HAL
open science

Face aux processus de stérilisation urbains, quelles solutions s'offrent au paysagiste pour rendre les rues plus animée ? Cas de deux communes d'Indre-et-Loire

Thomas Raimbault

▶ **To cite this version:**

Thomas Raimbault. Face aux processus de stérilisation urbains, quelles solutions s'offrent au paysagiste pour rendre les rues plus animée ? Cas de deux communes d'Indre-et-Loire. Sciences du Vivant [q-bio]. 2017. dumas-01616321

HAL Id: dumas-01616321

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01616321

Submitted on 6 Nov 2017

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

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

AGROCAMPUS OUEST

CFR Angers

C.A.U.E TOURAINE
Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement d'Indre-et-Loire

Année universitaire : 2016 - 2017

Spécialité : Paysage

Option : Maîtrise d'Oeuvre et Ingénierie

Mémoire de fin d'études

- [x] d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage
- [ ] de Master de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage
- [ ] d'un autre établissement (étudiant arrivé en M2)

Face aux processus de stérilisation urbains, quelles solutions s'offrent au paysagiste pour rendre les rues plus animées ? Cas de deux communes d'Indre-et-Loire.

Par : Thomas RAIMBAULT

Soutenu à Angers **le** 14/09/2017

Devant le jury composé de :

Président : Thomas COISNON
Maître de stage : Mélodie JACQUES
Enseignant référent : Nathalie CARCAUD

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

Ce document est soumis aux conditions d'utilisation
«Paternité-Pas d'Utilisation Commerciale-Pas de Modification 4.0 France»
disponible en ligne http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.fr

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier Nathalie CARCAUD, ma tutrice d'apprentissage. Sa disponibilité et son écoute au cours de ces trois années ont été d'un grand soutien pour mener mon projet professionnel, ainsi que ce mémoire.

Je remercie Mélodie JACQUES, ma maître d'apprentissage, et Maxime VIGNOLLES, qui m'ont accompagné au quotidien. Leur regard de paysagistes et leur avis pertinent ont été source de progression.

Un grand merci aux équipes du CAUE 37 et de l'ADAC, qui m'ont accueilli durant cette riche expérience de trois ans. Les conseils et l'expertise de l'ensemble de mes collègues ont constitué une réelle ouverture d'esprit.

Merci à ceux qui ont suivi la rédaction de ce mémoire, qui m'ont encouragé et accompagné au cours de ces mois de travaux et de recherches quotidiennes.

Merci à ceux qui depuis de longues années partagent avec moi cette passion paysagère.
Une pensée toute particulière pour Gilles, jardinier, qui par son travail a redonné du sens aux jardins.

Enfin, merci à toi Camille qui me soutiens depuis le début. Tes encouragements et ta patience ont été essentiels pour reprendre ces études.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION **1**

1. L'ANIMATION DES RUES REMISE EN CAUSE PAR UNE URBANISATION FONCTIONNELLE **3**

1.1. La rue, forme incontournable de l'aménagement urbain **3**

1.1.1. Définition de l'objet «rue» 3
1.1.2. Habiter, échanger, circuler : une plurifonctionnalité sans cesse modifiée 3
1.1.3. Un rôle évident dans l'équilibre social de la collectivité 4

1.2. La rue victime des aménagements urbains du XIXème et XXème siècle **5**

1.2.1. L'émergence d'un nouvel usager : l'automobiliste 5
1.2.2. Un étalement urbain non maîtrisé 5

1.3. La voiture, objet central de la mutation des rues **6**

1.3.1. Le fantasme du progrès social des Trente Glorieuses 6
1.3.2. Où les garer? L'indulgence des pouvoirs publics pour contrôler le stationnement 7

1.4. Une combinaison de facteurs qui menace l'animation des rues **8**

1.4.1. Le frontage, un lien inerte non investi par les habitants 8
1.4.2. La domination automobile au détriment des déplacements doux 9

2. VERS UN ÉQUILIBRE DU PARTAGE MODAL DE LA RUE - CAS DE LA REQUALIFICATION DU BOURG DE MOSNES **10**

2.1. Le projet dans son contexte urbain et paysager **10**

2.1.1. Contexte de l'étude 10
2.1.2. Un village rue du Val de Loire, ancré entre la Loire et le plateau d'Amboise 11

2.2. Une rue principale infertile **12**

2.2.1. Une domination automobile au détriment du piéton 13
2.2.2. Des ilôts de stationnement non hiérarchisés et non organisés 14
2.2.3. Un accès limité aux commerces et services 14
2.2.4. Synthèse 17

2.3. Favoriser les déplacements actifs dans la rue **17**

2.3.1. Les zones 30 pour un espace animé, sécurisé et plus sain 17
2.3.2. Du code de la route au code de la rue par l'intégration d'une zone de rencontre 18
2.3.3. L'introduction d'un espace piéton qualitatif, favorable à l'animation urbaine 19
2.3.4. Un stationnement rationnalisé et optimisé 20

3. INVESTIR LA RUE PAR LE VÉGÉTAL - CAS DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE À VILLAINES-LES-ROCHERS **22**

3.1. Le projet dans son contexte **22**

3.2. Un village-rue façonné par son environnement **23**

3.2.1. Une topographie propice à l'habitat troglodytique 23
3.2.2. Une présence permanente de l'eau 24
3.2.3. La vannerie, une richesse patrimoniale reconnue 24

3.2.4. Une diversité de bâtis marqués par un alignement hétérogène des façades 24
3.2.5. Une faible appropriation de la rue par les habitants 26
3.2.6. Des initiatives d'embellissement minoritaires 26

3.3. La participation comme fer de lance pour une action d'embellissement avec les riverains 28

3.3.1. La participation, une pratique paysagiste en faveur de la rue 28
3.3.2. Une suite incertaine de la démarche participative 30

4. ENTRE LIMITES ET OPPORTUNITÉS, ESQUISSE DE LA RUE DE DEMAIN 31

4.1. Des freins économiques, structurels ou culturels 31

4.1.1. Des besoins toujours plus grands en stationnement 31
4.1.2. Une disparition des commerces qui fragilise l'animation des rues 32
4.1.3. Le rôle du rez-de-chaussée sous-estimé 32
4.1.4. Des habitants découragés par une réglementation contraignante 33

4.2. La rue au coeur de la ville de demain 34

4.2.1. Vers un urbanisme des courtes distances 34
4.2.2. Des rez-de-chaussée propices à la mixité fonctionnelle, facteur d'animation 35
4.2.3. La participation des citoyens pour un embellissement de la rue 36

CONCLUSION 37

BIBLIOGRAPHIE 38

SITOGRAPHIE 40

TABLE DES FIGURES

Fig.1- Une rue animée au Moyen-Age, Manuels anciens 4
Fig.2- Mitage urbain en milieu rural, 2017, SiteCité 6
Fig.3- Montréal, frontage investi par les habitants, 2017, Raimbault 8
Fig.4- Montrésor, haie monospécifique en limite de parcelle, 2015, CAUE37 8
Fig.5- Les Hermites, Utilisation des trottoirs par les voitures, 2013, CAUE37 9
Fig.6- Carte de localisation de Mosnes , 2016, Raimbault 10
Fig.7- Mosnes dans le grand paysage, 2017, Raimbault 11
Fig.8- Structure bâtie de Mosnes - Périmètre de l'étude, 2016, Raimbault 12
Fig.9- Photographies anciennes de Mosnes, 2017, Archives Départementales d'Indre-et-Loire 12
Fig.10- Espace à usage exclusif de l'automobile à Mosnes, 2016, Raimbault 13
Fig.11- Le coeur de bourg, traversé par la D751, destiné à l'usage automobile, 2016, Raimbault 13
Fig.12- Localisation des stationnements et nombre de places associées, 2016, Raimbault 14
Fig.13- Stationnements du bourg, 2016, Raimbault 14
Fig.14- Localisation des commerces et services à Mosnes, 2016, Raimbault 15
Fig.15- Principaux commerces (de g. à d.) : boulangerie et café, épicerie, salon de coiffure, 2016, Raimbault 15
Fig.30- Schéma d'intention d'aménagement du bourg de Mosnes, 2016, Raimbault 16
Fig.16- Saulzais le Potier, Exemple d'espace libéré pour une terrasse, 2016, Raimbault 18
Fig.17- Exemple de zone de rencontre dans une rue résidentielle, 2015, Rennes Métropole 19
Fig.18- Carte de végétation et de relief, 2017, Raimbault 23
Fig.19- Morphologie urbaine de Villaines-les-Rochers, 2017, Raimbault 23
Fig.20- Carte de végétation et de relief, 2017, Raimbault 24
Fig.21- Villaines, Bâti rural, 2016, Raimbault 25
Fig.22- Villaines, Maison de maître, 2016, Raimbault 25
Fig.23- Villaines, Maison de bourg, 2016, Raimbault 25
Fig.24- Villaines, Exemples de stérilisation du frontage, 2016, Raimbault 26
Fig.25- Villaines, Exemples d'appropriation de l'espace privé et pulic, 2016, Raimbault 27
Fig.26- Villaines, Réunion de sensibilisation, 2017, Raimbault 28
Fig.27- Villaines, Atelier de plantation avec les riverains, 2017, Raimbault 30
Fig.28- Le Plessis-Grammoire, Commerce de village fermé, 2017, Raimbault 32
Fig.29- New-York, Rez-de-chaussée animé, Raimbault, 2012 35

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 - Enjeux et levier d'actions
Tableau 2 - Comparaisons du temps de trajet selon les modes de déplacements

TABLE DES ANNEXES

Annexe I - Exemple de fiche individuelle
Annexe II - Article de journal «La Nouvelle République» sur l'action réalisée avec les habitants

INTRODUCTION

La rue est l'espace de la ville où interagissent de nombreux usages. Depuis la naissance des villes, elle tient un rôle majeur dans l'organisation urbaine par ses fonctions de commerce, de déplacement, d'espace de vie ou de mixité.
Sa place dans les réflexions d'aménagement urbain est primordiale car c'est au sein de cette partie de la ville que se joue notre cadre de vie quotidien.
Pourtant, on observe depuis plusieurs décennies des facteurs qui mettent en danger les différentes fonctions, notamment sociales, de la rue. Ces menaces qui concernent aussi bien les rues principales des bourgs, que celles des grandes agglomérations ou de lotissements, ont émergé dans un contexte urbain d'après-guerre, période où les principales mutations des villes modernes se sont opérées.

Aujourd'hui familière du paysage urbain, l'automobile constitue l'une de ces menaces. Sa domination sans équivoque dans le paysage urbain est liée à un ensemble d'aménagements et de règles qui ont été définis pour la favoriser. Malheureusement, cette part prépondérante de la voiture se fait au détriment d'autres moyens de déplacements, tels que la marche ou le vélo.

De plus, l'urbanisme de la seconde moitié du XXème siècle a proposé des modes d'habitats qui ont conforté cette domination automobile. Cela s'est traduit par une sectorisation des usages et des usagers, la création de zones pavillonnaires aux formes et implantations standardisées, et l'abandon progressif des espaces publics.

Ce contexte à la fois urbain, réglementaire et culturel a induit une perte d'animation des rues. Dans certains quartiers ou certains villages, nous sommes parfois confrontés à une sorte d'énigme. Alors que la rue est bordée par des maisons, l'absence de lien entre l'espace privé et l'espace public ou l'amoncellement de voitures conduit à une forme de désert urbain. Les habitants n'ont semble-t-il aucune relation avec la rue. La rue paraît abandonnée, stérile.

Pour tenter de résoudre cette problématique, le champ disciplinaire de la pensée urbaine, longtemps réservé aux architectes et urbanistes, fait désormais appel à d'autres praticiens, notamment les paysagistes. En s'emparant de ces questions urbaines, la discipline du paysage peut offrir des pistes de réflexion et devenir un outil de renouveau de la pensée urbaine et des méthodes de travail sur l'urbanisme.

Pour plusieurs raisons, la place du paysagiste dans ces questions est essentielle.
Marquée par une logique du vivant, l'approche paysagère développe des savoirs et des pratiques susceptibles de renouveler l'urbanisme. Les paysagistes ont une manière spécifique de traiter les limites, en travaillant aussi bien à une petite échelle (le trottoir, la rue) que pour les grands territoires. En cela, ils bouleversent les limites dont nous avons l'habitude, notamment entre le privé et le public. Par le passé, les décideurs ont privilégié des orientations d'aménagement qui poussaient trop souvent aux logiques sectorielles et à la multiplication des infrastructures. Par le projet de paysage, les programmes ont évolué vers des logiques d'interrelations, en cherchant la lisibilité et la continuité des espaces publics (Masboungi et Al, 2002).

Repenser l'urbanisme en ouvrant ses horizons sur la discipline du paysage enrichit le mode d'intervention sur ces espaces par une plus grande liberté par rapport aux modèles historiques de la ville.

Dans ce contexte, **face aux processus de stérilisation, quelles solutions s'offrent au paysagiste pour rendre les rues plus animées ?**

Il s'agira dans un premier temps de préciser le rôle que tient la rue dans l'organisation urbaine et d'identifier les différents facteurs limitant son animation. Un état des lieux des rues ainsi qu'une approche historique permettront de mettre en évidence les menaces qui pèsent sur elles.

La seconde et la troisième parties seront consacrées aux pistes d'actions que le paysagiste peut mettre en œuvre pour animer les rues. Pour ce faire, deux cas sont étudiés. Il s'agit de deux communes rurales d'Indre-et-Loire pour lesquelles j'ai travaillé au cours de ce stage. Dans la première commune, les élus souhaitaient amorcer une réflexion sur le réaménagement du centre-bourg. La seconde commune envisageait de mettre en place un embellissement de la rue principale, jugée inésthétique. Bien que les commandes paraissent éloignées, les diagnostics paysager et urbain que j'ai réalisés révèlent les réelles menaces qui pèsent sur les communes, à savoir la perte d'animation de leurs rues due à divers facteurs.
Des propositions d'aménagement et d'actions seront présentées pour tenter de résoudre ces faiblesses.

La dernière partie sera l'occasion d'identifier les freins auxquels se heurtent les paysagistes pour généraliser les actions en faveur de la rue. Puis, seront précisées les opportunités que les paysagistes peuvent développer pour esquisser la rue de demain.

1. L'ANIMATION DES RUES REMISE EN CAUSE PAR UNE URBANISATION FONCTIONNELLE

1.1. La rue, forme incontournable de l'aménagement urbain

1.1.1. Définition de l'objet «rue»

La rue peut être qualifiée comme un ensemble de lieux distincts, définis par leur localisation. De fonctions et de statuts divers (logements, lieux de travail ou encore fonds de commerce), ils peuvent relever de l'ordre du privé, public ou semi-public.
Bien qu'ils aient un statut privé, ces lieux sont en relation directe avec la rue, et ouverts au public : boutiques, cafés et restaurants. Les espaces privés, notamment les façades, les enseignes et les vitrines, constituent une grande partie du paysage urbain . (Fleury, 2004)

Cependant, ces lieux existent à partir du moment où une certaine relation avec la voie publique est établie, ce qui permet à l'ensemble des usagers (tous confondus) de circuler librement d'un point à un autre. La rue constitue donc un système de lieux plus ou moins proches les uns des autres, connectés entre eux par des pratiques. Ces dernières font de la rue un micro-espace complexe, avec des trajectoires, des vitesses. Par conséquent, la nature même de la rue est de mélanger les usagers et leurs activités, de changer avec le temps, dans la journée ou encore sur la durée [1].

Les rues s'inscrivent à différentes échelles et se lient les unes aux autres dans un réseau de relations et d'espaces. A l'échelle du quartier, on ne peut rarement dissocier une rue d'une autre rue ou d'une place qui l'entoure. En effet, les liens (physiques ou d'usages), les complémentarités et les caractéristiques du quartier lui-même, telles que sa morphologie ou sa composition sociale, créent une connexion.

1.1.2. Habiter, échanger, circuler : une plurifonctionnalité sans cesse modifiée

La rue est un élément structurant multifonctionnel de l'espace urbain. Malgré cela, elle n'a pas beaucoup inspiré l'historien de la ville, davantage attiré par l'échelle du quartier. Pourtant, la rue est bien l'élément majeur de la cohésion d'un quartier.

