



**HAL**  
open science

# Standardisation et innovation dans les projets de revitalisation de bourgs-centres et centres-villes, quels processus de construction ? Le cas de la revitalisation des bourgs-centres du Pays Lédonien et du centre-ville de Dijon

Aurore Mermet

## ► To cite this version:

Aurore Mermet. Standardisation et innovation dans les projets de revitalisation de bourgs-centres et centres-villes, quels processus de construction ? Le cas de la revitalisation des bourgs-centres du Pays Lédonien et du centre-ville de Dijon. Architecture, aménagement de l'espace. 2016. dumas-01397107

**HAL Id: dumas-01397107**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01397107>**

Submitted on 15 Nov 2016

**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.

**Aix-Marseille Université**  
**Institut d'urbanisme et d'aménagement régional**  
**Directrice de mémoire: HATT Emeline**

**Aix-Marseille**  
université

**IUAR**  
Institut d'Urbanisme et  
d'Aménagement Régional  
Aix - Marseille



**Standardisation et innovation dans les projets de  
revitalisation de bourgs-centres et centres-villes,  
quels processus de construction ?**

**Le cas de la revitalisation des bourgs-centres du Pays Lédonien  
et du centre-ville de Dijon**



**MERMET Aurore**  
**Master 2 Urbanisme et Aménagement,**  
**spécialité «Urbanisme Durable, Projet et Action Opérationnelle»**

COMMUNAUTE  
**Grand  
DIJON**  
URBAINE

URBAINE



# SOMMAIRE

<b>Introduction.....</b>	<b>P5</b>
<b>1. Le projet urbain : subtil mélange d'innovation et de standard.....</b>	<b>P11</b>
<i>1.1. Concurrence et évolution des modes de vie moteurs de nouveaux enjeux urbains.....</i>	<i>p13</i>
<i>1.2. Attractivité et Projets urbains : une réponse aux nouveaux enjeux.....</i>	<i>p16</i>
<i>1.3. Innovation et standardisation : deux concepts étroitement liés et indissociables du projet urbain.....</i>	<i>p20</i>
<i>1.4. L'innovation et la standardisation dans le cadre des projets d'aménagement d'espaces publics centraux.....</i>	<i>p25</i>
<b>2. Innovation et standardisation dans le processus de projet.....</b>	<b>P29</b>
<i>2.1. La standardisation dans les étapes de construction du projet .....</i>	<i>p31</i>
<i>2.2. Acteurs et financements du projet, des vecteurs de standardisation et d'innovation dans les projets.....</i>	<i>p37</i>
<b>3. Les projets de revitalisation de bourgs-centres dans le pays Lédonien, étude du montage d'un projet...P45</b>	
<i>3.1. Analyse de l'AMI : Des attentes entre innovation et standardisation.....</i>	<i>p46</i>
<i>3.2. La méthode du BE : Principes généraux et spécificités.....</i>	<i>p51</i>
<i>3.3. Projet et construction du projet : De l'innovation aux standards.....</i>	<i>p54</i>
<b>Conclusion.....</b>	<b>P84</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>P87</b>
<b>Table des figures.....</b>	<b>P90</b>
<b>Table des matières.....</b>	<b>P95</b>
<b>Annexe.....</b>	<b>P97</b>



## Le choix du sujet

Nous avons pu constater que les espaces publics de centres-villes se ressemblent de plus en plus d'une ville à l'autre. En effet, ces dernières années, il a été observé une multiplication des politiques de valorisation, de réhabilitation et de revitalisation des centres de très nombreuses villes peu importe leur taille, sujet sur lequel de nombreux auteurs se penchent (Vlès 2006, Bertonecello 2001...). A travers ces politiques, les espaces publics ont tendance à être aménagés de manière similaire dans tous ces centres-villes.

Juridiquement, l'espace public est défini comme « le bien d'une collectivité ou d'un établissement public mis à disposition du public usager ou affecté à un service public » (Aurba, 2014). Il doit respecter un principe de liberté et de gratuité des usages. L'espace public possède aussi une valeur symbolique et identitaire originellement liée à l'expression d'un pouvoir politique et des liens civiques (Beauchard et Moncomble, 2013). Il est inaliénable et imprescriptible. En termes d'usage, il peut être défini comme support et initiateur d'usages. En tant que bien d'une collectivité, l'espace public semble être le principal levier d'action pour revaloriser les centres anciens dont l'espace bâti appartient généralement à des propriétaires privés.

Or, depuis plusieurs décennies, les centres-villes subissent une importante crise qui se traduit notamment par une dégradation et une déqualification à la fois physique, sociale et économique des centres-villes (Bertonecello, 2001). A ce titre, ils perdent en attractivité à la fois résidentielle et économique. En parallèle de cette crise, les espaces publics semblent aussi subir de profondes mutations symboliques et fonctionnelles qui poussent certains chercheurs à considérer que l'espace public disparaît ou tout au moins ne joue plus son rôle (Beauchard, 2013 et Mongin 2012). Cette disparition vient de la perte de la valeur symbolique de l'espace public et de la place croissante donnée à la circulation et à l'automobile (Beauchard, 2013 et Mongin 2012). Les projets d'aménagement en centre-ville semblent vouloir répondre à ces deux enjeux. Il s'agit de redonner une attractivité aux centres-villes en recréant une valeur symbolique de l'espace public à partir de l'histoire et du patrimoine.

Afin de répondre à ces deux enjeux, les projets d'aménagement en centre-ville doivent répondre à trois grands impératifs aux ordres de priorités différents selon les villes et que l'on retrouve notamment dans l'introduction de Non lieux et projets urbains de Bédard (2011) :

- Un impératif économique : favoriser le développement et l'attractivité économique du centre-ville, ce qui passe généralement par le développement de l'activité commerciale, la mise en tourisme et la

mise en valeur architecturale et paysagère des centres, voire le développement de l'activité tertiaire supérieure.

- Un impératif règlementaire et social : favoriser les modes doux et désenclaver les centres-villes en les rendant plus accessibles notamment en transport en commun, à différentes échelles : locale, intercommunale, régionale, voire nationale et internationale selon la taille de la ville.

- Un impératif social : améliorer la qualité de vie des centres pour attirer de nouveaux habitants ce qui passe en priorité par la création d'espaces publics de qualité et par le développement de services (publics, de loisir...) répondant aux besoins des habitants mais aussi par la réhabilitation et l'amélioration de l'habitat en centre-ville.

En plus d'être le principal levier d'action des pouvoirs publics, l'espace public participe au moins en partie à la réalisation de ces trois grands objectifs. Sa valorisation participe à la qualité de vie des centres, met en valeur les éléments paysagers et architecturaux forts des villes, et permet de désenclaver les centres en mettant en synergie de manière cohérente différents modes de déplacement.

Néanmoins, les villes ayant toutes, à différents degrés, comme but de répondre à ces trois objectifs, il a été constaté depuis plusieurs années une standardisation et une homogénéisation des projets d'aménagement d'une ville à l'autre. En effet, pour répondre à ces objectifs, des villes précurseurs ont développé des techniques et des formes d'aménagements innovantes qui semblent avoir fait leur preuve. Par conséquent, d'autres villes, d'autres acteurs (financeurs, élus, techniciens) s'en inspirent, reproduisant dans leur centre-ville des aménagements qui ont fonctionné ailleurs. Les aménagements les plus courants que l'on retrouve sont l'installation de tramways, la piétonisation du centre, la création des centres commerciaux à ciel ouvert...

Ces espaces publics, tous similaires, ont finalement quelque chose de rassurant dans le sens où le visiteur, comme l'habitant, sait ce qu'il va trouver dans cet espace. Peu importe son origine, il sait qu'il trouvera des espaces de promenade, des magasins pour faire ses courses, des terrasses de cafés tranquilles pour s'arrêter, des manifestations culturelles, des transports en communs,... le tout dans une ambiance agréable et sans nuisance.

Mais en même temps, ce côté rassurant a un double effet réducteur. Les visiteurs sont attirés par le centre-ville qu'ils voient comme la seule identité d'une ville et donc le seul espace à visiter. Dans *Espaces publics et mise en*

*scène de la ville touristique* (2005), Vincent Vlès et al caractérise ce phénomène à travers le terme de « réduction narrative ». L'espace public est aménagé, utilisé pour mettre en scène l'histoire de la ville. Mais cette mise en scène ne concerne qu'une portion réduite de l'espace et de l'histoire des villes. En même temps, s'ils favorisent la mise en scène d'une partie de la ville, ces espaces publics créent aussi une certaine perte d'authenticité des villes dans le sens où on les retrouve dans tous les centres-villes peu importe leurs spécificités historique, économique et sociale. Finalement on se rend en centre-ville pour voir les mêmes choses, pour pratiquer les mêmes espaces peu importe la ville où l'on se trouve.

Pour expliquer ce phénomène, il est nécessaire d'interroger le concept de standardisation car c'est finalement ce qui semble caractériser de plus en plus les espaces publics centraux. Le Larousse définit la standardisation comme l'action de « ramener un produit à une norme, à un modèle unique ou à un petit nombre de modèles. » La standardisation s'applique généralement aux normes techniques et aux standards industriels. Mais cette définition est assez facilement transposable aux espaces publics puisqu'à quelques différences près, où que l'on soit les mêmes aménagements standards lui sont appliqués.

Pour autant, la standardisation est en premier lieu un processus industriel qui vise à produire des standards, c'est-à-dire des objets avec des spécificités techniques qui les rendent reproductibles et compatibles entre eux (Foray, 2015). Ce processus s'est développé avec l'industrialisation du système productif. Il a pour but de faciliter la production, l'usage et la fiabilité d'un objet ayant une fonction spécifique. Comment la standardisation est-elle devenue une méthode de conception des espaces publics, et plus généralement des projets urbains ?

L'apparition de la standardisation dans les projets d'espaces publics en centre-ville s'explique principalement par trois éléments de contexte : la crise des centres-villes qui ne répondent plus aux modes de vie des habitants, de nouvelles contraintes politiques et socio-économiques auxquelles les villes doivent répondre, la mise en concurrence des villes entre elles (Bertoncello, 2001).

Ce processus interroge le concept d'innovation étroitement lié à la standardisation. En effet, le dictionnaire Larousse définit l'innovation comme « l'ensemble des processus qui se déroule depuis la naissance d'une idée jusqu'à sa matérialisation (lancement d'un produit), en passant par l'étude du marché, le développement du prototype et les premières étapes de la production. » A ce titre, dans le cas du projet urbain, l'innovation est l'étape

pendant laquelle une ville va expérimenter un projet d'aménagement. S'il fonctionne, il pourrait être réapproprié par d'autres acteurs et généralisé à d'autres villes. C'est à partir de là qu'il y aura standardisation.

## **Problématique et hypothèses**

A partir de ces constats, nous avons décidé d'orienter ce mémoire vers l'étude du processus de standardisation dans les projets de revitalisation de centres-villes et de bourgs-centres. En effet, si les espaces publics restent notre principal levier d'étude, la revitalisation des centres-villes ne doit pas être envisagée à travers le seul prisme de l'espace public mais à travers une approche globale et transversale des projets de renouvellement urbain, notamment en centre-ville.

### **Il s'agira alors d'identifier comment se construit le processus de standardisation dans les différentes phases des projets de revitalisation ? Quelle est la place des espaces publics dans le processus de standardisation et de projet ?**

Pour répondre à ces questions, trois hypothèses seront à vérifier tout au long du mémoire :

- La standardisation se construit tout au long du processus de projet d'aménagement des espaces publics, bien en amont de la réalisation opérationnelle de l'aménagement même si celle-ci joue un rôle. Un espace public standard n'est que le résultat d'un long processus de standardisation à la fois issu d'une chaîne de microdécisions qui servent d'exemples (et donnent naissance à des projets innovants) et d'une volonté des acteurs publics de répondre aux mêmes injonctions réglementaires, économiques et sociales.

- L'aménagement des espaces, même dans des contextes de requalification et de renouvellement urbain, passe par l'introduction sur ces espaces d'objets, d'aménagements standards phares qui assurent et rassurent, au moins en partie, sur la rentabilité et l'efficacité du projet car ils ont fait leurs preuves ailleurs. Mais, les villes intègrent aussi dans leurs projets (d'une manière plus ou moins marginale) des produits innovants, des touches d'innovations, afin de se distinguer et de s'individualiser les unes des autres. Cela permet de renouveler les standards, de les faire progressivement évoluer.

- Un aménagement standard peut répondre aux enjeux spécifiques d'un territoire à condition qu'il soit territorialisé, c'est-à-dire à condition qu'il s'insère dans son environnement et communique avec celui-ci. A ce titre, l'espace public joue un rôle essentiel dans l'intégration des aménagements standards et dans sa mise en cohérence avec l'existant. Il représente un maillage dans lequel s'insère le projet.

## Méthode

Les projets d'aménagement d'espaces publics s'insèrent toujours dans des projets plus globaux et transversaux qui traitent de toutes les facettes de la ville (habitat, économie, déplacement, architecture....) et à toutes les échelles. Nous étudierons donc les processus de projet de manière générale et non de manière spécifique à l'espace public et nous utiliserons comme illustration des projets relatifs à l'aménagement d'espaces publics et plus spécifiquement, quand cela s'y prête, des aménagements relatifs à la requalification des espaces publics du centre-ville de Dijon.

Pour répondre à notre problématique, il s'agira de se baser sur différentes lectures théoriques et plus ciblées sur certaines villes ainsi que sur deux études de terrains plus approfondies : le centre-ville de Dijon dont les espaces publics ont été progressivement réaménagés depuis les années 2008 en lien avec la création de deux lignes de tramway, un projet de revitalisation de centres-bourgs dans le Pays Lédonien, réalisé dans le cadre d'un Appel à Manifestation d'Intérêt.

### Les lectures théoriques

Il s'agira d'étudier le processus de standardisation dans les projets d'aménagement d'espaces publics de centre-ville. Pour ce faire, il faudra d'abord étudier plus précisément la standardisation en générale afin de définir qu'est-ce qui l'engendre et la favorise notamment d'un point de vue règlementaire, économique, social mais aussi processuel par les jeux d'acteurs de l'aménagement. Il faudra ensuite appréhender plus précisément le rapport entre standardisation et innovation. Le but est de comprendre comment les deux concepts s'imbriquent et se répondent. Enfin, il s'agira d'étudier les différentes phases du projet d'aménagement pour comprendre comment la standardisation s'insère à l'intérieur à partir des méthodes de projet, des acteurs participants aux projets et des modes de financement des projets urbains.

### L'étude de terrain

Ces recherches théoriques seront associées à deux études de terrain.

Dans le cadre du projet de revitalisation des centres-bourgs du Pays Lédonien, il s'agira de définir comment la standardisation se met en place dans le processus du projet, et notamment dans l'étape du montage de projet. Pour cela, nous tenterons de répondre à deux grandes questions :

- En quoi les modalités de l'AMI et les financements qu'elle offre peuvent engendrer un phénomène de standardisation ? Dans quelles mesures l'AMI peut produire des projets innovants ? Pour répondre à ces deux questions, il s'agira d'analyser le document d'AMI pour la revitalisation des bourgs-centres de Franche-Comté.

- En quoi les méthodes de construction d'un projet par un bureau d'étude peut-il engendrer une standardisation des méthodes de projet et par la suite de l'aménagement ? A ce titre, nous analyserons les propositions de projets réalisées par le bureau d'étude URBICAND pour les bourgs du Pays Lédonien.

Dans le cadre du projet de requalification du centre-ville de Dijon, il s'agira d'étudier un espace public afin d'identifier dans quelles mesures son aménagement peut induire une standardisation de l'espace. Pour cela, l'étude se fera en trois étapes :

- Etudier le contexte local qui a induit une évolution du centre-ville depuis plusieurs années afin d'identifier les problématiques auxquelles doivent répondre les différents aménagements.

- Etudier spécifiquement l'espace public du centre-ville de Dijon, aménagé à travers une piétonisation et la construction de lignes de tramways. Cette partie a été réalisée à travers différentes lectures sur ces aménagements, des visites de terrains et une cartographie des aménagements.

- Etudier la perception des aménagements par les usagers afin d'identifier s'il y a une conscience de la standardisation de l'espace. Pour cela, des entretiens avec une association spécialisée dans le patrimoine urbain et avec les usagers du site (une quinzaine d'entretiens) ont été réalisés.

Cette seconde étude de cas sera réinjectée dans la première partie du mémoire pour illustrer la démonstration théorique qui sera faite.

## Les études de cas

### La Revitalisation des bourgs-centres du Pays Lédonien

En 2015, la région Franche-Comté, aujourd'hui Bourgogne-Franche-Comté, a lancé un Appel à Manifestations d'Intérêt (AMI) pour la revitalisation des bourgs-centres de son territoire. Les bourgs-centres ont été identifiés dans le diagnostic du SRADDT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable des Territoires) comme « un gage de qualité, de maintien de l'emploi et des services sur l'ensemble du territoire régional ». Mais ils sont aussi fragilisés par leur manque de lien et d'organisation et par une perte d'attractivité. L'AMI vise donc à maintenir et renforcer le dynamisme, la qualité et l'attractivité des bourgs-centres. Pour cela, il a pour vocation de présélectionner des bourgs-centres afin d'y expérimenter une démarche globale de revitalisation sur l'ensemble du bourg et non exclusivement sur le centre de celui-ci. A la fin de chaque phase de l'AMI, les bourgs retenus reçoivent des financements. La première phase de l'AMI doit être portée par les syndicats mixtes des SCOT de la région Franche-Comté. Ils doivent présenter un ou plusieurs bourgs-centres près à expérimenter la démarche.

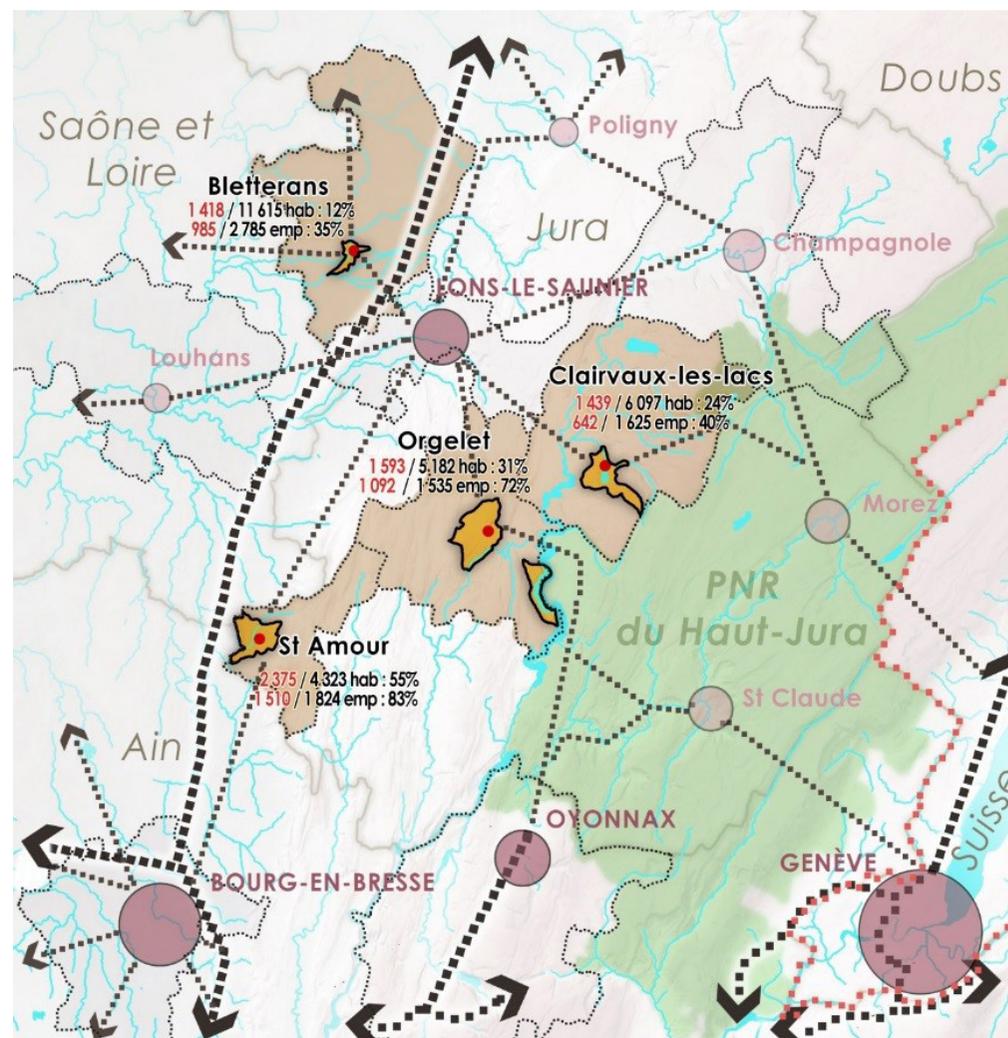
Le Pays Lédonien est l'un des Syndicats Mixtes qui participe à la démarche d'AMI. Il s'agit d'un territoire composé de 9 intercommunalités divisées en 221 communes. Il concentre près de 82 167 habitants. Il s'organise autour d'une ville principale : Lons-le-Saunier, deuxième plus grande ville du Jura en termes d'habitants. Dans le diagnostic du SCOT, 4 bourgs-centres ont été identifiés comme espaces structurants du territoire. Les quatre bourgs-centres sont candidats à l'AMI (Fig 1) : Bletterans, Clairvaux-les-Lacs, Orgelet et Saint Amour. Chacun des bourgs a une fonction de pôle d'attractivité, de service et d'emploi sur son territoire intercommunal. Il joue aussi un rôle d'intermédiaire entre la ville principale et les territoires ruraux.

Cependant, ces territoires sont aussi caractérisés par des problématiques de dévitalisation, notamment dans les centres des bourgs. Ils perdent en habitants, subissent un vieillissement de leur centre. Ils ont du mal à conserver leur activité économique.

Afin de répondre à l'AMI, le Pays Lédonien a fait appel à un bureau d'étude, URBICAND, pour réaliser un diagnostic des bourgs-centres et proposer une stratégie de revitalisation qui sera ensuite envoyée à la Région.

Ce projet est l'occasion d'étudier comment la standardisation s'insère dans le processus de projet. Il permettra d'étudier plus spécifiquement la manière dont les espaces publics sont traités dans le projet et dans quelle mesure cette intégration peut induire une standardisation de l'espace public.

Figure 1: Les quatre bourgs-centres, des pôles d'équilibre structurant le territoire du Pays Lédonien



Source: URBICAND

### *Les aménagements de tramways et piétonniers dans le centre-ville de Dijon*

La ville de Dijon s'est construite selon deux logiques: en extension radio-concentrique autour de son centre-ville, en se reconstruisant régulièrement sur elle-même. A ce titre le centre-ville de Dijon conserve des héritages de nombreuses époques qui vont du XIe siècle au XXIe siècle. Une grande partie de ces formes urbaines (bâti et espaces publics) sont néanmoins issues du XVIIIe et XIXe siècle. Le centre-ville est très bien délimité par quatre grands boulevards du XIXe siècle qui matérialisent l'ancien tracé des remparts et se connectent entre eux par des places monumentales. Ces places sont des nœuds de communication essentiels qui ont pour fonction de connecter le centre-ville aux quartiers périphériques pour tous les modes de déplacement (piéton, cycliste, voiture, tramway, bus...).

Le centre-ville (Fig 6) se caractérise par une très forte valeur patrimoniale (Fig 3) qui est révélée par la présence d'un secteur sauvegardé de 97 ha créé en 2004, qui protège une grande partie de son tissu urbain. Cette fonction patrimoniale s'articule avec de nombreuses autres fonctions : commerciales, culturelles, administratives... Certains bâtiments patrimoniaux sont réutilisés comme sièges administratifs et lieux culturels. Ces équipements et services sont complétés par une très forte activité commerciale qui se concentre autour du boulevard de la Liberté.

En raison de la concentration d'activités du centre-ville, les espaces publics y font l'objet de très gros efforts d'aménagement (Fig 2-3-4), depuis plusieurs années. Ces projets s'inscrivent dans les objectifs du Plan de Déplacement Urbain, en lien avec le développement des deux lignes de tramways (Fig 5) qui desservent différents quartiers de Dijon dont l'hypercentre. A travers son PDU (2012), la ville se fixe comme objectifs de :

- Assurer l'attractivité des commerces à différentes échelles,
- Assurer le confort des piétons notamment autour des équipements et services publics,
- Donner une priorité aux transports en commun urbains,
- Renforcer et rendre accessibles les lieux symboliques de la ville.

Les lignes de Tramways sont les fils conducteurs autour desquels les projets répondant à ces objectifs sont développés. Le projet de piétonisation du centre-ville s'inscrit parmi ces projets qui accompagnent la réalisation du tramway et répondent aux objectifs du PDU.

Figure 2: La place de la libération: une architecture monumentale classique



Figure 3: La place Darcy: mise en scène des entrées du centre



Figure 4: Rue de la liberté: principale rue commerciale du centre



Ensemble des réalisations: MERMET Aurore, 2016

L'aménagement du Tramway, tout comme la piétonisation du centre-ville s'inscrivent dans un processus de standardisation des espaces publics centraux présenté précédemment :

- Les objectifs auxquels répondent les aménagements s'inscrivent dans des injonctions réglementaires (mise en accessibilité à différentes échelles), sociales (l'amélioration du confort du piéton) et économiques (attractivité des commerces et les lieux symboliques vecteurs de tourisme) que l'on retrouve partout et qui pousse à s'inspirer de ce qui est fait ailleurs.
- La construction du projet et sa réalisation favorisent la standardisation à la fois par les modes de financement des projets (s'insérer dans les critères de l'Union Européenne et le CPER) et par le processus de réalisation. Pour réduire les coûts, la ville a réalisé des commandes groupées avec d'autres villes notamment pour la conception des lignes de tramways.
- L'aménagement des espaces publics du centre-ville correspond au processus d'esthétisation des espaces publics que l'on retrouve dans toutes les villes notamment par leur sobriété, leur forte minéralisation et leur monumentalité qui mettent en scène les monuments historiques de Dijon (Vlès, 2005).

Dans le cadre du mémoire, cette seconde étude de cas est présentée comme exemple tout au long des deux premières parties afin d'illustrer la démonstration.

## Annnonce de Plan

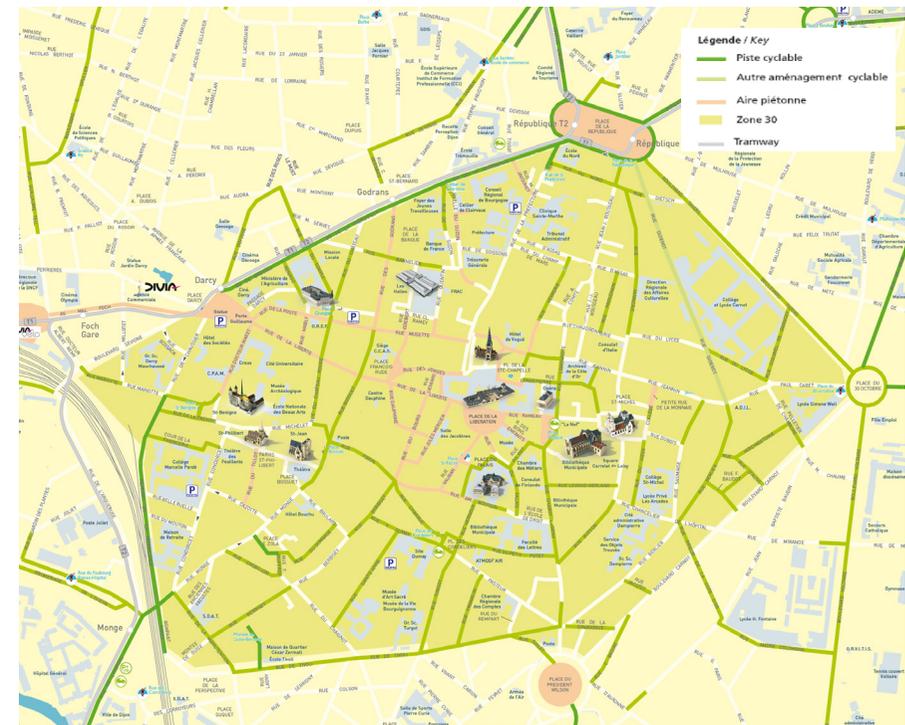
Le mémoire s'organise en trois parties. Une première partie permettra de mettre en valeur le rapport entre standardisation et innovation dans les projets d'aménagement urbains et plus spécifiquement dans l'aménagement des espaces publics. Il s'agira ensuite d'expliquer la mise en place du processus de standardisation dans les différentes étapes de construction du projet urbain. Dans un dernier temps, l'analyse de l'étude de revitalisation des bourgs-centres du Pays Lédonien viendra illustrer le processus de standardisation dans le projet à travers l'étude d'une étape du projet: le montage.

Figure 5: Le Tramway de Dijon



Réalisation: MERMET Aurore, 2016

Figure 6: Principal périmètre d'étude du centre-ville de Dijon



Source: Dijon Office du tourisme

## 1. Le projet urbain : subtil mélange d'innovation et de standard

La mondialisation, le développement d'une société mobile mais aussi la prise de conscience des changements climatiques ont engendré des dysfonctionnements dans les espaces urbains (étalement urbain, pollution de l'air, crises économiques...). Pour répondre à ces dysfonctionnements et pour rendre les villes plus attractives, les acteurs de l'aménagement ont développé une approche de l'espace urbain plus globale à travers la construction de projets urbains qui s'étendent sur l'ensemble d'une ville et permettent d'avoir une vision globale et transversale de l'aménagement. Ces projets ont la particularité de lier à la fois des expérimentations, des aménagements innovants et uniques, et des standards, inspirés de projets développés dans d'autres villes en France ou à l'étranger. Ces deux approches offrent aux aménageurs la possibilité de produire une ville « meilleure », plus vite. Dans le cadre des espaces publics de centres-villes, standardisation et innovation sont étroitement liées au développement d'une attractivité touristique, commerciale et d'une sécurisation de l'espace.





## 1.1) Concurrence et évolution des modes de vie moteurs de nouveaux enjeux urbains

La standardisation qui s'opère dans les projets urbains s'explique avant tout par un contexte global qui pousse les acteurs de l'aménagement à s'adapter rapidement à de nouvelles contraintes. Ces contraintes sont à la fois liées à la globalisation de l'économie, l'évolution des modes de vie et aux changements climatiques. Ces trois éléments induisent des injonctions, des obligations à la fois économiques, sociales et réglementaires auxquelles les aménageurs doivent s'adapter rapidement.

### 1.1.1) Un contexte global générateur de dysfonctionnements urbains

Trois phénomènes globaux semblent engendrer des dysfonctionnements urbains (Fig 7):

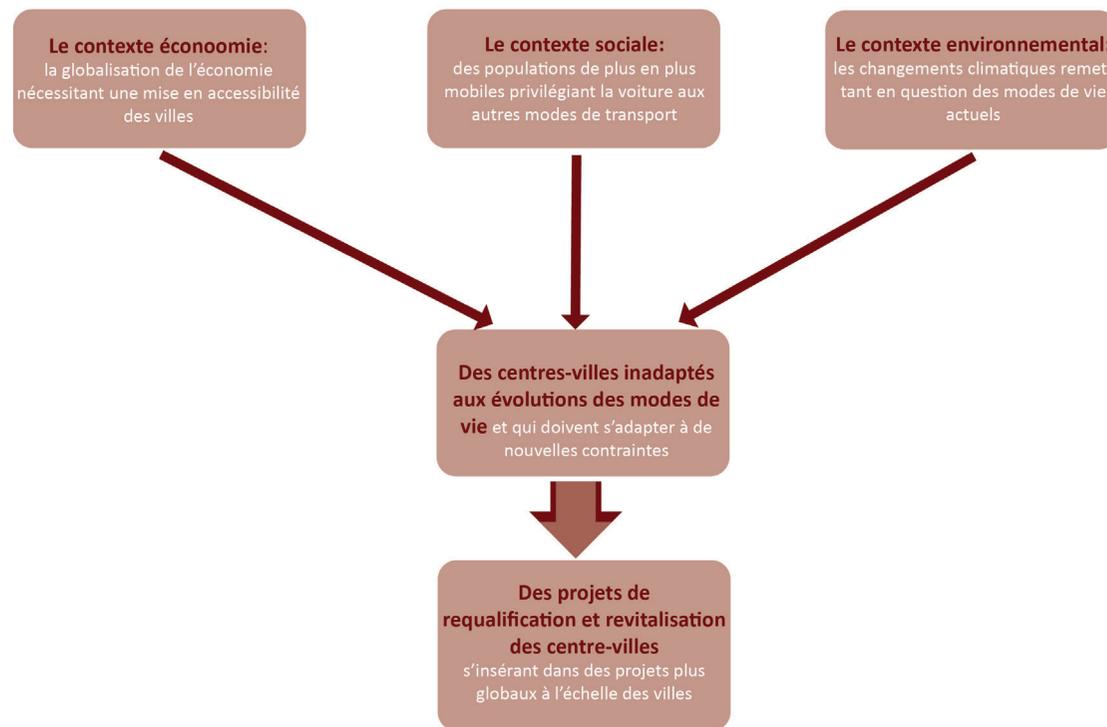
- **La globalisation de l'économie** : le contexte économique est aujourd'hui d'abord global avant d'être local (Abauzit-Gossez, 2012). Les entreprises sont de plus en plus internationales et mobiles. Elles choisissent leur lieu d'implantation en fonction de l'accessibilité et de la connexion d'un territoire à d'autres.

Les villes ont donc besoin de se désenclaver et de se distinguer pour attirer de nouvelles entreprises et populations (Abauzit-Gossez, 2012). Elles sont de plus en plus concurrentes pour se distinguer à une échelle nationale voire internationale afin d'attirer des entreprises et des fonds européens (Abauzit-Gossez, 2012).

- **La société est de plus en plus mobile.** elle a besoin de se déplacer de plus en plus vite avec pour conséquence la généralisation de l'usage de la voiture et des aménagements qui ne prennent plus en compte les autres modes de déplacement.

Cela entraîne une hyper mobilité impactant la santé des individus (pollution provoquant des maladies, diminution de la marche créant des situations d'obésité...) (Pawlas, 2011). On peut observer aussi un impact sur la qualité de vie : des espaces extérieurs subissant les nuisances des voitures, des problèmes d'accessibilités pour ceux qui n'utilisent pas la voiture... Il y a enfin un effet sur les aménagements urbains et les formes de la ville : étalement urbain, des espaces publics de plus en plus

Figure 7: Une évolution des modes de vie poussant les villes à s'adapter



Réalisation: MERMET Aurore, 2016

fonctionnels, anonymes et majoritairement dédiés à la voiture.

- **Un contexte environnemental difficile** : la prise de conscience de l'impact que l'homme a sur l'environnement à travers les changements climatiques induit une remise en question des manières de construire l'espace urbain.

Afin de répondre à cet enjeu, de nouvelles méthodes pour concevoir les villes à travers le concept de ville durable se développent (Faburel, 2016 et l'IFSTTAR, 2015).

- **Le contexte spécifique des centres-villes** : ils ont une morphologie urbaine inadaptée aux modes de vies actuels (en termes, d'habitation, de consommation et de mobilité), ce qui entraîne une perte d'attractivité à la fois résidentielle et économique et une dégradation des centres-villes (Bertoncello, 2001).

## Dijon: des projets de requalification du centre-ville pour répondre à un contexte de nuisances

Le centre-ville de Dijon correspond à la ville telle qu'elle s'est développée jusqu'aux alentours du XIXe siècle (Fig 8). En effet, les remparts, créés en 1513, ont accueilli l'essentiel du développement de la ville jusqu'à cette période. Ils sont détruits au XIXe siècle et remplacés par de grands boulevards, types haussmanniens, qui délimitent le centre-ville et le connectent à sa banlieue actuelle. Les quartiers de banlieue se sont principalement développés après 1851, date qui signe l'arrivée du chemin de fer et d'un fort boom économique. (ICOVIL)

Cette spécificité fait du centre-ville de Dijon un espace à la morphologie très diversifiée et riche en histoire et en patrimoine architectural. Mais cela a aussi engendré une inadéquation du centre-ville aux modes de vie actuelle avec notamment le développement de :

- Problématiques d'accessibilité (Fig 9) : les rues étroites rendaient la circulation difficile et génératrice de nuisances et de pollutions notamment à cause des bus qui les traversaient.
- Problématiques d'habitat : les bâtiments du centre étaient vieillissants voire vétustes.

- Problématiques économiques : on pouvait noter un fort turn over des commerces.

Afin de répondre à ces problématiques différents objectifs ont été définis dans le PDU du Grand Dijon.

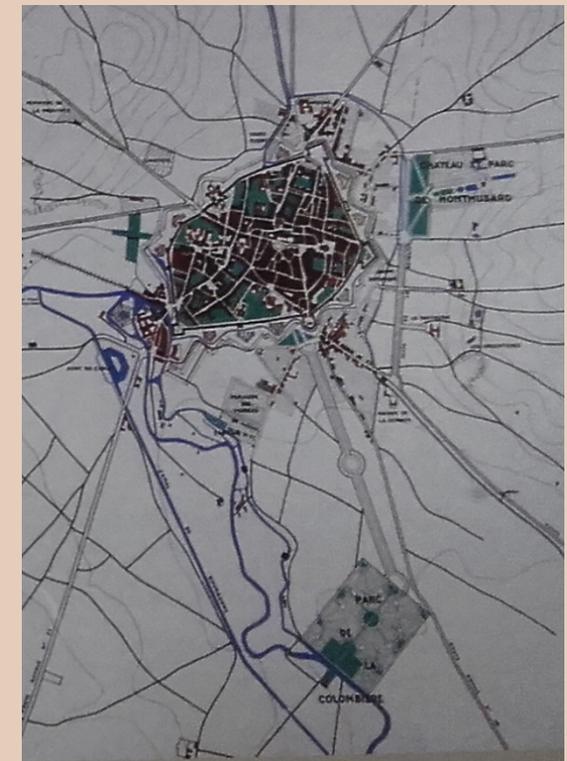
### Objectifs du projet à l'échelle intercommunale (Fig 10-14):

- Favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun
- Assurer une bonne desserte des principaux pôles de l'agglomération
- Favoriser le désenclavement des quartiers prioritaires
- Tisser de nouvelles solidarités entre ces quartiers et les grands pôles de développement économique

### Objectifs du projet à l'échelle du centre (Fig 11-12-14):

- Replacer le piéton au cœur de la cité
- Rendre possible une réduction de la circulation de transit et une diminution des nuisances sonores et visuelles.
- Créer les conditions d'une ambiance apaisée dans le centre historique,
- Faire du centre historique le véritable cœur de l'agglomération, attractif et rayonnant sur le plan commercial et culturel.

Figure 8: Dijon au XIXe siècle



Source: Icovil

Figure 9: Le centre-ville avant la piétonisation: Place de la Libération, Place Darcy, Place Barabant



Source: <http://www.ecolelescedresquetigny.com>



Source: <http://dijonavant.blogspot.fr>



Source: [france3-regions.francetvinfo.fr](http://france3-regions.francetvinfo.fr)

## Le tram à Dijon: une réponse aux enjeux locaux et globaux de l'agglomération

Une mise en accessibilité à toutes les échelles pour favoriser le développement économique de la ville

Figure 10: Deux lignes de tram pour connecter les différents pôles de l'agglomération

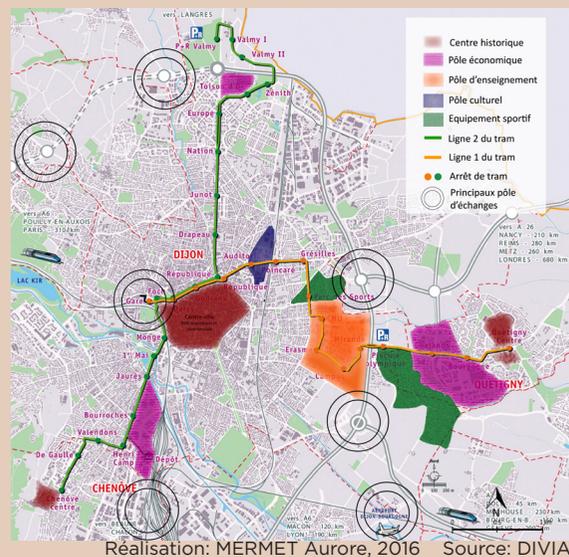


Figure 11-12: L'aménagement de la gare en pôle multimodal: tram, bus, parkings, trains...



Figure 13: The environmental Light Railway Award: un projet valorisé pour sa portée écologique



Outre les déplacements assurés par la traction électrique, l'aménagement de tramways de Dijon est récompensé pour son système de récupération des eaux permettant d'arroser les pelouses de la plateforme engazonnée et les 3 000 arbres du tracé. Il alimente aussi la station de lavage des tramways.

Piétonisation et réseau de chaleur; un projet porteur d'amélioration de la qualité de vie

Figure 14: Le tram est une occasion pour aménager un réseau de chaleur desservant les équipements et logements d'une partie de la ville dont le centre-ville. Il est associé à différents projets ponctuels visant à améliorer la qualité des espaces publics tel que la piétonisation du centre-ville.



### 1.1.2) L'adaptation contrainte des villes face à l'évolution des modes de vie

Les villes sont en retard par rapport aux modes de vie et aux exigences législatives qui se multiplient. Elles doivent répondre à trois grands impératifs pour s'adapter aux nouveaux enjeux :

- Economiques : les villes entrent en compétition les unes avec les autres. Elles doivent être attractives et connectées ce qui passe bien souvent par le développement de projets de déplacement.
- Sociaux : en lien avec les changements climatiques et l'évolution des modes de vie, il y a une demande croissante de qualité urbaine et d'amélioration des conditions de vie (Pawlas, 2011).
- Règlementaire : on observe une multiplication de lois qui poussent les villes à s'adapter afin de répondre à la fois aux enjeux liés aux changements climatiques et à la demande sociale de qualité urbaine: les lois sur l'accessibilité, les lois Grenelles et ALUR en sont de bons exemples... Le but est d'atténuer et de s'adapter aux changements climatiques ainsi que d'améliorer la qualité de vie de chacun.

### A Retenir

Avec l'évolution des modes de vie, (généralisation de la voiture, globalisation de l'économie, prise de conscience des changements climatiques), les centres-villes entrent de plus en plus dans un contexte de crise car leur morphologie est inadaptée aux nouveaux modes de vie ce qui génère des dysfonctionnements urbains (dévitalisation économique, vacance des logements, insalubrité, désertification...). Pour répondre à cette crise, les villes doivent s'adapter à trois injonctions qui leur sont imposées : des

injonctions économiques (mise en concurrence à large échelle), sociales (s'adapter à une société de plus en plus mobile mais en attente de qualité de vie), règlementaires (s'adapter pour faire face aux changements climatiques tout en créant de la qualité urbaine). Ces injonctions étant identiques à toutes les villes, pour y répondre, des aménagements standards se développent et se généralisent.

## 1.2) Attractivité et projets urbains : une réponse aux nouveaux enjeux

Afin de s'adapter à ces enjeux et pour répondre aux dysfonctionnements des villes mais aussi aux nouvelles règles, à la fois économiques, sociales et règlementaires, les acteurs de l'aménagement urbain tentent de rendre les villes plus attractives en les rendant plus accueillantes, plus connectées et plus compétitives. Pour répondre à ces impératifs, une nouvelle méthode s'est développée à travers la construction des projets urbains qui offrent à la fois une vision globale, transversale et stratégique de la ville et de ce que l'on veut en faire. A ce titre attractivité et projet urbain représentent le premier élément de standardisation des aménagements urbains puisque toutes les villes tendent vers le même objectif et en utilisant des moyens similaires pour l'atteindre. Néanmoins, cette méthode est appropriée différemment en fonction des territoires et des acteurs, ce qui peut être porteur d'innovation et de territorialisation.

### 1.2.1) L'attractivité, objectif commun de toutes les villes

#### Qu'est-ce que l'attractivité ?

Dans *Attractivité et projets urbains clés : standardisation ou territorialisation des espaces urbains*, Marion Abauzit-Gossez définit l'attractivité de la manière suivante (2012) : « l'attractivité est la capacité à attirer. C'est une force relative exercée par les attributs d'un lieu sur les acteurs d'un autre lieu. Elle dépend des héritages et d'un effort de mise en œuvre par les gestionnaires. L'attractivité est aussi le résultat des efforts réalisés pour attirer des fonds, des activités productives et des habitants qui sont à la fois une main d'œuvre, des consommateurs et des contribuables. »

L'attractivité permet de développer, construire et mettre en valeur l'image

d'une ville à partir de son héritage et de sa modernisation : cela passe à la fois par un travail de marketing et de communication à toutes les échelles, et par de l'aménagement urbain.

L'attractivité entraîne des effets réducteurs dus à la nécessité de véhiculer une image la plus simple possible pour qu'elle soit comprise par tous et partout dans le monde. Mais ces images tendent à produire des standards applicables à toutes les villes. Les images tendent à se standardiser pour être comprises par tous, à travers (Fig 15):

- L'attractivité touristique et culturelle : on ne diffuse qu'une partie de l'histoire et de la culture d'un territoire, la plus percutante, la plus parlante et visible (Vlès, 2005)

- Des images de projets d'aménagement modernes, innovants qui montrent que la ville vit avec son temps mais qui «semble se diluer devant la généralisation et la reproductibilité » (Gasnier), c'est-à-dire des projets que l'on retrouve partout.

#### L'aménagement des espaces publics comme enjeu d'attractivité de la ville

L'attractivité dans le cadre des centres-villes et de leurs espaces publics se décline par la création d'une attractivité touristique et économique (généralement tournées vers le commerce). Elle passe à la fois par une politique d'aménagement des espaces publics pour qu'ils mettent en scène le patrimoine bâti (Vincent Vlès, 2005) et l'activité commerciale, et par une politique de communication, et de promotion d'évènements culturels qui ont lieu dans l'espace public. Cela nécessite une adaptation de l'espace public pour qu'ils puissent recevoir ces évènements.

Figure 15: La réduction narrative de la ville pour la construction d'une image attractive et exportable

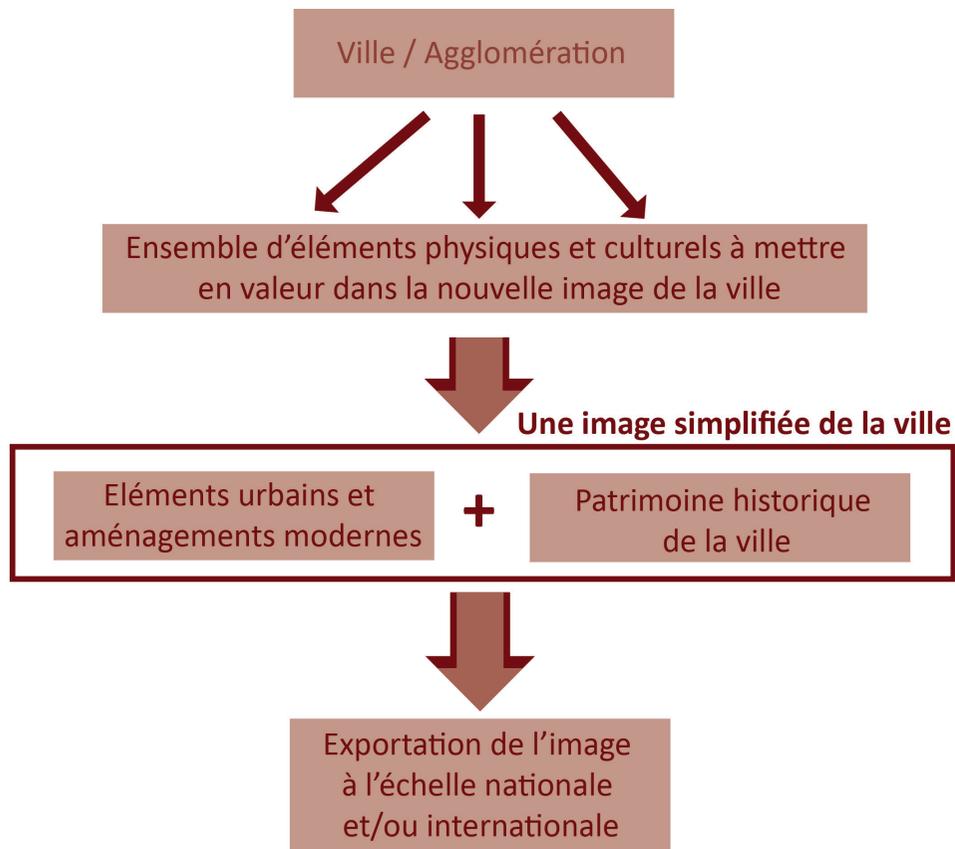
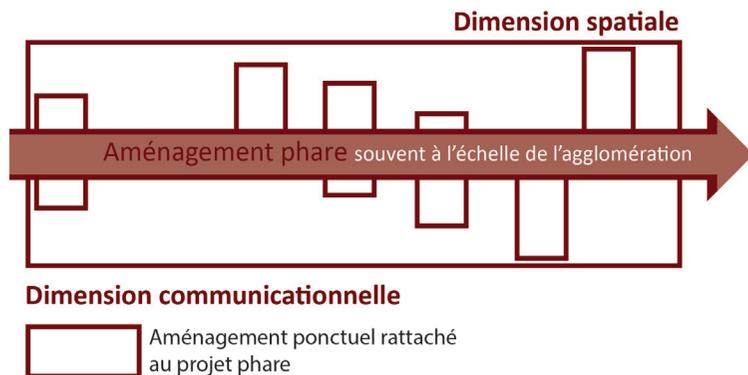


Figure 16: Les projets urbains: des aménagements phares associés à des aménagements ponctuels



Ensemble des réalisations: MERMET Aurore, 2016

### 1.2.2) Des méthodes de construction des projets urbains semblables dans toutes les villes pour atteindre leurs objectifs

A ces effets réducteurs s'ajoute le fait que toutes les villes cherchent à se distinguer en utilisant la même méthode : le projet qui mélange à la fois des aménagements territorialisés et standardisés.

