très coûteux. La pérennité de ces bâtiments peut donc passer par:

- la recherche d'un nouvel usage pour ces lieux (utilisation des lieux pour l'installation d'un restaurant, d'un hôtel, par les collectivités locales pour de nouveaux équipements)
- une inscription de ces bâtiments dans le projet de réhabilitation en leur prévoyant de nouveaux usages, une desserte, leur mise en valeur, des moyens pour les protéger durant les périodes de chantier, une maîtrise de l'affichage publicitaire et de l'aménagement de ses alentours.

Chacun de ces espaces appartenant au patrimoine historique et naturel d'une commune doivent ainsi être conservés et mis en valeur. Afin d'aider le paysagiste lors de ce travail, il est important de diviser la traversée en différentes séquences, chacune d'elles possédant un

patrimoine particulier. Chaque séquence sera conçue différemment et une ambiance particulière sera donnée à chacune d'elles. Chaque ambiance sera créée en fonction des usages et des éléments qui composent ou composaient la séquence. Cela permettra de mettre en valeur ces éléments, de faire en sorte que l'atmosphère ressentie au sein de ces espaces soit agréable et en lien avec ses usages et sa composition. L'ambiance ainsi créée aura un rôle important dans la mise en place d'une identité propre à chaque séquence et dans la définition du contexte dans lequel la personne se situe. L'utilisateur pourra ainsi mieux se situer, apprécier l'espace dans lequel il se trouve, et comprendre l'organisation et les usages de chacune des séquences.

III-1-C- Une traversée à embellir et à rythmer

La mise en place d'un séquençage de cet axe de traversée va permettre de lui donner un certain rythme, et de sortir d'une logique trop linéaire. Des séquences peuvent être constituées en fonction du patrimoine historique et naturel situé autour de la traversée afin de leur donner individuellement une ambiance en fonction de ces éléments (les abords d'une Eglise, de la Mairie, d'une façade intéressante, d'un espace naturel, des vues remarquables à mettre en valeur, fig.13..). En plus de cet objectif, ces séquences vont permettre de proposer des réponses locales à des problèmes et répondre aux demandes des usagers tels que la mise en place de stationnements, d'accès riverains, d'encombrement des voies de circulation, d'espaces piétonniers (fig. 12), de plantations (fig.14), de placettes,... Chaque séquence proposera des réponses locales à des problèmes et à des besoins définis. Chacune de ces séquences peut être différenciée par un changement d'axe de la voie, des alternances dans le positionnement du stationnement ou des variations dans le végétal (CAUE76, 2010). Parmi la création de séquences, deux d'entre elles sont très importantes : Les deux entrées de ville de part et d'autre de la traversée. Ces séquences sont la première image qu'un automobiliste perçoit de la commune et le caractère urbain d'une traversée de bourg doit s'effectuer jusqu'au panneau afin d'assurer la vocation urbaine de ces parties de la traversée, souvent oubliées et dangereuses.

Exemple de cette différenciation de séquences ; le projet de requalification de l'ancienne RD570 à Rognonas (13). Le projet a été réalisé en créant neuf séquences bien définies dont quelques exemples se situent ci-dessous. L'ensemble de ce projet est constitué jusqu'aux panneaux d'agglomérations et une vocation urbaine a été mise en valeur tout le long de la traversée (diminution de la circulation, de la vitesse, élargissement des trottoirs, pistes cyclables, plantations, espaces piétonniers dominants...).



Fig.12: Photo prise avant le projet et plan masse d'une séquence à caractère de 'placette' - Rognonas (13)- 2014 - Agence Paysages

Séquence située près de nombreux commerces et dotée d'une ambiance conviviale de 'placette' :

- Création d'une zone 30 ;
- Création d'un grand espace partagé piétons/cyclistes ;
- Création de stationnements longitudinaux afin de desservir les commerces et les riverains ;
- Plantation d'un alignement d'arbres afin de souligner l'ambiance de 'placette' de cette séquence.

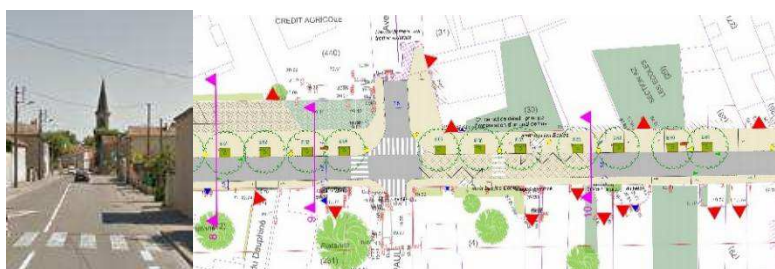


Fig.13: Photo prise avant le projet et plan masse d'une séquence mettant en valeur la perspective sur le clocher - Rognonas (13)- 2014 - Agence Paysages

Séquence permettant de mettre en valeur la vue sur le clocher de l'Eglise :

- Mise en place d'un revêtement clair identique le long des trottoirs ;
- Elargissement des trottoirs ;
- Plantation d'un alignement d'arbres afin d'amener la vue vers l'Eglise et ainsi diminuer le champ visuel du conducteur, ce qui l'amènera à réduire sa vitesse ;
- Création d'une zone 30 et d'un espace partagé véhicules/cyclistes.



Fig.14: Photo prise avant le projet et plan masse d'une séquence mettant en valeur l'alignement de pins située à l'entrée de ville – Rognonas (13)- 2014 - Agence Paysages

Séquence permettant la protection et la mise en valeur de l'alignement de pins situés en entrée de ville:

- Plantation de couvre-sols au pied des arbres ;
- Mise en place de madriers bois afin de protéger les racines des arbres ;
- Création d'une piste cyclable ;
- Elargissement du trottoir.

Ainsi, nous venons de voir dans ces premiers aménagements qu'il est nécessaire de rendre à la traversée une vocation urbaine, sur l'ensemble de l'emprise jusqu'aux panneaux d'agglomération et de créer un séquençage tout le long de l'axe. Ces séquences vont permettre de rythmer la traversée et seront mises en place en fonction du patrimoine historique, bâti et naturel présent sur le site, des ambiances qui y sont proposées, des usages, et des enjeux de chacun de ces espaces. Chaque séquence aura un rôle différent. Selon leurs rôles, leurs usages et leur ambiance, chacune d'elles sera traitée de manière différente de par ses revêtements, sa composition, son organisation et son ambiance donnée par le biais du paysagiste. Autre élément incontournable de ce type de projet, le paysagiste devra porter une grande attention au partage de l'espace entre l'automobiliste et les circulations douces. C'est l'un des enjeux les plus importants pour les requalifications des traversées de bourgs. Les objectifs de fluidité de la circulation automobile ont longtemps guidé la conception de la voirie publique (CEREMA, 2014). Partager la rue et l'espace public entre les différents usagers est un enjeu majeur de nos villes et villages et il est important de donner une attention particulière aux usagers les plus vulnérables. La prise en compte des pratiques et des attentes des usagers est complexe car celles-ci se multiplient et parfois s'opposent. Il est ainsi important de concilier les différents enjeux qui interviennent lors de ces projets d'aménagements urbains (accessibilité aux PMR, la sécurité, la gestion de flux, la qualité des espaces publics, la préservation de la qualité environnementale, la place aux modes actifs, des lieux conviviaux et agréables,...).

III-2- Le partage de l'espace public

III-2-A- Sécuriser la circulation routière

Les aménagements de voirie répondent généralement à un fonctionnalisme routier afin d'améliorer la circulation automobile. La largeur des chaussées, le trafic important de véhicules et leur vitesse élevée sont des sources d'insécurité et de nuisances. Dans certaines communes, des aménagements munis de signalétiques, de panneaux, de marquages et de dispositifs de ralentisseurs n'ont fait que surcharger l'espace et l'agrémenter en dispositifs routiers. Les solutions sont nombreuses afin de combattre ce fonctionnalisme routier et sécuriser la traversée. Elles doivent traiter l'axe entier et s'inscrire dans un projet global d'aménagement, tout en évitant une surcharge de l'espace en éléments routiers.

Plusieurs solutions sont envisageables :



Fig.15: Chaussée de largeur 6m et de couleur différente des trottoirs– Châteaurenard (13)- 2014 – Charrier O.