La rue peut se définir comme « un espace social à travers le lieu d'habitation, le lieu du commerce, de l'échange, des rencontres et des solidarités, mais parfois aussi de l'exclusion. La rue peut enfin se définir comme un espace symbolique : celui de la démonstration, de l'étalage et de l'affrontement des pouvoirs, la rue de l'apparence, du défilé, de la manifestation, de la révolte » (Garden, 2006).

Pendant longtemps, dans l'Antiquité, la rue resta un espace privé, étant le moyen d'accéder à d'autres espaces privatifs, propriétés privées bâties ou non.
Les anciennes traces étudiées à Pompéi au début du siècle dernier mettent en évidence une structure urbaine avec des changements de niveaux entre les habitations, des dessins au sol marqués par des pavages réguliers et irréguliers ou même des jardins. On distingue également des rues bordées de commerces où des trottoirs et des passages pour piétons sont déjà présents. Des bornes pour modérer la vitesse des charrettes sont même évoquées (Panerai, 2013).

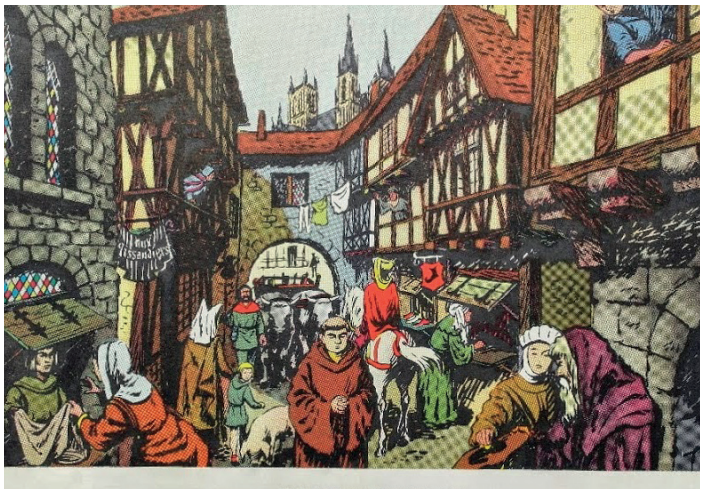


Fig.1- Une rue animée au Moyen-Age, Manuels anciens

Au Moyen-Age, les rues sont toujours tortueuses, étroites, obscures, encombrées; le jour y pénètre peu, tant les avancées des toits forment une sorte de couverture. Jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, la rue est l'espace dédié aux boutiquiers, aux domestiques, et aux gardiens d'immeubles. Dans les centres-villes médiévaux, l'espace privé est même confondu avec l'espace public. Les boutiques ne sont pas dans les immeubles, mais sur la rue, sur des tréteaux devant les portes de magasins qui ne sont que dépôts dans lesquels le client ne pénètre pas (Gourdon, 2001).

1.1.3. Un rôle évident dans l'équilibre social de la collectivité

La rue apparaît comme le lieu où les habitants entrent en contact, un espace essentiel au lien social (Charmes, 2005). Dans The Death and Life of Great American Cities (1961), Jane Jacobs met en évidence les différents rôles que tiennent les rues. Bien que son travail de recherche soit basé sur l'observation au sein de grandes villes, de nombreux éléments peuvent être adaptés à une échelle plus réduite.

Selon Jacobs, la rue assure une certaine sécurité aux habitants. Par son animation et sa fréquentation quotidienne, elle constitue un moyen pour permettre aux habitants de s'y promener en sécurité.
L'objectif est de démultiplier les « yeux de la rue », le regard des autres citoyens sur ce qui se passe dans la rue. Pour cela, il faut assurer une grande mixité fonctionnelle et veiller à la qualité de son aménagement. Mettre en scène la rue est le meilleur moyen d'augmenter sa fréquentation et l'intérêt que les citoyens y porteront.

Aucune politique de sécurité urbaine (présence policière ou vidéosurveillance) ne sera capable de remplacer l'effet de la présence constante des citoyens dans l'espace public.

La rue est par ailleurs présentée comme «la matrice de la sociabilité et de la culture urbaine». Le rôle des commerces, et tout particulièrement des bars et des brasseries est inestimable, permettant par ailleurs de faire émerger des personnes clés dans la création du lien social. Jane Jacobs met en évidence les stimulations que peuvent apporter la rue à travers des rencontres aléatoires, la chaleur et la convivialité de celles-ci.

Ce mélange de convivialité et d'anonymat définit la rue comme un espace intermédiaire entre le familier et l'inconnu. Les quelques échanges de reconnaissances visuelles peuvent être minoritaires, il n'empêche qu'une ambiance de convivialité se détache [2] .
Par ailleurs, les personnes qui composent cet environnement fait de déambulations éprouvent ce sentiment de sécurité créé par le croisement régulier de visages familiers.
La rue peut donc être perçue comme un lieu de préparation psychologique à l'expérience de l'espace public urbain (Charmes, 2005).

1.2. La rue victime des aménagements urbains du XIXème et XXème siècle

1.2.1. L'émergence d'un nouvel usager : l'automobiliste

Deux évolutions ayant eu lieu au cours du XIXème siècle vont participer à la modification des rues.
Le mode d'habiter, avec la naissance du logement et de l'appartement d'une part et l'appropriation des rez-de-chaussée des maisons par les activités d'affaires d'autre part, vont profondément changer le rapport de l'homme à la rue. La mise en œuvre d'une succession d'aménagements amène la rue contemporaine que l'on connaît actuellement : alignement, assainissement, éclairage et sécurisation (Garden, 2006).

La seconde évolution est liée à la circulation. Depuis sa création, la rue appartient au piéton. Mais l'apparition, puis le développement successif de l'automobile et du camion, transforment radicalement l'usage de la rue.
Deux innovations sont fondamentales : la première concerne la modification de la chaussée et de son entretien avec le progressif abandon du pavé et la disparition de la rigole d'écoulement des eaux, souvent située au milieu de la rue. D'autre part, l'aménagement des trottoirs pour le commerce quotidien ne dure lui-même qu'un temps. Les besoins de la circulation conduisent à élargir la chaussée au détriment des trottoirs nouvellement installés : c'est la fin des étals débordant sur la rue (Garden, 2006).

1.2.2. Un étalement urbain non maîtrisé

Fondé sur l'agriculture, le visage des communes rurales s'est profondément modifié. A partir de la moitié du XIXème siècle, période où la population rurale atteint son maximum, les agriculteurs sont de moins en moins nombreux en raison d'une augmentation de la productivité et du développement des industries dans les villes, qui attirent de plus en plus les habitants pour la promesse de vies meilleures (Verdier et Al, 2011).

La chute démographique en milieu rural se poursuit jusqu'au milieu des années 70, où l'on voit apparaître une nouvelle attractivité des campagnes françaises, facilitée par un ensemble de mesures mises en œuvre pour favoriser l'accès à la propriété (Vautrin, 2015). La loi d'orientation foncière de 1967 y répond par la création des POS (Plan d'Occupation des Sols) et favorise les opérations d'ensembles telles que les ZAC et les lotissements.

Le développement pavillonnaire apparaît alors comme un modèle à privilégier, particulièrement dans les communes rurales où les élus ne restent pas insensibles à l'idée de maintenir une population et de créer de nouveaux équipements. Entre temps, d'autres dispositifs vont permettre aux ménages d'investir dans leur logement, tels que les prêts à l'accession à la propriété. Cette politique de promotion du patrimoine va fortement accroître la construction du modèle pavillonnaire, particulièrement dans les communes rurales et péri-urbaines, où la démographie va s'accentuer.

Pourtant, les nouveaux habitants continuent de travailler en ville. Ceci aura pour conséquence une hausse de la motorisation, notamment automobile, pour assurer ces déplacements habitat-travail. La démocratisation de l'automobile - qui passe de 50% en 1968 à 69 % en 1979 -, la recherche d'un foncier accessible, l'aspiration à un cadre de vie plus calme, qui s'affichent comme des dynamiques sociétales, sont des facteurs venant repeupler les petites communes (Vautrin, 2015).

Fig.2- Mitage urbain en milieu rural, 2017, SiteCité

Les lois de décentralisation de 1982 et 1983 confient les compétences de l'urbanisme aux mairies, jusque-là détenues par l'Etat. Dans les communes dotées d'un POS (Plan d'Occupation des Sols), les maires ont alors le pouvoir de délivrer les permis de construire. Cette ouverture à l'urbanisation sera un moyen pour les élus de lutter contre les fermetures de classes, de commerces, en proposant des parcelles toujours plus grandes à des néo-ruraux aspirant à profiter d'un cadre de vie plus agréable. Malgré le fait que les petites communes rurales n'aient pas de réelles compétences internes, ce sont dorénavant les maires, aidés des services de l'Etat, qui décident de la politique des constructions sur leur territoire, en fonction de leurs objectifs politiques.

Cette évolution de la politique du logement, et de façon générale, de l'aménagement du territoire depuis un demi-siècle, a conduit à une métamorphose des villages et donc des rues: l'habitat dense, favorable aux petits déplacements, a laissé place à un habitat diffus, souvent non maîtrisé, nécessitant un usage motorisé pour assurer un déplacement habitat-travail. Les nouvelles rues ont ainsi été dessinées pour la voiture afin de faciliter ces transits.

1.3. La voiture, objet central de la mutation des rues

" Elle était triomphante, belle et rebelle. Elle ne représentait pas un danger mais un rêve pur. Il s'agissait d'une conquête. C'était une raison de vivre plus puissante que la prière. C'était la voiture des années 60. " Laurent Greilsamer, Le Monde [3].

1.3.1. Le fantasme du progrès social des Trente Glorieuses

Les Trente Glorieuses marquent l'avènement en masse de l'automobile. En 1965, Eugène Claudius-Petit déclarait « chaque propriétaire d'une voiture est un petit maître, exigeant de pouvoir circuler à sa fantaisie, de stationner n'importe où et il est tout étonné qu'on lui conteste le droit d'occuper le domaine public ! ». Mais la voiture, en plus d'être un mode de transport, permet à son utilisateur de multiplier les possibilités de voyager plus loin, plus rapidement.
Cette sensation de dépendance automobile procure un sentiment de liberté et d'autonomie. Son utilisateur ne conçoit plus de se déplacer autrement et le moindre changement qui pourrait altérer ses déplacements est très mal perçu. Il en va de même pour toute modification de l'espace nécessaire pour la voiture, qui comprend la circulation et le stationnement (Mathon, 2008).

Dupuy parle d' «individualisation de l'automobile » et envisage qu'on puisse arriver à la situation d'avoir un jour « autant d'automobiles que d'habitants». A l'unique voiture du ménage motorisé des années 60 s'ajoute aujourd'hui, dans bien des cas, un deuxième voire un troisième véhicule. En 1980, presque 17% des ménages français disposaient de plus d'une voiture. Vingt ans plus tard, ils sont plus de 35% dans ce cas. Lorsque, dans le ménage, la conjointe est active, la multimotorisation dépasse 40% (Dupuy, 1995). « En supposant même qu'un habitant sur cinq seulement possède une voiture, une ville de dix millions d'habitants (équivalent à la ville de Londres) aura besoin d'une surface d'environ dix fois la taille de la City uniquement pour garer les voitures» (Rogers et Gumuchdjian, 2000).

1.3.2. Où les garer? L'indulgence des pouvoirs publics pour contrôler le stationnement

La rue a toujours été convoitée pour permettre le stationnement des véhicules.
La pratique du stationnement est intimement liée à l'expansion de l'usage automobile, les pouvoirs publics ont dans un premier temps légiféré en faveur de l'automobile avant de revenir en arrière à partir des années 80 (Mathon, 2008).

Bien que les premiers décrets ou arrêtés sur le stationnement remontent au début du siècle, un élément marquant va amorcer une certaine liberté de stationnement : en 1948, le préfet de police de Paris supprime l'obligation d'allumer les feux de position sur la voie publique.

Sauvy, démographe français, prend la mesure de ce qui paraît encore anodin à l'époque : «cet arrêt aussi mémorable qu'oublié, consacrait l'autorisation de loger dans la rue sa voiture et signait à terme l'embouteillage des grandes villes, pour de nombreuses années». C'est à partir de cette période que la puissance publique va de moins en moins préserver la rue du stationnement automobile (Mathon, 2008).

Un décret de 1954 étendit à l'échelle nationale l'autorisation de stationner sur la voie publique, puis, une déclaration du président Pompidou pour qui « la ville doit s'adapter à l'automobile ». (Mathon, 2008). Et la rue sera la victime de cette adaptation.

60 ans après, la France métropolitaine comptait un parc de voitures particulières de 32 millions de véhicules (Union Routière de France, 2016), ce qui représente une surface de 640 millions de m^2 (20m^2 au sol/voiture).

On peut à ce titre considérer l'automobile comme une « mangeuse d'espace » (Servant,1996) Plus on lui accorde d'espace, plus elle en consomme et exprime de besoin d'espace supplémentaire. Inversement, dès lors qu'une modification de son usage est testée, celle-ci est très mal supportée par les automobilistes même lorsqu'elle est placée sous le signe du bon sens.

L'action publique a entretenu cette logique en répondant aux exigences et demandes des administrés, entrant alors dans un engrenage duquel il est difficile de s'extirper. L'erreur de l'intervention publique a été de penser qu'une action locale menée dans une rue n'aurait pas d'incidences sur le reste des autres rues et permettrait de répondre définitivement à une demande ponctuelle (Mathon, 2008).

1.4. Une combinaison de facteurs qui menace l'animation des rues

1.4.1. Le frontage, un lien inerte non investi par les habitants

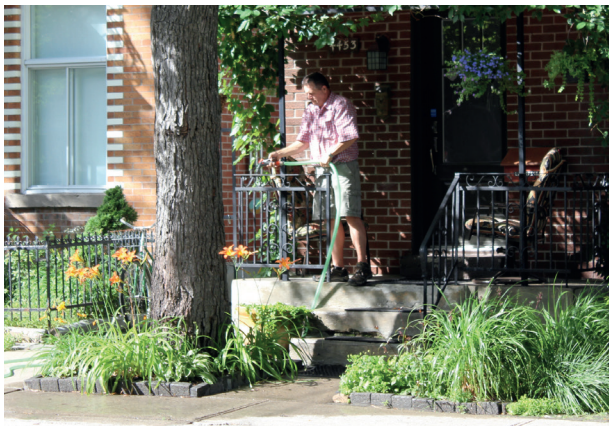


Fig.3- Montréal, frontage investi par les habitants, 2017, Raimbault

Couramment employé dans les pays anglophones et particulièrement en Amérique du Nord, le «frontage» désigne l'espace de bord de rue, tant privé que public, qui s'étend devant le riverain (Soulier, 2012). Le frontage est fondamental car il joue l'interface entre l'espace privé et l'espace public, ce qui constitue une réelle interaction entre ces deux éléments de la rue.

Etrangement, aucun mot n'existe en France pour caractériser ces espaces cruciaux, hormis des termes génériques assez vagues. Cette lacune française pose un véritable problème en urbanisme car les termes utilisés sont parfois impropres, erronés et donc sujets aux malentendus.

Parmi ces mots qui pourraient désigner le véritable frontage, nous retrouvons notamment «espace de recul», «front de rue», «jardin sur rue», «cour ouverte sur rue», «jardin de devant»... Les mots «cour, jardins, rue, front» sont donc largement utilisés, chacun mettant l'accent sur un élément particulier.
Le terme «devanture», employé en Afrique francophone, est utilisé pour «planter des arbres d'ombrage, des arbres fruitiers et des plantes d'ornement» (Menozzi, 1997).
Le mot est parlant en France mais il désigne la façade d'un magasin et non d'un espace planté.

Fig.4- Montrésor, haie monospécifique en limite de parcelle, 2015, CAUE37

L'absence d'appropriation de la rue par ses riverains s'explique également par une pratique récurrente qui consiste à dresser un rideau végétal ou une clôture, parfois les deux, en limite de propriété. Ce désir de se retirer derrière une barrière physiquement infranchissable et visuellement impénétrable peut être lié à diverses raisons. Afin de préserver son intimité, le riverain limite au maximum les vues sur sa parcelle. Pourtant, ce dispositif peut rendre la rue moins sûre puisque cela prive la rue du regard des habitants.

