



**HAL**  
open science

# En quoi la réflexion sur les espaces publics des centres-villes par le prisme du paysage contribue-t-elle à redynamiser les villes moyennes ?

Lucie Coulombier

## ► To cite this version:

Lucie Coulombier. En quoi la réflexion sur les espaces publics des centres-villes par le prisme du paysage contribue-t-elle à redynamiser les villes moyennes ?. Sciences du Vivant [q-bio]. 2020. dumas-02998089

**HAL Id: dumas-02998089**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02998089v1>**

Submitted on 10 Nov 2020

**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.

CFR Angers  CFR Rennes

Année universitaire : **2019-2020**

Spécialité/Mention : **Paysage**

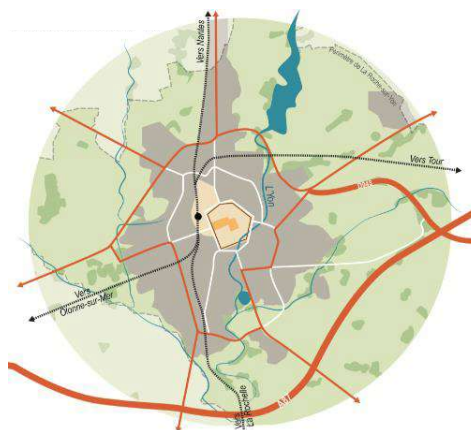
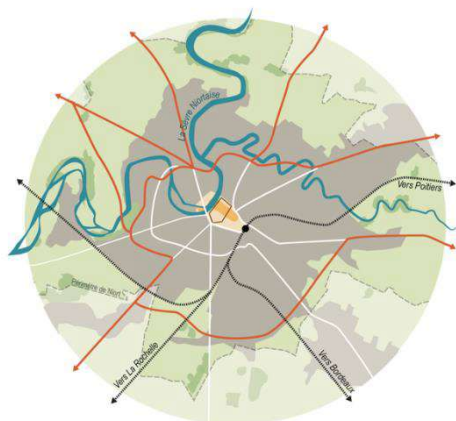
Spécialisation/Parcours : **Projet de  
Paysage : Site et Territoire (PPST)**

### Mémoire de fin d'études

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

**En quoi la réflexion sur les espaces publics des centres-villes par le prisme du paysage contribue-t-elle à redynamiser les villes moyennes ?**

Par : Lucie COULOMBIER



**Soutenu à Angers le 17 Septembre 2020**

**Devant le jury composé de :**

Président : **Élise GEISLER**

Maître de stage : **Julie FERRERO**

Enseignant référent : **Fanny ROMAIN**

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  
«Patrimoine-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 toutes les personnes qui m'ont accompagnée pendant ces 6 mois de stage, aux Ateliers UP+ à Nantes. Merci à Julie Ferrero, ma maîtresse de stage, pour sa bonne humeur à toute épreuve, ses conseils et ses nombreux petits schémas qui m'ont permis de développer ma réflexion autour de ce mémoire et du monde du paysage en général. Merci également à toute l'équipe qui m'a particulièrement bien intégrée malgré cette période de Covid. Je tiens particulièrement à saluer Christophe Von Fisher et Bleuenn Simon avec qui j'ai eu la chance de travailler sur le projet de Niort. Mes remerciements vont également à toute la promo des stagiaires 2020 qui a rendu ce stage si convivial, en particulier à ma partenaire de stage Marie Launay, qui a enrichi ma vision de l'architecture et de l'urbanisme et avec qui j'ai partagé de vrais moments de complicité.

Un grand merci à ma tutrice Fanny Romain pour le temps qu'elle m'a accordé et pour ses réflexions toujours très pertinentes qui m'ont permis d'avancer. Je remercie toute l'équipe pédagogique d'Agrocampus Ouest et les intervenants en paysage pour les connaissances passionnantes qu'ils m'ont apportées. Une pensée pour tous mes camarades de « l'INHP » qui ont rendu ces trois années d'école mémorables. Merci à ma colocataire nantaise Manon Freyermuth pour ces 3 ans d'amitié et pour toutes nos soirées à discuter du paysage qui ont aussi nourri ma réflexion.

Enfin, je remercie très chaleureusement ma famille et mes proches pour leur soutien, leurs relectures et leurs recommandations judicieuses. Merci beaucoup Josué Nalepa pour m'avoir toujours soutenue et motivée et pour m'avoir accompagnée jusqu'à ma soutenance. Un grand merci à mes parents pour m'avoir permis de télétravailler dans de si bonnes conditions pendant le confinement et pour m'avoir toujours épaulée dans tout ce que j'entreprends.

## AVANT-PROPOS

Ce mémoire a été réalisé lors de mon stage de fin d'études aux Ateliers UP+ chez SCE Aménagement & Environnement, société indépendante du groupe Keran. L'équipe pluridisciplinaire du pôle paysage et urbanisme est constituée d'une vingtaine de paysagistes concepteurs, d'urbanistes, d'architectes-urbanistes. J'ai pu participer à des projets très variés, aussi bien d'urbanisme que de paysage.

Malgré la période de confinement, j'ai eu la chance de pouvoir continuer le stage en télétravail, avec le suivi régulier de Julie Ferrero, ma maîtresse de stage et des collaborateurs de l'entreprise avec lesquels j'ai travaillé sur divers projets. Certains projets concernant des villes moyennes, auxquels je devais participer, sont suspendus suite au report des élections municipales et j'ai dû adapter la méthode de mon mémoire.

Le projet principal auquel j'ai pu contribuer est l'élaboration du schéma directeur du centre-ville de Niort, dans le cadre du plan national Action Cœur de Ville lors des phases état des lieux, diagnostic, enjeux et scénarii d'évolution du centre-ville. J'ai réalisé tous les documents graphiques (cartes, coupes, schémas) et j'ai participé à la réflexion pendant les workshops. Cela m'a aussi donné l'occasion de prendre part à des réunions avec la municipalité de Niort et de me rendre sur le terrain pour compléter l'analyse. Compte tenu du temps passé sur l'étude, de mon attrait pour la transdisciplinarité et de mon expérience personnelle des villes moyennes, c'est tout naturellement que j'ai orienté mon mémoire sur les problématiques auxquelles ces villes sont confrontées.

## LISTE DES FIGURES

**Figure 1** : Localisation des cas d'études retenus (L.Coulombier, 2020)

**Figure 2** : Frise chronologique des politiques impactant les villes moyennes et de l'évolution de la notion depuis les années 30 en France (L. Coulombier, 2020, sources : VADELORGE, 2014)

**Figure 3** : Infographie comparative des villes étudiées (L. Coulombier, 2020)

**Figure 4** : Comparaison des situations socio-économiques des villes moyennes étudiées (L. Coulombier, 2020, sources : INSEE, SCB Statistics Swedew [19], INE Instituto Naational de Estadistica [10] )

**Figure 5** : Les fonctions fondamentales du centre-ville (Lestoux & associés, 2019)

**Figure 6** : La forte vacance commerciale rue St Jean à Niort ©L.Coulombier, 2020

**Figure 7** : Classement des éléments les plus recherchés et du taux de satisfaction par type de ville (sources : baromètre IPSOS, 2019)

**Figure 8** : Transformation de la place de la Brèche en parking dans les années 70 à Niort (source : Delcampe.net site de cartes postales anciennes)

**Figure 9** : Part des différents modes de transport utilisés pour les déplacements en ville (L. Coulombier, 2020, sources : INSEE [11], INE Instituto Naational de Estadistica), ©Google Street View, 2019)

**Figure 10** : Coupe de la rue du 24 Février à Niort (L. Coulombier, 2020)

**Figure 11** : Part des espaces publics et des espaces verts dans le centre des villes moyennes étudiées (L. Coulombier, 2020, source : Géoportail IGN, cadastre.gouv.fr)

**Figure 12** : Le Parc National à Albi (Sources : site web communal d'Albi)

**Figure 13** : Localisation des espaces publics à valoriser dans le centre-ville de Niort (L. Coulombier, 2020, sources : Géoportail, Cadastre.gouv.fr, ©Google Street View)

**Figure 14**: Multiplier les usages place des Jardins de la Brèche © François Milou, 2014

**Figure 15**: Projet de requalification place Napoléon ©Alexandre Chemetoff, 2012

**Figure 16**: Les animaux mécaniques créés par François Delarozière (Source : site web de l'Agglomération de la Roche-sur-Yon, 2020 <https://urlz.fr/dEf2> )

**Figure 17**: L'aménagement des Quais de l'Ormain à Bar-le-Duc © Michel Delancé, 2017

**Figure 18**: Relier la ville haute à la ville basse par le paysage et le patrimoine à Bar-le-Duc (Isabel Diaz, 2018, Ateliers des Territoires)

**Figure 19** : Les trois circuits de découverte de la cité Episcopale à Albi (sources : <https://www.albi-tourisme.fr/fr/circuits-decouverte>, 2019)

**Figure 20** : Un giratoire devant une cité HLM © Miguet, 2016

**Figure 21** : Expériences d'agriculture urbaine participative (Source : Incroyable Comestibles Albi <http://albi.lesincroyablescomestibles.fr>)

**Figure 22** : Un réseau d'espaces naturels et d'espaces verts connectés dans le centre (Source : Ville d'Albi, 2016)

**Figure 23** : Le Metrominuto, un plan du réseau piétonnier et des distances à parcourir dans le centre de Pontevedra (Source : Ville de Pontevedra)

**Figure 24** : Des parkings à vélo devant toutes les boutiques du centre-ville (Source : Ville de Växjö, 2020)

**Figure 25** : Le lac de Växjösjön accessible depuis le centre-ville (Source : Ville de Växjö, 2015, <https://urlz.fr/dFko>)

**Figure 26** : Une réflexion par le paysage à différentes échelles complémentaires (Auteur : L. Coulombier, 2020  
Source : Google Earth, Open Street Map)

**Figure 27** : Synthèse des enjeux du diagnostic Action Cœur de Ville Niort, projet de schéma directeur urbain, AVC Niort (L.Coulombier, 2020)

**Figure 28** : Orientations d'aménagement communes aux deux scenarii, projet de schéma directeur urbain, AVC Niort (L.Coulombier, 2020)

**Figure 29** : Scenariio ville de proximité, gestion des flux entre le centre-ville, la gare et Port-Boinot, projet de schéma directeur urbain, AVC Niort (L.Coulombier, 2020)

**Figure 30** : Scenariio ville de proximité, principes généraux de développement urbain, projet de schéma directeur urbain, AVC Niort (Coulombier, 2020)

**Figure 31** : Typologie de villes moyennes en fonction des trajectoires du centre, de la périphérie et du bassin de vie (L.Coulombier, 2020 )

## LISTE DES TABLEAUX

**Tableau 1** : Comparaison des surfaces du centre-ville et de l'hypercentre « ressenti » par rapport à la surface urbanisée (L. Coulombier, 2020, sources : Géoportail, coudastre.gouv.fr)

## LISTE DES ANNEXES

**Annexe I** : La notion de ville moyenne en France, en Espagne et au Royaume-Uni (sources : Frédéric Santamaria, 2000 ; INSEE, 2017 ; Ville de France, 2018)

**Annexe II** : Part des espaces publics et des espaces verts seuls dans le centre-ville des cas étudiés (L.Coulombier, 2020)

**Annexe III** : Carte diagnostique du cadre de vie et du patrimoine naturel et culturel à Niort (L. Coulombier, 2020, sources : Géoportail, Atlas des patrimoines, PSMV de Niort)

**Annexe IV** : Principaux facteurs de dynamisme commercial des petites et grandes villes moyennes (L. Coulombier, 2020 ; sources : Palmarès Procos, 2019)

**Annexe V** : Plan guide des horizons stratégiques « Trois villes dans la ville, pour trois centres-villes ? » (sources : Compte rendu de l'Atelier des territoires de 2018)

**Annexe VI** : Extrait de la carte des enjeux du plan de paysage du Grand Albigeois ( Agence Foléa Gautier, 2015)

**Annexe VII** : Un plan de circulation très apaisé dans le centre-ville de Växjö (Source : Trafikplan Växjö centrum Trafikplan Växjö centrum antogs av tekniska nämnden den 27 april 2016 i §)

**Annexe VIII** : Carte des villes bénéficiant du plan ACV (Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales, 2019)

**Annexe IX** : Synthèse des enjeux transversaux et orientations possibles pour le centre-ville, projet de schéma directeur urbain à Niort (L.Coulombier, C.Von Fisher, 2020)

**Annexe X** : Schéma conceptuel de l'interaction entre les différents pôles du centre-ville de Niort dans les scenarii ville active et ville de proximité (L.Coulombier, 2020)

**Annexe XI** : Scenariio ville active, gestion des flux entre le centre-ville, la gare et Port-Boinot (L.Coulombier, 2020)

**Annexe XII**: Scenariio ville active, principes généraux de développement urbain (L.Coulombier, 2020)

## GLOSSAIRES

### Métropole

Ensemble urbain important qui regroupe les fonctions de direction, d'organisation et d'impulsion d'une région.

### Parcours résidentiel

Évolution des besoins des ménages en terme de logements au long de leur vie.

### Bassin de vie

Le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants (INSEE).

### Zone de chalandise

Zone d'influence d'un commerce ou d'un groupe de commerce, d'où provient la clientèle majoritairement.

### Marketing territorial

Manière d'utiliser la publicité et la communication pour augmenter l'attractivité d'un territoire.

### Espace vert

Ce terme englobe les parcs, les jardins et tous les espaces végétalisés publics ou semi-publics d'une ville.

### Urbanité

Caractère propre de la ville dont l'espace est organisé pour faciliter au maximum toutes les formes d'interaction (Jacques Lévy)

### Vacance commerciale

Phénomène qui fait qu'un local commercial ne trouve pas de repreneur et reste vide.

### Paupérisation

Appauvrissement d'une population.

### Banalisation

Action d'ôter le caractère original d'un espace. Synonyme de standardisation.

### Hypercentre

Zone du centre-ville qui regroupe les fonctions commerciales, en particulier les commerces non alimentaires.

### Décentralisation

Transfert des compétences de l'état vers les instances plus locales (région, département, agglomération...).

### (Re)qualification

En urbanisme, rénovation, réhabilitation ou restructuration d'un espace.

### Espace public :

Ensemble des espaces de passage, de rencontre et d'interactions sociales, ouverts au public et à l'usage de tous (réseau viaire, places, parcs).

## ABREVIATIONS

ACV= Action Cœur de Ville (programme national)

PLU(i)= plan d'urbanisme local (intercommunal)

UNESCO=The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation

PNR= Parcs Naturels Régionaux

PNU= Parc Naturel Urbain

PMR=Personne à Mobilité Réduite

AMO= Assistance à maîtrise d'ouvrage

MOE= Maîtrise d'œuvre



## TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	2
I –État de l’art : Évolution des espaces publics dans des centres-villes en perte de fonctions du milieu du XXe et au XXIe siècle .....	6
1. Chronologie des politiques impactant l’évolution des villes moyennes.....	6
2. Une pluralité de villes moyennes et de centres-villes mais des problématiques urbaines communes.....	7
3. La valorisation des espaces publics du centre-ville comme facteur d’attractivité commerciale, résidentielle et touristique. ....	12
4. Des espaces publics et des espaces verts propres à chaque ville et fortement influencés par l’utilisation de la voiture individuelle.....	13
II – Des villes qui ont utilisé le levier paysage pour redynamiser leur centre : de simples requalifications à l’échelle de l’hypercentre à des stratégies globales pour réinventer la ville	18
1. L’échec du projet d’espace public isolé à l’échelle de l’hypercentre.....	18
2. Des villes inspirantes qui se sont totalement réinventées en menant des stratégies à long terme.....	22
3. Synthèse des résultats .....	28
III- Apports de l’outil paysage dans la démarche ACV, limites de ce plan de redynamisation et perspectives pour réinventer la ville: l’exemple de Niort.....	31
1. Action Cœur de Ville à Niort : donner de l’épaisseur au centre-ville et le reconnecter à la Sèvre Niortaise.....	31
2. Atout et limite de la démarche ACV : un changement d’échelle s’impose. ....	35
3. Les nouveaux rôles pour les villes moyennes au fort potentiel en terme de démocratie et d’écologie : se reconnecter au territoire pour créer une dynamique locale.....	37
CONCLUSION .....	39
BIBLIOGRAPHIE .....	42
SITOGRAFIE .....	43



# INTRODUCTION

## Préambule

Alors que près de 70% de la population européenne vit en ville, moins d'un urbain sur deux réside dans une agglomération de plus de 100 000 habitants. Les villes moyennes forment une **catégorie controversée** qui varie beaucoup selon les auteurs et les pays considérés (Öir et Al., 2006). Elles font pourtant partie de l'expérience quotidienne de nombreux citoyens européens, notamment en France où plus **d'un quart de la population réside dans l'une de ces communes** (Ipsos, 2019).

Si les situations socio-économiques des villes moyennes sont très diversifiées, toutes ont souffert d'un **déclin de leur centre-ville** (Pointereau, Bourquin, 2017). Plusieurs facteurs comme la **transformation des modes de consommation et de distribution** (forte concurrence des zones commerciales en périphérie et du e-commerce) ou l'inadéquation entre les logements vieillissants et la demande des ménages explique ces difficultés (PROCOS, 2019).

Aujourd'hui, la vision idyllique des métropoles actives et dynamiques commence à se fissurer. Cette désaffection est immanquablement renforcée par les crises actuelles, moins supportables dans les milieux urbains denses : les conséquences de plus en plus perceptibles du réchauffement climatique, la période de confinement de la Covid-19 (« exode » métropolitaine temporaire). Moins concentrées, les villes moyennes pourraient proposer des réponses aux aspirations qui s'expriment de plus en plus fortement : **environnement et patrimoine préservés, qualité de vie, tranquillité mais aussi services de proximité**. Alors que la densification est de plus en plus difficile dans les métropoles, **il reste de nombreux espaces résiduels** dans les villes moyennes qui pourraient être investis (Chemetov, 2019).

Alors que les villes moyennes sont délaissées depuis des décennies par les gouvernements, un programme de revitalisation, Action Cœur de ville (ACV) est lancé en 2017 pour redynamiser leur centre-ville. Il a pour ambition de rassembler de nombreux acteurs locaux et nationaux autour de la table pour construire une stratégie globale (habitat, commerce, transport, espace public et patrimoine)[15]. Comme les causes de dévitalisation sont multiscalaires, la réponse doit l'être également. L'emploi du terme « re »dynamiser, sous-entend l'invention d'une **nouvelle dynamique pour la ville moyenne, qui doit être construite avec de nouveaux leviers**.

Un des axes majeurs d'ACV est la mise « en valeur des formes urbaines, de l'espace public et du patrimoine » [15]. Même si la qualité des espaces publics ou le manque d'espaces verts ne figurent pas parmi les principales causes de déclin des villes, le levier paysage est une approche intéressante pour construire **une réflexion spécifique à chaque territoire**. Verdir l'espace public ne suffit pas et ne peut pas empêcher la banalisation des centres (« effet vitrine ») si tous les projets ont les mêmes inspirations. Aujourd'hui, des **nouvelles formes d'espace public voient le jour et constituent une matrice pour les espaces urbains** (PNR, les territoires agricoles enclavés, les friches...). Ces espaces semblent **mieux répondre aux usages et aux problématiques actuelles**. (Delbaere, 2010). Emeline Bailly, docteure en urbanisme, explique que « la notion de paysage est de plus en plus mise en avant dans les projets urbains, tant en Europe qu'aux États-Unis, au point que des paysagistes de renom deviennent les maîtres d'œuvre de récentes grandes opérations d'urbanisme.[...] Entre préoccupations esthétiques ou écologiques, cette mise en paysage semble traduire une **nouvelle marque de fabrique urbaine plus durable, un idéal de « ville nature »** (Bailly, 2016).

Bien que le levier paysage ne puisse pas seul permettre de redynamiser ces villes qui font face à certains problèmes socio-économiques, il pourrait permettre de **mettre en cohérence les projets avec**

le territoire et de répondre à plusieurs enjeux soulevés dans le cas des villes moyennes : **l'évolution de l'image et de l'attractivité des territoires ou la naturalisation des espaces urbains** en lien avec une volonté de renouer avec l'environnement et mieux correspondre aux nouveaux usages.

Dans ce mémoire nous nous demanderons **en quoi la réflexion sur les espaces publics du centre par le prisme du paysage contribue-t-elle à redynamiser les villes moyennes**. La qualité des espaces publics et la mise en valeur des paysages ont-elles un impact mesurable sur le dynamisme économique des villes ? À quelle échelle l'approche paysagère est-elle appropriée pour poursuivre une stratégie efficiente ? Quelle place pour le levier paysage dans le programme de redynamisation ACV ?

## METHODE

### Sélection des études de cas

Nous commençons par mettre en **relief les caractéristiques du contexte, l'évolution du concept de ville moyenne et des politiques associées**, en France et à l'étranger. Pour cela nous avons analysé un corpus bibliographique composé de documents gouvernementaux, d'ouvrages et d'articles critiques ou historiques. Cette analyse permet d'orienter le choix d'une définition de ville moyenne et d'identifier les enjeux de redynamisation associés à la dimension paysagère. Il existe au moins trois définitions de la ville moyenne qui reposent sur différents critères (annexe I). Toutes sont complémentaires et se recoupent et nous retiendrons ici celle proposée par Frédéric Santamaria dans sa thèse et ses travaux de recherche sur les villes moyennes européennes. **Il prend en compte l'aire urbaine plutôt que la population municipale en considérant comme ville moyenne toutes les agglomérations urbaines de 20 000 à 200 000 habitants (Frédéric Santamaria, 2000)**. Ensuite, nous avons choisi des cas d'étude, des villes moyennes qui ont effectué des projets de redynamisation de leur centre-ville depuis les années 70 ou qui mènent des actions pour leur attractivité en général. Pour sélectionner des villes pertinentes aux profils complémentaires, des classements nationaux comme « les Victoires du Paysage » [2014,2016 et 2018] [20] ou le palmarès Procos des « centres-villes les plus dynamiques » [2017,2018 et 2019] ont été examinés en plus des articles de presse sur le sujet. Certaines villes sont retenues pour le succès de ces opérations, d'autres au contraire pour l'échec à plus ou moins long terme des projets de revitalisation. Nous avons essayé autant que possible de choisir des villes de taille et de situation géographique différentes. **Finalement 6 villes européennes dont 4 françaises faisant partie du programme ACV sont retenues** (figure 1). **Aucune ville touristique** (capacité d'accueil supérieure à 10 % la population locale) **n'est retenue dans le programme national** (Procos, 2019), nous avons choisi de conserver ce critère pour notre analyse.

### Présentation des 6 villes moyennes retenues

Les grandes villes moyennes retenues sont deux préfectures qui ont misé sur un aménagement conséquent de leur place centrale. Le premier cas d'étude retenu est **Niort**, la préfecture des Deux-Sèvres (156 789 habitants dans son aire urbaine). La mise en valeur du patrimoine (plan façade), la piétonnisation de l'hypercentre et des opérations d'aménagement des espaces publics (2020-2013), ont été menées pour transformer le centre-ville de Niort. Le projet **des Jardins de la place de la Brèche** a obtenu en 2014 les Victoires d'Or du paysage dans la catégorie espaces publics [4].

La **Roche-Sur-Yon**, préfecture de la Vendée (120 175 habitants dans son aire urbaine), a poursuivi un grand projet de requalification de la place Napoléon et des rues adjacentes (2010-2014). La place accueille depuis les animaux mécaniques de François Delarozière, le créateur de la compagnie nantaise La Machine qui théâtralise l'histoire de la ville nouvelle. (ECALLE Philippe, 2016).

Les petites villes moyennes sélectionnées sont également deux préfectures. **Bar-le-Duc** (Meuse) compte 33 327 habitants (2014) dans son aire urbaine. Malgré une **opération d'aménagement du centre-ville qualitative** [3] récompensée des Victoires d'Or du Paysage en 2016 [20], elle ne parvient pas à enrayer la crise démographique caractéristique de la Meuse [11] .

**Albi** (Tarn) avec 100 394 habitants dans son aire urbaine, a poursuivi un projet de redynamisation et de patrimonialisation à long terme. Les actions publiques menées depuis les années 70 et le **succès du classement de la cité épiscopale à l'UNESCO** (2010) ont fortement contribué à augmenter l'attractivité de la ville. (Calvignac et al., 2017).

Nous avons sélectionné également deux villes moyennes non françaises qui, grâce à des projets à long terme, ont su redynamiser non seulement le centre mais la ville en général et sont aujourd'hui

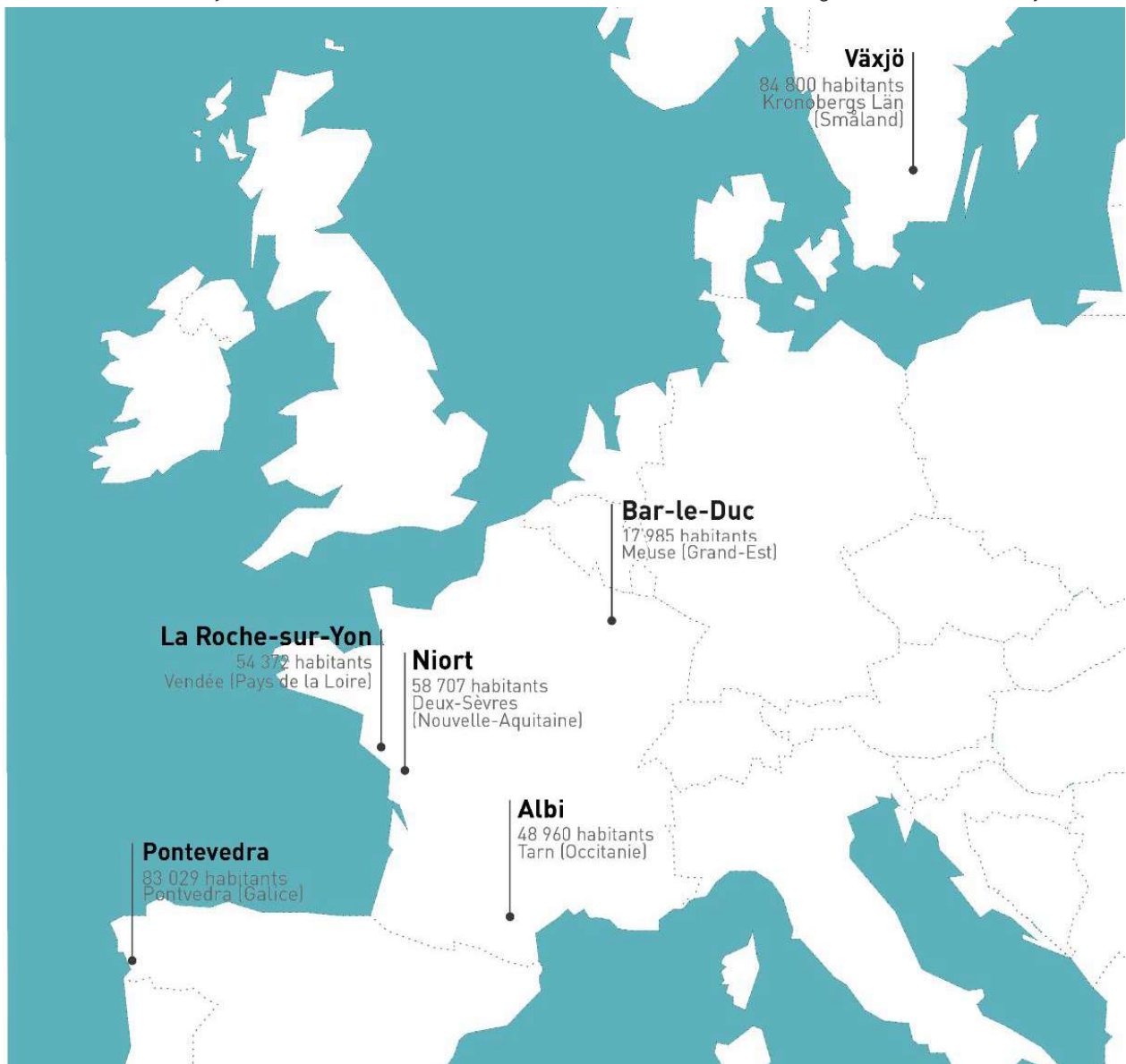


Figure 1 : Localisation des cas d'études retenus (L.Coulombier, 2020)

considérées comme des modèles de villes durables et attractives. La ville espagnole de **Pontevedra**, située en Galice, avec 83 029 habitants, a réussi le pari **d'exclure les voitures de son espace public**, devenant ainsi une référence mondiale en matière de piétonnisation, d'accessibilité et de développement durable [7]. Enfin notre dernier cas d'étude est **Växjö**, une ville située au sud de la Suède

dont l'aire urbaine compte 90721 personnes. Cette ville est aujourd'hui considérée **comme une des plus vertes d'Europe et elle constitue un très bon exemple de redynamisation d'une ville moyenne grâce à la transition écologique** (énergie propres, mobilités douces, matériaux écoresponsables pour les espaces publics, protection des espaces naturels urbains) [7]. Il sera important de garder à l'esprit durant toute l'analyse que **les cultures d'aménagement et les modes de vie scandinaves et espagnols diffèrent des français** (qui ne sont eux-mêmes pas toujours uniformes selon les régions) pour pouvoir établir des comparaisons justes.