#### Qu'est-ce que le projet urbain ?

Dans *Non-lieux et Grand projet urbain*, Bédard définit le projet urbain de la manière suivante : il vise à transformer, de manière accélérée et plus ou moins radicale, la vocation et l'aspect de certaines zones, tout en statuant sur ce que ces zones devraient être en termes d'activités, de rayonnement et de cadre physique. Il représente un symbole grâce auquel la ville se met en scène et s'inscrit à l'échelle de l'agglomération.

Les projets urbains répondent à des objectifs de mise en attractivité des villes. Ils se basent à la fois sur des données spécifiques à un territoire et sur des aménagements inspirés d'autres territoires et qui ont fonctionné pour améliorer l'image de ces autres territoires. A ce titre, ils se situent entre territorialisation et standardisation des aménagements.

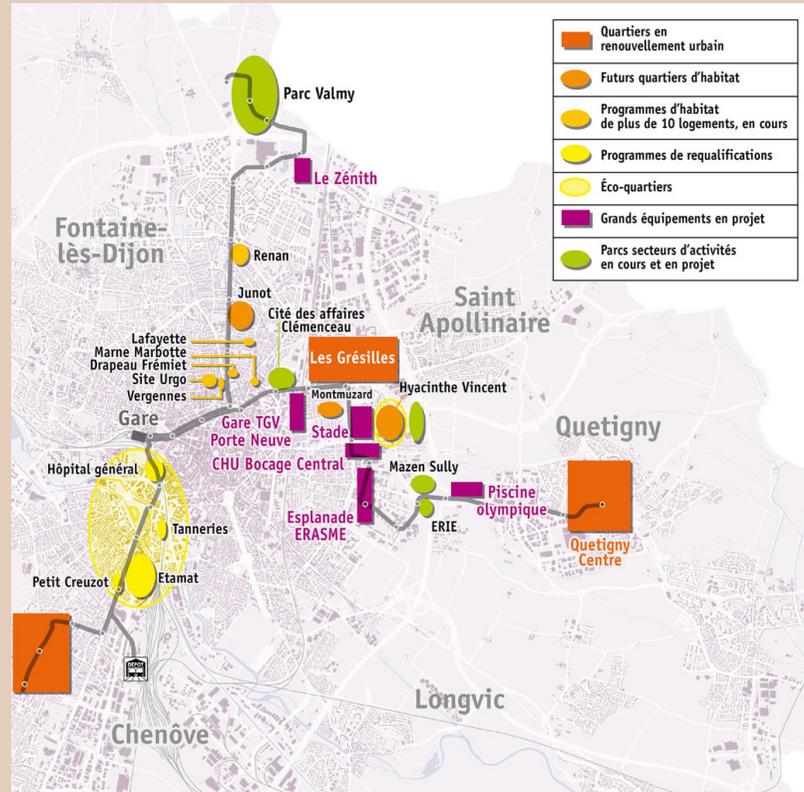
#### Comment se décline-t-il ?

Les projets urbains s'inscrivent à différentes échelles et permettent d'avoir une vision transversale du territoire. A partir d'un diagnostic, ils déclinent une stratégie globale et transversale qui se matérialise ensuite à une échelle plus locale sous la forme d'opérations d'aménagement et d'actions plus ponctuelles situées dans différents secteurs géographiques et thématiques (Bédard, 2011 IFSTTAR, 2015).

A ce titre, il faut noter que les projets d'aménagement d'espaces publics et la revitalisation des centres-villes s'inscrivent toujours dans une démarche plus globale et en connexion avec d'autres territoires. Le projet urbain s'organise généralement à travers un aménagement phare associé à des aménagements plus ponctuels (Fig 16).

## Le tram à Dijon, une occasion de construire une image moderne et attractive de la ville

Figure 17: Le tramway, une occasion pour moderniser la ville par des aménagements ponctuels en renouvellement urbain



Source: <http://www.grand-dijon.fr>

Figure 18: Le tram à Dijon et à Bordeaux: des images similaires où patrimoine et modernité se côtoient



Source: <http://www.bordeauxphotopassion.fr>

Pour développer son attractivité, la ville de Dijon s'est basée sur l'aménagement de son tramway. En plus de l'image de modernité qu'il véhicule sur toute la ville, des projets plus ponctuels se sont greffés tout au long de son parcours pour la moderniser (nouveaux quartiers, équipements culturels, renouvellement urbain...) (Fig 17).

Pour faire connaître cette modernisation et favoriser son attractivité, Dijon a mis en image ces projets à travers des illustrations simplifiées connues par tous et que l'on retrouve dans toutes les grandes villes telles que Bordeaux (Fig 18). Son attractivité se base alors sur une réduction narrative de la ville qui présente essentiellement des aménagements standards liés au développement durable (Ecoquartier Hyacinthe-Vincent, le Zenith, le tramway, les vélos libres services...) (Fig 19).

Figure 19: Faire connaître la ville de Dijon à travers une communication basée sur des images standards: tramway, écoquartier, équipements culturels, patrimoine culturel et historique...



Source: <http://www.grand-dijon.fr>

## La piétonisation du centre-ville de Dijon pour une mise en scène du patrimoine historique et du commerce

A l'échelle du centre-ville de Dijon, le projet ponctuel rattaché au tram consiste principalement en la revalorisation de l'espace public urbain à travers sa piétonisation. Cet aménagement a permis d'apaiser le centre-ville tout en offrant une véritable mise en valeur du patrimoine historique de la ville. En effet, le centre-ville est un secteur sauvegardé qui concentre une grande richesse architecturale et historique. Ses espaces publics se caractérisent par des rues étroites connectées entre elles par des places monumentales ou plus intimes

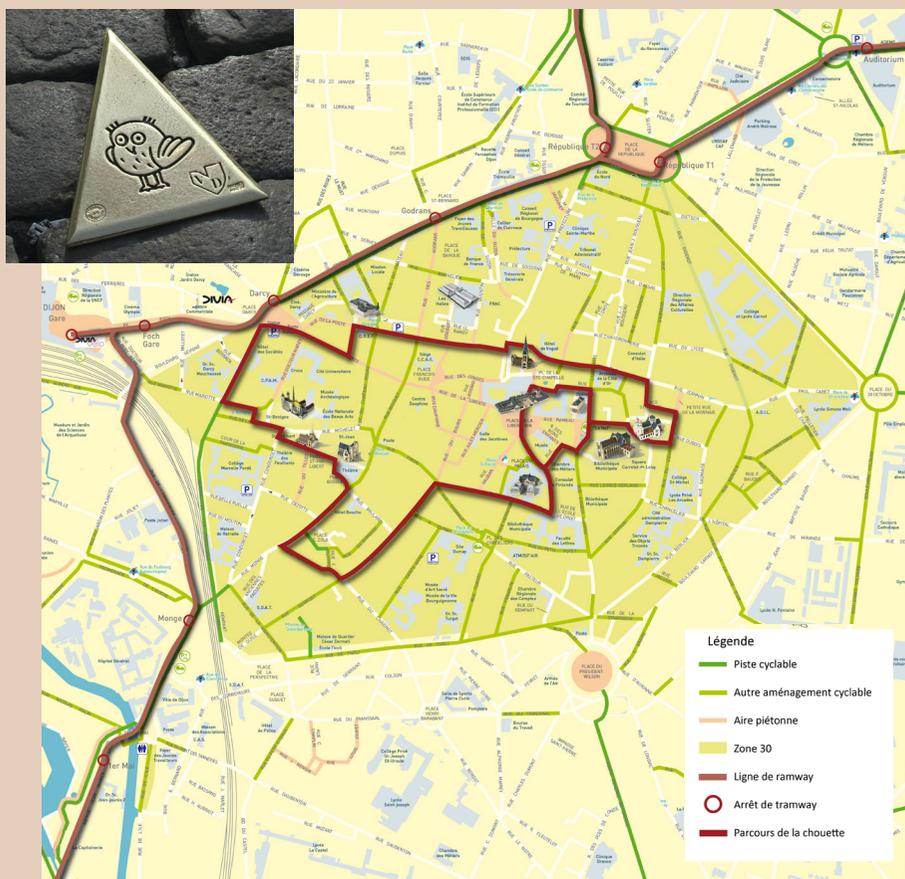
aux perspectives fermées par des monuments ou bâtiments architecturalement remarquables (Fig 23).

A ce titre, le projet de piétonisation du centre-ville semble avoir pour but, par sa minéralité et son épure, de mettre en scène ces perspectives et bâtiments remarquables : raison pour laquelle aucun arbre n'a été planté dans le centre. L'aménagement offre aussi, par ces perspectives, une véritable mise en scène des entrées du centre-ville (Fig 21-22).

Des rues étroites et intimes



Figure 20: Le parcours de chouette: une simplification de l'histoire de Dijon



Source: Dijon Office du tourisme

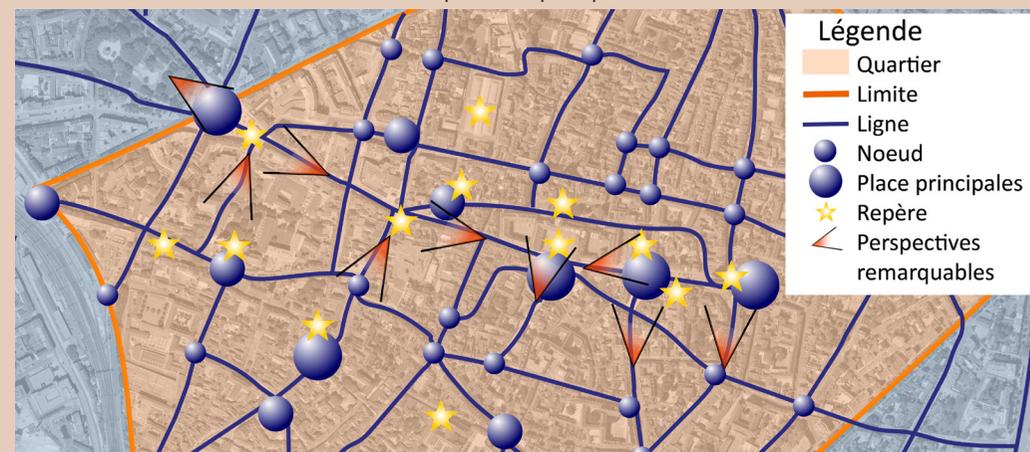
Figure 21: Des places aux perspectives fermées



Figure 22: La mise en scène des entrées du centre-ville par l'intensification des perspectives



Figure 23: L'organisation du centre-ville: des places associées à un monument mis en scène par des perspectives



### A Retenir

Pour répondre aux dysfonctionnements et aux injonctions qui leur sont imposées, les villes se restructurent au travers des mêmes objectifs : être attractives et rayonner sur un territoire plus ou moins large. Pour cela, elles tentent de se construire une image basée sur la mise en valeur de leur héritage et sur une modernisation de leur tissu urbain. A ce titre, les centres-villes sont des territoires clefs sur lesquels bâtir l'attractivité d'une ville, même si cette politique (par les choix de mis en scène réalisés) engendre

une réduction narrative de la ville et de sa richesse. L'espace public devient alors la scène sur laquelle la ville se donne en spectacle.

Pour mettre en cohérence modernité et héritage, le projet urbain apparaît comme une méthode qui tend à se généraliser. Il permet de construire un projet urbain global à l'échelle de la ville, qui se décline ensuite en un ensemble d'actions d'aménagement ponctuelles.

### 1.3) Innovation et standardisation : deux concepts étroitement liés et indissociables du projet urbain

Afin de rendre les villes plus attractives, les acteurs de l'aménagement doivent s'adapter rapidement tout en produisant des espaces de meilleure qualité alors même que les nouvelles règles et contraintes, à la fois économiques, sociales et réglementaires, ne sont pas forcément accompagnées d'une méthode pour produire une ville meilleure. A ce titre, le projet apparaît comme une méthode rassurante et efficace pour répondre aux impératifs auxquels les aménageurs sont soumis et que l'on peut résumer de la manière suivante :

- Produire mieux, en innovant, en expérimentant, en inventant de nouvelles méthodes et formes urbaines,

- Produire plus vite, en généralisant et en construisant des modèles, des standards adaptables partout

Pour répondre à ces impératifs, le projet se compose à la fois de standards reproductibles sur tous les territoires et d'actions innovantes qui distinguent les territoires et répondent à leurs spécificités territoriales. Ces deux concepts qui semblent à première vue s'opposer sont en fait indissociables et complémentaires. Ils s'alimentent l'un l'autre.

#### 1.3.1) Du projet innovant...

#### Qu'est-ce que l'innovation dans le projet urbain ?

Dans innovation et ville durable, l'IFFSTAR (2015) définit l'innovation urbaine comme « quelque chose de nouveau qui ne s'est jamais fait dans un contexte similaire (nouvelles techniques, nouvelles pratiques et modèles économiques, nouveaux modes de conception et gestion). Sa finalité est d'apporter une amélioration sensible au fonctionnement urbain. Elle induit une rupture dans la façon d'aménager, de gérer et d'utiliser la ville. » (Fig 24) La démarche doit pouvoir être évaluée et dupliquée afin qu'elle soit à terme commercialisée.

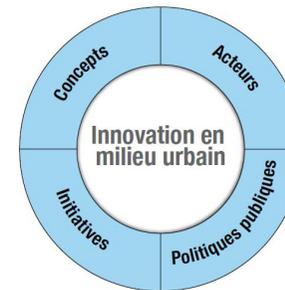
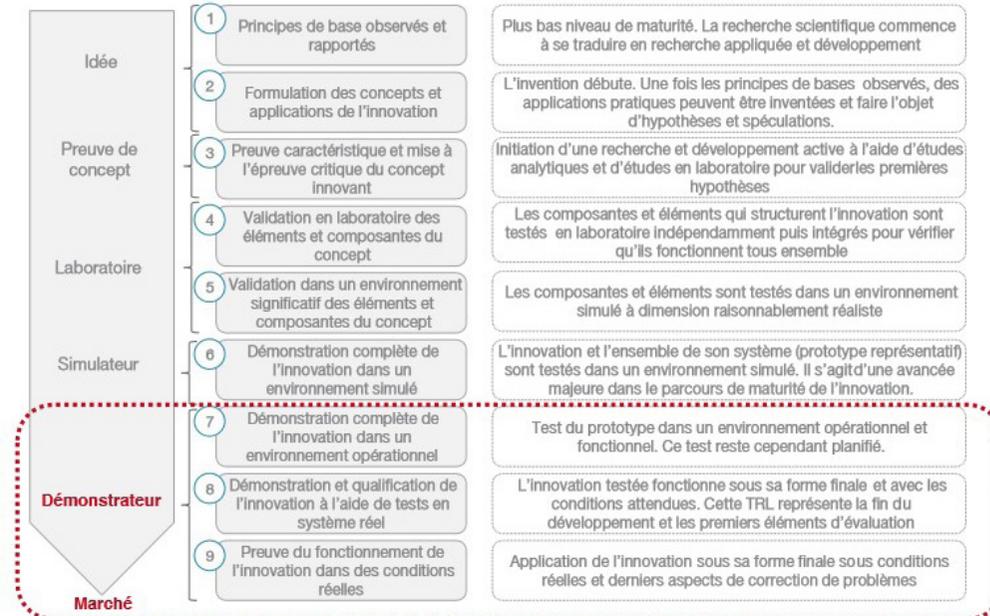


Figure 24: L'innovation, un concept basé sur l'initiative portée par des acteurs publics ou privés et bénéficiant souvent d'un soutien par les politiques publiques

Figure 25: L'innovation, Initiation d'une expérience dans la réalité dans le but de généraliser et commercialiser un produit



Source: IFFSTAR

L'innovation consiste à dédier un espace dans la ville pour que les acteurs publics ou privés puissent expérimenter de nouveaux aménagements. On peut identifier deux types d'aménagement innovant : des aménagements permanents qui ont fait leur preuve et construisent une image moderne de la ville ; des aménagements ponctuels et temporaires qui visent à expérimenter un produit et à terme le généraliser dans une ou plusieurs villes s'il fait ses preuves.

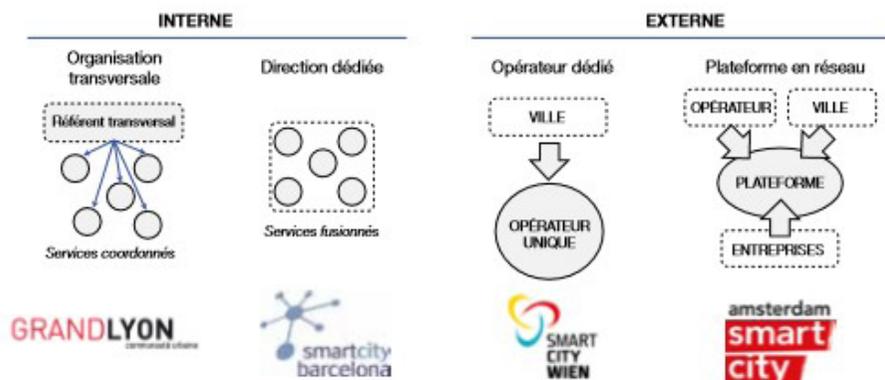
**Comment se décline-t-elle ?**

L'innovation en milieu urbain peut se décliner selon 2 logiques complémentaires :

- L'innovation par le projet au travers de démonstrateurs urbains (Fig 25), c'est-à-dire des projets concrets qui permettent l'expérimentation
- L'innovation par les politiques publiques qui consiste en l'adoption par un territoire d'une démarche structurante visant à créer les conditions de l'innovation urbaine qui sera développée par des acteurs privés (Fig 26).

L'expérimentation et l'innovation, même en milieu urbain, ont toujours pour finalité la commercialisation à plus grande échelle du produit expérimenté. A ce titre un projet innovant a vocation à pouvoir s'exporter pour produire une plus-value, un enrichissement et pour permettre à d'autres villes de construire leurs projets plus vite et ce d'autant plus que les villes doivent s'adapter de plus en plus vite à l'évolution des modes de vie et des technologies. (Fig 27)

Figure 26: Pour l'innovation urbaine, un besoin de restructuration des services des collectivités pour une meilleure connaissance des projets



Source: IFSTTAR

Figure 27: Exemples de territoires porteur d'innovation et d'expérimentation



Source: IFSTTAR

**L'innovation dans les projets de Dijon**

Dans le cas des projets de tram et de piétonisation de Dijon, l'innovation se matérialise sous la forme d'aménagements plutôt ponctuels induits par ces projets ou en complémentarité avec ceux-ci. Ils sont liés à trois thématiques urbaines:

- L'habitat et la qualité de vie : Avec l'aménagement des espaces publics autour du tram un réseau de chaleur (Fig 14) est créé. Il dessert à la fois des équipements publics et des logements.
- Le tourisme : à travers le parcours de la chouette (Fig 20), Dijon est l'une des premières villes de France à avoir expérimenté le parcours touristique pour amener le touriste à visiter une partie de la ville en plus des musées et monuments culturels
- L'écologie et l'environnement : Le projet de tram a été récompensé à l'international pour la création de son système de récupération (Fig 13) des eaux permettant d'arroser les pelouses et d'alimenter la station de lavage des tramways

### 1.3.2) ... Vers la standardisation du projet

#### Qu'est-ce qu'un standard?

Le standard représente la base du fonctionnement de l'économie de production et d'échange. Il est essentiel pour la coordination industrielle. Dans Standardisation et concurrence, des relations ambivalentes, Foray (1993) définit un standard comme un « ensemble des spécialisations techniques auquel adhèrent un producteur soit tacitement, soit après un processus de standardisation, soit par respect des décisions publiques. »

Il existe 4 types de standards :

- Le standard non sponsorisé : il n'y a pas d'intérêt privé, ni d'aides publiques mais le standard existe d'une façon très documentée. (Fig 28 à 31)
- Le standard sponsorisé : il y a une incitation pour que les autres acteurs adoptent les mêmes particularités et techniques. (Fig 32)
- L'accord de standardisation établi et diffusé par une organisation pour une standardisation volontaire. (Fig 33-34)
- Le standard obligatoire : promulgué par un appareil législatif ou administratif. (Fig 35-36)

#### Le processus de standardisation : entre microdécisions et réponse à une règle

Le processus de standardisation est à la fois issu d'un ensemble de micro-décisions pris lors des différentes phases du projet et du fait que l'aménagement doit répondre à un ensemble de normes et de réglementations. Les deux premiers types de standards présentés précédemment sont issus d'une chaîne de microdécisions prises par différents acteurs qui s'inspirent d'autres aménagements servant d'exemples. Ce sont des standards dits « de facto » (Foray, 1993). Les deux derniers sont des standards dits « de jure » (Foray, 1993). Ils sont imposés par un acteur ou un ensemble d'acteurs publics ou privés.

Les aménagements urbains mélangent différents types de standards pour répondre à la fois aux contraintes réglementaires et à celles des acteurs de l'aménagement.

Le processus de standardisation s'effectue bien en amont de la réalisation des travaux d'aménagement, tout au long de la construction du projet afin que le projet entre dans certaines normes et réponde à diverses contraintes.

Figure 28 à 31: Standard non sponsorisé: l'organisation des espaces publics de Dijon: places et monument, une logique ancienne encore valorisée et utilisée aujourd'hui (exemple de la place de la libération et de la place du palais des congrès)



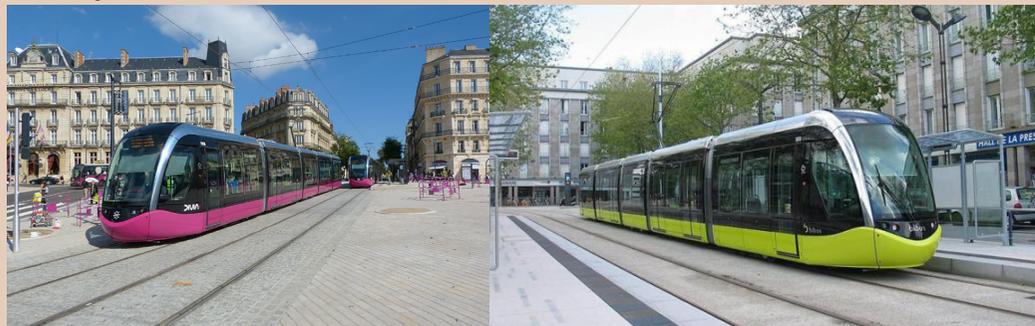
Ensemble des réalisations: MERMET Aurore, 2016

Figure 32: Standard sponsorisé: les financements européens une incitation à la ville durable pouvant induire une standardisation des projets financés



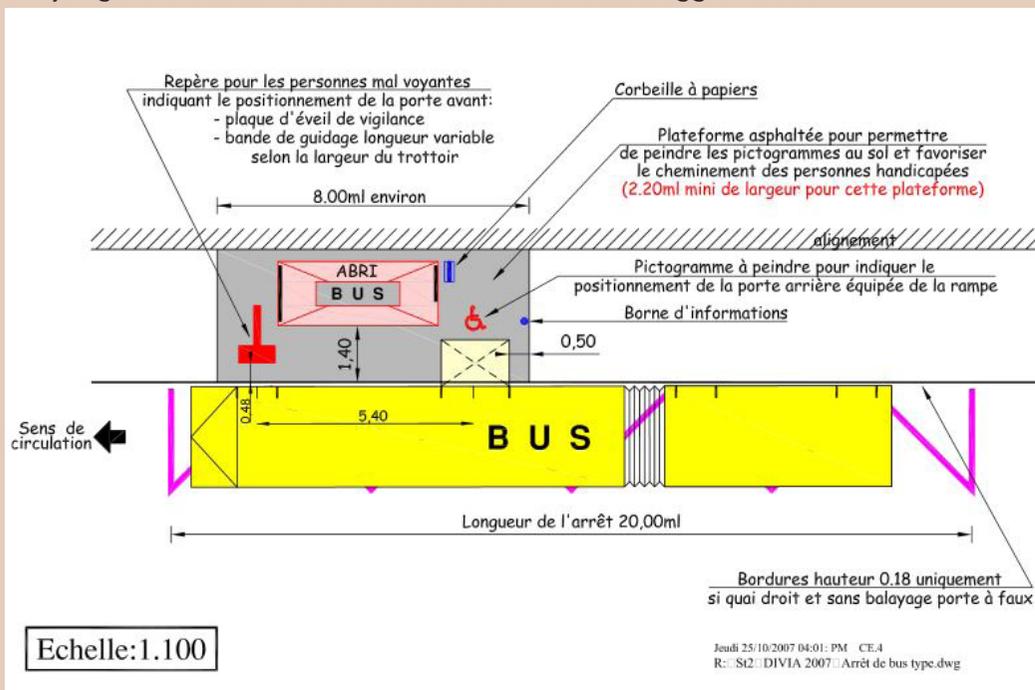
Source: <http://www.europe-en-france.gouv.fr>

Figure 33-34: L'accord de standard entre Dijon et Brest pour la commande du tramway



Pour réduire les coûts du projet, le choix a été fait de mutualiser la commande des rames du réseau de tramway de Dijon avec celui du tramway de Brest. C'est pourquoi après avoir reçu le design de ses rames de Brest Métropole Océane, qui envisage également de créer son propre réseau de tramway à l'horizon 2012, les intercommunalités de Brest et de Dijon ont signé le 27 novembre 2008 une convention de groupement de commande permettant de passer un appel d'offres commun pour l'acquisition du matériel roulant.

Figure 35: Standard obligatoire: principe d'aménagement des arrêts accessibles aux PMR à Dijon généralisés sur l'ensemble de la communauté d'agglomération.



Source: PDU Grand Dijon

## La standardisation dans le projet urbain

Dans Non-lieux et grands projets urbains, Bédard résume la standardisation de la manière suivante : « Quelle que soit l'envergure des projets réalisés, une double uniformisation s'opère : une standardisation des pratiques et une standardisation des projets ». Il existe deux modèles de standardisation (Foray, 1993):

- La standardisation de qualité permet de développer un produit, dans le cas du projet urbain, un aménagement avec une performance certaine et une prévisibilité des évolutions qui limitent les risques de défaillance de l'aménagement. Elle offre une réassurance sur l'adéquation entre l'aménagement et les attentes du commanditaire car l'aménagement a fait ses preuves ailleurs et qu'il sera produit de la même manière. (Fig 33-34)

- La standardisation de compatibilité consiste à faire en sorte qu'un produit soit compatible avec un autre ce qui facilite et réduit les coûts d'entretien. Dans le cadre du projet urbain, l'aménagement doit être à la fois compatible avec d'autres aménagements (en termes de matériaux, de formes, ...), mais aussi avec les pratiques et usages des habitants et visiteurs. (Fig 35-36-Annexe 3)

Les projets urbains ayant une vocation définitive, la standardisation apporte une cohérence dans les aménagements (standardisation de compatibilité) et rassure quant aux effets du projet sur la ville (standardisation de qualité).

Figure 36: des arrêt de tram respectant la réglementation pour l'accès des personnes à mobilité réduite aux rames



Réalisation: MERMET, 2016

## Les aménagements de tramways, des standards générateurs d'une cohérence urbaine reconnue et attendue ?

Les tramways sont de plus en plus développés dans les villes car ils ont des effets reconnus sur les différents systèmes qui composent les villes (Stambouli, 2007) (Fig 37-38):

- le système économique : le tram induit une augmentation de l'offre de transports en commun, le développement des pratiques intermodales, une meilleure accessibilité au centre-ville et ses activités, la hausse des prix des terrains à bâtir et des loyers, la création d'emplois, la polarisation de certaines activités, la différenciation des commerces

- le système social : il induit un nouveau partage des espaces publics, une amélioration de la sécurité des personnes, des opérations de restructuration urbaines, des changements démographiques.

- le système environnemental : il permet des plantations d'arbres et une augmentation des espaces verts, une réduction des nuisances sonores, une réduction de la pollution, une économie d'énergie.

L'ensemble de ces effets peuvent être constatés dans le cas de Dijon. On observe une augmentation de la fréquentation du centre-ville de 8%, associée à une évolution du commerce (Fig 39-41) (rapprochement vers le tram, standardisation des enseignes). Il y a un nouveau partage de l'espace public entre les usagers et une augmentation des loyers. La ville est plus végétalisée (Fig 40) et les enquêtes dans le centre-ville mettent en valeur une réduction des nuisances (sonore, pollution) non négligeable (Le grand Dijon).

Figure 37: Le tram, un effet sur toutes les dimensions de la ville Figure 38: L'insertion du tram dans le système urbain

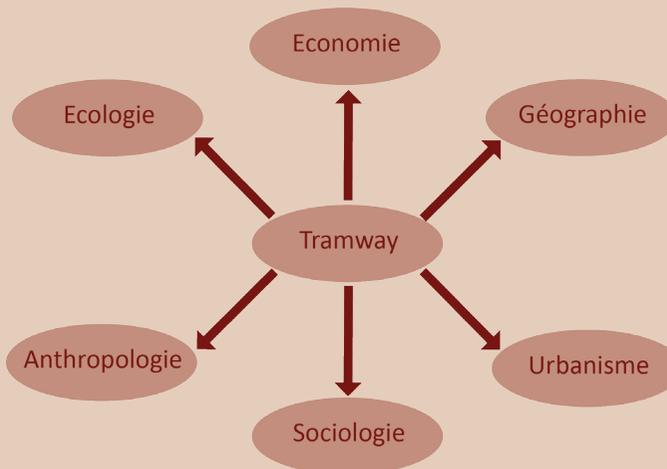
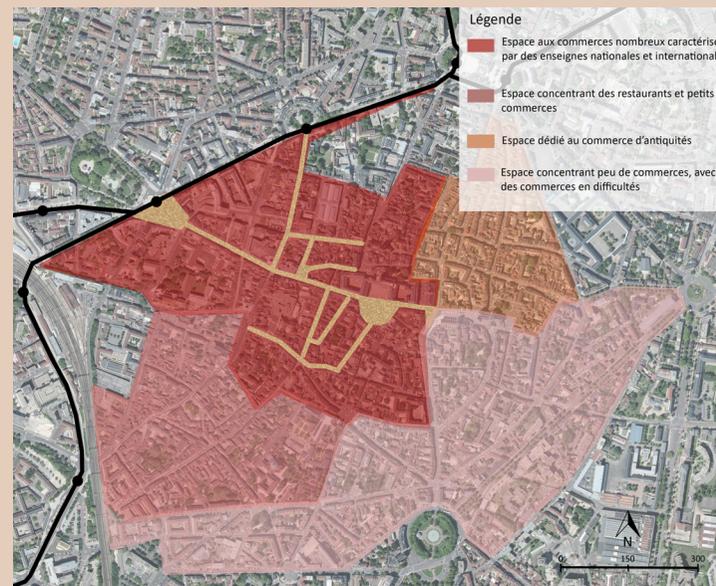


Figure 39: Une activité commerciale influencée par l'emplacement du tram: un commerce décentré



Ensemble des réalisations: MERMET Aurore, 2016

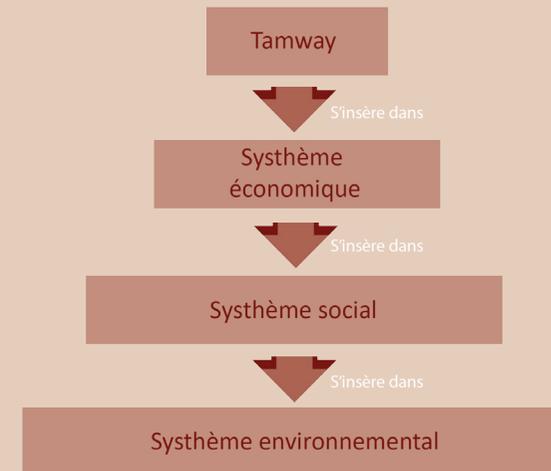


Figure 40: Embellissement de l'espace public et green washing



Figure 41: La standardisation des commerces de centre-ville

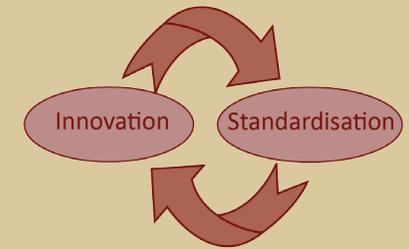


Source: <http://www.lettram-dijon.fr/>

### A Retenir

Le projet urbain est une manière de construire la ville qui tend à se généraliser. Par son biais, les acteurs de l'aménagement introduisent dans le tissu urbain des aménagements pouvant être de deux types : standards ou innovants. De manière générale, un projet n'est pas soit innovant, soit standard. Il mélange les deux processus afin de limiter les coûts de production des aménagements tout en produisant des actions phares qui mettront en valeur l'image de la ville ou permettront de tester de nouvelles méthodes pour répondre aux enjeux urbains. Ces nouvelles méthodes ayant vocation à être standardisées et généralisées dans cette même ville et dans d'autres si elles fonctionnent. A ce titre, on peut dire que standard et innovation s'autoalimentent (Fig 42).

Figure 42: l'autoalimentation entre standard et innovation



Réalisation: MERMET, 2016

### 1.4) L'innovation et la standardisation dans le cadre des projets d'aménagement d'espaces publics centraux

Dans le cadre des espaces publics de centre-ville, innovation et standardisation ont pour vocation de répondre à différents principes à la fois issus d'attentes sociales des usagers de l'espace public et de réglementations qui s'appliquent à l'espace public. Ils induisent une évolution des espaces publics liée à des logiques institutionnelles de régulation sociale, de redynamisation économique, de transformation urbaine et liée aux perceptions, représentations et aspirations des individus et des groupes qui fréquentent ces lieux collectifs. On peut dénombrer cinq grands principes auxquels l'espace public doit répondre (d'après Gasnier (2010) et Vlès (2005)) (Fig 43):

#### La circulation, la déambulation et la rencontre

L'espace public doit favoriser à la fois le mouvement et l'arrêt mais les déplacements dans l'espace public tendent aujourd'hui à être privilégiés par rapport à l'arrêt. L'espace public est de plus en plus dessiné pour la découverte du piéton.

L'espace public doit répondre aux besoins en mobilité des habitants tout en apportant une plus grande qualité de vie et de rencontre. Il est aujourd'hui pensé à la mesure du piéton sous la forme de différents procédés qui passent de l'innovation au standard: piétonisation, zone 30, zone apaisée... où l'aménagement tend à prendre le dessus sur le concept.

#### La normalisation

Elle consiste en la mise aux normes et le contrôle de plus en plus important des espaces publics afin de créer une vie urbaine sans conflit ni transgression, sans confrontation directe mais aussi des espaces publics apaisés et plus accessibles.

L'imposition d'une norme sur l'espace public induit forcément une standardisation puisque tous les espaces doivent s'y soumettre, généralement dans des temps très courts et avec des financements limités. Néanmoins la mise aux normes peut aussi être vectrice de propositions innovantes.

#### La privatisation

L'espace est ouvert au public à condition de respecter des règles d'usages. L'espace n'est plus géré par un acteur public mais par un privé qui peut imposer de nouvelles règles. Il y a à ce titre une limitation de certaines libertés ce qui se traduit par un phénomène de surveillance de l'espace. Il induit une standardisation des comportements mais aussi des phénomènes de ségrégation. Mais cela peut aussi se traduire par des aménagements innovants financés par les acteurs privés.

#### La marchandisation

L'espace public offre aux consommateurs un lieu articulant la relation besoin/plaisir. Il permet au consommateur de maîtriser son environnement récréatif, tout en ayant une diversité de choix et d'ambiances d'achat.

L'espace public tend à devenir un espace de mise en scène à la fois pour l'activité touristique et commerciale. Il devient le lieu de promotion d'une activité économique sous différentes formes plus ou moins innovantes.

#### La mise en tourisme

L'espace public devient une interface entre le touriste et le monde originale de la ville. Son aménagement permet de mettre en scène l'architecture, les activités, les échanges et les rencontres. La ville devient un musée que l'on découvre par l'espace public.

Une minéralisation de l'espace public doit permettre de mettre en valeur l'architecture de la ville mais qui entraîne une uniformisation du traitement de l'espace public dans les aménagements.

## Les enquêtes après des usagers du centre-ville de Dijon, révélatrices d'une standardisation des pratiques de l'espace public?

Afin de compléter notre analyse des espaces publics du centre-ville de Dijon, il nous a semblé essentiel d'étudier la perception de ces aménagements par les usagers. Pour cela, un questionnaire (Annexe 2) a été réalisé auprès d'une quinzaine d'usagers ayant principalement entre 20 et 50 ans (10 personnes). Le but était d'identifier quelle est leur perception du standard, leur niveau de satisfaction vis-à-vis des aménagements et leur manière de pratiquer le centre-ville. Les résultats révèlent une satisfaction généralisée quant aux aménagements car ils répondent aux pratiques des usagers, ce qui pose la question d'une standardisation des pratiques. La perception du standard reste, quant à elle, très limitée.

L'ensemble des enquêtés s'accorde sur le côté positif des aménagements piétonniers et de tramways, en répondant toujours positivement à la question: «que pensez-vous des aménagements de tram et piétonniers?» (Fig 44) Trois personnes émettent cependant des réserves sur les espaces piétonnés jugés trop vastes, pas assez sécurisés, inefficaces pour les commerces.

Pour décrire les avantages des aménagements (quels sont les points forts du tram et des espaces piétons ?), les personnes enquêtées semblent reprendre les mêmes critères que ceux utilisés lors de la construction des espaces publics: la sécurité, la possibilité de promenade et de déambulation, la desserte, la facilité de circulation, le respect des normes PMR. (Fig 45)

A ce titre, on peut se demander si ces critères ont pour but de répondre aux attentes des usagers, ou s'il y a standardisation des pratiques. Le fait que la plupart des usagers se rendent dans le centre-ville pour du shopping, du tourisme et des promenades peut laisser penser à une standardisation des pratiques.

La plupart des enquêtés n'émettent aucune déception quant aux aménagements (Fig 46). Le tram semble n'avoir aucun défaut. Il y a plus de réserves sur la piétonisation. Ces réserves sont de deux ordres : des aménagements allant trop loin (pas assez de parkings, un centre peu accessible en voiture), des aménagements n'allant pas assez loin (des quartiers non desservis par le tram, les habitants pouvant encore accéder au centre en voiture).

A la question : « les aménagements vous semblent-ils différents de ce que l'on trouve dans d'autres centres-villes », 11 enquêtés répondent « Oui ». Cela révèle une conscience limitée du phénomène de standardisation. Mais ces réponses s'expliquent aussi par l'échelle de Dijon dont la taille est réduite par rapport à l'ampleur de ses aménagements. A la même échelle et localement, Dijon apparaît plus innovante que ces voisines.

Les quelques références à la standardisation apparaissent par le constat d'aménagements trop modernes, en décalage avec l'histoire du centre ou présents dans beaucoup d'autres villes. (Fig 47)

Figure 43: Critères d'aménagements de l'espace public



Figure 46: Les déceptions: une exigence de ville durable?



Figure 47: Des aménagements peu perçus comme des standards parce qu'ils répondent aux attentes des usagers

«Le sol est pareil qu'ailleurs, c'est pas du dallage.» «Oui toutes les villes aspirent à ça au bout d'un moment»

«On a enlevé les pavés du centre pour mettre du béton comme partout»

«Oui toutes les villes font ces aménagements, c'est partout pareil»

Figure 44: Des aménagements faisant l'unanimité



Figure 45: Des aménagements correspondant aux pratiques ou une standardisation des pratiques?



### **A Retenir**

Dans le cadre de l'aménagement des espaces publics centraux, innovation et standardisation ont pour vocation de répondre à cinq grands critères ou injonctions : la possibilité de circulation et de déambulation, la normalisation (par la mise aux normes de l'espace), la marchandisation (par le développement commercial), la mise en tourisme et dans certains cas la privatisation (des espaces gérés par des acteurs privés).

### **CONCLUSION DE LA PARTIE 1**

Cette première partie permet de répondre à une partie de notre première hypothèse de travail à savoir que le processus de standardisation s'effectue dans le projet afin de répondre aux mêmes injonctions réglementaires, économiques et sociales. Pour répondre à ces injonctions, les villes tentent de se rendre attractives et tentent de rayonner sur un territoire plus ou moins large. Pour cela, elles tentent de se construire une image basée sur la mise en valeur de leur héritage et sur une modernisation de leur tissu urbain. Le centre-ville est alors un territoire clef pour la mise en attractivité.

Pour mettre en cohérence modernité et héritage, le projet urbain apparaît comme une méthode qui tend à se généraliser. Il permet de construire un projet urbain global à l'échelle de la ville, qui se décline ensuite en un ensemble d'actions d'aménagement ponctuelles. Par son biais, les acteurs de l'aménagement introduisent dans le tissu urbain des aménagements pouvant être de deux types : standards ou innovants. A ce titre, la première partie permet aussi de répondre à notre seconde hypothèse de travail : l'aménagement des espaces, même dans des contextes de requalification et de renouvellement urbain, passe par l'introduction sur ces espaces d'objets, d'aménagements standards phares qui assurent et rassurent, au moins en partie, sur la rentabilité et l'efficacité du projet. Mais, les villes intègrent aussi dans leurs projets des produits innovants, des touches d'innovations, pour se distinguer.

Dans le cadre de l'aménagement des espaces publics centraux, innovation et standardisation ont pour vocation de répondre à cinq grands critères ou injonctions : la possibilité de circulation et de déambulation, la normalisation (par la mise aux normes de l'espace), la marchandisation (par le développement commercial), la mise en tourisme et dans certains cas la privatisation (des espaces gérés par des acteurs privés). Les critères de mise en tourisme et de marchandisation induisent un phénomène de mise en scène de la ville par l'espace public ce qui peut être générateur de réduction narrative de la ville.



## 2. Innovation et standardisation dans le processus de projet

Le développement d'aménagements standards interroge sur la manière dont les aménagements sont construits tout au long du processus de projet. En effet, l'aménagement n'est que le résultat d'un long processus. La standardisation semble se développer tout au long de la construction du projet à différentes étapes de celui-ci. Elle est le résultat d'un ensemble de microdécisions prises par différents acteurs aux références plus ou moins similaires mais aussi de méthodes de construction des projets qui sont les mêmes peu importe le territoire. A ce titre, les projets se situent toujours entre standardisation et territorialisation. Enfin, les projets nécessitent des financements pour être réalisés. Les modèles de financement actuels, à travers des subventions, impliquent des exigences spécifiques de la part des financeurs qui participent aux processus de standardisation





## 2.1. La standardisation dans les étapes de construction du projet

La standardisation se développe en amont du processus de conception d'un aménagement. Elle se situe au moment de la construction et du dessin du projet. Or pour construire un projet urbain, les acteurs de l'aménagement passent par différentes étapes qui vont de l'étude du territoire où l'aménagement sera réalisé (à travers le diagnostic) jusqu'à la réalisation effective du projet. En fonction des étapes, il est observé un processus de standardisation spécifique mais qui peut être accompagné d'innovation et de reterritorialisation du projet. La standardisation n'intervient jamais seule et jamais sur l'ensemble du projet. Elle doit être relativisée.

### 2.1.1. Quelles étapes dans un projet urbain ?

En fonction des auteurs, le nombre d'étapes du projet est différent même si l'on retrouve globalement le même processus. Ainsi le Cerema et Philippe Dehan définissent cinq étapes pour construire un projet, l'IFSTTAR en définit six. Notre présentation reprend les étapes présentées par ces trois auteurs et tente d'identifier comment elles se recoupent et se complètent (Fig 48-49-50). On peut néanmoins identifier six étapes clés dans la construction d'un projet urbain. Elles ont une importance différente en fonction des auteurs.

#### La définition et le montage

Cette première étape est présentée par les trois auteurs de manière différente et plus ou moins développée. Elle se divise en plusieurs sous-étapes. Si l'IFSTTAR s'attarde sur la nécessité de construire un diagnostic qui permet d'identifier les problématiques, les besoins et les potentiels d'un territoire, les deux autres auteurs s'attardent moins sur la nécessité de mettre en place un diagnostic dans cette première étape. Le Cerema précise néanmoins qu'il est nécessaire d'identifier «les problèmes à résoudre» et «les opportunités» du territoire. Dehan passe directement à l'étape suivante qui est la définition du projet.

Cette seconde sous-étape se construit différemment selon les auteurs. Dehan et le Cerema s'accordent sur le besoin de construire différents scénarios dont il faudra choisir le plus réalisable et adapté aux enjeux du territoire. L'IFFSTAR accorde plus d'importance à la nécessité de construire une stratégie globale. Ces deux approches du projet ne semblent cependant pas contradictoires et peuvent se compléter.

La troisième sous-étape consiste à développer le scénario choisi de manière à définir le processus de mise en œuvre de « l'opération tant sur le plan fonctionnel, symbolique, urbain qu'en terme de surfaces » (Dehan).

Figure 48: Les étapes du projet selon Philippe Dehan

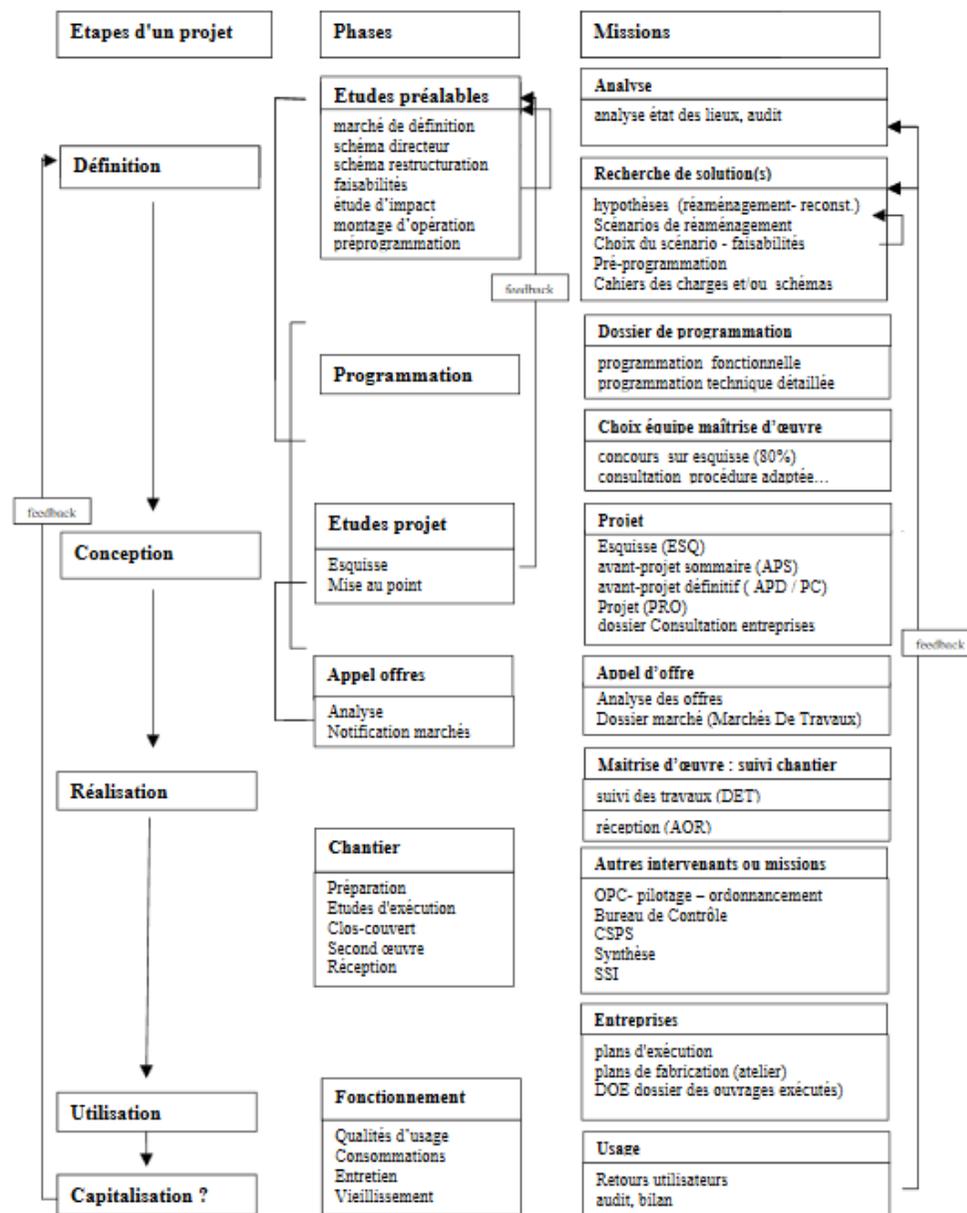
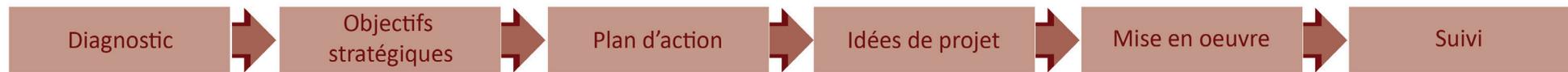
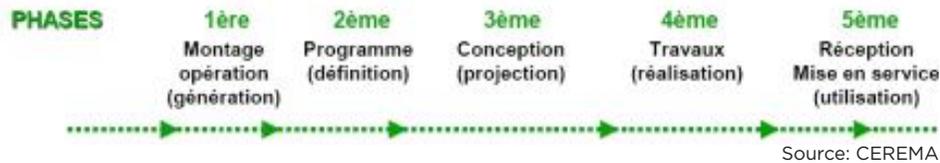


Figure 49: Les étapes du projet selon l'IFSTTAR



Réalisation: MERMET Aurore, 2016 Source: IFSTTAR

Figure 50: Les étapes du projet selon le CEREMA



La première étape se termine par l'identification des procédures financières et des acteurs nécessaires à la réalisation du projet (Dehan) et par une décision officielle de lancement du projet (Cerema).

Dans cette première étape essentielle, le diagnostic n'apparaît pas forcément à sa juste valeur alors qu'il représente le meilleur moyen de construire un projet territorialisé.

Ces auteurs présentent des visions différentes sur la manière de construire un projet urbain mais qui semblent cependant plus complémentaires que contradictoires.

### La programmation

Les auteurs s'accordent sur la définition de cette seconde étape. Il s'agit de la construction d'un cadre de référence, d'un cahier des charges dont les objectifs et les contraintes serviront de base pour l'ensemble des choix réalisés dans les étapes suivantes du projet. Le programme définit à la fois les contraintes fonctionnelles, techniques, financières et temporels du projet.