La création des zones pavillonnaires a vu apparaître le développement de ce «bocage pavillonnaire», terme utilisé par le sociologue François-Xavier Trivière pour désigner les nouvelles haies plantées par les riverains tout autour de leur parcelle [4]. La quête de la tranquilité, de l'isolement, de ne pas être vu, s'est traduite par un fort engouement pour la haie opaque dont le thuya est la vedette, particulièrement depuis les années 70.

En réponse au désir d'isolement, les spécialistes du marketing ont créé le concept de «brise-vue» qui désigne, dans le jargon commercial, les toiles synthétiques vertes apposées aux grillages, déclinées en maille polyéthylène, canisses en plastique, brandes de bruyère, panneaux de bois…(Frileux, 2010)

Cette spirale du chacun chez soi conduit les habitants des lotissements notamment à utiliser l'espace privé de leur maison et de leur jardin pour le développement de leur sociabilité. La mise en jeux de l'intimité du domicile porte souvent les périurbains au dilemme du « tout ou rien » dans le développement des relations sociales avec les autres habitants du quartier, à la base de tant de difficultés dans l'acceptation de la diversité sociale et culturelle. (Jacobs, 1962)

1.4.2. La domination automobile au détriment des déplacements doux

La responsabilité des voitures n'est pas remise en cause, pas plus que les automobilistes. En effet, un quartier traversé par un axe de circulation automobile est une chance pour celui-ci car c'est un des éléments clés qui participent à l'animation de la rue. De part et d'autre de cet axe viendra la vie urbaine dynamique où pourront s'implanter des terrasses de café, des vitrines, des commerçants... La voiture a permis à des millions de personnes de se déplacer là où ils le souhaitent, quand ils le souhaitent, dans des conditions de confort jamais égalées jusque-là (Soulier, 2012).

Fig.5- Les Hermites, Utilisation des trottoirs par les voitures, 2013, CAUE37

En revanche, c'est l'usage et l'espace accordés à la voiture qui peuvent induire des nuisances telles que le bruit, la pollution. Ce rapport de force entre les différents usagers provoque dès lors un danger pour chacun d'entre eux : l'automobiliste roule trop vite tandis que le piéton ne regarde pas lorsqu'il traverse. Cela entraîne la mise en place d'un ensemble de techniques qui limiterait tout risque et tout danger : glissières de sécurité, giratoires... Une ambiance routière se dessine alors, au détriment d'autres moyens de déplacements tels que le vélo ou la marche.

Les rues peuvent donc être sujettes à deux invasions : celle des chaussées par les voitures mais aussi celle des frontages par le stationnement intempestif. L'espace libre dans la rue dédié au piéton est alors réduit à néant.

Il faut « civiliser la voiture » déclarent Peter Newman et Jeffrey Kenworthy (1996). Orfeuil parle d'une automobile « domestiquée » : « Quand l'automobile était rare et donnait des sensations nouvelles, l'automobiliste a connu sa période sauvage […] En se multipliant, elle se socialise, obéit à de nouvelles règles » (Orfeuil, 1994). Et donc, s'inscrit durablement dans la société puisqu'elle en respecte les règles. Désormais, la voiture n'a plus pignon sur rue, elle doit partager l'espace avec les autres modes de transport.

Cette étude bibliographique met en évidence un paysage urbain qui est hostile à l'animation de la rue. Toutefois, les paysagistes qui sont aujourd'hui intégrés aux équipes pluridisciplinaires et qui interviennent dans les projets de requalification des villes répondent à une prise de conscience. A travers des études de cas de projets de paysage, nous allons explorer les pistes de réflexions et d'aménagements qui visent à reconquérir les rues.

2. VERS UN ÉQUILIBRE DU PARTAGE MODAL DE LA RUE - CAS DE LA REQUALIFICATION DU BOURG DE MOSNES

2.1. Le projet dans son contexte urbain et paysager

2.1.1. Contexte de l'étude

Dans le cadre de ses missions d'assistance et de conseil aux collectivités, le CAUE Touraine a accompagné en 2016 la commune de Mosnes. L'équipe municipale a sollicité les compétences du CAUE pour engager une réflexion sur l'aménagement de son coeur de bourg, les récentes acquisitions de parcelles par la commune ayant été le levier pour lancer ce processus de réflexion.

Véritable village-rue qui s'est développé le long d'un axe de circulation majeur, Mosnes souhaite requalifier ses espaces publics et valoriser son patrimoine, notamment son église. Situé au coeur du village, l'édifice religieux est inscrit au titre des monuments historiques et a fait l'objet de récentes restaurations.
Comme nous le détaillerons plus tard, Mosnes est au coeur du Val de Loire, établi entre la Loire d'une part, et le coteau de l'autre. Cette implantation a naturellement favorisé un développement urbain linéaire, caractéristique des villages des bords de Loire.

Ce mode de développement urbain, bien que peu consommateur d'espace, engendre certaines contraintes notamment liées à l'accessibilité du coeur de bourg puisque les distances entre le bourg (où les commerces et services sont présents) et les nouvelles habitations s'allongent à mesure que l'urbanisation s'étend. Aussi, la généralisation des déplacements automobiles au cours des dernières décennies, jugés plus rapides et efficaces pour accéder aux espaces de vie, ont bouleversé l'ambiance du bourg de Mosnes. Cette domination conduit donc à des difficultés de stationnement et de cohabitation entre les différents usagers de l'espace public.

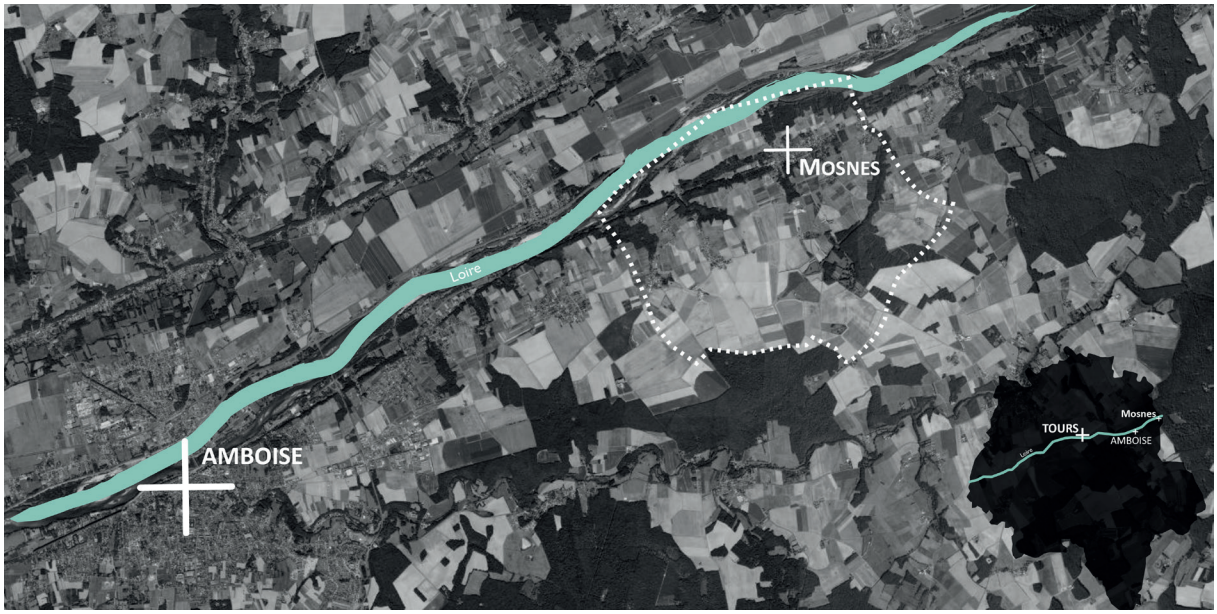


Fig.6- Carte de localisation de Mosnes , 2016, Raimbault

2.1.2. Un village rue du Val de Loire, ancré entre la Loire et le plateau d'Amboise

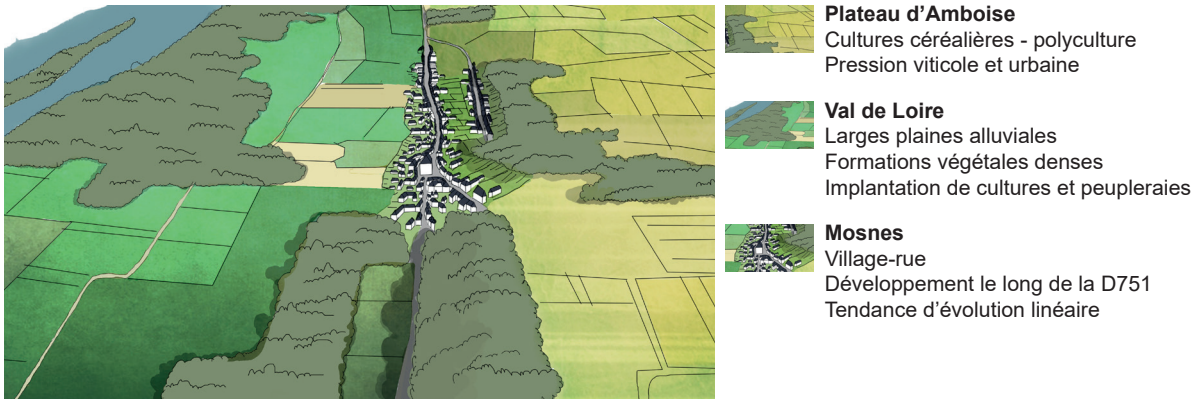


Fig.7- Mosnes dans le grand paysage, 2017, Raimbault

Situé sur la rive gauche de la Loire, Mosnes se trouve à 10 km d'Amboise, son chef-lieu de canton, et à 33 km à l'est de Tours, au coeur du Val de Loire. Cette appellation est justifiée par la présence forte dans le paysage de deux coteaux bien marqués, qui se distinguent facilement l'un de l'autre. En effet, les plateaux qui les surmontent sont entaillés par des vallées adjacentes orientées vers la Loire.

La structure urbaine actuelle de Mosnes s'explique principalement par deux facteurs naturels limitants, qui ont exercé une influence sur le développement de la commune.

Au nord, la Loire constitue la première limite franche de l'unité paysagère, qui délimite le territoire communal. Sa large plaine alluviale, une varenne, et des dépressions latérales ont conduit à la formation de sols peu évolués, hydromorphes où une végétation naturelle de pelouse, saulaies, prés pacagés, s'est installée. La richesse des sols a par la suite favorisé l'implantation de grandes cultures.

Cette varenne butte au pied du coteau où l'habitat s'est développé le long de la RD751, axe routier constituant la trame viaire principale de la commune.
Le bourg est un village-rue, structure urbaine linéaire appuyée sur les falaises calcaires, ponctuée de cours intérieures ou accompagnée de venelles qui donnent un peu d'épaisseur au bourg ancien. Celui-ci est «coincé» entre la levée et le coteau et ne peut donc s'étendre en épaisseur. Les extensions se font donc généralement de façon linéaire le long du coteau ou alors ponctuellement sur les bords de plateau, totalement détachées du bourg. L'église est à l'extrémité occidentale du noyau urbain. La présence du château, ancien chef, a empêché le bourg de s'étendre à l'ouest de l'édifice.

D'autre part, le sud de la commune est marqué par le coteau échancré par de petits vallons, et par le plateau d'Amboise. Ses sols bruns moyennement riches ont conduit au développement de cultures viticoles, céréalières et de polyculture. Cette sous-unité constitue un réel enjeu puisqu'elle est soumise à une forte pression urbaine et viticole, sachant que Mosnes se situe dans l'aire d'Appellation d'Origine Contrôlée Touraine-Amboise.

Mosnes se situe ainsi dans une position stratégique entre la Loire et le plateau, dépendante de l'agglomération d'Amboise mais influencée par des facteurs naturels dans son développement spatial. La qualité paysagère de la vallée et la relative proximité avec Tours ou Amboise sont favorables au développement urbain du bourg, sous forme de «grappes pavillonnaires» [5].

Le regain démographique depuis les années 70 (+ 19%) a conduit à un allongement des distances entre le bourg et les constructions plus récentes - tournées vers l'est - et par conséquent une utilisation généralisée de la voiture pour tout déplacement. Faute d'une prise en compte de l'usager piéton, les trottoirs sont absents ou fortement réduits.

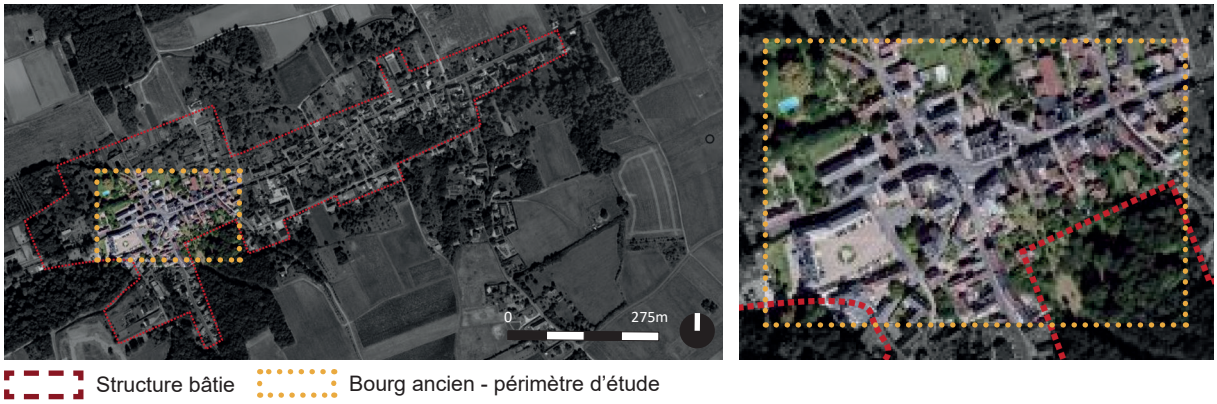


Fig.8- Structure bâtie de Mosnes - Périmètre de l'étude, 2016, Raimbault

2.2. Une rue principale infertile

Les sources iconographiques existantes mettant en scène la vie quotidienne dans les villages ruraux du début du XXème nous donnent bien souvent des indications sur l'appropriation de la rue par les habitants. Véritables témoignages, les photos anciennes peuvent aussi mettre en évidence la vie du bourg à un instant précis du passé et sa structure originelle.

Ces photos du début du XXème siècle témoignent d'une certaine appropriation de la rue principale, actuelle D751, par les habitants. L'absence d'automobile dans la rue permet aux enfants d'avoir un espace de jeu sécurisé, lié à l'absence de circulation dense (photo A - fig.10) . Nous apercevons néanmoins un espace de trottoir dissocié de l'espace chaussée. Cette absence de partage modal de la rue indique d'ores et déjà le début de l'impossible cohabitation entre le flux routier et le flux piéton. La photo B met en évidence un espace ouvert devant le front bâti où les habitants ne semblent pas se soucier de la circulation sur la voie.

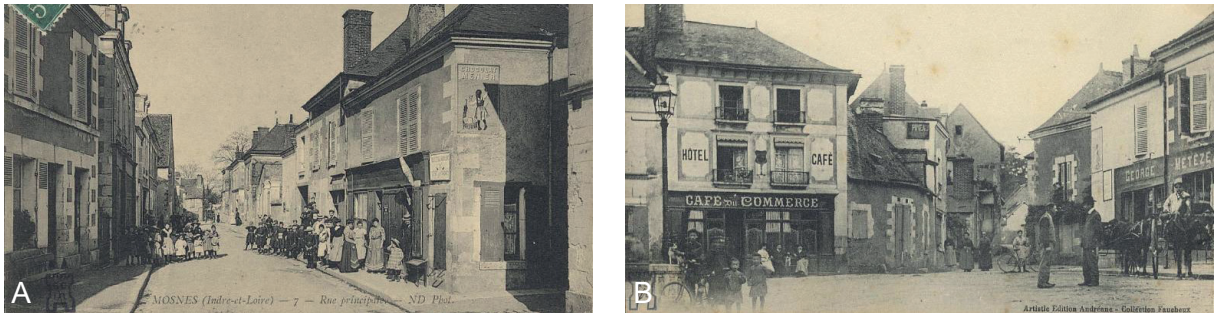


Fig.9- Photographies anciennes de Mosnes, 2017, Archives Départementales d'Indre-et-Loire

2.2.1. Une domination automobile au détriment du piéton

La généralisation de l'usage de l'automobile a totalement effacé la présence du piéton au sein de l'espace public, à l'instar du parvis de l'église. Autrefois investi par les habitants, cet espace majeur de la commune, symbole du rassemblement, est aujourd'hui dédié au stationnement.