- Une diminution de la largeur de la chaussée et un élargissement des trottoirs. Souvent, les chaussées des traversées de bourgs sont très larges et les trottoirs réduits. De plus, ceux-ci sont parfois de même couleur que la chaussée, ce qui laisse penser à l'automobiliste que l'ensemble de l'emprise est en faveur de la circulation routière. Une réduction de la chaussée d'environ 6 m et la mise en place d'un revêtement plus clair sur les trottoirs permettrait à l'automobiliste de rouler moins vite à cause du peu d'espace créé pour la



Fig.16: Réduction du champ visuel grâce à l'alignement d'arbres – Vannes (56) – 2011 - www.atlasdespaysages-morbihan.fr [7]

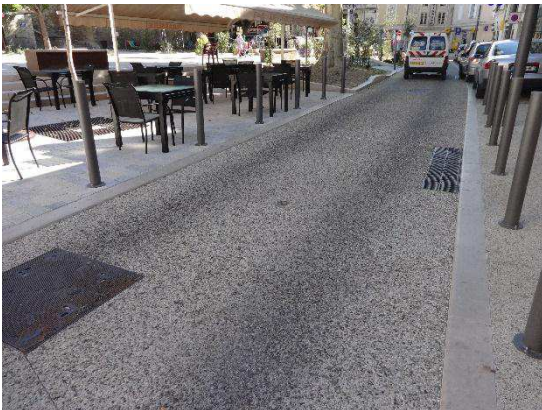


Fig.17: Trottoir au même niveau que la chaussée, et revêtements de même coloris – Valréas (84)- 2014 – Charrier O.



Fig.18: Installation d'une zone 30 au cœur d'une commune – Châteaurenard (13) - 2014 – Charrier O.

- Le rôle des obstacles. De nouveaux obstacles étudiés et intégrés inciteront le conducteur à ralentir et à être plus vigilant. La forte présence du végétal, dont les alignements d'arbres, conduit à un rétrécissement du champ visuel de l'automobiliste et à un cadrage visuel plus important. Cela permet de créer des « obstacles visuels » et une ambiance davantage apaisée et piétonne que routière, ce qui incitera ainsi l'automobiliste à augmenter sa vigilance et à réduire sa vitesse (fig. 16).
- Des trottoirs de même niveau que la chaussée, de revêtement identique ou non. Ceci est une pratique régulièrement utilisée en cœur de ville et dans les zones 30. Cela permet de créer de grands espaces piétons et de leur donner la priorité. L'automobiliste ne se sentira alors pas sur une chaussée, mais dans une zone réservée aux piétons, ce qui diminuera davantage sa vitesse du fait de l'augmentation de sa vigilance. Le fait d'utiliser le même revêtement sur la chaussée et le trottoir à certains endroits stratégiques de cœur de ville permettra d'accentuer cet effet de zone piétonne, où le piéton est prioritaire (fig.17). De simples potelets peuvent séparer ces 2 zones. C'est le cas par exemple pour les plateaux traversants.
- La mise en place de zones 30 (fig.18). Ces zones sont installées au cœur des communes, diminuant ainsi la vitesse des véhicules et une sécurité plus importante pour les piétons. Dans ce type de zone, la priorité est donnée aux piétons et les cyclistes peuvent rouler sur la route, ce qui constitue alors un espace de partage et augmente alors la vigilance de l'automobiliste.



- La mise en place de sens uniques au sein de la traversée (fig.19). Pour cela, une étude sur le plan de circulation de l'ensemble de la commune devra être mise en place afin de réorganiser l'ensemble des déplacements. Cela peut être une solution lorsque l'emprise de la traversée est très réduite, et ne permet pas un confort optimal pour les piétons et cyclistes.

Fig.19: Installation d'un sens unique au sein d'une commune afin d'améliorer le partage véhicules/piétons – Châteaurenard (13)- 2014 – Charrier O

III-2-B- Rendre la place au piéton

L'objectif de ces aménagements est aussi d'accroître la place du piéton au sein de l'espace public et d'améliorer le partage de l'espace entre les véhicules, les piétons et les cyclistes. Grâce à l'emprise libérée par un rétrécissement de la chaussée, les trottoirs vont pouvoir être élargis. Si l'emprise est suffisante, une piste cyclable peut être mise en place afin de sécuriser la circulation de cyclistes et leur offrir un maximum de confort. Si l'emprise est restreinte, des espaces de partage piétons/cyclistes ou véhicules/cyclistes peuvent être mis en place. Rendre la place aux piétons permettra à ces espaces publics de redevenir de véritables lieux de vie. Les objectifs de cette action sont multiples :

- L'ouverture de l'espace public à l'ensemble des usagers en gérant efficacement les conflits avec les automobilistes ;
- Une liberté et une facilité de circulation des usagers les plus vulnérables (personnes âgées, PMR,...) ;
- Le développement de modes alternatifs aux véhicules motorisés individuels ;
- La création de nouvelles habitudes au sein de la commune, et de nouvelles pratiques : Des déplacements à vélo de plus en plus fréquents, des nouveaux usages des espaces publics grâce à la création d'espaces de vie, permettant ainsi l'installation d'évènementiels, de fêtes, de brocantes, de marchés aux légumes, etc.



Fig.20: Séparation spatiale de la circulation automobile et cycliste - Entraigues (84)- 2014 - Agence Paysages

Afin d'insister sur la séparation des espaces de circulation automobile et les espaces de circulation piétonne ou cycliste, des bandes plantées peuvent être installées entre la chaussée et les zones de circulation douce. Bien que ce procédé soit sécuritaire pour le piéton, il permet aussi de bien distinguer les différents espaces et de mieux définir la place de chacun (fig. 20). D'autres dispositifs permettent cette séparation spatiale des usages, tels que des bordures hautes, un changement de revêtement, l'installation de mobilier, ...

III-2-C- Inventer des lieux d'échange et de convivialité

La traversée de bourg n'est pas seulement un espace de circulation automobile et piétonne, mais est aussi un espace de rencontre, un lieu de vie, un espace convivial et attractif. Ces lieux doivent être créés lors de projets de traversée de bourg. Ils peuvent avoir lieu sur des trottoirs alors élargis, des anciens espaces routiers réaménagés en espaces piétons, sur des placettes alors créées... Ces aménagements doivent être appropriés par ses usagers, et ils doivent y trouver un intérêt. De nouveaux usages et de nouvelles pratiques sociales peuvent aussi y voir le jour (manifestations festives ou sportives, brocantes, vide-greniers, marchés aux légumes, etc). Afin d'aider ces aménagements à atteindre ces objectifs, des mobiliers d'assise peuvent par exemple être installés, les revêtements doivent être agréables et sobres, des plantations peuvent amener une ambiance intime et conviviale, des vues sur des monuments peuvent être mises en valeur,...L'ambiance donnée à ces lieux est très importante, et c'est elle qui va inciter l'utilisateur à aller sur ces aménagements et à y développer un lieu de vie convivial et attractif (fig.21).



Fig.21: Création d'espaces conviviaux et agréables : La Place Saint Roch - Robion (84) - Développement de nouveaux usages sur les trottoirs élargis - Châteaurenard (13) - 2014 - Agence Paysages et Charrier O.

III-2-D- Soigner la relation entre domaine public et privé

Un traitement entre l'espace public et l'espace privé doit être établi afin d'apporter une préservation du domaine privé et des repères pour les usagers de l'espace public. La transition entre ces deux espaces doit être agréable et s'opérer progressivement. Ces transitions peuvent aussi être le lieu de développement de nouveaux usages.

- Une bande végétalisée et minérale peut longer le bâti et ainsi créer une transition entre le domaine public et privé. Une composition de plantes vivaces, d'arbustes et de plantes grimpantes peut être plantée le long des façades sur une largeur dépendant de l'emprise du trottoir. Puis une bande minérale telle que du béton peut interrompre ces bandes végétales au niveau des seuils d'entrée. Ces bandes végétales peuvent aussi être des éléments de rappel du caractère rural dans lequel une commune peut se situer (fig.22).



Fig.22: Bande minérale et végétale le long de façades - Donzère (26) – Photomontage du projet de traversée de bourg à Rognonas (13) - 2014 - Agence Paysages et Charrier O.

- Une gestion du nivellement entre le trottoir et le seuil des bâtiments ou des portails afin de rattraper les différences altimétriques. Il est indispensable de créer une liaison entre ces deux entités afin de permettre un accès pour les PMR, et une transition entre elles afin d'accéder facilement à l'intérieur du bâti (fig. 23).