Cette étape semble représenter un chaînon essentiel du projet car elle représente la référence sur laquelle tout le projet se construit. Mais elle apparaît finalement assez peu dans les projets ce qui induit un double risque : la disparition de la cohérence du projet, le manque de référence à la première étape qui pose les bases du territoire et des besoins. L'IFSTTAR semble même associer cette phase avec l'étape suivante : la conception du projet.

### La conception

Si l'IFSTTAR détache assez peu la phase de conception et celle de programmation, les deux autres auteurs s'accordent sur la définition de la conception. Il s'agit de la phase pendant laquelle le projet est progressivement précisé à travers un aller-retour entre le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage. Elle se décompose en plusieurs sous-étapes allant de l'esquisse du projet à l'approbation d'un avant-projet définitif. Entre ces deux étapes, le projet est progressivement précisé et détaillé. Une fois approuvé, il donne lieu à une consultation des entreprises et à une signature du marché.

Les limites entre programmation et conception sont finalement très floues. Mais elles ne dépendent pourtant pas des mêmes acteurs puisque le concepteur du projet est rarement celui qui fait le programme. Il faut s'interroger sur le rapport et les contacts entre le concepteur et le programmeur. Ils doivent communiquer pour maintenir une cohérence entre le programme initial et le résultat final et pour s'assurer que le projet répond toujours aux spécificités du territoire.

### La réalisation et les travaux

L'ensemble des auteurs s'accorde sur la définition de cette étape. Il s'agit de la mise en œuvre concrète du projet sur le territoire. C'est aussi le dernier moment pour le maître d'œuvre de s'assurer de la cohérence du projet avant la réalisation définitive de celui-ci.

### Suivi du projet et fonctionnement

Si le Cerema s'arrête à la réception un projet par le maître d'ouvrage, Dehan et l'IFSTTAR s'accordent sur la nécessité de suivi du projet après sa réalisation tout en admettant qu'il est finalement peu réalisé. Cette étape est définie comme l'étape essentielle du projet puisqu'elle représente « la raison pour laquelle on construit » (Dehan). Un tel suivi permettrait aussi d'avoir un regard critique sur l'ouvrage et son fonctionnement dans la durée, et d'améliorer les futures réalisations de même type. Pour autant, un tel suivi est rarement réalisé car il n'y a généralement pas de retour sur la réalisation.

Dans le cadre de la standardisation, cette étape semble cruciale car elle permet d'améliorer la qualité du produit et de le rendre plus efficace et sur pour les villes qui le reproduiront. Elle n'est cependant pas exploitée probablement parce que le temps d'une évaluation est trop long par rapport à la temporalité du projet et à l'essaimage dans les autres villes.

### 2.1.2. Standardisation, territorialisation et innovation dans les étapes du projet

La standardisation se développe en amont de la réalisation du projet. Elle précède la production de l'aménagement et s'explique par l'utilisation de concepts généralisés et généralisables, et de méthodes similaires sur l'ensemble des territoires. L'usage de ces méthodes se justifie car elles permettent de répondre facilement et rapidement aux contraintes et exigences spécifiques à l'aménagement. Enfin, durant les phases de conception et réalisation du projet, la standardisation se concrétise par l'usage de matériaux et aménagements identiques du fait d'un processus de production industriel qui permet de réduire les coûts de construction. Néanmoins, il faut relativiser la standardisation, car le va-et-vient entre les différentes étapes du projet permet de le reterritorialiser et de l'intégrer à l'existant. La division des étapes du projet entre différentes équipes qui se rencontrent peu représenterait cependant un risque de standardisation accrue du projet.

#### Du territoire au concept, un risque de déterritorialisation

La standardisation apparaît dès les premières étapes du projet : le montage et la programmation. Elle se développe par le passage progressif des éléments d'enjeux définis par le diagnostic aux concepts du projet car pour

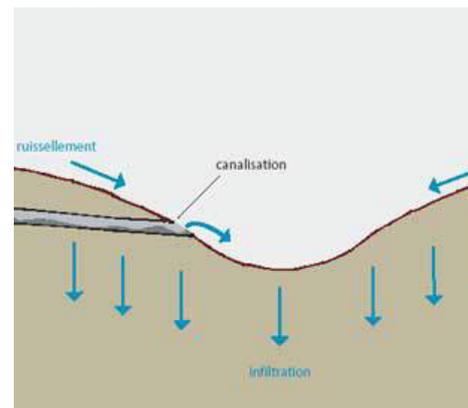
Figures 52 à 55: Le cas du concept de développement durable et de ville durable : Le développement durable peut être aujourd'hui perçu comme un retour aux modèles urbanistiques, annonçant une vision modélisée et cohérente du monde. Il représente une forme d'agir, une théorie de l'action à imiter et dupliquer par des prototypes et modèles à étendre. Introduire le concept de développement durable, c'est réguler l'aménagement par des formes normatives, des standards qui ont plus ou moins fait leurs preuves. Exemples: les mobilités douces (Vélo libre service à Dijon), écoquartiers à Dijon, l'usage de noues....



Source: <http://www.grand-dijon.fr>



Source: <http://dijon-ecolo.blogspot.fr>



Source: <http://blogs.lyceecfadumene.fr>



Source: <http://www.crit.archi.fr>

Figure 51: Le tableau AFOM permet d'identifier les potentialités et limites du territoire mais il doit être complété par une territorialisation des enjeux pour cibler les espaces ayant besoins de muter.

	Positif	Négatif
I n t e r n e	<p style="text-align: center;"><b>S</b> FORCES</p>	<p style="text-align: center;"><b>W</b> FAIBLESSES</p>
E x t e r n e	<p style="text-align: center;"><b>O</b> OPPORTUNITES</p>	<p style="text-align: center;"><b>T</b> MENACES</p>

Source: <https://www.startmystory.fr>

construire le projet, il est nécessaire de se détacher du territoire, au moins au début. La construction du concept du projet peut donc induire une forme de déterritorialisation qui n'est pas compensée par une reterritorialisation du concept. Cette déterritorialisation s'effectue à travers deux processus : des méthodes de projet standards et qui ne s'appuient pas sur l'espace, l'usage de concepts références généralisables et à la mode.

#### Des méthodes pouvant induire une déterritorialisation

Le passage du diagnostic au projet qui s'effectue par la définition et la classification des enjeux et problématiques du territoire pour arriver à des grandes orientations et concepts clefs est une étape décisive du projet. Mais l'absence de reterritorialisation des enjeux sur le territoire peut induire une déconnexion entre la construction du projet et les problématiques spatialisées sur le territoire. (Fig 51)

#### L'usage des concepts généralisables et à la mode

Pour que la vision du projet soit compréhensible par tous, l'usage de concepts généralisables et simplifiés tend à se développer, ce qui peut induire une standardisation du concept qui ne correspond pas totalement aux spécificités territoriales (Abauzit-Gossez, 2012).

Cela amène à produire des concepts applicables partout : par exemple, la présence de l'eau, le concept de l'île, l'usage de formes géométriques parfaites, des références à des éléments naturels connus universellement. Les projets d'attractivité peuvent donc avoir tendance à user d'images exportables partout qui pourraient risquer de standardiser le paysage urbain. (Fig 52 à 55)

#### La place de l'espace public dans le concept du projet : mise en image d'une nouvelle ville ou projection des usages ?

Le projet a tendance à dessiner l'espace par les pleins parce que les architectures dessinent des formes c'est-à-dire des pleins. Or l'espace vécu est le vide, l'espace public. Cela entraîne souvent un décalage d'échelle entre ce que voit l'habitant et le dessin de l'architecte. A ce titre, la monumentalité est souvent utilisée. Elle permet une distinction entre architecture ordinaire et archi monumentale, c'est-à-dire un monument, un édifice imposant par sa taille et remarquable par son intérêt historique ou esthétique, par sa valeur religieuse ou symbolique. L'espace public est alors un vide qui met en scène le monument plus ou moins standard par une forme d'habillage ou d'épure. Il est finalement secondaire dans le concept du projet (Abauzit-Gossez, 2012).

L'approche par la pratique des usagers de l'espace peut être un moyen pour redonner une place plus grande à l'espace public dans le projet et

pour avoir une vision plus territorialisée du projet. La limite de cette approche est le fait que l'on ne connaît pas forcément l'usager avant la réalisation du projet, ce qui induit des suppositions sur l'usage futur du projet.

#### **Des contraintes vectrices de simplification des méthodes de projet**

L'aménageur est soumis à de nombreuses contraintes qui induisent une simplification des méthodes de projet pouvant aboutir à une standardisation du projet. Présentes de la phase du montage de projet à sa réalisation, ces contraintes sont de trois ordres : financières, temporelles et visuelles. Avec un budget et un temps limité, l'aménageur doit convaincre de l'efficacité de son projet et séduire de maître d'ouvrage de plus en plus par l'image et non par la technique.

#### La contrainte financière et temporelle

Dans le cadre des réponses à appel d'offre, les bureaux d'études sont mis en concurrence. Ils doivent répondre à l'offre dans un temps limité et seul le bureau d'étude gagnant est rémunéré (Abauzit-Gossez, 2012).

Ces contraintes financières et temporelles ont deux effets :

- La proposition de projets standards adaptés à tous les territoires ou à des enjeux et problématiques que l'on retrouve partout sans prise en compte des spécificités locales.
- Un manque d'approfondissement technique et d'intégration du projet dans son environnement qui pose la question de la faisabilité du projet et de son adéquation au territoire.

#### La mise en concurrence et l'usage de la référence : projection dans le territoire ou déterritorialisation du projet ?

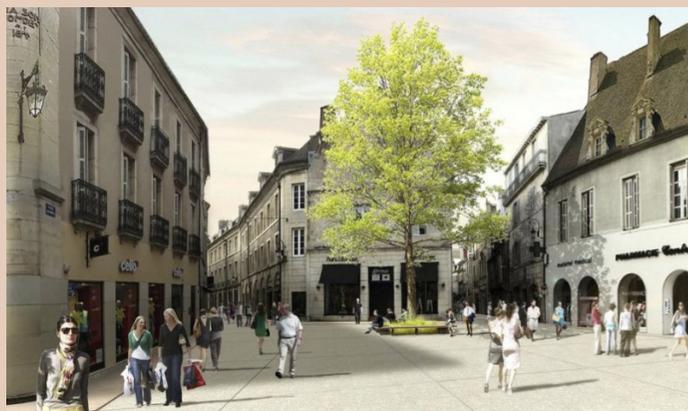
La mise en concurrence des bureaux d'étude pour l'obtention des projets pousse à l'utilisation des mêmes concepts de plus en plus généraux et similaires qui sont traduits par des images de références. Les professionnels doivent répondre au même cahier des charges. Ils ont des formations, des références conceptuelles, bibliographiques et visuelles semblables et ils utilisent des logiciels similaires, ce qui contribue à la standardisation du projet. Ils utilisent les mêmes images pour séduire. Ils n'ont pas le temps de visiter le terrain pour vérifier l'adéquation du projet au territoire (Abauzit-Gossez, 2012).

Les contraintes temporelles poussent les équipes à privilégier la séduction par l'image (Fig 56-58) à une approche fine du terrain lorsqu'elles n'ont pas le temps ou pas l'argent pour faire les deux. Lors des concours, les équipes

Figures 56 à 58: L'usage de la référence dans le projet de piétonisation du centre-ville de Dijon: entre minéralité, centre commerciale à ciel ouvert et trame verte le long du tram



Source: <http://www.wilmotte.com>



Source: <http://france3-regions.francetvinfo.fr>



Hypothèse d'aménagement de la Place Darcy en 2013  
crédit photo ©Atelier A. Peter

Source: <http://www.grand-dijon.fr>

fournissent beaucoup d'efforts séparés sans coopération pour des résultats qui peuvent parfois être proches.

### **La réalisation du projet, des aménagements construits selon un processus industriel**

Les projets urbains sont réalisés à partir d'objets standards installés sur le territoire. Ces objets sont construits selon le processus de production industriel qui les rend reproductibles et adaptables partout. Ces objets peuvent être à la fois des matériaux, des bâtiments aux fonctions ou aux propriétés spécifiques, des infrastructures. Tout au long du mémoire, nous étudions plus spécifiquement deux objets standards de type infrastructure et leurs effets dans un projet urbain : les aménagements de tramways et la piétonisation.

### **Le va-et-vient entre les étapes du projet : un moyen de reterritorialisation**

Dans les étapes, la standardisation est finalement présente à tout moment, et sous différentes formes. Mais si l'usage de standards semble être incontournable dans l'aménagement, pour que le projet soit efficace, il doit s'adapter au territoire dans lequel il est réalisé. Pour cela, le projet ne doit pas être perçu comme un processus descendant mais comme un aller-retour entre le résultat des différentes étapes. Cela permet de ne pas perdre la cohérence d'ensemble du projet. Il doit aussi être envisagé à une échelle plus large afin de s'intégrer dans son environnement.

### Diagnostic et stratégie : des références indispensables à toutes les étapes du projet

Avoir une approche territorialisée consiste à prendre en compte le local et à considérer le territoire comme « un bien commun, qui possède son identité historique, culturelle, sociale, environnementale et productive dont le paysage est la manifestation sensible » (Abauzit-Gossez, 2012). Le projet consiste alors à révéler la richesse géoculturelle des lieux et aider à un développement harmonieux qui la respecte.

Le diagnostic et la stratégie réalisés lors de la phase de montage sont alors des éléments indispensables, une référence tout au long du projet. Ils doivent être utilisés et complétés dans toutes les phases.

Le projet est conduit par différents professionnels selon les phases. Il se construit en plus sur un temps long. Il apparaît essentiel de mettre en contact ces différents professionnels entre eux pour conserver la cohérence du projet. Ou alors, il est nécessaire de conserver une instance qui suive, garde la mémoire et distribue les informations de l'ensemble des phases du projet.

### Intégration du projet dans l'existant

L'intégration du projet dans son environnement permet de limiter l'effet de standardisation et garantit la qualité et l'adaptation du projet aux enjeux locaux. Elle peut être réalisée à travers deux éléments :

- Le jeu d'échelle dans le projet permet d'envisager le rapport entre l'aménagement et l'existant pour garantir son intégration fonctionnelle, dans les pratiques et dans le paysage urbain.
- La mise en scène, par le projet, d'images choisies du territoire régional. Il s'agit de baser les projets sur des spécificités locales emblématiques et sur le site où est réalisé le projet.

L'espace public joue un rôle essentiel dans le cadre de l'intégration du projet dans son environnement. La territorialisation du projet d'aménagement d'espace public est alors essentielle pour l'efficacité du projet global. (Fig 59-60)

### **A Retenir**

Le projet urbain se construit selon cinq étapes (le montage, la programmation, la conception, la réalisation, le suivi). Standardisation et innovation apparaissent de manières plus ou moins différentes dans l'ensemble de ces étapes. Elles s'insèrent dans les différentes étapes en fonction du niveau de déterritorialisation du concept du projet, mais aussi à travers une simplification des méthodes du projet liée aux contraintes des acteurs. Ils doivent construire le projet dans un temps et avec des financements limités. Le projet est alors plus basé sur l'image de référence que sur son insertion et sur les spécificités du territoire.

A ce titre, une reterritorialisation du projet est nécessaire pour que l'aménagement (standard, ou innovant) ne soit pas déconnecté de son site. Pour cela, un va-et-vient entre projet et diagnostic est nécessaire, l'espace public peut aussi jouer un rôle d'intégrateur du projet.

## **Espaces public et tramways, pour une intégration des projets dans le tissu urbain de Dijon**

Les aménagements de tram ne sont pas seulement pensés pour le déplacement mais aussi pour construire une véritable coulée verte dans la ville qui a vocation à connecter, mailler et mettre en cohérence les quartiers entre eux à travers la construction d'un espace public homogène autour du tram et en extension dans les quartiers

Figure 59: Le projet Quai du Sud: des espaces publics connectant le projet au tram mais aussi aux rives du canal, une cohérence par le végétal



Source: <http://www.plan-immobilier.fr/>

Figure 60: La place Darcy connectant le tram au centre: une mise en cohérence par le végétal tout en conservant la minéralité propre à l'identité du centre



## 2.2. Acteurs et financements du projet, des vecteurs de standardisation et d'innovation dans les projets

De manière transversale à l'ensemble des étapes du projet, deux éléments se détachent comme pouvant produire de la standardisation, comme de l'innovation : les acteurs et les financements. Le projet nécessite l'implication de plus en plus d'acteurs dont les décisions et les idées influencent ses caractéristiques. L'origine, la sensibilité, la culture des acteurs impactent forcément la manière de construire le projet et son dessin final. De même, toutes les étapes du projet ont un coût et doivent être financées. Le financement d'un projet urbain dépend de différents organismes aux échelles d'actions variées. Pour obtenir les financements, les acteurs doivent répondre aux critères de sélection de ces organismes dont certains attendent de l'innovation alors que d'autres attendent des méthodes et aménagements prédéfinis.

### 2.2.1. Les acteurs du projet : entre standardisation et reterritorialisation du projet

Avec le développement du projet urbain, on observe une multiplication des acteurs impliqués dans l'aménagement de la ville. Selon Foray, la multiplication des acteurs impliqués dans un projet favorise l'innovation du fait des nombreuses références apportées par chaque acteur en fonction de son expérience, sa formation et ses origines. Un projet aura tendance à être plus ou moins standard et plus ou moins territorialisé selon la diversité des acteurs impliqués dans sa construction. Ainsi le projet est soumis à un double phénomène : la technicisation des discours relatifs au projet induit la présence d'acteurs peu diversifiés sur le temps long du projet, la concertation permet l'intervention ponctuelle d'acteurs extérieurs plus diversifiés.

#### La technicisation du projet, un véhicule du standard

La construction du projet urbain, dans toutes ces phases, est monopolisée par un nombre assez limité d'acteurs. Il s'agit essentiellement de professionnels ayant un savoir leur permettant de s'appropriier le projet. Avec l'apparition du développement durable, on observe une technicisation des projets d'aménagement. Elle tend à légitimer le monde professionnel de l'urbanisme au détriment d'une sphère publique plus changeante et moins sûre d'elle. Cette entre soi professionnel peut être générateur de standardisation car il induit la production d'un référentiel de modèles d'aménagements souhaitables et qui sont donc reproduits partout (Faburel 2011).

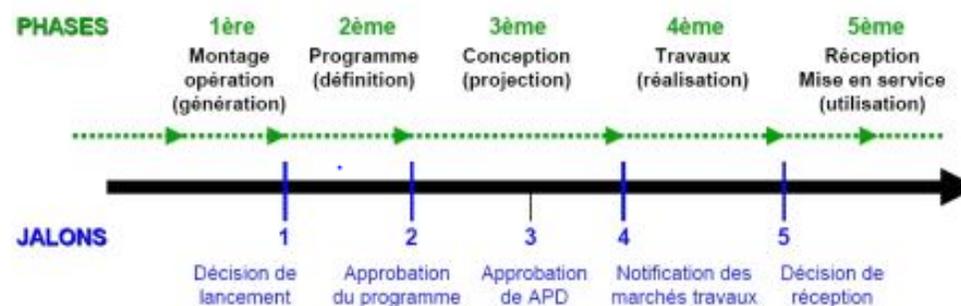
*Les acteurs du projet : un monopole des professionnels de l'aménagement sur le temps long du projet*

Les différentes lectures réalisées sur la définition du projet ont mis en valeur le fait que les acteurs professionnels ont une place prépondérante, à tel point que certains auteurs oublient de citer les autres. Ainsi Dehan définit seulement quelques acteurs du projet : maître d'œuvre, maître d'ouvrage constructeurs et AMO (Assistant à Maîtrise d'Ouvrage). L'essentiel de ces acteurs sont des professionnels, seul le maître d'ouvrage est un acteur public.

Le Cerema accorde plus d'importance aux maîtres d'ouvrage qui ont un rôle décisionnel essentiel. A toutes les étapes du projet, le maître d'œuvre approuve les propositions de projet. Cette approbation dépend à la fois de sa vision du projet et de celle des professionnels qui le conseillent (AMO, techniciens) (Fig 61)

Cette situation bilatérale entre acteurs professionnels et acteurs publics semblent à première vue laisser peu de place pour les autres acteurs concernés par l'aménagement de l'espace (usagers, habitants, entreprises...)

Figure 61: Les acteurs dans la construction du projet: des interventions ponctuelles à des jalons spécifiques



Source: CEREMA

La technicisation des discours dans les projets durables : une légitimité des professionnels ?

De plus, avec l'apparition du développement durable, certains auteurs observent une technicisation des discours sur les projets urbains (Faburel, 2011). Elle tend à donner une place prépondérante aux acteurs professionnels au détriment d'une sphère publique plus fragile.

Cela induit la construction de différents modèles d'aménagements et de normes d'aménagements reproductibles partout et qu' « il faut aménager partout » pour s'inscrire dans la construction d'une ville durable (ecoquartiers, aménagements de tramways, piétonisation...).

**La concertation pour l'innovation et la territorialisation ?**

Ce monopole du projet doit cependant être relativisé par l'intervention ponctuelle et plus ou moins fréquente d'acteurs plus diversifiés qui peuvent être force de proposition et amener des idées nouvelles et/ou plus territorialisées. Leur intervention s'insère dans le développement d'une concertation tout au long du projet. Le projet peut alors devenir une instance de communication, un espace public de débat et être à ce titre une démarche partagée et négociée avec pour posture d'action le dialogue.

Il existe différents types de concertation plus ou moins porteuses d'innovation et de territorialisation des projets en fonction de la diversité des acteurs concernés (qu'il s'agisse de professionnels de l'urbanisme ou d'usagers et habitants) et de la forme de concertation.

Marlène Thomassian (2009) définit deux types de concertation extrême:

- La concertation monologique s'inscrit dans une logique représentative. Elle repose sur une rationalité centrale (logos) et unique (mono) incarnant la volonté de l'élu et/ou la rationalité technique des fonctionnaires. La concertation monologique prend la forme d'une communication unilatérale et descendante, de l'élu et/ou du fonctionnaire vers le citoyen
- Quant à la concertation dialogique elle semble davantage prédisposée à la logique participative. Dans cette perspective, la concertation repose sur le dialogue qui va contribuer à l'émergence d'un véritable « espace public » au sens habermassien, c'est-à-dire un lieu où les choix publics locaux peuvent être discutés, débattus entre les élus, les fonctionnaires et les citoyens.

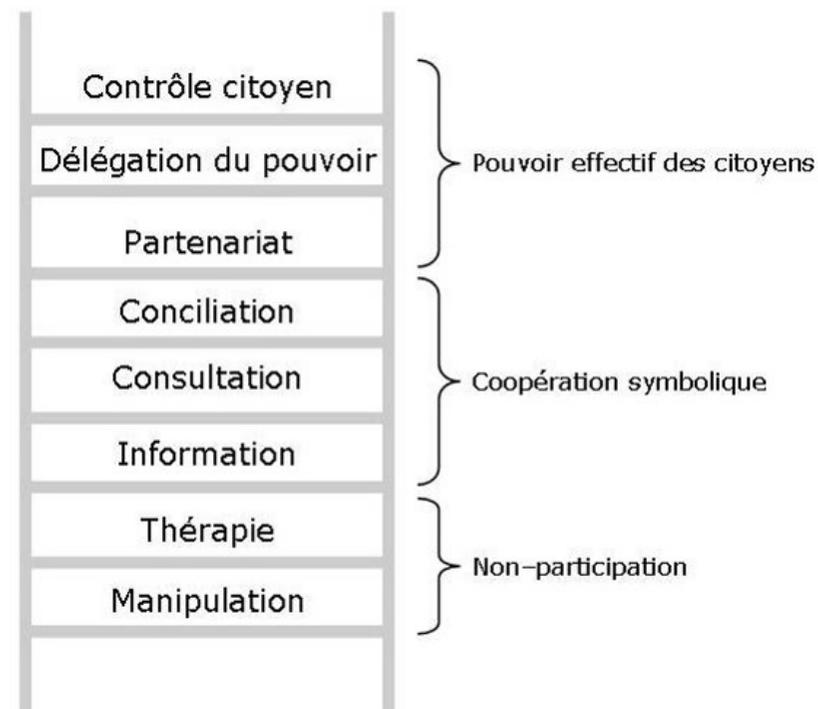
Arnstein (1969) définit, quant à lui, différents degrés de concertation dans son échelle de participation et qui s'insèrent entre les deux extrêmes définis par Thomassian (Fig 62):

- La non-participation : « Les barreaux situés au bas de l'échelle correspondent à la Manipulation et la Thérapie. Ces deux barreaux décrivent le niveau de « non-participation ». Leur objectif en réalité n'est pas de permettre aux gens de participer à la planification ou au suivi des programmes, mais de permettre à ceux qui ont le pouvoir de les « éduquer » à un projet déjà défini.

- La coopération symbolique : « Les barreaux 3, 4 et 5 (l'information, la consultation, la réassurance) tendent vers le niveau de la coopération symbolique, qui permet à ceux qui n'ont pas le pouvoir d'entendre et de se faire entendre » quant aux intentions du projet. Les citoyens n'ont pas le pouvoir de s'assurer que leur avis est pris en compte.

- Le pouvoir effectif au citoyen : A travers le partenariat, la délégation de pouvoir et le contrôle citoyen, les citoyens peuvent nouer des partenariats qui leur permettent de négocier et d'engager des échanges avec les détenteurs traditionnels du pouvoir.

Figure 62: Les degrés de participation de Arnstein, l'insertion de nouveaux acteurs dans le projet



Source: Arnstein

La coopération symbolique à partir de la consultation jusqu'au contrôle citoyen offre la possibilité d'introduire dans le projet des acteurs d'une autre nature susceptible d'apporter des idées plus territorialisées voire plus innovantes car ils pratiquent le territoire du projet.

### 2.2.2. Le financement du projet : une attente d'innovation pour faciliter la standardisation ?

Le financement des grands projets urbains est basé sur un système d'aides accordées par l'Etat mais aussi l'Union Européenne. Pour qu'un projet soit financé, il doit répondre à certains critères définis par ces acteurs. Afin de répondre aux critères de financement, un projet doit généralement faire preuve d'innovation afin qu'il serve d'exemple et soit reproductible. Pourtant comme toutes les villes cherchent des financements, les projets, pour s'insérer dans les critères finissent par se ressembler.

#### Des aides financières variées qui passent généralement par la Région

Si la plupart des aides financières passe par la Région, elles ont des origines variées et sont issues d'institutions présentes à toutes les échelles. D'après l'IFFSTTAR, les dispositifs nationaux et européens ont souvent comme clef d'entrée le développement durable et l'innovation, alors que les dispositifs régionaux et locaux sont plutôt tournés vers le développement des entreprises. Mais c'est à l'échelle de la région que la sélection des projets est réalisée, selon des critères propres aux territoires même s'ils doivent répondre aussi à des critères internationaux. La participation de chaque institution (Etat, Europe, Région, Département...) est complexe. Elle dépend de l'échelle d'attractivité et d'influence du projet. Plus un projet aura une portée internationale, plus le nombre de participants aux financements sera grand. Avec la diminution des enveloppes financières des collectivités locales, c'est principalement à l'échelle nationale et surtout européenne que se situent les plus importants financements.

#### - Les financements européens

Il existe différents types de financement européen (Fig 64). Les principaux financements se font à travers la distribution des fonds européens. Il y a plusieurs fonds européens. Le FEDER est le principal fond relatif au projet urbain même si les autres fonds peuvent être utilisés dans certains cas. Le Fond Européen de Développement Régional est un outil de mise en œuvre des politiques européennes au niveau local. Ce fonds contribue aux projets de développement économique, de développement durable et d'accessibilité des territoires. Il a pour vocation d'améliorer l'attractivité des territoires. Il permet de financer jusqu'à 50% des projets publics, et s'organise autour de différentes thématiques auxquelles sont associées des enveloppes spécifiques:

Figure 63: Répartition des financements européens entre les différents fonds



Source: <http://www.europe-en-france.gouv.fr>

Figure 64: Le dispositif Interreg France-Suisse: Interreg France-Suisse 2014-2020 soutient des projets transfrontaliers impliquant a minima un partenaire français et un partenaire suisse.



Source: <http://www.interreg-francesuisse.org>

1. Structuration du potentiel de recherche, développement et innovation (RDI) de la Corse au service de la compétitivité du territoire
2. Développer la société de l'information et de la communication au service de la cohésion du territoire
3. Compétitivité des entreprises
4. Transition vers une société à faible teneur en carbone

5. Préserver et valoriser durablement les atouts environnementaux et culturels du territoire
6. Renforcer la cohésion sociale dans les quartiers prioritaires de la politique de la Ville
7. Investir dans l'orientation et la formation vers les métiers d'avenir

Pour obtenir des financements, les projets doivent répondre à l'un de ces axes stratégiques.

Autre mode de financement : le dispositif Intereg (Fig 65)

Les programmes de coopération territoriale européenne, communément appelés Interreg, sont tournés vers le reste de l'Europe. Ils contribuent à l'effacement des frontières, en permettant aux collectivités européennes de monter des projets de coopération. Qu'elles soient voisines ou qu'elles partagent simplement des problématiques communes, aux quatre coins de l'Europe, elles peuvent, grâce à la coopération territoriale, trouver des financements pour leurs projets.

#### Les financements à l'échelle nationale

Même s'il existe d'autres modes de financement, c'est principalement à travers le CPER (Contrat de Projet Etat-Région) que l'Etat participe au financement des projets urbains.

- Le CPER est un contrat entre l'Etat et chaque Région. Il définit une enveloppe financière par région qui sera allouée à différents projets en fonction de cinq thématiques : l'enseignement supérieur et l'économie ; l'innovation, les filières d'avenir et les usines du futurs ; la couverture numérique ; la transition énergétique et écologique ; les mobilités multimodales. Chaque thématique est associée à une enveloppe financière spécifique. Certaines lignes financières sont associées à un projet spécifique sur un territoire spécifique notamment pour certaines grandes agglomérations. (Fig 63)

- Autre mode de financement : le cas de l'AMI:

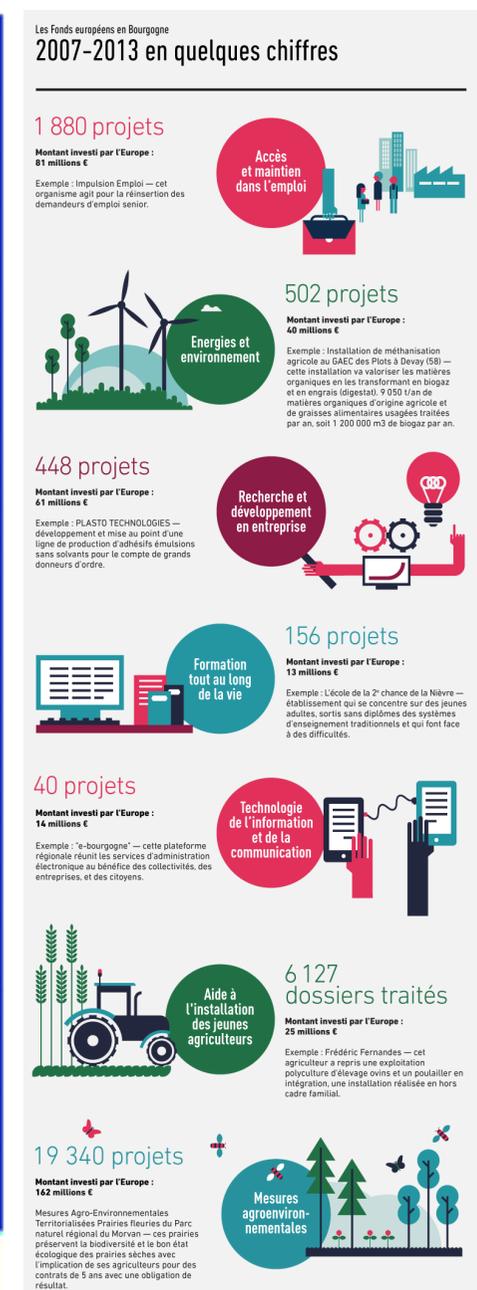
En plus du CPER, l'Etat utilise d'autres modes de financement des projets urbains. Parmi eux, on trouve les Appels à Manifestation d'Intérêt. C'est un dispositif de financement de l'économie française, qui se décline selon 5 grandes priorités : l'enseignement supérieur et la formation, la recherche, les filières industrielles et les PME, le développement durable et le numérique. L'AMI est un dispositif qui fait appel aux candidatures d'entreprises ou de collectivités pour répondre à des problématiques

Figure 65: Le FEDER, des financements portés sur l'innovation et le développement durable des territoires



Source: <http://www.europe-en-france.gouv.fr>

Figure 66: Financement des projets en Bourgogne entre 2007 et 2013



Source: <http://b.bourgognefranchecomte.fr>

variées qui peuvent être d'ordre techniques, technologiques, urbaines... Il a pour objectif de faire avancer la recherche et plus globalement les connaissances sur un sujet donné, que ce soit au stade expérimental ou des applications industrielles. Le financement des projets peut se faire via des prises de participation, des subventions ou des prêts.

Figure 67: Les orientations stratégiques du CPER Bourgogne tournées vers l'innovation et le développement durable du territoire bourguignon

**- L'INNOVATION POUR STIMULER UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET ASSURER L'EMPLOI DURABLE**

**- LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE COMME LEVIER PUISSANT DE CROISSANCE ÉCONOMIQUE**

**- LA MOBILITÉ ET LA COHÉSION SOCIALE ET TERRITORIALE POUR FORTIFIER L'ATTRACTIVITÉ DE LA RÉGION**

Réalisation: MERMET, 2016 Source: CPER Bourgogne

### **Des critères demandant de l'innovation mais qui ont un effet de standardisation**

A l'échelle nationale comme européenne, les financements des projets urbains sont limités à une certaine enveloppe (Cf 960 milliards d'euros pour les fonds européens). Même si elle paraît conséquente, elle ne permet pas de financer l'ensemble des projets du territoire. Il y a donc des critères de sélections pour définir les projets financés, ce qui induit une mise en concurrence des porteurs de projet entre eux. L'innovation et le développement durable semblent être actuellement les deux principaux critères

de financement. Néanmoins, les projets doivent être aussi reproductibles ce qui peut induire un phénomène de standardisation.

#### Une attente d'innovation à toutes les échelles

Les financements européens comme nationaux sont soumis à différents critères de sélection qui induisent une mise en concurrence des villes entre elles pour l'obtention des financements. Parmi ces critères, l'innovation et l'insertion du projet dans la réponse aux problématiques du développement durable (Fig 63-66-67) apparaissent comme essentiels pour l'obtention des financements. Ainsi dans les différents programmes de financement, on retrouve des phrases types telles que « soutenir davantage le développement urbain intégré et durable » ou « pour financer les pratiques innovantes ».

Les financements peuvent donc être vecteurs d'innovation dans les projets urbains, puisque plus une ville est innovante, plus elle a de chance d'obtenir des financements et même d'être récompensée et reconnue pour ces projets. En effet, en parallèle de ces financements, il existe à l'échelle européenne et nationale, des actions de labellisation et de classement des projets et villes exemplaires. On peut notamment citer le classement européen « Palmarès des villes », le label britannique « light rail awards » ou le Label Ecoquartier en France.

#### Mais une innovation reproductible et partagée pouvant produire de nouveaux standards

Pour autant, les financements européens et nationaux vont aussi avoir un effet de standardisation à court et long termes. En effet, les projets qui reçoivent des subventions doivent pouvoir être reproductibles facilement, ce que les critères de sélection mettent aussi en valeur.

D'autre part, les financements liés à la coopération entre villes de pays différents (tels que Intereg) peuvent aussi induire une forme de standardisation dans le sens où les projets de chaque ville doivent être co-construits et donc au moins en partie similaires.

Enfin si la labellisation met en valeur les projets exemplaires et innovants, le fait de les faire connaître induit forcément un phénomène de reproduction des projets par d'autres villes qui les voient comme des projets qui fonctionnent.

Ainsi la mise en valeur d'un projet innovant, que ce soit par les financements ou une labellisation engendre toujours une reproduction et donc une standardisation à long terme.

### A Retenir

L'insertion de la standardisation et de l'innovation dans le processus du projet s'explique aussi par deux autres phénomènes présents dans l'ensemble des étapes : les décisions prises par les acteurs du projet, la nécessité d'obtenir des financements pour réaliser chaque étape.

On peut citer trois types d'acteurs présents dans les étapes du projet: les élus, les techniciens, les citoyens à travers la concertation. S'il y a une technicisation croissante du projet qui peut être vectrice de standardisation. L'implication plus ou moins forte de ces différents acteurs

peut être génératrice à la fois de standards, d'innovation et de territorialisation du projet.

Il existe principalement deux échelles de financement des projets urbains en France: l'échelle nationale et l'échelle européenne. A ces deux échelles, les subventions s'attachent à valoriser les projets les plus innovants et les plus durables mais cette valorisation s'effectue dans un but de généralisation des projets innovants ce qui contribue aussi à la standardisation des projets.

### CONCLUSION DE LA PARTIE 2

Cette deuxième partie permet de vérifier notre première hypothèse, à savoir que la standardisation se construit tout au long du processus de projet d'aménagement, bien en amont de la réalisation opérationnelle de l'aménagement. Elle est le résultat d'un long processus de standardisation issu d'une chaîne de microdécisions.

En effet le projet est à la fois composé d'innovation et de standard. Ces deux éléments se mettent en place à travers un long processus qui traverse toutes les étapes du projet et qui s'explique par trois phénomènes :

- La manière de construire le projet : la standardisation apparaît selon le niveau de déterritorialisation du concept du projet, mais aussi à travers une simplification des méthodes du projet liée aux contraintes financières et temporelles des acteurs. Le projet est souvent basé sur l'image de référence plus que sur son insertion et sur les spécificités du territoire.
- Les acteurs participants au projet : l'implication plus ou moins forte de ces différents acteurs peut être génératrice à la fois de standard, d'innovation et de territorialisation du projet.
- Les financements du projet : les subventions s'attachent à valoriser les projets les plus innovants et les plus durables mais cette valorisation s'effectue dans un but de généralisation des projets innovants ce qui contribue aussi à la standardisation des projets.

### 3. Les projets de revitalisation de bourgs-centres dans le pays Lédonien, étude du montage d'un projet

Pour des raisons de temps et de difficulté d'accès aux données, il n'a pas été possible d'effectuer une étude de cas qui retrace la standardisation dans l'ensemble des étapes d'un projet d'aménagement urbain. Nous développons donc, dans cette partie, une étude de cas qui retrace le processus de standardisation dans l'une des étapes du projet : le montage d'un projet de revitalisation de bourgs-centres dans la cadre d'une réponse à un Appel à Manifestation d'Intérêt de la Région Franche-Comté





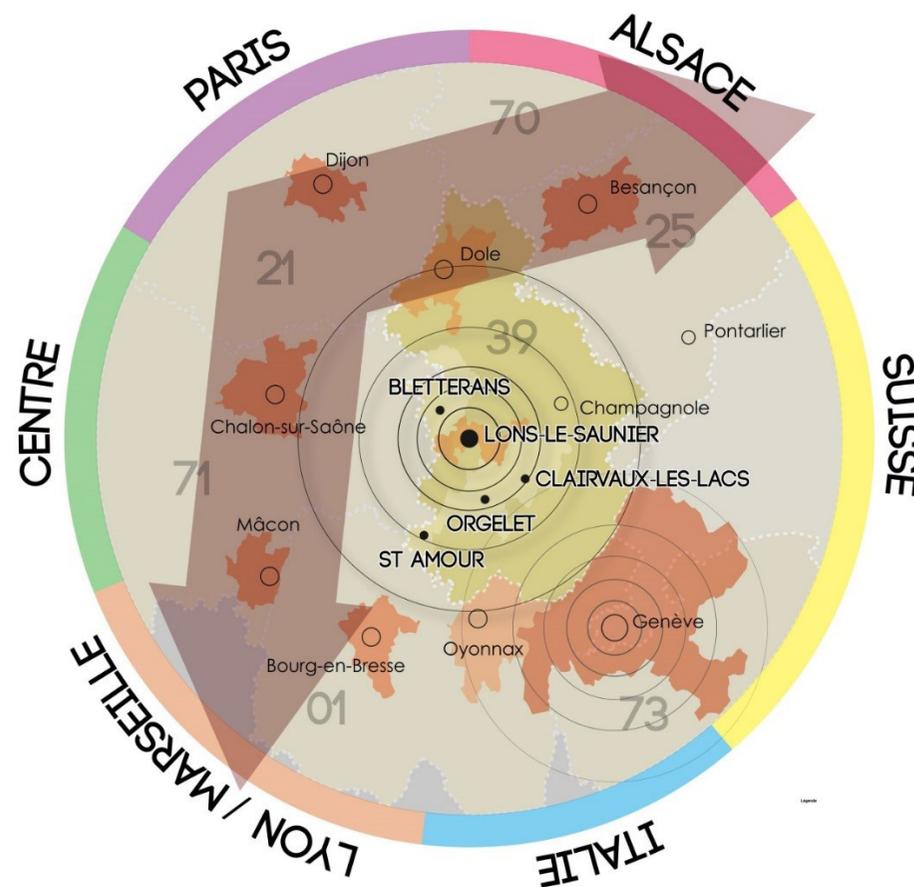
### Contexte

En 2015, la région Franche-Comté, aujourd'hui Bourgogne-Franche-Comté, a lancé un Appel à Manifestions d'Intérêt (AMI) pour la revitalisation des bourgs-centres de son territoire. Les bourgs-centres ont été identifiés dans le diagnostic du SRADDT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable des Territoires) comme « un gage de qualité, de maintien de l'emploi et des services sur l'ensemble du territoire régional ». Mais ils sont aussi fragilisés par leur manque de lien et d'organisation et par une perte d'attractivité. L'AMI vise donc à maintenir et renforcer le dynamisme, la qualité et l'attractivité des bourgs-centres. Pour cela, il a pour vocation de présélectionner des bourgs-centres afin d'y expérimenter une démarche globale de revitalisation sur l'ensemble du bourg et non exclusivement sur le centre de celui-ci. A la fin de chaque phase de l'AMI, les bourgs retenus reçoivent des financements. La première phase de l'AMI doit être portée par les syndicats mixtes des SCOT de la région Franche-Comté. Ils doivent présenter un ou plusieurs bourgs-centres prêts à expérimenter la démarche. A ce titre, cinq Syndicats Mixtes ont déposés leur candidature, ce qui représente 27 bourgs-centres candidats.

Le Pays Lédonien est l'un des Syndicats Mixtes qui participe à la démarche d'AMI. Il s'agit d'un territoire composé de 9 intercommunalités divisées en 221 communes. Il concentre près de 82 167 habitants. Il s'organise autour d'une ville principale : Lons-le-Saunier, deuxième plus grand ville du Jura en termes d'habitants. Dans le diagnostic du SCOT, 4 bourgs-centres et 17 pôles d'équilibre ont été identifiés comme espaces structurants du territoire. Les quatre bourgs-centres sont candidats à l'AMI : Bletterans, Clairvaux-les-Lacs, Orgelet et Saint Amour. Chacun des bourgs a une fonction de pôle d'attractivité, de service et d'emploi sur son territoire intercommunal. Il joue aussi un rôle d'intermédiaire entre la ville principale et les territoires ruraux. (Fig 68)

Cette étude est l'occasion de comprendre concrètement comment la standardisation s'insinue dès la première étape du projet puisqu'elle correspond au montage d'un projet urbain. A travers elle, nous étudions, dans un premier temps, comment l'intégration d'un projet dans un processus de financement externe au territoire d'action peut engendrer à la fois une standardisation du projet et la construction de méthodes et idées innovantes adaptées aux enjeux du territoire. Dans un second temps, il s'agit de s'attarder sur la manière dont le bureau d'étude (URBICAND) a construit le projet stratégique des bourgs-centres en mélangeant standards et adaptation du projet aux territoires.

Figure 68: Le Pays Lédonien, à l'écart des dynamiques métropolitaines de Genève et de l'axe Rhin-Rhône



Source: URBICAND

### 3.1. Analyse de l'AMI : des attentes entre innovation et standardisation

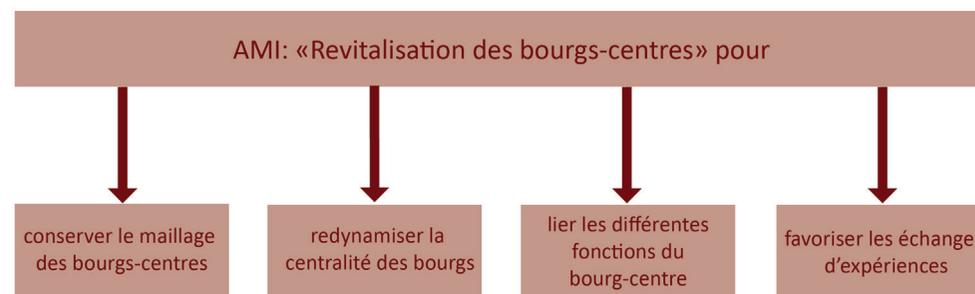
L'Appel à Manifestation d'Intérêt de la Région Bourgogne-Franche-Comté se divise en trois phases. La première phase a pour but de réaliser le diagnostic des territoires et de définir les objectifs stratégiques du projet. La seconde phase consiste à réaliser la programmation et l'étude de faisabilité du projet à l'échelle de chaque bourg sélectionné. La troisième phase consiste en la réalisation effective du projet. Pour chaque phase, les bourgs sélectionnés reçoivent des financements. L'étude de cas se réfère à la première phase de l'AMI, la seule à être, pour l'instant, réalisée. Dans le cadre de cette phase, l'AMI a pour but de pousser les territoires candidats à expérimenter une nouvelle méthode définie par la région. A ce titre, l'AMI se rapproche d'une standardisation d'une méthode de projet innovante. Dans le cadre de cette méthode, l'innovation ne semble pourtant pas un critère de sélection essentiel. Le portage du projet et l'implication des acteurs paraissent plus essentiels. Néanmoins, l'appropriation de l'AMI par le Pays Lédonien apparaît comme innovante. Le syndicat mixte tente d'adapter la méthode aux enjeux de son territoire.

#### 3.1.1. Les intentions de l'AMI : co-construire une démarche globale de revitalisation avec les acteurs du territoire

Le diagnostic du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) a mis en avant l'importance du maillage territorial de la Région Franche-Comté. Ce maillage s'organise autour de plusieurs villes-centres et de nombreux bourgs-centres qui organisent et polarisent les territoires ruraux et périurbains. A ce titre, les bourgs-centres représentent un gage de qualité de vie, de maintien de l'emploi et des services sur l'ensemble du territoire régional. Souvent dynamiques, ils permettent l'accès aux services de proximité à l'ensemble des habitants de la région. Ils sont, cependant, fragilisés par deux éléments : un manque de liens entre les différents bourgs, une perte d'attractivité des bourgs pouvant fragiliser le maillage, ce que révèlent différents indicateurs statistiques tels que la baisse et le vieillissement de la population, l'habitat dégradé et/ou vacant, la baisse des emplois, les problématiques d'accès aux services....

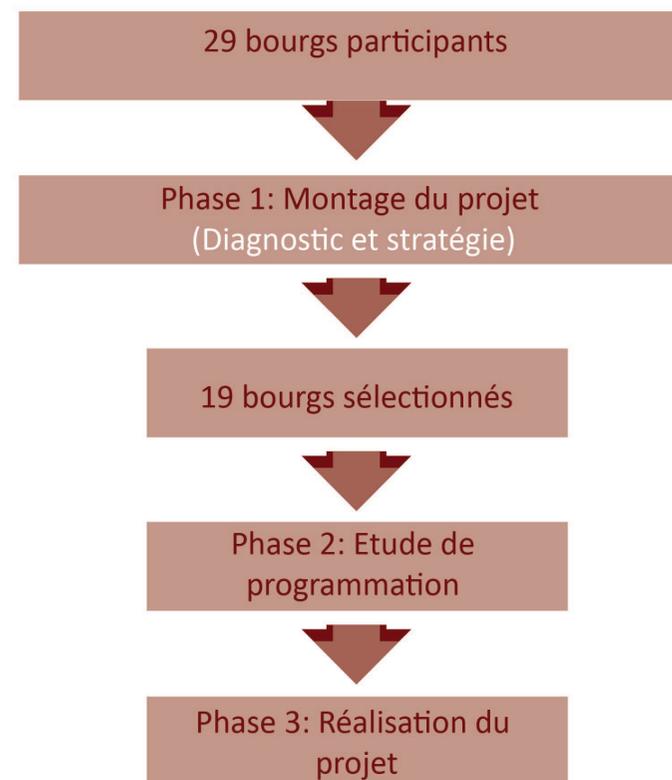
Afin de maintenir et d'améliorer leur attractivité, la région Franche-Comté a lancé un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) pour la revitalisation des bourgs-centres. L'AMI a pour vocation d'expérimenter une démarche globale de revitalisation des bourgs-centres menée de manière concertée par les différentes structures territoriales. Le but est de construire un projet global à l'échelle de la commune et non seulement du centre ancien qui est généralement l'espace urbain le plus touché par la dévitalisation. Le projet

Figure 69: Les objectifs de l'AMI «Revitalisation bourgs-centres»



Réalisation: MERMET Aurore, 2016

Figure 70: Phasage de l'AMI et sélection des bourgs-centres



Réalisation: MERMET Aurore, 2016

doit répondre aux quatre objectifs suivants (Fig 69) :

- conserver le maillage des bourgs-centres francs-comtois ;
- redynamiser la centralité des bourgs-centres les plus en difficulté ;
- lier les différentes fonctions du bourg-centre pour favoriser les opérations incluses dans une stratégie avec une vision globale et à moyen terme ;
- favoriser les échanges d'expériences à l'échelle locale et à l'échelle régionale autour de cette expérimentation.