L'usage exclusif de l'automobile est favorisé par un ensemble d'éléments correspondant au vocabulaire routier, qui renforce un sentiment d'austérité et d'insécurité. Ainsi, à travers le revêtement uniforme de la chaussée et des trottoirs, la signalétique caractérisée par les feux tricolores ou encore l'absence de marquage au sol pour le stationnement, la voiture est aujourd'hui reine.

Fig.10- Espace à usage exclusif de l'automobile à Mosnes, 2016, Raimbault

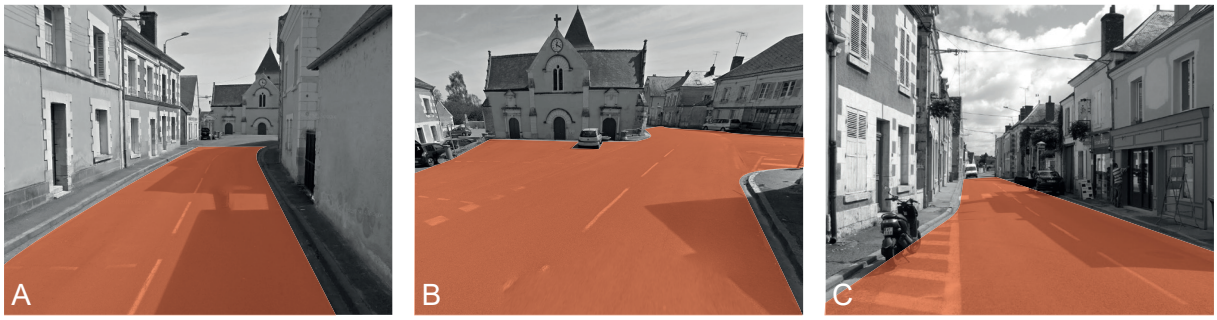


Fig.11- Le coeur de bourg, traversé par la D751, destiné à l'usage automobile, 2016, Raimbault

De plus, ces éléments favorisent la vitesse automobile. La rue principale de Mosnes est limitée à une approche strictement fonctionnelle, garantissant une bonne circulation des véhicules. On a adapté la rue aux contraintes du trafic routier. L'espace public est devenu une route dévolue principalement aux voitures et accessoirement aux autres usagers. Elle sert de lieu de circulation efficace et rapide pour les véhicules, ne remplissant plus vraiment son rôle de convivialité dédié aux activités sociales. La circulation automobile occupe la majeure partie de l'espace public.

De manière générale, les trottoirs du centre-bourg ont été conçus comme des bordures de la voie roulante, beaucoup d'entre eux ne sont pas praticables. On peut constater que pour l'ensemble des trottoirs, leur largeur est souvent insuffisante, rarement supérieure à 1m, non conforme à la loi en vigueur pour les personnes à mobilité réduite (1,4m).

La largeur de la voie favorise la vitesse escessive, supérieure à 50 km/h.

2.2.2. Des ilôts de stationnement non hiérarchisés et non organisés

Alors que la domination automobile sur la chaussée exclut tout partage avec les autres usagers, une seconde problématique intervient, celle du stationnement. Certains espaces de circulation sont bien marqués (bande blanche au sol, bordure...), ce qui contraint les automobilistes à ne pas s'en éloigner. Mais d'autres sont aujourd'hui dénués de cette matérialisation, notamment les abords de l'église (photos A et B - fig.14). Ces espaces sont alors pris d'assaut par les automobilistes qui voient dans ce vide un potentiel espace de stationnement. Si le laisser-faire de la municipalité (absence d'aménagement ou d'interdiction de stationnement) peut expliquer ce phénomène, d'autres facteurs peuvent intervenir.

Tout d'abord, ces espaces, pourtant situés au coeur du bourg et stratégiquement importants pour la vie de la rue, n'assurent aujourd'hui aucune autre fonction que le stationnement. La forme en épi du parvis de l'église (photo B - fig.14) ne permet pas un stationnement homogène sur toute sa surface, pourtant généreuse. Alors que ce parvis pourrait assurer un rôle de place de village où les habitants se rencontrent et échangent, quatre voitures peuvent y stationner le réduisant à un vide urbain minéral, utilisé par les voitures.

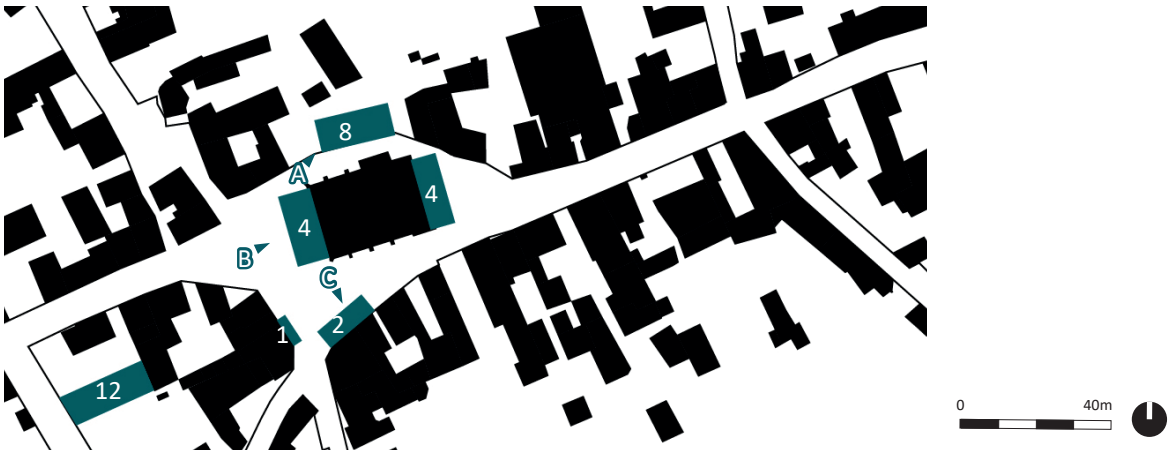


Fig.12- Localisation des stationnements et nombre de places associées, 2016, Raimbault

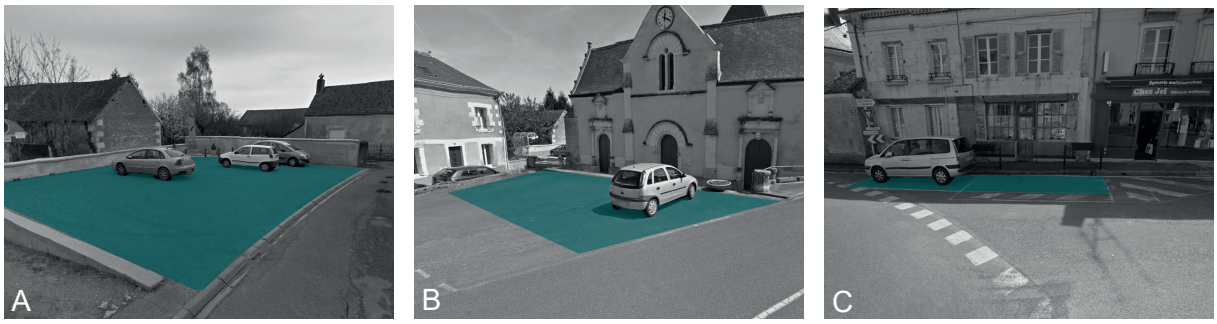


Fig.13- Stationnements du bourg, 2016, Raimbault

2.2.3. Un accès limité aux commerces et services

Volets clos, disparition de petits commerces de proximité... La perte d'animation dans les centres-bourgs a un effet dévastateur sur la qualité de vie de la rue. La diversité de commerces et services est indispensable pour maintenir cette attractivité qui participe activement à l'identité de la commune et à sa vie collective. Mosnes dispose aujourd'hui d'une offre commerciale et de services favorable à ce dynamisme puisqu'une épicerie, une boulangerie, un café, un salon de coiffure et une bijouterie sont aujourd'hui concentrés dans le bourg autour de l'église.

L'amélioration de l'accès de la population aux biens et services du quotidien semble essentielle pour les conforter dans un contexte économique qui leur est peu favorable (Masboungi et Al, 2013).
De nombreux lieux traditionnels de vie et de lien social connaissent aujourd'hui des difficultés majeures, à l'instar des cafés/bistrots.
Elément emblématique du paysage français, qu'il soit rural ou urbain, le café a considérablement évolué au cours des dernières années, fragilisé notamment par une législation contraignante sur le tabac.
Ces épisodes réglementaires et sociaux ont changé la donne avec comme conséquence pour ces commerces, la nécessité de repenser leur place dans le tissu économique et leur rôle dans l'espace-rue.

Les commerces et services de Mosnes sont proches les uns des autres, ce qui est favorable à l'image attractive et vivante de la rue. Pourtant, l'absence d'espaces libres et de respiration entre la chaussée et le seuil de la devanture commerciale rend difficile leur accessibilité. Leur rôle de lieu de vie et de passage est aussi limité.

L'espace piéton devant la boulangerie et la café se résume à un trottoir d'une largeur d'un mètre (photo A - fig.16). Ceci est bien trop étroit pour espérer accueillir en toute sécurité et convivialité les clients. Tout d'abord, sa faible largeur oblige les clients à patienter en file indienne le long du front bâti. Frôlés par les automobiles, leur sécurité n'est pas assurée. Ensuite, la largeur du trottoir ne permet pas l'installation d'une petite terrasse pour le bistrot, où les clients pourraient profiter d'un espace de convivialité à l'extérieur
Sur la photo B, l'épicerie ne dispose d'aucune surface extérieure pour y mettre un étalage, activité essentielle pour l'animation et la vie quotidienne.

Fig.14- Localisation des commerces et services à Mosnes, 2016, Raimbault

Fig.15- Principaux commerces (de g. à d.) : boulangerie et café, épicerie, salon de coiffure, 2016, Raimbault

Fig.30- Schéma d'intention d'aménagement du bourg de Mosnes, 2016, Raimbault

2.2.4. Synthèse

La mise en évidence des dysfonctionnements urbains de Mosnes, considérés comme obstacles à toute animation de la rue et de son centre-bourg, permet d'établir les principaux objectifs d'aménagement et les leviers d'actions pour reconquérir le bourg.

Tab.1 - Enjeux et levier d'actions, 2016, Raimbault

Facteurs limitants à l'animation de la rue	Objectifs d'aménagements	Leviers d'actions / aménagements proposés
Domination automobile	Réduire la vitesse automobile Limiter l'emprise des véhicules Favoriser les déplacements doux	Mise en place d'une zone 30 Mise en place d'une zone de rencontre
Difficulté d'accès des commerces Mise en valeur limitée des vitrines	Faciliter les accès aux commerces Donner davantage d'espace profitable aux commerces	Elargir les espaces devant les vitrines et accès
Stationnement non organisé	Hiérarchiser les stationnements	Marquer les stationnements
Piéton non favorisé	Créer un lieu de rencontre plurifonctionnel	Mise en place d'une zone piétonne autour de l'église

2.3. Favoriser les déplacements actifs dans la rue

Là où les professionnels de la circulation évoquent le terme "mode de déplacement", le partage modal d'une rue signifie à la fois le processus spatial, lié à la conception et au dessin, et le processus réglementaire qui précise la manière dont chacun doit se comporter (Soulier, 2012). Le partage modal est donc un partage de la voie entre ses différents usagers : automobiliste, cycliste ou piéton.

Diverses possibilités d'aménagements existent, ayant chacune des objectifs précis et des domaines d'emplois spécifiques. L'équilibre des usages mixtes conduit à une reconquête de la rue.

2.3.1. Les zones 30 pour un espace animé, sécurisé et plus sain

La zone 30 correspond à des espaces publics où l'on cherche à améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, dont ceux des piétons. La réglementation relative aux piétons est la même que pour la voirie à 50 km/h [6].

Les piétons n'ont pas de priorité particulière et sont tenus d'utiliser les trottoirs. Toutefois, la vitesse réduite des véhicules rend compatible la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité en tout point de la chaussée. Les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent tout en restant vigilants. Leurs cheminements s'en trouvent donc facilités.

La mise en place de la zone 30 est aussi un moyen de réduire les emprises de la voirie, aujourd'hui fortement associée à l'automobile. En diminuant la largeur de la voirie, tout en respectant une largeur minimum pour les engins lourds, le trottoir est rendu plus accessible. Cela touche les personnes à mobilité réduite ou les poussettes mais aussi les clients de la boulangerie ou du café/bistrot.

Offrir davantage d'espaces ouverts et sécurisés devant ces commerces participe considérablement à l'animation de la rue où les clients pourront consommer à l'extérieur. Consommer sur le trottoir et à proximité des voitures peut paraître désagréable au premier abord. Mais la réduction de la vitesse rend possible cette proposition. De nombreuses études ont montré que le passage de 50 km/h à 30 km/h constituait un seuil essentiel pour l'amélioration du cadre de vie. En limitant à 30 km/h la vitesse dans la rue, la réduction du bruit du trafic est estimée entre 2,4 et 4,5 décibels. Acoustiquement, cela équivaut à réduire de moitié la circulation [7].

Fig.16- Saulzais le Potier, Exemple d'espace libéré pour une terrasse, 2016, Raimbault

D'autre part, la vitesse automobile est un facteur déterminant dans la pollution de l'air. La modification de la dynamique de conduite par l'instauration d'une zone 30 peut améliorer cette problématique de plus en plus récurrente, en évitant notamment des accélérations inutiles.

Enfin, la zone 30 est un gage de sécurité supplémentaire pour les piétons ou cyclistes. En cas d'accident à 30 km/h, les chances de survie d'un piéton sont d'environ 90% lorsqu'à 50km/h, elles ne sont plus que de 30% (Association Transport et Environnement). La distance d'arrêt d'une voiture roulant à 50 km/h est de 29m contre 13m à 30 km/h. Des zones plus sûres contribuent à renforcer la sécurité.

En définitive, la limite de 30 km/h est donc un seuil qualitatif majeur pour les rues. Cela correspond à une modification minime pour les conducteurs puisque leur vitesse n'est pas réellement affectée par l'abaissement de 20 km/h. Mais c'est aussi une amélioration radicale pour toutes les autres composantes de la vie de la rue : moins d'accidents, moins de bruit et moins «d'agressions» vis-à-vis de la vie urbaine.

2.3.2. Du code de la route au code de la rue par l'intégration d'une zone de rencontre

Libérer de l'espace précédemment monopolisé par les véhicules et réduire les vitesses souvent excessives sont des facteurs évidents pour améliorer le cadre de vie. La zone de rencontre est une de ces solutions qui permet de concevoir et dessiner une rue différente, agréable et pour tous.
L'introduction de la zone de rencontre dans le Code de la route (décret 2008-754 du 30 juillet 2008) élargit la palette des outils réglementaires pour organiser la cohabitation des usagers sur l'espace public. Cette évolution a par ailleurs conduit à préciser l'ensemble des règles et recommandations relatives aux zones de circulation apaisée déjà existantes que sont l'aire piétonne et la zone 30.

La zone de rencontre se définit sur le plan réglementaire comme une zone à priorité piétonne. Ouverte à tous les modes de circulation, les piétons peuvent s'y déplacer sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant de la priorité sur l'ensemble des véhicules (à l'exception des tramways). Pour assurer cette cohabitation de tous les usagers, la vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. De plus, sauf situation exceptionnelle, toutes les chaussées y sont à double-sens pour les cyclistes. Le stationnement des véhicules n'y est autorisé que sur les emplacements matérialisés à cet effet.
Son objectif est donc de favoriser les activités urbaines et la vie de la rue.