Fig.23: Gestion du nivellement à l'aide d'une bande pavée le long du domaine privé afin de rattraper les différences altimétriques - Châteaurenard (13) - 2014 - Charrier O.

Ainsi, afin de permettre un partage de ces espaces publics, il est primordial d'assurer la sécurité, que ce soit pour les automobilistes et pour les piétons, en augmentant la vigilance de l'automobiliste par la mise en place d'obstacles, de rétrécissement du champ visuel et par une diminution de la largeur de la chaussée. Il est aussi important de donner une place importante aux circulations douces et aux piétons en leur accordant davantage d'espace, de liberté et des zones de circulation bien définies. Enfin, les lieux de convivialité vont essayer d'assurer un nouveau lien social et une nouvelle vie à ces espaces. Pour terminer cette troisième partie, nous allons étudier d'autres éléments qui peuvent aussi contribuer à cette reconquête de ces axes et qui sont très importants à prendre en compte.

III-3- Les éléments de projet

III-3-A- La maîtrise de la publicité et des enseignes

La publicité témoigne de la liberté d'expression des individus, leurs droits de diffuser des informations et des idées et permet une certaine dynamique commerciale. Mais de nombreux problèmes se posent au fur et à mesure de la multiplication de ces supports. En effet, certains afficheurs n'hésitent pas à mettre en place illégalement des panneaux publicitaires ou placarder des affiches sur le domaine public. Une concurrence acharnée pour afficher le maximum de publicité et ainsi attirer le plus de clients s'est mise en place, et ce, en dehors de toute perception

esthétique, ce qui entraîne une image négative de la ville. Cela a par exemple pour conséquence:

- Des panneaux publicitaires trop grands ;
- Des panneaux trop hauts et dépassant les murs supports ;
- Une multiplication excessive des panneaux, que ce soit au sein des zones commerciales, résidentielles ou encore aux entrées de ville ;
- Des panneaux implantés de façon continue tout le long des axes de circulation
- Des autorisations d'affichage trop laxistes ;

En plus de cette multiplication excessive de panneaux, de banderoles, ou encore d'affiches, cela peut poser de nombreux problèmes de sécurité. En effet, certains débordent sur la voie publique, cachent des feux rouges, des panneaux de signalisation, bloquent des trottoirs ou peuvent cacher la vue de l'automobiliste.

Ainsi, de nombreuses réglementations permettent de réguler et maîtriser la multiplication de ces enseignes publicitaires au sein de la voirie et de l'espace public. D'un point de vue technique, l'objectif de ces réglementations, qu'elles soient nationales ou locales, est de contrôler et maîtriser les dimensions, les couleurs, les hauteurs et les emplacements de ces dispositifs, et doit tenir compte des protections naturelles, culturelles et de l'urbanisme. Ces réglementations sont nécessaires afin de protéger le cadre de vie et l'image de la commune. Il est indispensable de trouver un équilibre entre cette liberté d'expression qui est indispensable pour le commerce et un bel et agréable lieu de vie pour les habitants.

Exemple de réglementation, la loi de 1979 fixe les règles applicables à la publicité, aux enseignes et pré-enseignes. Ces règles varient en fonction de la taille de la commune, du lieu d'implantation (zone commerciale, grand axe, zone industrielle, centre-ville,...), de la présence ou non de monuments, de sites protégés... L'implantation de ces panneaux est ainsi réglementée en fonction du contexte dans lequel ils se situent. Trois enjeux sont mis en avant dans cette loi (Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, 2009):

- Lutter contre la pollution et les nuisances ;
- Sauvegarder le patrimoine naturel ;
- Décentraliser les responsabilités concernant l'aménagement de l'espace.

M. D'Ornano, ministre de l'Environnement et du Cadre de vie en 1979, déclara alors que «la publicité ne sera définitivement accueillie même si elle n'est qu'éphémère, qu'à partir du moment où elle sera intégrée à la ville; elle doit donc être attrayante et organisée au lieu d'être agressive et omniprésente».

Régulièrement, la réglementation nationale peut être adaptée au contexte local par l'instauration d'un règlement local pour la publicité. Celui-ci permet d'être plus restrictif et de s'adapter plus facilement au contexte local. Il permet alors (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, 2001):

- D'encadrer précisément la publicité et d'être direct en ne retenant que les dispositions s'appliquant à la commune considérée (en fonction de sa population) afin de rendre les règles plus explicites et plus faciles à appliquer ;
- De mettre en place des prescriptions par zones ;
- D'appliquer des règles plus restrictives. Par exemple, des dispositions relatives à une commune de moins de 10 000 habitants peuvent être reprises pour une commune de plus de 10 000 habitants, permettant ainsi d'avoir des règles plus strictes;

- D'élaborer des cas de figures non prévus par la loi, mais qui seraient pris en compte dans la commune. Il est difficile pour les lois nationales d'avoir des solutions pour chaque cas de figure. Chaque commune et situation est différente.

Ainsi, de nombreuses villes ont pu réduire considérablement le nombre de supports publicitaires et de mieux les organiser. Exemple à Chartres, où il est interdit d'afficher de la publicité sur les axes entrants ayant une vue sur la cathédrale, mais il est possible de les afficher sur les pignons vus dans le sens sortant.

III-3-B- L'ordonnancement du mobilier urbain

Contrairement au moindre bâtiment, les collectivités et services publics n'ont besoin d'aucun permis afin d'installer leur mobilier, que ce soit un banc, des mâts d'éclairage, des corbeilles, abribus,... Ce mobilier doit permettre de répondre aux différentes demandes des habitants et aux usages qu'ils font d'un tel lieu. Le mobilier urbain est «l'ensemble des objets ou dispositifs publics ou privés, installés dans l'espace public, liés à une fonction ou à un service et offerts à la population» (CAUE du Tarn, 2008). Ce n'est pas au mobilier de créer l'animation et de donner un usage à un lieu, mais c'est la fréquentation des habitants et leurs pratiques de l'espace public qui doit inciter à installer tel mobilier. Ce choix de mobilier doit aussi s'opérer en fonction de l'ambiance du site et de la séquence dans laquelle il est situé. Généralement, ce mobilier est de même gamme et de même matériau dans l'ensemble de la commune. Qu'un secteur de l'espace public ait un usage de promenade, de commerce, ou de passage, les attentes des habitants seront différentes, et le mobilier le sera de même.

Aujourd'hui, l'évolution du mode de vie, les nouvelles attentes et besoins des usagers par rapport à la création de lieux de vie au sein des communes créent de nouvelles demandes auxquelles doit répondre le mobilier urbain. Il doit permettre d'affirmer l'identité de la commune, de répondre aux demandes de la part des usagers, et doit être intégré à l'espace tout en assurant sa valorisation et sa personnalisation.

Les collectivités peuvent les placer où bon leur semble, sans exigence de style ni de coordination entre eux. Mais souvent, les traversées de villes sont altérées par la prolifération incontrôlée de ce mobilier urbain (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, 2001). Régulièrement, chaque service et acteurs des collectivités d'une commune installe son propre mobilier sans qu'il n'y ait de concertation préalable entre eux. Aussi, ce mobilier est installé à tel endroit seulement parce qu'il s'agit d'un délaissé de voirie à cause de la prééminence de la circulation automobile. Ainsi, ce mobilier est souvent installé à tel endroit car l'espace est vide, et non car il répond à des usages. Il est donc très important, lors de tout projet de rénovation d'espace public, d'ordonner le mobilier installé, d'étudier son implantation, sa forme, son style, son matériau,... Il ne doit pas être négligé lors de la conception du projet, et ne doit pas simplement venir se greffer aux aménagements réalisés après coup.

S'il n'est pas pris en compte dans un projet, ce mobilier:

- perd toute son utilité ;
- ne répond pas aux usages des habitants ;
- entraîne une mauvaise lisibilité et visibilité de l'espace ;
- devient un élément surabondant car peu pertinent aux besoins des usagers et peut avoir une implantation gênant le cheminement des piétons ;

- entraîne un manque d'identité de la commune due à l'accumulation de formes complexes, différentes, et sans rapport avec son environnement.