L'AMI se divise en trois phases : le diagnostic et le projet stratégique, la programmation, la réalisation. Il consiste en une mise en concurrence des différents sous-espaces qui composent sa région. Le projet doit être porté par différents acteurs en fonction des phases. Chaque phase est associée à une enveloppe financière spécifique qui est répartie entre les bourgs sélectionnés (Fig 70):

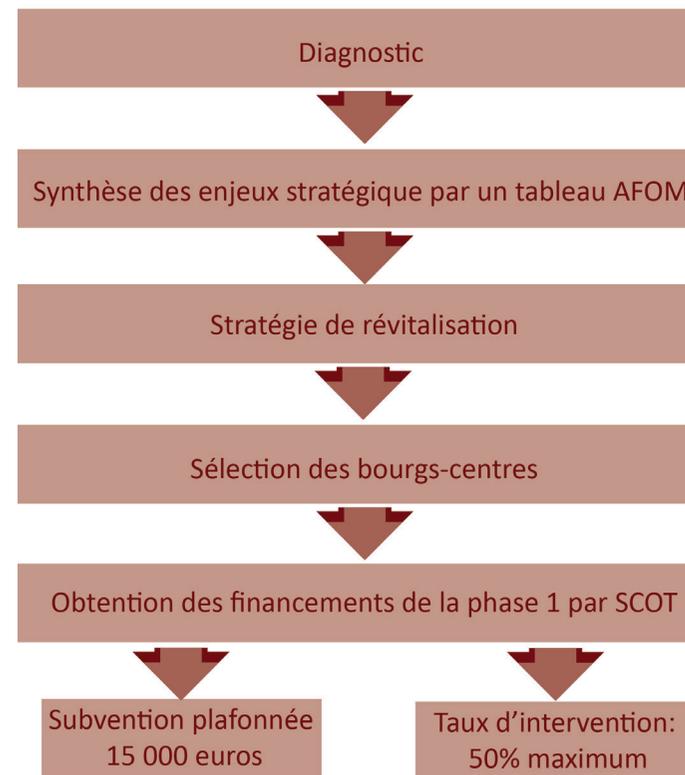
- La phase 1 bénéficie d'un taux d'intervention régionale de 50 % maximum, avec une subvention plafonnée à 15 000 € par SCoT lauréat ; que ce soit pour un travail réalisé en interne ou en externe ;
- La phase 2 bénéficie d'un taux d'intervention régionale de 60 % maximum, avec une subvention plafonnée à 50 000 € par bourg-centre lauréat (étude de programmation à l'échelle communale) ;
- Les projets financés dans la phase 3 seront examinés au cas par cas, dans le respect de l'enveloppe d'investissement dédiée à chaque bourg-centre. Le montant n'est pas précisé.

### 3.1.2. Le cadre méthodologique de l'AMI : standardiser une méthode innovante

La Région définit une méthode de construction du projet de revitalisation à mettre en place par chaque territoire qui participe à l'AMI. Pour chaque phase, une méthode est plus ou moins détaillée. Elle doit être respectée par les participants.

- La phase 1 (Fig 71) doit être portée par le Syndicats Mixte des SCoT de la Région Franche-Comté. Elle a pour objectif de faire un état des lieux de la situation historique, géographique, démographique et socio-culturelle des bourgs-centres éligibles à l'expérimentation, pour finalement présenter les enjeux du territoire à partir de l'identification des atouts-faiblesses-opportunités-menaces de

Figure 71: La méthodologie de la phase 1



Réalisation: MERMET Aurore, 2016

Figure 72: Le Diagnostic: une approche globale du territoire exigée



Source: Région Franche-Comté

chaque bourg-centre. Le diagnostic doit être complété par une consultation des habitants et commerçants pour définir leurs difficultés, leurs besoins et leurs attentes. Dans un second temps, il s'agit de co-construire un projet stratégique avec le Syndicat Mixte du SCOT, les intercommunalités, et les communes concernées. La stratégie doit être présentée à l'échelle du SCOT et des bourgs-centres. Pour cette deuxième étape, une concertation est attendue pour la construction du projet.

- La phase 2 (Fig 73) comprend la réalisation d'une étude de programmation par une équipe pluridisciplinaire. Elle doit donner une représentation prospective de l'évolution souhaitée du bourg-centre à travers des hypothèses d'aménagement et des transformations urbaines pressenties. Elle définit l'échéancier et le coût prévisionnel des actions à mener. Elle doit être réalisée sous maîtrise d'ouvrage communale, associée à l'intercommunalité et au SCOT.

- La phase 3 (Fig 74) consiste en la négociation d'un contrat « revitalisation des bourgs-centres » pour une durée de trois ans. Ce contrat consiste en la hiérarchisation des actions d'investissements proposées en phase 2 pour qu'elles soient réalisées dans les 5 ans après la signature du contrat.

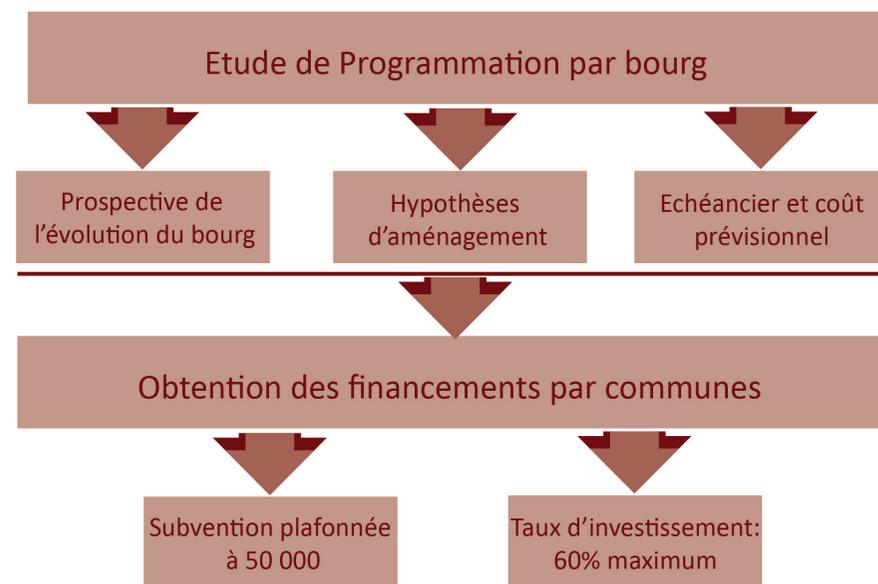
Cet Appel à Manifestation d'Intérêt ne semble pas avoir pour vocation la découverte de nouvelles méthodes de projet mais l'expérimentation et la standardisation d'une méthode de projet déjà prescrite et définie pour répondre à une problématique d'ensemble : la dévitalisation des bourgs-centres de la région Franche-Comté.

L'imposition d'une méthode prédéfinie aux territoires souhaitant participer à l'AMI est un moyen de pousser les territoires à réfléchir à leur avenir sans les laisser entièrement démunis. L'AMI propose des financements mais aussi un cadre assez clair dans lequel les acteurs locaux peuvent évoluer. Cela peut permettre de faire participer même des territoires avec peu de moyens techniques.

L'imposition d'une méthode standard de diagnostic pour la réalisation d'un projet peut avoir un effet pervers : plaquer une méthode et des enjeux sur un territoire alors qu'ils ne s'adaptent pas au territoire observé. Cela peut induire un décalage entre les éléments identifiés comme enjeux à travers la grille de la méthode et les véritables problématiques du territoire.

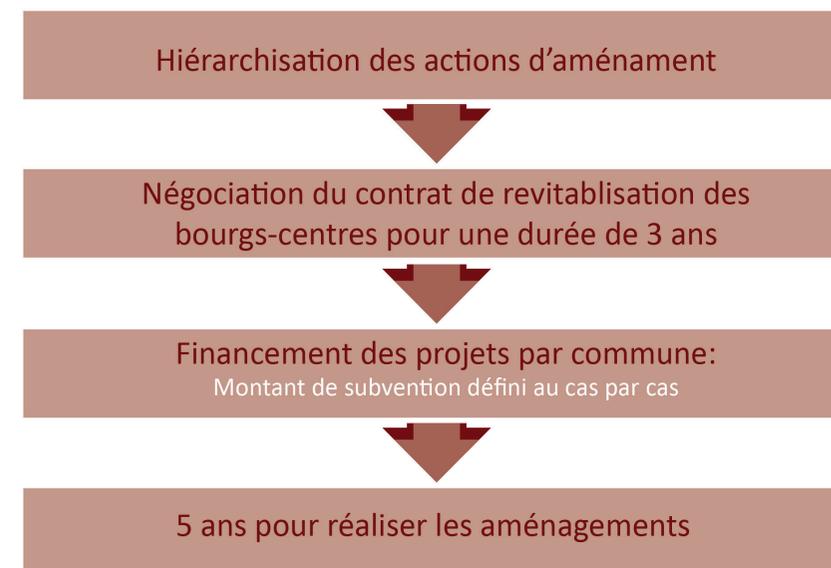
Néanmoins, en ce qui concerne la phase projet, la méthode reste très évasive ce qui offre une grande ouverture en terme de proposition de pro-

Figure 73: La méthodologie de la phase 2



Réalisation: MERMET Aurore, 2016

Figure 74: La méthodologie de la phase 2



Réalisation: MERMET Aurore, 2016

jets innovants et territorialisés. Cependant, l'absence d'attente d'innovation dans la méthode, peut aussi induire la construction d'un projet standard en s'inspirant d'autres territoires.

### 3.1.3. Les critères de sélection : quelle place pour l'innovation et le projet

La sélection des bourgs-centres s'effectue entre la phase 1 et la phase 2. Les bourgs-centres sélectionnés en phase 1 recevront les subventions de la région. La sélection s'effectue à partir de deux critères.

Le niveau de dévitalisation des bourgs qui sera évalué en fonction de:

- la perte de population
- la perte d'emplois
- la proportion de logements vacants
- la part des plus de 65 ans
- les revenus déclarés
- la proportion de cellules commerciales vacantes

La motivation des communes et des communautés de communes.

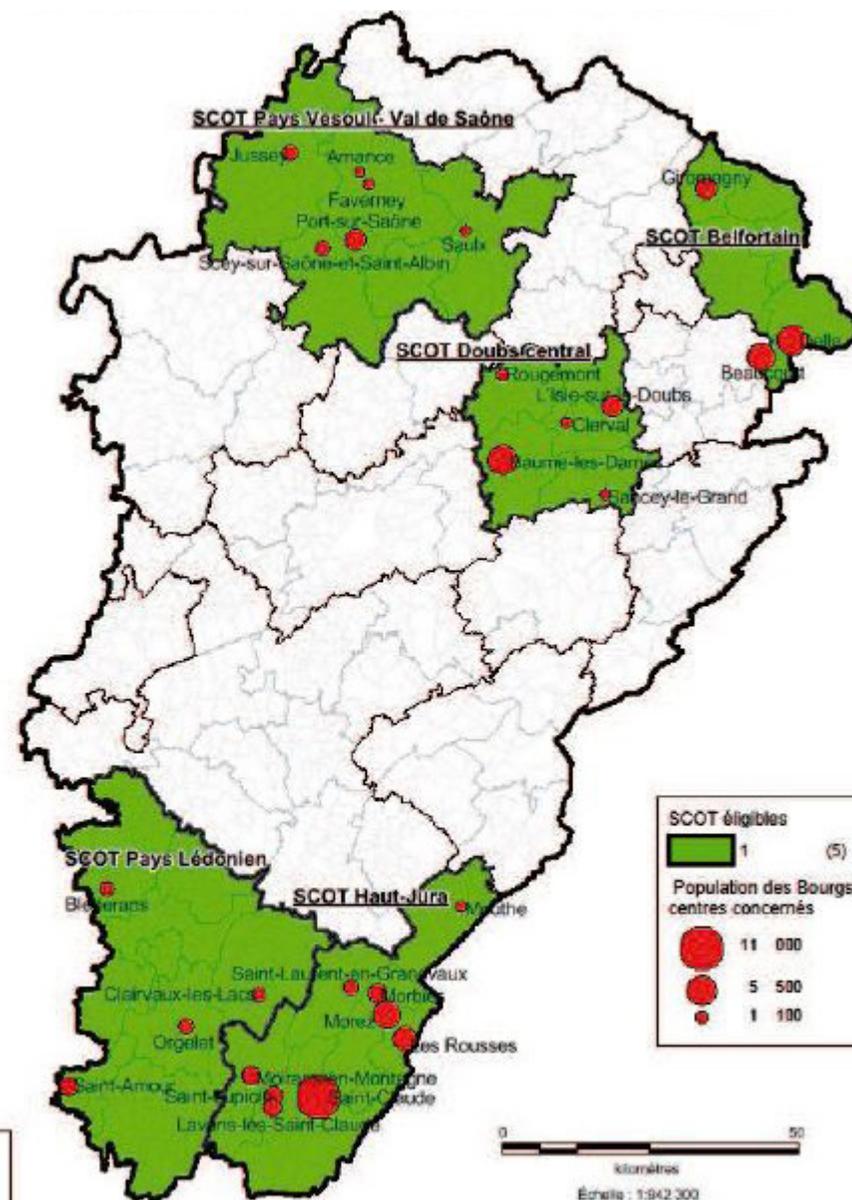
Les critères de sélection de la région apparaissent très standards. Ils se basent sur des données statistiques qui laissent peu de place aux spécificités territoriales mais aussi au projet. A ce titre, l'innovation, la territorialisation ou l'exemplarité du projet n'apparaissent pas comme des critères décisifs de subventions. La mise en attractivité des territoires les plus démunies et dans une moindre mesure les plus motivés semblent plus importante, ce qui peut induire le développement de projet standards puisque la région ne pousse pas les territoires vers une réponse aux problématiques spécifiques de leur territoire mais vers une réponse à des problématiques générales qui se matérialisent différemment sur leur territoire. C'est finalement aux acteurs locaux, individuellement, de prendre l'initiative de construire un projet innovant ou non.

### 3.1.4. Le positionnement du Syndicat Mixte du SCOT du Pays Lédonien : une appropriation originale et équitable de la méthode de la région pour une approche globale de son territoire

Cinq syndicats mixtes de SCOT participent à la première phase de l'AMI en proposant un projet de revitalisation sur plusieurs bourgs-centres de leur territoire (Fig 75):

- Le SCOT du Pays Vesoul-Val de Saône a proposé six communes
- Le SCOT Belfortain a proposé trois communes
- Le SCOT du Doubs Central a proposé cinq communes

Figure 75: Les lauréats de l'AMI «Revitalisation des bourgs-centres»



Source: SCOT Haut-Jura

- Le SCOT du Haut-Jura a proposé neuf communes
- Le SCOT du Pays Lédonien a proposé quatre communes

Vingt-sept communes sont donc en concurrence pour le financement de leur projet de revitalisation. La Région Franche-Comté prévoit de sélectionner une quinzaine de candidats répartis sur l'ensemble des SCOT.

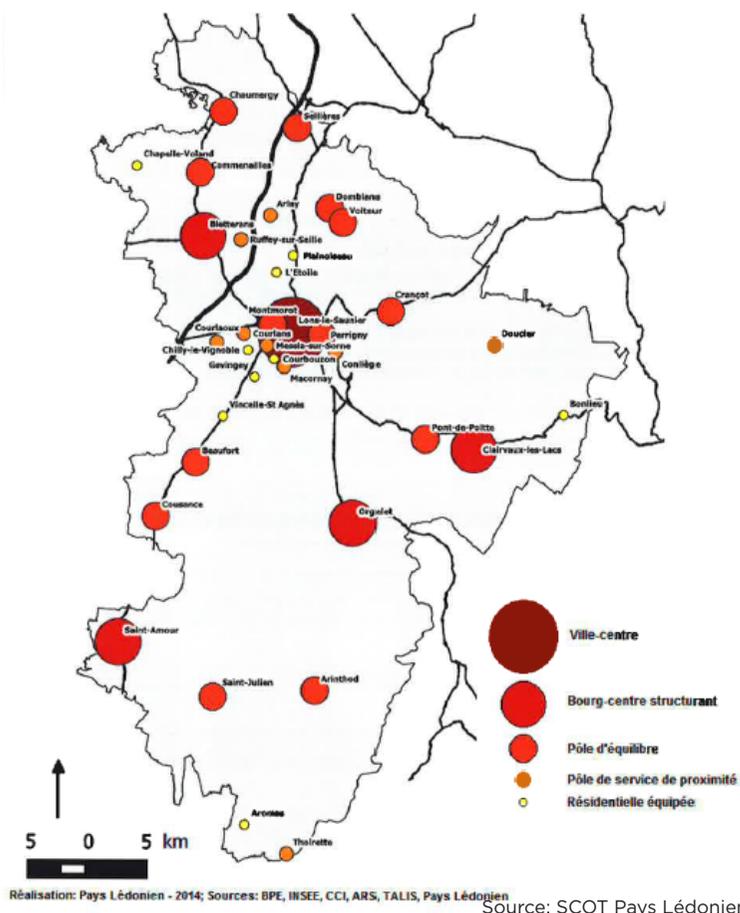
Notre analyse porte sur les bourgs-centres du SCOT du Pays Lédonien même si des comparaisons avec les projets des autres communes pourra être envisagée. A ce titre, il nous paraît essentiel d'expliquer de quelle manière le Pays Lédonien s'est approprié l'Appel à Manifestation d'Intérêt.

Le Pays Lédonien est un territoire composé de 9 intercommunalités divisées en 221 communes. Il possède 4 bourgs-centres principaux et 17 pôles d'équilibre qui maillent son territoire rural. Les différentes études réalisées par le syndicat mixte ont mis en valeur de nombreuses fragilités dans ces communes : perte de population, vacance des logements en cœur de bourg, inadaptation des aménagements et équipements au vieillissement, des problèmes de stationnement et de mobilité dans l'espace urbain, des difficultés pour engager des opérations de renouvellement urbain... Pour répondre à ces problématiques, le syndicat mixte a donné une position centrale à la revitalisation de ses bourgs-centres et pôles d'équilibres dans sa candidature au programme LEADER.

A ce titre, le Pays Lédonien voit en l'AMI une occasion d'expérimenter une nouvelle méthode de revitalisation sur quelques bourgs-centres (les quatre principaux) pour ensuite la généraliser à l'ensemble de ses bourgs dans la cadre du programme LEADER (Fig 76). Le but est d'avoir d'abord une approche par des projets ponctuels pour ensuite construire une approche plus globale mais aussi plus équitable à l'échelle de son territoire. Pour cela, l'AMI sera complété sur le territoire du SCOT par des temps de partages et d'échanges entre bourgs participants et non participants pour pousser les autres bourgs à entrer spontanément dans la démarche de revitalisation.

La manière dont le Syndicat Mixte s'est approprié l'AMI est originale car elle montre comment des acteurs peuvent utiliser la mise en concurrence pour co-construire un projet plus global et équitable. En parallèle, cette appropriation met en valeur comment la mise en concurrence peut engendrer une standardisation et une diffusion des méthodes de projet sur un territoire plus large que celui des simples participants, par la mise en réseau et en concertation des acteurs de différentes échelles.

Figure 76: Maillage territorial du Pays Lédonien: des bourgs-centres aux échelles de rayonnement variées



### A Retenir

L'AMI a pour vocation d'expérimenter une démarche globale de revitalisation des bourgs-centres menée de manière concertée par les différentes structures territoriales. La Région définit une méthode de construction du projet de revitalisation à mettre en place par chaque territoire qui participe à l'AMI. L'AMI ne semble donc pas avoir pour vocation la découverte de nouvelles méthodes de projet mais l'expérimentation et la standardisation d'une méthode de projet déjà prescrite. L'innovation n'est alors un critère décisif même si l'appropriation de la méthode par le Pays Lédonien est originale.

### 3.2. La méthode du Bureau d'Etude : Principes généraux et spécificités

Dans le cadre de la démarche d'AMI, le Pays Lédonien a fait appel à un bureau d'étude pour réaliser la première phase de l'AMI (diagnostic et objectifs stratégiques). Pour cela, le bureau d'étude URBICAND, spécialisé dans l'urbanisme, le développement durable et l'aménagement du territoire, a mis en place une méthode de projet qui mélange standard et innovation. Le bureau d'étude tente de répondre à l'AMI par une méthode de diagnostic et stratégie sans réelle surprise et qui a pour vocation d'identifier de façon transversale les enjeux du territoire tels que cela est attendu dans l'AMI. Sa plus-value se situe dans la volonté du bureau d'impliquer un panel d'acteurs très varié à toutes les phases de la démarche afin d'avoir un retour critique et force de proposition.

#### 3.2.1. Une méthode répondant aux attentes de l'AMI

Le bureau d'étude URBICAND possède 14 ans d'expérience et de conseil auprès des collectivités et une première expérience dans la revitalisation de centre-bourg pour le compte de la commune d'Izernore (Fig 78). Dans le cadre de l'étude de revitalisation pour le Pays Lédonien, le bureau d'étude propose une équipe pluridisciplinaire composée de quatre personnes (urbaniste, architecte, géographe, sigiste) (Fig 77).

La méthode vendue par le bureau d'étude pour répondre à la première phase de l'AMI est sans surprise dans le sens où le bureau d'étude s'est approprié la méthode proposée par la Région. Il a identifié les principaux objectifs de celle-ci en ce qui concerne :

- Son territoire : répondre aux objectifs de développement global du territoire et de la région
- La concertation: capacité à engager une dynamique entre les acteurs du territoire
- Les acteurs locaux : donner envie de faire du projet d'urbanisme aux territoires et aux communes

Pour répondre à ces trois objectifs, le bureau d'étude propose de construire l'étude de revitalisation à partir d'un diagnostic thématique à l'échelle de chaque bourg, pour ensuite construire une vision synthétique et transversales des enjeux du territoire à travers la construction d'un tableau AFOM attendu et demandé par l'AMI (Fig 79). Dans une deuxième étape, il s'agira de construire la stratégie de revitalisation et de proposer des pistes d'action pour le renouvellement des bourgs (Fig 80).

Figure 77: URBICAND, une équipe pluridisciplinaire pour réaliser l'étude de revitalisation

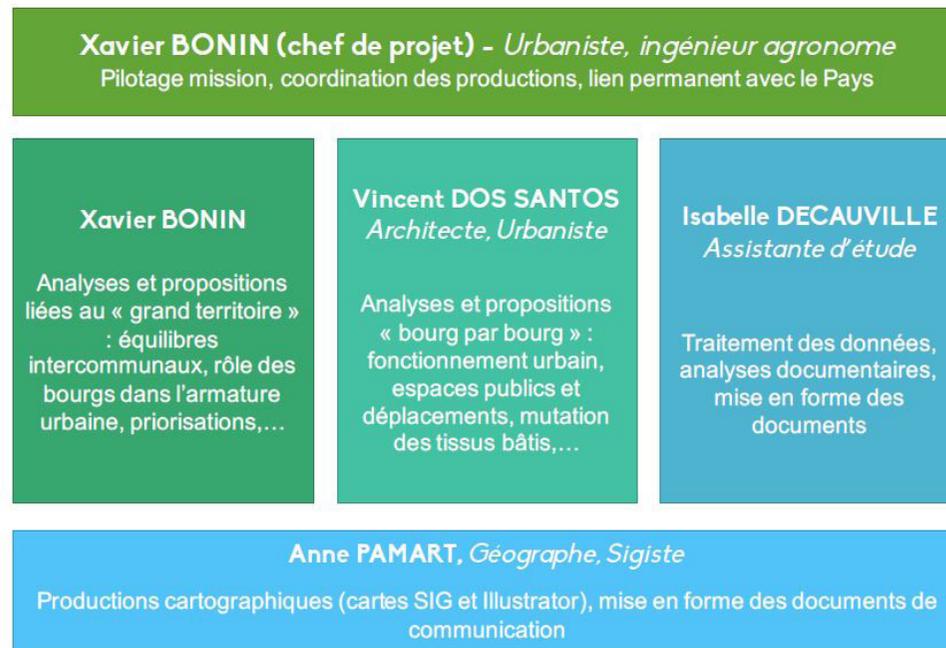
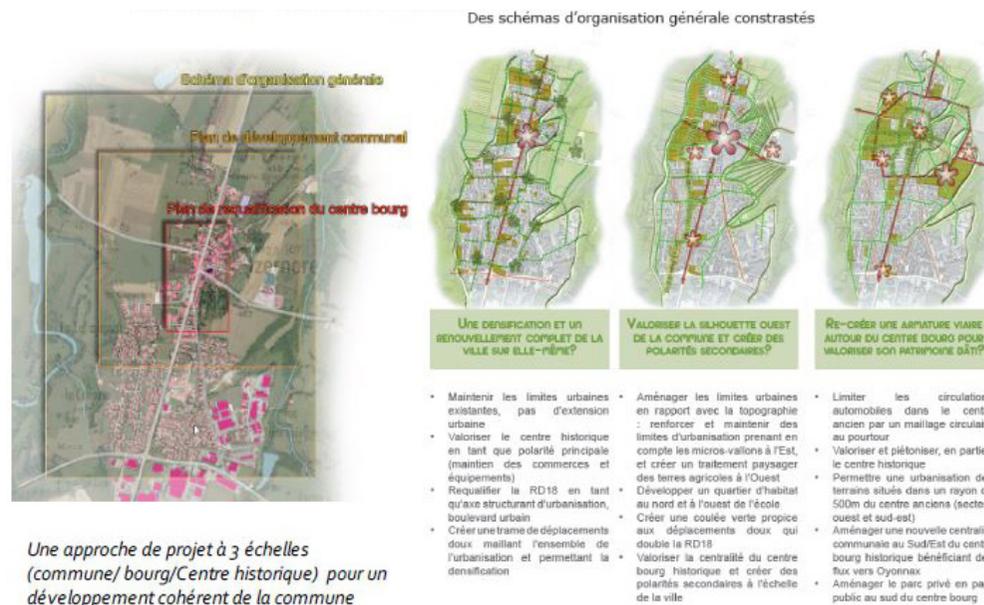


Figure 78: Le projet Izernore: principale expérience d'URBICAND dans la revitalisation des bourgs-centres



Source de l'ensemble des figures : URBICAND

Figure 79: Méthode de la phase 1 de l'étude: synthèse du diagnostic et détermination des enjeux

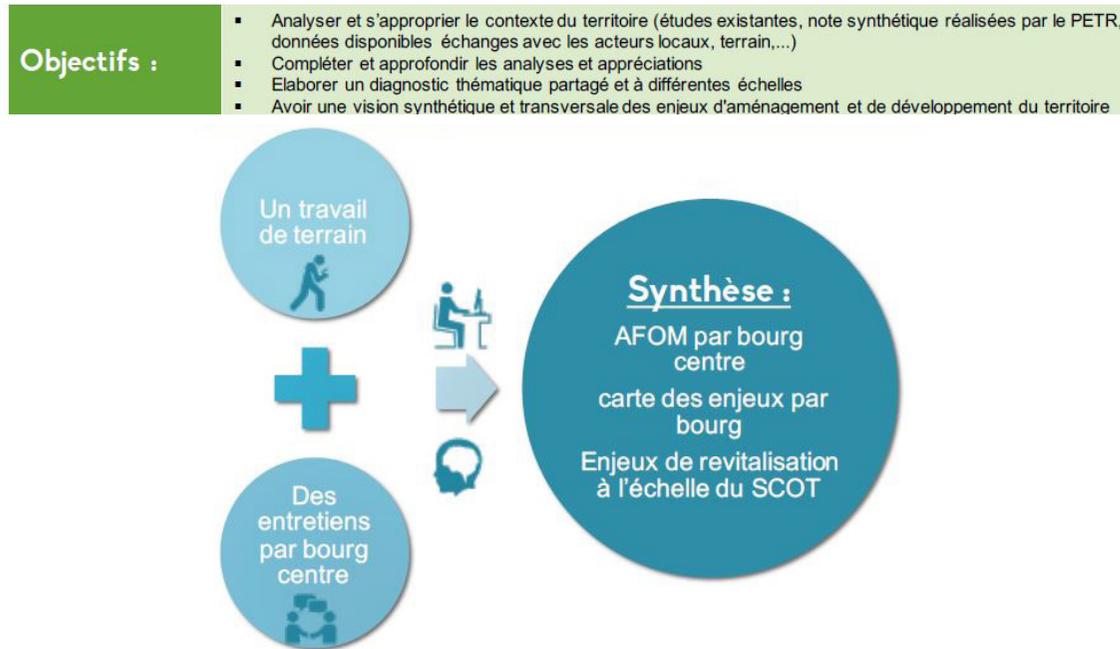
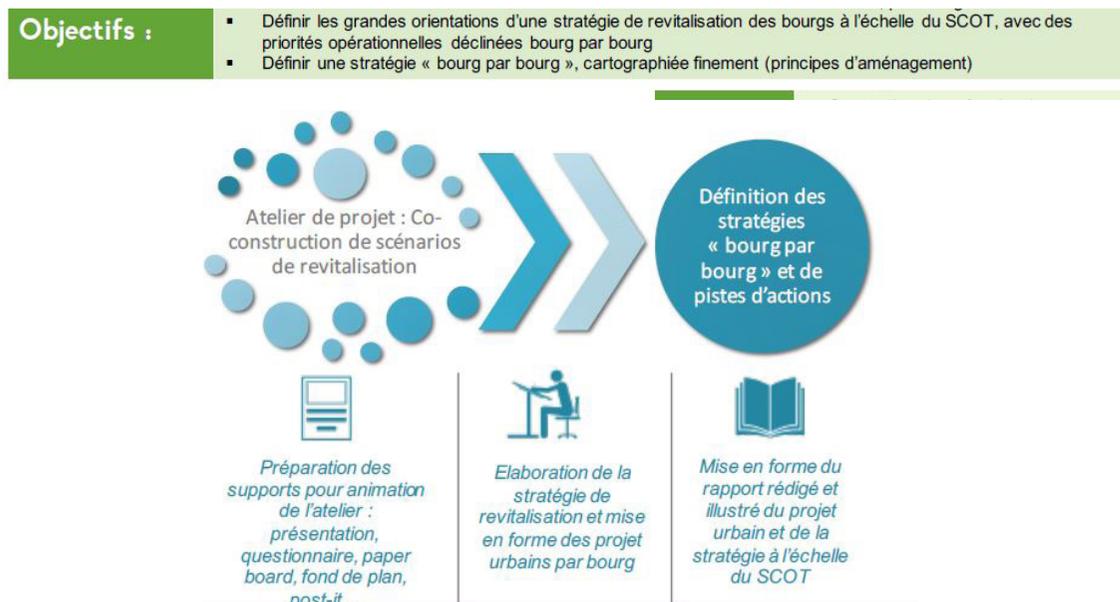


Figure 80: Méthode de la phase 2 de l'étude: définition d'une stratégie de revitalisation et des projets urbains communaux

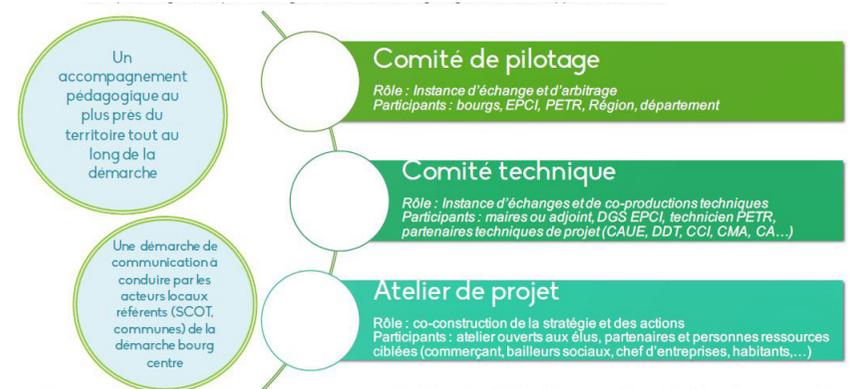


### 3.2.2. La concertation tout au long du projet : une plus-value du Bureau d'Etudes porteuse de territorialisation et d'innovation

Cependant, le bureau d'étude s'est approprié plus spécifiquement l'un des objectifs définis par l'AMI : la concertation. Il en fait un fil conducteur de l'étude de revitalisation (Fig 81) et l'introduit tout au long de la démarche de diagnostic et projet. Cette concertation se fait avec les élus et techniciens des différentes collectivités locales (communes, intercommunalités, syndicat mixte) à travers des entretiens particuliers, des comités techniques et des comités de pilotages. Elle est aussi réalisée avec les habitants, commerçants et usagers des bourgs-centres par la réalisation d'ateliers de projet notamment (Fig 82 à 89). Cette concertation apparaît comme une plus-value essentielle car elle offre une approche plus fine du territoire.

De plus, tout au long de la démarche, le bureau d'étude se détache légèrement de la méthode proposée par la Région Franche-Comté, ce qui apporte un complément à cette méthode et peut être porteur d'innovation et d'une plus grande territorialisation du projet. Ainsi, là où la Région attend un diagnostic qui apporte des données statistiques et un tableau d'enjeux, le bureau complète la démarche par une proposition de spatialisation des enjeux et du projet. De même, dans la construction du projet, la Région attend la proposition d'un projet stratégique, le bureau d'étude la complète par la proposition de pistes d'action d'aménagements plus ciblées. De cette manière, il fait déjà un premier pas dans la seconde phase de l'AMI

Figure 81: Organisation de la concertation tout au long de l'étude



Source de l'ensemble des figures : URBICAND

Figures 82 à 89: Les ateliers de projet, déroulement

### L'ATELIER DE PROJET, le cœur des réflexions prospectives

Réalisé dans chaque bourg centre, nous préparons à l'avance avec la commune et le SCOT la participation et la concertation à ces ateliers. Ils permettront d'engager des réflexions collectives et partagées pour la revitalisation des bourgs centres afin de :

- Compléter, enrichir et prioriser les enjeux identifiés lors de la phase de diagnostic
- Co-construire des propositions d'actions à engager pour la revitalisation des centres bourgs.



**4 temps d'échange** pour encadrer la participation, faire émerger les débats sur des points de vue contradictoires et **mettre en position de conception et de travail** l'ensemble des acteurs.

Cartes de stratégie réalisées avec les représentants des différentes communes



Parcours urbains avec les participants des ateliers de projet : Bletterans et Saint Amour



Les ateliers de projet en salle, construction des scénarios : Orgelet et Saint Amour



### A Retenir

La méthode adoptée par le bureau d'étude pour répondre à l'AMI consiste à reprendre les attentes de l'AMI en termes de diagnostic, stratégie, et concertations. A ce titre, il participe à la standardisation de la méthode de projet. Cependant, le bureau d'étude s'approprie la méthode en faisant de la concertation un fil conducteur de la démarche à travers la proposition de plusieurs réunions de concertation.

Source de l'ensemble des figures : URBICAND

### 3.3. *Projet et construction du projet : de l'innovation aux standards*

Le bureau d'étude a été sélectionné pour réaliser la stratégie de revitalisation de 9 bourgs-centres répartis sur deux territoires de SCOT : le Doubs Centrale et le Pays Lédonien. Dans cette partie, nous n'étudions que les quatre bourgs du Pays Lédonien. Pour étudier la standardisation dans le montage du projet, un retour sur les éléments de diagnostic et de stratégies est réalisé tout au long de la partie.

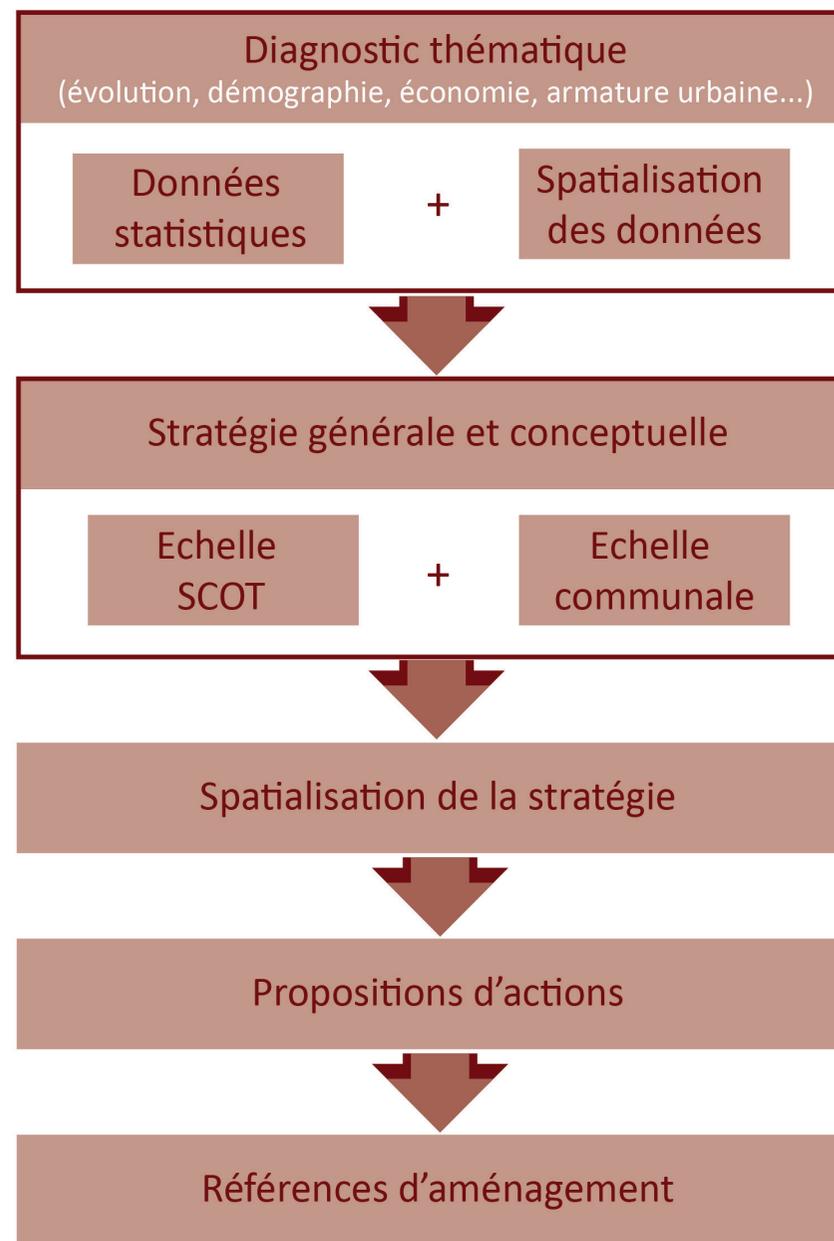
Urbicand accorde beaucoup d'importance aux spécificités territoriales mais il s'en détache progressivement dans la construction du projet ce qui peut induire un phénomène de standardisation.

Dans le dossier final envoyé à la région, le projet est organisé selon cinq étapes (Fig 90 et Annexe 4): un diagnostic thématique basé sur des données statistiques et des informations spatialisées, une stratégie générale à plusieurs échelles et très conceptuelle, une spatialisation de la stratégie à l'échelle des communes, des propositions d'actions illustrées par des références. Nous avons eu l'occasion de participer à la construction du projet au sein du bureau d'étude. Il se trouve que le projet de revitalisation n'est pas construit dans ce sens. Il est réorganisé dans le dossier final.

L'ordre de construction du projet par le bureau d'étude est le suivant (Fig 91): la réalisation du diagnostic thématique, la construction du projet spatialisé et associé à des références diverses (d'abord de façon concertée par des ateliers de projet, puis dans le bureau), la conceptualisation du projet par la création de schémas stratégiques. A ce titre, la construction du projet s'effectue par une appropriation du territoire puis par un détachement progressif pour construire le projet par une conceptualisation et une simplification de la stratégie et par l'importation de références venant de différents autres territoires. On passe progressivement d'une approche territorialisée à une déterritorialisation par le concept, les références et les connaissances de ceux qui construisent le projet.

Néanmoins, le bureau d'étude tente de conserver les spécificités du territoire sur lequel il travaille, ses enjeux à travers un va-et-vient entre les éléments de diagnostic et la stratégie. La construction du dossier dans un autre sens est en plus un bon moyen de reterritorialiser le projet.

Figure 90: La structure du dossier présenté à la Région pour l'AMI



Réalisation: MERMET Aurore, 2016

Figure 91: Chronologie de construction du projet par Urbicand



Réalisation: MERMET Aurore, 2016

### 3.3.1. Diagnostic et ateliers participatifs : une approche territorialisée vectrice d'idées nouvelles

#### Des éléments de diagnostics généralisables à tous les bourgs, un risque de standardisation

Les quatre bourgs-centre possèdent des caractéristiques communes qui résultent à la fois de leur position de bourg-centre attractif, du phénomène de dévitalisation et de la perte d'attractivité. Ces caractéristiques sont les suivantes (Fig 92):

- une tâche urbaine étalée et morcelée du fait d'un phénomène de périurbanisation et d'un développement urbain le long des axes de communication (Fig 97-98-105,112).
- Une forte concentration de logements vacants notamment en cœur de ville.
- Une certaine perte de population, plus ou moins forte selon les bourgs et qui résulte généralement d'un desserrement de la population dans les communes autour du bourg.
- Une baisse de la taille des ménages et un vieillissement de la population.

Figure 92: Des problématiques communes entre les différents bourgs-centres

	Bletterans	Clairvaux-les-Lacs	Orgelet	Saint Amour
Étalement urbain	Le long des axes	En conurbation et le long du lac	Le long des axes	Fort mitage sur l'espace agricole
Vacance des logements	10 % des logements	9 % des logements	14,5 % des logements	13,5 % des logements
Perte démographique	+0,37%	-1,75%	-1,06%	+1,11% (seule exception au phénomène)
Vieillesse / baisse des tailles de ménages	1,5 personnes / ménage	2,09 personnes / ménage	2,26 personnes / ménage	1,8 personnes par ménage
Concentration d'emploi	941 emplois pour 614 actifs	539 emplois pour 631 actifs	954 emplois pour 706 actifs	1530 emplois pour 1024 actifs
Nombreux équipements	Collège, médiathèque, 2 écoles, salles des fêtes, équipements sportifs	Collège, médiathèque, 2 écoles, salles des fêtes, équipements sportifs, 2 campings	Collège, médiathèque, 2 écoles, salles des fêtes, équipements sportifs et de santé, plusieurs sites patrimoniaux	Collège, médiathèque, 2 écoles, salles des fêtes, équipements sportifs et de santé, lycée

Réalisation: MERMET Aurore, 2016

- Une forte concentration d'activités économiques et d'emploi du fait de leur polarité.

- Une forte concentration d'équipements publics due à la fonction de pôle d'équilibre des bourgs.

Ces constats correspondent à des phénomènes généraux qui touchent la plupart des bourgs et centralités secondaires du territoire français. Ils correspondent aussi aux critères de dévitalisation définis dans l'AMI.

L'utilisation de ces caractéristiques généralisables par le bureau d'étude a plusieurs avantages. Elles sont facilement et rapidement accessibles, et permettent de mettre en valeur des problématiques réelles auxquelles il faut répondre. Cependant, se baser exclusivement sur ces données peut être vecteur de standardisation dans le sens où elles peuvent induire un projet général applicable à tous les bourgs sans distinction.

### Les spécificités propres à chaque bourg, une recherche de territorialité

Pour compléter et mieux territorialiser son analyse, le bureau d'étude se base sur un travail de terrain et une spatialisation des données. Ces deux pratiques permettent de mettre en valeur des enjeux non identifiés par les données statistiques tout en hiérarchisant les priorités propres à chaque bourg. Elles offrent une vision plus spécifique du territoire qui permet d'avoir une analyse plus fine à l'échelle de chaque bourg. Voici les principaux éléments qui ressortent de cette analyse spatialisée pour chacun des bourgs.

#### Bletterans

La principale spécificité de Bletterans est sa très forte densité commerciale, essentiellement concentrée dans son centre-ville. La commune possède la seconde plus grande surface de plancher commerciale après Lons-le-Sauvage avec près de 10 000 m<sup>2</sup> de commerces.

D'autre part, la commune est caractérisée par la situation de presqu'île de son centre ancien qui est encerclé par une rivière, la Seille. Celle-ci crée un effet de coupure mais elle peut aussi représenter un potentiel de développement d'espaces publics de promenade.

Enfin, la commune est aussi caractérisée par une forte problématique de déplacement (Fig 93 à 96). Le centre ancien est traversé par de nombreux poids-lourds, les espaces publics de l'ensemble du bourg sont dominés par la présence de la voiture (en circulation comme en stationnement).

Figures 93 à 96: Bletterans en image: des enjeux de valorisation de l'espace public

*La place du Colombier : aire de stationnement peu aménagée*



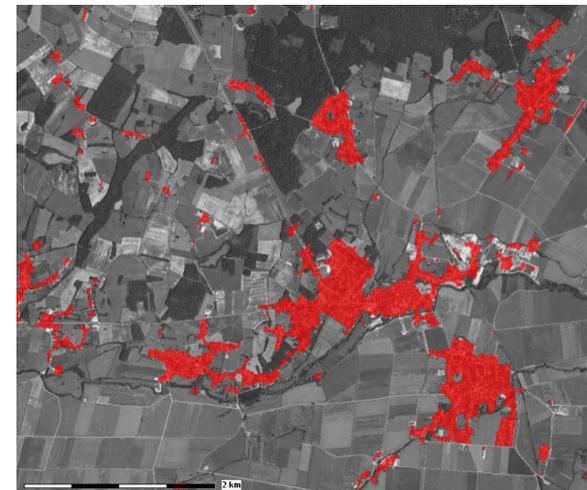
*Une connexion entre le centre et le super U peu qualitative*



*Les bords de la Seille, une promenade piétonne en puissance mais actuellement encombrée par les stationnements*



Figure 97: Etalement urbain à Bletterans



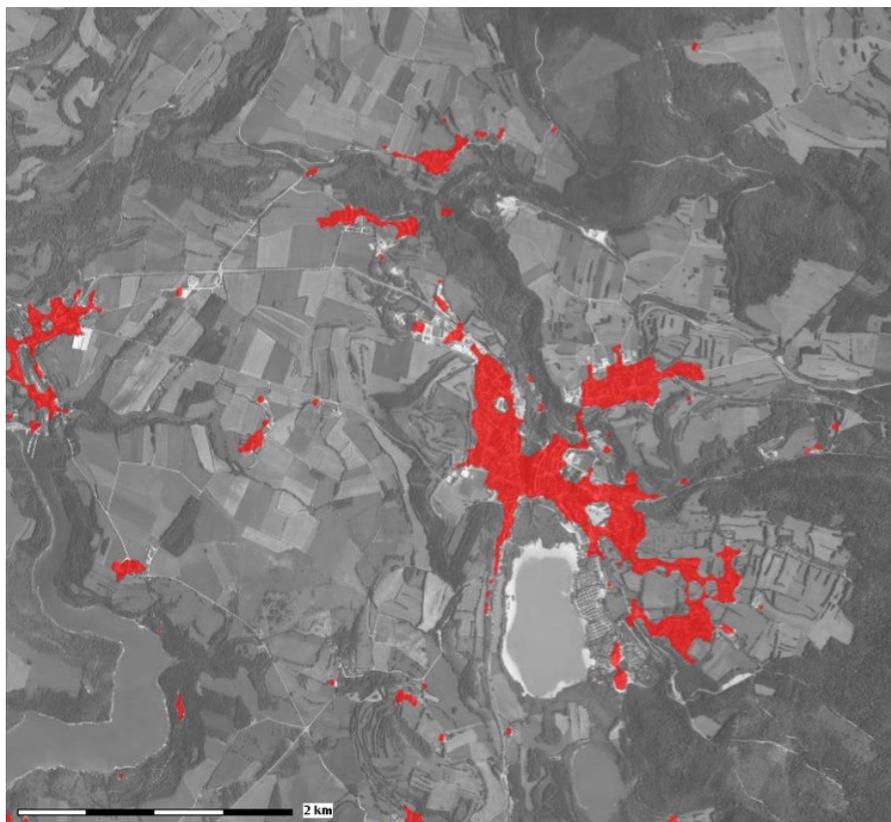
Source de l'ensemble des figures : URBICAND

Clairvaux-les-lacs

Clairvaux-les-Lacs se caractérise principalement par la présence de son Lac qui engendre une forte dynamique touristique et autour duquel la commune s'est développée. Le dynamisme touristique a deux conséquences : une forte saisonnalité de l'économie qui peut être vectrice de fragilités, une très forte concentration de résidences secondaires. A ce titre, Clairvaux-les-Lacs se caractérise par une multiplication de sa population entre les saisons.

Enfin, la présence du lac interroge sur la question de la valorisation de ses berges et de sa connexion avec la ville qui est à ce jour très limitée et peu qualitative (Fig 99 à 104).

Figure 98: Etalement urbain à Clairvaux-les-Lacs



Figures 99 à 104: Clairvaux-les-Lacs en image: des enjeux de reconnexions piétonnes entre la ville et le Lac

*Le Grand Lac, espace naturel remarquable aux bords peu valorisés*



*Un centre-bourg remarquable et récemment réhabilité*



*Le jardin de l'ancien château, une vue sur le centre à conserver*



*Le chemin menant au lac et au camping, peu mis en valeur*



*Quartier résidentiel de Clairvaux-les-lacs*



*La connexion entre le lac et le centre, étroite et peu aménagée*



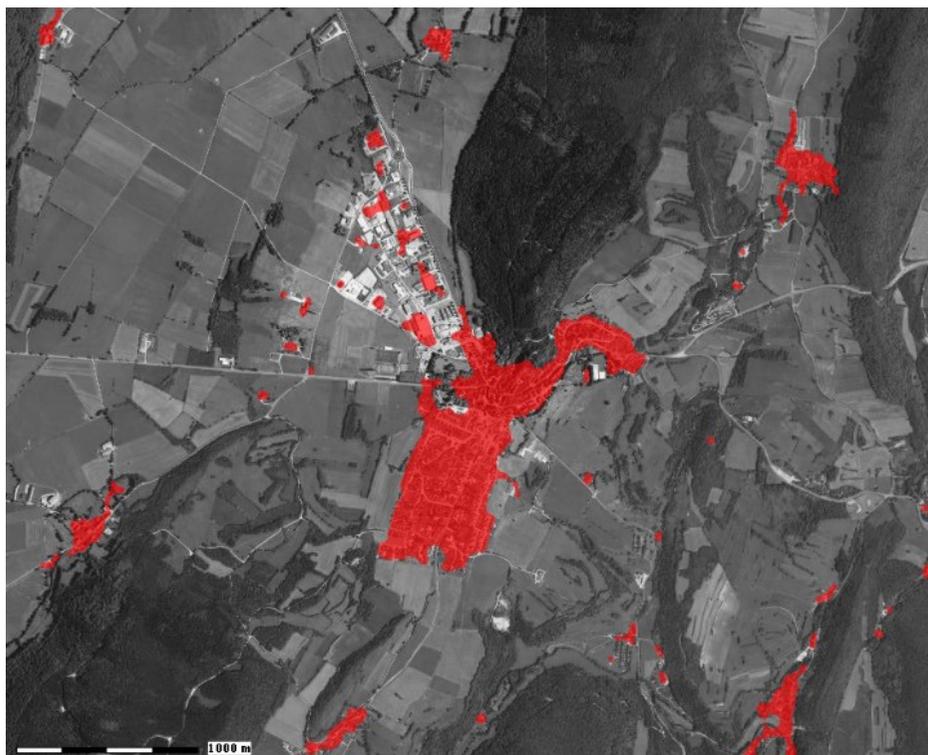
Source de l'ensemble des figures : URBICAND

### Orgelet

Orgelet s'organise autour d'un centre anciennement fortifié qui concentre de nombreux patrimoines actuellement peu valorisés. Une AVAP est en cours d'élaboration pour le centre. Ce dernier concentre aussi quatre monuments historiques classés (Fig 106 à 111): l'église de Sézéria, la Chapelle des Bernardines, les vestiges du Château-fort, et l'Eglise Notre-Dame de l'Assomption. A ce titre, la commune possède un fort potentiel touristique, aujourd'hui non exploité. .