## Méthode d'analyse des études de cas

Pour chaque **ville nous analysons les principaux projets ou stratégies de redynamisation du centre-ville** à travers un corpus composé de :

- Description des projets réalisée par les principaux acteurs (site de la ville, de l'agglomération, portfolios des maîtres d'œuvre...)
- Articles de presse, ouvrages ou publications de professionnels traitant des différentes interventions et de l'approche de la ville
- Documents de maîtrise d'œuvre (plans, coupes, photomontages, photographies, descriptifs ou notes d'intention)
- Documents de planification et de réglementation (PLU(i), AVAP, plan de paysage, charte de qualité urbaine ...)
- Ressources cartographiques relatives aux territoires étudiés (portail IGN ou équivalents pour les autres pays, Openstreetmap, atlas des paysages, du patrimoine...)

Ces éléments sont disponibles pour les 6 villes retenues et semblent les plus pertinents pour comprendre le contexte ainsi que les choix programmatiques et techniques retenus par ces villes.

Pour chaque cas d'étude, l'ambition de la ville et le périmètre d'intervention sont examinés. Afin de déterminer en quoi le paysage et l'espace public sont utilisés comme leviers de revitalisation, nous resserrons progressivement l'échelle de l'analyse, en s'intéressant d'abord aux spécificités des projets et à la façon dont ils s'ancrent dans le territoire, par le biais de la géomorphologie, du grand paysage ou du patrimoine. À travers l'étude des documents opérationnels, nous examinons comment les formes, les matériaux et les végétaux choisis participent à créer des ambiances urbaines. Une fois cette analyse effectuée nous comparons les effets escomptés et ceux réellement observables en matière de dynamisme économique du centre-ville, d'amélioration de l'image de la ville, des usages et de l'attractivité touristique. Est-ce une redynamisation du territoire dans son ensemble ? La trajectoire de la ville était-elle en adéquation avec la dynamique départementale/régionale ? Nous observons enfin le lien entre ce levier paysage et les autres leviers (habitat, foncier, commerce...).

Les recherches bibliographiques sont enrichies d'un projet ACV réalisé aux Ateliers UP+ pour la commune de Niort. L'analyse de cette étude stratégique globale à l'échelle du centre-ville permettra de dégager les faiblesses et les atouts du programme national.

Dans ce mémoire, nous soulignerons d'abord les caractéristiques des espaces publics dans ces centres-villes en perte de fonctions depuis les Trente Glorieuses. Ensuite, nous mettrons en lumière la façon dont le levier paysage a été utilisé pour redynamiser les cas d'étude. Enfin, à travers l'exemple de Niort, nous mettrons en relief les apports de l'approche par le paysage dans la démarche ACV, les limites de ce plan et les perspectives pour réinventer la ville moyenne.

# I –État de l’art : Évolution des espaces publics dans des centres-villes en perte de fonctions du milieu du XXe et au XXIe siècle

## 1. Chronologie des politiques impactant l’évolution des villes moyennes

La notion de ville moyenne émerge progressivement en France dans les années 60. La politique de décentralisation industrielle des années 30 va affecter certaines futures villes moyennes, comme Alençon, mais ce sont **les politiques de décentralisation des années 70** qui vont réellement impacter les villes moyennes. Elles se développent fortement pendant les Trente Glorieuses contribuant à **une augmentation de la place de la voiture** dans les villes. L’aménagement de ces villes moyennes devient une priorité de l’action publique avec une série de plans **comme le contrat des villes moyennes d’Olivier Guichard (1972-1974) qui va permettre de restructurer les centres et créer des zones piétonnes, des pistes cyclables, des espaces verts...** C’est à cette période que les villes moyennes gagnent leur image de « **villes tranquilles où il fait bon vivre** » entre les métropoles et le monde rural (Vadelorge, 2014). Les représentations fortement ancrées sur ces villes sont dues en grande partie à l’adjectif « **moyenne** » qui contribue à **alimenter cette image de villes lentes**, par rapport à des métropoles vives et dynamiques.

Contrairement à ces dernières, **les villes moyennes vont ensuite très peu évoluer**. Suite aux rapports du Cerema ou d’autres acteurs, l’État lance en 2017 le plan Action Cœur de ville pour redynamiser les villes moyennes. Le fort déclin d’intérêt de la classe politique pour les villes moyennes jusqu’alors et pour les territoires ruraux en général a probablement contribué à l’émergence de mouvements sociaux en parallèle, comme les « **Gilets Jaunes** » en 2018 qui dénonçait la fracture entre les métropoles et le reste du territoire.

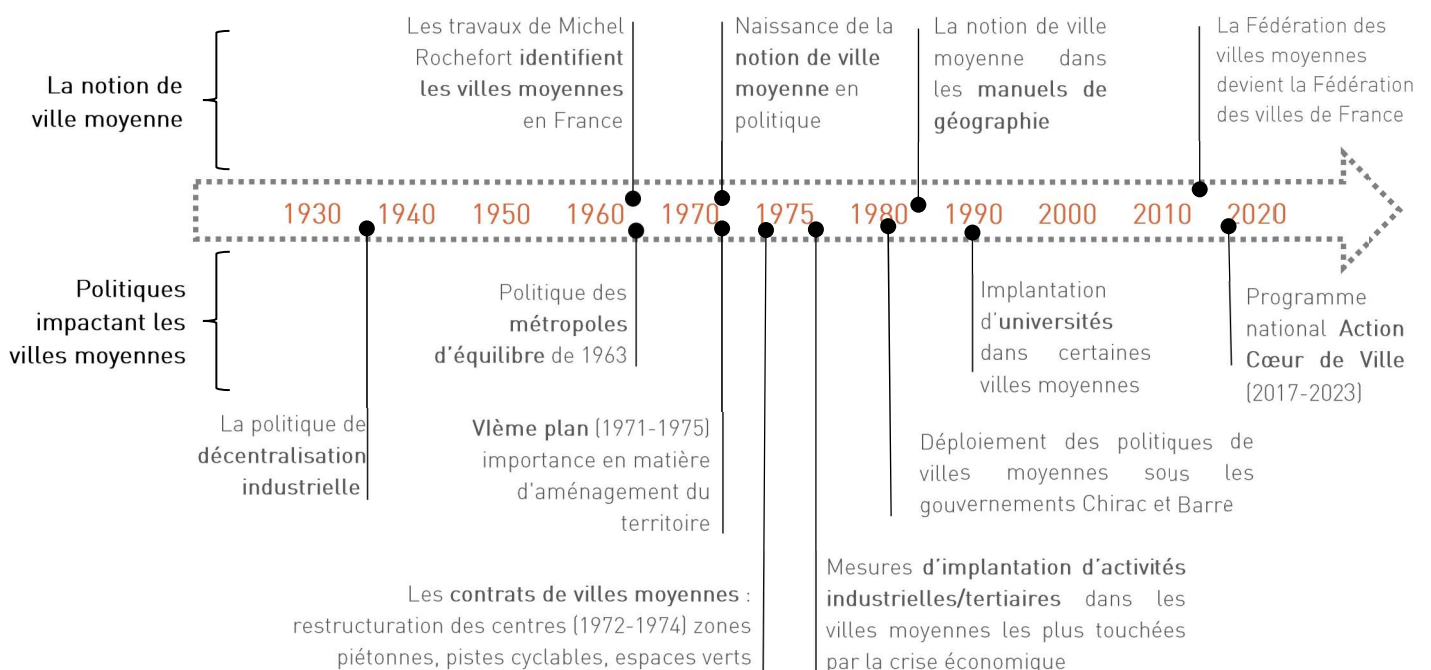


Figure 2 : Frise chronologique des politiques impactant les villes moyennes et de l’évolution de la notion depuis les années 30 en France (L. Coulombier, 2020, sources : VADELORGE, 2014)

Les villes moyennes ont aussi évolué selon les documents de planification, réglementaires ou non. Comme toutes les communes depuis la loi SRU du 13 décembre 2000, les villes moyennes possèdent un plan d'urbanisme local (PLU) et leur territoire un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Pour renforcer la coopération des communes et limiter la concurrence entre territoires, la loi Grenelle II de juillet 2010 généralise les PLU intercommunaux (PLUi), encourageant ainsi toutes les villes moyennes à prendre en compte les enjeux d'un territoire plus large. Certaines villes moyennes, comme Albi, sont aussi incluses dans des plans de paysage. Enfin, certaines villes moyennes sont intégrées dans des Grands Sites de France ou des Parcs Naturels Régionaux et doivent par conséquent évoluer en correspondance avec les objectifs des chartes. C'est le cas de Niort qui est dans le périmètre du Parc naturel régional du Marais Poitevin et qui va bientôt mettre en place le Parc Naturel Urbain de la Sèvre Niortaise, la « Porte Est » du Marais (Thibault, 2019).

## 2. Une pluralité de villes moyennes et de centres-villes mais des problématiques urbaines communes

### Une mosaïque de villes moyennes

- Des profils de villes moyennes diversifiés

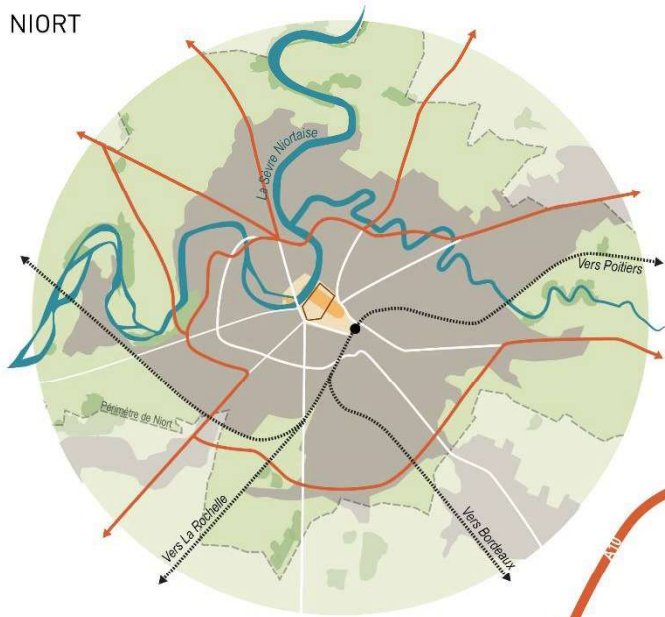
La catégorie de « ville moyenne » interroge tant elle regroupe des villes différentes. Certaines sont attractives et bien connectées via les réseaux de communication et de transport, alors que d'autres souffrent de leur éloignement. Sur la figure 3 nous remarquons que Bar-le-Duc est peu desservie par les grands axes de communication : en effet, aucune autoroute ne passe à proximité et depuis le détournement de la ligne LGV Strasbourg-Paris, la ville est isolée (Diaz et al., 2020).

Les villes dynamiques sont souvent situées dans la zone d'influence d'une métropole et profitent de l'économie résidentielle, voire sont complètement intégrées aux systèmes métropolitains comme les villes moyennes d'Ile de France. Même en occultant les villes balnéaires, les autres villes attractives sont portées par une dynamique économique locale, une synergie des acteurs et la valorisation du cadre de vie. D'autres villes moyennes sont fragilisées, mises à mal par la désindustrialisation (post-fordisme), la concurrence avec les métropoles ou une situation économique régionale difficile (Merle et Al., 2019)

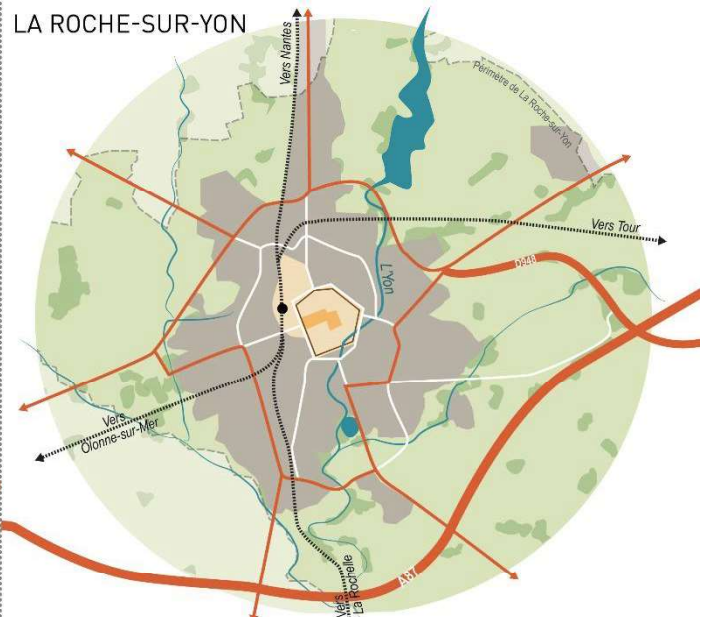
- Des situations géographiques variées, des villes modelées par l'histoire

La figure 3 montre la diversité des situations géographiques des cas d'études sélectionnés. Alors qu'elles sont représentées à la même échelle, nous remarquons que l'urbanisation de ces villes prend des tailles et des formes différentes, parfois fortement liées à la géographie du site d'implantation. C'est le cas pour Bar-le-Duc qui, confronté au relief important, s'est développée uniquement dans le sens de la vallée de l'Ormain. Au contraire pour Niort et La Roche-sur-Yon le développement urbain étendu (respectivement 2946 et 2257 ha) est facilité par la plaine. La tache urbaine liée aux villes centres dépasse les limites communales et forme des conurbations avec les communes limitrophes, sauf pour Växjö dont la surface est beaucoup plus étendue que pour les villes françaises. La figure 3 permet de comprendre que toutes les villes ont été implantées historiquement à proximité de cours d'eau ou de lacs pour les ressources disponibles et la navigation. Certaines datent de l'antiquité alors que d'autres villes moyennes sont beaucoup plus récentes comme la Roche-sur-Yon, une ville nouvelle bâtie par Napoléon 1er en 1804. Par décret, il décide de transférer la préfecture de la Vendée dans le petit bourg très central de la Roche-sur-Yon et de créer une ville nouvelle qui suit un plan en damier (Agglomération de la Roche-sur-Yon, 2020) [2].

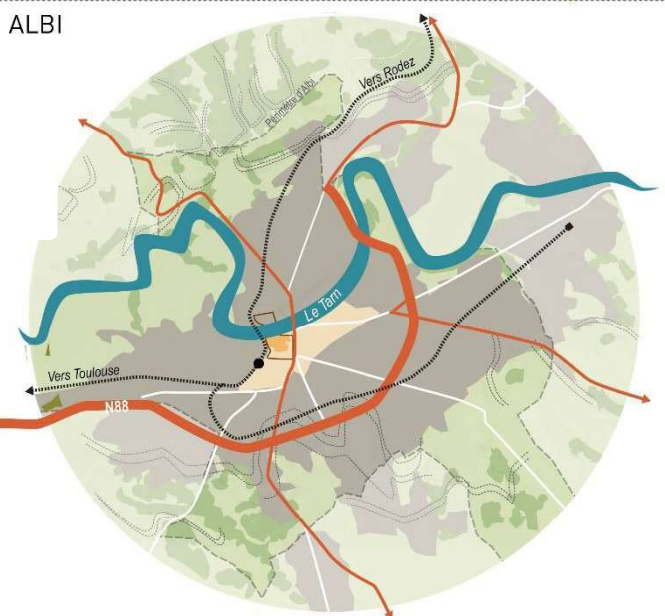
NIORT



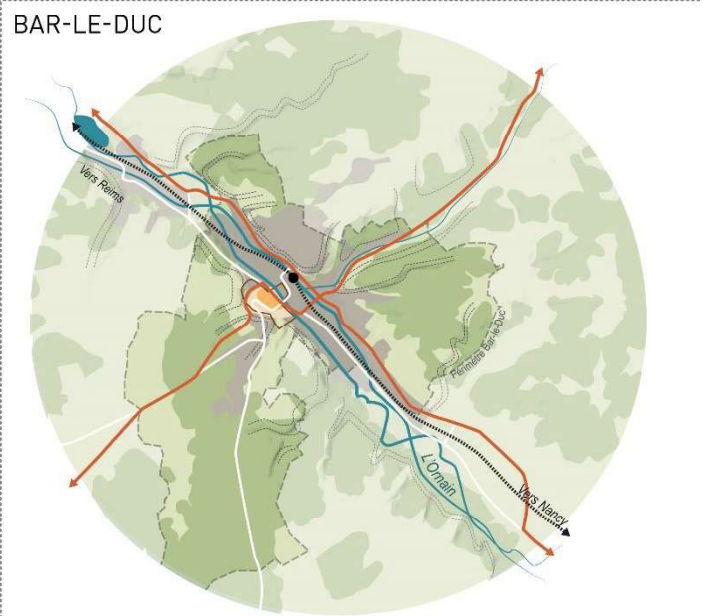
LA ROCHE-SUR-YON



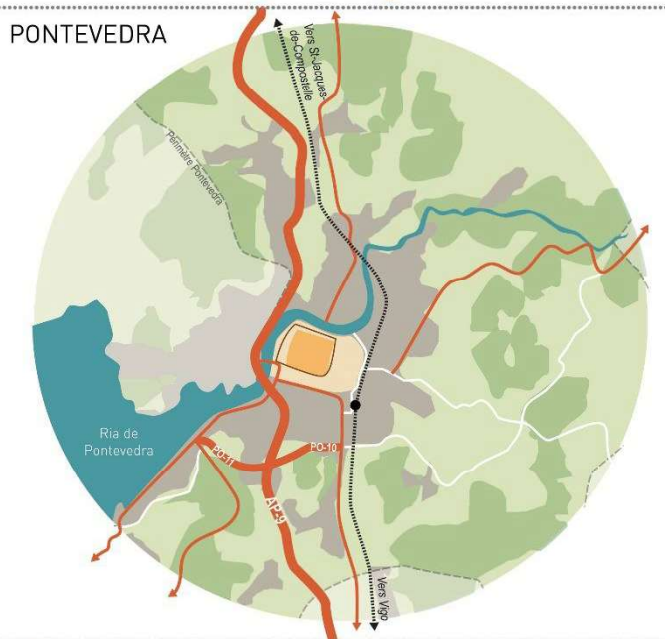
ALBI



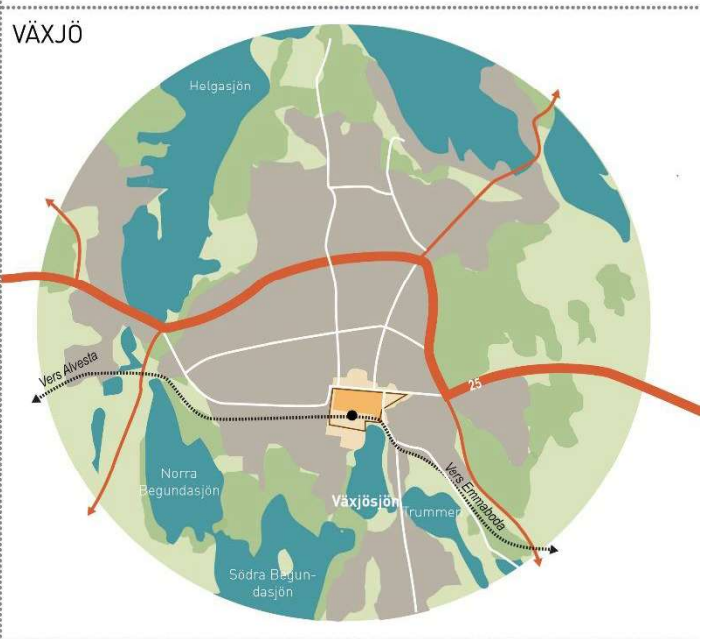
BAR-LE-DUC



PONTEVEDRA

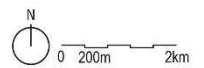


VÄXJÖ



- Cours d'eau majeur
- Route principale
- Route secondaire
- Voie ferroviaire
- Gare
- Centre-ville officiel (quartier de la ville, périmètre défini dans les chartes...)
- Centre-ville «ressenti» (déterminé après analyse des revêtements, piétonisation, commerces...)
- Centre-ville historique

Figure 3 : Infographie comparative de la géographie des villes étudiées (L. Coulombier, 2020)



- Une grande diversité de formes et de tailles des centres-villes

Comme le pentagone de La Roche-sur-Yon (centre historique, figure 3), **les centres-villes des cas d'études sont modelés par l'histoire et prennent des formes spécifiques**. Dans le Larousse 2020, le centre-ville est « le quartier central d'une ville, le plus animé ou le plus ancien ». Mais il est aussi défini par **des éléments qualitatifs**, subjectifs : « l'atmosphère de place » c'est-à-dire l'attractivité de ses pratiques culturelles, de son mode de vie, des principales valeurs qui s'y trouvent représentées (Labasse, 1972). Il est ainsi **impossible de définir un périmètre absolu**, celui-ci varie selon les auteurs et les utilisations. Les contours de l'IRIS centre-ville de l'INSEE, du centre-ville historique et patrimonial, du quartier centre affiché sur le site de la ville, du centre-ville fonctionnel avec les aménités diffèrent (Lestoux & Associés, 2019). **Nous avons retenu deux périmètres dans le cas des villes moyennes étudiées, un périmètre élargi** (en beige) qui correspond au périmètre fonctionnel et **un second, plus restreint, le « centre-ville ressenti »**, en orange qui correspondrait mieux à la définition de Jean Labasse. Dans ce mémoire, nous avons déterminé le périmètre de ce dernier à partir d'une analyse sensible (qualité des revêtements et les façades, piétonnisation, animation des espaces publics, paysage sonore) et de la densité commerciale.

Le tableau 1 permet de **comparer les surfaces des centres-villes « élargis », « ressentis » et les surfaces urbanisées** pour les 6 villes étudiées. Niort et Albi ont toutes deux un petit centre-ville. Le « centre-ville ressenti » est étendu à Niort (33% de la surface du centre) et « sort des remparts historiques » alors qu'il est plus restreint à Albi (15% de la surface du centre) et correspond essentiellement au centre patrimonial historique. **Les deux villes non françaises ont un centre-ville plutôt étendu et largement aménagé** (à 27%). L'hypercentre commerçant est toujours situé dans la zone aménagée.

VILLES	Surface centre-ville (ha)	Surface hypercentre ressenti(ha)	Surface tache urbanisation (ha)	Surface du centre par rapport à la tache d'urbanisation	Surface de l'hypercentre par rapport à la tache d'urbanisation	Surface de hypercentre ressenti par rapport au centre
Niort	59	20	2946	2,00%	0,68%	33,90%
La Roche-sur-Yon	139	11,2	2257	6,16%	0,50%	8,06%
Albi	120	18,6	3400	3,53%	0,55%	15,50%
Bar-le-Duc	33	8,2	894	3,69%	0,92%	24,85%
Pontevedra	144	40	1826	7,89%	2,19%	27,78%
Växjö	107	29	3480	3,07%	0,83%	27,10%

Elevé	Médiant	Bas
-------	---------	-----

Tableau 1 : Comparaison des surfaces du centre-ville et de l'hypercentre « ressenti » par rapport à la surface urbanisée (L. Coulombier, 2020, sources : Géoportail, coudastre.gouv.fr)

Un **cours d'eau ou un lac** sont toujours situés dans le centre-ville qui est la plupart du temps entouré par **des contournements routiers**. La gare est **toujours en lisière du périmètre** sauf dans le cas de Bar-le-Duc où elle est située dans la ville basse, déconnectée du centre (figure 3).



## Des situations socio-économiques variables selon les villes moyennes

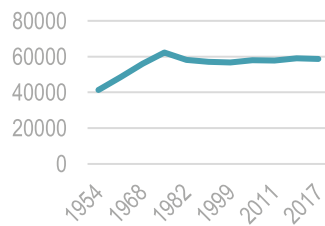
Il ne suffit pas de considérer la ville dans sa globalité pour se rendre compte des difficultés des centres-villes. En effet la croissance de la périphérie compense souvent celle du centre. La figure 4 montre que le taux de chômage ou de pauvreté de ces 4 villes françaises n'est que légèrement supérieur à la moyenne nationale (excepté pour Albi avec un taux de 19% de chômage). Bar-le-Duc a cependant un très fort taux de vacance des logements (16,2% contre une moyenne de 8%). La part des 60 ans et plus est supérieure dans les villes étudiées à la part moyenne en France, une tendance qui se renforce pour les villes du sud de la France comme Albi. Les courbes démographiques de toutes les villes présentent un point d'inflexion dans les années 70. Dès lors, les villes françaises voient leur croissance stagner voire diminuer, alors que Pontevedra et Växjö continuent à croître. Växjö présente toujours une forte croissance de 7,3%. La croissance de Pontevedra stagne dans les années 90 avant d'augmenter à nouveau une dizaine d'années plus tard. La capacité touristique des villes suit la tendance départementale. Bar-le-Duc a une économie qui est très peu tournée vers le tourisme avec une capacité d'hébergement de 151 places uniquement alors que Niort et Albi possèdent plus de 800 places [11]. Finalement, cette analyse confirme qu'il n'est pas judicieux de parler de « crise des villes moyennes » en général puisque ces villes aux profils variés suivraient plutôt les tendances territoriales.