Ainsi, lors de la conception d'un projet, il est important de:

- respecter une unité de matériaux utilisés, si possible locaux ;
- faire correspondre le mobilier utilisé aux différents usages et demandes des usagers ;
- respecter une unité de style au sein d'un même ensemble (fig. 24) ;
- respecter une harmonie avec le bâti avoisinant ;
- ne pas donner une impression de désordre ;
- ne pas altérer les vues importantes ;
- composer avec un mobilier urbain simple (limiter son nombre, sobriété de ses formes, unités de style, disposition simple,...).



Fig.24: Exemple de mobilier de gamme identique - 2014 - Mobilier UNIVERS & CITE, gamme CINEO

Il existe plusieurs styles de mobilier urbain, chacun se définissant au travers de ses matériaux, formes, lignes, couleurs. Le choix de ce style, qu'il soit par exemple classique ou contemporain (fig. 25), doit se faire dans une logique d'intégration à l'espace public afin d'avoir un espace cohérent et une ambiance homogène. Par exemple, le mobilier de style classique, principalement réalisé avec des éléments naturels (bois, pierre,...) correspondrait davantage à un espace rural, contrairement au mobilier contemporain réalisé en fonte, en acier, en inox...



Fig.25 : Exemple de mobilier classique (à gauche) et contemporain (à droite) - 2014 - Mobilier BENITO

Enfin, il est aussi possible de créer une charte de mobilier urbain qui détermine la gamme de mobilier utilisé au sein d'une même commune, ce qui garantit ainsi la cohérence de l'espace et son homogénéité. Cette charte explique les critères techniques et esthétiques à respecter pour l'implantation de mobilier. La création d'une ligne homogène de mobilier contribue à l'identité de la ville (CAUE du Tarn, 2008). Maintenant, de plus en plus d'agglomérations toutes entières essaient

de composer leurs espaces publics avec un mobilier commun. C'est par exemple le cas avec la communauté urbaine de Lyon qui essaie d'avoir une gamme unique de mobilier.

Il y a toujours une recherche constante afin de trouver des matériaux résistants, légers, de texture et d'aspect nouveau qui composeront le mobilier. Chaque matériau et chaque mobilier sont étudiés afin d'améliorer le confort de ses usagers. Ses caractéristiques physiques et mécaniques (Annexe 2) sont importantes, ainsi que sa pérennité, sa qualité d'aspect, son aptitude à la déformation, son entretien, sa résistance au vandalisme, au feu,... (CAUE du Tarn, 2008).

III-3-C- Le soin et la simplification de l'espace public urbain

Dans de nombreuses communes, les projets d'aménagements ne se déroulent pas toujours sur un axe entier, mais à des endroits précis (des linéaires de bordures dégradés, des revêtements détruits à certains endroits, des revêtements différents aux seuils d'entrée,...). De nombreux travaux sont réalisés au coup par coup et certains aménagements ne sont pas du tout entretenus, ce qui a pour conséquence un espace qui paraît dégradé et un manque de continuité de la part de ses revêtements tout le long de l'espace public (fig. 26).



Fig.26: Des espaces dégradés et non entretenus qui donnent une image dégradée de la commune - Rognonas (13) - 2014 - Agence Paysages

Ainsi, il est important lors de tout projet de réhabilitation des traversées de villes que ces axes et leurs abords soient homogènes, simplifiés et entretenus tout le long du linéaire. Plusieurs actions peuvent alors être envisagées:

- La pose d'une bordure identique le long de la traversée permettrait cette homogénéité ;
- L'entretien des espaces dégradés et des abords de l'espace public ;
- L'ordonnancement du mobilier urbain comme vu précédemment ;
- La définition des espaces de part et d'autre de la voirie; de nombreux accotements sont inaccessibles et n'ont aucun usage, il serait donc important de les transformer en réels trottoirs praticables pour ses usagers ;
- Un traitement du sol identique de part et d'autre du linéaire selon son usage (chaussée identique, trottoir identique,...) (fig. 27) ;
- La création d'une homogénéité et l'apport d'un soin à l'espace public avec la plantation d'arbres d'alignement par exemple si l'emprise de ces espaces le permet.



Fig.27: Une homogénéité des revêtements le long de la traversée – Isle-sur-la-Sorgue (84) - 2014 - Agence Paysages

III-3-D- La lisibilité et la cohérence du plan de voirie

A cause de la succession de travaux d'aménagements réalisés au coup par coup et l'augmentation de la circulation sur la voie principale, le plan de voirie manque de plus en plus de cohérence et de lisibilité. En effet, il est assez difficile de se repérer dans l'organisation actuelle du système viaire dans de nombreuses communes et d'accéder d'un point à un autre.

- A cause de cette augmentation de la circulation, les voies principales deviennent de véritables coupures et il est difficile de les traverser, que ce soit pour les piétons ou les automobilistes.

- La limitation des accès et des carrefours ne laisse pas à l'automobiliste de droit à l'erreur s'il manque sa sortie.

- Certaines routes semblent mener à un endroit mis en valeur par des enseignes publicitaires, mais finalement cela mène à un sens interdit ou une impasse.

- Les voiries secondaires et tertiaires deviennent de véritables labyrinthes à cause de la multiplication des aménagements réalisés au coup par coup, par un manque de hiérarchie, de continuité, et des changements incessants de direction... (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, 2001).

Il est ainsi de plus en plus difficile de se repérer et d'accéder à son point de destination. Pourtant, la composition de l'espace dans les équipements majeurs (parcs d'exposition, stades,...) et certaines zones d'activités est conçue et organisée selon un projet d'ensemble. Lors de projets de réhabilitation des traversées de bourgs, il faudra faire de même et prendre en compte ce manque de lisibilité et de cohérence de l'espace qui devient un véritable problème aussi bien pour l'automobiliste que pour le piéton.

III-3-E- Le confort des riverains

Outre ses caractéristiques, la valeur et le confort d'usage d'un espace public sont dépendants de nombreux facteurs:

- L'apaisement : La conception du site, le choix des matériaux, du mobilier et de l'éclairage (fig. 28) doivent apporter un vocabulaire apaisant, basé sur la simplicité, la sobriété et la cohérence par rapport au site et ses environs. (A. Mazars, 2013) ;



Fig.28: Un éclairage apaisant au sein de la traversée de bourg – Robion (84) - 2010 - Agence Paysages

- Les caractéristiques du mobilier : En effet, son implantation, son orientation, son matériau et ses dimensions sont importants pour le confort des usagers. Ils doivent s'adapter à tout type de corpulence, avoir une forme qui permet le bien-être de la personne et être face à une vue agréable. Les matériaux ne doivent pas être froids, ni brûlants en cas de forte température, ni salissants, et de texture agréable ;

- L'environnement: Des dispositifs doivent être mis en place pour assurer un bon écoulement des eaux en cas d'inondation (arbres, drainage, systèmes d'évacuation des eaux pluviales...). De plus, les espaces engendrant de forts courants d'air et le fort ensoleillement en période estivale sont aussi deux facteurs importants à prendre en compte car ils n'incitent pas le piéton à circuler et à s'arrêter (Communauté urbaine de Bordeaux, 2008). Par exemple, des fontaines peuvent être mises en place, et la plantation d'arbres permettra de diminuer la vitesse du vent et d'assurer un ombrage durant les périodes estivales ;

- Les nuisances sonores : Une maîtrise doit être apportée pour toute nuisance, qu'elle soit d'origine routière, ferrée, ou industrielle. Une diminution de la circulation et un choix de revêtement capable d'absorber les bruits (tout en l'intégrant au site) sont deux exemples permettant une diminution du bruit pour la circulation routière. Afin de réduire la nuisance liée à la circulation routière, les revêtements doivent par exemple être composés de granulats de très petite taille (de 0 à 4 mm de diamètre) et avoir une porosité importante ;

- Des lieux praticables, accessibles et rassurants : La circulation automobile prend actuellement une place très importante dans la ville. Des continuités et des grands ensembles piétons doivent être mis en place dans les projets urbains afin de rendre la ville au piéton. Ces espaces doivent être sécurisants pour les riverains et doivent leur faciliter l'accès à tout type de service, commerce et habitation. C'est le cas par exemple des aménagements PMR, permettant ainsi de faciliter la circulation de personnes à mobilité réduite ;

- La végétalisation : Le végétal est une composante essentielle de l'aménagement urbain, qu'il soit du domaine public ou privé (jardins privatifs dont la végétalisation est visible et déborde sur l'espace public) et quel que soit sa forme car il contribue à la santé des habitants et à leur bien-être. Sa localisation et son rôle sont à définir durant la conception, et il est très important pour l'image d'un quartier et d'une rue. Il participe aux ambiances propices à la promenade, à la détente et à l'animation de l'espace public. Le végétal est l'une des composantes essentielles du bien-être de l'Homme (Plante & Cité, 2014).