Orgelet est aussi caractérisé par une forte concentration d'emploi mais qui tend à décroître progressivement avec une perte de 11.3% d'emplois en 13 ans. Cela représente une véritable faiblesse pour le bourg.

Figure 105: Etalement urbain à Orgelet



Figures 106 à 111: Orgelet en image: des enjeux de valorisation et requalification du patrimoine bâti

*Habitat dégradé à Orgelet*



*L'église, un patrimoine protégé*



*Une dent creuse à aménager entre le centre et les quartiers pavillonnaires*



*Quartier d'habitat, des trottoirs encombrés par les voitures*



*Vue sur le centre-bourg d'Orgelet*



*Des jardins à préserver*



*Saint Amour*

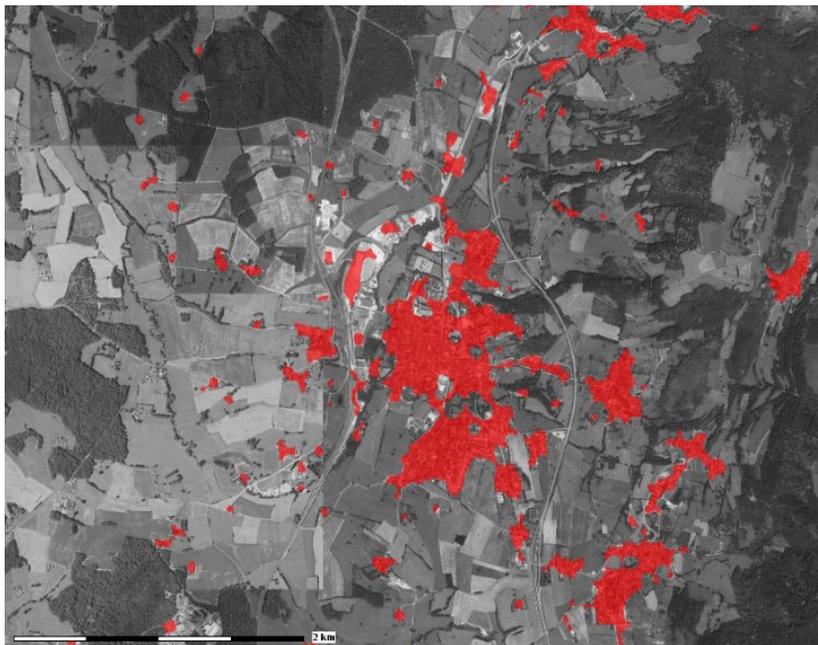
Des quatre bourgs, Saint Amour semble être le plus dynamique. Il est le seul bourg qui gagne en population (+1.11% entre 2007 et 2011) et sa concentration d'emploi tend aussi à augmenter de manière régulière depuis les années 80.

La commune concentre aussi de nombreux équipements structurants qui participent à son attractivité. C'est le seul bourg qui possède un lycée mais aussi une gare qui le connecte à deux villes importantes (Bourg-en-Bresse et Lons-le-Saunier) (Fig 113 à 117).

**La territorialisation des enjeux, pour un projet au plus prêt du territoire**

Une fois de diagnostic réalisé, le bureau d'étude tente d'identifier les enjeux de chaque bourg à travers un tableau AFOM tel que cela est demandé par la Région. Cependant, les chefs de projet d'URBICAND jugeant cette méthode inaboutie, ils construisent ensuite une carte des enjeux spatialisés sur le territoire de chaque commune. Cette manière de faire permet d'avoir une approche plus spatialisée des enjeux et donc d'identifier des espaces stratégiques sur lesquels le projet devra agir en priorité.

Figure 112: Etalement urbain à Saint Amour



Figures 113 à 117: Saint Amour en image: des enjeux de reconnexion de la ville

*Les abords de la ZAE, une voie très routière*



*Une entrée de gare peu aménagée*



*Un centre-bourg dense au ruelles étroites*



*Des équipements regroupés, aux abords de faible qualité*



*Des quartiers résidentiels consommateurs d'espaces*



Source de l'ensemble des figures : URBICAND

Figure 118: Constats et enjeux urbains et paysagers à Bletterans

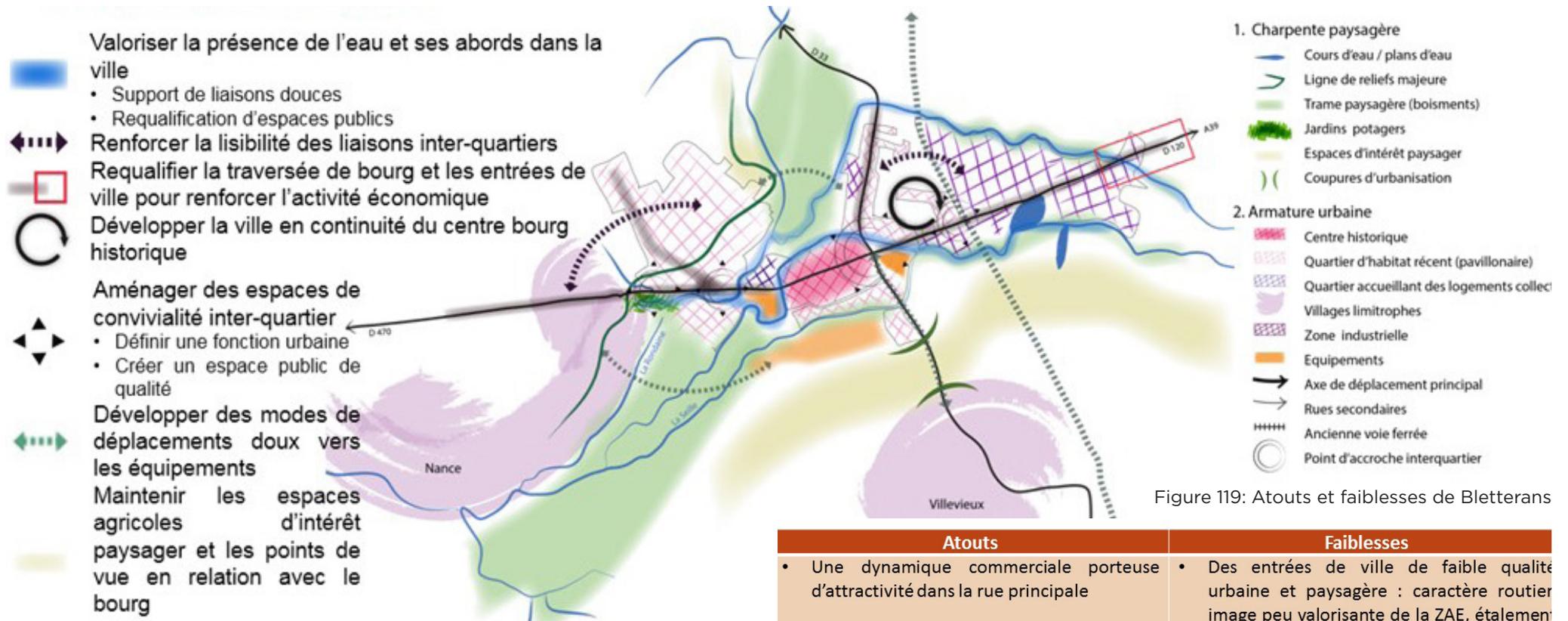


Figure 119: Atouts et faiblesses de Bletterans

Cependant, pour faciliter la réalisation des cartes, les enjeux spatialisés ont la particularité d'être très généraux ce qui, là encore, peut limiter la territorialisation du projet en l'orientant vers des actions en décalage avec le territoire même si elles seront situées au bon endroit. Voici les enjeux spialisés propre à chaque bourg-centre:

A Bletterans, il y a un enjeu de reconnexion des quartiers entre eux, notamment en lien avec le cour d'eau. Cette reconnexion doit être associée à la construction de centralités autour d'espaces publics de convivialité inter-quartier. (Fig 118-119)

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une dynamique commerciale porteuse d'attractivité dans la rue principale</li> <li>• Un niveau d'équipement important réparti dans le centre bourg historique et sa frange sud</li> <li>• Un centre ancien préservé dans ses limites historiques et indépendant des extensions péri-urbaines</li> <li>• Un patrimoine bâti typique et quelques espaces publics et rues requalifiés</li> <li>• Aménagements paysagers du lit majeur de la Seille entre le quartier nord-ouest et le centre bourg (espace de convivialité, jardins potagers, alignements d'arbres...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des entrées de ville de faible qualité urbaine et paysagère : caractère routier image peu valorisante de la ZAE, étalement linéaire des constructions résidentielles</li> <li>• Difficulté d'accessibilité aux équipements depuis les rues structurantes</li> <li>• Des espaces publics offrant une large part à l'automobile et aux stationnements créant des conflits d'usages entre la voiture et les piétons</li> <li>• Des quartiers résidentiels monofonctionnels en manque d'espaces publics et de maillage doux avec le centre ancien</li> </ul>

Source de l'ensemble des figures : URBICAND

Figure 120: Constats et enjeux urbains et paysagers à Clairvaux-les-Lacs

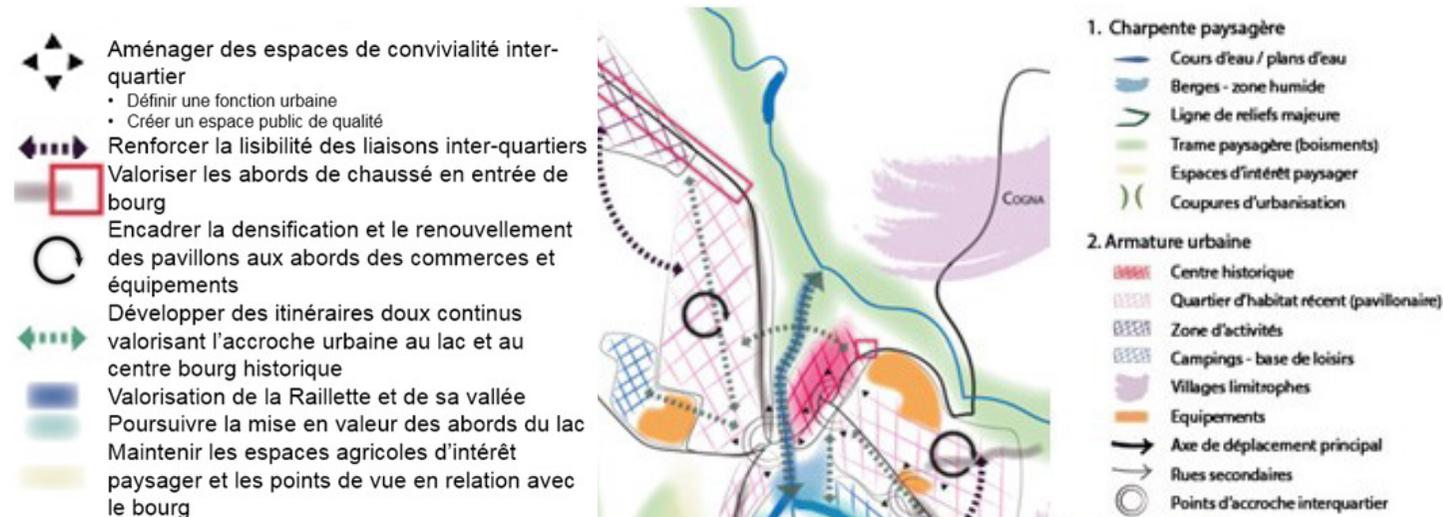


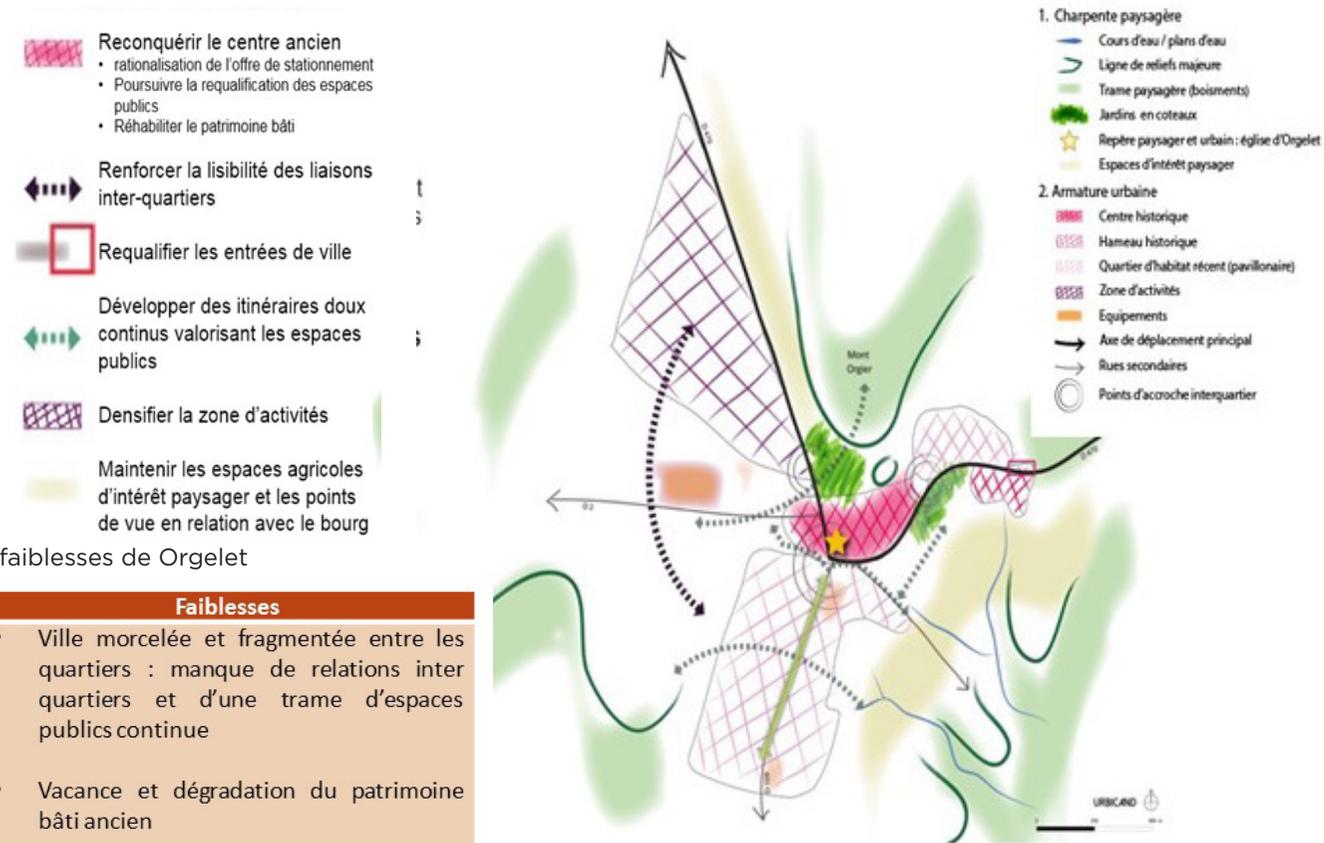
Figure 121: Atouts et faiblesses de Clairvaux-les-Lacs

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>Un dynamisme touristique porteur d'attractivité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etalement urbain et conurbation avec Hautecour</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Patrimoine urbain et architectural préservé et mis en valeur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manque de liaisons et d'accroches urbaines du quartier Ouest avec le lac</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Offre en stationnement adaptée aux besoins et un partage équilibré des rues entre automobile et piéton</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Caractère routier et peu convivial des axes desservant les nouveaux quartiers</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>De nombreuses liaisons douces et espaces verts aménagés en lien avec le lac</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Absence de mobilités douces dans les quartiers périphériques</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dynamisme économique le long de la route de Lons-le-Saunier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entrées de quartiers stratégiques fragilisées</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Des équipements répartis entre le centre ancien et le quartier Est</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact paysager de l'urbanisation Est-Ouest sur les coteaux</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Des vues de qualité en limite urbaine et aux entrées de ville Sud</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>« Privatisation » des vues et des abords du lac</li> </ul>

Source de l'ensemble des figures : URBICAND

A Clairvaux-les-Lacs, l'enjeu principal se situe dans la reconnexion entre le centre, le lac et les quartiers du bourg. Cet enjeu est associé à la nécessité de valoriser les éléments naturels propres au bourg : le lac et les rivières notamment. (Fig 120-121)

Figure 122: Constats et enjeux urbains et paysagers à Orgelet



Source de l'ensemble des figures : URBIcAND

Figure 123: Atouts et faiblesses de Orgelet

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>Petite cité comtoise de caractère avec un patrimoine urbain, architectural et paysager remarquable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ville morcelée et fragmentée entre les quartiers : manque de relations inter quartiers et d'une trame d'espaces publics continue</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Préservation des vues sur la vallée de la Valouse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vacance et dégradation du patrimoine bâti ancien</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement paysager des entrées de villes (D 470 et D2)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact paysager des franges urbaines de la ZA et du quartier pavillonnaire (Sud)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Des lisières urbaines de qualité notamment sur les secteurs présentant une co-visibilité sur le centre ancien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manque de continuité des mobilités douces dans le bourg</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Requalification réussie de la place de l'église et de la place au vin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Caractère routier et peu sécuritaire de certaines rues</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombreux espaces verts dans les quartiers récents</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manque d'accessibilité des commerces du centre-ville qui se ferme au profit d'un développement périphérique le long des RD470</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Trame de jardins potagers dans l'espace urbain</li> </ul>	

A Orgelet, les enjeux principaux se situent d'avantage dans la restructuration des sous-espaces du bourg que dans leur connexion. En effet, les enjeux sont principalement localisés dans deux sous espaces : le centre qui doit être revalorisé, la zone d'activité qui doit être réorganisée et densifiée. (Fig 122-123)

Figure 124: Constats et enjeux urbains et paysagers à Saint Amour

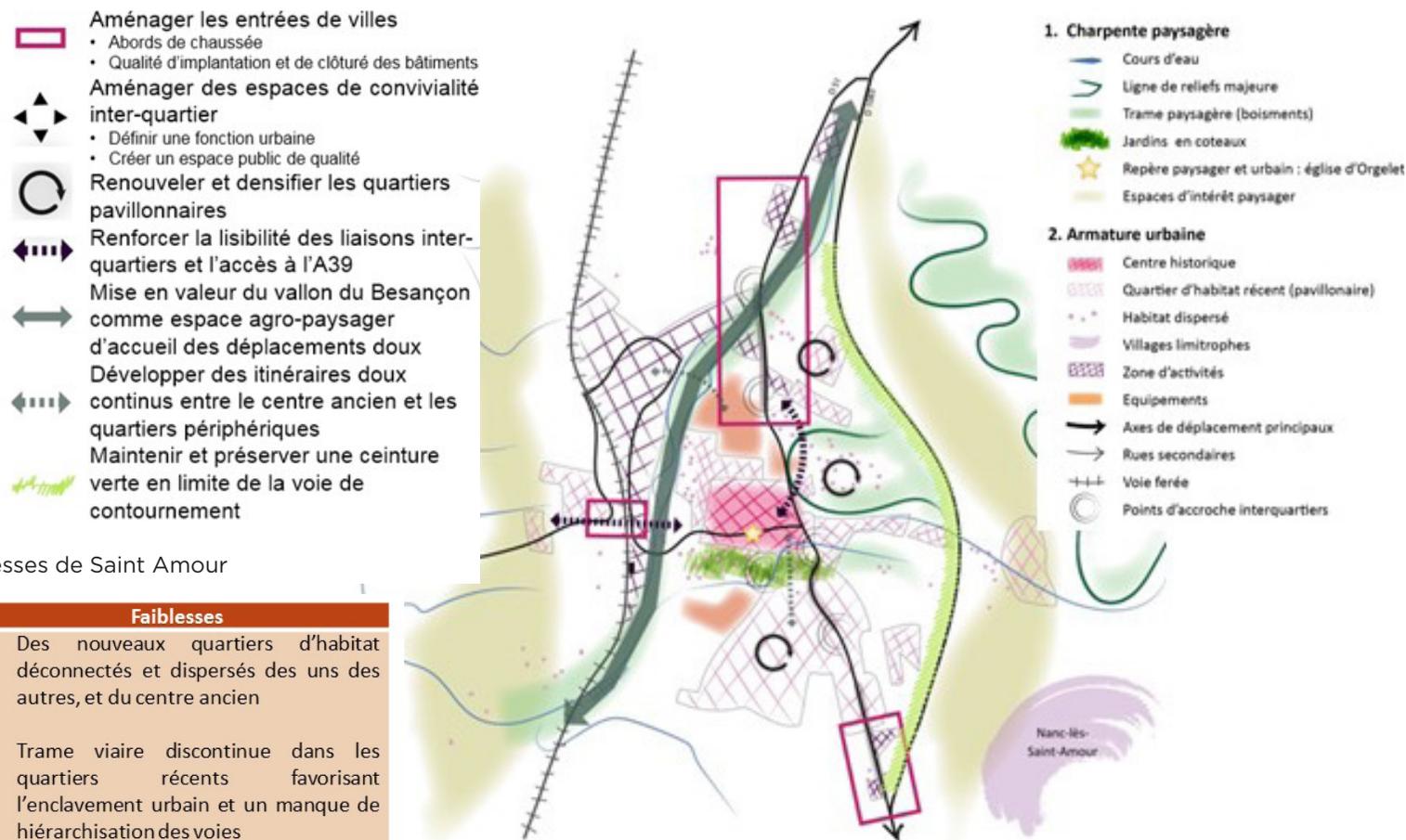


Figure 125: Atouts et faiblesses de Saint Amour

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Patrimoine historique du centre bourg préservé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des nouveaux quartiers d'habitat déconnectés et dispersés des uns des autres, et du centre ancien</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégration paysagère de la ville historique dans son site : ceinture verte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trame viaire discontinue dans les quartiers récents favorisant l'enclavement urbain et un manque de hiérarchisation des voies</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offre de stationnement à proximité des équipements des rues commerçantes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Caractère routier et peu sécuritaire de la RD3 et RD51</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombreuses places et placettes dans le centre ancien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrée de ville périurbaine de faible qualité paysagère et urbaine au Sud et au Nord du territoire</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hiérarchisation de la trame viaire aménagée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence de modes de déplacements doux dans les rues et espaces publics du développement récent</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des infrastructures et équipements importants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une zone industrielle de très faible qualité paysagère</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La présence d'une gare apportant une attractivité économique et démographique.</li> </ul>	

A Saint-Amour, l'enjeu principal se situe dans la mise en valeur et l'apaisement des entrées de ville (route et gare). Cette enjeux doit être associé à la construction d'une trame verte autour du vallon du Besançon, pour connecter les quartiers de la ville. (Fig 124-125)

## Synthèse globale de l'analyse du diagnostic: une approche territorialisée, complétée par une volonté de concertation

Le bureau d'étude débute ainsi l'étude de revitalisation par une approche très territorialisée. En effet, le diagnostic met en valeur à la fois des problématiques générales propres à l'ensemble des bourgs français et qui sont attendues dans l'AMI, et des problématiques et enjeux propres à chaque bourg. Le bureau d'étude dépasse ainsi les attentes de l'AMI (une approche statistique et générale pour répondre à des critères de dévitalisation) en spatialisant les problématiques des bourgs et en tentant d'identifier leurs spécificités.

Ce diagnostic est complété par plusieurs temps d'échanges d'abord avec les élus et techniciens du territoire puis ouvert à un public plus large défini par les élus des communes. Ces temps de concertation permettent de compléter les éléments de diagnostic à partir du regard des différents acteurs du territoire. Il permet ensuite de commencer à construire le projet avec ces différents acteurs par des ateliers de projet. A ce titre, l'approche du bureau d'étude est originale car après avoir identifié les enjeux du territoire, il laisse les acteurs s'exprimer sur le projet de territoire avant de construire lui-même la stratégie. Cela permet de débiter le projet à partir de l'expérience et des idées des acteurs par une co-construction qui est réutilisée lors de la construction de la stratégie finale.

Cependant, ce sont les élus qui choisissent les participants aux ateliers, selon les personnes invitées, ils auront une connaissance plus fine du territoire et des idées de projet plus variées.

Ainsi, lors des ateliers de projet de Bletterans, les participants étaient à la fois des habitants, des spécialistes, des élus ... Le mélange des connaissances (à la fois spatiale et de références) a apporté des idées plus riches et territorialisées qu'à Orgelet où les participants étaient essentiellement des techniciens spécialisés dans l'urbanisme et dont la connaissance du territoire était souvent limitée.

### Exemples de propositions d'aménagement faites par les participants aux ateliers à Bletterans

- Réhabiliter les logements insalubres
- Produire une offre de logement adaptée au vieillissement de la population et complémentaire aux foyers de logement
- Faire de la grande rue la galerie marchande de super U
- Créer un hôtel de préférence sur la place du Colombier
- Aménager/réhabiliter la place du Colombier
- Valoriser, piétonniser la promenade du Seillon

### Exemples de propositions d'aménagement faites par les participants aux ateliers à Clairvaux-les-Lacs

- Faire l'état des lieux des logements pour identifier les logements vacants et insalubres
- Réhabilitation des logements en centre-ville (OPAH, mixité générationnelle)
- PEPICO: pépinière commerciale
- Mise en valeur des abords des monuments:
- Réaménagement du bord du lac et revoir le stationnement
- Aménager le Moulin, le Rond point, la connexion avec la plage

### A Retenir

Le diagnostic est donc l'occasion de débiter l'étude de revitalisation des bourgs-centres par une approche très territorialisée. Si le bureau d'étude commence le diagnostic par des données statistiques généralisables, il le complète par une étude de l'espace urbain et des paysages de chaque bourg et par une rencontre avec les acteurs du territoire pour compléter ses connaissances et obtenir les premières propositions de

projet. Le diagnostic est complété par l'identification des enjeux stratégiques par bourg où, là encore, un effort de territorialisation est fait pour identifier les espaces stratégiques, en mutation dans chaque bourg. Dans la phase projet stratégique, cet effort de territorialisation est-il toujours présent ?

## La concertation dans le projet de revitalisation: méthodes et résultats

Dans le cadre de la construction du projet de revitalisation, trois moments de concertation ont été mis en place. Deux à l'échelle du SCOT, où il s'est agi de réunir les élus et techniciens du territoire. Un à l'échelle de chaque commune, où il s'est agi de faire participer les acteurs locaux (techniciens, élus, habitants...) au diagnostic et au projet.

**Une réunion de restitution du diagnostic auprès des élus du SCOT et des communes:** cette première réunion s'organise en deux temps :

- Une synthèse du diagnostic associée à un temps d'échange avec les élus et techniciens du territoire pour compléter les éléments de diagnostic
- Un temps d'atelier de groupe par commune pour élaborer les premières pistes stratégiques du projet et leur spatialisation

**Les ateliers de projet réunissant les acteurs locaux de chaque commune:** cette réunion s'organise en trois temps:

- Une balade urbaine associée à des questionnaires. Ils ont pour but de faire prendre conscience et mettre en valeur les enjeux communaux et de laisser les acteurs s'exprimer pour compléter ces enjeux. (Fig 126 et Annexe 5)
- Une synthèse des enjeux de diagnostic
- Un atelier par groupe pour construire des scénarios de stratégie à l'échelle des bourgs à partir de différentes thématiques et des actions proposées par les participants pour y répondre.

### Exemples de propositions d'aménagement faites par les participants aux ateliers à Orgelet

Favoriser les opérations BBC ou rénovations thermiques et apporter des aides techniques et financières dans ce but

Rendre accessible les logements du centre en créant des ascenseurs en cœur d'îlot

Créer des pépinières commerciales ou des boutiques éphémères en centre-ville

Créer des hébergements, activités et animations touristiques

Aménager un belvédère sur la couronne Est du centre

Créer une nouvelle maison de santé

### - La restitution des stratégies aux élus et techniciens du SCOT et des communes

: Cette réunion s'organise en deux temps :

- Une présentation synthétique de la stratégie de revitalisation à l'échelle du Pays Lédonien et des communes
- Un temps d'atelier par commune pour que les élus s'approprient le projet, le modifient si besoin et hiérarchisent les secteurs stratégiques prioritaires. (Fig 127 et Annexe 6)

L'ensemble de ces trois moments de concertation a donné lieu à des tableaux de synthèse qui reprennent les propositions d'actions et les orientations proposées par les participants. Ces tableaux ont servi à la construction de la stratégie par le bureau d'étude.

Figure 126: Questionnaire des ateliers: Clairvaux-les-Lacs

Point d'arrêt n° 1

1. Comment percevez-vous ce site ?  
Ce que vous voyez, ce qui vous plaît ou vous déplaît.  
*percevoir - voir la parcelle et la liaison avec le "château" mais difficile avec la place de la poste (zone ouverte)*

2. Comment fréquentez-vous ce site ?  
*je ne vais pas car manque de parking plus me sert de zone ouverte*

3. Pensez-vous que cet espace pourrait être mis en valeur ?  
 Oui  Non  
*serait valorisée par la chapelle et la tour*

Figure 127: Hiérarchisation des secteurs par les communes: Orgelet

La priorisation des actions par les élus lors des restitutions de stratégie	
Voici les réponses des élus du bourg d'Orgelet à la question: quels sont, pour vous, les secteurs et les actions prioritaires ?	
Les secteurs stratégiques	Priorité des actions par secteurs
Secteur 1: Accompagner le développement d'un centre-bourg à trois cœurs	- Déplacer la maison médicale sur le site de l'ancienne scierie et aménager les abords voire déplacer la rue de la Vallière - A long terme, créer une grande place au centre-ville en démolissant l'îlot entre la place Marnix et la rue de l'Eglise (nécessite d'acquiescer le foncier)
Secteur 2: Densifier, restructurer et connecter la zone d'activité économique	- Faire muter les activités dans la zone d'activité, ce qui nécessite avant tout de disposer de foncier disponible. Pour cela, il est nécessaire de changer la destination de la zone au nord du stade pour y développer de l'activité (elle servira au déplacement de certaines activités présentes dans la ZAE)
Secteur 3: Renforcer l'attractivité résidentielle	- Créer des cheminements doux entre les Tanneries et le nouveau lotissement - Créer une résidence sénior en densifiant le secteur résidentiel et développer une mixité d'habitat

### Exemples de propositions d'aménagement faites par les participants aux ateliers à Saint Amour

Sensibilisation des propriétaires aux formes de locations précaires ou hybrides

Habitat dans les espaces arborés: habitat bioclimatique, quartiers piétons, constrictions bois

Créer des espaces pour l'économie collaborative en centre-ville (pépinière, pépinière commerciale, hôtel d'entreprises...)

Faire en sorte que les modes doux se réapproprient le bord de la rivière

Réseau de chaleur et chauffage bois pour les équipements publics

### 3.3.2. La construction du projet : un détachement progressif au territoire pour un projet fait d'innovation et de standard

Si le diagnostic et la définition des enjeux sont caractérisés par leur territorialisation, la construction du projet s'effectue à travers un détachement progressif au territoire qui peut être vecteur de standardisation même si le projet est remis dans son contexte par sa spatialisation. Dans cette partie, la démonstration s'effectuera en deux temps : une présentation de la manière dont les projets sont construits pour identifier les procédés de standardisations, une présentation rapide des projets afin d'identifier les standards et aménagements innovants pour chacun bourgs.

#### La construction du concept : un détachement progressif au territoire

Une fois le diagnostic complété et les ateliers de projet terminés, la stratégie de revitalisation finale est construite au sein du bureau d'étude à travers un travail d'équipe sur plan. Dans la cadre de la revitalisation des bourgs, quatre personnes ont participé à la construction de la stratégie : un chef de projet architecte-urbaniste (Vincent Dos Santos), une assistante d'étude urbaniste-paysagiste (Dorothee Rochet), un stagiaire étudiant à l'institut d'urbanisme de Lyon (Fabien Boffy), et nous-même.

La stratégie a été construite à partir des éléments du territoire puisque le bureau d'étude s'est basé sur les éléments de diagnostic et les propositions faites lors des ateliers. Une spatialisation des éléments de projet a été réalisée sur carte. Cette spatialisation s'est suivie d'une conceptualisation et d'un détachement progressif du territoire à travers trois phases :

- l'usage de références très variées et aux origines territoriales différentes : le fait d'être en présence de professionnels au profil varié a permis de conserver des éléments de diagnostic transversaux mais il a aussi induit la proposition d'actions basées sur des références très différentes en fonction de l'expérience et des origines (territoriale et de formation) de chacun. Ainsi, il a été proposé des références à la fois locales ( Fig 155), nationale, internationale (Fig 154), conceptuelles (Fig 156), très pratiques...

- la construction de schémas de synthèse (Fig 157-158) généraux et simplifiant la stratégie : une fois le projet spatialisé, il s'est agi de définir les grandes orientations du projet. Si celles-ci sont spécifiques à chaque territoire, leur mode de représentation se base sur les mêmes éléments : les continuités paysagères et écologiques, un maillage d'espaces publics favorisant les mobilités douces, des pôles d'attractions dans la ville.

Figure 128: Exemple de référence internationale: Genève, parc agro-paysager



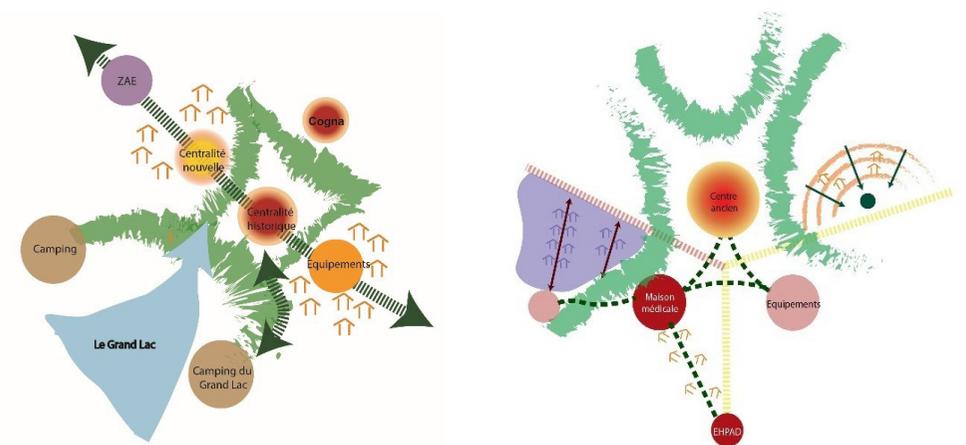
Figure 129: Exemple de référence locale: Treffort Cuisiat



Figure 130: Exemple de références conceptuelles relatives au développement durable: le BIMBY en Algéco et les Ecoquartiers



Figure 131-132: Des schémas concepts reprenant des thématiques et idées conceptuelles similaires



Source de l'ensemble des figures : URBICAND

- la mise au propre de la stratégie à travers la construction d'une légende identique à chaque bourg et de plans communaux aux figurés similaires, la rédaction d'un dossier aux titres accrocheurs : les trois premières étapes sont basées sur un travail au brouillon à partir de calques et de documents de références. Une fois la stratégie réalisée, il faut la mettre au propre ce qui passe par :

- la construction d'une légende générale (Fig 159) applicable à l'ensemble des bourgs pour gagner du temps : des orientations thématiques généralisées à l'ensemble des bourgs, des figurés identiques, une trame de légende identique ou presque.

- la création de plans communaux : des figurés similaires et des couleurs identiques pour tous les plans, pour gagner du temps dans la réalisation et obtenir une harmonisation du projet

- la création de titres accrocheurs pour le dossier final : pour cela, le bureau d'étude se base sur les orientations stratégiques définies et sur des ouvrages de référence théoriques concernant la revitalisation et l'urbanisme durable. Il s'agit d'utiliser des termes à la mode et compréhensibles de tous.

Cette manière de construire le projet est à la fois :

-créatrice de différents types de standards : elle induit différents type de standardisation : une standardisation des méthodes de construction du projet (références, schéma concept), des modes de représentations (même légende, même plan,...), des références conceptuelles et pratiques utilisées (le développement durable, les trames paysagères et écologiques, le maillage urbain par l'espace public) qui font disparaître leur spatialisation spécifique.

-créatrice d'innovation : l'usage de références aux origines variées permet d'impulser des idées nouvelles dans des territoires ruraux souvent en retard en terme d'urbanisme durable et d'innovation. La diversité des personnes participant à la construction de la stratégie permet d'avoir des références originales et variées mais aussi un débat sur leur adaptation et leur adaptabilité au territoire.

Cependant, le fait de partir des éléments du territoire permet d'avoir en tête les enjeux et spécificités de celui-ci et de conserver une certaine territorialisation indispensable à l'efficacité et l'acceptabilité du projet.

Figure 133: Une organisation des légendes reprenant les mêmes principes: exemple de Bletterans et Clairvaux-les-Lacs

Des orientations stratégiques thématisées et identiques

Des figurées de légende presque tous identiques

1) Révéler l'identité paysagère et environnementale du bourg centre

-  Affirmer les limites de l'extension urbaine et garantir des franges urbaines de qualité
-  Maintenir une coupure d'urbanisation
-  Développer une ville parc
-  Créer des liaisons douces accompagnées d'un traitement végétal
-  Affirmer un maillage paysager
-  Créer un parc
-  Se réappropriier les berges du Seillon
-  Créer un cheminement doux pour recréer un lien à l'eau
-  Valoriser l'étang et ses berges comme espace public de la ZAE
-  Valoriser le Véloroute

1) Révéler l'identité paysagère et environnementale du bourg centre

-  Affirmer les limites de l'extension urbaine et garantir des franges urbaines de qualité
-  Maintenir une coupure paysagère dans le bourg
-  Aménager des parcs publics
-  Aménager des liaisons douces pour relier les centralités du bourg avec un accompagnement végétal
-  Permettre une réappropriation des bords du Grand Lac
-  Créer des cheminements doux pour faciliter l'accessibilité au lac

Des orientations spatialisées plus spécifiques à chaque bourg

## Les éléments du projet de revitalisation entre standards et idées innovantes pour une ville durable

### *Bletterans, un dynamisme commercial comme pilier de développement*

Le dynamisme commercial est la plus grande force de Bletterans. Il se concentre notamment dans son centre-bourg. La stratégie a donc pour principal but de conforter et favoriser l'activité commerciale du centre notamment à travers l'amélioration paysagère des rues commerçantes et le développement d'un espace public ouvert propice à l'animation commerciale sur la place du Colombier et à la réhabilitation des logements du centre ancien. Il sera nécessaire d'accompagner le développement urbain du bourg-centre afin qu'il se fasse en greffe avec le centre-bourg. A l'échelle du bourg-centre, il faudra mettre en lien les différents quartiers par le développement d'un maillage piéton et cycliste le long des cours d'eau qui relient les quartiers au centre. (Fig 128-133)

Secteur clé 1 : Conforter et favoriser le dynamisme commercial du centre bourg (Fig 129)

Dans ce secteur, le but de la stratégie consiste à redessiner l'espace public pour mettre en valeur l'activité commerciale du centre-ville et faire en sorte qu'elle sorte dans la rue. Pour cela deux actions phares seront menées : revaloriser le champ de foire, aménager la grande rue pour lui donner un aspect de centre commercial à ciel ouvert. Si la première action reste trop peu définie pour identifier son degré de standardisation, la seconde action est innovante dans le sens où elle construit un espace public original (des trottoirs surmontés de haut-vents végétalisés et pourvus de panneaux solaires.)

Secteur clé 2 : Contribuer à la création de la ville contemporaine

Le bourg étant très morcelé, ce secteur a pour vocation de reconnecter le centre et son quartier Est par la mise en place de deux actions : la création d'un quartier d'habitat mixte, la construction de centralités de quartiers autour d'espaces publics (parcs) et d'équipements (office de tourisme). (Fig 130) Le quartier d'habitat mixte peut être caractérisé de standard puisqu'il est pensé comme un écoquartier, le parc sur l'eau est innovant dans le sens où il fait appel à un nouveau concept celui de l'espace public résilient face au risque inondation.

Secteur clé 3 : Optimiser le foncier économique

Cette partie a pour vocation d'optimiser les capacités d'accueil et de valoriser la zone d'activité. Cela pourra se faire par une densification de la zone. et par un aménagement paysager de l'espace public. (Fig 131) Ici le projet est innovant car il propose une action pour répondre à une nouvelle exigence réglementaire.

Figure 134: Schéma concept de Bletterans

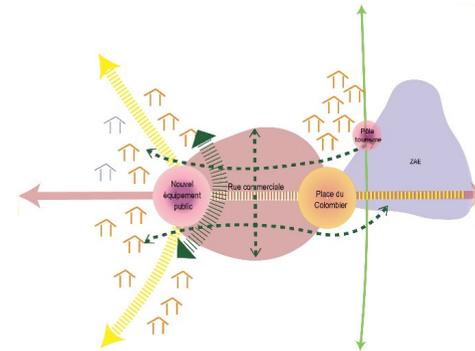


Figure 136: Aménagements de parc sur l'eau : le bois Guillaume



Figure 138: Exemple de la maison de l'énergie de Héricourt



Source de l'ensemble des figures : URBICAND

Figure 134: Le champ de Foire de Trefort Cuisiat aménagé en trois parties (parking, place minérale et jardin)



Figure 137: Renaturation des zones d'activités de la communauté de communes de Thann-Cernay



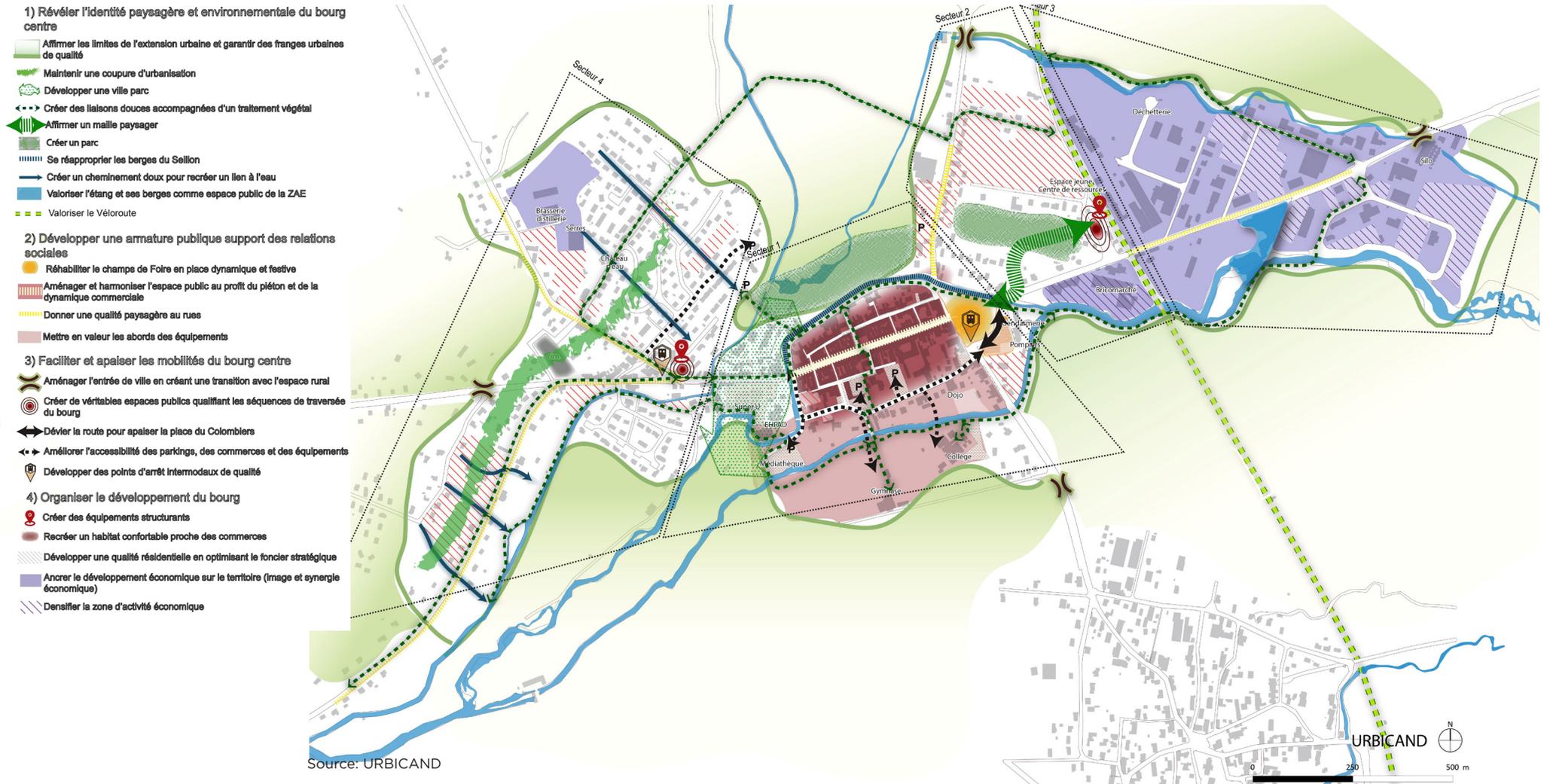
Secteur clé 4 : Accompagner et maîtriser le développement de la ville dans ses périphéries (Fig 132)

Dans ce secteur, il s'agit de limiter l'étalement urbain de la commune tout en recréant un espace de centralité autour d'un équipement structurant. Le bureau d'étude a proposé l'aménagement d'une maison de l'énergie et un travail de densification. Il est donc posé des aménagements qui tendent à se généraliser en lien avec le concept de développement durable.

*Clairvaux-les-Lacs, double face touristique*

La stratégie s'oriente vers des aménagements qui visent à recréer du lien entre les différents pôles de la ville plus ou moins dédiés aux touristes ou aux habitants. Le but est de faire en sorte que les habitants s'approprient le lac toute l'année et que les touristes découvrent l'ensemble du bourg et ne se cantonnent pas au bord du lac.

Figure 139: Bletterrans, un dynamisme commercial comme pilier de développement



La réalisation de cet objectif s'organise en trois temps. Il sera d'abord nécessaire de recréer du lien entre les différentes centralités du bourg (le centre historique, les bords du lac, les commerces périphériques, la ZAE) pour ensuite s'attarder sur la mise en valeur de deux centralités spécifiques: le centre historique et le lac. (Fig 134-140)

Secteur clé 1 : Relier les équipements du bourg pour faciliter leur accessibilité

Les équipements étant éparpillés dans l'ensemble du bourg lui-même plutôt morcelé, il est nécessaire de recréer des liaisons entre les différents équipements et entre les différents quartiers du bourg. Pour cela, un maillage doux sera créé entre les équipements. A ce titre, des passerelles seront aménagées pour traverser les différents cours d'eaux qui fragmentent la ville. Un écoquartier sera aménagé à proximité du collège pour affirmer la centralité du bourg. (Fig 135) Là encore, l'aménagement n'est pas assez défini pour identifier son degré de standardisation, tout dépendra de l'ouvrage final

Secteur clé 2 : Requalifier le centre-bourg

Afin de recréer une attractivité commerciale et résidentielle et de donner envie aux visiteurs de découvrir le centre-bourg, certains espaces publics devront être requalifiés et apaisés notamment à l'entrée du centre ancien. A ce titre, l'espace public pourra être structuré par l'aménagement d'un équipement (un datacenter et une microcentrale électrique ont été proposés) et autour d'un parc. Les logements vacants devront être réhabilités, ce qui pourra être réalisé par le développement d'habitat participatif.(Fig 136-137) Les équipements proposés par le bureau d'étude (espace de co-working, datacenter, microcentrale électrique) peuvent être définis comme des aménagements innovants même s'ils tendent à se généraliser dans les espaces ruraux car ils correspondent aux besoins liés à la dématérialisation du travail.

Secteur clé 3 : Recréer une accroche touristique entre le lac et la ville

La liaison entre le lac et le centre-bourg est la plus importante, c'est pourquoi elle fait l'objet d'une orientation et d'aménagements plus spécifiques qui la mettront en valeur. Elle pourra être aménagée par la création de pistes cyclables solaires, c'est-à-dire que le revêtement des voies piétonnes et cyclables sera constitué de panneaux photovoltaïques. Elle nécessitera la création d'une nouvelle rue et sera complétée par la création d'un nouvel équipement (une maison de santé), d'une esplanade en belvédère et d'un écocamping au bord du lac. (Fig 138-139) Si une esplanade en belvédère au bord d'un lac est assez standard, la piste cyclable solaire est un aménagement innovant que les inventeurs tentent de standardiser. Les écocampings sont quant à eux peu fréquents.