### Des centres-villes en perte d'usages

#### NIORT

- Variation population : + 0,4% (2012-2017)
- Logements vacants : 8,9 %
- Taux pauvreté : 15%
- Chômage (15-64 ans) : 16,3%
- Part des 60 ans et plus : 27,5%
- Âge moyen : 43 ans
- Part des cadres : 11,6%
- Capacité d'hébergement : 793

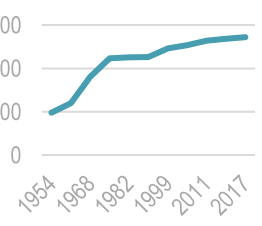
#### Evolution démographique



#### LA ROCHE-SUR-YON

- Variation population : + 0,6% (2012-2017)
- Logements vacants : 5,2 %
- Taux pauvreté : 14%
- Chômage (15-64 ans) : 16,6%
- Part des 60 ans et plus : 23,3%
- Âge moyen : 42 ans
- Part des cadres : 7,7%
- Capacité d'hébergement : 412

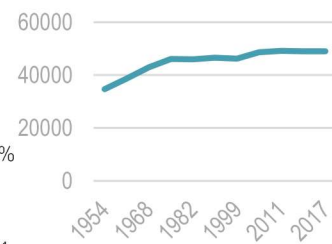
#### Evolution démographique



#### ALBI

- Variation population : - 0,1% (2012-2017)
- Logements vacants : 8,8 %
- Taux pauvreté : 19%
- Chômage (15-64 ans) : 19%
- Part des 60 ans et plus : 31,8%
- Âge moyen : 44 ans
- Part des cadres : 7,2%
- Capacité d'hébergement : 801

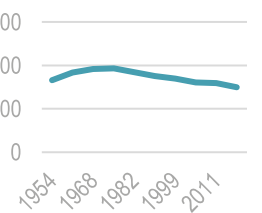
#### Evolution démographique



#### BAR-LE-DUC

- Variation population : - 1,0% (2012-2017)
- Logements vacants : 16,2 %
- Taux pauvreté : 18%
- Chômage (15-64 ans) : 13,9%
- Part des 60 ans et plus : 28,5%
- Âge moyen : 43 ans
- Part des cadres : 7,7%
- Capacité d'hébergement : 151

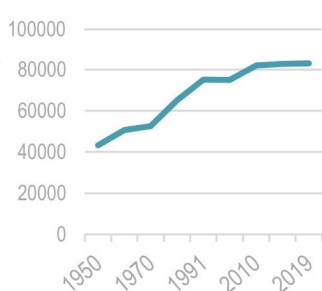
#### Evolution démographique



#### PONTEVEDRA

- Variation population : + 0,4% (2012-2017)
- Part des 60 ans et plus : 25%
- Âge moyen : 42 ans

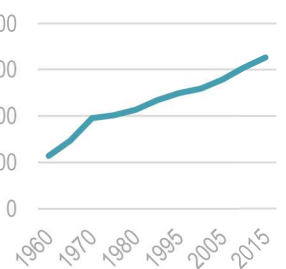
#### Évolution démographique



#### VÄXJÖ

- Variation population : + 7,3% (2010-2015)

#### Évolution démographique



#### En France

- Variation population : + 0,4% (2012-2017)
- Logements vacants : 8 %
- Taux pauvreté : 14%
- Chômage (15-64 ans) : 13,9%
- Part des 60 ans et plus : 27,7%
- Âge moyen : 42 ans
- Part des cadres : 9,4%
- Capacité d'hébergement : 1,5 million

Figure 4 : Comparaison des situations socio-économiques des villes moyennes étudiées (L. Coulombier, 2020, ; sources : INSEE (dossier complet, comparateur de territoires), SCB Statistics Swedew [19], INE Instituto Naacional de Estadistica [10])

- Les quatre fonctions fondamentales du centre-ville

Le cabinet Lestoux et Associés, qui s'est spécialisé dans la redynamisation du cœur des villes moyennes propose une méthode d'analyse de la dynamique d'un centre-ville. Ils distinguent quatre fonctions fondamentales dont l'équilibre permet l'attractivité : fonction économique, habitat, identité et services. (Lestoux & Associés, Ateliers UP+ (SCE), 2019). Ainsi la fonction économique n'est qu'une des quatre composantes, **le centre-ville permet bien d'autres usages** (figure 5). Cette méthode, expérimentée durant mon stage aux Ateliers UP+, permet d'identifier les facteurs de difficultés auxquels font face les villes moyennes.



Figure 5 : Les fonctions fondamentales du centre-ville (Lestoux & associés, 2019)

De nombreux professionnels, comme les managers de centre-ville, proposent leurs services pour agir sur la « fonction économique ». La « fonction service » dépend elle surtout de l'Etat. Agir sur les « fonctions identité » et « habitat » est plus complexe puisque de nombreux acteurs entrent en jeu. **Comme la « fonction identité » repose surtout sur la mise en valeur des atouts locaux, le levier paysage en est une approche pertinente.** En raison de la demande croissante et des multiples usages permis, les **espaces verts sont de plus en plus considérés comme des équipements d'utilité publique** et intégrés dans la fonction services (dans les PLU par exemple). **L'interconnexion de toutes ces fonctions rend indispensable l'approche globale.**

- L'affaiblissement de ces fonctions depuis les Trente Glorieuses

Le changement des modes de vie a créé un déséquilibre et **les centres-villes ne sont plus à même de remplir leurs rôles.** Comme la mobilité individuelle a explosé pendant les Trente Glorieuses, les usagers n'ont plus forcément eu besoin de cette interface ruralité/métropoles et **les équipements administratifs publics ont été progressivement retirés des chefs-lieux** (« fonction service »), entraînant ainsi une perte d'emplois souvent localisés en centre. De plus, **les logements, souvent vétustes, voire insalubres, ne correspondent plus aux demandes actuelles** (taille, confort, classe énergétique, agencement) et ne permettent pas le parcours résidentiel, incitant ainsi les ménages à s'installer en périphérie (« fonction habitat »). Le centre-ville tend à se paupériser. Sa « fonction commerce » est fragilisée par la stagnation de la consommation associée à l'offre croissante des **grandes surfaces en périphérie de l'agglomération.** L'intercommunalité n'a que peu de prise sur ces installations, la décision étant une compétence communale. Les difficultés des centres-villes risquent de s'accroître à mesure que la France rattrape son retard dans le domaine de l'e-commerce. Le paysage des centres-villes est maintenant marqué par les vitrines vides, symptôme de la vacance commerciale (figure 6). Les franchises remplacent progressivement les commerces indépendants et l'artisanat [22].



Figure 6 : La forte vacance commerciale rue St-Jean à Niort ©L.Coulombier, 2020

Finalement, le centre-ville, qui se distinguait initialement des autres quartiers par sa densité bâtie et fonctionnelle élevée voit cette dernière caractéristique s'estomper depuis les Trente Glorieuses. Alors qu'en Allemagne par exemple, la réglementation protège les commerces de centre-ville et favorise la concentration des activités, **les centres des villes moyennes françaises se vident de plus en plus de leurs fonctions, de leurs emplois et l'enseignement supérieur reste beaucoup moins présent que dans les métropoles** [8].

### 3. La valorisation des espaces publics du centre-ville comme facteur d'attractivité commerciale, résidentielle et touristique.

Après avoir fait ressortir les difficultés rencontrées par les villes moyennes qui se catalysent dans le centre-ville, nous cherchons à savoir si **la requalification des espaces publics pourrait avoir un impact sur leur redynamisation**. Nous allons pour cela examiner les facteurs d'attractivité commerciale, touristique et résidentielle des villes moyennes en France.

#### Les facteurs d'attractivité commerciale et touristique

Depuis 2017, la fédération du commerce spécialisé PROCOS sort chaque année un rapport traitant du dynamisme des centres-villes et des causes de dévitalisation selon des catégories constituées. Ce rapport met en avant les facteurs expliquant l'attractivité commerciale des centres-villes, selon la taille de la ville (annexe IV).

**Pour les villes moyennes, l'action sur l'espace public influence fortement l'attractivité commerciale et touristique.** Parmi ces facteurs d'attractivité, la fédération met en avant les actions publiques destinées à améliorer le cadre de vie : « mettre en valeur l'espace public » et « rendre le centre-ville plus agréable ». **Valoriser les espaces publics, valorise le parcours marchand. L'animation des espaces est aussi un facteur d'attractivité** : les événements destinés aux différentes catégories d'usagers attirent les clients et les touristes (consommateurs ou non). Il est précisé que **pour les grandes villes moyennes, le tourisme est stimulé par la mise en valeur des « atouts locaux »** comme l'environnement ou la culture (Procos, 2019). Albi qui grâce à la patrimonialisation de son centre-ville historique et à la mise en valeur des espaces publics, a augmenté sa fréquentation touristique et profite aujourd'hui d'un dynamisme commercial dans l'hypercentre équivalant à celui de certaines métropoles (Calvignac, 2017). Nous remarquons néanmoins que ces facteurs ne sont pas priorités dans le rapport et qu'il n'y a pas d'évaluation quantitative du gain d'attractivité.

L'attractivité touristique repose aussi sur des facteurs immuables comme la géographie du lieu, le climat, le patrimoine culturel, la proximité des côtes. Depuis le confinement, **les Français sont de plus en plus nombreux à choisir des destinations touristiques plus confidentielles et à plébisciter le tourisme vert, voire l'écotourisme**. Nous notons une progression du "tourisme intérieur" dans la Creuse, en Lozère ou encore en Corrèze (MONGAILLARD Vincent, 2020). Une opportunité pour les villes moyennes et leurs territoires ruraux plus enclavés ?

#### Les facteurs d'attractivité résidentielle

Le baromètre Ipsos sur le rapport des Français à leur lieu de résidence repose sur une étude réalisée en 2019 auprès de quatre échantillons de 400 personnes respectivement représentatives de la population des zones rurales, des villes moyennes (10 000 à 100 000 habitants), des métropoles (150 000 à 500 000 habitants) et de Paris et sa petite couronne. Il ressort du sondage que **les villes moyennes**

sont très appréciées par les Français. En effet, elles sont les plus plébiscitées comme lieu d'habitation par 43% des sondés contre 35% pour une commune rurale et 22% dans une grande ville (Ipsos, 2019).

Selon les sondés, ces villes bénéficient d'atouts comme le cadre de vie, la sécurité et la proximité de la nature (figure 7). Mais ils jugent que l'offre de transport, l'accès aux services de santé, l'offre de commerce et l'offre culturelle et de loisirs sont nettement moins riches qu'à Paris et dans les métropoles. Seuls 40% des habitants des villes moyennes jugent que leur « territoire est attractif en matière d'emploi » (contre 72% dans les métropoles et 67% à Paris et sa couronne). 86% des sondés, estiment (de façon homogène entre les catégories) que les centres de ce type de communes sont « en train de mourir » (Ipsos, 2019). Tout en remédiant à ces faiblesses, il sera donc important de préserver le cadre de vie des résidents (la qualité des espaces publics et l'accès à la nature à proximité des villes, voire le développement de la nature en ville).

Niveau de satisfaction / territoire	Villes Moyennes	Métropoles	Paris 1 <sup>ère</sup> cour.
1- Tranquillité, calme	85 %	84 %	70 %
2- Sentiment de sécurité	79 %	62 %	63 %
3- Proximité de la nature	90 %	77 %	55 %
4- Offre de transport	69 %	84 %	84 %
5- Cadre de vie	85 %	84 %	70 %

Figure 7 : Classement des éléments les plus recherchés et du taux de satisfaction par type de ville (sources : baromètre IPSOS, 2019)

#### 4. Des espaces publics et des espaces verts propres à chaque ville et fortement influencés par l'utilisation de la voiture individuelle

- L'évolution des espaces publics influencée par l'essor de la voiture individuelle

Les villes moyennes connaissent une croissance urbaine importante des années 50 aux années 80. Elles s'étendent au-delà du centre historique et des faubourgs [9]. La ville est alors rendue la plus accessible possible à la voiture. Même si le « contrat des villes moyennes » permet la création de zones piétonnes dans les années 70, de nombreux espaces publics, jusque-là lieux de vie et de rassemblement, sont transformés en parkings aériens, comme la place Napoléon en 1975 à La Roches-sur-Yon ou la place de la Brèche à Niort (figure 8).



La place de la Brèche un jour de Foire début XXe



La place de la Brèche dans les années 80

Figure 8 : Transformation de la place de la Brèche en parking dans les années 70 à Niort (source : Delcampe.net site de cartes postales anciennes)

Les habitants des villes moyennes sont très dépendants de la voiture pour leurs usages quotidiens. La figure 9 montre que la part représentée par la voiture dans les villes moyennes françaises (jusqu'à 80% pour La Roche-sur-Yon) est largement supérieure à celle représentée à Pontevedra en Espagne (22%).

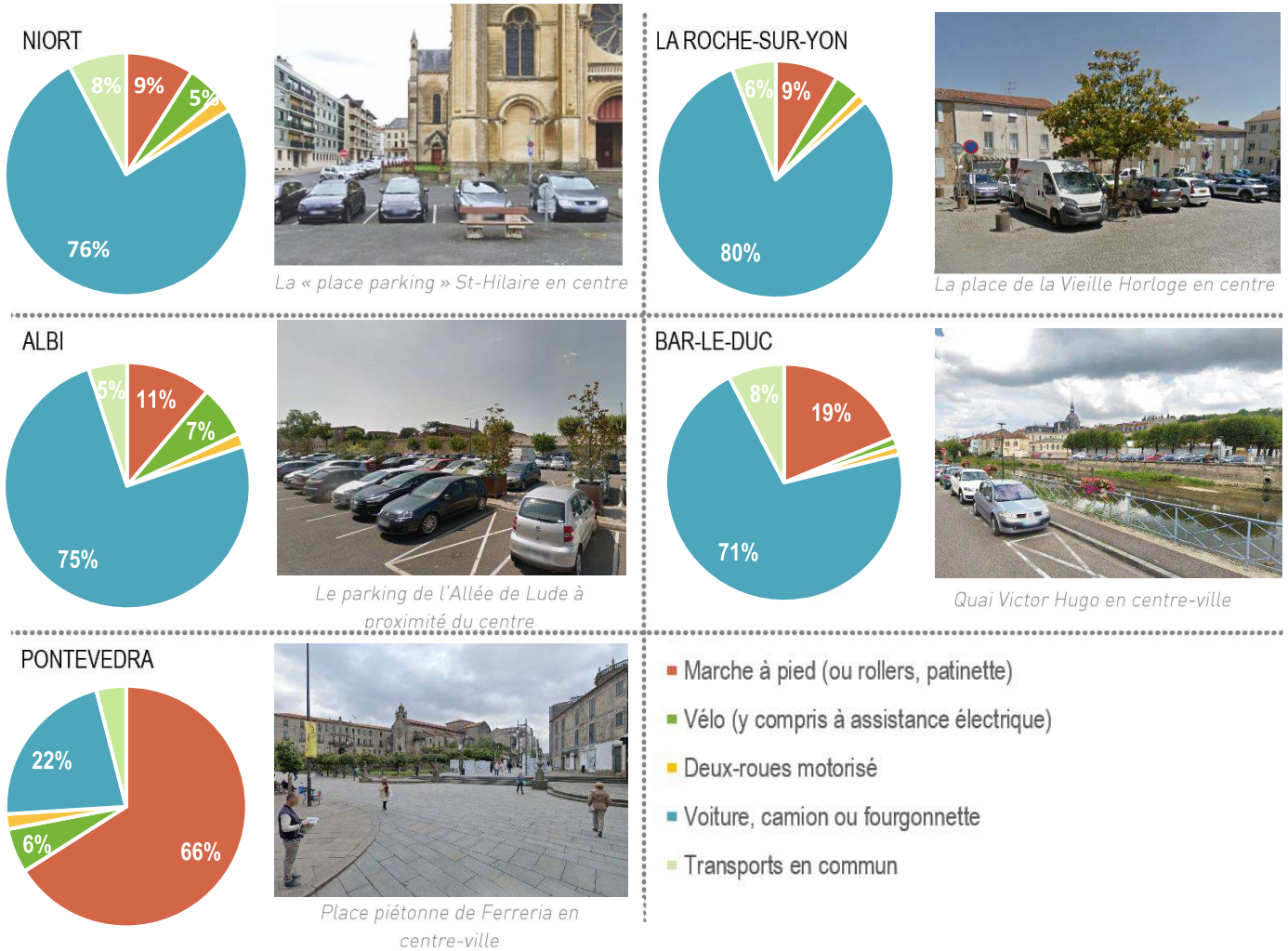


Figure 9 : Part des différents modes de transport utilisés pour les déplacements en ville (L. Coulombier, 2020, sources : INSEE [11], 2017, INE Instituto Naational de Estadistica), ©Google Street View, 2019)

Dans les métropoles françaises l'utilisation de la voiture est inférieure (38% à Grenoble par exemple selon le rapport complet de l'INSEE, 2019). A Pontevedra, c'est surtout la marche qui remplace la voiture (66%) alors que la répartition est plus équilibrée entre les modes doux dans les métropoles françaises (à Grenoble, 28% pour les transports en commun, 16% pour le vélo et 13% pour la marche à pied). Nous remarquons que dans les villes où les modes doux sont plus utilisés (les métropoles et Pontevedra) l'âge moyen est inférieur à celui des villes moyennes françaises, par exemple, 37,5 ans à Grenoble et 42 à Pontevedra contre 44 ans à Albi. Mais la différence est relativement faible et l'âge ne peut pas être le seul facteur explicatif. Si la place de la voiture est encore importante dans les villes moyennes françaises, c'est davantage une conséquence de l'inadaptation de l'espace aux modes actifs, de la faiblesse des réseaux de transports en commun et des habitudes des résidents confortées par la fluidité du trafic. (Ipsos, 2019).

Compte tenu de l'étroitesse de la plupart des voiries dans les villes moyennes, l'espace public est dominé par la voiture. Pour circuler à 50 km/h avec la distance de sécurité réglementaire, une voiture nécessite 70m<sup>2</sup> pour transporter une seule personne (contre 4m<sup>2</sup> pour un piéton). Même à 20km dans une zone de rencontre elle nécessite 30m<sup>2</sup> par véhicule. Par exemple à Niort, dans la rue du 24 Février en limite du centre-ville historique, la chaussée et le stationnement occupent 63% de l'espace (figure 10). Il existe une piste cyclable côté nord uniquement et le trottoir sud de 1m80 ne permet pas le croisement confortable des piétons. Marco Diana, professeur au département d'ingénierie environnementale de l'École Polytechnique de Turin confirme « à quel point l'utilisation de la voiture dans un contexte urbain est inefficace », car elle produit de la pollution et a besoin d'énormément d'espace pour se garer et se déplacer [1].



Figure 10 : Coupe de la rue du 24 Février à Niort [L. Coulombier, 2020]

- Composition des espaces publics et part des espaces verts

La figure 11 permet de constater que l'espace public dans notre échantillon de ville représente entre 22,6 et 39,2% de la surface totale du centre-ville.

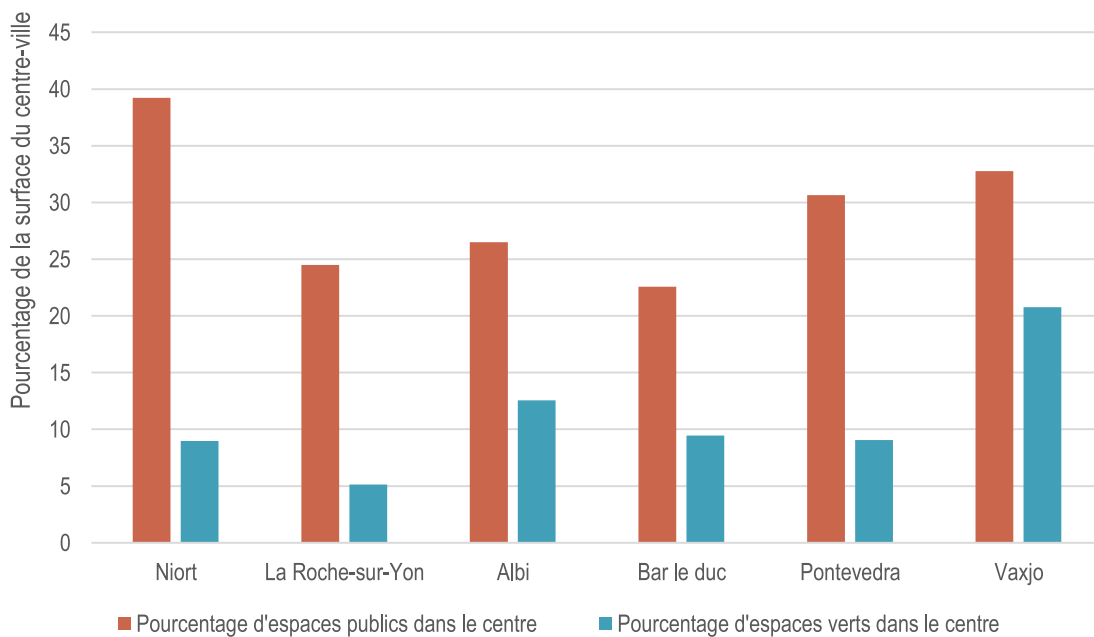


Figure 11 :Part des espaces publics et des espaces verts seuls dans le centre des villes moyennes étudiées [L. Coulombier, 2020, source : Géoportail IGN, cadastre.gouv.fr]

Les espaces publics sont les endroits, pour l'usage de tous, qui appartiennent à la municipalité. Le pourcentage de ces espaces publics qui constituent des espaces verts est lui plus variable. Nous considérons comme espaces verts les espaces publics non imperméabilisés et végétalisés comme les parcs, les squares, les places arborées. Vaxjö possède une grande surface d'espaces verts (63% de ses espaces publics, voir annexe II) : il y a très peu de places minérales et beaucoup de parcs dans le périmètre du centre-ville. Les abords végétalisés du Lac de Väjösjön sont également un lieu de

rencontre pour les habitants du centre. Parmi les villes françaises, Albi se distingue aussi par sa proportion élevée d'espaces verts (47,4% de ses espaces publics). Les actions publiques des dernières décennies ont permis d'interconnecter les parcs (comme le Jardin National, figure 12), les places et les allées végétalisées qui complètent les espaces verts des berges du Tarn et du ruisseau du Roussel.



Figure 12 : Le Parc National à Albi, un espace planté d'espèces horticoles et géré intensivement (sources : site web communal d'Albi)

Beaucoup des espaces verts des villes moyennes étudiées affichent des formes travaillées, sont plantés d'espèces horticoles et gérés de façon intensive. Ces types d'espaces, à vocation esthétique surtout, nécessitent des ressources humaines et financières importantes.

Les espaces publics de ces villes ne sont pas toujours optimisés. Niort par exemple, possède une grande surface d'espaces publics (39% du centre) mais la majeure partie ne permet que peu d'usages. La figure 13 est une carte du diagnostic des espaces publics à valoriser dans le centre, entre la Sèvre Niortaise et la gare.

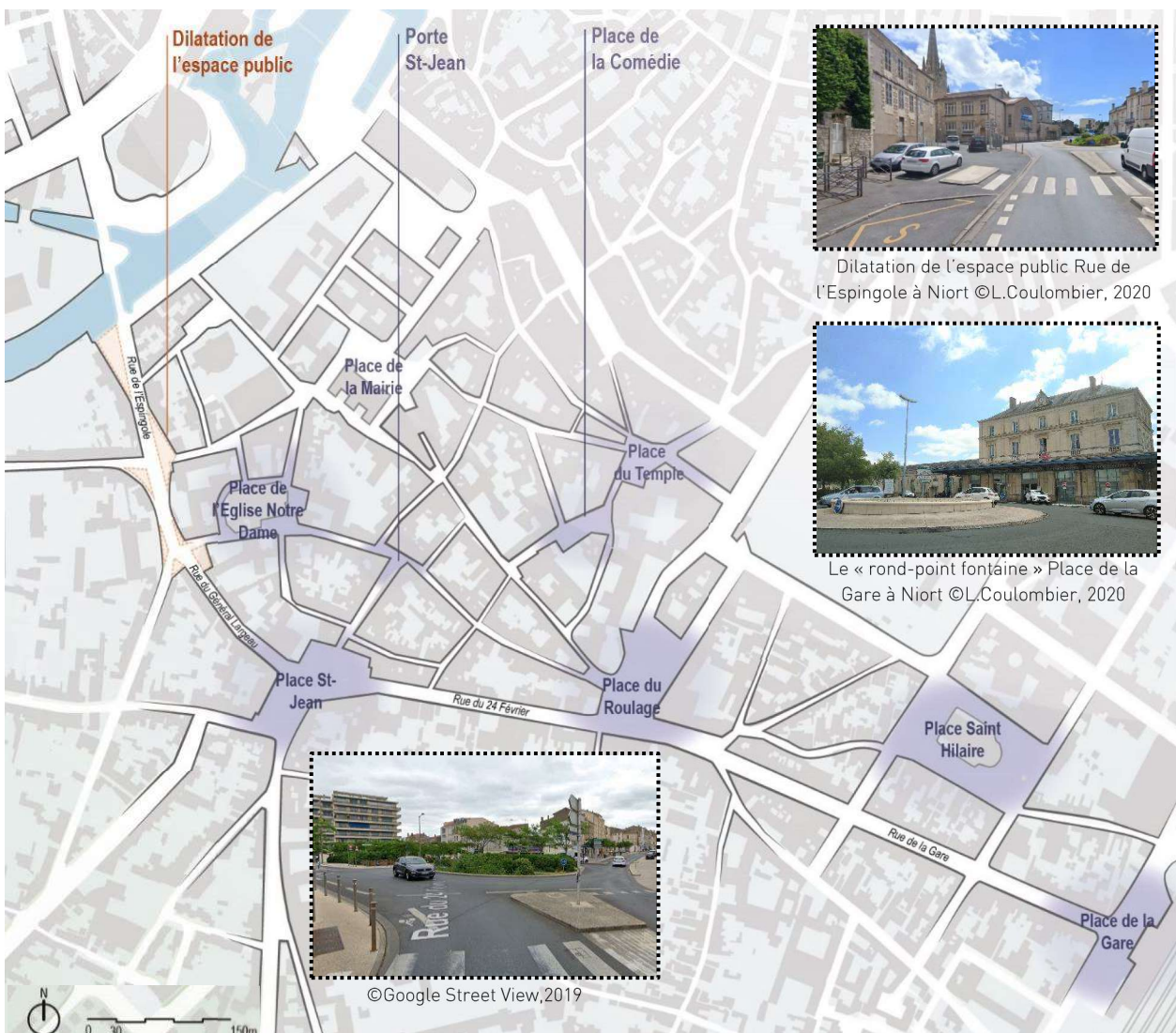


Figure 13 : Localisation des espaces publics à valoriser dans le centre-ville de Niort (L. Coulombier, 2020, sources : Géoportail, Cadastre.gouv.fr, ©Google Street View)

Les espaces en violet ne portent de place que le nom, ils ne sont pas identifiables, plus routiers qu'urbains (figure 13 : « ronds-points fontaines », parkings ou espaces non qualifiés) et ne sont pas connectés à l'hypercentre. Sur la rue de l'Espingole, des espaces ne sont pas exploités : ces « dilatations de l'espace public » dues à l'irrégularité du front bâti sont aussi perdues pour l'usager. L'annexe III, carte diagnostique du patrimoine et du cadre de vie, montre que le grand parc des Jardins de la Brèche constitue l'essentiel des espaces verts qui ne représentent que 22,9% de l'espace public du centre. De plus, celui-ci n'est pas connecté aux berges végétalisées du Parc Naturel Urbain de la Sèvre Niortaise. Malgré quelques alignements d'arbres, les espaces publics du centre restent très minéraux. Ce sont les cœurs d'îlots privés surtout qui participent à végétaliser la ville.

La minéralité dans le périmètre du centre patrimonial, associée une architecture qui crée peu d'ombre (typique des villes plus septentrionales), explique que le secteur souffre d'îlots de chaleur urbain. **La minéralité et la densité des centres sont des caractéristiques historiques des villes étudiées, la végétalisation de ces espaces est une demande plus récente.**

## CONCLUSION PARTIE I

Les villes moyennes se développent fortement pendant les 30 glorieuses et évoluent grâce aux politiques de décentralisation. Il n'est pas évident de parler de « crise des villes moyennes » en général puisque ces villes ont des dynamiques socio-économiques variées selon la proximité des métropoles, les tendances départementales... Toutes les difficultés se concentrent en fait sur le centre-ville, en déclin, alors même que la périphérie peut croître. Les changements des modes de consommation, l'explosion des mobilités et les nouvelles attentes en matière de parcours résidentiel expliquent que le centre-ville se vide de plus en plus de sa population et de ses fonctions.

Le contrat des villes moyennes des années 70 a permis de créer les premières zones piétonnes en centre-ville. Cependant, ces villes moyennes françaises se sont globalement réorganisées autour de la voiture jusqu'à en devenir très dépendantes. Ce mode de circulation nécessite beaucoup de place et produit des nuisances qui impactent l'espace public des villes moyennes. Dans les villes étudiées, un tiers de la surface du centre-ville est constitué d'espaces publics, mais une partie n'est pas qualifiée et ne permet que peu d'usages. Les surfaces d'espaces verts ont globalement augmenté ces 20 dernières années dans les centres et leur agencement varie en fonction des villes étudiées. Hormis les ripisylves des berges des cours d'eau, ces espaces verts sont gérés de façon intensive et ne semblent pas optimaux pour le développement de la biodiversité.