Ainsi, l'ambiance que l'on donne à ces espaces est très importante, et c'est elle qui va donner ce confort urbain, cette envie aux personnes de s'y déplacer, que ce soit à pied ou à vélo, et d'y rester.

III-3-F- L'évolution spatio-temporelle des espaces de la rue

Lors d'un projet de réaménagement d'un espace public tel qu'une traversée de bourg, il est intéressant de laisser des espaces «dégagés» afin de laisser l'usager s'approprier l'espace comme il le désire. Ces espaces peuvent laisser place à de nouvelles pratiques selon les heures de la journée et les saisons (lieu de rassemblement de jeunes le soir, extension des terrasses de restaurants sur les trottoirs, installation d'évènementiels sur les placettes ou les trottoirs selon les saisons,...). Cela permettra aussi à l'espace public d'être plus accueillant et ouvert à de nouvelles initiatives que ce soit de la part des collectivités ou des habitants (fig. 29). Mais ces vides ne doivent pas se réaliser n'importe où. L'endroit où ils seront mis en œuvre doit avoir une ambiance particulière, propice à l'appropriation du site par de nouveaux usages.



Fig.29: Évènementiels prenant place sur les trottoirs et placette du centre de Châteaurenard (13) - 2010 - Agence Paysages

Par la suite, ces espaces évolutifs pourront soit être stabilisés une fois leurs usages définis, soit posséder plusieurs usages, ou même continuer à évoluer au fil des années en fonction des usagers. Des aménagements ou des événements pourront s'effectuer dans ces espaces en fonction des demandes des habitants.

III-3-G- Le cas spécifique du végétal en ville

Le végétal en ville est aujourd'hui un des éléments essentiels de la qualité du cadre de vie des habitants et de l'attractivité des territoires (Plante & Cité, 2014). La présence du végétal en ville et l'accès aux espaces verts contribuent à la santé des habitants et à leur bien-être (Annexe 3):

- Incitation des habitants à avoir une activité physique. Ce sont des lieux d'activités et peuvent être une motivation si le site est de bonne qualité, agréable et bien entretenu ;
- Réduction du stress, amélioration de l'état de santé ressenti et de la santé mentale ;
- Création d'opportunités d'interactions sociales entre les habitants d'une commune grâce aux activités qui peuvent s'y dérouler, des événements, des actions participatives ;

Ces espaces verts sont aussi des lieux permettant la conservation de la biodiversité, et ont un rôle fondamental pour les équilibres naturels (Annexe 3):

- Les parcs urbains sont des espaces de biodiversité à préserver car ils possèdent souvent une grande diversité d'espèces faunistiques et floristiques. Le mode de gestion de ces parcs influe grandement sur cette diversité d'espèces, tout comme leur proximité à l'urbanisation, leur taille et leur relation avec les autres parcs afin de créer des trames vertes et des continuités écologiques;
- La présence du végétal réduit l'effet d'îlot de chaleur en ville grâce à sa transpiration et l'ombre apportée, ce qui évite au sol de trop chauffer. Les parcs sont généralement plus frais que les zones qui les entourent ;

- Les arbres permettent de réduire la vitesse du vent et sa force de pénétration au sein d'un axe urbain, dont les traversées de bourgs ;
- Le végétal permet aussi une meilleure qualité de l'air de par sa photosynthèse qui permet de produire de l'oxygène, mais aussi par son rôle dans la filtration des particules atmosphériques et l'absorption de polluants ;
- Il est un atout essentiel contre les risques environnementaux dont les inondations et l'érosion des sols grâce à sa contribution au cycle de l'eau et à son infiltration. Il est dangereux en ville de posséder de nombreux espaces perméables car en cas de pluie, le volume des écoulements peut provoquer des inondations, et plus la distance de ruissellement est élevée, plus le risque que cette eau se charge de polluants le long du parcours est importante. Enfin, l'eau infiltrée grâce à la végétation permettra une meilleure recharge des ressources souterraines en place ;
- Il permet une préservation des sols contre son artificialisation et la perte de ses propriétés physiques. Le couvert végétal protège le sol de toute érosion et du tassement provoqué par l'impact des précipitations et de l'activité humaine ;
- La présence de ces parcs et espaces verts peut aussi être un atout dans l'intérêt touristique du site et son attractivité. Les aménagements par le biais du végétal participent à l'image de la ville, à sa beauté, son entretien, son ambiance, et donc son attractivité.

Ainsi, l'intégration du végétal en ville est un des facteurs d'appropriation de l'espace public. En France, la nature en ville est aujourd'hui fortement plébiscitée. Pour répondre à ces attentes, le



végétal peut prendre de nombreuses formes (bande plantée, strate arborée, mur végétal, alignements, massifs, fosses d'arbre,...) (fig. 30). «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» (Mazars A. 2013). Toutefois, il est important de protéger le végétal et de l'aider à se développer lors de la conception d'un aménagement. La mise en place de bordures à proximité, de systèmes de tuteurage ou de bornes bois (fig. 31) permettront aux arbres d'être protégés et de se développer correctement.

Fig.30: Exemple de végétalisation en ville – Châteaurenard (13) - 2014 – Charrier O.



Mais l'utilisation du végétal en ville doit tout de même être raisonnée. Lors de la conception d'un projet, nous nous devons de penser la forme du végétal, les essences utilisées et son implantation en fonction du site, du sol, du climat, et des besoins des habitants.

Fig.31: Protection des arbres au sein de la traversée de l'Isle-sur-la-Sorgue (84) - 2010 - Agence Paysages

Pour conclure sur cette troisième et avant-dernière partie, nous avons étudié différentes méthodes de conception de l'aménagement urbain afin de redonner une identité urbaine et de rue à ces traversées, longtemps délaissées à cause du fonctionnalisme routier. Ainsi, de par un séquençage de l'axe, un partage entre les véhicules et les piétons, et une amélioration du cadre de vie et de l'image de la ville, ces traversées de bourgs pourront à nouveau être des centres de vie et des lieux agréables. Outre ces principes de conception et ces réponses apportées aux enjeux de reconquête de ces traversées, d'autres outils peuvent être mis en place par les maîtrises d'œuvre ou des associations afin d'appuyer et aider le paysagiste lors de la conception du projet.

IV- LES OUTILS A METTRE EN PLACE

En plus des nombreux outils de conception qui peuvent être mis en place lors des aménagements de traversées de bourgs, il est souvent fortement conseillé de faire participer, lors des étapes de conception de tout projet d'aménagement d'espace public, les usagers de ces espaces car ce sont eux qui l'utilisent, connaissent ses enjeux et ses usages. Une participation des habitants s'effectue donc de plus en plus lors de projets de rénovation d'espaces publics et de plus en plus d'outils règlementaires et d'aide à la conception sont établis par des organisations et associations. Ceux-ci vont permettre d'aider le paysagiste à répondre au mieux aux enjeux de tels projets, aux demandes et besoins des habitants.

IV-1- La gouvernance de la participation

IV-1-A- La concertation participative lors de la conception d'un projet

Souvent, lors d'un remaniement d'un espace public, les usagers ont du mal à abandonner leurs habitudes, à se projeter dans le futur et à comprendre les intentions des maîtres d'oeuvre (CAUE76, 2010). De plus, lors de projets d'aménagement de l'espace public tels que les requalifications de traversées de bourgs, il est important que ceux-ci répondent aux attentes et aux besoins des usagers. En effet, ce sont eux qui utiliseront et s'approprieront ces espaces dans le futur. C'est pourquoi, dès la prise de décision de réaliser des travaux d'aménagement, il est indispensable de mettre en place une procédure de concertation. Ainsi, en amont de toute conception de projet, il est de plus en plus fréquent de voir se développer dans les communes une participation des habitants. Cette participation possède plusieurs objectifs :

- Faire participer les habitants au projet urbain lors de moments conviviaux ;
- Informer les habitants sur le projet en cours ;
- Recueillir les représentations, les attentes et besoins des habitants sur le projet urbain ;
- Mobiliser les habitants autour d'ateliers de concertation.