Figure 140: Schéma concept de Clairvaux-les-Lacs

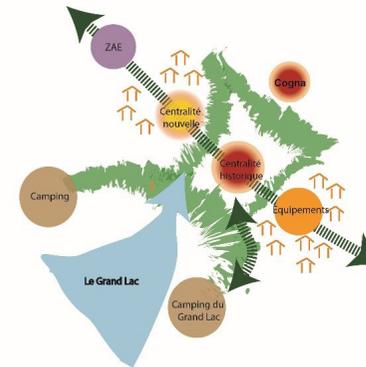


Figure 141: Exemple de passerelles dans la vallée du Doubs



Figure 142: Exemple d'espace de co-working : La cordée à Morez dans le Haut-Jura



Figure 143: Le principe de fonctionnement d'une microcentrale hydro-électrique

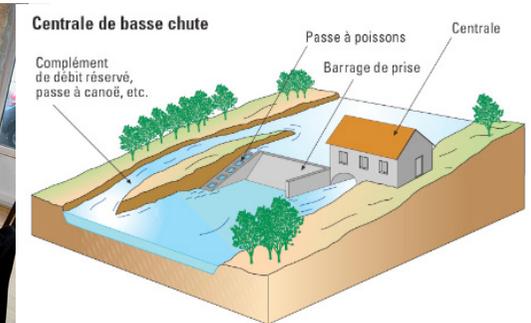


Figure 144: Exemple de pistes solaires réalisées par Wattway



Figure 145: Exemple d'écocamping : le Cun du Larzac



Source de l'ensemble des figures : URBICAND

Orgelet, s'appuyer sur l'identité patrimoniale pour construire le bourg de demain

Orgelet se caractérise par le morcellement de son bourg-centre mais aussi par un éclatement de son centre-bourg, dû à la RD 470. Le bourg est actuellement polarisé par sa zone d'activités et par son pôle d'équipements situé directement au sud du centre historique. Alors que le centre ancien perd ses activités et ses habitants, un nouveau pôle va être créé au Sud-

Ouest du centre ancien avec le déplacement de la maison médicale. Face à cet éclatement, la stratégie consiste à faire de la multipolarité du bourg une force pour redynamiser le centre historique en complémentarité avec les autres pôles d'Orgelet. (Fig 141-147)

Figure 146: Clairvaux-les-Lacs, double face touristique

- 1) Révéler l'identité paysagère et environnementale du bourg centre
  -  Affirmer les limites de l'extension urbaine et garantir des franges urbaines de qualité
  -  Maintenir une coupure paysagère dans le bourg
  -  Aménager des parcs publics
  -  Aménager des liaisons douces pour relier les centralités du bourg avec un accompagnement végétal
  -  Permettre une réappropriation des bords du Grand Lac
  -  Créer des cheminements doux pour faciliter l'accessibilité au lac
  -  Aménager des belvédère s'ouvrant sur le lac et le bourg
- 2) Développer une armature publique support des relations sociales
  -  Aménager les espaces publics au profit du piéton et de la dynamique commerciale
  -  Mettre en valeur les abords des équipements
  -  Donner une qualité paysagère aux rues
  -  Créer un nouvel équipement public
  -  Déplacer les terrains de sport en entrée de ville pour la valoriser
- 3) Faciliter et apaiser les mobilités du bourg centre
  -  Aménager les entrées de ville
  -  Créer des espaces publics qualifiant les séquences d'entrée dans la ville autour des équipements
  -  Dévier la voie menant au camping pour sécuriser l'accès au Lac et désenclaver la rue du Sauveur
  -  Créer un parking paysager en belvédère
  -  Développer des points d'arrêt intermodaux de qualité
  -  Améliorer l'accessibilité du camping en créant un espace public
- 4) Organiser le développement du bourg centre
  -  Renforcer et développer l'activité commerciale
  -  Recréer un habitat confortable dans le tissu ancien
  -  Développer de la qualité résidentielle en optimisant le foncier stratégique
  -  Densifier les dents creuses dans la ZAE
  -  Pérenniser le Camping
  -  Relocaliser la partie Nord du camping



Source: URBICAND

Secteur clé 1 : Accompagner le développement d'un centre-bourg à trois cœurs

Le centre-bourg d'Orgelet se caractérise par une double centralité. Il se compose du centre historique et d'un pôle d'équipements plus au Sud. Afin de redynamiser le centre historique, ce secteur fera l'objet de deux actions complémentaires : rapprocher la maison médicale du centre pour accroître son attractivité au quotidien, créer une attractivité touristique dans le centre ancien en structurant une activité de commerce de bouche autour d'une nouvelle place emblématique. A proximité, de la maison médicale, une résidence sénior pourra être développée. (Fig 143-144) S'il est difficile de définir si la maison médicale sera aménagée d'une manière standard, elle sera accompagnée de la construction d'un nouvel écoquartier (de type résidence sénior) que l'on peut qualifier de standard. L'aménagement de la place et sa fonction sont aussi des éléments que l'on retrouve dans de nombreuses villes.

Secteur clé 2 : Densifier, restructurer et connecter la zone d'activité économique

Sur le second secteur, la stratégie consiste à conforter et renforcer l'attractivité économique de la zone d'activités. Pour cela, sur le long terme, la zone d'activités devra être restructurée afin de lui donner une plus grande cohérence et une meilleure organisation. Les entreprises non commerciales devront être déplacées à l'intérieur de la zone. Afin de garantir l'accessibilité des entreprises situées à l'intérieur de la zone, des voies transversales seront aménagées pour pénétrer dans la zone d'activités. Le foncier autour de ces nouveaux axes devra être densifié en y favorisant l'installation de nouvelles activités. (Fig 145-146) La encore, ce secteur est caractérisé par la construction d'une méthode de densification innovante pour répondre à une contrainte réglementaire récente (la loi ALUR)

Secteur clé 3 : Renforcer l'attractivité résidentielle

A l'Est du centre historique, un quartier résidentiel est très isolé du reste du Bourg. Ce troisième secteur comprend deux espaces résidentiels déconnectés l'un de l'autre. La stratégie doit permettre de les reconnecter l'un avec l'autre et avec le centre tout en renforçant leur attractivité résidentielle. Pour cela, la connexion entre les deux quartiers doit être sécurisée et favorable au piéton : une voie piétonne en belvédère le long de la RD 470 permettra de faire découvrir les vues sur le paysage remarquable tout en connectant aux autres quartiers. Pour chaque quartier résidentiel, connectant aux autres quartiers. Pour chaque quartier résidentiel, un espace de rencontre sera aménagé : l'un en lien avec la construction d'un local à AMAP, l'autre en lien avec le développement d'une économie solidaire.

Figure 147: Schéma concept de Orgelet

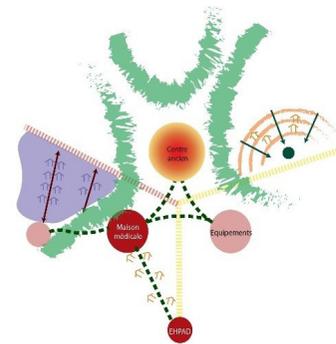


Figure 148: Exemple d'un local d'AMAP : le THUR AMAP



Figure 149: Exemple de place dédiée au commerce de bouche : place des Cardeur d'Aix



Figure 150: Exemple d'un résidence sénior à Saint-Léger-sur-Dheure



Figure 151: Densifier le long des voies transversales : exemple de la ZAE de Lambesc



Figure 152: Exemple de pépinière d'entreprise : Euréalp à Grésivaudan



Source de l'ensemble des figures : URBICAND

un espace de rencontre sera aménagé : l'un en lien avec la construction d'un local à AMAP, l'autre en lien avec le développement d'une économie solidaire. (Fig 142) Ici le projet reste flou, il est associé à deux activités qui se développent depuis peu (AMAP et économie solidaire). A ce titre, il peut être défini comme innovant même si l'innovation tient plus de leur fonction qu'à l'aménagement.

*Saint Amour, un tissage de liens et de proximités*

Parce qu'il se situe à proximité de Bourg-en-Bresse, Saint-Amour se distingue par son fort dynamisme économique, sa bonne desserte ferroviaire et autoroutière. Le bourg concentre aussi de nombreux équipements publics en un seul endroit. Mais les quartiers du bourg sont très déconnectés les uns des autres. Aux vues de ces éléments de diagnostic, la stratégie

**1) Révéler l'identité paysagère et environnementale du centre bourg**

- Créer des liaisons douces avec un accompagnement végétal
- ▨ Aménager un belvédère en bord de route
- ▲ Maintenir et mettre en valeur les vues paysagères
- Conserver les jardins privés et développer des jardins partagés
- Conserver des espaces de respiration dans le tissu urbain
- ➔ Aménager des cheminements transversaux dans la pente
- S'approprier le local des jardins pour créer un local d'AMAP
- Installer une nouvelle aire de camping aménagée
- ➔ Sécuriser la traversée de la RD 470
- Affirmer les limites de l'extension urbaine et garantir des franges urbaines de qualité
- Maintenir un coupure d'urbanisation entre les quartiers

**2) Développer une armature publique support de relations sociales**

- Créer une grande place dynamique de centre bourg pour pérenniser le commerce de bouche
- ▨ Donner une qualité paysagère aux rues
- Créer un espace public propice à la rénovation du bâti
- Sécuriser et piétonniser les abords des équipements
- ▨ Organiser une façade commerciale de qualité dans la zone d'activité le long de l'entrée de ville
- ➔ Créer des axes transversaux pour désenclaver l'intérieur de la zone d'activité
- Aménager une nouvelle maison médicale proche du centre-ville

**3) Faciliter et apaiser les mobilités du bourg centre**

- ➔ Dévier la route pour faciliter l'aménagement d'un nouveau quartier
- ▨ Marquer les entrées dans la ville pour réduire les vitesses
- P Garantir l'accessibilité des équipements et des commerces
- Développer des points d'arrêt intermodaux de qualité

**4) Organiser le développement du bourg centre**

- Réhabiliter l'habitat pour le rendre plus confortable et accessible
- ▨ Développer de la qualité résidentielle en optimisant le foncier stratégique
- Renforcer le développement économique
- ▨ Densifier la zone d'activité autour des nouveaux axes
- Maintenir et développer l'activité tertiaire
- Aménager les entrées de la zone d'activité
- Développer l'économie solidaire (café solidaire, atelier solidaire...)

Figure 153: Orgelet, s'appuyer sur l'identité patrimoniale pour construire le bourg de demain



Source: URBICAND

consiste à continuer d'ouvrir la ville sur l'extérieur, en s'appuyant sur la gare, tout en reconnectant et en mettant en cohérence les quartiers entre eux. (Fig 148-153)

Secteur clé 1 : Dynamiser un centre

Le centre-bourg de Saint-Amour se compose de deux sous-espaces : le centre historique et un pôle d'équipement qui seront reliés par un maillage doux. Le pôle d'équipement sera aménagé de façon à créer un esprit « campus » : l'intérieur de la zone sera piétonnisée pour la sécuriser et la rendre plus accessible aux modes doux, les espaces publics autour des équipements seront valorisés. Il faudra redonner une attractivité au centre ancien en favorisant le développement commercial et en réhabilitant les logements : il a été proposé par le bureau d'étude de faire de l'ancien couvent un espace d'habitat participatif. Le long des cours d'eau et en lien avec les centres, un parc agro paysager pourra être aménagé. (Fig 149-150) Ce secteur propose de nombreux aménagements innovants par leur forme (parc agro-paysager) ou par leur concept (habitat participatif). Le principe de piétonisation est par contre un standard répandu.

Secteur clé 2 : Ouvrir le bourg vers l'extérieur

Le bourg étant directement connecté aux pôles d'emploi de Bourg-en-Bresse et Lons-le-Saunier par la gare, un quartier dynamique et cohérent sera développé autour de la celle-ci. Pour cela, la gare et l'espace public qui l'entoure seront réhabilités de manière à favoriser le report modal. Elle sera accompagnée par l'aménagement d'un écoquartier. (Fig 151) Ce secteur est caractérisé par des propositions d'aménagements standards, la construction d'un pôle d'intermodalité étant répandu dans de nombreuses villes.

Secteur clé 3 : Restructurer les quartiers d'habitations autour du commerce  
 Cette orientation concerne les deux secteurs d'habitations non centraux au Nord et au Sud du centre-bourg. Au Nord comme au sud, les quartiers résidentiels seront organisés autour d'une centralité commerciale qui devra être affirmée. Au Nord, cette requalification sera réalisée par l'aménagement d'un ensemble d'habitation sous la forme d'un écoquartier. Au sud, la requalification pourra être opérée sur le principe du développement BIMBY, par la création d'Algécos à l'architecture modulable et évolutive. (Fig 152) Ce secteur est caractérisé par des aménagements standards (écoquartier) et par des propositions innovantes (Algécos, BIMBY).

**Synthèse:** Les projets des bourgs sont donc caractérisés par une forte concentration d'aménagements innovants même s'ils intègrent aussi de nombreux standards à la mode. A ce titre, l'étude de revitalisation apparaît comme particulièrement originale. Mais elle participe aussi à la standardisation des aménagements innovants proposés en les faisant connaître à différentes échelles.

Figure 154: Schéma concept de Saint Amour

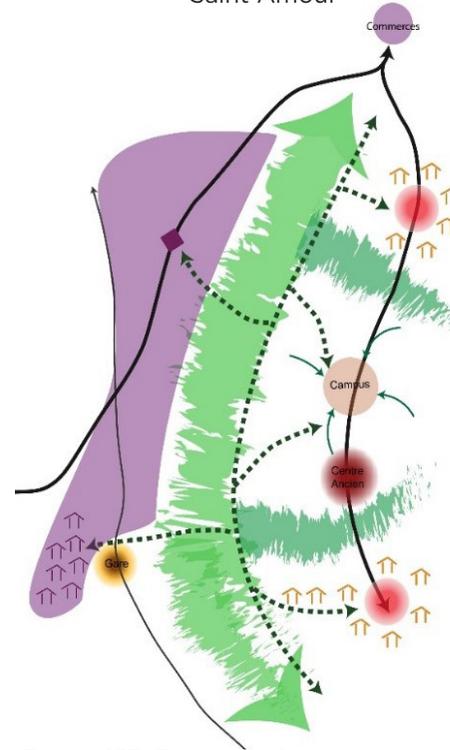


Figure 155: Exemple de Campus d'équipements : le site scolaire de Trivaux-Garenne

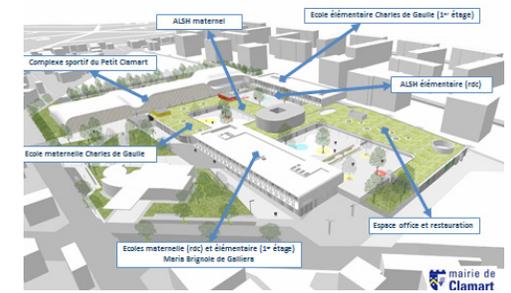


Figure 156: Exemple d'habitat participatif : le château partagé en Savoie



Figure 157: Exemple d'esplanade de gare à Bécon



Figure 158: Exemples de constructions sur Algéco modulaire



Source de l'ensemble des figures : URBICAND

Il faut aussi noter la diversité des propositions d'aménagements : très différentes pour chaque bourg. Cela révèle un effort de territorialisation du projet car le bureau d'étude tente de proposer des réponses spécifiques et adaptées aux problématiques de chaque bourg même s'il se base sur des références extérieures.

Figure 159: Saint Amour, un tissage de liens et de proximités

1) Révéler l'identité paysagère et environnementale du bourg centre

-  Affirmer les limites de l'extension urbaine et garantir des franges urbaines de qualité
-  Créer un parc agro-paysager le long de la rivière
-  Affirmer un maillage de liaisons douces pour desservir le centre bourg et les quartiers périphériques
-  Aménager des points d'accroche entre la rivière et la ville
-  Maintenir un coupure d'urbanisation entre les quartiers

2) Développer une armature publique, support des relations sociales

-  Créer un esprit « campus » d'équipements en valorisant les espaces publics
-  Donner une qualité paysagère aux rues
-  Mettre en valeur les places à l'entrée du centre bourg

3) Faciliter et apaiser les mobilités du bourg centre

-  Aménager des stationnements en périphérie des équipements
-  Créer des centralités de quartiers qualifiant les séquences de traversée du bourg autour des commerces
-  Aménager les entrées de villes
-  Affirmer les axes principaux du bourg (aménagement de la traversée, signalétique, formes urbaine)
-  Mettre les voies à sens unique pour valoriser l'entrée du centre
-  Réorganiser la circulation dans le centre bourg
-  Faire de la gare un pôle d'échange stratégique et dynamique
-  Développer des points d'arrêt intermodaux de qualité

4) Organiser le développement du bourg

-  Réhabiliter l'habitat pour le rendre plus confortable et accessible
-  Créer un espace d'habitat participatif dans l'ancien couvent
-  Créer de la qualité urbaine en aménageant le foncier stratégique
-  Favoriser l'implantation d'activités commerciales
-  Etendre la zone d'activité
-  Créer des points d'information de qualité pour organiser le développement économique

Source: URBICAND



### A Retenir

Le projet est conçu à travers un détachement progressif au territoire. Les phases de diagnostic et de concertation permettent d'avoir une connaissance fine du territoire et de ses enjeux et d'obtenir des propositions de projets adaptées à la fois au territoire et aux attentes des personnes qui le pratiquent. Cependant la construction du concept du projet et sa matérialisation par les références induisent un détachement à la fois porteur de standards et de propositions innovantes. La respatialisation du projet par un plan qui relocalise les actions d'aménagements limite les risques d'incohérences dues au détachement du territoire.

### 3.3.3. Quel traitement des espaces publics dans le projet ? une place paradoxale, à la fois centrale et reléguée.

Dans le cadre de la revitalisation des bourgs, l'espace public est omniprésent. C'est à la fois un fil conducteur et un élément de centralité dans le projet et dans sa construction. Il participe à la territorialisation du projet. La stratégie en fait un concept à la fois standardisé et innovant, porteur d'expérimentation. Cependant, à travers la conceptualisation et le détachement progressif au territoire, son statut et sa forme perdent en lisibilité et en visibilité. Il devient presque un élément secondaire dans le projet lorsqu'il s'agit d'exposer les actions du projet.

### L'espace public, centre et fil conducteur de la stratégie de revitalisation

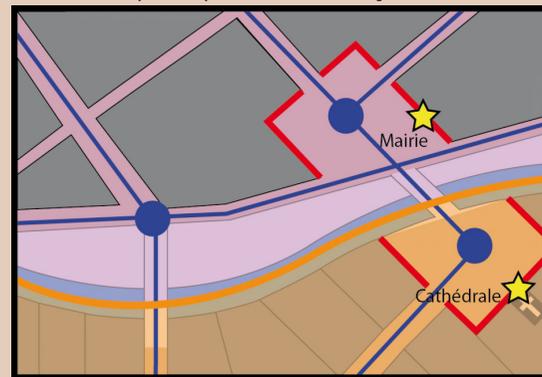
Les bourgs-centres étant caractérisés par leur morcellement, l'espace public occupe une place essentielle dans la stratégie de revitalisation car il est l'élément à partir duquel il est possible de recréer du lien entre les quartiers. A ce titre, il est au centre des réflexions lors de la construction du projet par le bureau d'étude. Dans le dossier final, il devient un fil conducteur essentiel dans la conceptualisation du projet.

Lors de la construction du projet par le bureau d'étude, l'espace public représente la base du projet car celui-ci est envisagé à travers les pratiques et les usages actuels et projetés de l'espace public. Ainsi les deux questions suivantes sont omniprésentes lors du dessin du projet : où les gens vont ? Pourquoi ils s'y rendent ?

## L'espace public un maillage dans la stratégie: le cas de Saint Amour et Bletterans

A Saint Amour, l'espace public est présenté par la création « d'un maillage doux qui connectera la gare, le centre, le pôle d'équipement, les quartiers d'habitations et la zone d'activité » (les principaux sous-espaces de la ville). A Bletterans, il est présenté à travers « l'amélioration paysagère des rues commerçantes et le développement d'un espace public ouvert propice à l'animation commerciale » et par la mise « en lien les différents quartiers » à travers « un maillage piéton et cycliste réalisé le long de la rivière de la Seille ».

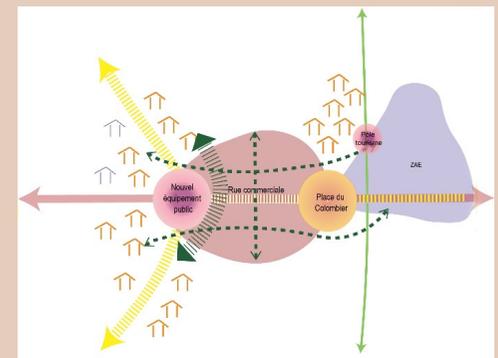
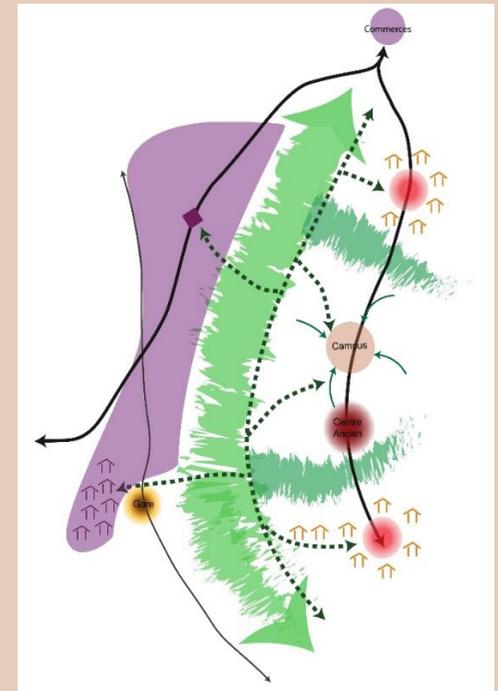
Figure 160: Exemple de schéma selon les principes de Kevin Lynch



- ★ Points de repère
- Noeuds
- Voies
- Limite : front bâti
- Limite : fleuve
- Quartier Haussmannien
- Vieille ville

Source : <http://unt.unice.fr>

Figure 161-162: L'espace public, un maillage pour construire le projet dans les schémas concepts



Source de l'ensemble des figures : URBICAND

L'espace public doit alors être pensé pour répondre aux besoins des usagers en termes de déplacement et d'arrêt. A ce titre, dans le dossier final, il permet de construire un maillage urbain qui relie les différentes centralités et les différents quartiers de la ville à travers des espaces publics de liaisons pour favoriser les mobilités douces et des espaces publics de centralité pour faciliter l'arrêt à des points stratégiques de l'espace urbain (Fig 161-162). Cette perception de l'espace public reprend ainsi la méthode d'analyse du paysage urbain de Kevin Lynch (l'image de la cité, 1999)(Fig 160). Pour lui, l'espace urbain se décline en différents éléments reliés : les nœuds, les voies, les quartiers, les limites et les points de repères. Cette manière d'appréhender l'espace public, devient dans le dossier final un fil conducteur de la stratégie, un concept qui sert de base à l'ensemble du projet.

Ainsi dans chaque présentation du concept du projet à l'échelle des bourgs, on retrouve cette logique d'un maillage sur lequel le projet se pose.

### L'espace public, un vide qui ne fonctionne pas seul?

Si l'espace public comme maillage du projet apparaît clairement dans les stratégies générales de revitalisation de bourgs-centres, il est finalement présent dans la déclinaison du projet par sous-secteurs et par actions. Ainsi il n'y a pas vraiment de références qui illustrent le maillage urbain proposé par le bureau d'étude. L'espace public devient alors un concept général dont l'application reste floue, indéterminée et associée à des grands principes de développement durable : « trame verte », « mobilité douce »... Le bureau d'étude le voit comme un élément devant être approfondi lors de la phase suivante. Il y a cependant un risque que le concept soit finalement oublié lors de la phase suivante du fait qu'il ne soit pas approfondi dans cette phase. Cela pourrait entraîner une déconnexion du projet avec son territoire. Dans la déclinaison du projet, l'espace public comme maillage n'est finalement présent que lorsqu'il représente un élément d'innovation tel que la piste cyclable solaire proposée à Clairvaux-les-Lacs.

Cependant dans le détail du projet, l'espace public réapparaît lorsqu'il fait centralité. Mais sous cette forme, il n'a plus vraiment cette fonction de maillage du projet. Il joue un rôle de mise en scène indiquant la présence d'un équipement ou d'une activité. C'est alors un vide qui n'est attractif que par la présence d'un élément extérieur qui crée une attractivité.

Lorsque cet élément est un équipement (Fig 163-164), l'espace public est souvent dessiné par les pleins, il ne fonctionne pas seul mais doit mettre en scène un bâtiment. A Clairvaux-les-lacs, il est question de requalifier l'entrée sud du centre-ville (un espace public aujourd'hui organisé autour d'un rond-point) par la mise en place d'un nouvel équipement attractif : un datacenter associé à un espace de co-working. L'espace public reste très

Figure 163-164: Références illustrant des équipements pouvant structurer l'espace public: Datacentre et espace de co-working à Clairvaux-les-Lacs



Figure 165-166: Référence illustrant des espaces publics faisant centralité par leur fonction: les places dédiées à l'activité commerciale à Bletterans et Orgelet



Source de l'ensemble des figures : URBICAND

indéfini, on sait seulement qu'il doit mettre en valeur ce nouvel équipement.

Lorsque l'élément d'attractivité est une activité (Fig 165-166) où une fonction spécifique, c'est le seul moment dans la déclinaison du projet où l'espace public est plus clairement défini et associé à des références. Ainsi à Bletterans, l'aménagement d'un espace public ayant pour fonction la mise en valeur et le développement de l'activité commerciale est matérialisé par deux références : l'aménagement d'un champ de foire, la création d'un haut-vent tout le long de la rue, en partie végétalisé, en partie recouvert de panneaux solaires photovoltaïques et thermiques, pour créer un effet de galerie commerciale. A Orgelet, la création d'une place centrale en lien avec le développement du commerce de bouche est illustrée.

### A Retenir

Dans le cadre de la revitalisation des bourgs, l'espace public est omniprésent. C'est à la fois un fil conducteur et un élément de centralité dans le projet et dans sa construction. Il participe à la territorialisation du projet qui est envisagé à travers la définition des pratiques de l'espace par les futurs usagers. L'espace public est alors illustré par le concept du maillage. Dans les propositions d'actions, l'espace public apparaît cependant plus comme un élément de centralité qui fonctionne à partir d'une fonction spécifique ou d'un équipement. L'espace public comme centralité est finalement plus facile à illustrer que l'espace public comme maillage alors qu'il est plus important dans le projet sous cette forme.

#### 3.3.4. Etude comparative entre la revitalisation dans le Pays Lédonien et celle dans le Haut Jura : un projet innovant et approfondi comparé à d'autres

Pour évaluer le degré de standardisation, d'innovation et de territorialisation du projet de revitalisation des bourgs-centres du Pays Lédonien, il nous semble opportun de le comparer avec un autre projet conçu dans le même contexte. Il s'agit du projet de revitalisation des bourgs-centres du Haut Jura, un territoire voisin du Pays Lédonien et qui a aussi candidaté à l'AMI de la Région. Sa réponse à l'AMI est finalement bien plus standard et déterritorialisée que celle du Pays Lédonien qui répond aux exigences de la Région tout en allant plus dans la construction du projet.

Le périmètre du SCoT du Haut-Jura intègre 79 communes divisées entre 6 intercommunalités. Le syndicat mixte est aussi candidat à l'AMI revitalisation des bourgs-centres de la Région Bourgogne-Franche-Comté.

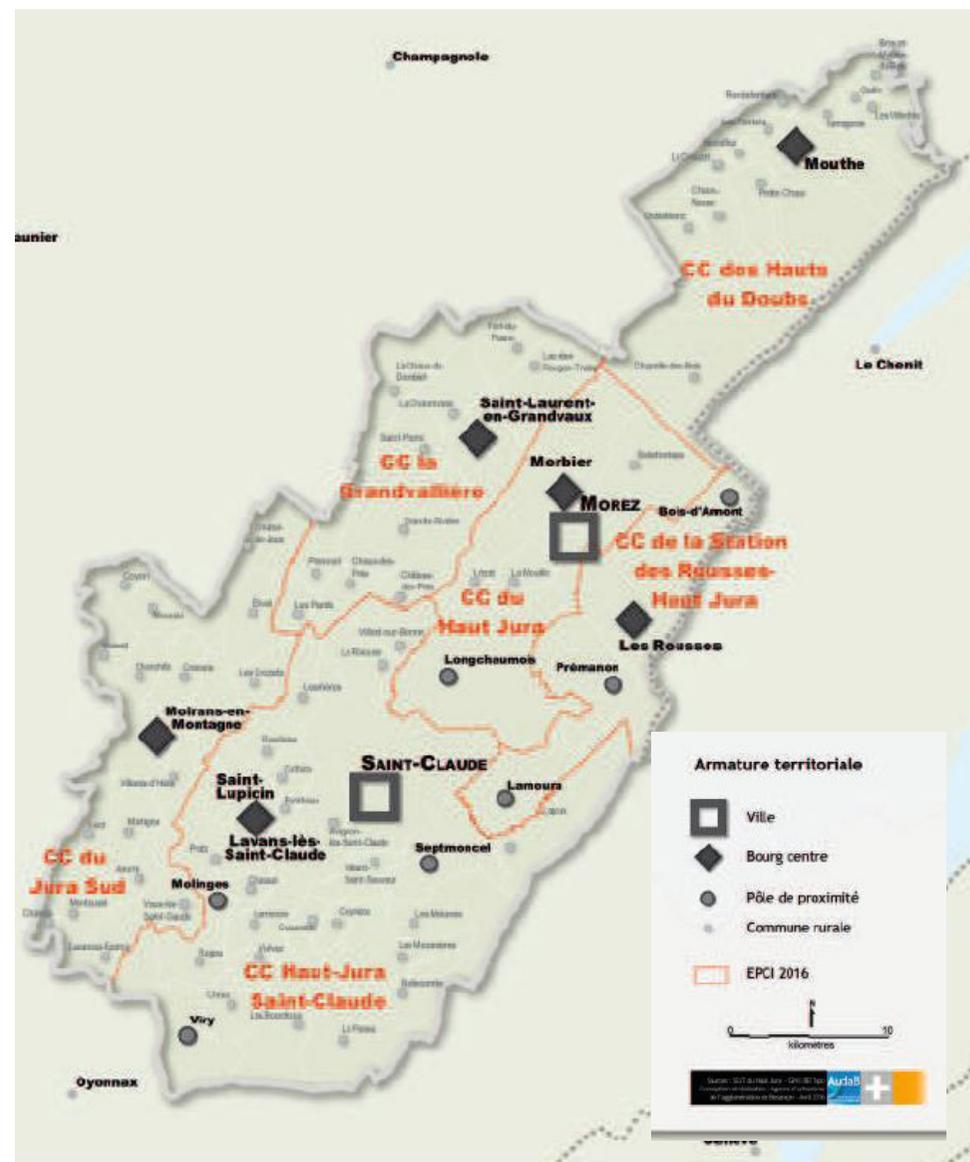
Il a sélectionné neuf bourgs-centres pour participer à l'AMI (Fig 167) : Saint Claude, Morez des Hauts de Bienne, Moirans-en-Montagne, Lavans-lès-Saint-Claude, Saint Lupicin, Morbier, Saint Laurent-en-Grandvaux, Mouthe, Les Rousses. Sur ces neuf bourgs, les huit premiers ont été sélectionnés .

#### Le suivi à la lettre des attentes de l'AMI, une absence de territorialisation

##### *L'organisation du diagnostic*

Le diagnostic pour la revitalisation des bourgs-centres du Haut-Jura a été réalisé par le syndicat mixte du Haut-Jura. Il s'organise en suivant à la lettre les attentes de l'Appel à Manifestation d'Intérêt de la Région Bourgogne-Franche-Comté.

Figure 167: Le bourgs-centres du SCOT du Haut Jura



Source: SCOT Haut-Jura

Afin de s'inscrire dans une démarche participative, le SCOT du Haut-Jura a organisé un diagnostic en marchand (Fig 168-169), dont il présente la méthode, et qui a pour vocation de permettre de sortir du cadre classique d'une réunion et de confronter les acteurs à des réalités de terrain. A ce titre, il permet d'échanger sur des éléments de diagnostic observés et sur des propositions de projet.

Dans un second temps, le dossier présente des éléments de diagnostics généraux propres au territoire du Haut Jura pour ensuite s'attarder sur un diagnostic plus poussé sur chaque bourgs-centres. Pour chaque bourgs-centres, le diagnostic évalue l'état de dévitalisation des bourgs-centres à partir des critères de la Région (Fig 170) :

- Perte de population ;
- Perte d'emplois ;
- Proportion de logements vacants supérieure à la moyenne régionale ou départementale ;
- Part des plus de 65 ans supérieure à la moyenne régionale ou départementale ;
- Revenu déclaré net moyen ;
- Proportion de cellules commerciales («pas de porte») vacantes en centre-bourg.

Il développe ensuite un diagnostic plus détaillé. Là encore, en s'appuyant sur les différents thèmes exigés par la région : géographie, démographie/population, habitat/logement, service, commerce, urbanisme, espace public. (Fig 171-172)

Pour finir, un tableau AFOM définit les principaux enjeux de chaque bourg-centre.

*Le diagnostic : une standardisation sans territorialisation, de l'innovation déconnectée*

Le diagnostic des bourgs-centres du Haut Jura représente une véritable standardisation de la méthode de diagnostic proposée par la Région dans l'AMI. Le dossier reprend l'ensemble de la démarche proposée par l'AMI sans la moindre appropriation de la méthode de travail et sans territorialisation, ni spatialisation des éléments de diagnostic et des enjeux. Il est en effet surprenant de constater l'absence de cartes spatialisant les données présentées dans le diagnostic pour situer les territoires à enjeux de revitalisation.

## Le diagnostic «en marchand» un méthode originale et innovante

Le diagnostic « en marchand » est une méthode d'animation sur le terrain qui permet de sortir du cadre classique d'une réunion et se confronter à des réalités de terrain.

La méthode consiste à observer et à faire un pas de côté pour regarder le territoire autrement, pointer les problèmes et les dysfonctionnements mais aussi ce qui marche bien, les points positifs. Il permet d'échanger sur des pistes de solutions pour les premiers et de valoriser les seconds.

Au-delà d'un simple état des lieux, les diagnostics en marchand sont aussi prétexte à impulser une dynamique de fond sur la question de la revitalisation et engager la concertation. Le but étant de créer un échange entre des publics peu habitués à se rencontrer, décroïsonner les compétences et de chercher collectivement des pistes de solutions.

Figure 168: Morez, les participants ont encadré les points noirs paysager



Figure 169: A St Claude, un groupe nombreux et des débats enrichissants



Figure 170: Des bourgs étudiés en fonction des critères statistiques définis par la Région

commune	1. Perte de population	2. Perte d'emplois	3. Logements vacants	4. Plus de 65ans	5. Revenu moyen
	population totale - évolution annuelle moyenne 1999-2012	nombre total d'emplois - évolution annuelle moyenne 1999-2012	proportion de logements vacants 2012	proportion de personnes de 65ans ou plus 2012	Revenu disponible médian par UC 2012
<b>Saint- Claude</b>	-1,1%	-1,0%	17%	22%	17 411
<b>Morez</b>	-1,4%	-2,2%	18%	14%	18 949
<b>Moirans-en-Montagne</b>	0,5%	-1,5%	14%	16%	17 558
<b>Saint- Lupicin</b>	0,2%	-2,5%	10%	18%	19 334
<b>Lavans- lès- Saint-Claude</b>	0,1%	-2,1%	8%	19%	18 848
<b>Morbier</b>	0,8%	-1,7%	9%	17%	26 250
<b>Saint- Laurent-en-Grandvaux</b>	0,2%	-1,5%	7%	19%	21 197
<b>Mouthe</b>	0,6%	0,8%	10%	21%	26 043
<b>Les Rousses</b>	0,7%	-0,9%	4%	12%	29 847
<i>Jura</i>	0,3%	0,1%	9%	20%	19 433
<i>Franche-Comté</i>	0,4%	0,4%	8%	18%	19 585
<b>moyenne des 9 bourgs</b>	0,1%	-1,4%	10,8%	17,6%	21715

Source de l'ensemble des figures: SCOT Haut-Jura

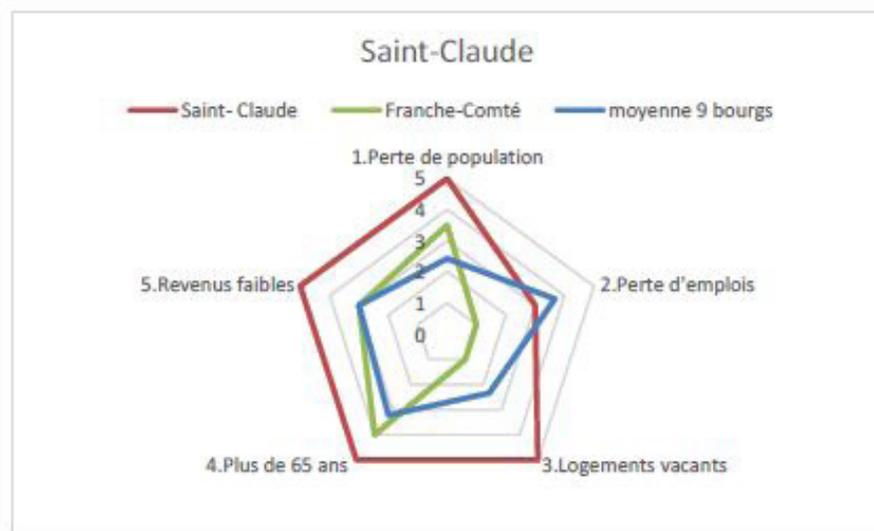
**Figure 171-172: Exemple des éléments de diagnostic pour un bourg-centre du Haut-Jura: le cas de Saint-Claude**

Saint Claude est la ville principale du Haut-Jura. Le nombre de logements vacants est très important sur la commune: 17%. La ville possède près de 545 entreprises, mais elle enregistre une forte baisse du nombre d'emplois entre 2007 et 2012 : - 2,8 %. Le taux de chômage est important : 18,2 %. L'économie reste à dominante industrielle. La population de Saint-Claude est en baisse régulière depuis 1975. Elle est majoritairement composée d'actifs. Mais La proportion des personnes de plus de 65 ans est importante (22%).

Profondément marquées par la désindustrialisation, les anciennes zones économiques des faubourgs se sont progressivement vidées de leurs activités et de leur population. Elles comptent aujourd'hui de nombreuses friches industrielles de surface parfois très importantes.

Saint-Claude dispose aussi d'équipements structurants, les plus significatifs étant l'hôpital, la gare, le lycée. Deux quartiers sont inscrits en politique de la ville dans ces quartiers. D'une manière générale, la ville est très zonée, avec un séquençage marqué. (Annexe 7)

### Niveau général de dévitalisation



### Synthèse des enjeux

#### Atouts

- La ville classée « 100 plus beaux détours de France »
- Un pôle central pour le Haut-Jura, avec des équipements et services structurants pour le territoire

#### Faiblesses

- Un stationnement omniprésent, qui nuit à la qualité des espaces publics
- Des aménagements d'espaces publics anciens, qui donnent une image vieillissante de la ville
- Peu d'espaces verts dans le centre
- Une vacance de logements importante
- Une vacance commerciale prégnante
- Le Truchet, seul parc urbain peu lisible, trop confidentiel
- Des entrées de ville peu valorisantes

#### Opportunités

- Sur la route d'accès aux pistes : un flux touristique à capter
- Une histoire coopérative d'une grande richesse
- Un patrimoine religieux et industriel riche
- Un patrimoine naturel « à portée de pieds »
- Un site de confluence, une urbanisation étagée

#### Menaces

- Baisse du nombre d'emplois sur la commune suite à des fermetures de grosses entreprises industrielles
- Une image de la ville très négative
- Un site géographique de bourg contraint, en fond de vallée : ensoleillement inégal et développement limité
- Des co-visibilités importantes liées à la topographie

Source de l'ensemble des figures: SCOT Haut-Jura

Cependant, la nécessité d'une concertation autour du projet de revitalisation a induit le développement d'une approche originale et innovante du territoire à travers le diagnostic en marchand. Cette démarche ne nous semble cependant pas aboutie dans le sens où elle n'a pas été réinjectée dans la présentation du diagnostic et du projet. Elle n'apparaît dans le dossier que comme une méthode dont on ne connaît pas les conclusions et les apports.

Par l'effort de spatialisation des enjeux et des éléments de diagnostic et par la réintroduction des informations issues de la concertation dans le diagnostic, l'étude réalisée sur les bourgs-centres du Pays Lédonien semble être allée plus loin que ce qui était attendu par la Région. A ce titre, on peut dire qu'elle a représenté une approche plus innovante et territorialisée que d'autres territoires.

### Une stratégie sans projet ?

#### L'organisation du projet stratégique

A la fin de chaque diagnostic communal, des enjeux communaux sont définis à l'aide d'un tableau AFOM. Ils sont complétés par la proposition d'un ensemble de pistes d'actions à réaliser sur chaque bourg. A partir des éléments de diagnostic les bourgs-centres sont classés en fonction de leur niveau de dévitalisation. Cela permet d'identifier les bourgs ayant le plus besoin d'un projet de revitalisation et de définir, pour chaque niveau de dévitalisation, un objectif de revitalisation associé à une ou plusieurs actions générales.

#### Une stratégie sans projet

Là encore, le Syndicat Mixte du SCOT du Haut Jura a effectué une application stricte des attentes de l'AMI, c'est-à-dire construire une stratégie basée sur « une hiérarchisation des enjeux en matière d'habitat, d'activités économiques, de mobilité,... ». Cette méthode a induit :

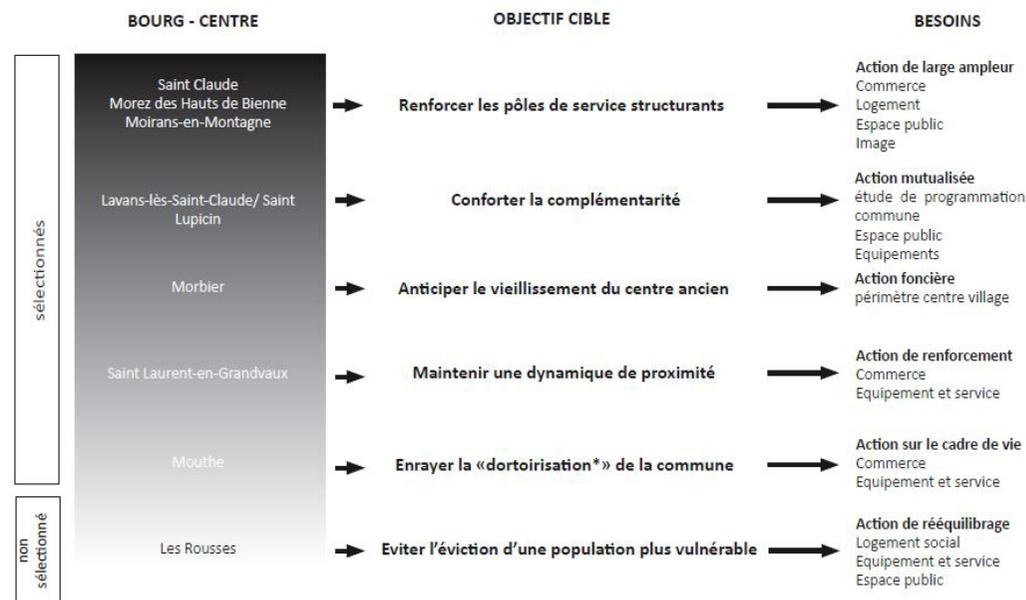
- une hiérarchisation des bourgs-centres en fonction de leur degré de dévitalisation (Fig 174)
- la définition d'objectifs généraux appliqués à l'ensemble des bourgs d'un même niveau de dévitalisation (Fig 173-174)

Si le Pays Lédonien a fait le choix de ne pas classer ses bourgs-centres pour leur donner autant de chances d'obtenir les financements de la région, on retrouve le même phénomène de généralisation des objectifs stratégiques et thématiques sur l'ensemble des

Figure 173: Exemple d'une stratégie communale dans le Haut Jura: le cas de Saint-Claude

- Défonctionnaliser le centre par un traitement qualitatif :  
Créer des poches de stationnement alternatives aux parkings linéaires le long des rues  
Travailler sur les entrées de ville et la zone commerciale périphérique  
Penser un projet pour les habitants mais aussi pour les usagers, ainsi que les habitants et commerçants qu'on veut attirer  
Travailler sur l'image de la ville
- Aménager les berges de la Bienne et du Tacon
- Améliorer les connexions entre les différents quartiers, en particulier entre le haut et le bas

Figure 174: Hiérarchisation des bourgs-centres du Haut Jura en fonction de leur niveau de dévitalisation



Source de l'ensemble des figures: SCOT Haut-Jura

bourgs peu importe leurs spécificités locales. Cependant, le Pays Lédonien spatialise ses objectifs stratégiques afin d'identifier des secteurs stratégiques à l'échelon communal. Le Haut Jura a pris le parti de laisser l'étude de programmation (phase 2 de l'AMI) construire une stratégie communale plus fine alors que la Pays Lédonien attend de la programmation qu'elle complète, précise et chiffre la stratégie communale déjà définie.

La méthode du Haut Jura pourrait limiter l'effet de standardisation du projet dans le sens où chaque commune définit individuellement son projet. Cela peut induire une plus grande variété de projet puisqu'il ne sera pas construit par le même bureau d'étude (chaque commune construit son appel d'offre et sélectionne le bureau d'étude qui le réalisera). Mais l'absence de territorialisation des éléments de diagnostic, des enjeux et des objectifs stratégiques peut tout aussi bien engendrer le développement de projets déconnectés de leur site.

#### **A Retenir**

L'étude comparative montre que le Pays Lédonien, s'il introduit des standards dans son projet, est finalement plus innovant que d'autre territoire dans le sens où il a répondu aux exigences de la Région, tout en allant plus loin dans la construction de son projet. La méthode utilisée par le Haut-Jura apparaît plus déterritorialisée même si elle peut avoir deux avantages : le principe du diagnostic en marchand est une approche originale du territoire et qui mérite d'être approfondie, le fait de ne pas proposer une stratégie à l'échelle du bourg peut induire une plus grande distinction des bourgs les uns par rapport aux autres en terme de projet.

### CONCLUSION DE LA PARTIE 3

Cette étude de cas permet de compléter et d'illustrer la partie 2 en ce qui concerne la réponse aux hypothèses de travail 1 et 3 de ce mémoire à savoir que la standardisation se construit tout au long du processus de projet d'aménagement, bien en amont de la réalisation opérationnelle de l'aménagement à travers une chaîne de microdécisions ; et qu'un aménagement standard peut répondre aux enjeux spécifiques d'un territoire à condition qu'il soit territorialisé.

L'analyse de l'AMI met en valeur la place que les subventions peuvent avoir dans la construction d'un projet standard ou innovant mais aussi dans le processus de standardisation des méthodes de projet puisque l'AMI n'a pas pour vocation la découverte de nouvelles méthodes de projet mais l'expérimentation et la standardisation d'une méthode de projet déjà prescrite. Cependant l'exigence de concertation et l'appropriation de la méthode par les acteurs locaux (le Pays Lédonien par sa volonté de réutiliser cette méthode pour l'ensemble de ces bourgs dévitalisés, et le bureau d'étude en faisant de la concertation un fil conducteur et en allant plus loin dans le projet) engendre le développement d'une méthode plus territorialisée et innovante qui varie d'un territoire de SCOT à un autre.

A l'intérieur du projet du Pays Lédonien, innovation et standardisation semble cohabiter et se développer à travers une déterritorialisation progressif du projet. Le bureau d'étude effectue un diagnostic très spatialisé et précis qu'il complète par des réunions de concertation vectrices de propositions d'aménagement. Puis, il se détache du territoire par la construction d'un concept de projet plus ou moins spécifique au territoire et basé sur des orientations générale, et par des références de divers horizons pour illustrer ses propositions d'aménagement.

## CONCLUSION

Nous avons pu constater une très forte évolution des centres-villes et de leurs espaces publics ces dernières années. Ce changement s'explique par la mise en place de projets urbains qui visent à redonner une attractivité aux centres-villes mais aussi aux villes, en les rendant plus accessibles et en améliorant la qualité de leurs espaces publics notamment. Mais ces aménagements, que l'on retrouve dans toutes les villes posent la question de la standardisation mais aussi de l'innovation dans les projets d'urbanisme et les aménagements urbains.

A travers ce mémoire, nous avons tenté de comprendre **comment se construit le processus de standardisation dans les différentes phases des projets de revitalisation et quelle est la place des espaces publics dans le processus de standardisation et de projet ?**

Pour répondre à cette question, nous avons essayé de vérifier par la démonstration et à travers deux études de cas (le centre-ville de Dijon et la revitalisation des bourgs-centres du Pays Lédonien) trois hypothèses.

La première partie a permis de répondre à une partie de notre première hypothèse de travail à savoir que le processus de standardisation s'effectue dans le projet afin de répondre aux mêmes injonctions règlementaires, économiques et sociales pour l'ensemble des villes. Pour répondre à ces injonctions, les villes tentent de se rendre attractives et de rayonner sur un territoire plus ou moins large. Pour cela, elles tentent de se construire une image basée sur la mise en valeur de leur héritage et sur une modernisation de leur tissu urbain. Le centre-ville est alors un territoire clef pour la mise en attractivité.

Pour mettre en cohérence modernité et héritage, le projet urbain apparaît comme une méthode qui tend à se généraliser. Il permet de construire un projet global à l'échelle de la ville, qui se décline ensuite en un ensemble d'actions d'aménagement ponctuelles. Par son biais, les acteurs de l'aménagement introduisent dans le tissu urbain des aménagements pouvant être de deux types : standards ou innovants. A ce titre, la première partie permet aussi de répondre à notre seconde hypothèse de travail. En effet, l'introduction d'aménagements standards dans l'espace urbain s'explique par le fait que ces aménagements ont fait leur preuve ailleurs. Ils rassurent quant à l'impact du projet sur le fonctionnement de la ville. D'autre part, l'introduction d'aménagements innovants permet aux villes de se distinguer et de répondre à des enjeux qui leur sont propres et que l'on ne retrouve

pas partout. A ce titre, innovation et standard sont complémentaires et étroitement liés dans le projet.

Dans le cadre de l'aménagement des espaces publics centraux, innovation et standardisation ont pour vocation de répondre à cinq grands critères ou injonctions : la possibilité de circulation et de déambulation, la normalisation (par la mise aux normes de l'espace), la marchandisation (par le développement commercial), la mise en tourisme et dans certains cas la privatisation (des espaces gérés par des acteurs privés). Les critères de mise en tourisme et de marchandisation induisent un phénomène de mise en scène de la ville par l'espace public ce qui peut être générateur de réduction narrative de la ville.