Fig.17- Exemple de zone de rencontre dans une rue résidentielle, 2015, Rennes Métropole

La zone de rencontre dans une rue commerçante telle que la rue principale à Mosnes, support de la vie économique, est la plus répandue. Puisque la fréquentation piétonne est théoriquement plus élevée que dans d'autres espaces de la commune, en raison de la présence des commerces et services, la zone de rencontre constitue un moyen judicieux de conjuguer les usages.

De plus, l'espace public se retrouve considérablement agrandi puisque la route redevient un espace de déambulation et d'animation. La sécurité de la route ne répond pas aux mêmes principes que la sécurité de la rue, bien au contraire. Si l'on veut respecter toutes les fonctions que remplit une rue, il faut rendre possible les rencontres, les traversées et les croisements. Dans ce contexte, mélanger ne va pas à l'encontre de la sécurité, bien au contraire.

Le partage modal de la rue à travers une zone de rencontre est donc très différent de celui de la route. D'un espace séparé et compartimenté avec des voies bien définies pour chaque usage, nous nous dirigeons vers une rue à partager et non à diviser.

2.3.3. L'introduction d'un espace piéton qualitatif, favorable à l'animation urbaine

La place en milieu urbain est un espace public clé, tournée vers le piéton, un lieu d'échange naturel propice au repos, à l'animation mais aussi à la contemplation. L'église de Mosnes, inscrite au titre de monument historique, est aujourd'hui isolée de toute animation en raison de sa déconnexion avec les commerces et services, matérialisée par la D751. Pourtant, le lien est évident. Aussi, l'objectif est de redonner au parvis de l'église son rôle d'élément fédérateur, de rassemblement, où sa fonction n'est plus d'accueillir quelques voitures pour le stationnement.

Cette aire piétonne doit être envisagée comme un espace public intégralement dédié aux piétons. Il ne s'agit donc pas à proprement parler d'un partage de la voirie, mais bien d'une affectation justifiée par le souhait de privilégier des activités qui cohabitent difficilement avec les véhicules motorisés. Ce peut être des activités de déambulation, de promenade, de repos, de jeux. Elle vise donc avant tout à faciliter l'animation urbaine et donc à reconquérir l'espace public par l'attribution de nouvelles fonctions.

2.3.4. Un stationnement rationnalisé et optimisé

Si le partage modal de la rue et les différents dispositifs présentés ci-dessus sont accueillis généralement positivement par les habitants, la question du stationnement est en revanche plus délicate. On ne passe pas sans conséquence ni résistance d'une situation où la place de la voiture n'a pas de limite à une situation où les usagers se confondent. L'approche doit donc être lucide et pragmatique.

Le stationnement reste évidemment important pour de nombreuses raisons. Tout d'abord, l'offre de stationnement n'est pas toujours suffisante pour répondre aux besoins actuels des voitures. Bien que des solutions alternatives existent et soient pertinentes à l'échelle d'une agglomération à forte densité, la réflexion à l'échelle d'un village rural comme Mosnes est très différente où l'usage automobile est indispensable. Sa proximité avec Amboise mais également Tours induit inéluctablement des déplacements habitat-travail.
De plus, contraindre le stationnement sur la rue principale risque de reporter le problème sur les rues adjacentes.

Une réflexion sur une optimisation du stationnement est donc essentielle pour satisfaire les besoins actuels mais aussi pour envisager à long terme une politique de stationnement mesurée et adaptée.

Trente et une places sont actuellement disponibles dans le périmètre d'étude. Ce nombre de places, considéré comme insuffisant par les administrés, recouvre à la fois les besoins de stationnements temporaires sur un temps limité - pour un accès aux commerces et services - et de stationnements permanents - ménages ne disposant pas de cour ou d'espace de stationnement réservé.

Dans un premier temps, une réflexion a eu lieu sur la conservation des places existantes. Les commerçants accordent une importance au stationnement temporaire de manière à ce que les clients, particulièrement les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite puissent avoir facilement accès aux commerces.

Ainsi, les places existantes à proximité directe des commerces ont été conservées pour répondre à cette demande. Il est à noter qu'une zone de rencontre n'exclut pas le stationnement. En revanche, celui-ci doit être matérialisé.

Une seconde phase de réflexion a eu lieu sur les dents creuses, espace non construit entouré de parcelles bâties. L'acquisition par la commune d'une parcelle derrière l'école et la mairie a été l'opportunité de créer un espace de stationnement couvrant les besoins actuels. Cette configuration qui vise à dégorger les rues du stationnement pour les délocaliser dans un espace plus reculé peut induire un temps de marche supplémentaire.

L'habitant doit parfois se résoudre à marcher sur une certaine distance pour effectuer le trajet souhaité. Aussi, cette connexion habitat-voiture-rue remet en cause une nouvelle approche de l'urbanisme et de l'habiter.

En définitive, redonner vie à des rues consacrées à l'automobile induit un partage modal où la division des usagers fait place à un équilibre entre le piéton, le cycliste et l'automobiliste. L'espace inanimé et dangereux où l'on découvre la rue essentiellement au travers de son pare-brise laisse place à un espace actif et sécurisé. En encourageant les pratiques de déplacements doux et en offrant des espaces ouverts pour les commerces et la déambulation urbaine, la rue retrouve son rôle de mixité et de rencontre.

Ces pistes d'actions sur le partage modal interviennent essentiellement sur les déplacements. Néanmoins, le statut de zone 30, de zone de rencontre, etc., suffit rarement à lui seul à changer profondément le fonctionnement et l'appropriation de la rue par chacun des usagers. En particulier, pour que les usages d'une zone de rencontre ou d'une zone 30 se développent, l'ambiance globale de la rue doit être en accord avec le statut adopté pour la voie.

L'environnement de la rue dans son ensemble doit offrir une lisibilité et une légitimité au fait de rouler tranquillement, de marcher ou de circuler en vélo, en garantissant un bon niveau de sécurité et de confort aux usagers les plus vulnérables, dans une rue vivante, attractive et agréable à parcourir. Pour qu'une rue résidentielle soit vivante, il ne suffit donc pas que le partage modal soit équilibré.

3. INVESTIR LA RUE PAR LE VÉGÉTAL - CAS DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE À VILLAINES-LES-ROCHERS

3.1. Le projet dans son contexte

La municipalité de Villaines-les-Rochers s'est lancée depuis quelques années dans une démarche «zéro phyto». Aujourd'hui, la commune et les agents font face à des difficultés d'entretien et de gestion des espaces publics. Le manque d'implication des habitants dans l'entretien courant devant chez eux favorise le développement d'une végétation spontanée. Un phénomène naturel qui met en lumière un autre phénomène : l'abandon des rues par les habitants.
Celui-ci était déjà présent au moment où les pesticides aseptisaient les rues mais leur interdiction d'usage a véritablement révélé le désintérêt des habitants pour la rue.

L'augmentation du temps dédié au désherbage par les agents et le manque de moyens techniques et humains, impliquent de remettre en question la façon d'aménager, mais surtout d'encourager les habitants à reconquérir l'espace qui est situé devant chez eux : le frontage public.

Le frontage public est cette partie cruciale de la rue où les piétons circulent et accèdent aux propriétés et aux bâtiments riverains. C'est là que les gens se mêlent les uns aux autres, conversent, jouent. C'est une composante importante non seulement du système de déplacement mais aussi du tissu social de la rue (Soulier, 2012).

Afin d'activer ce frontage, un atelier participatif a été réalisé avec les habitants. L'action «Ensemble, embellissons notre village» mise en place au printemps dernier, vise à encourager les habitants à intervenir par une végétalisation des trottoirs et bandes privées.

Une méthode de travail a été établie de manière à optimiser les chances de toucher le maximum d'administrés.

Diagnostic paysager et urbain
De manière à comprendre le site et les enjeux qui en découlent, le diagnostic paysager de la commune est inévitable. «Vous devez parcourir le site et ses alentours en tous sens, observer et consigner toutes les configurations, toutes les choses jusqu'aux plus ténues et aux plus négligeables.» (Courajoud, 2010). Il permet par ailleurs d'identifier et de hiérarchiser les actions prioritaires qui seront développées par la suite.

Rencontre avec les habitants
Elle permet de restituer le diagnostic auprès des administrés et de recueillir leurs attentes et leur ressenti sur le village, qu'ils parcourent quotidiennement. C'est aussi le moment de les solliciter pour participer à l'opération.

Préparation de l'atelier
Cette étape consiste à préparer l'opération de plantation avec les riverains (fournitures, flyers...)

Atelier «Ensemble, embellissons notre village»
Réalisation de l'atelier proprement dit sur un après-midi avec des habitants volontaires.

3.2. Un village-rue façonné par son environnement

3.2.1. Une topographie propice à l'habitat troglodytique

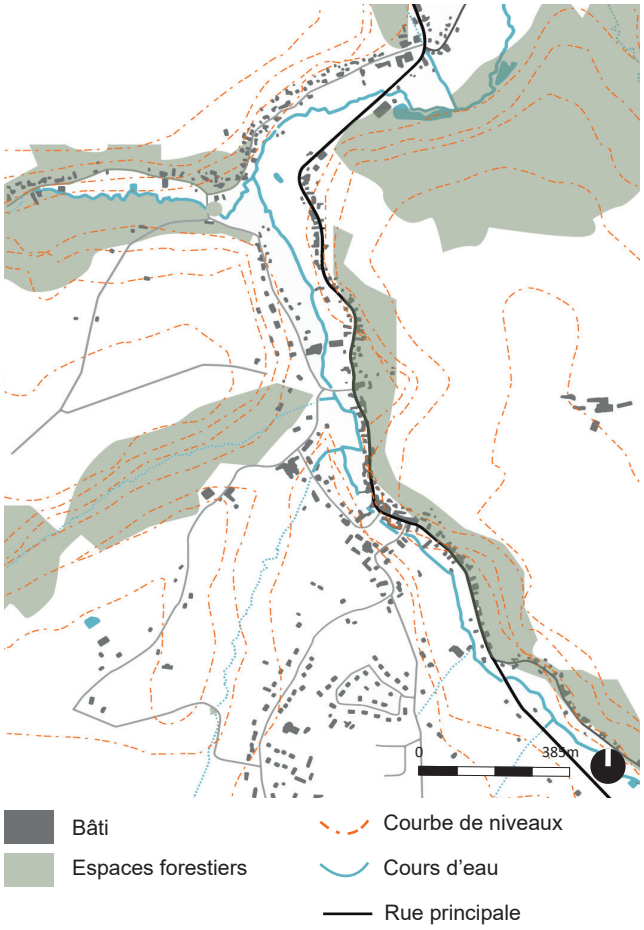


Fig.18- Carte de végétation et de relief, 2017, Raimbault

Villaines-les-Rochers se situe à 35 km au sud-ouest de Tours et présente une forme urbaine similaire à Mosnes, celle d'un village-rue qui s'est développé le long d'un axe routier nord-sud.

Le village se situe dans une vallée profondément encaissée et sineuse aux coteaux densément boisés. C'est un paysage fermé, très frais, humide qui ceinture Villaines, ce qui en fait un village relativement isolé.
Le village s'étire dans cette vallée de part et d'autre où plusieurs cours d'eau viennent s'entremêler.

Au pied de son coteau, le village allonge son ruban de maisons sur plusieurs kilomètres (A). Les caves creusées dans le tuffeau forment une suite continue d'habitations (B), parfois superposées, reliées par les ruettes (C). Certaines sont encore habitées, d'autres le sont plutôt saisonnièrement.

Fig.19- Morphologie urbaine de Villaines-les-Rochers, 2017, Raimbault

3.2.2. Une présence permanente de l'eau

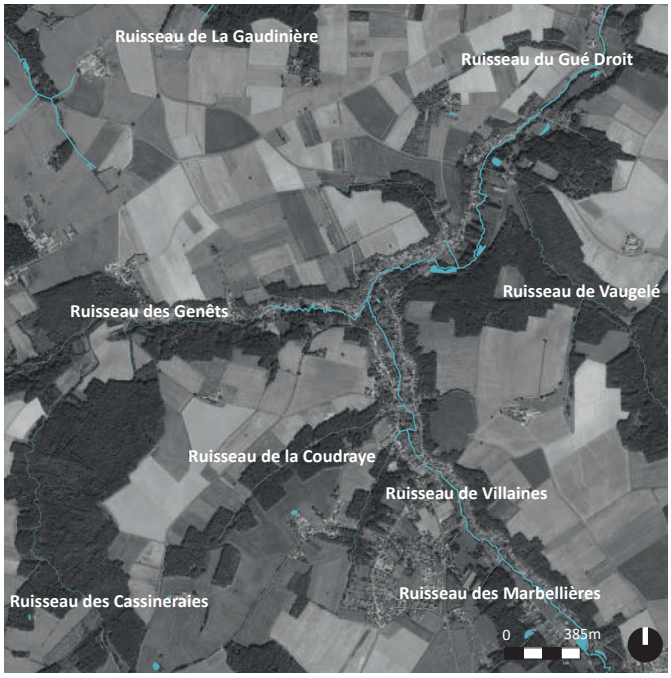


Fig.20- Carte de végétation et de relief, 2017, Raimbault

La commune s'étend sur l'interfluve Indre-Vienne. De la forêt de Crissay sort le ruisseau des Marbellières qui devient pérenne vers 80m d'altitude et prend le nom de ruisseau de Villaines, où il recevra plus loin le ruisseau des Genêts. Ces cours d'eau coulent au fond de vallées étroites et encaissées d'une trentaine de mètres.

Le réseau hydrographique découpe le finage en trois unités. La partie occidentale est partout supérieure à 100m sauf dans les vallons de ruisseau de La Coudraye et dans celui du ruisseau des Cassineraies, affluent du ruisseau des Genêts. La partie orientale est incisée par le vallon du ruisseau de Vaugelé qui conflue avec le Gué Droit. La partie septentrionale se trouve à des altitudes inférieures à 100m, qui descendent jusqu'à 60m dans le ravin de La Gaudinière.

3.2.3. La vannerie, une richesse patrimoniale reconnue

Les sols lourds se prêtaient mal à l'agriculture et le niveau de vie des paysans a longtemps été des plus médiocres, mais l'habitat troglodytique donnait un confort relatif. Pour compenser les faibles aptitudes agricoles de la commune, une activité de complément s'est imposée depuis fort longtemps : la vannerie. Jadis répandue dans le département, la vannerie ne s'est maintenue avec vigueur qu'à Villaines. C'est en 1849 que fut créée la «Société des Vanniers de Villaines», qui reste l'une des plus anciennes coopératives de production de France. La coopérative regroupe aujourd'hui 50 vanniers et 25 osiériculteurs.

La culture de l'osier est une réelle identité de la commune, qui façonne encore aujourd'hui le paysage de Villaines. Le maintien de cette culture dans les vallées humides permet d'éviter toute fermeture des vallées, et de conserver un intérêt paysager et culturel unique.

Une structure urbaine favorable à l'activation du frontage

3.2.4. Une diversité de bâtis marqués par un alignement hétérogène des façades

L'alignement est la détermination par l'autorité administrative de la limite du domaine public routier au droit des propriétés riveraines (Berthelot, 2008). La procédure de l'alignement est ancienne,ces principes ont été définis par l'Edit de Sully du 16 décembre 1607 [8].

Ce texte de portée générale visait notamment à « effacer les plis et les coudes » d'une voirie très étroite ne permettant pas une circulation satisfaisante des personnes et des marchandises. L'alignement, utilisé pour l'élargissement des voies, mais aussi pour satisfaire des objectifs de salubrité et de sécurité, s'inscrit dans la longue durée.

Chaque rue est donc un cas particulier puisqu'en fonction du type de bâti, de sa localisation qui peut être soit en retrait de cette ligne, soit en limite, dépendra l'ambiance, le rythme et les possibilités d'actions sur la rue. Cet acte décisif de tracer la ligne de «l'alignement» aura une réelle répercussion sur la rue et par conséquent, du lien entre le domaine privé et public.