Afin d'aider les habitants à participer à la conception de projets de cette ampleur, il est important de les mener, par le biais d'ateliers, à exprimer leurs ressentis sur leur commune afin de les aider à définir les enjeux du projet, les aider à construire un schéma d'intention, puis des éléments de conception. De plus, de nombreuses associations (Robin des Villes, La Compagnie des Rêves urbains) voient le jour afin de réaliser ces travaux participatifs et ainsi aider les maîtrises d'ouvrage pour la réalisation de leurs projets urbains.

IV-1-B- La participation des habitants en aval du projet

Outre cette participation des habitants en amont d'un projet, celle-ci peut aussi s'effectuer en aval de celui-ci. En effet, de plus en plus de communes font participer les habitants à la vie au sein de leur rue. Les nombreuses actions de végétalisation de rues ou de création de jardins familiaux sont de bons exemples de cette participation en aval d'un projet. Ces actions ont plusieurs objectifs :

- Participer à l'embellissement et l'amélioration du cadre de vie ;
- Créer des cheminements agréables pour tous et favoriser les déplacements doux ;
- Favoriser les échanges et les liens sociaux entre les personnes et leurs voisins ;
- Favoriser la nature et la biodiversité en ville (Ville de Bordeaux, 2013).

De tels projets de végétalisation ne peuvent être mis en œuvre qu'à condition que les habitants se portent eux-mêmes volontaires pour participer aux plantations et à l'entretien de ces espaces, qui doivent être à proximité immédiate de leur propriété. En général, une étude de faisabilité est effectuée par les services techniques de la commune sur le trottoir en question. Une fois le projet validé, la Ville intervient afin de creuser la fosse de plantation et fournir la terre végétale. Les plantes peuvent soit être fournies par la Ville, soit être à la charge de l'habitant. A Angers par exemple, le service Espaces Verts de la ville ne se contente pas de prêter un terrain. Il apporte aussi un appui technique (gestion des déchets, protection biologique,...), s'assure du bon entretien paysagers des terrains ou de la végétalisation en façade (mise en place de charte,...), initie les habitants aux bonnes pratiques (compostage,...) (Revue 'Le lien horticole', 2014). A Bordeaux, la Ville fournit pour ses habitants une liste d'espèces conseillées pour la végétalisation des rues ainsi que l'ensemble de leurs caractéristiques. Elle donne aussi à ses habitants des consignes d'implantation des végétaux et des consignes d'entretien.



Exemple de cette action de végétalisation de rues : En 2011, la commune de Bréançon (95) a entrepris cette action auprès de ses habitants. Ces plantations ont été réalisées dans différentes rues. Au total de l'opération, 1193 plantes vivaces ont été plantées, 252 fleurs champêtres, 18 arbustes et 371 bulbes (fig.32).

Fig.32: Plantation de bandes végétalisées au pied des propriétés - Bréançon (95) - 2011 – www.mairie-breancon.fr [8]

Ainsi, nous venons de voir comment peut s'établir une participation des habitants lors de tout projet de rénovation urbaine, et à l'embellissement de leur commune. D'autres outils peuvent aider les maîtres d'œuvre lors de la conception de projets urbains tels que les traversées de bourgs, afin de répondre de la meilleure des manières aux différents enjeux en question et aux besoins de la commune.

IV-2- Des appuis techniques et réglementaires précieux

IV-2-A- Le CEREMA

Depuis le 1^{er} janvier 2014, les 8 CETE, le CERTU, le CETMEF et le SETRA ont fusionné afin de former le CEREMA (Centre d'études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement). Ce groupe est placé sous la tutelle du ministère de l'Ecologie, de Développement durable et de l'Energie et du ministère de l'Egalité des territoires et du Logement. C'est un centre de ressources d'expertises scientifiques et techniques intervenant en appui à la conception, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques portées par les services de l'Etat et les collectivités territoriales [9]. Il met en œuvre des activités de conseil, d'assistance,

d'études, de contrôle, d'innovations, et de recherche afin d'accomplir ses missions. Lors de la conception d'un aménagement, cette organisation va permettre de trouver des solutions concernant les problèmes liés aux aménagements et au développement durable. Le CEREMA est divisé en différents départements; les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Enfin, il organise des journées d'échange et publie de nombreux bulletins autour d'un thème précis. Toutes leurs publications sont d'excellents outils d'aide pour la conception urbaine.

IV-2-B- Les AVAP

Les AVAP (Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine) vont substituer en 2015 aux ZPPAUP en y intégrant, en plus d'une approche et une aide pour la mise en valeur patrimoniale et urbaine, une prise en compte des enjeux environnementaux, une meilleure concertation avec les habitants, une meilleure coordination avec le PLU, le PADD et une meilleure précision des règles. Elles peuvent être créées sur des quartiers, des espaces bâtis ou non, des paysages, et même des espaces n'ayant jamais fait l'objet de dispositions de protection. Les dossiers de constitution d'une AVAP doivent être composés :

- d'un rapport de présentation présentant ses objectifs fondés sur un diagnostic architectural, patrimonial et environnemental ;
- de prescriptions relatives à l'insertion de projets et à la mise en valeur des patrimoines ;
- de documents graphiques précisant le périmètre de l'AVAP et les prescriptions de son règlement.

Les AVAP vont ainsi permettre de définir dans quelles conditions le patrimoine doit être pris en compte dans les aménagements d'un territoire. Elle fixe les règles précises de construction et d'aménagement sur les secteurs sensibles sur le plan architectural et paysager. Ces règles sont différentes selon les secteurs à protéger et portent sur n'importe quel élément du paysage, que ce soit des murets, des clôtures, le bâti, des talus, des revêtements, des plantations,... Elle n'apparaît pas comme une contrainte à respecter durant des aménagements, mais comme une aide à la valorisation du patrimoine historique, bâti et environnemental d'un espace et dans le développement du territoire communal.

Au sein de cette dernière partie, nous avons ainsi vu par quels moyens les habitants peuvent participer à la conception des espaces constituant leur commune et à son embellissement, que ce soit en amont ou en aval de tout projet urbain. Cette participation est très importante car ce sont ces personnes qui connaissent le mieux ces espaces publics et ce dont ils ont besoin. En plus de cette participation, de nombreux outils sont mis en place grâce notamment au CEREMA et des chartes locales qui permettent d'aider et guider le paysagiste dans la conception des traversées de bourgs tout en valorisant son patrimoine local et son environnement.

CONCLUSION

Durant des siècles, l'organisation et les usages de la rue, composante principale de l'espace public, ont ainsi évolué. D'un espace de rencontre et de commerce, la rue est progressivement devenue au 20^{ème} siècle un lieu au sein duquel la circulation automobile est prépondérante, et le piéton ne trouve plus sa place. Les traversées de bourgs, d'usage principalement routier, commencent progressivement à se déserrer de cette circulation automobile grâce à une réorganisation des flux routiers sur l'ensemble du territoire par l'intermédiaire de la création de contournements, de déviations, ou un report du trafic sur d'autres axes routiers.

Afin de ne plus utiliser le terme de 'route' au profit du terme de 'rue' pour définir ces traversées, nous avons donc vu qu'il est primordial d'étudier le projet à grande échelle, en prenant en compte l'ensemble du territoire dans lequel le site s'inscrit, et la dynamique de la commune.

De plus, afin de répondre aux enjeux de tels aménagements, le séquençage et le partage de l'espace sont deux principes à étudier et à prendre en compte lors de la conception du projet. Le séquençage de la traversée va permettre de lui donner un rythme, et d'oublier la monotonie routière qui incite l'automobiliste à conduire vite. Mais ce séquençage ne doit pas se réaliser au hasard. Chaque séquence doit se définir selon les usages, les besoins et le patrimoine qui la compose, qu'il soit bâti ou naturel. Ainsi, chacune d'entre elles possèdera une ambiance distincte en fonction de ces éléments. Mais la continuité de ces séquences doit être cohérente et posséder des éléments d'homogénéité tout le long de la traversée. Quant au partage de l'espace public, il sera primordial afin de redonner la place au piéton, d'assurer sa sécurité, et transformer cet espace en un lieu de sociabilisation et de convivialité.