L'étude de cas du centre-ville de Dijon, présenté tout au long de cette partie permet d'illustrer et de compléter la démonstration quant à ces deux hypothèses. Avant la mise en place du projet, le centre-ville de Dijon rencontrait des problématiques similaires à d'autres villes (nuisances sonores dues à la voiture, pollution, dépeuplement, problèmes d'accessibilité...). La construction du tram a été l'occasion de reconnecter le centre avec sa ville mais aussi de l'apaiser et d'améliorer sa qualité à travers la mise en place d'une aire piétonne. Si la piétonisation a permis de mettre en valeur le patrimoine de la ville, le tram a apporté une touche de modernité à la fois dans le centre et dans les autres quartiers par le développement d'aménagements plus ponctuels.

Tram et piétonisation sont des aménagements que l'on retrouve dans de nombreuses villes. A ce titre, ils peuvent être qualifiés de standards de l'aménagement. Cependant, ils sont accompagnés par des aménagements ponctuels plus innovants tels que la mise en place d'un réseau de chaleur sur la ville, ou le développement d'un système de récupération des eaux, autant d'aménagements innovants qui ont vocation à devenir des standards à long terme.

Les questionnaires effectués dans le centre-ville de Dijon ont permis de compléter cette étude en soulignant le fait que les standards sont appréciés des usagers quand ils sont en cohérence avec l'espace urbain existant. Néanmoins, ces questionnaires ont aussi mis en valeur un phénomène de standardisation des pratiques puisque l'espace public du centre est bien souvent perçu comme un simple lieu de promenade et de déambulation.

La deuxième partie permet de vérifier notre première hypothèse, à savoir que la standardisation se construit tout au long du processus de projet d'aménagement, bien en amont de la réalisation opérationnelle de l'aménagement. En effet le projet est à la fois composé d'innovations et de standards. Ces deux éléments se mettent en place à travers un long processus qui traverse les cinq étapes du projet (le montage, la programmation, la conception, la réalisation, le suivi) et qui s'explique par trois phénomènes :

- La manière de construire le projet : la standardisation apparaît selon le niveau de déterritorialisation du concept du projet, mais aussi à travers une simplification des méthodes du projet liée aux contraintes financières et temporelles des acteurs. Le projet est souvent basé sur l'image de référence plus que sur son insertion et sur les spécificités du territoire.
- Les acteurs participants au projet : l'implication plus ou moins forte de différents acteurs (élus, citoyens, techniciens) peut être génératrice à la fois de standards, d'innovation et de territorialisation du projet.
- Les financements du projet : il existe principalement deux types de financement des projets: le FEDER à l'échelle européenne, le CPER à l'échelle nationale, même s'il existe d'autres types de subventions. Les subventions s'attachent à valoriser les projets les plus innovants et les plus durables mais cette valorisation s'effectue dans un but de généralisation des projets innovants ce qui contribue aussi à la standardisation des projets.

La troisième partie consiste en l'analyse de la seconde étude de cas qui permet de compléter et d'illustrer la partie 2 en ce qui concerne la réponse aux hypothèses de travail 1 et 3 de ce mémoire.

L'analyse de l'AMI met en valeur la place que les subventions peuvent avoir dans la construction d'un projet standard ou innovant mais aussi dans le processus de standardisation des méthodes de projet puisque l'AMI n'a pas pour vocation la découverte de nouvelles méthodes de projet mais l'expérimentation et la standardisation d'une méthode de projet déjà prescrite. Cette AMI met aussi en valeur le fait que les étapes du projet ne sont pas forcément respectées dans la réalité. En effet, elle ne se compose que de trois étapes (Montage, programmation, réalisation), là où il y en a normalement six.

L'exigence de concertation et l'appropriation de la méthode par les acteurs locaux (le Pays Lédonien par sa volonté de réutiliser cette méthode pour

l'ensemble de ces bourgs dévitalisés, et le bureau d'étude en faisant de la concertation un fil conducteur et en allant plus loin dans le projet) engendrent le développement d'une méthode plus territorialisée et innovante qui varie d'un territoire de SCOT à un autre.

A l'intérieur du projet du Pays Lédonien, innovation et standardisation semble cohabiter et se développer à travers une déterritorialisation progressive du projet. Le bureau d'étude effectue un diagnostic très spatialisé et précis qu'il complète par des réunions de concertation vectrices de propositions d'aménagement. Puis, il se détache du territoire par la construction d'un concept de projet plus ou moins spécifique au territoire et basé sur des orientations générales, et par des références de divers horizons pour illustrer ces propositions d'aménagement.

Ainsi ce mémoire a permis de mettre en valeur le fait que le processus de standardisation se construit tout au long du projet urbain. Un aménagement standard est un aménagement innovant qui a fait ses preuves et a été généralisé. Dans le processus de standardisation, l'espace public peut lui aussi être un standard, mais il peut aussi jouer un rôle d'intégrateur du projet dans son environnement en formant un maillage sur lequel le projet se pose.

Mais si l'espace public peut être un standard, il peut aussi être un espace d'innovation. A ce titre, il aurait été intéressant d'aborder la question de l'innovation dans l'espace public : Quelle est sa place ? Comment se matérialise-t-elle ? Quels sont les espaces publics de demain ?



# Bibliographie

## Ouvrages et Articles

- Marion Abauzit-Gossez. Attractivité et projets urbains clés : standardisation ou territorialisation des espaces urbains ?. Agricultural sciences. 2012.
- Agence Française du Développement, Modèle d'Appel à Manifestation d'Intérêt, 2016
- Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine, Des espaces publics à vivre, 118p, 2014
- Sherry R. Arnstein, « A Ladder of Citizen Participation », JAIP, vol. 35, n° 4, juillet 196
- Jacques Beauchard, Françoise Moncomble, L'architecture du vide. Espace public et lien civil, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Essais », 2013, 108 p., ISBN : 978-2-7535-2226-8.
- Mario Bédard, Jean-Pierre Augustin et Richard de Snoilles, L'imaginaire géographique : Perspectives, pratiques et devenirs
- Mario BEDARD et Sandra BREUX, Non-lieux et Grand projets urbain : une inéluctable équation, Perspectives théoriques et propositions analytiques
- Brigitte Bertoncello, Nicole Girard, «Les politiques de centre-ville à Naples et à Marseille : quel renouvellement urbain ?», Méditerranée, 2001 Volume 96 Numéro 1 pp. 61-70
- B.K. «Revitalisation des centres bourgs anciens : 7 programmes déjà lancés» - LE MONITEUR.FR- Publié le 23/06/16
- Laurance Boccara, «Coup d'envoi pour le programme de revitalisation des centres-bourgs», Les Cahier de l'ANAH, www.anah.fr, Numéro 149, Juin 2015
- Olivier Bourdon, «Pourquoi faut-il intervenir pour la revitalisation du centre-ville ?», Les Echos, www.lesechos.fr, 14/2004
- Maryne Buffat & François Meunier, « La programmation urbaine, entre projet politique et projet urbain », Métropolitiques, 28 mai 2014. URL : <http://www.metropolitiques.eu/La-programmationurbaine-entre.html>
- En savoir plus sur <http://www.lesechos.fr/idees-debats/cercle/cercle-156164-pourquoi-faut-il-intervenir-pour-la-revitalisation-du-centre-ville-1213885.php?797SbL9ofjJCzDPO.99>
- CEREMA, Conduite de projet - Les phases de la conduite d'opération, www.territoire-ville.cerema.fr, oct 2007
- CERTU, Gestion de projet, application de la conduite de projet, Repère Méthodologique, 2000
- Communauté urbaine du Grand Dijon, Les Projets du Grand Dijon, 2012
- Communauté urbaine du Grand Dijon, Appel à projet «Transports urbains» Hors Île-de-France - Suites du Grenelle Environnement, Dossier de candidature, Présentation du projet, Réalisation de deux ligne de tram dans l'agglomération dijonnaise, 2013
- Communauté urbaine du Grand Dijon, Rapport d'activité 2014
- Philippe DEHAN, Acteurs et déroulement d'un projet, 2011
- Guillaume Faburel, « La mise en politique du développement durable : vers un « nouveau » modèle d'action par les pratiques professionnelles ? », Métropolitiques, 10 décembre 2014. URL : <http://www.metropolitiques.eu/La-mise-en-politique-du.html>.
- Cédric Ferial, « Le piéton, la voiture et la ville. De l'opposition à la cohabitation », Métropolitiques,10 avril 2013. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Le-pieton-la-voiture-et-la-ville.html>.
- Foray Dominique. Standardisation et concurrence : des relations ambivalentes. In: Revue d'économie industrielle, vol. 63, 1er trimestre 1993. Politique de la concurrence. pp. 84-101. doi : 10.3406/rei.1993.1460 [http://www.persee.fr/doc/rei\\_0154-3229\\_1993\\_num\\_63\\_1\\_1460](http://www.persee.fr/doc/rei_0154-3229_1993_num_63_1_1460)

- Petit Futé, Guide de l'habitat Dijon, 2014
- Arnaud GASNIER, De nouveaux espaces publics urbains? Entre privatisation des lieux publics et publicisation des lieux privés
- ICOVIL, Dijon et son agglomération : Mutations urbaines de 1800 à nos jours Tome 1 (1800-1967), 2012,
- IFSTTAR, CMI, Seban & Associé, Vademecum, Innovation et villes durables: repères pour l'action, 2015
- Quéré Louis. L'espace public : de la théorie politique à la métathéorie sociologique. In: Quaderni, n°18, Automne 1992. Les espaces publics. pp. 75-92. doi : 10.3406/quad.1992.972 [http://www.persee.fr/doc/quad\\_0987-1381\\_1992\\_num\\_18\\_1\\_972](http://www.persee.fr/doc/quad_0987-1381_1992_num_18_1_972)
- Ministère du Logement et de l'Habitat Durable, Revitaliser les centres-bourgs : un enjeu majeur pour l'égalité des territoires, 2014
- Manon PAWLAS, Les facteurs permettant la piétonisation, 2011
- Jean-Paul Rahon, Conférence « Tramway et aménagement urbain »
- Réseu rural et périurbain, Concertation et démarches participatives, des outils au service d'un dialogue territorial
- Jacques Stambouli, Les territoires du tramway moderne de la ligne à la ville durable Développement durable et Territoires Dossier 4 (2005) La ville et l'enjeu du Développement Durable
- Le Grand Dijon, Le journal du Plalais, spéciale Grand Dijon, 2010
- Lise Serra. Villes, territoires, réversibilités: pas à pas. Villes, territoires, réversibilité, Hermann, pp.11-23, 2013, 9782705687472. <http://www.editions-hermann.fr/>
- K. Lynch, L'image de la cité, Paris, Dunod, 1969, 222 p. Traduction de The image of the city, Cambridge, M.I.T. Press, 1960
- L'union Européenne, Finances vos projets grâce à l'Europe, Des fonds européens pour votre territoire, Guide pratique de l'élu, 2011

- Vincent Vlès, Vincent Berdoulay, Sylvie Clarimont, Espaces publics et mise en scène de la ville touristique RAPPORT FINAL DE RECHERCHE, Octobre 2015

### Etudes et Documents réglementaires

- Appel à Candidature, Appel à Manifestation d'Intérêt, Revitalisation des bourgs-centres, Candidature du PETR du Pays Lédonien, 2015
- Communauté urbaine du Grand Dijon, Plan de Déplacement Urbain, 2012-2020, 2012
- LOI n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové
- LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement
- Région Bourgogne-Franche-Comté, Revitalisation des bourgs-centres Francs-Comtois - Appel à manifestation d'intérêt - définition et mode d'emploi de l'expérimentation, 2015
- Syndicat Mixte du SCOT du Haut Jura, Revitalisation des Bourgs-Centres, Rapport Diagnostic, AMI Région, 2016
- Syndicat Mixte du SCOT du Pays Lédonien, Revitalisation des 4 bourgs centres du Pays Lédonien, Diagnostic et élaboration d'une stratégie globale de revitalisation pour 4 bourgs centres du Pays Lédonien, Bletterans - Clairvaux-les-Lacs - Orgelet - Saint Amour, 2016
- Urbicand, COPIL de Lancement, Revitalisation des 4 bourgs centres du Pays Lédonien, Diagnost Diagnostic et élaboration d'une stratégie globale de revitalisation pour 4 bourgs centres du Pays Lédonien, Bletterans - Clairvaux-les-Lacs - Orgelet - Saint Amour, 2016
- Urbicand, Restitution de Diagnostic, Revitalisation des 4 bourgs centres du Pays Lédonien, Diagnost Diagnostic et élaboration d'une stratégie globale de revitalisation pour 4 bourgs centres du Pays Lédonien, Bletterans - Clairvaux-les-Lacs - Orgelet - Saint Amour, 2016

## Sitographie

- DijonMag, <http://www.Dijon.fr>
- <http://www.letram-dijon.fr/>
- <http://www.grand-dijon.fr/archives/tramway-le-projet/projet-tramway/presentation-projet-tramway-25412.jsp>
- <http://www.bienpublic.com/edition-dijon-ville/2016/02/17/travaux-de-pietonnisation-a-dijon-l-opposition-denonce-le-projet-municipal>
- <http://infos-dijon.com/?p=380186>
- <http://developpementdurable.revues.org/3579>
- <http://www.mmcite.fr/fr/realisations-standards-55.html>
- <http://www.lesmateriaux.fr/R-3-A1-0-amenagement-exterieur.html>
- <http://www.bienpublic.com/edition-dijon-ville/2016/02/17/travaux-de-pietonnisation-a-dijon-l-opposition-denonce-le-projet-municipal>
- <http://www.alfredpeter.fr/?projet=integration-urbaine-du-tramway-3>

## Table des Figures

Figure 1: Les quatre bourgs-centres, des pôles d'équilibre structurant le territoire du Pays Lédonien.....	p8	Figure 17: Le tramway, une occasion pour moderniser la ville par des aménagements ponctuels en renouvellement urbain.....	p18
Figure 2: La place de la libération: une architecture monumentale classique.....	p9	Figure 18: Le tram à Dijon et à Bordeaux: des images similaires où patrimoine et modernité se cotoient.....	p18
Figure 3: La place Darcy: mise en scène des entrées du centre.....	p9	Figure 19: Faire connaître la ville de Dijon à travers une communication basée sur des images standards: tramway, écoquartier, équipements culturels, patrimoine culturel et historique.....	p18
Figure 5: Le Tramway de Dijon.....	p10	Figure 20: Le parcours de chouette: une simplification de l'histoire de Dijon.....	p19
Figure 6: Principal périmètre d'étude du centre-ville de Dijon.....	p10	Figure 21: Des places aux perspectives fermées.....	p19
Figure 7: Une évolution des modes de vie poussant les villes à s'adapter.....	p13	Figure 22: La mise en scène des entrées par l'intensification des perspectives.....	p19
Figure 8: Dijon au XIXe siècle.....	p14	Figure 23: L'organisation du centre-ville: des places associées à un monument mis en scène.....	p19
Figure 9: Le centre-ville avant la piétonisation: Place de la Libération, Place Darcy, Place Barabant.....	p14	Figure 24: L'innovation, un concept basé sur l'initiative porté par des acteurs publics ou privé et bénéficiant souvent d'un soutien par les politiques publiques.....	p20
Figure 10: Deux lignes de tram pour connecter les différents pôles de l'agglomération.....	p15	Figure 25: L'innovation, Initiation d'une expérience dans la réalité dans le but de généraliser et commercialiser un produit.....	p20
Figure 11-12: L'aménagement de la gare en pôle multimodale: tram, bus, parkings, trains.....	p15	Figure 26: Pour l'innovation urbaine, un besoin de restructuration des services des collectivités pour une meilleure connaissance des projets.....	p21
Figure 13: The environmental Light Railway Award: un projet valorisé pour sa portée écologique.....	p15	Figure 27: Exemples de territoires porteur d'innovation et d'expérimentation.....	p21
Figure 14: Le tram est une occasion pour aménager un réseau de chaleur et pour améliorer la qualité des espaces publics tel que la piétonisation du centre-ville.....	p15	Figure 28 à 31: Standard non sponsorisé: l'organisation des espaces publics de dijon: places et monument, une logique ancienne encore valorisée et utilisée aujourd'hui (exemple de la place de la libération et de la place du palais des congrès.....	p22
Figure 15: La réduction narrative de la ville pour la construction d'une image attractive et exportable.....	p17		
Figure 16: Les projets urbains: des aménagements phares associées à des aménagements ponctuels.....	p17		

## Table des Figures

Figure 32: Standard sponsorisé: les financements européens une insitution à la ville durable pouvant induire une standardisation des projets financés.....	p22	Figure 48: Les étapes du projet selon Philippe Déhan.....	p31
Figure 33-34: L'accord de standard entre Dijon et Brest pour la commande du tramway.....	p23	Figure 49: Les étapes du projet selon l'IFSTTAR.....	p32
Figure 35: Standard obligatoire: principe d'aménagement des arrêts accessibles au PMR à Dijon généralisés sur l'ensemble de la communauté d'agglomération. ....	p23	Figure 50: Les étapes du projet selon le CEREMA.....	p32
Figure 36: des arrêts de tram respectant la réglementation pour l'accès des personnes à mobilité réduite aux transports .....	p23	Figure 51: Le tableau AFOM .....	p33
Figure 37: Le tram, un effet sur toutes les dimensions de la ville.....	p24	Figures 52 à 55: Le cas du concept de développement durable et de ville durable.....	p33
Figure 38: L'insertion du tram dans le système urbain.....	p24	Figures 56 à 58: L'usage de la référence dans le projet de piétonisation du centre-ville de Dijon: entre minéralité, centre commerciale à ciel ouvert et trame verte le long du tram.....	p35
Figure 39: Une activité commerciale influencée par l'emplacement du tram: un commerce décentré.....	p24	Figure 59: Le projet Quai du Sud: des espaces publics connectant le projet au tram mais aussi aux rives du canal, une cohérence par le végétal.....	p36
Figure 40: Embellissement de l'espace public et green washing.....	p24	Figure 60: La place Darcy connectant le tram au centre: une mise en cohérence par le végétal tout en conservant la minéralité propre à l'identité du centre.....	p36
Figure 41: La standardisation des commerces de centre-ville.....	p24	Figure 61: Les acteurs dans la construction du projet: des interventions ponctuelles à des jalons spécifiques.....	p37
Figure 42: l'autoalimentation entre standard et innovation.....	p25	Figure 62: Les degrés de participation de Arnstein, l'insertion de nouveaux acteurs dans le projet.....	p38
Figure 43: Critères d'aménagements de l'espace public.....	p26	Figure 63: Répartition des financements européens entre les différents fond .....	p39
Figure 44: Des aménagements faisant l'unanimité.....	p26	Figure 64: Le dispositif Intereg France-Suisse: Interreg France-Suisse 2014-2020 soutient des projets transfrontaliers impliquant a minima un partenaire français et un partenaire suisse. ....	p39
Figure 45: Des aménagements correspondant aux pratiques ou une standardisation des pratiques?.....	p26	Figure 65: Le FEDER, des financements portés sur l'innovation et le développement durable des territoires .....	p40
Figure 46: Les déceptions: une exigence de ville durable?.....	p26	Figure 66: Financement des projets en Bourgogne entre 2007 et 2013.....	p40
Figure 47: Des aménagements peu perçus comme des standards parce qu'ils répondent aux attentes des usagers.....	p26		

## Table des Figures

Figure 67: Les orientations stratégiques du CPER Bourgogne tournées vers l'innovation et le développement durable du territoire bourguignon .....	p41	Figure 90: La structure du dossier présenté à la Région pour l'AMI .....	p54
Figure 68: Le Pays Lédonien, à l'écart des dynamiques métropolitaines de Genève et de l'axe Rhin-Rhône .....	p45	Figure 91: Chronologie de construction du projet par Urbicand .....	p55
Figure 69: Les objectifs de l'AMI «Revitalisation bourgs-centres» .....	p46	Figure 92: Des problématiques communes entre les différents bourgs-centres .....	p55
Figure 70: Phasage de l'AMI et sélection des bourgs-centres .....	p46	Figures 93 à 96: Bletterans en image: des enjeux de valorisation de l'espace public .....	p56
Figure 71: La méthodologie de la phase 1 .....	p47	Figure 97: Etalement urbain à Bletterans .....	p56
Figure 72: Le Diagnostic: une approche globale du territoire exigée .....	p47	Figure 98: Etalement urbain à Clairvaux-les-Lacs .....	p57
Figure 73: La méthodologie de la phase 2 .....	p48	Figures 99 à 104: Clairvaux-les-Lacs en image: des enjeux de reconnexions piétonnes entre la ville et le Lac .....	p57
Figure 74: La méthodologie de la phase 2 .....	p48	Figure 105: Etalement urbain à Orgelet .....	p58
Figure 75: Les lauréats de l'AMI «Revitalisation des bourgs-centres» .....	p49	Figures 106 à 111: Orgelet en image: des enjeux de valorisation et requalification du patrimoine bâti .....	p58
Figure 76: Maillage territorial du Pays Lédonien: des bourgs-centres aux échelles de rayonnement variées .....	p50	Figure 112: Etalement urbain à Saint Amour .....	p59
Figure 77: Urbicand, une équipe pluridisciplinaire pour réaliser l'étude de revitalisation.....	p51	Figures 113 à 117: Saint Amour en image: des enjeux de reconnexion de la ville .....	p59
Figure 78: Le projet Izernore: principale expérience d'Urbicand dans la revitalisation des bourgs-centres .....	p51	Figure 118: Constats et enjeux urbains et paysagers à Bletterans .....	p60
Figure 79: Méthode de la phase 1 de l'étude: synthèse du diagnostic et détermination des enjeux .....	p52	Figure 119: Atouts et faiblesses de Bletterans .....	p60
Figure 80: Méthode de la phase 2 de l'étude: définition d'une stratégie de revitalisation et des projets urbains communaux .....	p52	Figure 120: Constats et enjeux urbains et paysagers à Clairvaux-les-Lacs .....	p61
Figure 81: Organisation de la concertation tout au long de l'étude .....	p52	Figure 121: Atouts et faiblesses de Clairvaux-les-Lacs .....	p61
Figures 82 à 89: Les ateliers de projet, déroulement .....	p53	Figure 122: Constats et enjeux urbains et paysagers à Orgelet .....	p62
		Figure 123: Atouts et faiblesses de Orgelet .....	p62

## Table des Figures

Figure 124: Constats et enjeux urbains et paysagers à Saint Amour.....p63	Figure 141: Exemple de passerelles dans la vallée du Doubs .....p70
Figure 125: Atouts et faiblesses de Saint Amour .....p63	Figure 142: Exemple d'espace de co-working : La cordée à Morez dans le Haut-Jura .....p70
Figure 126: Questionnaire des ateliers: Clairvaux-les-Lacs .....p65	Figure 143: Le principe de fonctionnement d'une microcentrale hydro-électrique .....p70
Figure 127: Hiérarchisation des secteurs par les communes: Orgelet .....p65	Figure 144: Exemple de pistes solaires réalisées par Wattway .....p70
Figure 128: Exemple de référence internationale: Genève, parc agro-paysager .....p66	Figure 145: Exemple d'écocamping : le Cun du Larzac .....p70
Figure 129: Exemple de référence locale: Treffort Cuisiat .....p66	Figure 146: Clairvaux-les-Lacs, double face touristique .....p71
Figure 130: Exemple de références conceptuelles relatives au développement durable: le BIMBY en Algéco et les Ecoquartiers .....p66	Figure 147: Schéma concept de Orgelet .....p72
Figure 131-132: Des schémas concepts reprenant des thématiques et idées conceptuelles similaires .....p66	Figure 148: Exemple d'un local d'AMAP : le THUR AMAP .....p72
Figure 133: Une organisation des légendes reprenant les mêmes principes: exemple de Bletterans et Clairvaux-les-Lacs .....p67	Figure 149: Exemple de place dédiée au commerce de bouche : place des Cardeur d'Aix .....p72
Figure 134: Schéma concept de Bletterans .....p68	Figure 150: Exemple d'un résidence sénior à Saint-Léger-sur-Dheure ....p72
Figure 135: Le champ de Foire de Treffort Cuisiat aménagé en trois parties (parking, place minérale et jardin) .....p68	Figure 151: Densifier le long des voies transversales : exemple de la ZAE de Lambesc .....p72
Figure 136: Aménagements de parc sur l'eau : le bois Guillaume .....p68	Figure 152: Exemple de pépinière d'entreprise : Euréalp à Grésivaudan .....p72
Figure 137: Renaturation des zones d'activités de la communauté de communes de Thann-Cernay .....p68	Figure 153: Orgelet, s'appuyer sur l'identité patrimoniale pour construire le bourg de demain .....p73
Figure 138: Exemple de la maison de l'énergie de Héricourt .....p68	Figure 154: Schéma concept de Saint Amour .....p74
Figure 139: Bletterans, un dynamisme commercial comme pilier de développement.....p69	Figure 155: Exemple de Campus d'équipements : le site scolaire de Trivaux-Garenne .....p74
Figure 140: Schéma concept de Clairvaux-les-Lacs .....p70	Figure 156: Exemple d'habitat participatif : le château partagé en Savoie .....p74

## ***Table des Figures***

Figure 157: Exemple d'esplanade de gare à Bécon .....	p74
Figure 158: Exemples de constructions sur Algéco modulaire .....	p74
Figure 159: Saint Amour, un tissage de liens et de proximités .....	p75
Figure 160: Exemple de schéma selon les principes de Kevin Lynch .....	p76
Figure 161-162: L'espace public, un maillage pour construire le projet dans les schémas concepts .....	p76
Figure 163-164: Références illustrant des équipements pouvant structurer l'espace public: Datacentre et espace de co-working à Clairvaux-les-Lacs .....	p77
Figure 165-166: Référence illustrant des espaces publics faisant centralité par leur fonction: les place dédiées à l'activité commerciale à Bletterans et Orgelet .....	p77
Figure 167: Le bourgs-centres du SCOT du Haut Jura .....	p78
Figure 168: Morez, les participants ont encadré les points noirs paysager .....	p79
Figure 169: A St Claude, un groupe nombreux et des débats enrichissants .....	p79
Figure 170: Des bourgs étudiés en fonction des critères statistiques définis par la Région .....	p79
Figure 171-172: Exemple des éléments de diagnostic pour un bourg-centre du Haut-Jura: le cas de Saint-Claude .....	p80
Figure 173: Exemple d'une stratégie communale dans le Haut Jura: le cas de Saint-Claude .....	p81
Figure 174: Hiérarchisation des bourgs-centres du Haut Jura en fonction de leur niveau de dévitalisation .....	p81

# Table des matières

## Introduction.....P5

Choix du sujet.....	p5
Problématique et hypothèses.....	p6
Méthode.....	p7
Les études de cas.....	p8
Annnonce de plan.....	p10

## 1. Le projet urbain : subtil mélange d'innovation et de standard.....P11

### 1.1. Concurrence et évolution des modes de vie moteurs de nouveaux enjeux urbains.....p13

1.1.1. Un contexte global générateur de dysfonctionnements urbains.....	p13
1.1.2. L'adaptation contrainte des villes face à l'évolution des modes de vie.....	p15

### 1.2. Attractivité et Projets urbains : une réponse aux nouveaux enjeux.....p16

1.2.1. L'attractivité, objectif commun de toutes les villes.....	p16
1.2.2. Des méthodes de construction des projets urbains semblables dans toutes les villes pour atteindre leurs objectifs ?.....	p17

### 1.3. Innovation et standardisation : deux concepts étroitement liés et indissociables du projet urbain.....p20

1.3.1. Du projet innovant.....	p20
1.3.2. ... Vers la standardisation du projet.....	p22

### 1.4. L'innovation et la standardisation dans le cadre des projets d'aménagement d'espaces publics centraux.....p25

## 2. Innovation et standardisation dans le processus de projet.....P29

### 2.1. La standardisation dans les étapes de construction du projet .....p31

2.1.1. Quel étapes dans un projet urbain ?.....	p31
---	-----

2.1.2. Standardisation, territorialisation et innovation dans les étapes du projet.....	p33
---	-----

### 2.2. Acteurs et financements du projet, des vecteurs de standardisation et d'innovation dans les projets.....p37

2.2.1. Les acteurs du projet : entre standardisation et reterritorialisation du projet.....	p37
- La technicisation du projet, un véhicule du standard..	p37
- La concertation pour l'innovation et la territorialisation ?	p38
2.2.2. Le financement du projet : une attente d'innovation pour faciliter la standardisation ? .....	p39
- Des aides financières variées qui passent généralement par la Région.....	p39
- Des critères demandant de l'innovation mais qui ont un effet de standardisation.....	p40

## 3. Les projets de revitalisation de bourgs-centres dans le pays Lédonien, étude du montage d'un projet.....P45

### 3.1. Analyse de l'AMI : Des attentes entre innovation et standardisation.....p46

3.1.1. Les intentions de l'AMI : Co-construire une démarche globale de revitalisation avec les acteurs du territoire.....	p46
3.1.2. Le cadre méthodologique de l'AMI : standardiser une méthode innovante.....	p47
3.1.3. Les critères de sélection : Quelle place pour l'innovation et le projet ? .....	p49
3.1.4. Le positionnement du Syndicat Mixte du SCOT du Pays Lédonien : une appropriation originale et équitable de la méthode de la région pour une approche globale de son territoire.....	p49

### 3.2. La méthode du BE : Principes généraux et spécificités.....p51

3.2.1. Une méthode répondant aux attentes de l'AMI.....	p51
3.2.2. La concertation tout au long du projet : une plus-value du Bureau d'Etudes porteuse de territorialisation et d'innovation.....	p52

# Table des matières

## **3.3. *Projet et construction du projet : de l'innovation aux standards*.....p54**

*3.3.1. Diagnostic et ateliers participatifs : une approche territorialisée vectrice d'idées nouvelles.....p55*

**- Des éléments de diagnostics généralisables à tous les bourgs, un risque de standardisation.....p55**

**- Les spécificités propres à chaque bourg, une recherche de territorialité.....p56**

**- La territorialisation des enjeux, pour un projet au plus prêt du territoire.....p59**

**- Synthèse globale de l'analyse du diagnostic: une approche territorialisée, complétée par une volonté de concertation.....p64**

*3.3.2. La construction du projet : un détachement progressif au territoire pour un projet fait d'innovation et de standard.....p66*

**- La construction du concept : un détachement progressif au territoire.....p66**

**- Les principaux éléments du projet de revitalisation.....p68**

*3.3.3. Quel traitement des espaces publics dans le projet ? une place paradoxale, à la fois central et relégué.....p76*

**- L'espace public, centre et fil conducteur de la stratégie de revitalisation.....p76**

**- L'espace public, un vide qui ne fonctionne pas seul ?.p77**

*3.3.4. Etude comparative entre la revitalisation dans le Pays Lédonien et celle dans le Haut Jura : un projet innovant et approfondi comparait à d'autres.....p78*

**- Le suivi à la lettre des attentes de l'AMI, une absence de territorialisation.....p79**

**- Une stratégie sans projet ?.....p81**

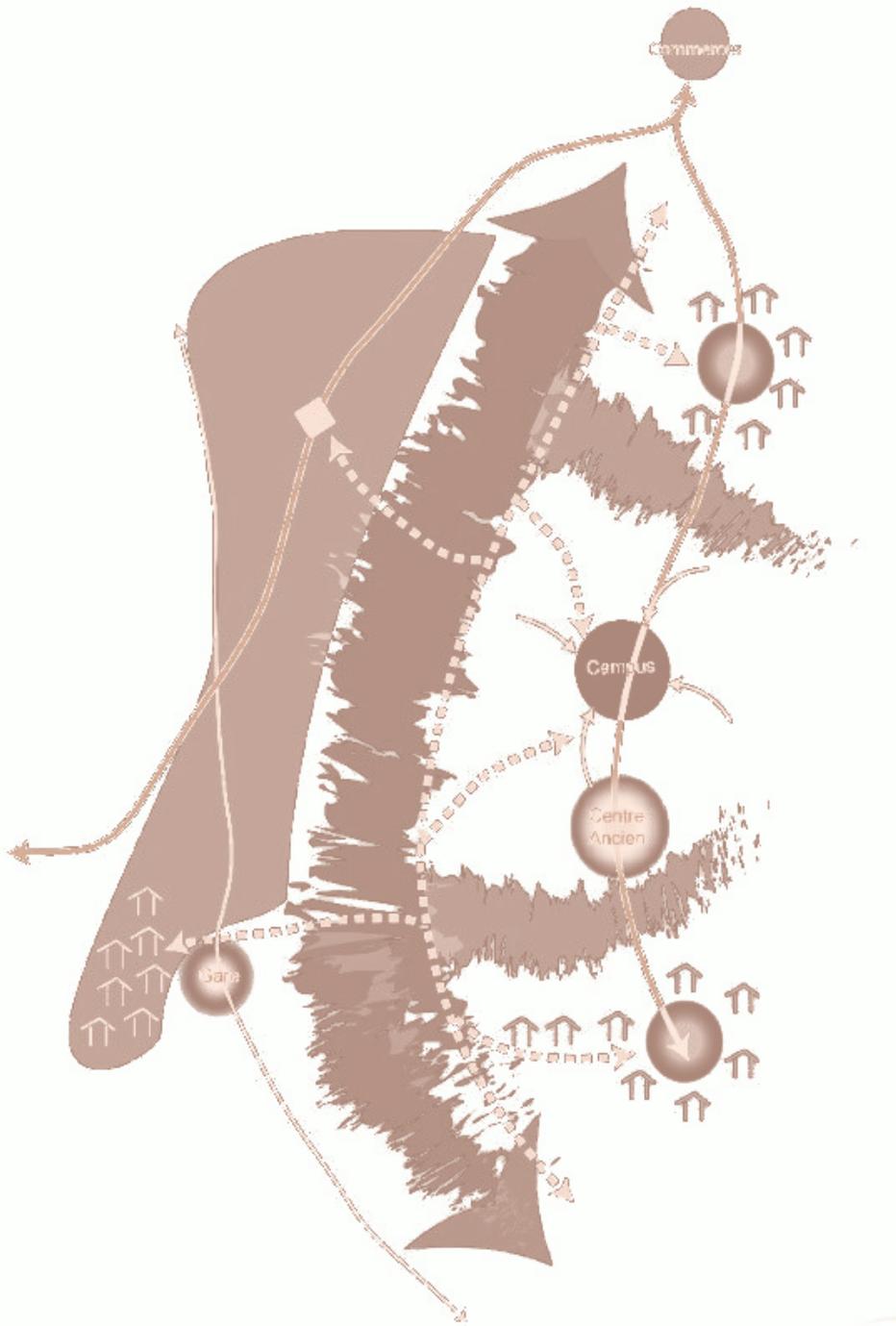
**Conclusion.....P84**

**Bibliographie.....P87**

**Table des figures.....P90**

**Table des matières.....P95**

**Annexes.....P97**



## ***ANNEXES***



## L'histoire du centre-ville

Comment délimitez-vous le centre-ville de Dijon ?

Le centre-ville est délimité par l'ancienne enceinte qui sécurisait la ville et qui est aujourd'hui transformée en boulevard.

Quand la ville de Dijon s'est-elle développée ?

La ville s'est principalement développée sous l'impulsion des pouvoirs civils et religieux. Elle s'est développée de manière radioconcentrique autour d'un ancien castrum romain dont le plus ancien vestige est la tour barre du palais des ducs. Le castrum représente le cœur de ville très dense, il est suivi par l'enceinte médiévale qui correspond à peu près au périmètre du secteur sauvegardé. Il reste quelques vestiges des remparts.

Le développement de la ville s'est fait jusqu'au XIXe siècle à l'intérieur des remparts.

Quelles sont les caractéristiques de la trame viaire du centre-ville ? De quand date-elle ?

Les rues sont principalement dessinées en parallèle de l'Ouche, une rivière qui traverse la ville et qui est maintenant couverte.

Quelle sont les périodes les plus riches en terme de développement architectural et urbain dans le cas de Dijon ?

Il y a eu principalement deux périodes de développement :

- la fin du Moyen Âge avec l'arrivée des ducs d'occident : la ville devient un foyer d'art et concentre de plus en plus d'hôtels particuliers réalisés par les élites de la société. Ce développement est à la fois lié à la présence d'un parlement dans la ville et d'une population bourgeoise.

- le début du XXe siècle avec l'apparition des faubourgs haussmanniens en lien avec le développement industriel de la ville. Les principales industries sont issues des domaines agro-alimentaire et la pharmaceutique.

## L'histoire de la ville

Comment la ville s'est-elle développée par rapport au centre-ville ?

La ville s'est développée plutôt en continuité avec le centre-ville mais aussi à l'intérieur de celui-ci par du renouvellement urbain.

## Aménagement et déplacement

Pensez-vous que le tram et la piétonisation aient désenclavé le centre-ville de Dijon ?

Il y a un double effet du tram. Le tram a permis de rapprocher les quartiers en bout de lignes du centre-ville. Mais il isole de centre des quartiers qui ne sont pas desservis par une ligne de tram car il y a moins de bus pour desservir ces quartiers.

La piétonisation a fait que plus de gens traversent le centre-ville mais la disparition des parkings complique les achats. Les déviations compliquées compliquent aussi la desserte du centre quand on vient en voiture. Cela impacte aussi les commerces en fonction de la proximité du tram.

Les aménagements réalisés dans les années 70 et ceux d'aujourd'hui vous semblent-ils aller en continuité les uns des autres ?

Oui, la municipalité a fait en sorte que seul les bus puissent traverser le centre avant de le piétoniser. Cela paraît une continuité logique. Même si les bus avaient tendance à produire beaucoup de nuisances, c'est pour cela que la piétonisation a été réalisée.

C'est quelque chose qui se passe dans toutes les villes parce qu'il y a une prise de conscience sociale et écologique. Ces aménagements sont une résolution technique à un problème de société.

Le but des élus est de donner une image de capitale à la ville en travaillant sur la question de la qualité de vie (habitat, accessibilité) et en créant une complémentarité entre le centre-ville et la ville. Par exemple, en évitant la concurrence entre le centre-commercial Toison d'Or et le centre ou en déplaçant des équipements.

Depuis la piétonisation, il y a eu une grande évolution de commerce avec un fort turn over. C'est à la fois un effet des aménagements et de la crise. On observe aussi quelques opérations de rénovation dans le centre réalisé par les banques ou les habitants.

## Aménagement récent et patrimoine historique

Aujourd'hui, selon vous, comment le patrimoine historique du centre-ville est-il perçu par les habitants et visiteurs ?

Les usagers et visiteurs sont très satisfaits de la qualité du centre-ville.

Les aménagements du centre-ville respectent-ils l'histoire, les caractéristiques architecturales et urbaines du centre-ville ?

C'est difficile de faire la part des choses entre la question économique et le contexte local du patrimoine. Les élus sont sensibles à la question touristique mais ils le sont moins à celle de la préservation du patrimoine. Or il y a un équilibre délicat à trouver entre économie et patrimoine.

Les élus ont conscience du fait qu'il s'agit d'un moteur touristique mais ils ont des difficultés à agir pour le préserver.

-Les projets d'aménagement ont-ils permis de mettre en valeur l'ensemble du patrimoine du centre-ville ?

Oui car l'ensemble des périodes se côtoient dans le centre-ville. La piétonisation a d'abord été réalisée sur les parties médiévales du centre, aujourd'hui elle couvre l'ensemble des périodes représentées dans le centre.

#### **Avis**

-Êtes-vous satisfaite des aménagements du centre-ville à la fois en tant qu'historienne et en tant qu'usagers du centre ? Pourquoi ?

En tant qu'usager, oui, très satisfaite.

En tant qu'architecte, c'est plus mitigé. Les aménagements respectent l'histoire du centre. Par exemple, il y a eu une volonté affichée de ne pas mettre d'arbre sur les places car ce n'était pas dans la culture médiévale. Mais il y a un manque de style spécifique à Dijon et qui affirmerait sa marque dans les aménagements. Il y a un manque de culture historique et architecturale chez les techniciens qui empêche d'avoir une totale cohérence dans les nouveaux aménagements et par rapport au patrimoine.

## Annexe 2: Questionnaire réalisé auprès des usagers du centre-ville de Dijon

Âge :

-20	20-30	30-50	50	Total
2	5	5	3	15

1) Où habitez-vous ?

L'agglomération			
Dijon	dijonaise	Autre	Total
6	3	6	15

2) Pourquoi êtes-vous dans le centre-ville?

Shopping / achat	Promenade	Travail	Services	Tourisme	J'y habite
4	2	2	1	4	1

3) A quelle fréquence venez-vous dans le centre-ville ?

C'est la première fois	J'y habite	Tous les jours	1-2 fois par semaines	1-2 fois par mois
2	2	4	2	5

4) Trouvez-vous que le centre-ville a changé ?

Oui	Non	Ne sais pas
11	2	2

5) Que pensez-vous de l'aménagement des abords du Tram ?

6) Que pensez-vous de l'aménagement des espaces piétonniers du centre-ville ?



7) Quels sont les points forts de ces aménagements ?

Sécurité	Facilité	Déplacement / Circulation	Tranquillité	Dynamisme / terrasse de restaurants	Ecologie	Proximité
2	3	7	5	2	1	1

8) Quels sont les points négatifs de ces aménagements ?

Aucun	C'est chère	Manque de valorisation	Peu fréquenté (espace piéton)	Aller plus loin (tram)	Augmente les loyers	Peu de parkings
11	1	1	2	1	1	1
Circulation voiture	Manque des bancs	Loin du centre (Tram)				
2	1	1				

9) Selon vous, le tram a-t-il rendu le centre plus accessible ?

Oui	Non
15	0

10) Selon vous, la piétonisation a-t-elle rendu le centre-ville plus accessible ?

Oui	Non
10	5

11) Qu'est-ce qui fait l'identité du centre-ville de Dijon ?

Commerces / Restaurants	Places / Parcs	Culture	Monuments / Architecture	Caméra	Le monde	Pas de réponses
3	5	2	6	1	1	2

12) Les aménagements respectent-ils l'identité du centre-ville ?

Oui	Non
10	5

13) Selon vous, les aménagements de l'espace public mettent-ils en valeur le patrimoine de la ville ?

Embelli	Aucun changement	Dégrade	Modernise
9	3	1	2

14) Les aménagements vous semblent-ils différents de ce que l'on retrouve dans d'autres centres-villes ?

Oui	Non	Ne sais pas
9	4	2

### Annexe 3: La mise en accessibilité des transports à Dijon: un travail de normalisation de l'espace public

ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS		PLANIFICATION			MAÎTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE	ÉLÉMENTS INDICATIFS DE COÛT
		2012	2015	2020			
<b>Action 0</b>	Mise en service de 2 lignes de tramway				Grand Dijon	Union européenne, Etat, Conseil Régional, Conseil Général	400 M€
<b>Action 11</b>	Améliorer la qualité du réseau de transports urbains				Grand Dijon	Opérateur du réseau Divia, communes	
<b>Action 12</b>	Améliorer la complémentarité et l'interconnexion entre les réseaux Transco, TER et Divia				Conseil régional, Conseil Général 21, Grand Dijon	Opérateur des réseaux de transport : Divia, Transco, TER	
<b>Action 17</b>	Améliorer la mobilité des séniors				Grand Dijon	Divia	Etude : 100 000 €
<b>Action 21</b>	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports urbains				Grand Dijon et les communes	Divia, associations de représentants de personnes handicapées	Coût de renouvellement du parc et estimation de 10 000€ par arrêt aménagé
<b>Action 28</b>	Travailler sur la lisibilité et la qualité des interfaces de correspondance				Conseil régional, Conseil Général 21, Grand Dijon	Communes, Opérateurs de réseaux (Divia, TER, Transco)	Etude : 50 000 € Travaux en fonction des études
<b>Action 32</b>	Observatoire du PDU				Grand Dijon	Conseil Régional, Conseil Général 21, communes, DREAL, polices	Budget annuel enquêtes : 30 000 € Budget enquête ménages déplacements : 180 000 €
<b>Accessibilité de la voirie et de l'espace public</b>							
<b>Action 1</b>	Etablir un guide d'aménagement des voiries apaisées				Grand Dijon	Conseil Général 21, communes, Divia	Etude : 100 000 €
<b>Action 4</b>	Elaborer et mettre en oeuvre le plan directeur des continuités piétonnes				Grand Dijon	Communes, Conseil Général de Côte d'Or, CCI, Association d'entreprises, Association pour la promotion de la marche, Associations représentants des personnes handicapées	Etude : 100 000 € Mise en oeuvre : budget déterminé dans le plan directeur
<b>Action 5</b>	Coordonner la mise en accessibilité de voies en lien avec le code de la rue				Grand Dijon	Communes, Conseil Général de Côte d'Or, Association de personnes handicapées	Etude : 50 000 € Mise en oeuvre : part du budget voirie pour chaque commune

■ Etude     
 ■ Mise en oeuvre     
 ■ Mise en oeuvre selon étude     
 ■ Coordination

## Annexe 4: Le déroulé complet (diagnostic, stratégie, projet) d'une étude de revitalisation : le cas de Bletterans

Source de l'ensemble de l'annexe: Pays Lédonien

### Pays Lédonien – Région Bourgogne-Franche-Comté

#### 2.2. Diagnostic à l'échelle des bourgs-centres

La présentation des bourgs-centres s'effectue dans l'ordre alphabétique.

##### 2.2.1. Bletterans

###### 2.2.1.1. Etat des lieux et situation historique et géographique

Bletterans, une presqu'île au cœur de la Seille

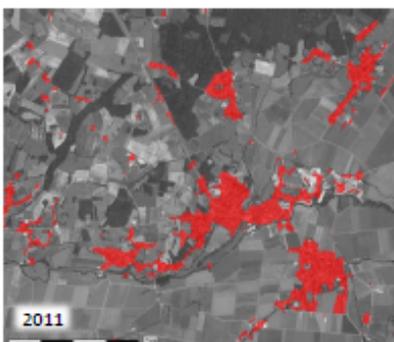


Originellement situé dans le lit majeur de la Seille, Bletterans est un bourg groupé dont le centre historique est entouré par les bras de la Seille. Il se caractérise donc par une situation en presqu'île entourée par une rivière. La ville s'est développée autour d'un axe traversant qui rejoint Chalon-sur Saône à l'Ouest et Lons-le-Saunier au Sud.

Entre 1950 et 2011, le bourg centre s'est considérablement étendu selon deux grandes phases. De 1950 à 1980, il s'est étalé le long des axes, notamment en direction de Nance et Desnes. De 1980 à 2011, le bourg s'est épaissi et densifié tout en continuant de s'étendre puisqu'il forme maintenant une conurbation avec le village de Nance. Cet étalement urbain engendre une forte consommation d'espaces même si la densité sur la commune reste globalement moyenne puisqu'entre 2002 et 2011, elle est de 23,5 logements / ha.

Depuis le début des années 2000, le développement résidentiel de Bletterans s'est organisé autour de deux principaux secteurs : le secteur Vallière (où 20 logements ont été créés), le secteur centre (où 18 logements surtout collectifs ont été créés). Bletterans se

Un bourg qui s'étend le long des axes



### Pays Lédonien – Région Bourgogne-Franche-Comté

distingue par un certain équilibre entre les formes urbaines utilisées, contrairement au reste du territoire où l'individuel pur reste très largement majoritaire.

Bletterans se distingue aussi par son parc de logements de petites tailles, et plus spécialement de T1 qui représente plus de 14% du parc de logement contre 3% dans l'intercommunalité. Autre particularité de Bletterans, près de 2/3 des ménages sont locataires de leur logement, alors que les ménages sont massivement propriétaires de leur résidence principale à l'échelle de l'intercommunalité (72% en 2012).

Enfin, le bourg est aussi caractérisé par une importante part de logements vacants puisqu'il enregistre près de 10% de logements vacants contre 8% sur toute l'intercommunalité. La vacance sur Bletterans s'est considérablement développée depuis 2006 puisque la commune passe d'une vacance dite fonctionnelle (5%) en 2006 à une vacance plus préoccupante depuis. Les logements vacants sont principalement localisés en centre-bourg.

Répartition des logements vacants à Bletterans



#### A retenir

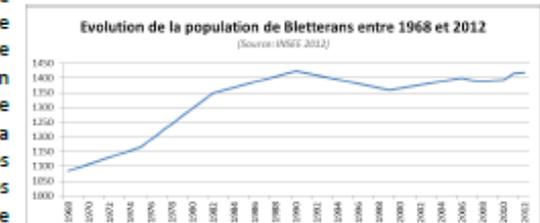
- Historiquement, un bourg groupé prenant la forme d'une presqu'île dans le lit majeur de la Seille
- Une ville étalée, consommatrice d'espaces, en conurbation avec Nance
- Un parc de logements de petites tailles avec 2/3 des ménages locataires
- Une importante part de logements vacants (10%) depuis 2006

###### 2.2.1.2. Socio-démographie et socio-économie

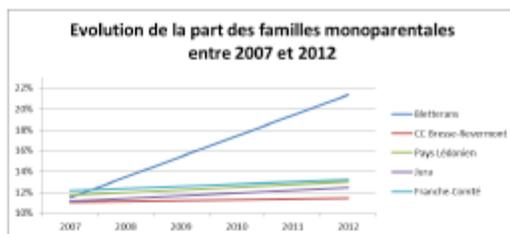
###### Caractéristiques sociodémographiques de Bletterans

En 2012, Bletterans compte 1418 habitants, soit près de 12% de la population de la communauté de communes Bresse-Revermont.