Le développement de Villaines a été influencé par la topographie accidentée, la présence de cours d'eau en fond de vallon mais aussi par le coteau où l'habitat troglodytique a été rendu possible. Une diversité de bâti existe donc. Chaque type possède un vocabulaire propre, particulièrement son implantation sur la parcelle, qui est un facteur essentiel dans l'appropriation de la rue par les habitants.

Fig.21- Villaines, Bâti rural, 2016, Raimbault

Le bâti rural
Son implantation répond à divers impératifs : utilisation optimisée de la surface du terrain, protection des vents... Le bâti s'aligne le plus souvent sur les limites parcellaires, en tournant la façade principale du logis et l'espace de travail au sud-est. Celui-ci est parfois planté d'un arbre caduc pour apporter de l'ombre en été.
En pied de coteau, le bâti est majoritairement troglodytique. Il devient semi-troglodytique au XIXème siècle par la réalisation d'extensions. Dans le vallon, le logis manouvrier est implanté dans la continuité du logis fermier et de la grange.

Fig.22- Villaines, Maison de maître, 2016, Raimbault

La maison de maître
Dans le cas où elle est implantée à l'alignement, une porte cochère aménagée dans la façade ou un portail ouvragé dans le mur de clôture permet d'accéder à l'arrière de la parcelle. La plupart du temps, elle est implantée en retrait de l'alignement où une cour pavée met en scène la façade principale. La cour est fermée par un mur surmonté d'une clôture, d'une hauteur comprise entre 1,6m et 3m ainsi que d'une grille ouvragée.

Fig.23- Villaines, Maison de bourg, 2016, Raimbault

La maison de bourg
La façade sur rue est construite à l'alignement et jusqu'aux limites séparatives, en mitoyenneté avec les maisons voisines. Elles confèrent un caractère urbain à la rue. L'implantation du bâti est ici moins guidée par la recherche de l'ensoleillement et de la protection aux vents dominants que de l'accès. L'espace de travail, cour ou jardin, est situé en fond de parcelle, invisible de la rue, parfois desservi par une venelle. Il se peut parfois qu'une cour donne accès à quelques petites dépendances qui s'ouvrent directement sur la rue.

Les limites parcellaires représentent donc ces lignes reportées sur le cadastre par les géomètres.
D'une part, les limites séparatives entre les voisins et de l'autre, les limites qui séparent chaque parcelle du domaine public, qui constitue l'alignement. La rue ne s'arrête pas au domaine public mais s'étend au-delà jusqu'aux façades en retrait. Ce qui délimite l'espace public n'est

pas la propriété du sol mais bien les façades alignées en retrait de l'alignement. Ces espaces entre l'alignement et les façades en retrait sont essentiels car c'est à cet endroit que se jouent l'animation de la rue et le sentiment d'appartenir à un espace public partagé. Ils constituent donc des espaces à enjeux où l'intervention y sera prioritaire.

3.2.5. Une faible appropriation de la rue par les habitants

Malgré une structure urbaine propice à une appropriation de la rue, le nombre d'espaces investis par les habitants est minime. La rue paraît désertée de ses habitants.
L'origine de ce sentiment peut être liée à l'architecture de la rue ou à la nature de l'espace construit, parfois inadaptées.

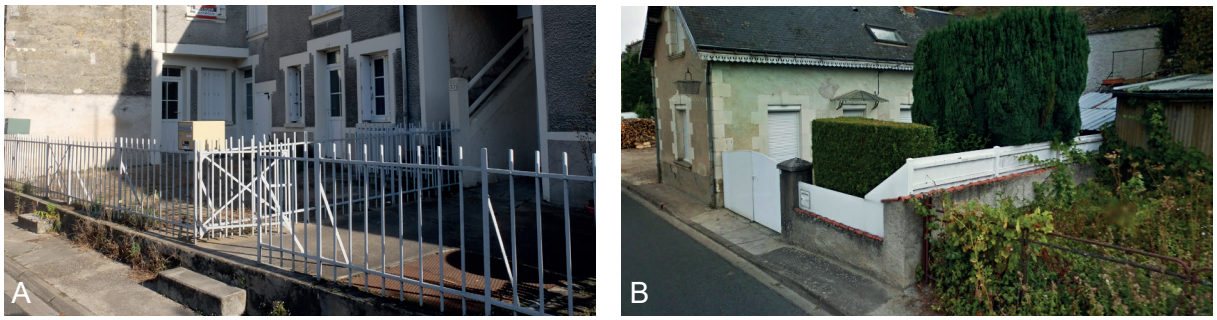


Fig.24- Villaines, Exemples de stérilisation du frontage, 2016, Raimbault

Sur la photo A (fig.26), la présence d'un espace fermé par une petite clôture pourrait être sujet à un investissement par les habitants pour y aménager une cour jardinée par exemple. Malheureusement, l'absence totale de végétal ou de mobilier montre un certain désintérêt de ce lieu par ses propriétaires qui ont fait le choix de l'imperméabiliser et de s'en détacher.

La photo de droite pourrait illustrer ce que Pauline Frileux considère comme «les maniaques du désherbage» (Frileux, 2010), les jardiniers ne souhaitant pas être débordés par le végétal. Au nom de l'esthétisme, de la sécurité et de la tranquillité, le particulier se cache derrière une haie opaque soigneusement taillée et un muret haut sans vouloir dévoiler son jardin sur l'espace rue.

Ces exemples prédominent dans l'espace public de Villaines avec comme conséquence l'absence de vitalité dans la rue. Une fois de plus, la rue se parcourt en voiture car rien à pied n'attire le regard.

3.2.6. Des initiatives d'embellissement minoritaires

Une rue est attrayante lorsqu'il s'y passe quelque chose ou que la présence d'un objet indique une certaine forme d'activité. Cette accumulation d'éléments, parfois désordonnée, participe néanmoins à rendre notre mode d'habiter la ville plus plaisant, plus varié et plus dynamique, en conséquence, propice à notre vie quotidienne.
Laisser aux riverains une part de l'espace public est la continuité de la sphère privée, proposée et mise en scène pour les passants.

Et pour permettre ce partage, on constate que le végétal semble un allié incontournable.
A travers son développement inattendu ou sa floraison parfois spectaculaire, il participe activement à donner un rythme à la rue, à la rendre plus fertile et contribuer à son animation.
Malheureusement, ce jardin est bien souvent protégé du regard des passants par un muret, une haie opaque.

Sur les illustrations suivantes, les bandes riveraines de terrains qui bordent les rues sont privées. Tantôt ouvertes, tantôt fermées par une clôture ou un muret, elles sont néanmoins publiques puisqu'elles sont dans la rue et qu'elles en font partie intégrante.
La dichotomie fréquemment reprise entre la sphère privée et publique n'a plus lieu d'être puisque le sol privé fait partie de l'espace public et vice versa. Le public n'est pas privatisé pour autant et bien au contraire, il est agrandi, amplifié par ces espaces privés qui le bordent. Et les bandes riveraines ne sont pas stérilisées puisque chaque riverain peut s'y épanouir.

Le partage de l'espace peut se faire de deux façons. L'un étant lié à la visibilité (offert ou non au regard du passant) et l'autre étant lié à l'accessibilité (ouvert ou fermé au public).
Sur la photo de gauche d'une maison de bourg, la bande riveraine est à la fois visible et accessible tandis que la photo de droite, qui correspond à une maison de maître, la bande est seulement visible. La présence d'une clôture indique la limite privée de façon plus évidente où il n'est pas possible de s'y introduire.

Fig.25- Villaines, Exemples d'appropriation de l'espace privé et pulic, 2016, Raimbault

Dans les deux cas, un élément est commun : le végétal. Les éléments que sont les plantes transforment l'apparence et l'ambiance d'une rue de manière évidente. Les frontages plantés déterminent le caractère de la rue, dispensent de l'ombre, contribuent à un climat agréable.
Les riverains interviennent avec des plantes fleuries, soit en pot soit en pleine terre, pour agrémenter l'espace, pour dissimuler un élément disgracieux, habiller une clôture ou encore accompagner une verrière.
Aux fenêtres, des jardinières forment de petits jardins qui ont une grande capacité de rayonnement et sont d'un caractère très vivant.

Le résultat sera variable selon plusieurs paramètres dont un, qui est la profondeur des bandes. Sur la première photo, la bande de 4m entre le caniveau et le seuil de porte offre de grandes possibilités d'aménagements et d'appropriation. On peut se permettre d'y installer des plantes de plus gros volumes qui pourront spatialement se développer. On pourrait même y installer un banc, une table... Sur la seconde photo, seule la largeur d'une bêche a permis la plantation d'une plante grimpante qui anime toutefois la rue. Le particulier a profité d'un espace de terre non planté pour y placer cette clématite.

A travers ces deux exemples, nous pouvons observer les diverses possibilités d'interventions qui existent pour s'approprier ces espaces, sur des surfaces très variables.

Pour promouvoir cette démarche auprès des riverains et faciliter sa mise en oeuvre, le paysagiste tient un rôle essentiel. Les nouvelles pratiques paysagistes, particulièrement la participation des citoyens dans la démarche de projet, tiennent une part importante dans la réussite de sa mise en oeuvre.
En faisant participer les habitants à un projet, ils s'en sentent acteurs et assurent par ailleurs une meilleure pérennité du résultat obtenu (Ebelin, 2012).

3.3. La participation comme fer de lance pour une action d'embellissement avec les riverains

3.3.1. La participation, une pratique paysagiste en faveur de la rue

La rue peut être assimilée à un bien commun puisque c'est «un élément matériel (ou actif) ou immatériel (service) dont l'usage et/ou la propriété sont partageables par plusieurs personnes morales ou physiques» (Ebelin, 2012).
Il y a donc bien une notion de partage où l'espace public interagit avec une diversité d'acteurs, ayant des attentes différentes.
L'approche participative d'un projet désigne «l'intervention directe des habitants dans la définition, la problématisation et la gestion des affaires publiques» (Ebelin, 2012). C'est donc un moyen pour les habitants de s'exprimer sur l'espace public et de les toucher directement.

Dans le cas de Villaines-les-Rochers, il a été rapidement décidé avec les élus qu'une simple sensibilisation ne pourrait être suffisante à l'appropriation de la rue par les habitants. Aussi, les accompagner dans l'action par la mise en place d'un atelier de participation «Ensemble, embellissons notre village» a été décidée et réalisée au cours du 1er trimestre 2016. De plus, l'atelier introduit la notion d'interactivité où l'échange est prépondérant.

Une méthode de travail a alors été mise en place avec les élus et le service technique.

Définition des rôles
Attribuer les rôles et les fonctions de chacun au début du processus permet une meilleure gestion du projet pour les prises de décisions. Aussi, il a été décidé que la municipalité fournissait les végétaux à planter et le CAUE l'accompagnait dans la préparation de l'atelier (réalisation d'affiches de sensibilisation, animation de réunions de sensibilisation...).

Fig.26- Villaines, Réunion de sensibilisation, 2017, Raimbault

Réunion de sensibilisation et de lancement de l'action participative
Sa promotion est faite grâce à la réalisation de flyers et d'affiches accrochés en mairie et distribués dans les boîtes à lettres des riverains. Réalisée en soirée au cours de la semaine pour toucher le maximum de personnes, la réunion de sensibilisation a pour but d'évoquer en toute transparence le sujet et sa problématique. Elle permet de présenter le diagnostic et de mettre en évidence, avec les habitants, les points à améliorer pour recréer une rue animée.
Cette transparence du ressenti est importante puisqu'elle touche directement les habitants. Démontrer que des paysagistes ayant un regard extérieur à la commune ont décelé certaines fragilités au coeur de leur village peut renvoyer les habitants face à leurs responsabilités sur leur inaction dans l'espace public.

C'est aussi l'occasion de s'appuyer sur des personnes ressources, motrices. Ce ciblage est important car ces personnes aident à porter le projet par leur intérêt dans la démarche. Cela a été le cas puisqu'un petit groupe d'habitants plante déjà dans les rues.
Cette réunion précise également les règles du jeu de l'atelier (Cachin, 2011). La commune fournit les matériaux nécessaires à la bonne réalisation de l'opération et les végétaux. En contrepartie, les habitants s'engagent à planter les végétaux, ensemble durant une après-midi et d'intervenir régulièrement pour entretenir les végétaux plantés, les arroser...

Réalisation de fiches d'inscription
Suite à la réunion, des fiches d'inscription sont réalisées puis envoyées aux habitants concernés. Ceux-ci doivent renseigner un ensemble de critères permettant de situer au mieux l'espace de plantation et ses contraintes :
- Type d'espace à planter (façade de maison, pied de muret, clôture grillagée)
- Exposition de l'espace à planter (soleil, mi-ombre, ombre)
- Largeur du trottoir situé devant chez eux
- Nature du trottoir (enrobé, sable, terre, gravier...)
- Identification des attentes : plantation d'une grimpante, semis de graines, plantation en pleine-terre, longueur de plantation souhaitée, attentes particulières...

Ces fiches sont importantes car, à partir des attentes des habitants concernant leur souhait de végétaux, une palette végétale adaptée aux conditions du site est proposée. L'expertise du paysagiste et sa connaissance horticole est ici recherchée car le choix des plantes est primordial : une plante ne se résume pas à sa fleur. C'est aussi un feuillage, un graphisme, une texture et des caractères biologiques qui lui sont propres (Cachin, 2011).
L'objectif est aussi de proposer un embellissement durable où la priorité est donnée aux plantes vivaces, qui offrent une diversité écologique et de formes importantes. Elles occupent par ailleurs davantage l'espace chaque année.

Le paysagiste peut conditionner la réussite de l'action puisqu'une plante non adaptée, qui ne se développera pas sur le site, pourrait démotiver le riverain qui en a la responsabilité. Et ainsi revenir en arrière, c'est à dire, à un détachement de la rue.

Le choix des végétaux est aussi déterminant car il doit correspondre à l'identité de la commune. Située dans un écrin naturel en fond de vallon et en pied de coteau, Villaines les Rochers reste très attachée à la vannerie mais aussi aux troglodytes. Certaines plantes caractéristiques des coteaux comme les iris ont été sélectionnées en priorité. Le travail réalisé sur une palette végétale commune se décline selon le contexte du site pour créer une cohérence sur le village et maximiser l'effet de ces petites actions.

Réalisation de l'atelier de plantation «Ensemble, embellissons notre village»
Villaines-les-Rochers étant un village-rue, les plantations ont eu lieu sur le même axe, celui qui traverse la commune du nord au sud. La liste d'inscription n'étant pas figée (il est toujours possible de s'inscrire même en n'étant pas venu à la réunion), environ 15 personnes étaient présentes pour participer. Le profil des participants est très variable. Il y a ceux qui participent à une action collective et conviviale dans l'espoir de pouvoir tisser de nouveaux liens. Il y a également des passionnés de jardinage ou encore des riverains sensibles à l'amélioration de leur rue.

L'atelier de plantation a concerné environ une dizaine de maisons, principalement le bâti rural et les maisons de bourg. Il est à noter que ce sont les riverains dont les maisons étaient les plus intéressantes pour initier la démarche qui étaient présents. En effet, les maisons présentaient pour la plupart un léger recul de façade ou une large bande, permettant d'intervenir massivement sur l'espace. Cette caractéristique est importante puisque le résultat est plus visible.

C'est donc sur une après-midi que se sont déroulées les plantations, avec l'aide également du service technique qui a un rôle important dans la démarche. L'intérêt porté par les agents envers l'opération peut avoir une influence. En s'investissant, ils favorisent le transfert de connaissances avec les habitants, leur donnent des conseils avisés pour l'entretien des massifs. Ce sont eux également qui, le jour de la plantation, prêtent le matériel, fournissent la terre... La participation du service technique est aussi importante car ce sont eux qui prendront

le relais si la commune souhaite poursuivre l'action ou si les riverains ont besoin de conseil.
De nombreux échanges ont donc eu lieu lors de la plantation. Ils portaient à la fois sur le projet, particulièrement sur les méthodes d'entretien des végétaux post-plantation ou sur la composition d'un massif, mais aussi sur la vie municipale.

La plantation a réellement été collective. Chaque habitant ne plantait pas pour lui, devant sa maison, mais bien dans l'intérêt général.