D'autres éléments sont régulièrement mis en place et contribuent à améliorer l'image et le cadre de vie des traversées de bourgs, tels que la maîtrise des enseignes publicitaires, la végétalisation, les caractéristiques du mobilier urbain, l'ambiance apaisante et conviviale perçue au sein de la traversée, le confort qu'elle apporte à ses usagers, l'homogénéité de ses revêtements,...

Afin d'aider le paysagiste dans son travail de conception, une participation des habitants en amont et en aval de tout projet de requalification de traversée de bourg est de plus en plus mise en place depuis les années 90. Ce sont ces personnes qui connaissent le mieux les sites étudiés et ses enjeux, et ce sont eux qui utiliseront et s'approprieront ces espaces par la suite.

Outre l'objectif de répondre aux différents enjeux présentés par de tels aménagements, le paysagiste est aussi présent pour aider les élus et le Maire d'une commune lors de la conception du projet. Souvent, beaucoup d'idées, parfois surdimensionnées, sont proposées par ces personnes.

Le rôle du paysagiste est donc aussi d'être présent afin de guider les élus dans la définition des objectifs et des usages des différents espaces de la traversée, et dans l'élaboration d'une réponse cohérente à ces enjeux.

Enfin, il est primordial pour le paysagiste que l'ensemble de la traversée de bourg s'inscrive dans la commune, et que chaque élément qui la compose fonctionne ensemble. L'harmonie entre les séquences, les usages qui la composent et son environnement doit être optimale.

BIBLIOGRAPHIE

- >About-de Chastenet C. (2012). Evaluation de la qualité paysagère dans l'aménagement urbain. *Projets de paysage*, N°8.
- >Boillon P. Le programme national « Une voirie pour tous » : CEREMA, 2014. 4 p.
- >Cabanieu J. Les espaces publics urbains. La Défense (95) : Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques MIQCP, 2001. 176 p.
- >CAUE du Tarn. Choix des matériaux pour le mobilier urbain. Albi : CAUE du Tarn, 2008. 2 p.
- >CAUE du Tarn. Choix d'un style pour le mobilier urbain. Albi : CAUE du Tarn, 2008. 2 p.
- >CAUE du Tarn. Comment aborder le choix du mobilier urbain? Albi : CAUE du Tarn, 2008. 2 p.
- >CAUE76. La traversée de bourg. Rouen : CAUE76, 2010. 27 p.
- >CAUE 76. Nouveaux quartiers. Rouen : CAUE 76, 2009. 32 p.
- >Dufay J. Réhabilitation des entrées de ville. Paris: Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, 2001. 121 p.
- >Dupont A. Publicité extérieure, enseignes et pré-enseignes. Paris: Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, 2009. 62 p.
- >Fleury A. (2004). La rue: un objet géographique? *Tracés, Revue de Sciences humaines*, N°5, pp. 33-34.
- >Garden M. (2006). La rue. *Pouvoirs*, N°116, pp. 5-17.
- >Hafida Boulekbache-Mazouz (2008). Lire l'espace public pour mieux l'écrire. *Etudes de communication*, N°31, pp. 93-110.
- >Laïlle P. et al. Les bienfaits du végétal en ville: Etude des travaux scientifiques et méthodes d'analyse. Angers : Plante & Cité, 2014. 31 p.
- >Lascabettes P. et al. Guide de qualité urbaine et d'aménagement durable de la communauté urbaine de Bordeaux. Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux, 2008. 138 p.
- >Mazars A. (2013). 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. Mémoire de fin d'études Master 2 Ingénierie des territoires, Agrocampus Ouest CFR Angers, Angers, 79 p.

>Vidril V. (2014). Offrir aux habitants des espaces végétalisés dont ils prennent soin. *Le lien horticole*, N°889, pp.10-11.

>Ville de Bordeaux. Guide de végétalisation des rues de Bordeaux. Bordeaux : Ville de Bordeaux, 2013. 13 p.

SITOGRAPHIE

[1] Dominique Wolton (2005). Espace public. <http://www.wolton.cnrs.fr/spip.php?article67> (consulté le 06/07/2014)

[2] Histoire en questions (2010). Crieurs dans les rues au Moyen-Age. <http://www.histoire-en-questions.fr/moyen%20age/vie-gastronomie-crieurs.html> (consulté le 12/07/2014)

[3] Service de l'urbanisme - Polynésie Française (2003). PGA de la commune de Papeete. <http://www.urbanisme.gov.pf/IMG/html/ep/pga/papeete/articles/definitions-termes.htm> (consulté le 20/07/2014)

[4] Géoportail (2014). Les cartes d'état-major (1866). <http://www.geoportail.gouv.fr/accueil> (consulté le 08/08/2014)

[5] Larousse (2013). Définition Route. <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/route/70110> (consulté le 08/08/2014)

[6] Mairie de Rognonas (2011). Projet de liaison est-ouest (LEO). <http://rognonas.fr/accueil/rognonas-avance-2008-2014/projet-leo/> (consulté le 08/08/2014)

[7] CAUE 56 (2011). Atlas des paysages du Morbihan. www.atlasdespaysages-morbihan.fr (consulté le 19/09/2014)

[8] Mairie de Bréançon (2011). Je jardine mon Village 2011. www.mairie-breancon.fr/content/content5692485.html (consulté le 10/08/2014)

[9] CEREMA (2014). Un appui scientifique et technique renforcé. www.cerema.fr/un-appui-scientifique-et-technique-a236.html (consulté le 11/08/2014)

ANNEXE I

Critère n° 1	Échelle de notation
Un diagnostic sur la qualité paysagère du site	1 ou 2. Aucun diagnostic sur la qualité paysagère du site ou une approche très sommaire. 3. Un diagnostic sur la qualité paysagère du site. 4 ou 5. Un diagnostic sur la qualité paysagère du site complété par une étude des motifs à valoriser ou à renforcer.
Critère n° 2	Échelle de notation
La présence de jardins ou d'espaces publics au sein du projet urbain	1 ou 2. Aucun espace de promenade/détente à moins de 300 mètres de tout logement inscrit dans le périmètre du projet. 3. Un espace de promenade/détente à moins de 300 mètres de tout logement inscrit dans le périmètre du projet. 4 ou 5. Au moins un espace de promenade à moins de 300 mètres de tout logement inscrit dans le périmètre du projet avec accessibilité sur voie piétonne et/ou réservée aux circulations douces (type zone partagée ou zone 30).
Critère n° 3	Échelle de notation
L'intégration des mobiliers urbains, de la publicité et des enseignes lumineuses dans le paysage de la rue	1 ou 2. Des aménagements d'espaces publics mal ou peu intégrés dans le paysage de la rue. 3. Des aménagements d'espaces publics préservant le paysage de la rue. 4 ou 5. Des aménagements d'espaces publics préservant et/ou valorisant le paysage de la rue.
Critère n° 4	Échelle de notation
L'intégration des projets de construction ou de rénovation dans le paysage de la rue	1 ou 2. Une ou des architectures mal ou peu intégré(s) dans le paysage de la rue. 3. Une ou des architectures préservant le paysage de la rue. 4 ou 5. Une ou des architectures préservant et/ou valorisant le paysage de la rue.
Critère n° 5	Échelle de notation
L'intégration du projet urbain dans le site et le territoire élargi	1 ou 2. Aucune ou des représentations trop partielles montrant l'intégration du projet urbain dans le site. 3. Des représentations montrant l'intégration du projet urbain dans le site à l'état initial et à l'état projeté. 4 ou 5. Des représentations montrant l'intégration du projet urbain dans le site à l'état initial et à l'état projeté complétées par une approche territoriale (échelle du quartier ou de la ville), voire métropolitaine.
Critère n° 6	Échelle de notation
La prise en compte des caractéristiques paysagères citées dans les documents politiques et réglementaires du territoire de projet	1 ou 2. Aucune analyse des caractéristiques paysagères à préserver dans les documents politiques ou réglementaires. 3. Une prise en compte explicite des caractéristiques paysagères à préserver dans les documents politiques ou réglementaires. 4 ou 5. Une prise en compte supérieure aux caractéristiques paysagères à préserver dans les documents politiques ou réglementaires.
Critère n° 7	Échelle de notation
La prise en compte de la qualité paysagère dans les documents de cadrage de l'opération	1 ou 2. Aucune prise en compte de la qualité paysagère dans les documents de cadrage de l'opération. 3. Une prise en compte explicite de la qualité paysagère dans les documents de cadrage de l'opération. 4 ou 5. Une prise en compte de la qualité paysagère supérieure aux objectifs définis dans les documents de cadrage de l'opération.
Critère n° 8	Échelle de notation
En cas de non-atteinte des objectifs de qualité paysagère visés, la mise en œuvre de mesures compensatoires en faveur de la qualité paysagère	1. Aucune mesure compensatoire mise en place. 2. La mise en place de mesures compensatoires sur un autre territoire situé dans une autre collectivité. 3. La mise en place de mesures compensatoires sur un autre territoire situé dans la collectivité ou le quartier. 4 ou 5. La mise en place de mesures compensatoires dans le périmètre du projet urbain.