Les effets de plus en plus perceptibles du dérèglement climatique (îlots de chaleurs urbains, augmentation des précipitations par endroits) et l'éloignement des espaces naturels par rapport au centre (avec l'artificialisation des périphéries) expliquent la demande croissante en espaces végétalisés dans le centre-ville. Le levier paysage, transversal, semble adapté pour agir sur la « fonction identité » mais, en créant un cadre de vie elle contribue aussi à l'attractivité commerciale (ambiance d'achat), résidentielle et touristique.

Pour « re »dynamiser les centres il faudra aller plus loin que le contrat des villes moyennes, travailler l'image de la ville dans son ensemble et pas uniquement les espaces publics du centre.



## II – Des villes qui ont utilisé le levier paysage pour redynamiser leur centre : de simples requalifications à l'échelle de l'hypercentre à des stratégies globales pour réinventer la ville

La partie précédente a permis de mettre en évidence le potentiel de redynamisation que représente l'action sur les espaces publics des villes moyennes françaises. Pour déterminer les types d'actions les plus adéquates, nous comparons des projets de redynamisation effectués par les villes cas d'études. **Tous intègrent une réflexion sur le paysage à un moment de la démarche.** Si le paysage peut faire l'objet d'une appréciation sensible, c'est aussi « une ressource concrète, dont les formes s'expliquent par une somme de fonctions et d'usages, reflets directs de nos choix de société passés et présents » [16]. Le paysage apparaît ainsi comme un levier pertinent pour engager des transitions adaptées au potentiel de chaque territoire.

### 1. L'échec du projet d'espace public isolé à l'échelle de l'hypercentre

Niort, Bar-le-Duc et la Roche-sur-Yon ont mené des opérations de requalification de leur hypercentre dans les années 2010. Ils ont transformé des espaces publics où la voiture était omniprésente, comme des places destinées au stationnement, en parcs qui permettent de nombreux usages.

**Deux opérations de requalification pour élargir et végétaliser l'hypercentre de Niort, qui améliorent son image sans avoir beaucoup d'impact sur la ville**

La piétonnisation du centre-ville marchand en 2009 ainsi que le nouveau plan de circulation qui l'accompagne ont également contribué à changer l'image du centre-ville. Après une période d'essai concluante, les travaux d'aménagement nécessaires pour redessiner l'espace, adapter le mobilier urbain et les revêtements ont duré jusqu'en 2013. La mesure, au départ très mal perçue par les commerçants qui craignaient de voir leurs recettes baisser, a provoqué plusieurs manifestations. Dix ans plus tard, l'apaisement de la « colonne vertébrale de Niort » est une évidence pour les usagers et peu de commerçants souhaiteraient faire marche arrière. Mais selon l'article, la piétonnisation a surtout incité l'installation des franchises, avec le risque de banalisation qui les accompagnent. **L'hypercentre est devenu un lieu convivial qui a vu sa fréquentation augmenter.** Si l'opération a amené des touristes et des clients au profil shopping, les commerçants « du quotidien » ont milité pour retrouver du stationnement-minute ou une heure de stationnement gratuit sur le parking de la Brèche. Selon l'auteur de l'article, les problèmes de vacance et le manque d'animation du centre-ville ne sont pas un résultat de la piétonnisation mais des changements de mode de consommation (e-commerce etc.) et du manque d'implications des commerçants [12].

Dans les années 70, l'ancien champ de foire de la place de la Brèche à Niort devient un imposant parking à proximité directe de l'hypercentre commerçant, un « non-lieu » (Thibault, 2020). De 2006 à 2013, **la place et ses abords sont requalifiés avec l'objectif de multiplier les usages et d'apporter de la nature en ville** (figure 14). À la demande des habitants, des jardins sur dalles (espaces ouverts, jeux d'eau, jardin pour enfants...) ont été mis en place au-dessus



Figure 14: Multiplier les usages Place des Jardins de la Brèche © François Milou, 2014

du parking souterrain de 530 places et des équipements culturels (CEREMA, 2020). Ce parc paysager arboré, ouvert sur la ville, permet de résorber un îlot de chaleur existant. Les paysagistes maîtres d'œuvre du projet, ont choisi la palette végétale en fonction des saisons, avec peu d'essences pour faciliter la gestion des jardins. Pour correspondre aux objectifs de l'Agenda 21 et à la charte du PNR du Marais Poitevin, un travail sur la biodiversité nocturne a été mené. La ville a même été désignée capitale de la biodiversité en 2011. La mairie a finalement reçu en 2014 pour cet espace public d'envergure les Victoires d'Or du Paysage. À la suite de son inauguration, la nouvelle place de la Brèche et ses jardins monumentaux ont attiré par milliers des visiteurs de toute la région (Thibault, 2020).

En étendant la zone piétonne jusqu'à la Brèche, **le projet de piétonisation permet d'élargir le centre-ville « ressenti »**. Le centre-ville initialement orienté nord-sud (La rue St-Jean étant l'axe commerçant historique) s'étire maintenant des Jardins de la Brèche à la Sèvre (est-ouest). En réponse aux critiques sur l'aspect vide et très minéral des nouveaux aménagements des rues piétonnes, la municipalité a mis en place de la végétalisation temporaire et encourage les manifestations associatives pour occuper l'espace [12]. **Le second projet de cœur de ville, les Jardins de la Brèche, offre une programmation complémentaire, un lieu de détente et de fraîcheur.**

Finalement, même si la zone piétonne a fortement été élargie, **une grande partie du centre-ville est encore encombrée par les voitures**. Les deux projets successifs ont eu un impact économique important, notamment en **améliorant l'attractivité commerciale**. Ils ont aussi permis de créer des espaces **favorisant les liens sociaux**. Cependant, ces opérations de requalification à l'échelle de l'hypercentre n'ont pas permis de traiter les inégalités socio-économiques du centre, de résorber la vacance ou de prévoir les conséquences de report de la circulation qui se concentre aujourd'hui sur l'axe Gare-Sèvre.

### Une requalification réussie de la place Napoléon à La Roche -sur-Yon mais très centrée sur les machines et qui ne rayonne pas dans tout le centre-ville

Comme Niort, la Roche-sur-Yon a requalifié ses espaces publics centraux (Place Napoléon (figure 15), rue Clemenceau et Place de la Vendée) pour faire évoluer l'image du centre-ville. **L'objectif affiché est de retrouver la fonction centralisatrice de la place monumentale créée par Napoléon** et d'accompagner la mutation de la place pour qu'elle devienne « un paysage vivant, changeant selon les saisons, un nouveau lieu de convivialité et de convergence » (Ecalles, 2016). L'eau, l'élément essentiel du projet, dessine les frontières entre les différents espaces dans lesquels des événements et des animations se tiennent tout au long de l'année. (Chemetoff, 2014)



Figure 15: Projet de requalification Place Napoléon ©Alexandre Chemetov, 2012

La place Napoléon est conçue par l'agence d'Alexandre Chemetov pour être animée de façon permanente. **Les bassins accueillent les animaux mécaniques spécialement créés par François Delarozière de la Compagnie des Machines** (figure 16). Si c'est la première fois qu'un tel équipement pérenne est conçu pour mettre en récit l'histoire d'une ville moyenne, **le concept rappelle fortement le projet sur l'île de Nantes**. La compagnie apporte encore une fois « une réponse à un espace



Figure 16: Les animaux mécaniques créés par François Delarozière (Source : site web de l'Agglomération de la Roche-sur-Yon, 2020 <https://urlz.fr/dEf2>) a permis de désimpermeabiliser quelques espaces. (Agglomération de la Roche-sur-Yon, 2020).

délaissé ». Pour François Delarozière, il ne faut pas « laisser un équipement en l'état et le banaliser » mais au contraire apporter régulièrement du renouveau. Le projet a permis de faire gagner de la notoriété à la Roche-sur-Yon, préfecture d'un département déjà tourné vers le tourisme (Ecalte, 2016). Sur les 3 ha de la place des dizaines de milliers de végétaux (« érables, liquidambars, arbres à miel, pois de senteur, jasmins, lis des marais, salicaires, nénuphars ») sont plantés et contribuent à créer une ambiance d'étang au cœur de la ville. Des bassins fonctionnent en circuit fermé avec de l'eau de pluie pour préserver la ressource hydrique. Dans les rues adjacentes, le projet a ramené de la nature en ville et

La place retrouve bien sa fonction centralisatrice historique en servant de point de rassemblement pour les manifestations par exemple. Même si quelques rues ont été requalifiées, cette opération reste très centrée sur la place et ne permet pas forcément une multitude d'usages. La municipalité souhaite donc poursuivre ce récit dans la ville en donnant de l'épaisseur au centre, notamment par la requalification des halles à proximité de la place Napoléon.

### La requalification paysagère de l'hypercentre et des Berges de l'Authion à Bar-le-Duc qui ne parvient pas à relier la ville haute et la ville basse

Bar-le-Duc a elle aussi mis en place un projet paysager exemplaire dans son centre-ville. De 2007 à 2014, la ville requalifie l'hypercentre et les berges de l'Ormain, en concertation avec les élus, les services techniques et les habitants. Un périmètre de réflexion étendu est choisi pour comprendre le fonctionnement urbain global et définir une hiérarchisation des espaces. Le plan de circulation est modifié pour augmenter l'emprise piétonne, avec la volonté d'augmenter l'attractivité touristique en mettant en valeur les commerces et les quais de l'Ormain. Les orientations majeures sont d'offrir plus de place aux piétons, d'étirer l'hypercentre grâce à une harmonie dans les formes et les matériaux et de tourner le centre vers la rivière en s'appropriant les berges (figure 17).



Figure 17: L'aménagement des Quais à Bar-le-Duc © Michel Delancé, 2017 (Espace public et Paysages)

La maîtrise d'ouvrage choisit de concentrer les commerces sur un boulevard et une place, qui font l'objet d'une requalification. La palette végétale comporte des essences aux houppiers hauts qui permettent de restaurer l'alignement d'arbres historique et d'apporter de l'ombrage. Les maîtres d'œuvre (l'atelier Ville et Paysage) choisissent comme fils conducteurs du projet l'eau et les matériaux caractéristiques de l'architecture locale (le calcaire clair et l'acier Corten). Le calepinage choisi pour les rues contribue aussi à apporter un caractère plus urbain à l'hypercentre (Menier, 2017).

Quant aux quais de l'Ormain, un cheminement en terrasse avec des belvédères au-dessus de l'eau invite à la déambulation. La palette végétale suit un gradient, de l'hypercentre (variétés plus horticoles),

jusqu'au cours d'eau où les essences s'adaptent à l'ambiance rivulaire. Avant même la réglementation « Zéro Phyto », les maîtres d'œuvre, en concertation avec les gestionnaires des services techniques choisissent des végétaux robustes qui limitent les traitements. Les aménagements permettant l'accessibilité PMR incitent aussi à la pratique des sports de glisse sur les quais qui ont pour vocation d'encourager la mixité générationnelle. Le motif du poisson des armoiries de la ville revient dans les grilles d'arbres ou les projections nocturnes. (MENIER, 2017)

Le projet a permis d'étirer le centre-ville dans les rues et sur les placettes et de reconnecter le cœur de ville au cours d'eau. Alors que l'aménagement est récompensé par les Victoires d'Or du Paysage en 2016 [20] et bien approprié par les usagers, **la ville ne parvient pas à trouver une dynamique commerciale et à attirer des nouveaux habitants, surtout les plus jeunes** (voir figure 4 p10). La ville, qui a pourtant un beau patrimoine reste « la belle endormie » et attire très peu de touristes.. **Cet exemple confirme que des aménagements qualitatifs à l'échelle de l'hypercentre faisant appel au levier paysage ne suffisent pas à redynamiser la ville à long terme.**

En 2018, la ville est choisie par le gouvernement pour accueillir les Ateliers du Territoire, qui accompagnent les acteurs locaux pour construire l'avenir du centre-ville à partir des atouts locaux et des projets existants. L'élan impulsé par la requalification du centre doit se poursuivre pour produire des changements de dynamique du centre et du territoire en général (Annexe V). À Bar-le-Duc, le centre-ville perd sa compacité et tend à se diviser en trois (figure 18). La délocalisation des équipements, comme le cinéma, fragilise l'hypercentre et affecte les îlots qui les accueillent. **Le centre a de moins en moins de sens puisqu'il perd ses fonctions en raison de l'archipellisation des modes de vie** (l'éloignement des lieux de résidence, d'emplois, de consommation). Même avec les outils de patrimonialisation, il est voué à disparaître sans une stratégie multilatérale. À Bar-le-Duc, il faut repenser la ville pour les piétons en favorisant les déplacements doux actuellement compliqués par le relief. Une des solutions proposées concernant la mobilité allie paysage et patrimoine en créant des continuités piétonnes par l'aménagement du Parc du Château Gilles de Trèves (figure 18).

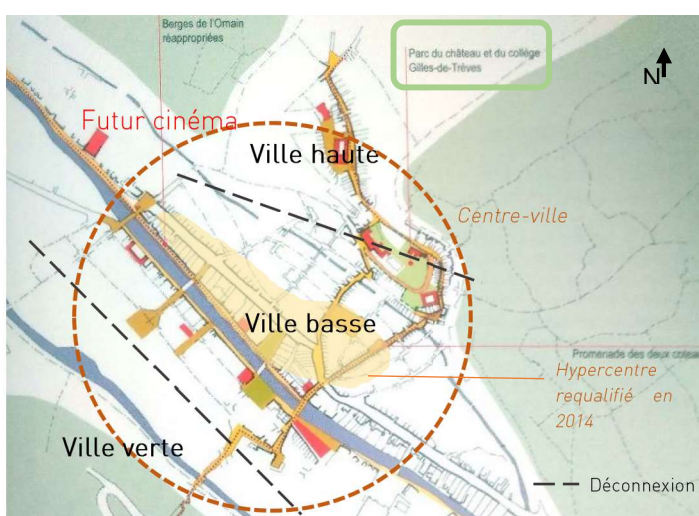


Figure 18: Relier la ville haute à la ville basse par le paysage et le patrimoine à Bar-le-Duc (Auteur : Isabel Diaz, 2018)

Cet exemple nous montre que **le levier paysage ne peut être vecteur de dynamisation que si les dysfonctionnements fonctionnels sont traités et que ce levier est au service de la construction d'un récit qui facilite l'appropriation du futur aménagement par les usagers.**

Les projets paysagers menés à Niort, Bar-le-Duc et La Roche-sur-Yon ont permis d'apaiser les espaces tout en apportant de la nature en ville et en réduisant les îlots de chaleur urbains. Si ces villes ont bien réussi à améliorer l'image du centre-ville, elles doivent poursuivre cette dynamique et dépasser le simple projet de requalification des espaces publics, l'« effet vitrine ». Malgré des efforts sur l'animation des lieux ou des liens avec le contexte historique, les projets ne rentrent pas en résonance avec le territoire, ils n'ont pas changé les trajectoires des communes. Une ambition encore plus importante semble nécessaire pour redynamiser les villes moyennes et leur bassin de vie.

## 2. Des villes inspirantes qui se sont totalement réinventées en menant des stratégies à long terme

### Albi réussit à patrimonialiser son centre tout en reliant ses quartiers au grand paysage

- La stratégie de patrimonialisation d'Albi, un gain d'attractivité touristique

Depuis les années 70, la ville a mené des stratégies globales pour rester attractive tout en préservant son histoire. La patrimonialisation a été le fil conducteur qui a accompagné le développement de la ville par des requalifications urbaines. La piétonnisation du cœur de ville a débuté dès les années 70 dans le cadre du Contrat des villes moyennes. Au XXI<sup>e</sup> siècle, des grands projets de rénovation urbaine situés dans le secteur actuel UNESCO (ou la zone tampon) ont changé l'image du centre-ville. De 1999 à 2003 la place Vigan et ses abords (Jardin National) ont été complètement requalifiés (figure 19). Alors que la place servait de parking, la création de stationnements souterrains a permis de rééquilibrer les usages [6]. De 2004 à 2005 c'est la place la cathédrale Sainte-Cécile et l'ensemble des abords qui sont réaménagés. Enfin de 2005 à 2007 la ville réhabilite le marché couvert et les rues adjacentes dans la continuité de la place Sainte-Cécile (Calvignac et Al., 2017).

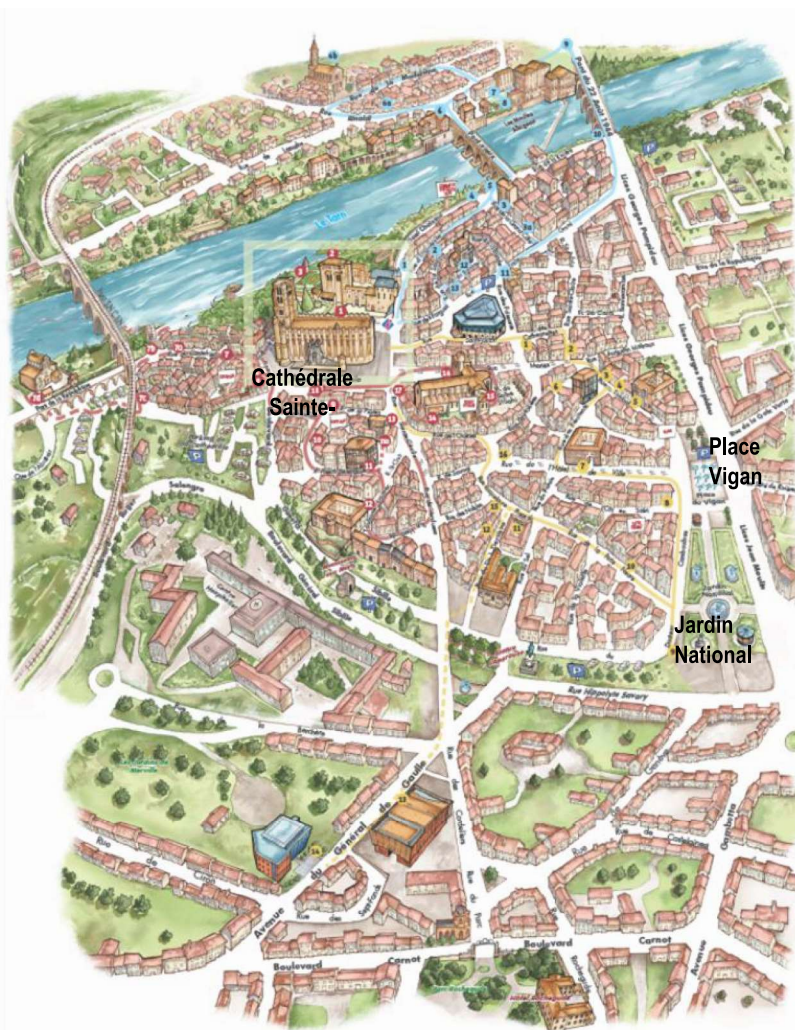


Figure 19 : Les trois circuits de découverte de la cité Episcopale à Albi (sources : <https://www.albi-tourisme.fr/fr/circuits-decouverte>, 2019)

L'ensemble de ces aménagements et équipements représente un investissement important de 40 millions d'euros sur dix ans. Ces opérations ont permis non seulement une amélioration visuelle des espaces publics mais aussi de la qualité d'usage. La partie piétonne du centre-ville est étendue en 2010 et la ville lance des opérations urbaines en « adéquation avec l'identité culturelle qu'elle entend se donner » : de nouvelles places et un bâtiment d'architecture contemporaine qui abrite un espace de congrès. Cet équipement culturel est présenté comme un lien entre le périmètre patrimonial et l'ensemble de la ville. Le caractère très minéral des places est en partie compensé par la proximité des parcs et par la végétalisation temporaire en bac pour limiter l'effet d'îlots de chaleur. La mise en cohérence des différents espaces contribue au sentiment d'unité de l'ensemble. La ville cherche également à mettre en valeur son patrimoine naturel en renouant avec le Tarn. La rivière traverse

la ville en plein cœur de son centre historique et constitue le fondement essentiel du paysage albigeois (Calvignac et Al., 2017). Les berges du Tarn sont très végétalisées et affichent un aspect plus sauvage. Si elles permettent la déambulation, elles sont aussi le départ d'activités touristiques comme les sports nautiques. La ville poursuit une démarche de promotion territoriale qui s'appuie fortement sur l'image du Tarn (MARTIN, 2014). En 2010, en « concrétisation des efforts entrepris jusqu'alors », le centre ancien est finalement inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO (Calvignac et Al., 2017).

Le dynamisme des commerces dans la zone UNESCO est aujourd'hui proche de celui des grandes villes, en particulier dans les rues où les aménagements créent une unité paysagère et des espaces de déambulation pour les piétons (MARTIN, 2014). Cette inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO qui a augmenté la fréquentation touristique d'un tiers [11] fait la fierté des Albigeois (Martin, 2014). Malgré cela, la ville souffre encore d'un taux de chômage élevé et ne figure pas dans le classement des centres-villes dynamiques Procos en raison du taux de vacance important quand on s'éloigne de l'hypercentre. Il y a une progression des grands complexes en périphérie et une surreprésentation des franchises par rapport aux boutiques locales (Procos, 2019). De plus, la ville moyenne n'est pas dimensionnée pour les nouveaux flux de véhicules et les habitants de certains secteurs se sentent à l'écart de ces politiques publiques qui n'ont pas contribué à améliorer leur cadre de vie. (Martin, 2014).

Certains craignent une « touristification » et une banalisation du centre au détriment des usages des habitants

- Développement du paysage nourricier et de la biodiversité dans toute la ville d'Albi

Si certains secteurs ne bénéficient pas de la démarche de patrimonialisation, la ville d'Albi refuse la hiérarchie entre la périphérie et le centre dans l'aménagement et la conception d'espaces verts. Les espaces végétalisés de la zone inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO et ceux des quartiers HLM font l'objet d'autant d'attention (figure 20). La commune a obtenu une Fleur d'Or en 2010 et donne une place grandissante au paysage nourricier local dans ses espaces publics. En remplacement des platanes abattus lors d'un chantier aux abords de la National 88, 1000 essences locales, parfois fruitières sont plantées. La



Figure 21 : Expériences d'agriculture urbaine participative Source : Incroyable Comestibles Albi <http://albi.lesincroyablescomestibles.fr/>

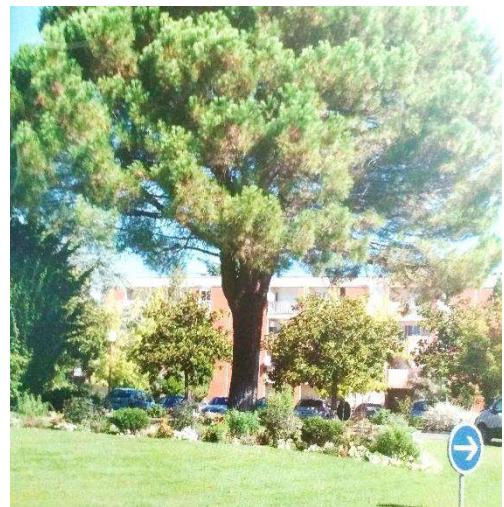


Figure 20 : Un giratoire devant une cité HLM © Miguet, 2016

municipalité teste avec succès, dans tous les secteurs de la ville les mariages de fleurs, de légumes et de plantes aromatiques sur les trottoirs en libre-service. À Albi, des expériences d'agriculture urbaine participative sont tentées avec succès par les membres du groupe Incroyables Comestibles Albi (figure 21). La commune s'engage avec ce collectif dans cette dynamique comme première ville-pilote de France pour tendre vers l'autosuffisance alimentaire sur le modèle anglais Incredible Edible Todmorden (Miguet, 2016). L'engouement des consommateurs pour les circuits

courts permet au maraîchage qui avait failli disparaître de renaître dans la ville. La municipalité, grâce à sa délégation à l'agriculture urbaine créée en 2014, encourage les synergies entre les acteurs : les horticulteurs valorisent les déchets organiques des espaces verts et les cuisines centrales de la ville utilisent une partie des récoltes. Les paysages du secteur Canavières se transforment progressivement avec les changements d'occupation des sols.

Pour faciliter l'entretien sans produits phytosanitaires, la part des annuelles a été diminuée au profit des vivaces et des arbustes. L'utilisation de plantes arides pour les milieux les plus secs de la ville permet de préserver la ressource en eau. Le personnel de la ville, formé en horticulture traditionnelle s'est progressivement familiarisé avec ces nouvelles pratiques. Albi est d'ailleurs élue Capitale de la Biodiversité en 2016 (Miguet, 2016).

Depuis 2008, la ville offre aussi plus de place aux espaces naturels avec par exemple le parc de l'Échappée Verte le long du ruisseau du Caussels. La biodiversité est développée grâce à la variété des milieux (prairies, mares, vergers). Pour relier les espaces verts entre eux, la ville n'a pas hésité à modifier son plan de circulation (Miguet, 2016). Intégrée dans la voie verte d'Albi-Castre et le trajet du GR36, une passerelle mobilités douces sur le Tarn permettra aux habitants et aux touristes de rejoindre les berges du secteur de Pratgraussal et le quartier de la Madeleine depuis le cœur classé. Un parking-relais en amont permet de réduire le trafic et de sécuriser les piétons et les cyclistes (figure 22). Ce projet s'inscrit dans la démarche d'élargissement du centre-ville « ressenti » poursuivi par la ville depuis puis 2014 (Miguet, 2016).



Figure 22 : Un réseau d'espaces naturels et d'espaces verts connectés dans le centre (Source : Ville d'Albi, 2016)

Plus largement toutes les opérations s'inscrivent dans le plan de paysage du Grand Albigeois qui repose sur 2 axes principaux, la « réappropriation du Tarn et de ses rives » et « la reconquête des vallons affluents comme continuités écologiques et paysagères à l'échelle de la communauté d'agglomération » (voir Annexe VI). Les actions présentées déclinent bien des orientations du plan de paysage comme le renforcement des modes doux, la mise en valeur du paysage patrimonial ou encore la sauvegarde des espaces agricoles (Communauté d'Agglomération du Grand Albigeois, 2015).

La stratégie de patrimonialisation des atouts culturels et naturels du centre d'Albi montre que le levier paysage peut être utilisé pour changer l'image de la ville et renforcer son attractivité à l'échelle nationale. De façon complémentaire, la ville a mobilisé le levier du paysage dans une stratégie de proximité qui vise à rendre la nature en ville accessible à tous et à développer la biodiversité. En dépassant l'échelle de réflexion du centre, Albi a réussi à créer un réseau de micro-espaces végétalisés appropriables, d'espaces verts et d'espaces naturels en lien avec le territoire qui profite autant aux résidents qu'aux visiteurs.

## Un centre-ville totalement piéton à Pontevedra

La ville de Vigo devenant la capitale économique de la région de Galice sous la dictature franquiste, Pontevedra a connu un long déclin. À la fin des années 1990, le centre historique souffre d'insécurité, de vacance et de patrimoine bâti en très mauvais état, la situation géographique de la ville encaissée dans une vallée en bord de mer aggravant la pollution [13]. En 1999 la nouvelle municipalité prend le parti du tout piéton avec l'objectif de réaménager un espace non agressif, qui soit « une continuité du chez-soi ». Pour le maire Miguel Anxo Fernández Lores, encore en poste actuellement, la marche est tout à fait envisageable dans un rayon de trois kilomètres. Malgré les manifestations virulentes des commerçants, il n'a pas changé de cap car selon lui « des demi-solutions auraient conduit à l'échec de l'ensemble » [13].