L'atelier s'est terminé autour d'un verre de l'amitié chez un habitant. Cette étape qui clôture l'opération n'est pas à négliger car c'est le moment où un premier bilan est dressé avec les habitants où chacun peut s'exprimer. C'est aussi le moment de mobiliser les habitants pour renouveller l'opération.

Fig.27- Villaines, Atelier de plantation avec les riverains, 2017, Raimbault

3.3.2. Une suite incertaine de la démarche participative

L'atelier s'étant déroulé au printemps 2016, un bilan de l'opération est trop précoce pour espérer tirer des conclusions.
Néanmoins, on peut souhaiter que la satisfaction des riverains présents aura une suite. Cela pourrait se traduire par la mise en place d'autres ateliers, sur d'autres sites, à plus grande échelle. Les plantations du premier atelier ayant eu lieu sur des espaces à enjeux (forte visibilité par les passants, surface plantée importante...), le résultat a été perceptible par de nombreux habitants.
La présence de 15 riverains est à relativiser. Si cela ne représentait qu'une petite part de la population, un noyau dur de riverains motivés existe avec des rencontres régulières pour entretenir certains espaces publics.

Cette action participative a aussi été un échange de savoirs entre les élus, les techniciens, la population. Elle permet une meilleure compréhension des intérêts des uns des autres, créant alors une responsabilité collective des citoyens. Cela peut favoriser leur « renforcement du pouvoir d'agir ». Il s'agit d'un processus par lequel les individus s'enrichissent de moyens pour renforcer leur capacité d'action (Neveu, 2012) et de la répéter.
Cependant, une fois l'atelier passé, des déceptions peuvent naître.
Si le travail de plantation a été collectif, l'entretien courant est quant à lui, théoriquement individuel. Le risque est de voir un nouveau désintérêt des habitants pour les plantations, dont l'entretien reviendra à la commune.
Cette action peut aussi soulever la question de «l'administré-roi» (Cachin, 2012) qui se comporte comme un consommateur exigeant et qui, sous prétexte de payer des impôts, attend tout de la commune, y compris l'entretien du massif végétalisé créé devant chez lui.

4. ENTRE LIMITES ET OPPORTUNITÉS, ESQUISSE DE LA RUE DE DEMAIN

Les divers aménagements qui visent à redonner vie aux rues, soit à travers le rééquilibre du partage modal, soit à travers la réactivation du frontage, sont le fruit de réflexions globales avec l'objectif de vivre la ville autrement.

Cependant, des contraintes inhérentes au site, à son organisation, au contexte urbain mais aussi à la culture des habitants et des décideurs pourraient limiter la généralisation de ces pistes.

4.1. Des freins économiques, structurels ou culturels

4.1.1. Des besoins toujours plus grands en stationnement

La part importante que prend l'automobile sur l'espace public est la conséquence de l'insuffisance de l'offre privée en stationnement, en raison d'une croissance du parc automobile bien supérieure à celui du renouvellement du parc immobilier (Mathon, 2008). Ce n'est que depuis quelques années que le rythme de croissance du parc automobile stagne pour atteindre un niveau de croissance comparable à celui du patrimoine immobilier (de l'ordre de 1% par an). En France, la moitié des résidences principales a été construite avant 1967 (loi d'orientation foncière), bien avant la croissance automobile et la réglementation d'urbanisme.

Les espaces privés disponibles (cours intérieures, garages existants, etc.) sont loin de suffire pour absorber le besoin d'espace engendré par la motorisation des ménages. Le déficit d'offre privée se conjugue avec le coût du foncier. Les ménages s'équipent en voiture beaucoup plus facilement qu'ils ne s'équipent en garage : l'offre privée n'existe pas toujours et les ménages peuvent trouver un certain avantage à stationner gratuitement dans la rue. La rue a donc absorbé le stationnement.

En l'absence de règles, chaque riverain est confronté à un dilemme : conserver l'espace «tampon», peut-être un jardin, quelques plantations qui viendront embellir l'espace public et contribuer au charme de la rue. Ou convertir cet espace disponible en stationnement. Ce riverain n'aurait alors plus de problème de stationnement. Sa position est alors paradoxale : il veut à la fois stationner sa voiture devant chez lui mais aussi bénéficier d'un nouveau cadre de vie (Soulier, 2012).

La question du stationnement reste donc en suspens pour diverses raisons :

- les solutions alternatives à la possession de la voiture seront pertinentes pour des quartiers à forte densité, principalement de centre-ville mais probablement pas pour l'ensemble des autres quartiers d'une agglomération,

- l'usage de la voiture devrait évoluer vers un usage plus rationnel, moins exclusif, au sein d'une multi-modalité dont la voiture constituera un des modes de transport,

- contraindre le stationnement dans un quartier risque de reporter le problème sur les quartiers voisins

- contraindre le stationnement dans la rue risque de pénaliser les petits ménages et les ménages à faibles ressources

4.1.2. Une disparition des commerces qui fragilise l'animation des rues

Le commerce, dans sa forme sédentaire, est un phénomène ayant évolué parallèlement à celui des rues. Les premières boutiques sont nées avec les premières villes, telle que Catal Höyük, fondée en 6 000 avant J.-C. en Mésopotamie (Masboungi et Al, 2013). C'est dans la ville antique par ailleurs que l'on retrouve les premiers rez-de-chaussée et linéaires commerciaux, qui se répandront jusqu'à aujourd'hui. Le commerce a donc connu diverses formes.

Il n'existait pas de commerçants de détail au Moyen-Age mais des artisans dont le métier était d'abord lié à une activité de production et qui, accessoirement, vendaient leurs marchandises au travers des étals ou des ouvroirs.
C'est au XIXème siècle que se détachent pour la première fois les fonctions de commercialisation et de production. Les ouvroirs laissent alors place à une interface plus sophistiquée : la boutique et sa vitrine, développées par les progrès de l'industrie du verre. Un siècle plus tard, le commerce s'industrialise et la distribution moderne se développe sous forme de réseaux de points de vente, aidés par l'avènement de la publicité (Masboungi et Al, 2013).

En France, c'est dans les années 20 que l'on comptera le plus grand nombre de boutiques (entre 1,5 et 2 millions selon les sources). Aujourd'hui, on en compte deux fois moins (environ 850 000) alors que la population a crû de 50 % dans la même période.

Fig.28- Le Plessis-Grammoire, Commerce de village fermé, 2017, Raimbault

La conjugaison de l'exode rural et la concentration des populations dans les villes (c'est à partir de 1930 que la France compte plus d'urbains que de ruraux) constituent les deux premières causes du démantèlement d'un tissu commercial historique, d'abord conçu pour couvrir des marchés de proximité. L'apparition de nouvelles formes de vente (supermarchés, réseau de franchises...) va ensuite accélérer le phénomène qui conduit à une réduction des linéaires commerciaux en ville (Masboungi et Al, 2013). Là où le commerce était autrefois organisé en bordure de rues et de places appartenant au domaine public dans des centres urbains piétons, il a désormais lieu en bordure d'espaces privés, à l'extérieur de la ville où l'usage de la voiture est indispensable pour s'y rendre.

Si la dimension politique est incontournable pour amorcer une reconquête des rez-de-chaussée par les commerces, elle ne doit pas occulter la réalité économique.
Avec près de 1 200 boutiques qui disparaissent chaque année en France, le commerce de proximité en rez-de-chaussée n'est pas exempt de toute menace.

4.1.3. Le rôle du rez-de-chaussée sous-estimé

Le rez-de-chaussée constitue un pilier de la rue en tant que point de rencontre entre bâti et espace public. C'est autour de ce lieu d'imbrication que se joue l'animation de la rue.

Pourtant, le rez-de-chaussée est bien souvent délaissé à l'instar des immeubles de logements ou de bureaux. Le public est systématiquement conduit vers un atrium qui remplit une fonction d'accueil ou de stockage, qui tourne le dos à la rue. La frontière entre la rue et l'espace

privé est alors marquée. Or ces espaces devraient être le support du dynamisme de la rue (Masboungi et Al, 2013).

Bien qu'il soit de plus de plus évoqué dans les consultations urbaines, le pied d'immeuble reste un espace fragile, soumis à diverses contraintes d'ordre technique, budgétaire...
Il se résume alors comme un produit simple, stéréotypé qui exclut certaines fonctions pourtant présentes dans la ville ancienne : ateliers, boutiques...

Le courant fonctionnaliste des années 50 se base sur la conviction que l'automobile est l'avenir de l'homme et que la ville doit être construite autour de celle-ci. Commence alors la suppression de la «rue corridor» considérée comme archaïque. Le rez-de-chaussée perd alors son rôle qu'il occupait dans la ville traditionnelle où de nombreux commercants avaient leur atelier.

Dans une ville où l'on se déplace principalement en voiture, il a été relégué à une fonction de simple socle technique et d'espace de stationnement pour les niveaux supérieurs (Grether, 2013).

4.1.4. Des habitants découragés par une réglementation contraignante

Des logiques de sécurisation concourent à une stérilisation de la vie de la rue qui bloque les initiatives citoyennes. Des textes comme des arrêtés, des règlements de copropriété ou de lotissement précisent le rôle attribué aux habitants en détaillant ce qui est encouragé, ce qui est interdit ou toléré. Certains documents sont assez révélateurs de ces règles que doivent suivrent les habitants, qui empêchent toute appropriation de la rue.

Les extraits suivants sont tirés d'un réglement de contrat de location, rédigé par un bailleur social angevin: «Le locataire ne procédera à aucun aménagement ou installations dans les parties extérieures qui donnent sur la rue comme les cours, les jardins, balcons ou terrasses privatives...qui pourrait nuire à l'ordre et à la propreté du bâtiment».
Le règlement poursuit : «...il conservera le terrain ou le jardin en bon état d'entretien et de propreté (taille, tonte, élagage...)...il devra respecter les règles spécifiques du site».

Enfin, «le linge ne doit pas être étendu de façon visible aux fenêtres et à l'extérieur; les pots de fleurs et autres jardinières ne doivent pas être posés sur les rebords de fenêtres ou suspendus à l'extérieur des garde-corps des balcons. Il est interdit d'entreposer ou de stationner des bicyclettes sur les balcons, terrasses.»

Il serait intéressant de connaître l'origine de ces productions réglementaires répandues qui, de façon explicite, ordonnent aux habitants de ne pas manifester leur existence ou de ne pas animer la rue. Sécuriser de manière démesurée l'espace public pourrait être le point de départ de cette stérilisation urbaine.

Force est de constater que ces contraintes ne peuvent stimuler les initiatives des habitants.

4.2. La rue au coeur de la ville de demain

4.2.1. Vers un urbanisme des courtes distances

Il y avait approximativement le même nombre de cyclistes en Allemagne et en France dans les années 70. Aujourd'hui, la part modale du vélo dans les agglomérations est de l'ordre de 10% en Allemagne et seulement de 2,7% en France.
Ceci peut s'expliquer d'une part par le fait que l'Allemagne ait choisi très tôt de réduire la vitesse du trafic automobile. De plus, alors que 40% de nos déplacements en ville ne dépassent pas 2 km, seulement 4% en moyenne se font en vélo (Héran, 2014).

D'autres raisons peuvent expliquer ce phénomène, citées dans un ordre non précis.
La pratique du vélo peut s'avérer dangereuse, notamment lorsqu'aucune voie n'est dédiée aux cyclistes. Etroitement lié à cela, le parcours peut s'avérer désagréable dès lors qu'il y a trop de pollution, trop de bruit ou qu'il y a un caractère dangereux.

De plus, le rangement du vélo peut être compliqué chez soi en l'absence de local spécifique ou en raison d'une interdiction. Et le laisser dehors peut être risqué. Enfin, les habitudes d'utilisation de la voiture et le manque d'envie des habitants peut aussi expliquer ce délaissement.

Pour contrebalancer ce processus, la promotion des autres modes de déplacements est indispensable.Outre le fait que le vélo soit non polluant et bénéfique pour la santé, sa pratique est économique puisque l'usager n'a pas de frais de carburant, ni d'assurance et de frais de stationnement. Il présente également un tout autre intérêt urbanistique, celui de densifier la ville. Si l'on considère que les distances parcourues soient plus courtes, cet élément permet de limiter l'étalement des villes ainsi que l'usage automobile.

On parle alors de villes de courtes distances, ou plus familièrement villes «à pas de pantoufles» (Soulier, 2012). Il s'agit ici de trouver les principaux commerces ou autres éléments de la vie quotidienne à proximité de chez soi, sans faire usage de la voiture.

En essayant de comprendre le rapport entre le temps de vélo et la distance parcourue, on peut comparer certains trajets [9].

Tab.2 - Comparaisons du temps de trajet selon les modes de déplacements, 2015, ADEME

	Vitesse	Temps pour parcourir 3 km porte à porte
A pied *Indépendamment des conditions de trafic*	3,6 Km/h	50 mn
En vélo *Indépendamment des conditions de trafic*	15 Km/h	12 mn
En voiture *Trafic fluide et stationnement disponible*	30 Km/h	7 mn *(6 + 1 pour stationner)*
En voiture *Bouchons stationnement rare*	15 Km/h	27 mn *(12 + 15 pour stationner)*
En transport en commun *Trafic fluide*	25 Km/h	7 mn
En transport en commun *Bouchon*	10 Km/h	18 mn

Ce tableau nous montre, dans certaines conditions, à quel point l'usage du vélo peut être plus rapide et que par conséquent, la notion de distance est très variable. On peut atteindre en vélo plus de territoires qu'à pied ce qui est extrêmement intéressant dans les formes d'urbanisation contemporaines. Si le centre-ville s'arpente surtout à pied, ses extensions sont moins denses.

Cette faible densité change drastiquement la perception que l'on peut avoir des commerces et autres services qui ne nous paraissent plus «à proximité». Il en résulte des rues mornes si on ne se déplace qu'à pied ou en voiture.

4.2.2. Des rez-de-chaussée propices à la mixité fonctionnelle, facteur d'animation

Fig.29- New-York, Rez-de-chaussée animé, Raimbault, 2012

L'espace de la ville où l'animation, les rencontres, les échanges recherchés aujourd'hui peuvent avoir lieu est la rue. Les rez-de-chaussée sont, par leur position de socle des bâtiments, la charnière entre les étages supérieurs et la rue, entre le domaine privé et le domaine public, dont ils sont en quelque sorte l'extension.

La mixité fonctionnelle est la capacité de la rue à accueillir plus d'une seule fonction urbaine, prenant ainsi le contrepied du principe du zonage défendu par le mouvement moderniste (Svahnstrom, 2013).

Ainsi, un quartier composé de logements, mais également de bureaux, d'équipements de proximité ou de grands équipements, ainsi que de commerces voire d'activités, est en effet plus susceptible de voir se croiser des publics différents, et ce à différents moments de la journée. Les rez-de-chaussée peuvent être le vecteur de cette mixité dans la mesure où les locaux de pied d'immeuble peuvent accueillir des fonctions différentes de celles des étages supérieurs.

Cela est surtout vrai pour les locaux commerciaux, artisanaux ou les activités de services qui occupent rarement des bâtiments entiers. Des exceptions existent avec les centres commerciaux ou les grands magasins, ou encore certaines enseignes que leur concept conduit à se développer sur des surfaces nécessitant, dans la ville dense, de se déployer sur plusieurs étages d'un immeuble.

Parmi toutes ces fonctions que le rez-de-chaussée peut accueillir, le commerce est particulièrement reconnu comme étant générateur de flux. Etant souvent le fait d'indépendants, le commerce de rez-de-chaussée a en plus la vertu de donner une singularité au quartier dans lequel il s'implante. A une époque où l'omniprésence des enseignes nationales standardise le paysage, la diversité d'offres commerciales dans les rez-de-chaussée bouleverse même la physionomie d'un quartier (Svahnstrom, 2013).

4.2.3. La participation des citoyens pour un embellissement de la rue

L'aspiration à une plus forte présence de la nature et du végétal en ville trouve de multiples traductions possibles. De plus en plus de collectivités mettent des espaces à disposition des habitants pour planter dans les rues : plantation et gestion de pieds d'arbres, création de fosses sur trottoir ou en pied de façades destinées à être végétalisées, création de jardins temporaires en pots entre une opération de démolition et l'attente de la reconstruction voire création de jardins partagés de quartier...