Annexe 1 : Notations des indicateurs correspondant aux objectifs de développement durable et de qualité paysagère émis par le référentiel 'Un aménagement durable pour Paris' – 2007 - About-de-Chastenot C.

ANNEXE II


	DURABILITE	ENTRETIEN	CONFORT	DIVERSITE	DISPOSITION	QUALITE ENVIRONNEMENTALE
PIERRE	Certains sont sensibles au gel (choisir de préférence des matériaux non gélifs)	Peu d'entretien difficulté pour nettoyer les graffitis et les taches	Contact chaud (en été) contact froid (en hiver) aspects massifs dur et peu confortable	Grande variété de traitements de surface	Possibilité de créer le mobilier en harmonie avec le bâti	Privilégier les pierres locales
BOIS	Vieillessement et résistance variables selon les essences utilisées	Certains bois (selon le traitement ou l'essence) demande un entretien minime	Agréable à l'utilisation	Variété importante de formes et de couleurs	Facile à trouver dans les catalogues	Privilégier les essences européennes à celles exotiques, et celles issues de label de protection des forêts
PLASTIQUE	Solide mais sensible au feu, aux rayures et à l'action des ultraviolets	Faible entretien, repolissage après nettoyage des graffitis	Plus ou moins confortable selon les formes choisies	Diversité des formes dues à la réalisation par moulage	Matériau relativement moderne et encore peu utilisé	Possibilité de recyclage. Mobilier en plastique recyclé intéressant
METAUX	Grande résistance s'il entretenu, possible marque d'impact (rayure, écaille ...)	Facile (peinture) ou choix de matériaux sans entretien (galva, inox ...)	Très chaud et donc désagréable en situation ensoleillée	Multitude de formes et de couleurs	Matériau utilisé depuis longtemps	Possibilité de recyclage de certains métaux
BETON	Fragilité des angles et des arêtes trop vives salissant	Peu d'entretien mais difficulté pour nettoyer les graffitis et les tâches	Contact froid et dur	Diverses formes, couleurs, traitements de surface	Matériau peu utilisé en mobilier urbain	Pas de réelle qualité environnementale

Annexe 2: Caractéristiques des matériaux utilisés pour le mobilier urbain - 2008 - CAUE du Tarn

ANNEXE III

Santé humaine et bien-être individuel et collectif	Santé humaine et bien-être	<ul style="list-style-type: none"> - Association entre accès à un parc et activité physique accrue - Réduction de l'obésité - Réduction du stress - Proximité et vue sur un espace vert - Amélioration de l'état de santé ressenti - Amélioration de l'état de santé psychologique - Réduction du bruit - Confort thermique - Longévité
	Lien social et identité collective	<ul style="list-style-type: none"> - Opportunités d'interactions sociales - Participation à l'attachement communautaire - Éducation et sensibilisation à l'environnement
Environnement et équilibres naturels	Biodiversité	<ul style="list-style-type: none"> - Les espaces verts urbains constituent des hotspots de biodiversité - Les aménagements végétaux à l'échelle de la ville peuvent contribuer à la construction d'une trame verte fonctionnelle
	Régulation thermique	<ul style="list-style-type: none"> - Rafraîchissement de l'atmosphère et des surfaces - Préservation des revêtements - Meilleure efficacité énergétique pour les bâtiments
	Qualité de l'air	<ul style="list-style-type: none"> - Filtration des particules atmosphériques - Absorption des polluants - Puits de carbone
	Écoulement des eaux	<ul style="list-style-type: none"> - Maîtrise du risque d'inondation - Recharge des ressources souterraines - Qualité des eaux - Protection et stabilisation des sols
Valorisations économiques des bienfaits du végétal en ville	Valorisation du bâti	<ul style="list-style-type: none"> - Plus-value immobilière
	Produits végétaux	<ul style="list-style-type: none"> - Source de produits alimentaires - Source de matériaux pour l'aménagement via la valorisation des déchets verts - Source de combustible
	Tourisme et attractivité	<ul style="list-style-type: none"> - L'ensemble des aménagements végétaux participe à l'image de la ville - La qualité du cadre de vie envoie un signal fort susceptible de contribuer au développement social et économique

Annexe 3: Les bienfaits du végétal en ville - 2014 - Plante & Cité

	Diplôme : Diplôme d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences Agronomiques, Agroalimentaires, Horticoles et de Paysage Spécialité : Paysage Spécialisation / option : Maîtrise d'œuvre et Ingénierie Enseignant référent : Vincent Bouvier	
Auteur(s) : Charrier Olivier Date de naissance* : 10/05/1990		Organisme d'accueil : Agence Paysages Adresse : 12 rue Gal Grenier
Nb pages : 40	Annexe(s) : 3	84000 Avignon
Année de soutenance : 2014		Maître de stage : Iris Sautel
Titre français : La reconquête des traversées de bourgs : Une identité à redéfinir Titre anglais : Villages crossings recapture : An identity to redefine		
Résumé: <p>Depuis le début de l'ère automobile dans les années 1950, les axes de communication sont soumis à une importante circulation automobile et à un fonctionnalisme routier. Ces espaces étaient organisés afin de favoriser la vitesse et la fluidité de la circulation automobile. Les traversées de bourgs gardent malheureusement de nombreuses traces de ce passé, ce qui rend difficile le partage entre l'automobiliste et le piéton. A cause de cela, ces villages possèdent souvent une image dégradée, et un mauvais cadre de vie pour ses usagers et habitants. Depuis une vingtaine d'années, ces traversées sont désertées de leur circulation automobile grâce à l'essor des transports en commun, la création de contournements, et de déviations.</p> <p>Ainsi, les collectivités désirent de plus en plus donner une nouvelle identité à ces espaces, celle d'un lieu de vie confortable, social et agréable, au sein duquel le piéton retrouve sa place. Le séquençage et le partage de l'espace seront les principaux leviers de cette requalification urbaine. Il sera essentiel que le paysagiste travaille sur un projet d'ensemble, afin d'insérer les futurs aménagements de la traversée de bourg dans la dynamique de la commune et de tout un territoire. Depuis quelques temps, de nombreux outils d'aide à la conception de ce type de projet sont mis en place par des organisations et associations, et une concertation participative avec les habitants est de plus en plus courante au sein des communes.</p>		
Abstract: <p>Since the beginning of the automobile era in the 1950s, communication lines have been subjected to an important automobile traffic and a road functionalism. These spaces were organized to favor speed and fluidity of the automobile traffic. Village crossings have unfortunately kept a lot of marks from this past, which have brought difficulties of sharing between motorist and pedestrian. For this reason, these villages show a damaged image, and a bad living environment for its users and inhabitants. For about twenty years, these crossings have been deserted thanks to public transport development, the creation of road workarounds, and diversions.</p> <p>In this way, local authorities want to give a new identity to these spaces, the one of a comfortable, social and pleasant place to live, where the pedestrian goes back where he belongs. Sequencing and sharing this space are the main issues of this urban requalification. It will be essential that the landscaper works about an overall plan, in order to insert future village crossing layouts into the village and territory dynamics. For some time, a lot of design help tools are set up by organizations and associations for this type of project, and participative dialogue with inhabitants is getting increasingly common in the municipalities habits.</p>		
Mots-clés : fonctionnalisme, traversée de bourg, espace partagé, requalification urbaine, reconquête, espace public, voirie. Key Words: functionalism, village crossing, shared space, urban requalification, recapture, public place, road network.		

* Elément qui permet d'enregistrer les notices auteurs dans le catalogue des bibliothèques universitaires