Pontevedra est souvent affichée comme une ville entièrement piétonne depuis 20 ans. Si des parkings-relais permettent de déposer les voitures gratuitement en périphérie du centre-ville, c'est uniquement celui-ci qui est réservé aux piétons et non la commune dans son ensemble. Là où la circulation automobile est autorisée pour les résidents, les livreurs et les véhicules d'urgence, la vitesse est limitée à 20 ou 30km/h. Les mesures ont permis d'apaiser l'espace public et de faire diminuer les émissions de dioxyde de carbone de 60%. La ville encourage fortement les modes actifs chez toutes les classes d'âge, amenant ainsi les usagers à changer leurs habitudes [1]. Dans la zone piétonne, il n'y a ni bus, ni tramway, 66% des déplacements se font maintenant à pied, en roller ou en trottinette (figure 9 p14) dans la ville. Pontevedra s'est même inspirée des plans de métro pour créer le « Metrominuto » (figure 23), un plan des itinéraires piétons dans le centre-ville, affiché dans les rues de la ville. Une application sur smartphone permet aussi aux habitants de choisir leur itinéraire et de calculer leur temps de trajet. « La pollution, les accidents et les nuisances ont chuté, tandis que la municipalité peut se réjouir d'agréables retombées en matière de commerce de proximité et de tourisme ». La décision d'interdire les nouveaux centres commerciaux a permis aux petits commerces de la ville de perdurer. La politique de la ville est récompensée par le prix européen Intermodes et le prix international ONU-Habitat. Grâce à ces résultats favorables, la ville-test est à présent considérée comme un modèle de développement urbain [1].



Pontevedra (Espagne) - © Pontevedra

Figure 23 : Le Metrominuto, un plan du réseau piétonnier dans le centre de Pontevedra (Source : Ville de Pontevedra)

«Si les voitures tombent, l'habitabilité est rétablie» affirme Luca Studer, expert en mobilité durable, «d'autres expériences en Europe en témoignent également: la piétonisation du centre de Ljubljana, Paris sans voiture le long de la Seine, le choix d'Oslo qui veut agrandir la zone sans voiture ». Pontevedra, précurseur, s'inscrit à présent dans la dynamique globale d'un pays où les politiques



de piétonisation se développent plus vite qu'en France [17]. Cependant, la circulation s'est reportée sur la rocade dont la fréquentation a augmenté d'un tiers [13].

Cet exemple montre qu'une stratégie radicale à l'échelle de la ville qui **modifie profondément la mobilité** (plus que de simples aménagements piétons) peut être payante si **le cap, maintenu sur le long terme, s'inscrit dans la transition écologique**. Même si le levier paysage ne vient qu'accompagner la démarche, **l'apaisement de la ville a considérablement amélioré le cadre de vie** en libérant l'espace public de la voiture, de la pollution et en incitant ainsi la pratique d'autres usages. Les mesures en faveur des commerces ont permis de maintenir le dynamisme commercial. La réussite de ce projet repose aussi sur le travail de communication de la ville et **d'accompagnement des usagers pour qu'ils parviennent à changer leurs habitudes**.

### La ville de Växjö redynamisée grâce à la transition écologique

Växjö, ancienne ville industrielle a su endiguer la crise économique et la pollution dont souffrait la province de Smaland dans les années 70. Située dans une région boisée, la commune comprend une multitude de lacs dans son périmètre, dont Växjösjön dans le centre-ville (figure 3 p 10). Elle procède à une **restauration de ses lacs eutrophisés et pollués qui retrouvent progressivement leur biodiversité**. Les habitants de la ville se réapproprient alors ces éléments forts du paysage qui **permettent des usages récréatifs variés** comme la promenade, la pêche, la baignade... La ville refonde alors ses **documents d'urbanisme pour intégrer les espaces naturels et agricoles** (les lacs, les bois) comme éléments à part entière de la ville.

Les élus et les habitants acquièrent avant l'heure une conscience écologique qui les pousse dès les années 80 (post choc pétrolier) à **initier une transition énergétique totale**. La ville développe alors la biomasse, à partir des déchets de l'industrie et gagne progressivement son indépendance énergétique. En 1995, elle lance une série de projets environnementaux en associant la plus importante ONG environnementale suédoise à la réflexion. **La démarche de Växjö est facilitée par les financements du gouvernement suédois** qui a alloué un demi-milliard d'euros aux investissements locaux pour la protection de l'environnement en 1997. En 2010, alors que la ville a réussi à réduire ses émissions de CO<sub>2</sub> de 22% depuis 1993, elle affiche un objectif encore plus ambitieux, décarboner le territoire d'ici 2030 [Lacassagne, Peullemeulle, 2012]. La municipalité de Växjö remporte en 2018 le prix européen « Green Leaf » décerné par la Commission Européenne aux villes moyennes, ce qui conforte alors son auto-appellation de « ville la plus verte d'Europe ». **Il en découle une forte hausse démographique qui s'explique par les nombreux emplois créés par la transition énergétique et l'amélioration notable du cadre de vie** (grâce aux mesures de protection et de mise en valeur de l'environnement) [7].

Face à la forte croissance de la population, Växjö affiche dans son schéma directeur l'objectif de devenir « **une ville plus dense et plus polyvalente où presque tout le transport de passagers se fait à pied, à vélo ou en transports en commun** », tout en développant la part de la nature en ville [21]. Pour l'atteindre, la stratégie de la ville repose sur des « **actions destinées à agir sur les comportements**, des mesures d'amélioration de l'efficacité énergétique, ainsi que l'utilisation des énergies renouvelables dans le secteur des transports et pour la production de chauffage et d'électricité ». Le seul point de blocage qui pourrait empêcher la ville d'atteindre son objectif pour 2030 est le secteur du transport. En effet, il faut pour cela convaincre les résidents de changer leurs habitudes, de se passer de la voiture individuelle. Pour cet objectif, les urbanistes et les ingénieurs de la commune font évoluer les plans de circulation et développent le réseau cyclable [Lacassagne, Peullemeulle, 2012]. **Des pistes et des bandes pour les vélos sont aménagées dans tout le centre-ville (en voie propre ou partagée**



Figure 24 : Des parkings à vélo devant toutes les boutiques du centre-ville  
(Source : Ville de Växjö, 2020)

avec les piétons] et sont reliées aux voies vertes du territoire [7]. La ville communique beaucoup sur la pratique, elle prête des vélos, installe des stations de gonflage en libre-service, décerne un prix « Cycle-Friendly Workplace » qui récompense les employeurs vertueux... Dans le centre-ville certaines rues sont entièrement piétonnes et les autres sont limitées à 30km/h (annexe VII), Les revêtements en pavés sciés [adaptés à la pratique du vélo] contribuent à apporter une ambiance de centre-ville et un sentiment de sécurité pour les piétons [21]. Des parkings à vélos, couverts ou non, sont placés devant tous les commerces (figure 24).

La ville réduit la consommation d'énergie dans l'espace public en remplaçant par exemple tout l'éclairage des rues. Les nouveaux bâtiments publics sont construits avec des matériaux respectueux de l'environnement. Pour la ville la bonne accessibilité à pied ou à vélo aux parcs, aux espaces naturels et aux lacs proches des zones urbaines rend le cadre de vie exceptionnel (figure 25). La municipalité prend soin de préserver les écosystèmes et les continuités écologiques entre les espaces urbains et naturels. Ses services d'espaces verts se sont convertis à des modes de gestion extensifs (des prairies fauchées au lieu des pelouses). Les documents d'urbanisme stipulent à présent que les arbres sont considérés comme un bien culturel à préserver et que les espaces imperméables doivent diminuer progressivement dans le centre-ville. La ville développe aussi l'agriculture urbaine respectueuse de l'environnement pour ses bienfaits éducatifs, sociaux (mixité générationnelle dans ces lieux de rencontre et de partage) et environnementaux (biodiversité urbaine). Sur le site web de la ville, des « cartes de la nature » thématiques permettent aux usagers de localiser les points de vue sur le paysage, les chemins de randonnée, les espaces de baignade les lieux d'observation des oiseaux, les espaces de jeux pour les enfants...



Figure 25 : Le lac de Växjösjön accessible depuis le centre-ville (Source : Ville de Växjö, 2015, <https://urlz.fr/dFko> )

Le tourisme vert est particulièrement développé en Suède et la ville joue beaucoup sur son image de ville verte au patrimoine naturel sauvegardé pour accroître sa notoriété. Mais la ville tire aussi son attractivité de la mise en valeur de son patrimoine bâti et de sa dimension culturelle développée pour une ville moyenne [7]. Si Växjö est une destination prisée pour le tourisme écoresponsable qui émerge depuis 10 ans, les « écotouristes » viennent de plus en plus loin [19]. Les déplacements engendrés par la touristification de la région ne paraissent pas entièrement compatibles avec les objectifs de durabilité.

Le changement d'image de Pontevedra, de Växjö, et d'Albi, dans une moindre mesure, est une conséquence directe d'un profond changement du territoire. À l'échelle de la commune dans son ensemble les villes ont su transformer leurs modes de production, de déplacement et le rapport de la ville avec les milieux naturels. Le centre-ville a alors naturellement gagné en dynamisme. Des opérations de requalification ont permis d'affirmer le centre-ville et encourager les mobilités douces mais elles constituent seulement un des axes d'un projet plus ambitieux. Dans ces trois villes, l'implication des habitants est une des clefs de la réussite des projets. Ces villes précurseurs ont su prendre des risques pour rebondir et persévérer souvent de nombreuses années avant d'obtenir des résultats visibles.

### 3. Synthèse des résultats

#### Retrouver des centres-villes à l'échelle du piéton ou du cycliste

La plupart des opérations ces dernières années, visent à donner de l'épaisseur au centre-ville. Bien que la perte de compacité du centre et la diffusion des commerces ne soit pas un facteur positif, comme à Bar-le-Duc, **l'extension « centre-ville ressenti » par la requalification des secteurs juxtaposés à l'hypercentre a permis un gain d'attractivité pour les cas d'étude.** L'apaisement des rues permet la polyvalence des usages, la réduction des nuisances sonores et de la pollution, le centre-ville devient un lieu de rencontre. En raison des bénéfices sur le cadre de vie et bienfaits sociaux et économiques à long terme, **la logique adoptée dans les années 70, « adapter la ville à la voiture » s'inverse aujourd'hui.**

On peut se demander si **la piétonisation totale des espaces est nécessairement la solution la plus adéquate.** Les cas étudiés nous montrent que **plusieurs options sont possibles pour apaiser les espaces publics, améliorer le cadre de vie et le parcours marchand.** La baisse de la limitation de vitesse (20 ou 30km/h), les zones de rencontres, les revêtements pavés sans trottoirs sont également des solutions efficaces et la piétonisation est l'outil le plus « radical » de cette liste.

Il est nécessaire **de prévoir bien en amont le contournement de circulation pour éviter le transit et contrôler les transferts de flux,** évitant ainsi l'encombrement des voies juxtaposées au centre-ville. La mise en place de parkings-relais aux tarifs abordables, comme à Pontevedra ou dans les métropoles françaises, est également intéressante si l'accessibilité est assurée pour tous les usagers : à cet égard, **les distances jusqu'au centre doivent être adaptées pour la marche.** Aux Ateliers UP+, les urbanistes considèrent qu'un usager français est prêt à parcourir en moyenne 300m à pied pour se déplacer. En partant de cette hypothèse, **il faut soit accompagner le changement des habitudes,** comme à Pontevedra, **soit prévoir une bonne connexion des parkings-relais au réseau de transport en commun.** De même, les cyclistes doivent pouvoir se repérer facilement (bon jalonnement, bande cyclable continue, piste cyclable en site propre...) et rejoindre sans difficultés les voies vertes de l'agglomération. Dans le centre-ville, ils doivent pouvoir se garer en toute sécurité.

**La place récupérée lors de ces opérations de requalification doit être bien investie** pour que l'espace ne paraisse pas désert après le départ des voitures. L'animation de ces espaces peut être pensée dès la conception des projets, en impliquant les acteurs locaux (associations, habitants, commerçants). En amont des opérations d'apaisement, il faut prendre le temps d'expliquer aux commerçants très réfractaires les choix retenus et les mesures d'accompagnement possible.

#### Des aménagements qui mettent en valeur des atouts naturels et culturels du territoire

- Qualifier l'espace du centre : mettre en scène le cœur de ville

Pour **éviter la banalisation des hypercentres,** il est nécessaire **d'intégrer les spécificités du territoire dans la conception.** Comme à Bar-le-Duc, les matériaux et les formes choisis pour l'espace public peuvent faire référence à l'architecture locale. La valorisation du patrimoine bâti pour des aménagements sobres, comme à Albi peut aussi conserver l'âme historique des quartiers. **La mise en récit des espaces et de l'histoire locale** permet comme à la Roche-sur-Yon, par le biais de machines rapportées, de stimuler l'imaginaire et de faire (re)découvrir le territoire.

- Qualifier la relation au territoire

Les villes ont aussi élargi l'échelle de la réflexion, elles ont pu reconnecter le centre avec le patrimoine naturel du territoire, ouvrir la ville sur le grand paysage. Les villes lancent des projets de reconquêtes des berges, les quartiers expérimentent des projets d'agriculture urbaine, en lien avec les paysages agricoles relativement accessibles dans les villes moyennes. Växjö, en tournant son économie vers des ressources locales (production d'énergie par la biomasse et tourisme de nature), a su mettre en valeur ses lacs et ses espaces boisés tout en conservant les écosystèmes. **Ces connexions ne peuvent se faire sans programmes de sauvegarde des paysages et de la biodiversité du territoire.** Les documents d'urbanisme (PADD, PLU(i), AVAP) ou les plans de paysages sont des outils permettant d'organiser à long terme la réflexion paysagère et écologique. **Les villes se tournent de plus en plus vers des aménagements perméables** (gestion de l'eau) **et des pratiques permettant de développer la biodiversité** (palettes végétales plus locales et mellifères, modes de gestion extensifs des espaces verts...).

Le raccrochement du centre au territoire permet finalement **de mettre en exergue la notion même de centre-ville qui se définit par rapport à un ensemble.** Les villes se sont étendues et les métiers se sont déconnectés de la nature, la relation essentielle de l'Homme à son environnement est moins évidente que pour nos ancêtres. Aujourd'hui, **une bonne connexion, via des cheminements doux, de la ville au territoire et aussi importante qu'une bonne connexion vers le centre historique.**

**L'imbrication indispensable des échelles de réflexion et d'action relatives aux paysages.**

**La redynamisation d'une ville ne peut se limiter à la requalification de quelques rues du centre-ville. Une stratégie de proximité qui fonctionne avec une stratégie à l'échelle du territoire est nécessaire.** La figure 26 résume les axes de réflexion par le prisme du paysage selon les échelles.

## CONCLUSION PARTIE II

Les projets à l'échelle de l'hypercentre étudiés utilisent le levier paysage avec l'ambition de changer l'image du centre-ville en requalifiant des places et quelques rues. Une attention particulière est portée pour conserver les spécificités locales et mettre en récit le cœur de ville. Souvent menés en concertation avec les habitants et les commerçants, ces projets ont été bien accueillis par les usagers. Ils ont permis de stimuler un temps l'attractivité commerciale ou touristique. Mais cet élan s'est assez vite essoufflé et la valorisation de l'image de l'hypercentre n'a pas réussi à dynamiser la ville à long terme. L'outil paysage utilisé à cette échelle uniquement et sans les autres leviers, ne permet pas de changer la trajectoire de la ville et de son bassin de vie.

Ce travail à l'échelle du cœur de ville est nécessaire mais doit servir un projet plus conséquent pour la ville. L'imbrication des échelles de projet (territoire, cœur de ville et îlot) explique le succès d'Albi, Pontevedra et Växjö. Le levier paysage, utilisé pour mettre en valeur les atouts naturels et culturels du territoire, a bien contribué au projet ambitieux de ces municipalités : réinventer la ville au long court. Toutes poursuivent une stratégie qui impulse la transition écologique de leur territoire, par l'apaisement de la ville, la valorisation des espaces naturels ou la relocalisation des productions.

Elles ont redonné une vocation au centre-ville qui, maintenant à l'échelle du piéton, répond davantage aux besoins des usagers et participe à créer du lien social. En plus de dynamiser le commerce, le tourisme et la démographie, ces efforts ont permis de changer naturellement l'image de la ville et dépasser ainsi « l'effet vitrine ». Ces axes seront-ils suffisamment développés dans les projets ACV ?

## ÉCHELLES DE RÉFLEXION

## AXES À DECLINER EN ACTION SELON LE TERRITOIRE

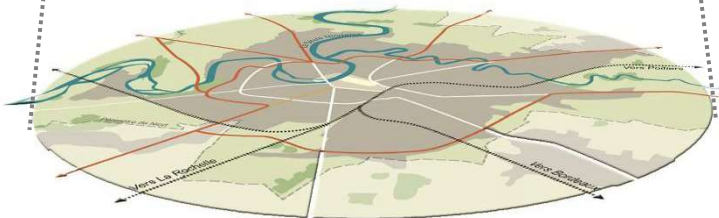
### Échelle de l'ilot



### Échelle du cœur de ville



### Échelle du territoire



- Valorisation du patrimoine et de l'originalité des logements (adaptation des logements à la demande, rénovation des façades, encouragement de l'appropriation des espaces par les riverains comme avec le fleurissement des venelles...)
- Amélioration de la qualité résidentielle en reliant l'ilot aux éléments du paysage (tourner l'ilot vers le cours d'eau adjacent par exemple)
- Restauration des cœurs d'ilot (apport de lumière au cœur des îlots médiévaux, mise en place de jardins partagés...)
- Développement de l'imaginaire à moindre coût (occupations temporaires, street art...)

- Reconnexion du centre-ville au patrimoine naturel (reconquête des berges...)
- Valorisation des espaces publics du centre-ville en apportant de la nature en ville (redonner une juste place à la voiture, créer de nouveaux usages et de l'urbanité, mettre en réseau les places et les placettes, végétaliser les espaces et procéder à une gestion écologique)
- Appropriation des nombreux espaces résiduels (dents creuses, friches urbaines...) pour densifier sans perdre de qualité résidentielle
- Mise en épaisseur au centre-ville (travail en lisière du centre des façades, de la qualité des espaces publics, des liaisons piétonnes et cyclables, connexion de la gare au centre)
- Gain d'attractivité touristique et commerciale (améliorer l'image de la ville, l'expérience d'achat, animer les espaces publics, développer l'écotourisme qui croise les enjeux patrimoniaux, paysagers et environnementaux)

- Une ville reliée au grand paysage et au patrimoine naturel (lien au cours d'eau, mise en valeur de points de vue sur des itinéraires, mise en réseau des espaces verts et des espaces naturels...)
- Valorisation du patrimoine historique du territoire dans les projets (structurer l'urbanisation autour des chemins historiques, créer un itinéraire de découverte patrimonial, valoriser la forme urbaine etc...)
- Créer un récit de projet intercommunal qui fédère (connexion de la ville contemporaine par des boucles pour les mobilités douces au centre, accès aux aménités...)
- Un projet durable pour le territoire (s'affirmer comme un pôle compétitif dans le domaine et adapter le cadre de vie et l'économie du territoire)

Figure 26 : Une réflexion par le paysage à différentes échelles complémentaires (Auteur : L. Coulombier, 2020  
Source : Google Earth, Open Street Map)

### III- Apports de l'outil paysage dans la démarche ACV, limites de ce plan de redynamisation et perspectives pour réinventer la ville: l'exemple de Niort

#### 1. Action Cœur de Ville à Niort : donner de l'épaisseur au centre-ville et le reconnecter à la Sèvre Niortaise

En 2017, le plan national Action Cœur de Ville (ACV) est lancé : 222 villes moyennes (annexe VIII) sont sélectionnées et accompagnées pour présenter des projets de revitalisation de leur centre-ville. Le programme prévoit une enveloppe globale de 5 milliards d'euros mobilisés en 5 ans [15]. Alors que les projets ACV commencent seulement, des doutes émergent déjà sur la pertinence du dispositif : le budget retenu, l'évolution des modes de pensée ou la vitesse de mise en œuvre de l'action publique territoriale sont-ils adaptés ? [5]. En outre, un programme d'initiative nationale mené simultanément sur tous centres-villes ne risque-il pas d'entraîner une banalisation de ces derniers ?

#### Un diagnostic multithématique pour aboutir à des orientations globales

Suite à la piétonisation du centre-ville dans les années 2010, la circulation s'est déportée sur un axe hétérogène de la Sèvre à la Gare, constitué des rues de l'Espingole, Largeau, du 24 Février et de la Gare. L'étude pré-opérationnelle dans le cadre du projet ACV n'avait pas de périmètres de réflexion



Figure 27 : Synthèse des enjeux du diagnostic action cœur de ville Niort, projet de schéma directeur urbain, AVC Niort (L.Coulombier, 2020 )

et d'action. Comme les limites du centre-ville sont souples et pour prendre en compte tous les enjeux, le diagnostic a été réalisé à l'échelle de la ville, du quartier centre-ville et de la section Sèvre-Gare.

Les orientations retenues (annexe IX) à l'issue de ce diagnostic s'articulent autour de la mise en épaisseur du centre-ville à partir de son cœur pour relier les différentes polarités qui l'entourent, comme le Centre Hospitalier Niortais notamment (figure 27). Les deux entrées de ville, la gare et Port-Boinot doivent être affirmées. Le projet Port-Boinot, lancé en 2015 par la municipalité, vise à transformer la friche industrielle aux portes du centre-ville en un vaste parc paysager, lieu d'animations culturelles et de découverte du patrimoine et des paysages. Cet espace actuellement en chantier s'inscrit dans le cœur du Parc Naturel Urbain de la Sèvre Niortaise [18]. Le schéma directeur doit aussi permettre d'ouvrir plus généralement le centre-ville sur son fleuve et l'irriguer par le paysage, inviter à la découverte. Concernant le volet commercial, il faut redonner du sens à l'axe commercial historique, reliant les deux portes d'accès à l'hypercentre que sont les places Saint-Jean et Denfert-Rochereau. Enfin, le secteur de la gare à Port-Boinot doit être recomposé en tenant compte de ses différentes identités et séquences, afin de transformer le couloir de circulation en espace fédérateur du centre-ville.

### Des scénarii de développement urbain pour figurer l'avenir de Niort

Deux scénarii sont établis pour répondre à ces enjeux. L'annexe X montre sous forme de schémas conceptuels les grandes lignes directrices des scénarii. Ces variantes s'appuient sur un plan d'orientations

d'aménagement communes aux deux scénarii (figure 28). Dans tous les cas la trame verte de la Sèvre Niortaise doit pénétrer dans le centre-ville et les places très minérales doivent être végétalisées pour contribuer à la réduction de l'îlot de chaleur urbain. Des connexions mobilités douces sont à requalifier ou à créer pour relier les différents pôles. En amont, la déviation du trafic en transit est nécessaire pour apaiser le secteur Gare-Sèvre. Les deux scénarii diffèrent dans les principes de développement urbain et la gestion des flux. Le premier scénario,

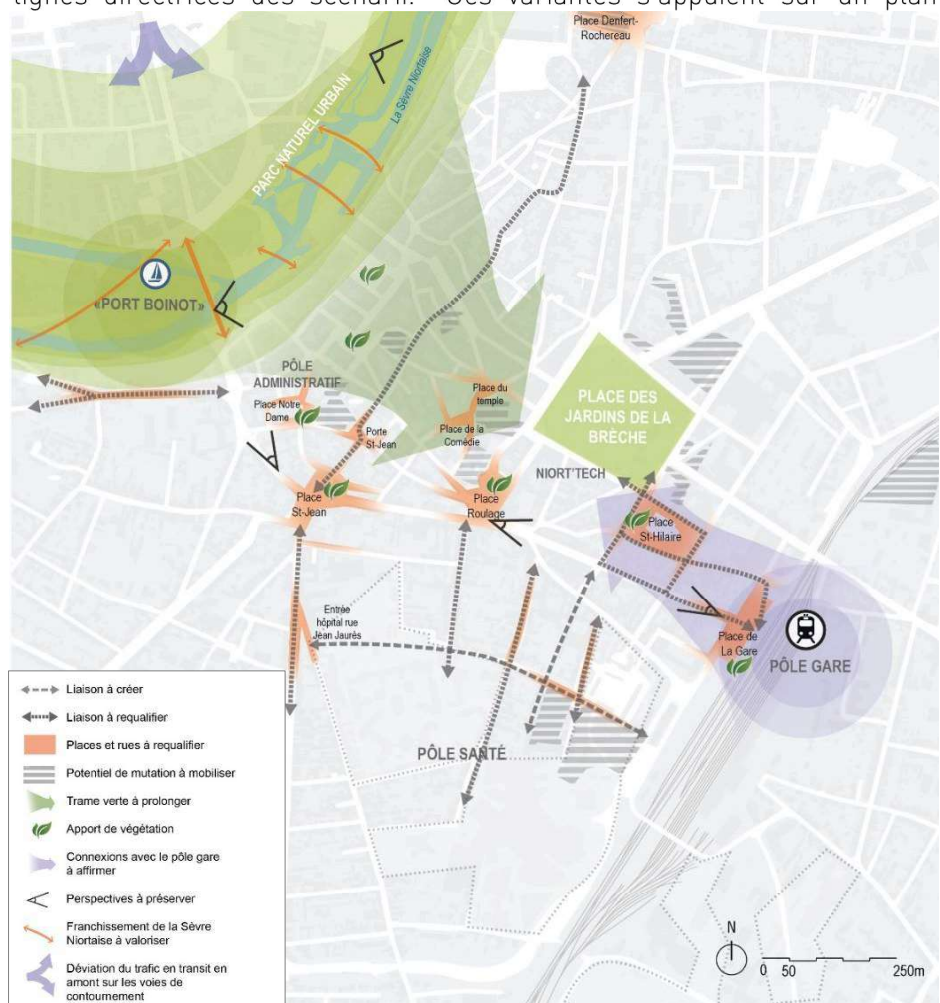


Figure 28 : Orientations d'aménagement communes aux deux scénarii, projet de schéma directeur urbain, AVC Niort (L. Coulombier, 2020 )

intitulé « Ville active » renforce l'ouverture du centre-ville sur l'extérieur (bassin de vie, métropoles, Paris (1h30 en TGV)) et privilégie l'efficacité des flux (Annexe XI) avec un réseau de transport en commun en site propre, une large piste cyclable bidirectionnelle sur l'axe Gare/Sèvre et maintien d'une circulation automobile réduite mais efficace à 50km/h. Le commerce est concentré sur les pôles (Place Saint-Jean, Place du Roulage et le pôle gare) et autour de la place de la Brèche (Annexe XII).

- Un scénario pour une « ville de proximité »

Le second scénario vise plutôt à améliorer le cadre de vie des habitants et le confort des piétons au quotidien. Plutôt qu'une séparation des flux, nous optons ici pour un **partage de la voirie**, avec une réduction de la vitesse à 30 km sur tout l'axe Gare-Sèvre (figure 29).