Ces initiatives portées par les collectivités ou par les groupes d'habitants eux-mêmes trouvent un succès auprès des administrés qui souhaitent intervenir au-delà de leur sphère privée.
Les différentes actions menées par les habitants sont aussi un moyen de tisser des liens sociaux au sein de la rue ou du quartier.
Favoriser l'implication des habitants permet aussi une plus forte appropriation des lieux par les personnes qui vont les fréquenter ou les entretenir.

Ces actions à l'échelle de la rue s'inscrivent par ailleurs dans un contexte d'abandon des pesticides au sein de l'espace public.

CONCLUSION

L'animation des rues est aujourd'hui compromise par un ensemble de facteurs étroitement liés. Ces menaces qui pèsent sur notre cadre de vie quotidien sont le fruit d'une pensée urbaine stérilisante et sectorielle dont l'objectif est de compartimenter l'espace public.
La rue, en tant qu'interface entre l'espace privé et l'espace public, a été victime de ces bouleversements urbains qui a vu la voiture dominer très rapidement notre environnement. Placée au cœur de l'organisation urbaine comme l'élément principal capable d'assurer nos déplacements, l'automobile a aseptisé la rue pour répondre aux besoins de stationnement et de déplacements motorisés, toujours plus nombreux. Tout cela aux dépens du piéton ou du cycliste.

Par ailleurs, le désintérêt des riverains pour la rue a participé à sa perte d'animation. Ce facteur culturel et historique est particulièrement lié à notre mode d'habitat, qui n'est pas toujours tourné vers la rue. Il en résulte des rues mornes, dénuées de toute vitalité, où seule la voiture semble habiter cet espace.

Ce mémoire avait pour objectif de proposer des pistes d'actions que le paysagiste pourrait mettre en œuvre pour reconquérir la rue. A travers l'exemple de deux communes d'Indre-et-Loire, il s'agissait d'exposer deux pistes essentielles qui assurent sa fertilité et son animation. Tout d'abord, les résultats montrent que le partage modal permet d'équilibrer les divers modes de déplacements, en plaçant tous les usagers à un rang d'égalité. En favorisant le piéton et le cycliste au sein de la rue, le paysagiste concourt à une forme de développement social et économique de la rue.

Néanmoins, malgré un équilibre des modes de déplacements, une rue ne sera pas plus animée si les riverains ne s'approprient pas cet espace. C'est dans ce cadre de réflexion que le rôle du paysagiste est important. Les nouvelles pratiques paysagistes telles que la démarche participative placent le paysagiste comme un maillon indispensable pour repenser la ville.
En mettant en place une stratégie de reconquête de la rue par un embellissement de la ligne de frontage, le paysagiste explore la possibilité de créer des espaces fertiles et animés.

Toutefois, certaines contraintes peuvent mettre en cause la reconquête de la rue.
La réglementation parfois contraignante restreint le champ d'intervention des professionnels et des habitants. De plus, la structure urbaine existante peut empêcher toute modification de son gabarit. Aucun aménagement ne peut donc être réalisé. Enfin, le faible intérêt des habitants pour l'espace public, parfois lié au contexte culturel, exclut toute appropriation de la rue.

Ce dernier facteur est important car la rue constitue un réel vecteur de sociabilité. En tant qu'espace de vie ou de rassemblement, elle invite à la rencontre et à la découverte de l'autre. Pour cela, les riverains doivent s'approprier la rue.
Dans le cadre d'une planification urbaine, le rôle du paysagiste est donc nécessaire pour intégrer les habitants dès les phases de réflexion. Cela nécessite une approche non figée, souple, que la profession doit explorer.

BIBLIOGRAPHIE

ANSAY P. (1997). Le désir automobile. CFC-Editions, Coll. Essai sur la ville, Bruxelles, 191 p

ATLAS DES PAYSAGES D'INDRE-ET-LOIRE

BILLARD V et Al. (2008). Les zones de circulation particulières en milieu urbain - Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30. Trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie. Certu, Paris, 25 p

BRUYERE L. (2014). Cinq ans après la mise en place des zones de rencontre, quel bilan? Techni-Cité, num.269. 3 p

CACHIN S. (2011). Je jardine ma ville. Rue de l'Echiquier, Paris, 94 p

CHARMES E. (2005). Le retour à la rue comme support de la gentrification. Espaces et sociétés. n°122, pp. 115-135

COURAJOUD M. (2010). Le paysage est l'endroit où le ciel et la terre se touchent. Actes Sud. 272 p

DUPUY G. (1991). L'auto et la ville. Flammarion, Coll. Dominos, Paris. 125 p

EBELIN P. (2012). Pertinence de l'approche participative dans le cadre de projets paysagers : focus sur les Pays-Bas. Mémoire de fin d'études. INH

FRILEUX, P. (2010). A l'abri de la haie dans le bocage pavillonnaire. Ethnologie française, Paris, vol.40. pp.639 - 648

GARDEN M. (2006). Histoire de la rue. Pouvoirs, Paris, n°16, pp. 5-17

GOURDON J-L. (2001). La rue. Ed. de l'Aube, Paris, 286 p.

GOURDON J-L. (2002). La rue : permanence et renouvellement. Les Annales de la recherche urbaine. num 92, 2002. pp. 115-122

HERAN F. (2014) Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050. La Découverte, coll. « Cahiers libres », Paris, 160 p

MASBOUNGI A. et Al (2013). (Ré)aménager les rez-de-chaussée de la ville. 1ère éd., Le Moniteur, Paris, 143 p.

MASBOUNGI A. et Al (2002). Penser la ville par le paysage. Editions de la Villette, Paris, 97 p.

MATHON S. (2008). Le stationnement résidentiel sur l'espace public État des lieux, problèmes et perspectives. Une application à l'agglomération lilloise. Thèse en urbanisme, Université Paris-Créteil, Institut d'Urbanisme de Paris XII, 464 p.

MARCEAU, J. (2011). Le dernier café du village, ou, il faut sauver les commerces de proximité. Pour. num. 208, pp 123-125

MENOZZI M-J. (1997). Villes du sud et environnement. Châteauneuf de Grasse, Société d'Ecologie Humaine, Ed. du Bergier, 241 p

MIAUX S. (2008). Le piéton : un acteur privilégié de l'espace public barcelonaise. Cahier de géographie du Québec, vol. 52, num. 146, pp. 175-190

MONTEMBAULT D. et Al (2015). Participation et renouvellement des pratiques paysagistes. Victoires Edition, Paris, pp. 171-187/287

NEVEU J. (2012). Facteurs de réussites d'implication citoyenne dans l'espace public. Mémoire de fin d'études. INH

ORFEUIL J-P. (1994). Je suis l'automobile. Ed. de l'Aube, Paris. 95 p

ROGERS R, GUMUCHDJIAN P (2000). Des villes pour une petite planète. Le Moniteur, Paris, 216 p

SERVANT L (1996). L'automobile dans la ville : l'envers d'un indéniable succès. Les cahiers de l'IAURIF, n°114, pp. 7-21

SOULIER N. (2012). Reconquérir les rues: exemples à travers le monde et pistes d'actions. 1ère éd., Ulmer, Paris, 285 p.

SVAHNSTRÖM N. (2013). L'aménagement des rez-de-chaussée, nouveau défi des pouvoirs publics? Université Paris-Est. Institut Français d'Urbanisme, 129 p

VAUTRIN B. et Al (2015). Maison individuelle et qualité urbaine. Cerema, Paris,280 p

VERDIER et Al (2011). Aménager durablement les petites communnes : écoquartiers en milieu rural? Certu, Lyon, 209 p

SITOGRAPHIE

[1] FLEURY A (2004). Tracés. Revue de Sciences humaines. (consulté le 24/05/17). www.traces.revues.org/3133. (Consulté le 13/06/2017)

[2] UNT.UNICE (2016). L'analyse des espaces publics. (consulté le 04/06/17). http://unt.unice.fr/uoh/espaces-publics-places/

[3] GREILSAMER L (2006). Le Monde. www.lemonde.fr/idees/article/2006/11/13/la-fracture-automobile-par-laurent-greilsamer_833808_3232.html (consulté le 25/04/2017)

[4] DAVODEAU H (2015). Métropolitiques. www.metropolitiques.eu/Les-pavillonnaires-au-jardin.html (consulté le 18/07/2017)

[5] ATU (Agence tourangelle d'urbanisme) (2008). Villes, villages et bourgs dans le périmètre du SCOT de l'agglomération tourangelle. www.atu37.org/Download/pdf/Typologie.pdf (consulté le 07/06/2017)

[6] CERTU. (2009). Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : quels domaines d'emploi? Certu. Fiche n°2. 8 p.

[7] VILLE30 (2017). www.ville30.org/le-concept-de-ville-30/30-kmh-et-temps-de-parcours/ (consulté le 09/08/2017)

[8] BERTHELOT (2008). Cerema. Définition Alignement. www.outil2amenagement.cerema.fr/alignement-a527.html (consulté le 08/07/2017)

[9] ADEME (2015). www.aquitaine.ademe.fr/sites/default/files/files/M%C3%A9diath%C3%A8que/Expositions/Deplacements.pdf (consulté le 10/08/2017)

AGROCAMPUS OUEST

CFR Angers

C.A.U.E TOURAINE
Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement d'Indre-et-Loire

Année universitaire : 2016 - 2017

Spécialité : Paysage

Option : Maîtrise d'Oeuvre et Ingénierie

Mémoire de fin d'études

- [x] d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage
- [ ] de Master de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage
- [ ] d'un autre établissement (étudiant arrivé en M2)

Face aux processus de stérilisation urbains, quelles solutions s'offrent au paysagiste pour rendre les rues plus animées ? Cas de deux communes d'Indre-et-Loire.

Annexes

Par : Thomas RAIMBAULT

Soutenu à Angers **le** 14/09/2017

Devant le jury composé de :

Président : Thomas COISNON
Maître de stage : Mélodie JACQUES
Enseignant référent : Nathalie CARCAUD

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

Ce document est soumis aux conditions d'utilisation
«Paternité-Pas d'Utilisation Commerciale-Pas de Modification 4.0 France»
disponible en ligne http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.fr

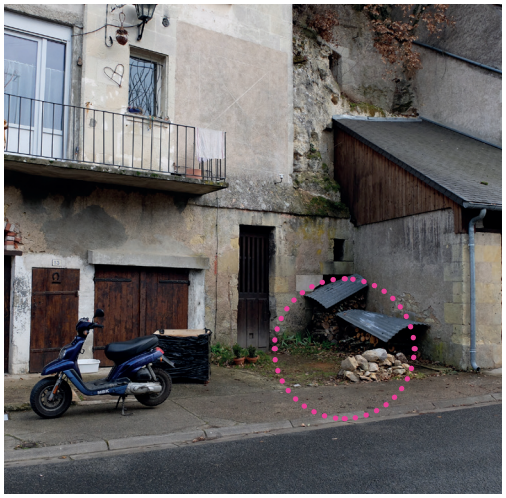
Annexe I - Exemple de fiche individuelle

Embellissons notre village !

CONTEXTE

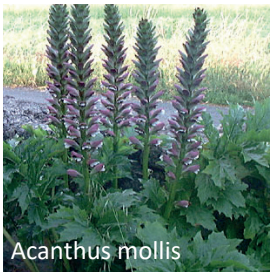
- ■ Pied de muret
- ■ Mi-ombre
- ■ Ombre
- ■ Entre 40 cm et 1,40 m
- ■ Enrobé
- ■ Semer des graines dans les fissures en pied de mur
- ■ Planter des végétaux en pleine terre (fosse de plantation de 20 cm ou plus)

Attentes particulières : couleurs chaudes



Surface : environ 4 m²
Travaux préparatoires : Retirer le tas de bois, apporter de la terre végétale

Espèces proposées :
Ancanthus mollis (acanthe) x 1
Heuchera (heuchère) x 1
Helleborus orientalis (fleur de noël) x 2
Dryopteris erythosora x 2
Ajuga reptens x 2


Acanthus mollis

Helleborus

Ajuga

Annexe II - Article de journal «La Nouvelle République» sur l'action réalisée avec les habitants

la Nouvelle République.fr

MES FAVORIS . Tours – Poitiers

Indre-et-Loire - Villaines-les-Rochers - Villaines-les-rochers

Fleurissement : des habitants motivés

28/04/2017 05:22

La réunion publique du 28 avril avait permis de présenter aux habitants du village un bilan des espaces verts et les projets à mener dans ce domaine. La commune avait sollicité la présence du CAUE (Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement), comme partenaire et conseiller pour initier une démarche participative de plantations. Un affichage communal a permis aux habitants intéressés de s'inscrire et de bénéficier gratuitement de terre, paillage et plantes dans le but d'embellir les rues. En contrepartie, un entretien régulier est fortement demandé.

Jeudi après-midi, l'équipe communale, les représentants du CAUE, les bénévoles et les habitants concernés se sont tous réunis pour effectuer les plantations en commun, en toute convivialité.
Pilotes de cette action printanière, Brigitte Jaulin, conseillère municipale, et Adeline Berton, employée au service technique, espèrent que ce partenariat, nouveau dans le département, permettra d'initier un élan collectif pour l'entretien et l'embellissement de Villaines.

«La Nouvelle République» - Article paru le 28 avril 2017

Diplôme : Ingénieur
Spécialité : Paysage
Spécialisation : Maîtrise d'Oeuvre et Ingénierie
Enseignant référent : Nathalie CARCAUD

Auteur(s) : Thomas RAIMBAULT

Date de naissance : 19/10/1989

Nb pages : 43 Annexe(s) : 2

Année de soutenance : 2017

Organisme d'accueil : CAUE Touraine

Adresse : 34, place de la Préfecture
37000 TOURS

Maître de stage : Mélodie JACQUES

Titre français : Face aux processus de stérilisation urbains, quelles solutions s'offrent au paysagiste pour rendre les rues plus animées? Cas de deux communes d'Indre-et-Loire.

Titre anglais : Faced with the processes of urban sterilization, what solutions are offered to the landscape designer to make the streets more lively? Case of two towns of Indre-et-Loire.

Résumé (1600 caractères maximum) :

Lorsque l'on se promène dans une rue désertée par ses habitants et où la voiture est reine, nous sommes en droit de nous interroger sur notre mode d'habiter la ville.
Ce mémoire s'attache à identifier les facteurs qui menacent l'animation des rues et qui mettent en péril le rôle social, commercial et fonctionnel de la rue.

Pour pallier à ces menaces, le paysagiste peut proposer des pistes de réflexion, dépassant le champ d'intervention de l'urbaniste et de l'architecte. Tout d'abord, intégrer le partage modal qui favorise les déplacements actifs s'impose comme une priorité. Ensuite, l'appropriation de la rue par les habitants est essentielle pour exprimer sa sociabilité. Pour ce faire, l'embellissement par le végétal du frontage, espace de transition entre la sphère privée et publique, constitue une action privilégiée. En réalisant des ateliers de plantations avec les habitants, la rue devient fertile et animée.

Si certains facteurs limitent aujourd'hui une généralisation de ces actions, l'animation des rues s'affiche comme un des enjeux majeurs de la ville de demain.

Abstract (1600 caractères maximum) :

When we walk in a street deserted by its inhabitants and where the car is queen, we are entitled to ask ourselves about our mode of inhabiting the city.
This thesis focuses on identifying the factors that threaten street activities and jeopardize the social, commercial and functional role of the street.

To compensate for these threats, the landscape architect can suggest ways of thinking, going beyond the scope of the urban planner and the architect. First of all, integrating modal sharing that favors active travel is a priority. Then, the appropriation of the street by the inhabitants is essential to express its sociability. To do this, the embellishment by the plant of the frontage, space of transition between the private and public sphere, constitutes a privileged action. By making workshops of plantations with the inhabitants, the street becomes fertile and animated.

While some factors are now limiting the widespread use of these actions, street animation is emerging as one of the major challenges facing the city of tomorrow.

Mots-clés : Rue / Animation / Habitants / Voiture

Key words : Street / Animation / Inhabitants / Car