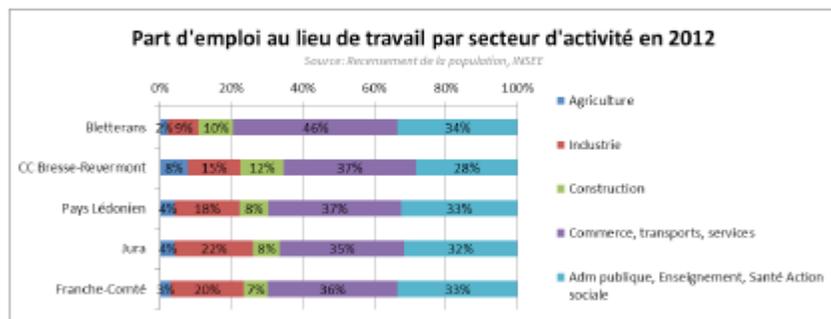
Historiquement, Bletterans bénéficie d'une croissance démographique remarquablement dynamique, qui se poursuit entre 2007 et 2012, avec un taux d'évolution annuel moyen de près de 0,37%/an. Pour autant, la croissance intercommunale reste très largement portée par les communes rurales puisque entre 2007 et 2012, la population croît de 0.71% dans l'EPCI.



Bletterans se distingue par une diminution particulièrement marquée de la taille des ménages par rapport à son EPCI. C'est d'ailleurs aujourd'hui le bourg de la hiérarchie urbaine du SCoT qui enregistre la plus faible taille de ménages et ce même devant Lons-le-Saunier avec 1.8 personnes par ménages. Cette faible taille s'explique à la fois par une explosion du nombre de familles monoparentales entre 2007 et 2012 et par un vieillissement de la population qui porte à 10,6% la part des 80 ans et + en 2012. La baisse de la taille des ménages explique le développement des logements de petites tailles constatés précédemment.



Caractéristiques socioéconomiques de Bletterans



Bletterans enregistre 941 emplois au lieu de travail en 2012, soit 32% des 3909 emplois présents sur la communauté de communes. Parallèlement, la commune compte 614 actifs. Bletterans est donc un pôle générateur d'emplois à l'échelle de son bassin de vie.

Le bourg est caractérisé par une forte densité commerciale (28 établissements pour 1000 habitants), ce qui se traduit par une concentration d'emplois dans ce domaine avec près d'un emploi sur deux rattaché aux domaines du commerce, des transports et services. A l'inverse, on notera une part plus faible de l'industrie et de l'agriculture. L'emploi sur Bletterans ne cesse de croître depuis la fin des années 90.

Bletterans est après, Lons-le-Saunier, la commune du Pays lédonien qui dispose du plus de plancher commercial (21 000 m<sup>2</sup>) essentiellement pour de l'équipement de la maison et de l'alimentaire. Il est doté d'un appareil commercial intercommunal autonome et attractif peu sujet à l'évasion commerciale. Une grande partie des commerces se situe en centre-bourg.

Bletterans est en plus pourvu d'un certain nombre d'équipements puisqu'il possède plusieurs écoles et un collège, des équipements culturels tels qu'une salle des fêtes et une médiathèque. La commune possède aussi plusieurs équipements sportifs tels qu'un gymnase, et des terrains de sport.

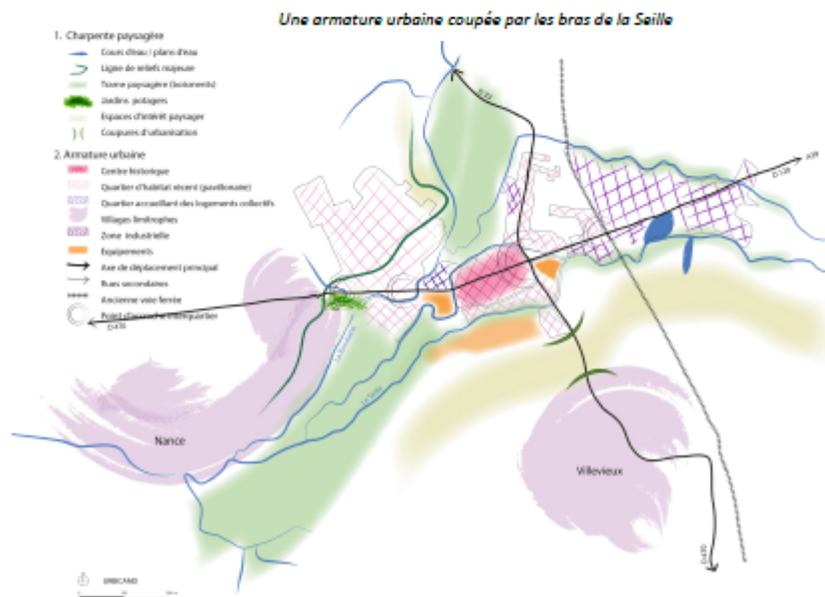
**A retenir**

- Stabilité démographique dans un contexte intercommunal porteur
- Une part de petits ménages particulièrement forte
- Une résidentialisation forte traduisant un rapport de périurbanisation plus marqué avec Lons-le-Saunier
- Un dynamisme économique important
- Une très forte densité commerciale notamment dans le centre-bourg

2.2.1.3. L'armature urbaine et paysagère

Bletterans est un bourg plutôt morcelé en plusieurs quartiers très distincts : le centre historique encerclé par la Seille, deux quartiers d'habitat pavillonnaire l'un à l'Est, l'autre à l'Ouest du centre, une zone d'activité en entrée de ville Est. La ville est aussi coupée en deux par la Seille puisque le centre est au sud de celle-ci encerclé par l'eau alors que les autres quartiers sont au nord de la rivière. Le centre-bourg se caractérise par la présence d'un rue très commerçante et d'un champ de foire de grande envergure mais peu valorisé.

Les axes de déplacement principaux servent de liaison entre les quartiers. Ils connectent aussi la commune avec les villes de Lons-le-Saunier et Chalons-sur-Saône et avec l'autoroute A39. De ce fait, la commune de Bletterans est traversée par de nombreux poids lourds qui produisent d'importantes nuisances, notamment dans le centre historique. La zone d'activité s'est implantée en entrée de ville Est du bourg afin de profiter de la desserte de l'autoroute A39 qui lui offre une position stratégique. Bletterans est le seul bourg desservi par la Véloroute.



Une coupure agricole et naturelle apporte une qualité paysagère certaine au Sud de Bletterans et offre une transition avec la commune de Villevieux. Elle s'explique par la présence, dans cette partie de la commune, d'un risque inondation et par un PPRI qui limite l'urbanisation.

*Bletterans en image*

La rue principale, commerçante mais encombrée



Exemple de logement vacant et dégradé



Les stationnements autour du centre : peu utilisés et mal signalés



La place du Colombier : aire de stationnement peu aménagée



Une connexion entre le centre et le super U peu qualitative



Les bords de la Seille, une promenade piétonne en puissance mais actuellement encombrée par les stationnements



**A retenir**

- Un bourg coupé en deux par la Seille et morcelé en plusieurs quartiers
- Une zone industrielle en entrée de ville Est pour profiter de la proximité de l'A39
- Une coupure agricole et paysagère entre Villevieux et Bletterans (zone inondable/ PPRI)

2.3. Les problématiques des bourgs-centres du Pays Lédonien

2.3.1. Des problématiques communes

Suite à ce diagnostic, des problématiques communes à l'ensemble des bourgs-centres peuvent être identifiées.

Les quatre communes sont caractérisées à des degrés divers par une perte ou une stagnation de leur poids démographique et par un vieillissement croissant de leur population. A ce titre, il faut constater une inadéquation des aménagements urbains et des équipements au vieillissement des populations. Des difficultés à appréhender le stationnement et les cheminements doux pour garantir l'attractivité et l'accessibilité du centre bourg sont aussi à noter.

Enfin, les bourgs enregistrent une augmentation du nombre de logements ce qui produit de la vacance notamment dans les centres anciens où les logements sont peu confortables, peu accessibles et inadaptés aux modes de vie actuels. Ces derniers semblent aussi touchés à des degrés divers par une fragilité de leur appareil commercial de proximité.

2.3.1. Des enjeux propres à chaque bourg

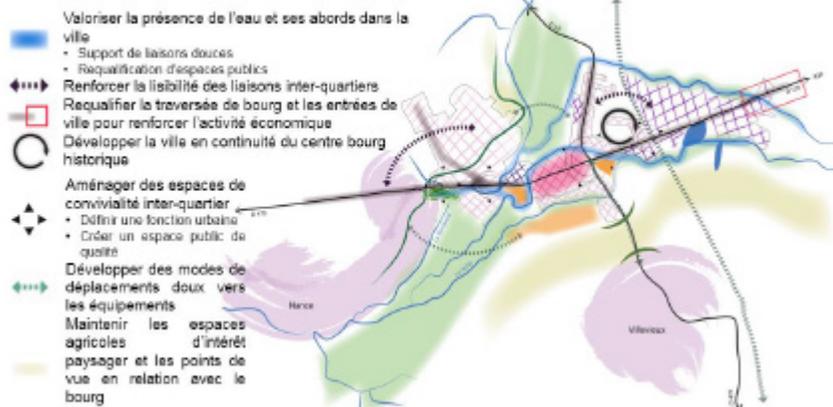
Si les quatre bourgs-centres ont des points communs, il faut noter qu'ils sont aussi caractérisés par des problématiques et des enjeux qui leur sont propres et qui forment leurs spécificités, leurs atouts et leurs contraintes. Il est nécessaire pour chaque bourg d'identifier et de spatialiser ce qui représente une richesse pour son développement et une limite à celui-ci, car ces éléments serviront de base à la définition des enjeux de chaque bourg et à la construction d'une stratégie.

*Bletterans*

Le principal atout de Bletterans réside dans l'attractivité commerciale du centre bourg. Elle sera à conserver et à optimiser dans la phase stratégique. La ville est néanmoins limitée par un manque de qualité urbaine et paysagère et par le manque d'accessibilité de ses équipements.

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une dynamique commerciale porteuse d'attractivité dans la rue principale</li> <li>• Un niveau d'équipement important réparti dans le centre bourg historique et sa frange sud</li> <li>• Un centre ancien préservé dans ses limites historiques et indépendant des extensions péri-urbaines</li> <li>• Un patrimoine bâti typique et quelques espaces publics et rues requalifiés</li> <li>• Aménagements paysagers du lit majeur de la Seille entre le quartier nord-ouest et le centre bourg (espace de convivialité, jardins potagers, alignements d'arbres...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des entrées de ville de faible qualité urbaine et paysagère : caractère routier, image peu valorisante de la ZAE, étalement linéaire des constructions résidentielles</li> <li>• Difficulté d'accessibilité aux équipements depuis les rues structurantes</li> <li>• Des espaces publics offrant une large part à l'automobile et aux stationnements créant des conflits d'usages entre la voiture et les piétons</li> <li>• Des quartiers résidentiels monofonctionnels en manque d'espaces publics et de maillage doux avec le centre ancien</li> </ul>

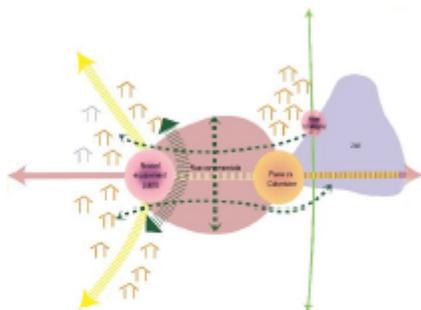
Les enjeux urbains et paysagers



3.2.1. Bletterans, un dynamisme commercial comme pilier de développement

3.2.1.1. Le concept général de développement

Le dynamisme commercial est la plus grande force de Bletterans. Il se concentre notamment dans son centre-bourg. La stratégie a donc pour principal but de conforter et favoriser l'activité commerciale du centre notamment à travers l'amélioration paysagère des rues commerçantes et le développement d'un espace public ouvert propice à l'animation commerciale sur la place du Colombier et à la réhabilitation des logements du centre ancien.



Il sera nécessaire d'accompagner le développement urbain du bourg-centre afin qu'il se fasse en greffe avec le centre-bourg. Pour cela, il s'agira de favoriser l'urbanisation autour de deux pôles de quartier, aux abords du centre-bourg, et structurés par des équipements. Un nouveau quartier d'habitat diversifié sera créé près de l'office du tourisme. Un équipement sera aménagé au cœur du quartier existant à l'Ouest pour créer une nouvelle centralité de quartier propice au renouvellement urbain et à la densification du secteur. Elle permettra aussi de recréer du vivre ensemble.

A l'échelle du bourg-centre, il faudra mettre en lien les différents quartiers. Pour cela, un maillage piéton et cycliste sera réalisé le long de la rivière de la Seille qui s'insère dans les différents quartiers du bourg et qui offrira un cadre agréable aux futurs usagers.

En complémentarité avec le développement commercial, il faudra optimiser le foncier économique pour favoriser l'installation d'autres activités dans la zone d'activité en périphérie Est du centre.

Lors des ateliers de concertation, les participants ont mis en valeur un manque de place sur l'espace public pour l'animation commerciale pourtant très présente dans le bourg. Il a aussi été noté un manque de place et de confort dans la Grande Rue pour les piétons (rue bruyante, trottoirs étroits et encombrés par les voitures). Ces deux constats sont la base des deux principales actions menées dans le secteur du centre-bourg.

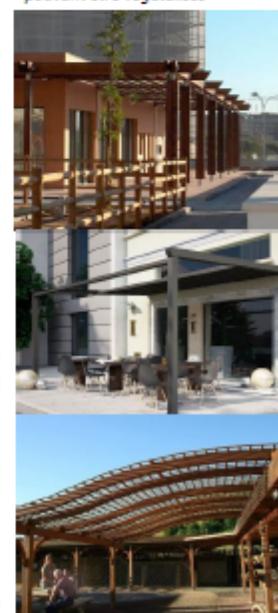
Le champ de Foire de Treffort Cuisiat aménagé en trois parties (parking, place minérale et jardin)



En effet, pour conforter l'activité commerciale, il faut la faire sortir dans l'espace public. Les rues du centre-bourg étant étroites, il faudra redessiner la place du Colombier afin de lui donner une double fonction. Une partie, la plus proche du centre, sera dédiée à l'animation commerciale. Des tables de cafés, un kiosque pourront être installés. Cet espace sera aussi occupé temporairement par des marchés et autres manifestations associatives des habitants du bourg. Le reste de la place conservera sa fonction de parking dont une partie sera dédiée aux poids-lourds. Un point d'intermodalité sera aménagé près du parking pour favoriser le covoiturage, l'auto-stop organisé et l'utilisation de bus et de vélo.

Afin d'apaiser la place et la rue principale, le rond-point et la voie qui mène au centre-bourg seront déplacés en périphérie Sud de la place. De cette façon, les véhicules traverseront la place plus lentement et les voitures pourront contourner la rue principale en passant par la rue de la Demi-Lune. Ce contournement permettra aussi de guider plus clairement les visiteurs du centre vers les parkings et les équipements concentrés autour de cette même rue et dont les abords seront mis en valeur. Le rond-point desservira aussi le nouveau parking poids-lourd.

Exemple de hauts-vents et pergolas pouvant être végétalisés



La Grande Rue, où sont concentrés les commerces, a été définie par plusieurs participants des ateliers participatifs comme « la galerie marchande du Super U situé à proximité du centre-bourg ». Il s'agira de la réaménager pour donner plus de place et de confort aux piétons, tout en conservant et en accentuant cet effet « galerie ». Pour se faire, l'action principale consistera en la création d'un haut-vent tout le long de la rue, en partie végétalisée, en partie recouvert de panneaux solaires photovoltaïques et thermiques. Il permettra d'offrir un trottoir ombragé l'été tout en mettant en valeur les enseignes et en fournissant de l'énergie pour qu'elles fonctionnent. En parallèle la plupart des stationnements le long de la voie seront enlevés. Associé au

## Pays Lédonien – Région Bourgogne-Franche-Comté

### 1) Révéler l'identité paysagère et environnementale du bourg centre

- Affirmer les limites de l'extension urbaine et garantir des franges urbaines de qualité
- Maintenir une coupure d'urbanisation
- Développer une ville parc
- Créer des liaisons douces accompagnées d'un traitement végétal
- Affirmer un maillage paysager
- Créer un parc
- Se réappropriar les berges du Sallion
- Créer un cheminement doux pour recréer un lien à l'eau
- Valoriser l'étang et ses berges comme espace public de la ZAE
- Valoriser le Véloroute

### 2) Développer une armature publique support des relations sociales

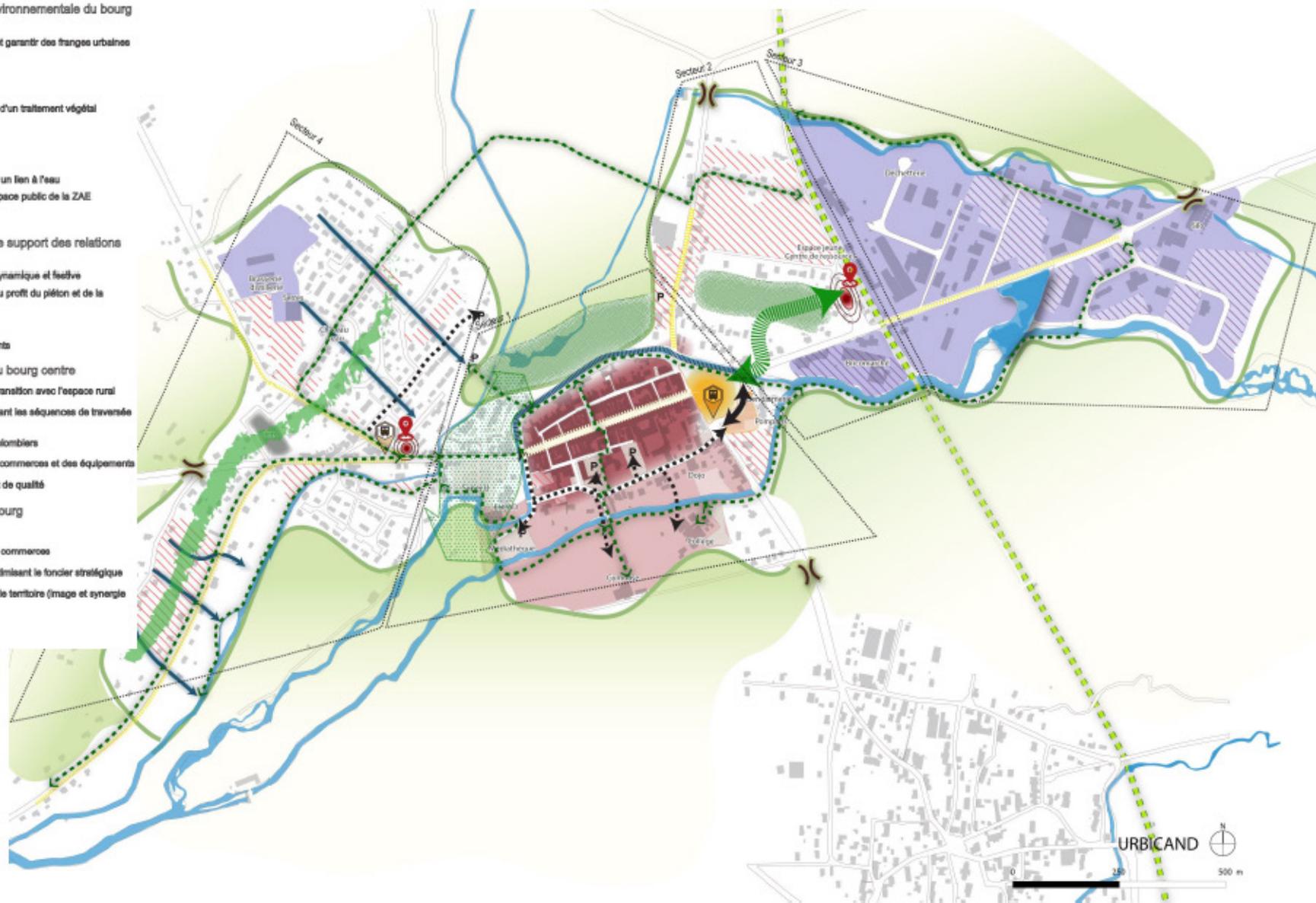
- Réhabiliter le champs de Foire en place dynamique et festive
- Aménager et harmoniser l'espace public au profit du piéton et de la dynamique commerciale
- Donner une qualité paysagère au rues
- Mettre en valeur les abords des équipements

### 3) Faciliter et apaiser les mobilités du bourg centre

- Aménager l'entrée de ville en créant une transition avec l'espace rural
- Créer de véritables espaces publics qualifiant les séquences de traversée du bourg
- Dévier la route pour apaiser la place du Colombiers
- Améliorer l'accessibilité des parkings, des commerces et des équipements
- Développer des points d'arrêt intermodaux de qualité

### 4) Organiser le développement du bourg

- Créer des équipements structurants
- Recréer un habitat confortable proche des commerces
- Développer une qualité résidentielle en optimisant le foncier stratégique
- Ancrer le développement économique sur le territoire (image et synergie économique)
- Densifier la zone d'activité économique



## Pays Lédonien – Région Bourgogne-Franche-Comté

haut-vent, cela permettra de créer une sensation de réduction des voies, pour pousser les automobilistes à ralentir.

Les commerces de la Grande Rue sont complémentaires au super U situé à l'Ouest. Il serait donc intéressant d'améliorer et de sécuriser les liaisons entre le supermarché et le centre-bourg en travaillant sur la qualité paysagère de l'espace qui entoure le Super U. Le but est d'amener les consommateurs du supermarché jusqu'au centre et vice versa sans qu'ils ne prennent leur voiture.

Le Nord du centre-ville sera aménagé en faveur du piéton afin de recréer un lien à l'eau le long du bras du Seillon. Cette nouvelle promenade connectera le centre avec les quartiers Est et Ouest du bourg mais aussi avec le parc agro-paysager qui sera aménagé au Nord du Seillon et qui sera traversé par un parcours de santé. Des parkings seront aménagés de chaque côté du parc afin de compenser la perte de stationnement le long de la Seille

Enfin, l'habitat en centre-bourg devra faire l'objet d'une étude ciblée pour permettre sa réhabilitation. Il s'agira de rendre les logements plus accessibles et de limiter la vacance et la précarité énergétique des familles.

### Action motrice à réaliser

- Redessiner la place du Colombier pour offrir un espace dédié à l'activité commerciale de plein air
- Créer un haut-vent végétalisé et en panneaux photovoltaïques sur la Grande Rue pour donner plus de confort aux piétons
- Aménager un parc agro-paysager

### 3.2.1.3. Secteur clé 2 : Contribuer à la création de la ville contemporaine

La place de l'office du tourisme dans le centre-bourg a été longuement débattue avec les participants aux ateliers. Le parti-pris est de faire de l'office du tourisme un pôle secondaire autour duquel le bourg doit se développer. A ce titre, ce secteur sera aménagé en trois phases.

Il faudra dans un premier temps aménager l'espace public autour de l'office du tourisme afin de mettre en valeur l'entrée dans la ville par la Vélouroute. Le but est de faire en sorte que le touriste ne se contente pas de traverser Bletterans mais s'y arrête. Cet aménagement

Exemple de parc agro-paysager réalisé par la bureau La Fabrique à Genève et Ecublens



## Pays Lédonien – Région Bourgogne-Franche-Comté

paysager doit aussi permettre de réduire les vitesses automobiles et de marquer l'approche du centre-bourg.

Afin que le tourisme profite aux commerces du centre-bourg, il sera nécessaire de créer et rendre lisible une liaison douce entre l'office du tourisme et le centre. Celle-ci se fera à travers la création d'une signalétique qui guidera le touriste vers le centre. Pour le confort des touristes comme des habitants, un parc sera aménagé dans la zone inondable au Nord de la rue de la Seignia. Baptisé le parc sur l'eau du fait de son caractère inondable, il connectera plus directement l'office du tourisme au centre.

Le parc sur l'eau aura aussi vocation d'espace de loisirs et de proximité pour les nouveaux habitants du quartier qui sera créé au Nord-ouest. Ce nouveau quartier sera caractérisé par la mixité de son habitat. Il concentrera à la fois des habitations individuelles, groupées et collectives.

Exemple d'aménagements de parc sur l'eau : le bois Guillaume



### Action motrice à réaliser

- Création d'un nouveau quartier mixte
- Création d'un pôle touristique autour de la vélouroute
- Création d'un nouveau parc

### 3.2.1.4. Secteur clé 3 : Optimiser le foncier économique

Pour compléter le dynamisme économique du bourg, il faut valoriser la zone d'activité économique afin d'optimiser sa capacité d'accueil. Pour cela, deux actions seront mises en place.

Il s'agira tout d'abord d'améliorer la qualité de la zone notamment par des aménagements paysagers de la rue principale afin de donner une meilleure image des entreprises présentes dans la zone. Pour cela, une politique de renaturation des espaces publics de la zone d'activité peut être mise en place comme celle développée dans la zone Na Thur de la communauté de communes de Thann-Cernay. Afin d'optimiser le foncier de la zone d'activité, celui-ci devra être densifié et les bâtiments vacants seront rénovés pour accueillir de nouvelles entreprises. Pour cela, la mobilisation de procédures

Renaturation des zones d'activités de la communauté de communes de Thann-Cernay



urbanistiques de type ZAC ou DUP doit permettre le dialogue entre la collectivité, les propriétaires fonciers et les entreprises.

Dans un second temps, la zone d'activité sera connectée au reste du bourg grâce à des liaisons douces le long de la rivière de la Seille. Cela permettra aux habitants de se rendre dans la zone sans forcément utiliser leur voiture. A l'inverse, les employés de la zone d'activités pourront se rendre plus facilement dans les commerces du centre-bourg. Les bords du lac pourront être aménagés pour devenir un point de connexion de qualité entre les liaisons douces et la zone d'activités.

**Action motrice à réaliser**

- Améliorer la qualité de la voie qui traverse la zone économique

**3.2.1.5. Secteur clé 4 : Accompagner et maîtriser le développement de la ville dans ses périphéries**

Dans ce dernier secteur, le but est de limiter l'étalement de la ville en organisant le développement urbain autour d'un **nouvel équipement structurant**. Durant les ateliers de projet, les participants ont énoncé différents besoins en termes d'équipements : une **chaufferie bois** ou des équipements liés à l'aide sociale (pôle emploi, espaces pour les jeunes,...) ont été notamment cités. Il a donc été décidé de laisser un emplacement pour l'aménagement d'un équipement futur qui sera à préciser en fonction des besoins. Il pourra s'agir d'une chaufferie bois pour alimenter les équipements publics et l'habitat énérgivore du centre-bourg. Cette chaufferie pourrait être associée à une maison de l'énergie pour sensibiliser les habitants aux énergies renouvelables. Il pourrait aussi s'agir d'une antenne dédiée aux jeunes, à un pôle d'emploi et aux aides sociales.

Exemple de la maison de l'énergie de Héricourt



Exemple de chaufferie bois à Cernay



Autour de cet équipement, les espaces publics devront être aménagés de manière à recevoir un parking et un point d'intermodalité similaire à celui de la place du Colombier. Ils devront aussi matérialiser l'entrée dans le tissu urbain pour pousser les voitures à ralentir. Il faudra aussi améliorer la qualité des axes qui mènent à cet équipement afin de faire comprendre aux automobilistes qu'ils passent d'une séquence de la ville à une autre.

Autour de l'équipement public et des liaisons douces qui mènent à la rivière, le foncier disponible pourra faire l'objet d'une densification sur le long terme en fonction des opportunités. Le but est d'éviter l'extension de la tâche urbaine de Bletterans.

**L'action motrice à réaliser**

- Construire un équipement structurant le quartier (chaufferie, maison de l'énergie...)

**La priorisation des actions par les élus lors des restitutions de stratégie**

Voici les réponses des élus du bourg de Bletterans à la question: *quels sont, pour vous, les secteurs et les actions prioritaires ?*

Les secteurs stratégiques	Priorité des actions par secteurs
Secteur 1: Conforter et favoriser le dynamisme commercial du centre bourg	- Apaiser la place du Colombier - Rentabiliser les espaces de stationnement
Secteur 2: Contribuer à la création de la ville contemporaine	- Travailler le traitement paysager du quartier
Secteur 3: Optimiser le foncier économique	
Secteur 4: Accompagner et maîtriser le développement de la ville dans ses périphéries	

Point d'arrêt n°2 : .....

**1. Comment percevez-vous ce site ?**

Ce que vous voyez, ce qui vous plaît ou vous déplaît, ...

pas de mise en valeur du Seillon  
stationnement anarchique

**2. Comment fréquentez-vous ce site ?**

difficile en temps que piéton  
pas recherché en temps qu'automobiliste

**3. Pensez-vous que cet espace pourrait-être mis en valeur ?**

Oui     Non

+ de sécurité / des piétons  
+ de facilité

nécessité d'un stationnement raisonné

## Revitalisation des 4 bourgs centres du Pays Lédonien

Diagnostic et élaboration d'une stratégie globale de revitalisation

Bletterans : circuit de découverte



**Carnet de note**

URBICAND - 6 avril 2016

Point d'arrêt n°1 : .....

1. Comment percevez-vous ce site ?

Ce que vous voyez, ce qui vous plaît ou vous déplaît, ...

pas de linéarité des espaces  
sécurité minimale des piétons / trafic important  
alors que véritable about pour stationner, pour déambuler

2. Comment fréquentez-vous ce site ?

impression de touristes -> aucune pérennité, pas d'attractivité  
incompréhension de l'usage / de l'utilité

3. Pensez-vous que cet espace pourrait-être mis en valeur ?

Oui       Non

meilleure organisation des espaces : revêtement, marquage, paysage  
plus de sécurité  
meilleure prise en compte des déplacements  
meilleure articulation

## Annexe 6: La hiérarchisation des secteurs stratégiques définie par les élus des bourgs-centres

Source de l'ensemble de l'annexe: URBICAND

### La priorisation des actions par les élus lors des restitutions de stratégie

Voici les réponses des élus du bourg de Clairvaux-les-Lacs à la question: quels sont, pour vous, les secteurs et les actions prioritaires ?

Les secteurs stratégiques	Priorité des actions par secteurs
<i>Secteur 1: Relier les équipements du bourg pour faciliter leur accessibilité</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer des liaisons entre le centre ancien et le nouveau quartier par une passerelle</li> <li>- Renforcer et développer l'activité commerciale et recréer un habitat confortable dans le tissu ancien</li> <li>- Créer un écoquartier sur les anciens terrains de foot</li> </ul>
<i>Secteur 2: Requalifier le centre-bourg</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Moulin l'Epine : créer un nouvel équipement public</li> <li>- Aménagement du parc de la Tour autour de l'ancien château</li> </ul>
<i>Secteur 3: Recréer une accroche touristique entre le lac et la ville</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer la circulation douce entre les campings et le centre-bourg</li> <li>- Aménager le tour du lac avec des liaisons et un équipement public</li> </ul>

### La priorisation des actions par les élus lors des restitutions de stratégie

Voici les réponses des élus du bourg d'Orgelet à la question: quels sont, pour vous, les secteurs et les actions prioritaires ?

Les secteurs stratégiques	Priorité des actions par secteurs
<i>Secteur 1: Accompagner le développement d'un centre-bourg à trois cœurs</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Déplacer la maison médicale sur le site de l'ancienne scierie et aménager les abords voire déplacer la rue de la <u>Vallière</u></li> <li>- A long terme, créer une grande place au centre-ville en démolissant l'îlot entre la place Marnix et la rue de l'Eglise (nécessite d'acquérir le foncier)</li> </ul>
<i>Secteur 2: Densifier, restructurer et connecter la zone d'activité économique</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire muter les activités dans la zone d'activité, ce qui nécessite avant tout de disposer de foncier disponible. Pour cela, il est nécessaire de changer la destination de la zone au nord du stade pour y développer de l'activité (elle servira au déplacement de certaines activités présentes dans la ZAE)</li> </ul>
<i>Secteur 3: Renforcer l'attractivité résidentielle</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer des cheminements doux entre les Tanneries et le nouveau lotissement</li> <li>- Créer une résidence sénior en densifiant le secteur résidentiel et développer une mixité d'habitat</li> </ul>

### La priorisation des actions par les élus lors des restitutions de stratégie

Voici les réponses des élus du bourg de Saint Amour à la question: quels sont, pour vous, les secteurs et les actions prioritaires ?

Les secteurs stratégiques	Priorité des actions par secteurs
<i>Secteur 1: Dynamiser un centre</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acquérir les terrains Mercin pour développer de l'industrie</li> <li>- Développer une signalétique dans la zone d'activité</li> <li>- Créer un écoquartier près de la gare</li> <li>- Développer des circulations douces de la gare vers le centre-ville, la zone industrielle et les quartiers</li> </ul>
<i>Secteur 2: Ouvrir le bourg vers l'extérieur</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rendre lisible l'entrée du centre-bourg en mettant les voies entourant l'îlot médiathèque en sens unique.</li> <li>- Couvent des Annonciades: Créer un habitat participatif</li> </ul>
<i>Secteur 3: Restructurer les quartiers d'habitations autour du commerce</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Densifier sous le principe BIMBY en Algéco modulaire</li> </ul>

## Saint-Claude : pôle de services structurant fragilisé Ville-centre de Haut-Jura-Saint-Claude

### Géographie

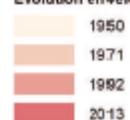


Le territoire communal est situé en fond de vallée. Historiquement implantée le long de la Bienne et du Tacon, l'industrie y a connu un essor florissant tirant parti de la force motrice de l'eau.

Saint Claude est la ville principale du Haut-Jura.

Son développement s'est fait en trois dimensions, à la fois en longueur mais aussi en hauteur, ce qui confère à la ville des conditions d'ensoleillement et d'accessibilité variables.

#### Evolution enveloppe urbaine



© 80 Orto 2013 - IOPN © PNR du Haut-Jura - Mai 2018  
Reproduction et utilisation limitées  
aux missions de service public.

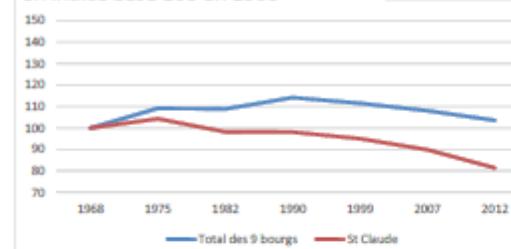
### Statistiques

#### Démographie et population

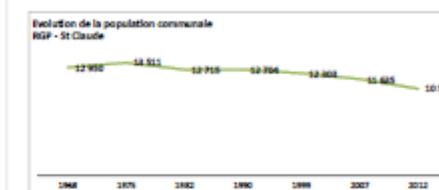
Sources : INSEE

Population (RGP 2012)	10 534 habitants
Evolution annuelle moyenne population depuis 2007	- 2 % (SCOT : + 0,5%)
dont solde migratoire	-2,2
dont solde naturel	+0,2
Indice de jeunesse	0,86 (SCOT : 1,1 et CDC 0,97)

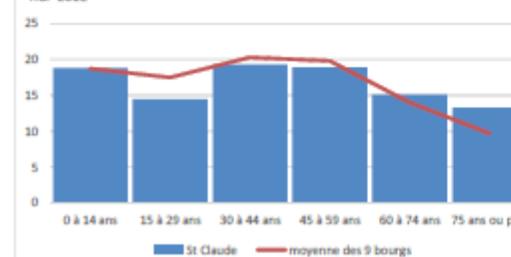
#### Evolution de la population communale en indice base 100 en 1968



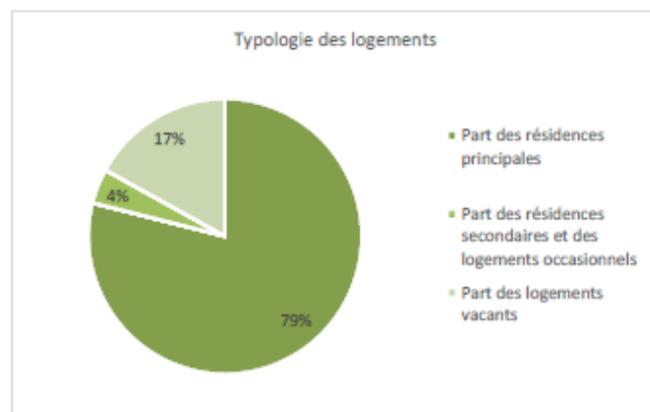
#### Population de Haut-Jura-Saint-Claude : 22 274 habitants en 2012



#### Population par tranches d'âges RGP 2012



## Habitat et logement



110 logements ont été construits entre 2003 et 2010 sur une surface moyenne de 6,3 ha soit une densité moyenne de 17,4 logements/ha pour ces nouvelles constructions.

Le nombre de logements vacants est très important : 17% des

logements de Saint-Claude sont vacants ce qui représente 1 058 logements. Ces logements sont souvent inoccupés depuis longtemps car inadaptés aux demandes actuelles, mal isolés et/ou mal ensoleillés.

## Economie et emploi

	2012	2007
Taux de chômage INSEE en %	18,2	14,6
Nombre d'emplois sur la commune	5 205	6 068

Indicateur de concentration d'emploi	138,6 (SCOT : 84 en 2010)
--------------------------------------	------------------------------

545 entreprises sur la commune en 2013

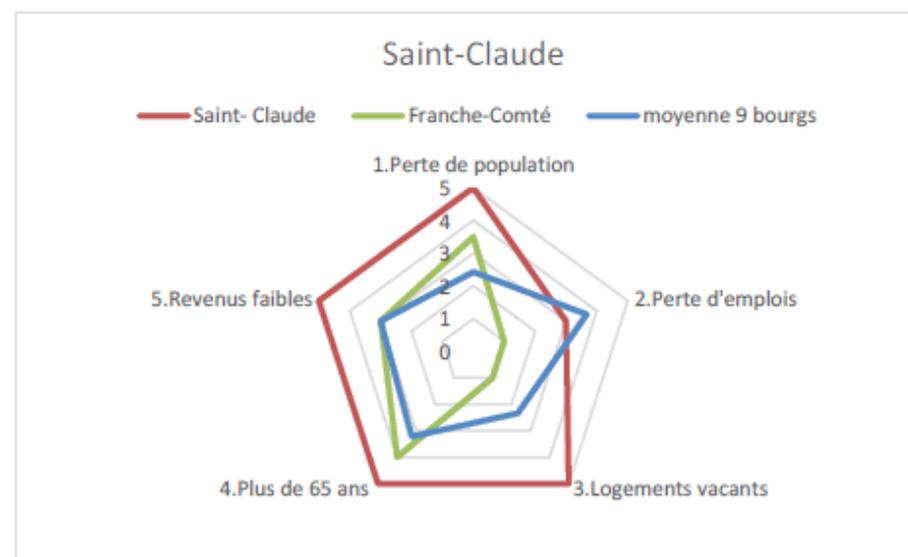
On note une forte baisse du nombre d'emplois entre 2007 et 2012 : - 2,8 %.

Le taux de chômage est important : 18,2 %.

L'économie reste à dominante industrielle même si on constate une mutation vers le tertiaire. Historiquement tournée vers la production de pipes et le travail du diamant, ces savoirs-faire de précision ont évolué vers l'industrie plastique.

Sur la commune, le niveau de revenu médian est inférieur à la moyenne départementale (17 411€ contre 19 433€ pour le Jura).

## Niveau général de dévitalisation



La dévitalisation de Saint-Claude est visible pour l'ensemble des indicateurs.

Sa population est en baisse régulière depuis 1975. Entre 2007 et 2012, la perte de 1 123 habitants est liée à des départs d'habitants plutôt qu'au solde naturel. De plus, la perte de population communale est atténuée par la présence de villages rattachés, qui gagnent de la population.

Cette population est majoritairement composée d'actifs. La tranche d'âge la plus représentée étant celle des 30 – 60 ans. La proportion des personnes de plus de 65 ans est importante (22%).

## Analyse qualitative

### Enseignement :

L'enseignement est dispensé de la maternelle au lycée.

En dehors de formations spécialisées (optique, lunetterie, bois), le territoire est peu doté d'enseignements pour les études post-bac. Ce manque de formations adaptées aux emplois présents sur le territoire pose des problèmes de recrutement pour les entreprises.

### Commerces :

Utilisant la force motrice de l'eau, les activités traditionnelles étaient implantées le long de la Bienne et du Tacon. Profondément marquées par la désindustrialisation, ces anciennes zones économiques des faubourgs se sont progressivement vidées de leurs activités et de leur population. Elles comptent aujourd'hui de nombreuses friches industrielles de surface parfois très importantes. Depuis 1968, les zones d'activités se sont implantées le long de la route de Lyon, en direction d'Oyonnax.

Quelques données du DAAC :

- L'appareil commercial est dispersé sur 11 sites. Le linéaire commercial est donc particulièrement discontinu ;
- 25% des locaux commerciaux sont vacants ;
- Le vieillissement est plus marqué que la moyenne : 1/3 des locaux nécessite une rénovation, 44 % manquent d'entretien.

Dans le centre, on note une représentation importante des services à caractère commercial (banque, assurance).

Saint-Claude possède des carences sur certains créneaux commerciaux : équipement de la personne (besoins spécifiques), culture/loisirs et équipement de la maison.

### Services :

Sans en faire l'inventaire exhaustif, notons qu'en tant que ville-centre, Saint-Claude dispose d'équipements structurants, les plus significatifs étant l'hôpital, la gare, le lycée.

Département montagneux aux hivers longs et rigoureux, et longtemps resté à l'écart des grands axes de communication, le Jura est un territoire empreint d'une forte tradition communautaire, témoignant d'une culture de la coopéra-

tion. Construite à partir de 1910, la Maison du Peuple est l'héritage emblématique de cette ère sociale. Inspirée du modèle belge, notamment des Maisons du Peuple de Gant et Bruxelles montées en réseau, ce lieu réunit toutes les fonctions de la vie quotidienne culture, économie, alimentation, sport, mais aussi politique, syndicats et mutuelle, etc.

### Urbanisme :

Le taux de vacance est important, en particulier dans le centre. Le parc immobilier y est vétuste.

Une ZPPAUP (zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager) est en place sur la partie ancienne de la ville. Depuis l'opération programmée d'amélioration de l'habitat de 1978-1984 sur le secteur de la Poyat, aucune action majeure n'a été entreprise pour rénover ce parc ancien.

Deux quartiers sont inscrits en politique de la ville (Chabot et les Avignonnets), fait rare pour une commune de cette taille. Les logements sociaux sont concentrés dans ces quartiers.

D'une manière générale, la ville est très zonée, avec un séquençage marqué.

Du fait de sa situation de ville-centre, Saint-Claude dispose d'équipements et de services structurant, générateurs de flux. En d'autres termes, on vient à la ville pour voir un spécialiste ou pour un rendez-vous administratif, mais on vient peu à Saint Claude pour le plaisir, pour se promener... La ville est avant tout fonctionnelle.

### Espace public :

Le centre de Saint-Claude offre des espaces publics d'aspect plutôt minéral, qui contraste avec son environnement. La quasi totalité des espaces publics sont dévolus à la voiture. L'arrivée depuis le viaduc ne matérialise que peu l'entrée en ville. L'ouverture prochaine de la médiathèque sur la place de l'abbaye va conforter la centralité de cette place.

Le stationnement est payant dans l'hypercentre avec des durée et des coûts variables, afin de favoriser la rotation des véhicules. Cette variabilité rend le plan de stationnement peu lisible.

## Synthèse des enjeux

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La ville classée « 100 plus beaux détours de France »</li> <li>• Un pôle central pour le Haut-Jura , avec des équipements et services structurants pour le territoire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un stationnement omniprésent, qui nuit à la qualité des espaces publics</li> <li>• Des aménagements d'espaces publics anciens, qui donnent une image vieillissante de la ville</li> <li>• Peu d'espaces verts dans le centre</li> <li>• Une vacance de logements importante</li> <li>• Une vacance commerciale prégnante</li> <li>• Le Truchet, seul parc urbain peu lisible, trop confidentiel</li> <li>• Des entrées de ville peu valorisantes</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sur la route d'accès aux pistes : un flux touristique à capter</li> <li>• Une histoire coopérative d'une grande richesse</li> <li>• Un patrimoine religieux et industriel riche</li> <li>• Un patrimoine naturel « à portée de pieds »</li> <li>• Un site de confluence, une urbanisation étagée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baisse du nombre d'emplois sur la commune suite à des fermetures de grosses entreprises industrielles</li> <li>• Une image de la ville très négative</li> <li>• Un site géographique de bourg contraint, en fond de vallée : ensoleillement inégal et développement limité</li> <li>• Des co-visibilités importantes liées à la topographie</li> </ul>

## Pistes d'action

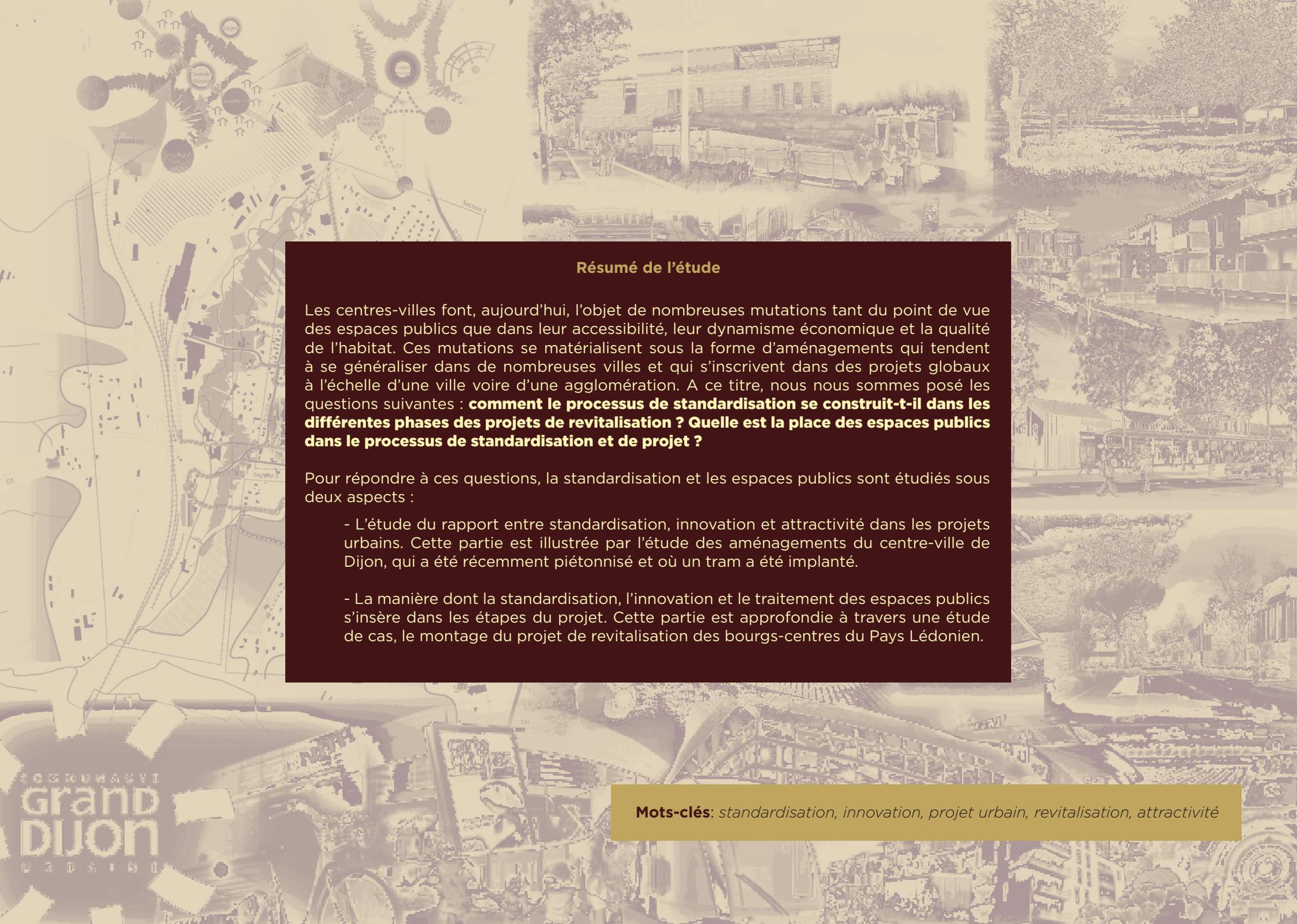
- Défonctionnaliser le centre par un traitement qualitatif :  
Créer des poches de stationnement alternatives aux parkings linéaires le long des rues  
Travailler sur les entrées de ville et la zone commerciale périphérique  
Penser un projet pour les habitants mais aussi pour les usagers, ainsi que les habitants et commerçants qu'on veut attirer  
Travailler sur l'image de la ville
- Aménager les berges de la Bienne et du Tacon
- Améliorer les connexions entre les différents quartiers, en particulier entre le haut et le bas

### «L'urb'atelier»

Le Parc a mis en place un partenariat avec l'Institut d'Urbanisme de Lyon (IUL). De mars à juin 2016, un atelier rassemble cinq étudiants urbanistes et trois sociologues.

Ce projet est interconnecté avec la démarche revitalisation des bourgs-centres.

L'objectif de cet atelier est d'apporter un regard neuf sur le potentiel d'aménagement urbain de la ville de Saint-Claude en vue de renforcer son attractivité et pérenniser ses fonctions de centralité. Ce regard neuf se traduit par un projet urbain d'ensemble. Il permet de nourrir les réflexions en amont de l'étude de programmation.



## Résumé de l'étude

Les centres-villes font, aujourd'hui, l'objet de nombreuses mutations tant du point de vue des espaces publics que dans leur accessibilité, leur dynamisme économique et la qualité de l'habitat. Ces mutations se matérialisent sous la forme d'aménagements qui tendent à se généraliser dans de nombreuses villes et qui s'inscrivent dans des projets globaux à l'échelle d'une ville voire d'une agglomération. A ce titre, nous nous sommes posé les questions suivantes : **comment le processus de standardisation se construit-il dans les différentes phases des projets de revitalisation ? Quelle est la place des espaces publics dans le processus de standardisation et de projet ?**

Pour répondre à ces questions, la standardisation et les espaces publics sont étudiés sous deux aspects :

- L'étude du rapport entre standardisation, innovation et attractivité dans les projets urbains. Cette partie est illustrée par l'étude des aménagements du centre-ville de Dijon, qui a été récemment piétonnisé et où un tram a été implanté.
- La manière dont la standardisation, l'innovation et le traitement des espaces publics s'insère dans les étapes du projet. Cette partie est approfondie à travers une étude de cas, le montage du projet de revitalisation des bourgs-centres du Pays Lédonien.

**Mots-clés:** *standardisation, innovation, projet urbain, revitalisation, attractivité*