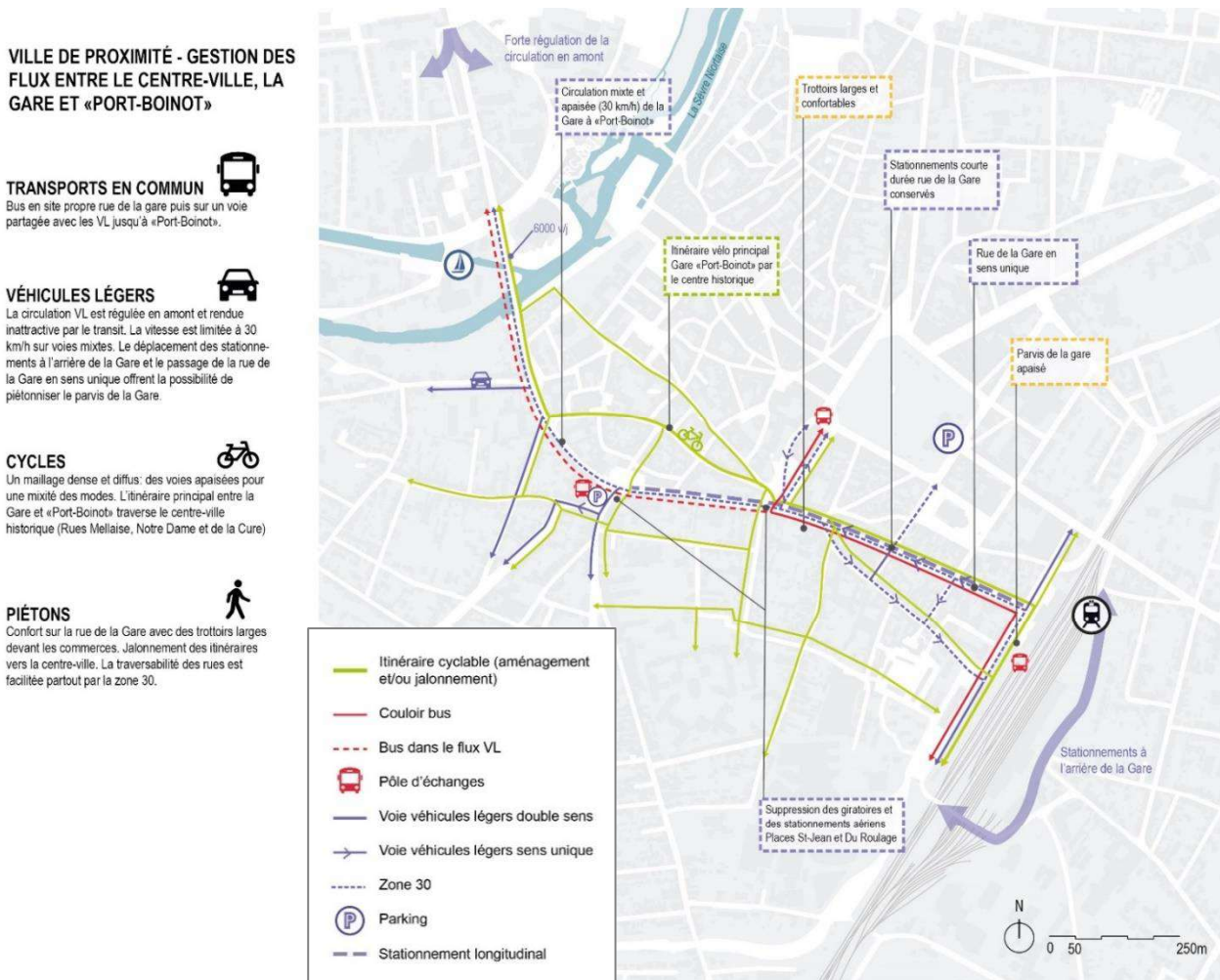


Figure 29 : Scénario ville de proximité, gestion des flux entre le centre-ville, la gare et Port-Boinot, projet de schéma directeur urbain, AVC Niort (L.Coulombier, 2020 )

Sur ces voies partagées, la priorité est donnée aux transports en commun et aux piétons qui peuvent circuler sur des trottoirs larges grâce au passage en sens unique de la rue de la Gare. Les flux vélo sont diffusés sur tout le réseau, l'itinéraire principal de la gare à Port-Boinot passe par les rues agréables du centre-ville. Des liaisons cyclables et piétonnes permettent de donner de la perméabilité à l'hôpital et réduisent les distances (pour aller au supermarché au sud de la place Saint-Jean notamment).



Le commerce est plus diffus dans ce scénario. Les linéaires commerciaux (commerces de proximité) sont redéveloppés rue de la Gare et du 24 Février, renforcés par le maintien du stationnement-minute (figure 30).

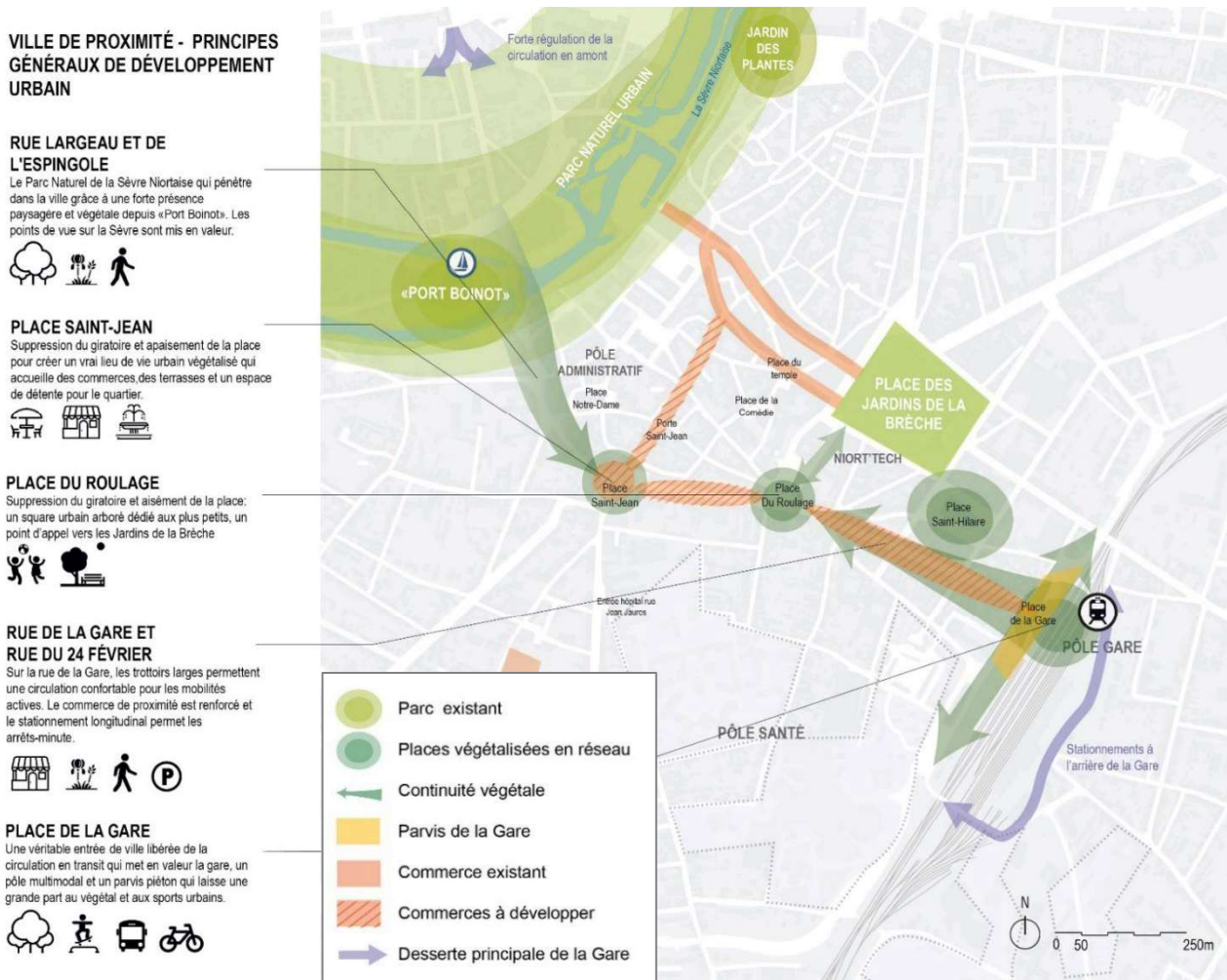


Figure 30 : Scénario ville de proximité, principes généraux de développement urbain, projet de schéma directeur urbain, AVC Niort (Coulombier, 2020 )

Les surfaces libérées grâce aux voies à sens unique permettent de désimperméabiliser les rues et d'appliquer un gradient de végétation de la Sèvre à la gare. Les places végétalisées sont des lieux de vie et forment un réseau qui relie enfin la place des Jardins de la Brèche à la Sèvre. La suppression des giratoires permet l'apaisement des places et le développement des autres usages. La desserte pour les véhicules se fait à l'arrière de la gare pour créer un parvis dédié aux piétons et mettre en valeur le bâtiment majestueux de la gare. Tous ces nouveaux espaces devront aussi prendre en compte les nouveaux résidents comme les étudiants (installation de logements étudiants dans des bâtiments rénovés) qui auront leurs propres attentes. Le choix des usages des places pourra donner lieu à des ateliers de concertations lors des phases suivantes.

## Retours et perspectives

À travers son approche pluridisciplinaire, le levier paysage semble bien compatible avec la démarche ACV si les élus et les services techniques sont réceptifs. Ici le fil rouge des scénarii est la reconnexion du centre-ville à la Sèvre Niortaise et plus largement aux grands paysages du Marais Poitevin. La gestion des flux est ensuite un outil qui permet d'obtenir les ambiances voulues en réorganisant l'espace (apaisement des places, surfaces libérées pour planter un gradient végétal depuis la Sèvre...).

Les scénarii sont sûrement encore trop orientés « aménagement », trop centrés sur l'axe (cahier des charges) et ne proposent pas de vision pour l'évolution de l'habitat par exemple. L'évolution du partage multimodal en faveur des modes doux et le détournement du trafic en amont sont maintenant bien perçus par les professionnels et les élus, pourtant réfractaires il y a 5 ans. Les conditions de réalisation de l'étude, en pleine épidémie de Coronavirus, expliquent le retard pris pour la visite sur site et dans l'avancement des scénarii. L'atelier participatif de co-création des scénarii a dû être repoussé.

Une fois le choix arrêté sur un scénario, le schéma directeur qui en découle permettra de prioriser les projets et d'assurer la cohérence à l'échelle du centre-ville.

## 2. Atout et limite de la démarche ACV : un changement d'échelle s'impose.

### Un programme qui crée une synergie d'acteurs

Le plan du gouvernement a l'avantage de **rassembler des acteurs qui discutent rarement tous ensemble** : la commune, l'agglomération, la Banque des Territoires, l'Etablissement Public Foncier, Action Logement, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat (THIBAUT,2019) **Il donne aussi des moyens financiers et humains pour la redynamisation du centre-ville**. Par exemple à Niort, un pôle de 3 personnes a été constitué pour coordonner les études et les projets ACV. Le plan permet aussi de financer des opérations déjà en cours après s'être assuré de la pertinence de ceux-ci. L'exemple de Niort illustre bien que **le programme réussit à transcender les différents documents de planification** (AVAP, PLUi, SCOT...) pour concrétiser un projet d'avenir pour le centre-ville.

**Mais ACV peut être handicapée par les modes de pensée d'acteurs réfractaires aux changements**. Le degré de préparation en amont et la qualité de l'ingénierie locale sont aussi inégaux selon les territoires. Une vraie valeur ajoutée peut être apportée par **les équipes d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans la mise en mouvement, voire la mise en récit du plan auprès des élus et des habitants** [5].

### Un plan qui n'entraîne pas forcément une banalisation du centre

**Une des craintes concernant le plan est que celui-ci entraîne une banalisation des centres-villes**. En effet en raison des délais très courts, les conventions-cadres étaient souvent très similaires [5]. Mais pour l'étape suivante, l'avenant n°1 « le rapport de projet stratégique » repose sur un diagnostic poussé du territoire (Thibault, 2019).

Comme Nelly Thibault, directrice du programme à Niort, qui avait déjà une idée très précise des enjeux et des orientations à apporter, **les acteurs locaux s'investissent fortement et apportent leur connaissance du terrain**. Une grande marge de manœuvre est laissée aux initiatives locales [5]. Si les

projets ne sont pas encore très avancés, nous voyons déjà qu'ils reposent sur les spécificités du territoire. **La souplesse dans la répartition du budget permet une réponse adaptée aux enjeux des territoires.** Niort a un plan d'action équilibré sur toutes les thématiques alors qu'Albi, qui a déjà requalifié les espaces publics et triplé sa population en centre-ville, va orienter les financements vers la modernisation de l'habitat pour accueillir des familles [14].

### Un budget alloué trop juste au regard des enjeux

Le budget alloué à l'étude du schéma directeur à Niort (30 000 €) était finalement trop juste pour répondre à tous les enjeux. Plus de temps sur le diagnostic et le scénario aurait sûrement permis de se détacher encore de l'axe Sèvre-Gare et d'inclure par exemple le devenir du secteur Denfert-Rochereau (en terme commercial notamment) dans les scénarii. **Les 5 milliards d'euros du plan ACV semblent bien en dessous des investissements qui ont été débloqués pour les métropoles,** autour de 100 milliards d'euros (Chemetov, 2019). En effet en considérant ce chiffre, les financements reviennent environ à 300 € par habitants dans les villes moyennes contre 10000€ par habitant dans les métropoles.

### Une échelle de réflexion à élargir

Pendant l'analyse des projets poursuivis par les villes étudiées nous a montré que **des projets à l'échelle du centre uniquement ne sont pas en mesure de changer à long terme la trajectoire de la ville dans son ensemble.** Aurélien Delpirou, maître de conférences à l'École d'Urbanisme de Paris, craint que le plan ACV ne mette les villes en compétition entre elles, sur le modèle des métropoles. **ACV aurait une approche trop « développementaliste », à une « échelle qui exclut la question de la concurrence ».** Le plan ne donne aucun outil aux maires volontaristes qui négocient avec les acteurs privés et publics pour l'abandon des projets consommateurs de terres agricoles en périphérie des agglomérations (centres commerciaux, entrepôts e-commerce...). Selon son analyse, **le plan est en décalage avec les capacités de ces villes et les moyens employés ne permettent pas de répondre aux enjeux profonds des bassins de vie** comme « la limitation de l'étalement urbain, la rétraction des circuits commerciaux, l'aménagement des friches ou la participation des habitants à la transformation de leur cadre de vie ».

Les villes moyennes ont par ailleurs une moins forte représentativité au parlement en proportion, ce plan n'est pas en mesure de résoudre à lui seul les inégalités territoriales, qui sont les résultats d'une politique en faveur des métropoles les 20 dernières années. « **Les politiques territorialisées semblent confondre l'espace du problème (le cœur de ville) avec celui de sa solution** (l'agglomération et ses franges, sinon toute l'aire de chalandise) » [5].

**Les prochaines étapes montreront la pertinence ou non du programme sur le plan opérationnel.** Grâce aux fonds alloués et à la création d'une synergie d'acteurs, ce plan sera-t-il l'outil adéquat qui transformera les « grandes flèches d'intentions » en actions concrètes ?

### 3. Les nouveaux rôles pour les villes moyennes au fort potentiel en terme de démocratie et d'écologie : se reconnecter au territoire pour créer une dynamique locale

#### Un véritable rééquilibrage des territoires

Il existe une véritable interdépendance des métropoles, des villes moyennes et de l'espace rural. Pour construire l'avenir des villes moyennes, il faut sortir du système de concurrence [5]. Plutôt que de mettre en place des plans pour les cœurs de ville, il faut prendre en compte les bassins de vie dans leur ensemble (Chemetov, 2019).

Claire Desmares-Poirrier, auteur de « L'exode urbain : manifeste pour une ruralité positive » dénonce la perte de liens sociaux dans les villes qui sont devenues le temple de la productivité et de la consommation de masse. Selon elle les villes, en particulier les métropoles, deviennent invivables, aggravent les problématiques écologiques sans que les solutions apportées (végétalisation, désimperméabilisations) soient à la hauteur des enjeux. Elle défend une « ruralité moderne, connectée à la ville, dans une dynamique coopérative et intégrative des espaces de vie » qu'elle appelle « exode 2.0 » (Desmares-Poirrier, 2020).

Pour affirmer le lien ruralité/urbanité les villes moyennes apparaissent à nouveau comme une interface idéale. Le levier du paysage permet alors de mettre en récit ces projets communs qui seront construits à partir des ressources spécifiques du territoire.

#### Des villes moyennes qui catalysent l'économie locale

Magalie Talandier, spécialiste en développement territorial s'appuie sur les flux de consommation pour montrer que les villes moyennes sont déjà les villes les plus propices au développement de l'économie locale. En effet, « la propension à consommer localement dans des villes » moyennes est « supérieure à celle constatée dans de plus grandes agglomérations, mais également dans les petites agglomérations de moins de 20 000 habitants ». Finalement en proportion, les villes moyennes offrent une diversité de services, de commerces, d'établissements culturels, sportifs et de santé comparable à celle des grandes villes et supérieure à celle des petites villes (Talandier, 2014). Le développement des circuits courts, dont la demande augmente, paraît alors la suite logique. L'accompagnement du développement des filières locales permet la conservation des paysages agricoles, du patrimoine naturel et une amélioration du cadre de vie tout en créant « des emplois non délocalisables » et en apportant « à un plus grand nombre une alimentation qualitative, raisonnée/bio et locale » (Poirson, 2017).

Ces villes pourraient aussi organiser l'économie de réemploi ou de recyclage avec le développement de structures adaptées, ensuite relayées plus localement dans le bassin de vie. Pour les « habitants des villes moyennes et des communes rurales, l'avenir est au local » (Ipsos, 2019), il suffirait peut-être d'un accompagnement éducatif et d'un financement conséquent pour changer les modes de consommation et entamer enfin la transition écologique des territoires.

« Les professionnels du paysage ont un rôle crucial à jouer dans la transition écologique qui nécessite de repenser l'organisation de nos espaces et nos territoires. Le renforcement de la nature en ville est vecteur de cohésion sociale, avec l'agriculture de proximité ou la gestion des ressources naturelles » (Poirson, 2017).

## Une fabrique de la ville innovante, par et pour ses usagers

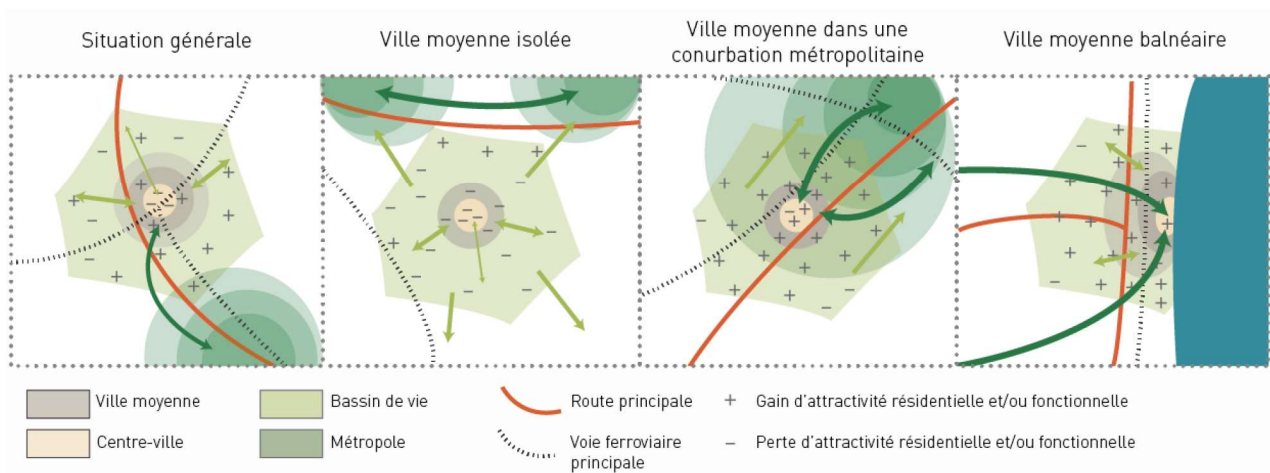
Pour pouvoir impulser et organiser la transition écologique et la coopération dans le bassin de vie, il est nécessaire que les villes moyennes se réinventent, mettent en place de nouveaux modèles. L'espace public de ces villes ne peut s'écrire sans la prise en compte des usagers : la ville moyenne, par sa dimension à taille humaine, semble plus propice à l'émergence d'actions citoyennes [22]. L'association Villes de France pointe la relation de plus en plus centrale entre l'administration et le citoyen. **Les usagers participent de façon croissante à la construction de leur cadre de vie** grâce à la mise en place de votes en ligne, de sondages, de cartographies participatives. 16% des villes moyennes mettent en place des budgets participatifs, associant ainsi les usagers aux décisions. 32% des villes mettent en place des lieux dédiés à l'innovation (tiers-lieux, living lab) sur le modèle des métropoles. **Le développement du numérique et des systèmes connectés** permet aux villes moyennes d'adapter l'éclairage public en fonction des besoins, d'augmenter les performances énergétiques des bâtiments... (CAYEUX, 2018).

Alors que le développement du numérique est un des axes du programme ACV, nous pouvons nous demander si la stratégie des villes moyennes « smart cities » est réellement la plus appropriée pour répondre aux enjeux. **D'autres territoires ont adopté des stratégies qui tranchent avec le dogme de la ville dynamique en croissance.** Sujette au « Stadtschrumpfung » ou en français « rétrécissement urbain » certaines villes d'Allemagne de l'Est tirent parti de leur déclin pour occuper l'espace disponible. Ces villes en décroissance, ou « Shrinking Cities » concentrent alors leurs financements dans des opérations de réhabilitation de logements couplées à la destruction de secteurs insalubres, plutôt que d'investir pour l'attractivité de la ville et d'attirer des nouveaux habitants. **Les municipalités mettent à profit leur faible densité pour améliorer le cadre de vie des résidents** (végétalisation des espaces résiduels, tiers-lieux...) et mettre en valeur leur patrimoine attractif pour les touristes (Florentin et Al., 2009). La législation qui protège les petits commerces de la concurrence avec la périphérie en Allemagne permet à ces villes de conserver un dynamisme commercial en centre [8].

D'un autre côté, certaines villes précurseurs en matière d'écologie montrent qu'il est possible **d'associer croissance économique, démographique et réduction des émissions de gaz à effets de serre.** En 1993 et 2013, Växjö a vu sa croissance augmenter de 93% alors que les émissions de dioxyde de carbone fossile ont diminué de 59% [21]. Si la ville a encore des progrès à faire en matière de perméabilité des sols, de sobriété énergétique, **elle prospère tout offrant un cadre de vie exceptionnel pour les habitants et en préservant les écosystèmes du territoire.**

## CONCLUSION

Notre analyse nous amène à **nuancer l'expression de « crise des villes moyenne »**. Certes, ces villes se développent moins vite que les métropoles mais leur situation socio-économique présente des divergences. **Les trajectoires contrastées sont surtout déterminées par des « facteurs locaux et régionaux**, en lien notamment avec leur profil fonctionnel et les systèmes territoriaux au sein desquels elles s'inscrivent » (Beaucire et Al. 2016) La figure 31 présente une typologie de ville et les dynamiques associées pour le centre-ville, la périphérie et le bassin de vie. Nous constatons, à travers l'étude des cas français, que toutes les villes moyennent éprouvent **des difficultés à garder la densité fonctionnelle de leur centre-ville**. Si les acteurs tiennent à revitaliser les centres, c'est en partie parce que leur fonctionnement et l'ambiance de cœur de ville est propre aux villes européennes, **la notion fait partie du patrimoine**. La redynamisation des cœurs des villes moyennes est aussi un moyen de désengorger les plus grandes villes et **éviter ainsi l'artificialisation en périphérie des métropoles**.



La méthode employée pour « **comprendre en quoi l'action sur les espaces publics du centre avec le levier paysage contribue à redynamiser les villes moyennes** » repose uniquement sur 6 cas d'études et n'a pas vocation à prouver statistiquement l'efficacité du levier paysage ou de mesurer le gain de dynamisme. Elle a en revanche l'avantage de proposer **un panel de solutions grâce une l'analyse qualitative approfondie**. Les villes ont aussi été choisies avec un biais (l'utilisation du levier paysage), il aurait pu être intéressant de les comparer avec des territoires qui ont préféré d'autres leviers de redynamisation ou des villes touristiques qui sont exclues de l'analyse ici.

Dans les projets étudiés, l'approche par le paysage permet d'ancrer les projets dans le territoire, de créer des espaces propices au développement des liens sociaux, de désimpermeabiliser et de végétaliser les centres-villes minéraux, en lien avec les espaces naturels et agricoles en périphérie. Ces bénéfices ne peuvent en aucun cas être obtenus avec les autres leviers uniquement (commerce, habitat...). À travers sa dimension multisensorielle, cette approche permet aussi de travailler les ambiances du centre-ville en adéquation avec la mise en récit du projet.

Nous montrons, en partie II que **l'approche par le paysage se décline nécessairement à plusieurs échelles imbriquées** (territoire, cœur de ville et îlot au minimum) pour poursuivre une stratégie efficace. En effet, les projets de requalification les mieux effectués (concertation, prise en compte des spécificités du territoire...) ne suffisent pas redynamiser la ville. Même si les symptômes sont visibles

dans le centre-ville, les actions doivent dépasser cette échelle pour changer réellement l'image de la ville, son fonctionnement et dépasser « l'effet vitrine ».

Toutes les villes étudiées **qui ont réussi à se réinventer ont bien utilisé le paysage pour mettre en valeur les atouts naturels et culturels du territoire**. Au-delà de la réflexion sur les espaces publics, ce levier sert aussi un plus grand projet à l'échelle de la ville et facilite son appropriation par les usagers. Les stratégies gagnantes sont celles qui sont parvenues **à impulser la transition écologique de leur** territoire (apaisement de la ville, valorisation des espaces naturels, relocalisation des productions et réduction des besoins énergétiques).

Le programme ACV permet bien de mobiliser le levier paysage pour redynamiser la ville, si les élus et les services techniques sont sensibilisés. **Les moyens humains, réglementaires et économiques sont trop justes pour redynamiser territoire dans son ensemble**. Cependant, la liberté donnée aux acteurs locaux, qui possèdent une grande connaissance des villes moyennes, laisse espérer que **ce plan sera celui qui permettra de passer de la programmation aux actions concrètes sur le cadre de vie des habitants**. L'annonce encourageante, en juillet dernier, d'un moratoire sur toutes les nouvelles constructions de zone commerciale suggère que **la France associe sa démarche de zéro artificialisation à la protection des commerces du centre-ville**, comme l'Allemagne, avant elle [8].

Notre raisonnement nous a amené à questionner le rôle de la ville moyenne dans son bassin de vie. **Ces villes, déjà propices au développement de l'économie locale, pourraient organiser et accompagner les différentes filières de proximité du territoire, ce qui permettrait de conserver les paysages et de créer des emplois non délocalisables**. Les différentes visions pour la ville moyenne de demain ne sont pas forcément incompatibles : une petite « smartcity » qui développe le secteur du numérique, une ville agile qui s'adapte aux changements de plus en plus rapides de son environnement (en développant la réversibilité des projets) ou encore une ville décroissante qui développe le cadre de vie de ses habitants.

Enfin, **le terme « redynamisation » utilisé pour notre questionnement et dans le plan ACV est très orienté « économie »**, nous pouvons imaginer que l'évaluation d'ACV reposera sur des indices socio-économiques comme le PIB. Il serait très intéressant de jauger les **effets qu'ont les projets menés avec le levier paysage sur le bien-être des usagers et leur santé**. De nombreuses études, comme celle de Jolanda Maas, chercheuse néerlandaise au NIVEL, montrent depuis des années les bienfaits du végétal sur la santé physique et psychique. Elle étudie plus précisément le contact avec les espaces verts et observe une réduction des troubles respiratoires, de la pression artérielle et du cortisol (hormone du stress) Les bénéfices de ce qu'elle appelle « vitamin G » (G pour green) sont en partie expliqués par le caractère social de ces espaces qui encouragent aussi la pratique du sport (Maas, 2018). **Nous pouvons donc envisager que le levier paysage, qui amène souvent à développer ce genre d'espaces, serait encore plus valorisé si les politiques territoriales étaient évaluées avec un indice semblable à celui utilisé par le Boutan, le bonheur national brut (BNB)**.





## BIBLIOGRAPHIE

- BAILLY Émeline, 2016. Les paysages urbains en mal d'émotions. Carnets de géographes. 8p
- BEAUCIRE, F., CHALONGE, L. et DESJARDINS, X. 2016. « Villes moyennes : un déclin en trompe-l'œil ? », Urbanisme, n° 403, p. 30-33.
- CALVIGNAC Cédric, FIJALKOW Ygal, MARTIN Elsa, 2017. Le retour des commerces en centre-ville comme stratégie d'aménagement local : Le cas d'Albi. Espaces et sociétés 2017/1-2 (n° 168-169), pp 109 à 128
- CAYEUX Caroline 2018. Manifeste de propositions des 11<sup>e</sup> rendez-vous de l'intelligence locale « villes intelligentes, villes humaines, villes d'avenir ». Villes de France. Paru le 12/12/2018. 8p
- CHEMETOFF Alexandre, 2014. Requalification de la Place Napoléon, de la rue Clemenceau et de la place de la Vendée à La Roche-sur-Yon. Document de référence du projet (2012-2014) de l'agence Alexandre Chemetoff & Associés .100p
- Communauté d'Agglomération du Grand Albigeois, 2015. Résumé du plan de paysage de la Communauté d'agglomération de l'Albigeois "La rencontre au cœur de l'Occitanie, entre la rivière Tarn et ses coteaux".47p
- DELBAERE Denis, 2010. *La fabrique de l'espace public. Ville, paysage et démocratie* ». Editions Ellipses, France de Demain.Paru en Novembre 2010. p48
- DIAZ Isabel, FLEURY-JÄGERSCHMIDT Emilie, 2020. Réinventer la ville centre, le patrimoine en jeu. Compte rendu de l'Atelier des territoires de 2018, Ministère de la Cohésion des Territoires et des Relations avec les Collectivités. Éditions Parenthèses. 254p
- ECALLE Philippe, 2016. « Les Animaux de la place Nap' inspirent Calais », Ouest France. Paru le 18/04/2018. 2p
- FLORENTIN Daniel, FOL Sylvie, ROTH Hélène, 2009. La "Stadtschrumpfung" ou "rétrécissement urbain" en Allemagne: un champ de recherche émergent. Cybergeog: European Journal of Geography. Publié le 26 mars 2009.15p
- Ipsos, 2019. Baromètre des Territoires. Villes de France. pp5-34
- LABASSE Jean, 1972. L'organisation de l'espace. Éditions Hermann.1 mars 1972. p37
- LACASSAGNE Sylvie, PEULLEMEULLE Justine, 2012. Retour sur le cas exemplaire de la ville de Växjö (Suède), Résultats, blocages, leviers d'action. Les cahiers de Global Chance, n° 32 octobre 2012. Collection Passerelle. pp109-116
- Lestoux & Associés, Ateliers UP+ (SCE), 2019. Rapport de l'étude de redynamisation du centre-ville de Royan. Octobre 2019 . 118 pages (Document interne)
- MAAS Jolanda, 2008. Vitamin G: Green environments - Healthy environments. Publié en 2008 pour NIVEL, Netherlands Institute for Health Services Research. pp9-45
- MARTIN Elsa, 2014. « Les villes moyennes face à la présence touristique. De l'engagement des élus aux représentations des habitants », Métropolitiques, 10 mars 2014. 5p
- MENIER Martine, 2017. Bar-le-Duc, un centre-ville requalifié pour les piétons. Espace public & Paysage. Éditions de Brionnay. N°179, mai 2017. pp32-34
- MERLE Thomas et AL., 2019. Manuel collaboratif histoire et géographie. Lelivrescolaire.fr éditions. Lyon. Juin 2019. pp 336—354
- MIGUET Laurent, 2016. La croisade des Albigeois pour l'égalité des quartiers. Paysage actualité, n° 392, septembre 2016. Pp 20-22
- MONGAILLARD Vincent, 2020. Vacances au temps du Covid-19 : les «coins paumés» prennent leur revanche. Le Parisien. Le 14 août 2020.3p
- ÖIR et AL., (2006) Project 1.4.1. – The Role of Small and Medium-Sized Towns (SMESTO). Rapport final, Luxembourg, ESPON.
- POINTEREAU Rémy, BOURQUIN Martial, 2017. Rapport d'information fait au nom de la délégation aux entreprises et de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation sur la

revitalisation des centres-villes et des centres-bourgs. Présidence du Sénat le 20 juillet 2017. N°676. 66p

- POIRSON Brune, 2017. Le rôle crucial du paysage dans la transition écologique. Paysage actualité n°404-405, novembre-décembre 2017. pp 22-28
- Procos, 2019. 3ème édition du Palmarès des centres-villes commerçants. Février 2019 39p
- SANTAMARIA Frédéric, 2000. « La notion de "ville moyenne" en France, en Espagne et au Royaume-Uni », Annales de géographie, Armand Colin, 2000, 109 (613), p. 227
- TALANDIER Magali, 2014. « Les villes moyennes, des espaces privilégiés de la consommation locale », Métropolitiques, publié le 19 février 2014. 4p
- THIBAUT Nelly, 2019. Rapport de projet stratégique « Une ambition partagée pour Niort et son territoire » -Avenant 1 à la convention cadre pluriannuelle Action Cœur de Ville de Niort du 11 juillet 2018. Avril 2019 (Document interne).
- VADELORGE Loïc, 2014. Villes moyennes. Aménagement et décentralisation. « Pour Mémoire », revue des Ministères de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie et du Logement et de l'Égalité des Territoires, n°13, printemps 2014. 194p

## POSTCASTS/CONFERENCES

- CHEMETOFF Paul, 2019. « La Fabrique des villes » le 23 septembre 2019. Pavillon de l'arsenal à Paris. [conférence]. Disponible sur <https://www.dailymotion.com/video/x7lt7bt> [consulté le 22/04/2020]
- DESMARES-POIRRIER Claire, 2020. Entrevue radiophonique avec Philippe Bertrand. « L'exode urbain : Manifeste pour une ruralité positive », Carnets de Campagne. France Inter, diffusé le 24/08/2020. Disponible sur : <https://www.franceinter.fr/emissions/carnets-de-campagne/carnets-de-campagne-24-aout-2020> [consulté le 24/08/2020]
- THIBAUT Nelly, 2020. Niort (Deux-Sèvres) : la place de la Brèche. Forum des solutions du Cerema le 13 février 2020 [conférence]. Disponible sur : <https://urlz.fr/dE69> [consulté le 18/03/2020]

## SITOGRAPHIE

- [1] ANGELILLO Marco, 2019. Alla scoperta di Pontevedra, la città senza auto. La Repubblica. Publié le 29/01/2019. Disponible sur : [https://www.repubblica.it/ambiente/2019/01/29/news/alla\\_scoperta\\_di\\_pontevedra\\_la\\_citta\\_senza\\_auto-217768786/](https://www.repubblica.it/ambiente/2019/01/29/news/alla_scoperta_di_pontevedra_la_citta_senza_auto-217768786/) [consulté le 23/06/2020]
- [2] Agglomération de la Roche sur Yon, 2020. Site web de la ville et de l'agglomération. Disponible sur : <https://www.larochesuryon.fr/> [consulté en juin 2020]
- [3] Atelier Villes & Paysages, 2015. Projet Bar-le-Duc centre-ville « Bar-le-Duc est une ville dynamique et vivante avec de nombreux commerces ». Disponible sur : <https://www.villesetpaysages.fr/projects/bar-le-duc-centre-ville> [consulté le 21/04/2020]
- [4] Cerema, 2020. « Le Forum des Solutions : partager les expériences pour revitaliser les centres-villes », Territoires le 20/02/2020 <https://www.cerema.fr/fr/actualites/forum-solutions-partager-experiences-revitaliser-centres> [consulté le 17/04/2020]
- [5] DELPIROU Aurélien, 2019. « Action Cœur de Ville : une réponse en trompe-l'œil à la crise des villes moyennes ? » <https://www.metropolitiques.eu/Action-coeur-de-Ville-une-reponse-en-trompe-l-oeil-a-la-crise-des-villes.html#nb2>
- [6] FELIX Frederic, 2001. Albi : la place du Vigan retrouve ses perspectives. Le Moniteur. Paru le 25/05/2001. Disponible sur : <https://www.lemoniteur.fr/article/albi-la-place-du-vigan-retrouve-ses-perspectives.168069> [consulté le 13/05/2020]

- [7] CASTRO Roland, 2019. Qu'apprenons-nous de Växjö, « la ville la plus verte d'Europe » ? Demain ma ville, Lumière de la Ville [journal en ligne]. Éditions Bouygues Immobilier. Disponible sur : <https://demainlaville.com/vaxjo-ville-verte-europe/> (consulté 03/06/2020)
- [8] GINTRAND Franck, FOUCART Théophile, 2016. Quand l'Allemagne défend ses centres-villes contre l'Union Européenne. Le Courrier des Maires, tribune Commerce en Ville, le 16/08/2016. Disponible sur : <http://www.courrierdesmaires.fr/63757/quand-lallemagne-defend-ses-centres-villes-contre-lunion-europeenne/> (consulté le 12/08/2020)
- [9] IGN, 2020. Portail IGN Remonter le Temps. Disponible sur : <https://remonterletemps.ign.fr> (consulté de avril à juillet 2020)
- [10] Instituto Nacional de Estadística, 2020. INE base, lista completa de operaciones. Disponible sur : <https://www.ine.es/dyngs/INEbase/listaoperaciones.htm> (consulté le 21/07/2020)
- [11] INSEE, 2019. Dossiers complets des villes. Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/zones/2011101> (consulté le 21/07/2020)
- [12] La Nouvelle République, 2019. Dix ans de piétonnisation à Niort (1/6) : un big-bang qui a révolutionné le centre-ville. Publié le 24/06/2019 [en ligne] Disponible sur : <https://www.lanouvellerepublique.fr/niort/pietonnisation-10-ans-deja-a-niort-ce-27-juin-qui-a-revolutionne-le-centre-ville-1-6>
- [13] KOCH Marjolaine, 2014. Pontevedra, la ville qui marche. La lettre du cadre territorial. Publié le 23/10/2014. Disponible sur : <http://www.lettreducadre.fr/9945/pontevedra-la-ville-qui-marche-sans-voitures/> (consulté le 16/06/2020)
- [14] Mairie d'Albi, 2020. Action Cœur de Ville. Publié le 12/02/2020 [en ligne] Disponible sur : <https://www.mairie-albi.fr/fr/action-coeur-de-ville> (consulté le 24/08/2020)
- [15] Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales, 2019. Programme Action Cœur de Ville [En ligne] Mis à jour le 29/08/2019. Disponible sur : <https://cohesion-territoires.gouv.fr/programme-action-coeur-de-ville> (Consulté le 20/03/2020)
- [16] Ministère de la Transition écologique, 2020. Politique des paysages. Le 20/07/2020. Disponible sur : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politique-des-paysages> (consulté le 16/08/2020)
- [17] Nexity, 2019. Piétonnisation des centres-villes : un modèle à suivre ? Envies de Ville. Publié le 05/07/2019. Disponible sur : <https://www.enviesdeville.fr/grandsprojets/pietonnisation-des-centres-villes-un-modele-a-suivre/> (consulté le 03/08/2020)
- [18] Niort Agglomération, 2020. Le projet Port-Boinot. Vivre à Niort. Actualisé en mai 2020. Disponible sur : <https://www.vivre-a-niort.com/fr/cadre-de-vie/grands-projets/port-boinot/index.html#!>
- [19] SCB, 2020. Statistics from Statistics Sweden and 26 other authorities. Disponible sur <https://www.scb.se/en/finding-statistics/> (consulté le 22/07/2020)
- [20] VAL'HOR, 2020. Les Victoires du Paysage. Disponible sur : <https://www.lesvictoiresdupaysage.com/> (consulté le 25/04/2020)
- [21] Växjö kommun, 2020. Circulation et urbanisme. Mis à jour le 30/06/2020. Disponible sur : <https://vaxjo.se/sidor/trafik-och-stadsplanering.html> (de mai à août 2020)
- [22] RIO Nicolas, 2018. « Quatre pistes pour redonner du souffle aux cœurs des villes moyennes » publié le 14 juin 2018 dans Partie Prenante, conseil en stratégies territoriales [en ligne] Disponible sur : <http://partieprenante.com/quatre-pistes-pour-villes-moyennes/> (consulté le 15/04/2020)



CFR Angers  CFR Rennes

<p>Année universitaire : <b>2019-2020</b></p> <p>Spécialité/Mention : <b>Paysage</b></p> <p>Spécialisation/Parcours : <b>Projet de Paysage : Site et Territoire (PPST)</b></p>	<p><b>Mémoire de fin d'études</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> d'Ingénieur de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage</p> <p><input type="checkbox"/> de Master de l'Institut Supérieur des Sciences agronomiques, agroalimentaires, horticoles et du paysage</p> <p><input type="checkbox"/> d'un autre établissement (étudiant arrivé en M2)</p>
--	---

**En quoi la réflexion sur les espaces publics du centre par le prisme du paysage contribue-t-elle à redynamiser les villes moyennes ?**

Par : Lucie COULOMBIER

## ANNEXES

**Soutenu à Angers le 17 Septembre 2020**

**Devant le jury composé de :**

Président : Elise GEISLER

Maître de stage : Julie FERRERO

Enseignant référent : Fanny ROMAIN

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 : La notion de ville moyenne en France, en Espagne et au Royaume-Uni (sources : Frédéric Santamaria, 2000 ; INSEE, 2017 ; Ville de France, 2018)

**Au moins trois définitions**

	Type de définition	Seuil inférieur	Seuil supérieur	Notes
Frédéric Santamaria	Population agglomérée	20 000 habitants agglomérés	200 000 habitants agglomérés	
Association Villes de France	Population communale	15 000 habitants	100 000 habitants	
Insee	Définition composite	5 000 emplois	150 000 habitants	Ne doit pas être chef-lieu d'une ancienne région

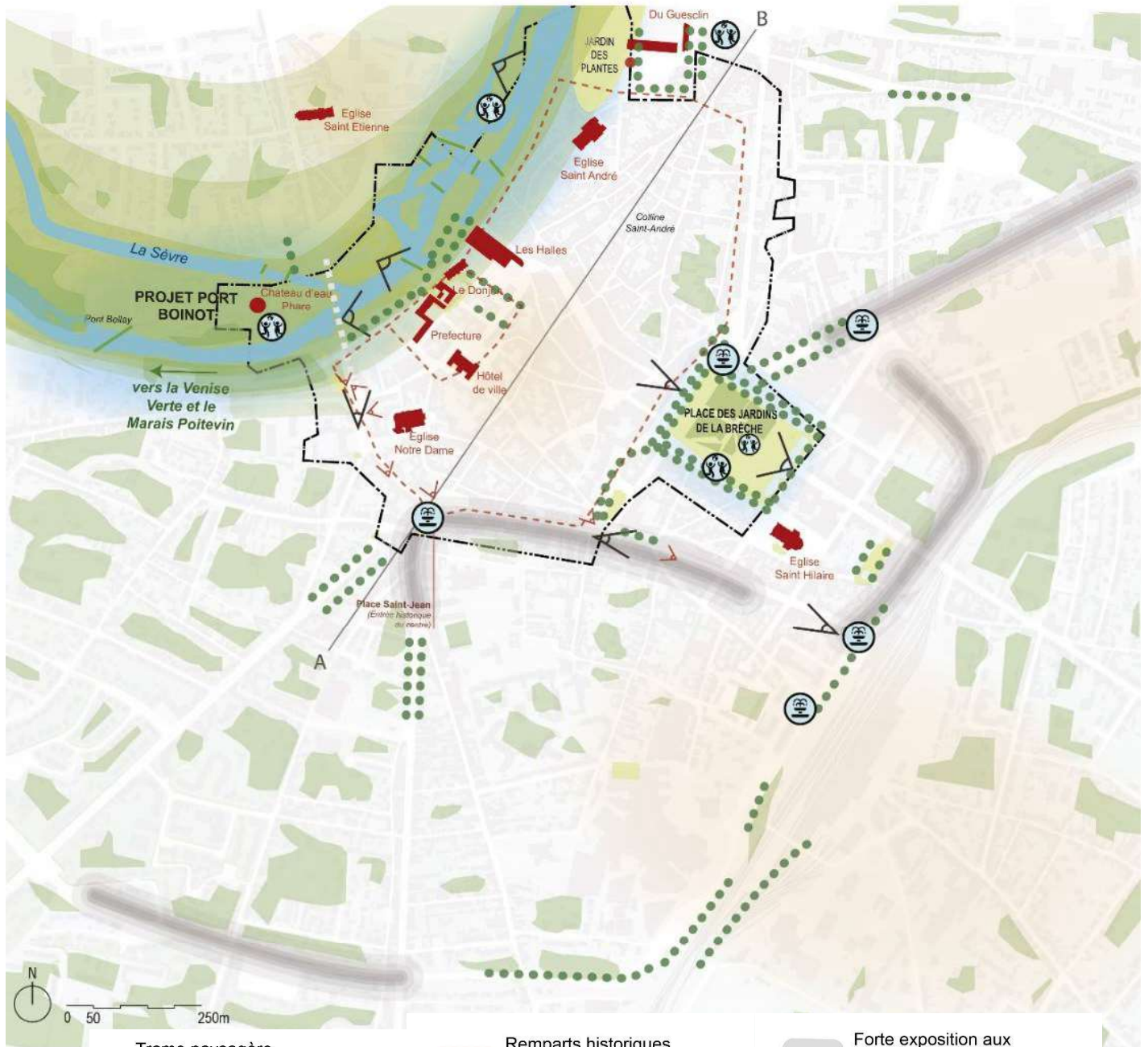
Définition de la "ville moyenne"...	...relative à la taille	...relative au rôle fonctionnel
<b>...en France</b>	entre 20 000 à 200 000 habitants dans l'agglomération (limites les plus larges)	entre le centre local et la métropole régionale
<b>...en Espagne</b>	entre 20 000 à 100 000 habitants dans le "municipio" (limites les plus larges)	de la ville desservant le milieu rural au centre sous-régional
<b>...au Royaume-Uni</b>	par approximation : entre 25 000 et 120 000 (environ) dans l'"urban area"	en partie et par interprétation : centre urbain d'une région non dominée par une des plus grandes agglomérations du pays - "Freestanding FR" - (pour les autres : critères de taille uniquement)

## Annexe II : Part des espaces publics et des espaces verts seuls dans le centre-ville des cas étudiés (L.Coulombier, 2020)

VILLES	Surface d'espaces publics (ha)	Pourcentage d'espaces publics dans le centre	Surface d'espaces verts (ha)	Pourcentage d'espaces verts dans le centre	Espaces verts par rapport aux espaces publics
Niort	23,15	39,23076923	5,29	8,974358974	22,88%
La Roche-sur-Yon	34,03	24,47962474	7,13	5,130460276	20,96%
Albi	31,78	26,48425197	15,07	12,55511811	47,41%
Bar-le-Duc	7,45	22,57583292	3,12	9,448035803	41,85%
Pontevedra	44,13	30,64383562	13,04	9,054794521	29,55%
Växjö	35,07	32,77272727	22,23	20,77272727	63,38%

Elevé	Médiant	Bas
-------	---------	-----

# Annexe III : Carte diagnostique du cadre de vie et du patrimoine naturel et culturel à Niort (L. Coulombier, 2020, sources : Géoportail, Atlas du Patrimoine, PSMV de Niort, 2016)



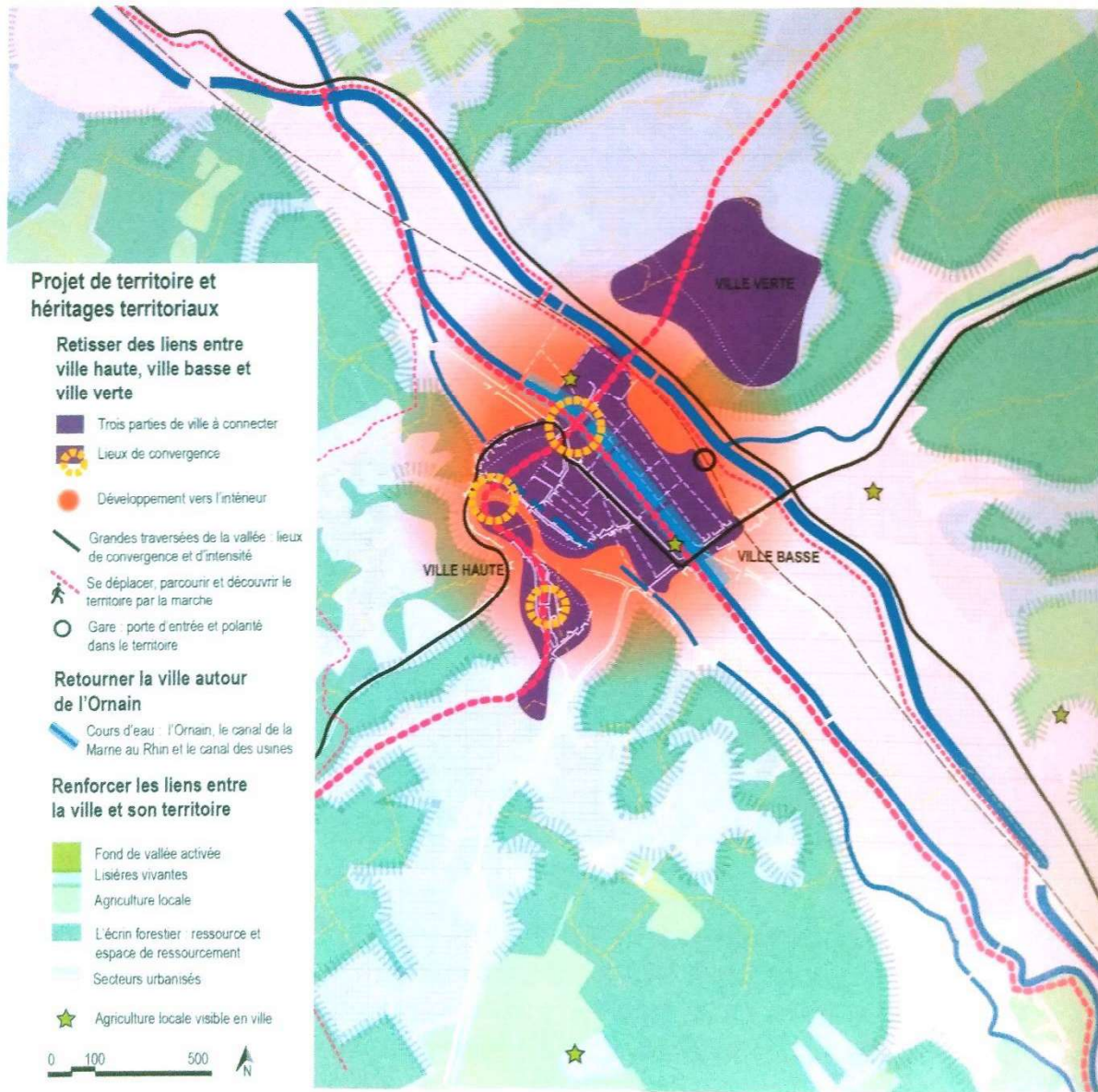
- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p>Trame paysagère structurante:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #d9ead3; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Espaces verts publics</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #5cb85c; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Jardins privés</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border-top: 1px dotted #000; border-bottom: 1px dotted #000; margin-right: 5px;"></span> Alignements d'arbres</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f0ad4e; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Parc Naturel Urbain</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border-bottom: 1px dashed red; width: 20px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></span> Remparts historiques</li> <li><span style="border-bottom: 1px dashed black; width: 20px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></span> Périmètre du PSMV</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: red; margin-right: 5px;"></span> Emergence</li> <li><span style="display: inline-block; width: 0; height: 0; border-left: 5px solid transparent; border-right: 5px solid transparent; border-bottom: 10px solid black; margin-right: 5px;"></span> Point de vue sur la ville, perspective urbaine</li> <li><span style="display: inline-block; width: 0; height: 0; border-left: 5px solid transparent; border-right: 5px solid transparent; border-bottom: 10px solid red; margin-right: 5px;"></span> Vue sur les émergences depuis l'axe</li> <li><span style="border-bottom: 1px dotted gray; width: 20px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></span> Rupture de la Rue de l'Espingole</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f0ad4e; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Forte exposition aux nuisances (PPEB)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #5bc0de; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Ilots de fraîcheur</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f0ad4e; border: 1px solid #000; margin-right: 5px;"></span> Ilots de chaleur</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black; border-radius: 50%; text-align: center; line-height: 15px; margin-right: 5px;">👤</span> Aire de jeux</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black; border-radius: 50%; text-align: center; line-height: 15px; margin-right: 5px;">Ⓜ</span> Fontaines</li> </ul> |
|---|--|--|



## Annexe IV : Principaux facteurs de dynamisme commercial des petites et grandes villes moyennes (L. Coulombier, 2020 ; sources : Palmares Procos, 2019)

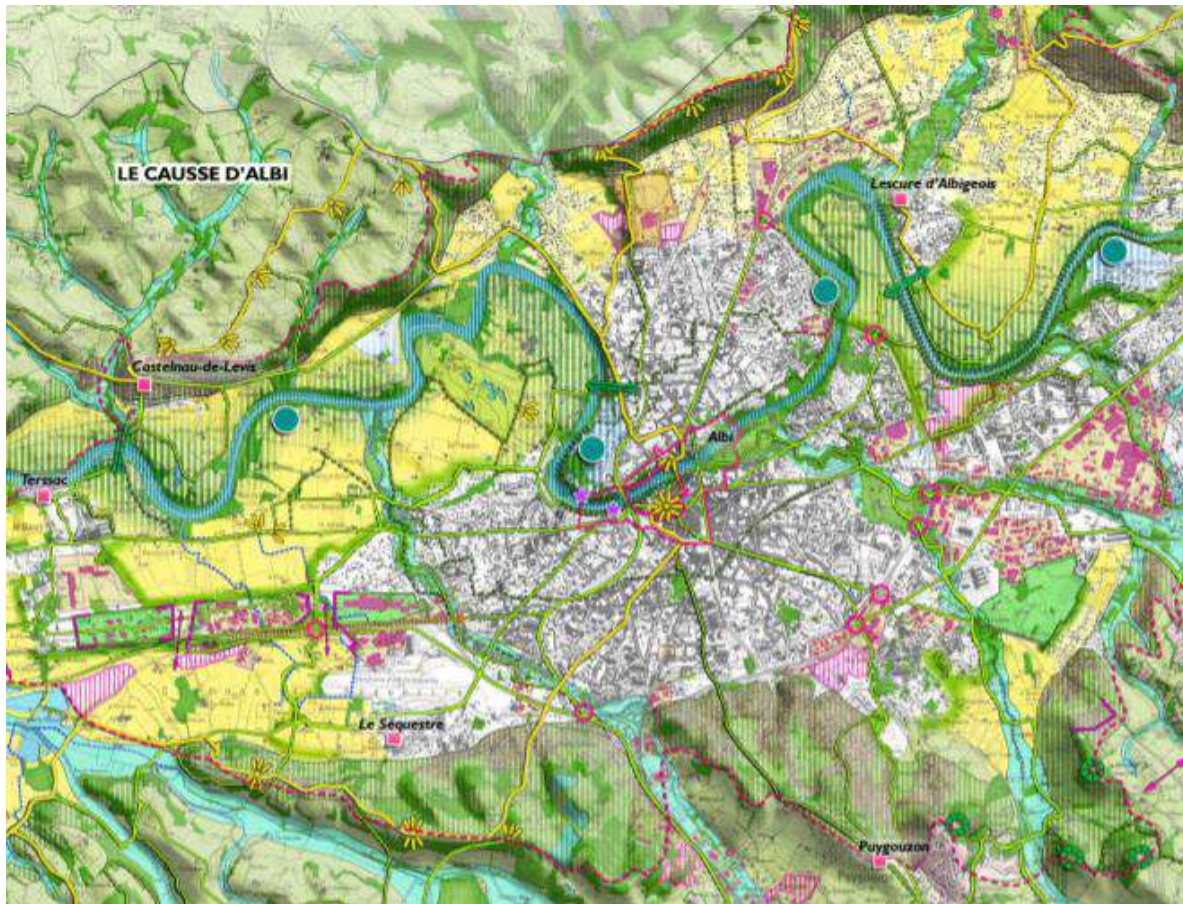
Principaux facteurs de dynamisme	Petites villes moyennes en danger	Grandes villes moyennes fragilisées
	< 200 000 habitants dans la zone d'influence	200 000 à 500 000 habitants dans la zone d'influence
Statut administratif	Préfectures ou sous-préfectures du département	Préfecture du département
Situation géographique	Eloignement des grands centres urbains : plus d'1heure 30 minutes en voiture	Proximité des pays frontaliers riches, de la mer ou de lac.
Population du centre		Population à bon revenu et présente de longue date
Economie Emplois	Une composante d'activités industrielles assez importantes permettant de maintenir l'emploi local	Ratio actifs/emplois favorable
Espaces publics et transports	Une politique urbaine visant à faciliter l'accès au centre marchand et l'agrément du parcours marchand. De nombreux travaux en matière d'urbanisme pour mettre en valeur l'espace public et pour rendre le centre-ville plus agréable.	Réfection de la gare et de ses alentours en un pôle d'échange multimodal, animation des espaces (festival, Etape du Tour de France, marchés). Travail sur la qualité résidentielle et le cadre de vie. Navette gratuite vers l'hypercentre ou tarification spéciale des parkings pour les clients
Attractivité touristique	Même si ces villes ne sont entièrement tournées vers le tourisme, celui-ci est souvent une composante importante de l'emploi de la commune	Un attrait touristique important dû à l'environnement naturel et à l'offre culturelle qualitative. Mise en valeur des atouts locaux.
Concurrence en périphérie	Faible structuration commerciale de la périphérie (ni galerie marchande de grande ampleur, ni shopping park)	
Politiques et mesures fiscales	Solide politique en terme d'habitat, incitation financière à l'installation des enseignes	Taxes sur les friches commerciales

Annexe V : Plan guide des horizons stratégiques « Trois villes dans la ville, pour trois centres-villes ? » (sources : Compte rendu de l'Atelier des territoires de 2018, Ministère de la Cohésion des Territoires et des relations avec les collectivités)



Plan-guide des « horizons stratégiques ». Trois villes dans la ville, pour trois centres villes ?

# Annexe VI : Extrait de la carte des enjeux du plan de paysage du Grand Albigeois enjeux [ Agence Foléa Gautier, 2015]



## 1/ PAYSAGES HABITÉS

Objectif : Recentrer et améliorer le paysage de l'habitat

- P.M.** 1.1. Organiser les extensions urbaines sur les coteaux et collines en greffe directe avec les centres anciens
- Centres-bourgs
  - Coupures d'urbanisation
  - Coteaux urbanisés
  - Urbanisation des collines
- P.M.** 1.2. Valoriser les espaces publics en faveur de la convivialité, des modes doux, et du végétal.
- P.M.** 1.3. Encourager une architecture et un urbanisme contemporains de qualité
- Lisières urbaines

## 2/ PAYSAGES DES ACTIVITÉS

Objectif : Revaloriser le paysage des activités économiques de l'Albigeois

- 2.1. Requalifier les zones d'activités existantes et les entrées de ville
- Zones d'activités à requalifier (situées dans les vallons des rus du Séoux, Jauzou, Causseis, la Pontésie, de Cunac, et sur la plaine)
  - Zones d'activité de qualité
  - Site industriel en reconversion
  - Entrées de ville
- 2.2. Développer la qualité paysagère et architecturale des nouveaux quartiers d'activités ou mixtes

## 3/ PAYSAGES AGRICOLES

Objectif : Pérenniser les paysages agricoles

- 3.1. Protéger le foncier agricole
- espaces agricoles imbriqués dans l'urbanisation diffuse de la plaine
  - espaces agricoles de la plaine
  - espaces agricoles des collines
  - espaces agricoles des boucles du Tarn

## 4/ PAYSAGES NATURELS ET CULTURELS

Objectif : Mettre en valeur le paysage patrimonial

- 4.1. Protéger, gérer et mettre en réseau les espaces de nature les plus sensibles
- Les coteaux du Tarn
  - Les puechs
  - Les vallons
- 4.2. Valoriser les points de vue majeurs sur le grand paysage
- 4.3. La Tarn : reconquérir le paysage de la rivière
- Accès et points de vues à retrouver
  - Espaces publics en bord de Tarn à requalifier
  - Franchissement du Tarn à créer pour les circulations douces
  - Patrimoine industriel en bord de Tarn à réinvestir
- 4.4. Préserver l'écrin du site de la Cité Episcopale
- Périmètres de la zone coeur et zone tampon UNESCO
  - Périmètre de l'écrin
- P.M.** 4.5. Renforcer la préservation du petit patrimoine
- P.M.** 4.6. Définir la trame paysagère du Grand Albi

## 5/ PAYSAGES DES MOBILITÉS

Objectif : Renforcer les modes doux et favoriser la découverte paysagère de l'albigeois

- 5.1. Développer le réseau des circulations douces à l'échelle de l'agglomération, notamment cyclables
- Les itinéraires quotidiens
  - Les itinéraires de découverte, de loisirs (le Tarn à vélo...)
  - Point de franchissement de la rocade par les circulations douces à aménager/requalifier
  - Franchissement du Tarn à créer pour les circulations douces
- 5.2. Créer un itinéraire de découverte du territoire de l'Albigeois : « Le grand Albi par monts et par vaux »

## 6/ PAYSAGES À VIVRE ET À PARTAGER

Objectif 6 : Animer le plan de paysage (non cartographié)

- P.M.** 6.1. Elaborer des programmes opérationnels sous forme de zooms : les plans guides
- P.M.** 6.2. Renforcer les compétences des élus et des services de la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois et des communes en matière de paysage
- P.M.** 6.3. Établir des partenariats avec les acteurs de l'aménagement pour la mise en œuvre du plan de paysage
- P.M.** 6.4. Sensibiliser le public au paysage et au plan de paysage notamment par des actions participatives

## Annexe VII : Un plan de circulation apaisé dans le centre-ville de Växjö

[Source : Trafikplan Växjö centrum Trafikplan Växjö centrum antogs av tekniska nämnden den 27 april 2016 i § 62/2016 p11]

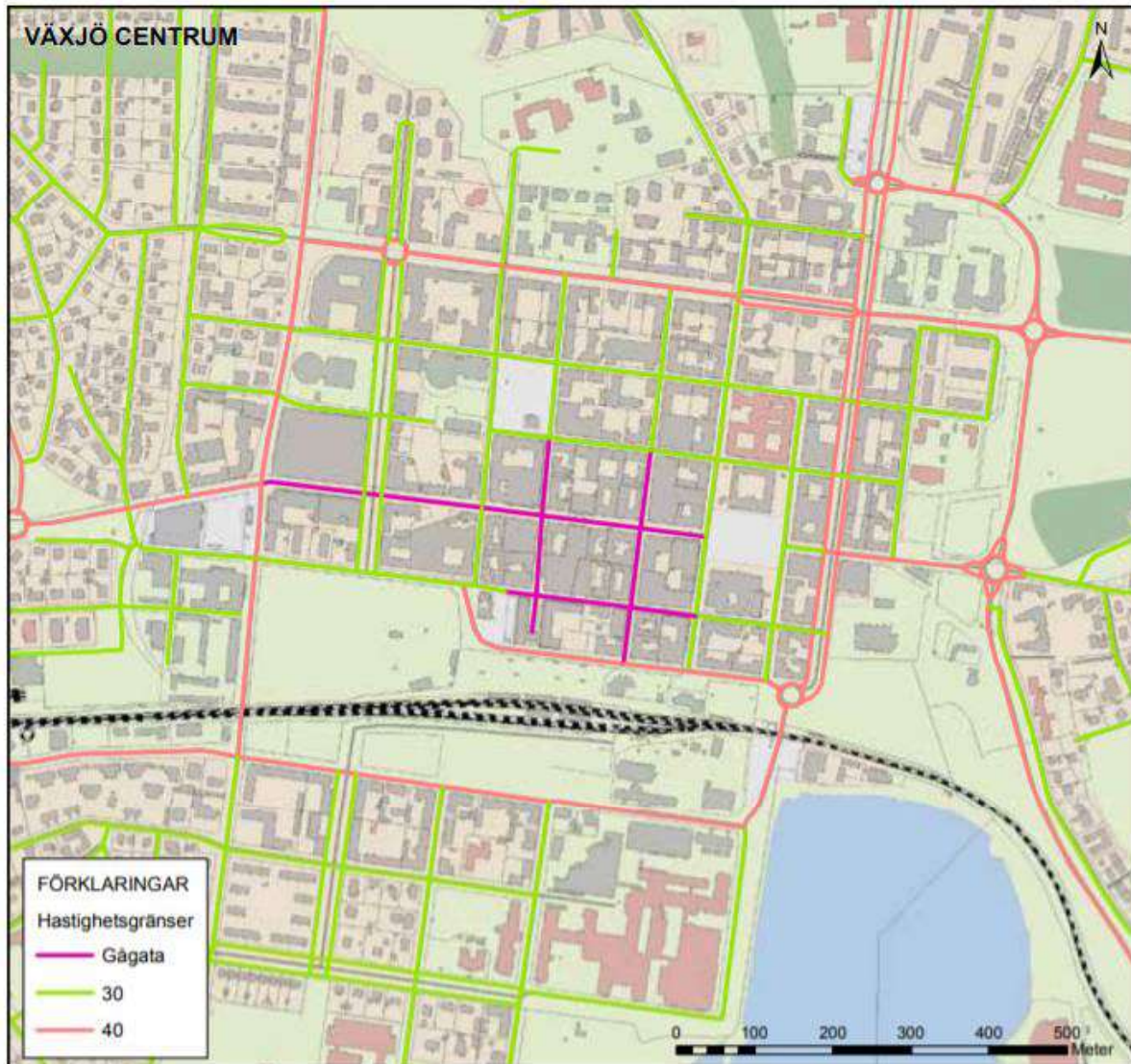
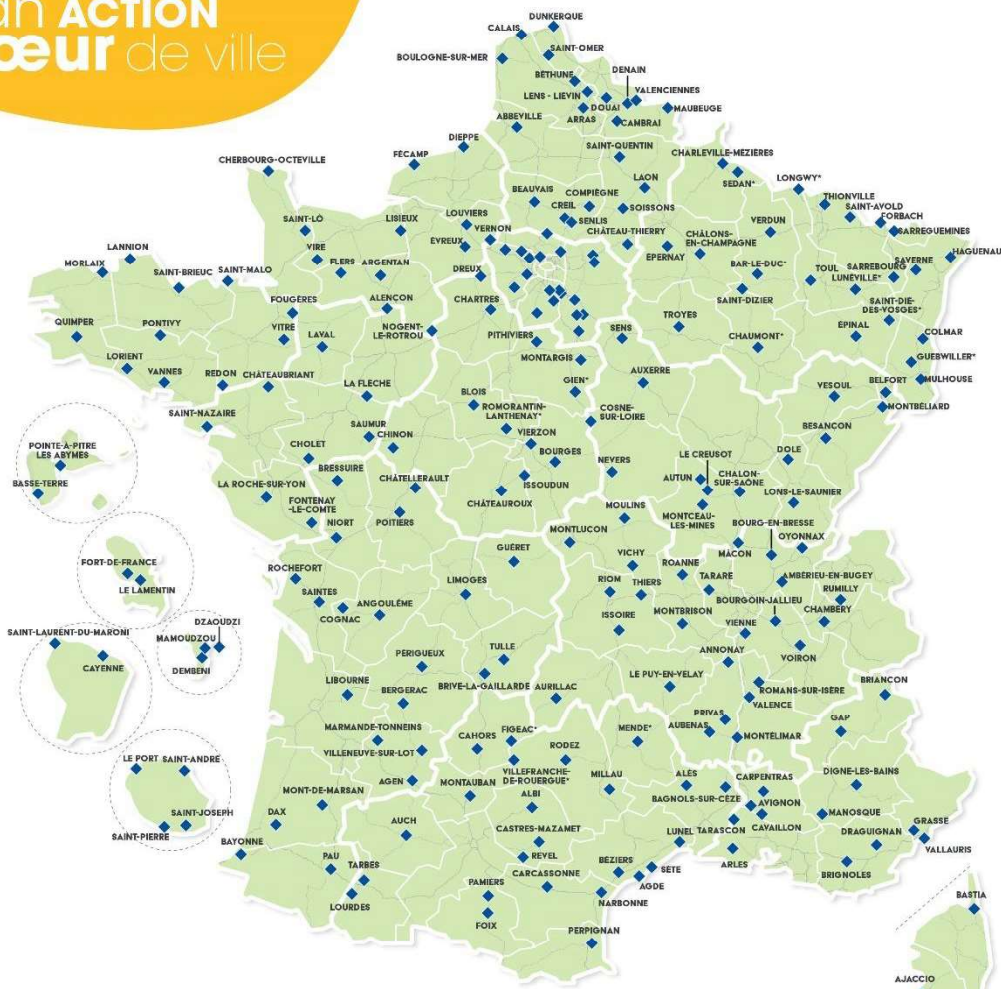


Bild 3.1 Hastighetsgränser i centrala Växjö.

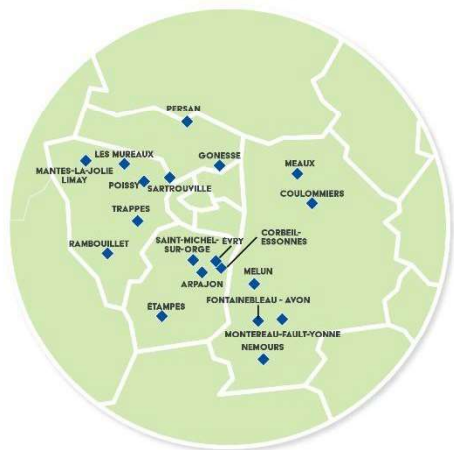
# Annexe VIII : Carte des villes bénéficiant du plan ACV (Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales, 2019)

**222** villes  
bénéficiaires  
du plan ACTION  
Cœur de ville



- ◆ DAX Ville retenue dans le plan Action cœur de ville
- \* Ville retenue dans le plan au titre de la démarche « Expérimentation ville patrimoniale »

## ÎLE-DE-FRANCE



# Annexe IX : Synthèse des enjeux transversaux et orientations possibles pour le centre-ville, projet de schéma directeur urbain à Niort (L.Coulombier, C.Von Fisher, 2020)

## HYPERCENTRE

**Mettre en épaisseur le centre-ville à partir de son cœur pour relier les différentes polarités qui l'entourent**

- Donner de la lisibilité et de l'attractivité aux liaisons structurantes qui franchissent les remparts historiques et les boulevards
- Créer des points d'appel depuis les places qui entourent l'hypercentre
- Concilier mutation patrimoniale et espace public: s'appuyer sur les mutations pour intervenir sur les places à requalifier en hypercentre
- Consolider l'offre commerciale et renforcer l'artisanat, maintenir et développer les services aux usagers quotidiens et aux visiteurs
- Accueillir les effectifs étudiants de l'enseignement supérieur
- Préserver et prolonger un cœur apaisé où les modes actifs sont roi
- Poursuivre le développement de l'économie tertiaire

## SAINT-JEAN – DENFERT-ROCHEREAU

**Redonner du sens à l'axe commercial historique, reliant les deux portes d'accès à l'hypercentre que sont les places Saint-Jean et Denfert-Rochereau**

- Positionner les places comme des «centres de gravité naturels», pôles péricentraux animés et apaisés, lieux de respiration et d'interface avec l'hypercentre et les quartiers limitrophes (hôpital, secteur Pontreau...)
- Les relier par un parcours attractif en renforçant les fonctions commerciales, artisanales et de services sur l'axe de la rue Saint-Jean

## PÔLE GARE

**Affirmer une véritable entrée de ville depuis le quartier Gare ouvrant sur l'hypercentre, l'hôpital, le quartier de Goïse et la Sèvre**

- Requalifier les espaces publics pour valoriser l'image de centre-ville: parvis et esplanade de la gare, pôle intermodal, place Saint-Hilaire
- Faciliter et rendre lisible l'accès tous modes: liaisons modes actifs, offre transports collectifs, stationnement, jalonnement et signalisation
- Mobiliser les potentiels de renouvellement urbain (S.N.C.F., hôpital, îlots privés de part et d'autre de la rue de la Gare) pour des programmes économiques, de services, d'équipements et résidentiels
- Résorber les fragilités socio-démographiques des ménages résidents
- Affirmer l'offre de services aux voyageurs, aux touristes

## PARC NATUREL URBAIN/ SEVRE

**Ouvrir le centre-ville sur son fleuve et l'irriguer par le paysage, inviter à la découverte mutuelle**

- Introduire le paysage de la Sèvre dans la ville dense: nature en ville, ambiances paysagères, îlots de fraîcheur, décarbonées, liaisons douces...
- Valoriser les perspectives depuis les quais et les boulevards Gambetta/ rue de l'Espingole
- Créer une véritable porte d'entrée dans la ville par le Marais Poitevin: port fluvial, site «Port-Boinot»
- Valoriser les complémentarités entre les équipements structurants implantés dans le Parc Naturel Urbain (rive droite: piscine, crèche, centre communal d'action sociale, médiathèque, Moulin du Rock, ...) et la «cité» historique (rive gauche)

## PÔLE SANTE

**Ouvrir l'hôpital sur la ville, et la ville sur l'hôpital**

- Optimiser le patrimoine disponible (valorisation / mutation foncière)
- Profiter des mutations foncières pour renforcer l'ouverture du secteur à la ville
- Rendre le quartier plus perméable pour les modes actifs du quotidien
- Mutualiser les stationnements avec les quartiers limitrophes
- Explorer l'opportunité d'une restauration collective mutualisée
- Exploiter le réseau de chaleur (chaufferie bois de l'hôpital)

## DE LA GARE A "PORT-BOINOT"

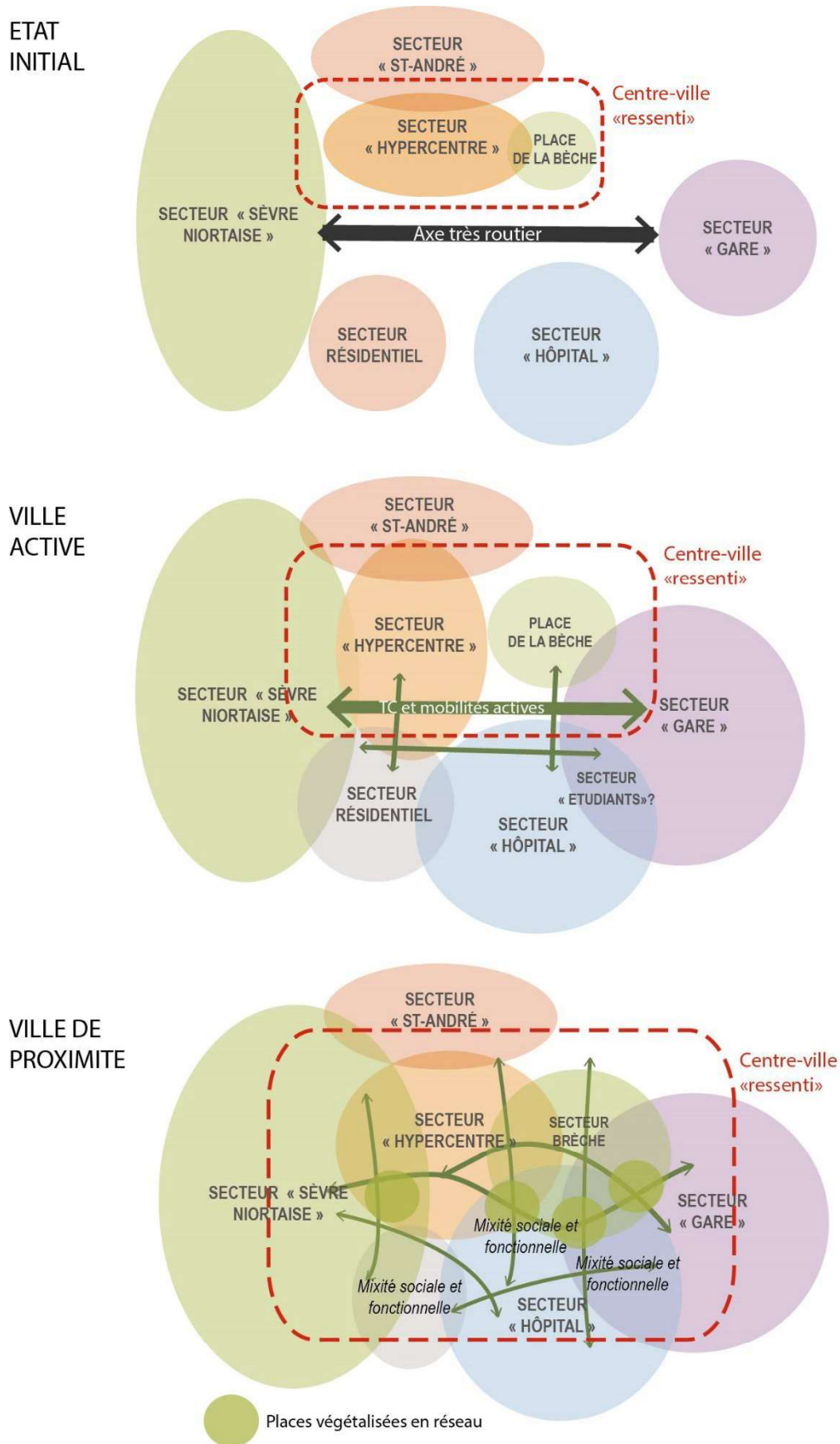
**Recomposer ce secteur par ses différentes identités et séquences: transformer le couloir de circulation en espace fédérateur du centre-ville**

- Renforcer les liens perçus et les liaisons entre les différentes polarités du centre-ville
- Apaiser la circulation, abaisser le seuil sonore, augmenter la place des modes doux et améliorer l'efficacité des transports collectifs
- Affirmer et animer les espaces publics supports d'usages des habitants, travailleurs et visiteurs
- Réhabiliter les îlots bâtis afin de les rendre attractifs sur le plan patrimonial et immobilier



Cf. pages suivantes

Annexe X : Schéma conceptuel de l'interaction entre les différents pôles du centre-ville de Niort dans les scénarii ville active et ville de proximité  
 (L.Coulombier, 2020)



# Annexe XI : Scenario ville active, gestion des flux entre le centre-ville, la gare et Port-Boinot (L.Coulombier, 2020)

## VILLE ACTIVE - GESTION DES FLUX ENTRE LE CENTRE-VILLE, LA GARE ET «PORT-BOINOT»

### TRANSPORTS EN COMMUN



Voies bus en site propre (sauf rue du 24 Février)  
Renforcement des pôles multimodaux de la Gare, de la Place de la Brèche et de la Place Saint-Jean.

### VÉHICULES LÉGERS



Transit VL réduit mais maintien d'une circulation efficace à 50 km/h de «Port-Boinot» à la Gare. Les stationnements sont supprimés le long des voies mais maintien des parkings aériens au niveau des Places St-Jean et Du Roulage.

### CYCLES

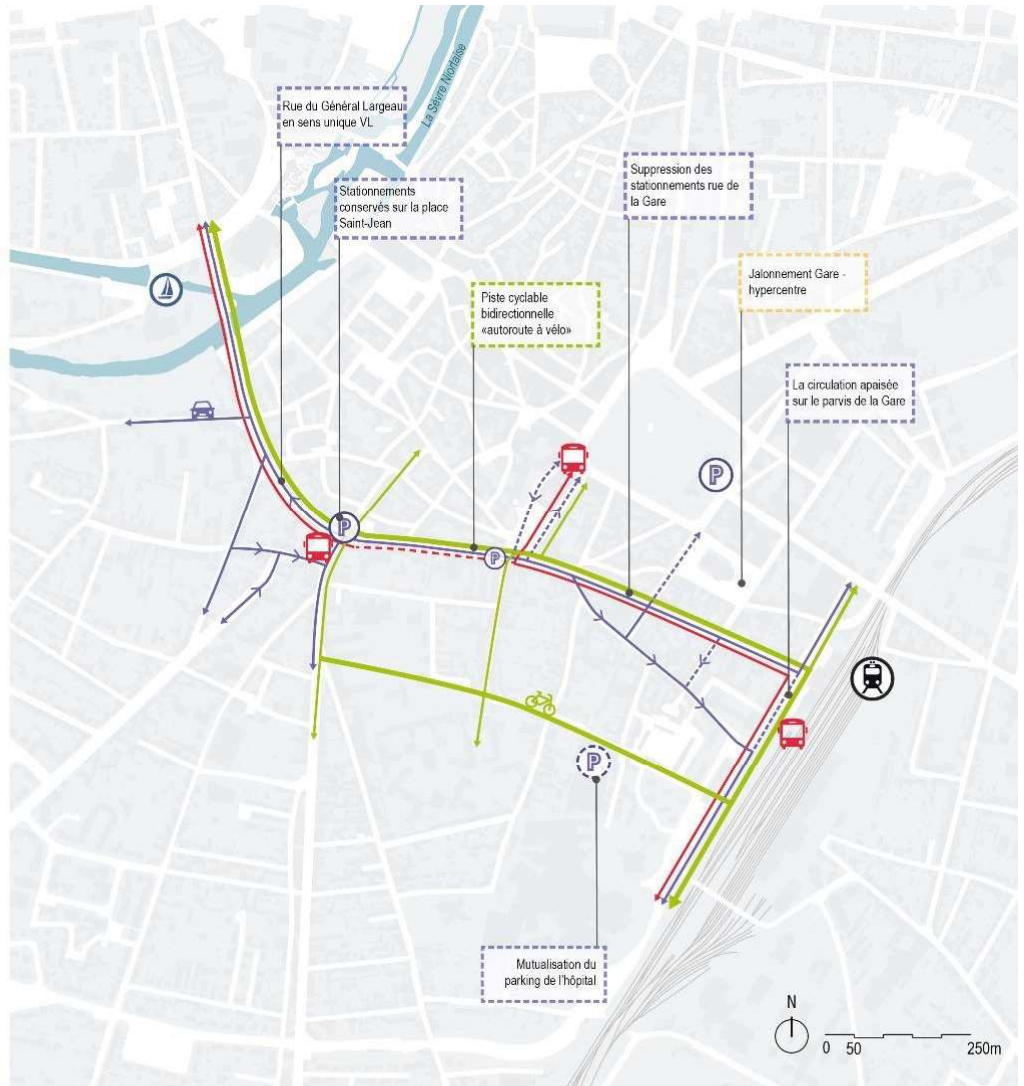


Des axes forts avec des pistes bidirectionnelles pour renforcer les connexions Gare, Centre-Ville, «Port-Boinot» et Hôpital.

### PIÉTONS



Jalonnement des itinéraires vers le centre-ville et les pôles d'équipements





# Annexe XII: Scénario ville active, principes généraux de développement urbain entre le centre-ville, la gare et Port-Boinot (L.Coulombier, 2020)

## VILLE ACTIVE - PRINCIPES GÉNÉRAUX DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

### RUES LARGEAU ET DE L'ESPINGOLE

Une véritable entrée du centre-ville accompagnée par la trame végétale. La rue s'ouvre sur la Sèvre Niortaise.



### PLACE SAINT-JEAN

Suppression du giratoire pour créer un pôle commerciale attractif, point d'appel vers l'hypercentre. Renforcement du caractère multimodal de la place.



### PLACE DU ROULAGE

Suppression du giratoire : pôle commercial affirmé en lien avec les jardins de la Brèche, porte sur l'esplanade de la République.



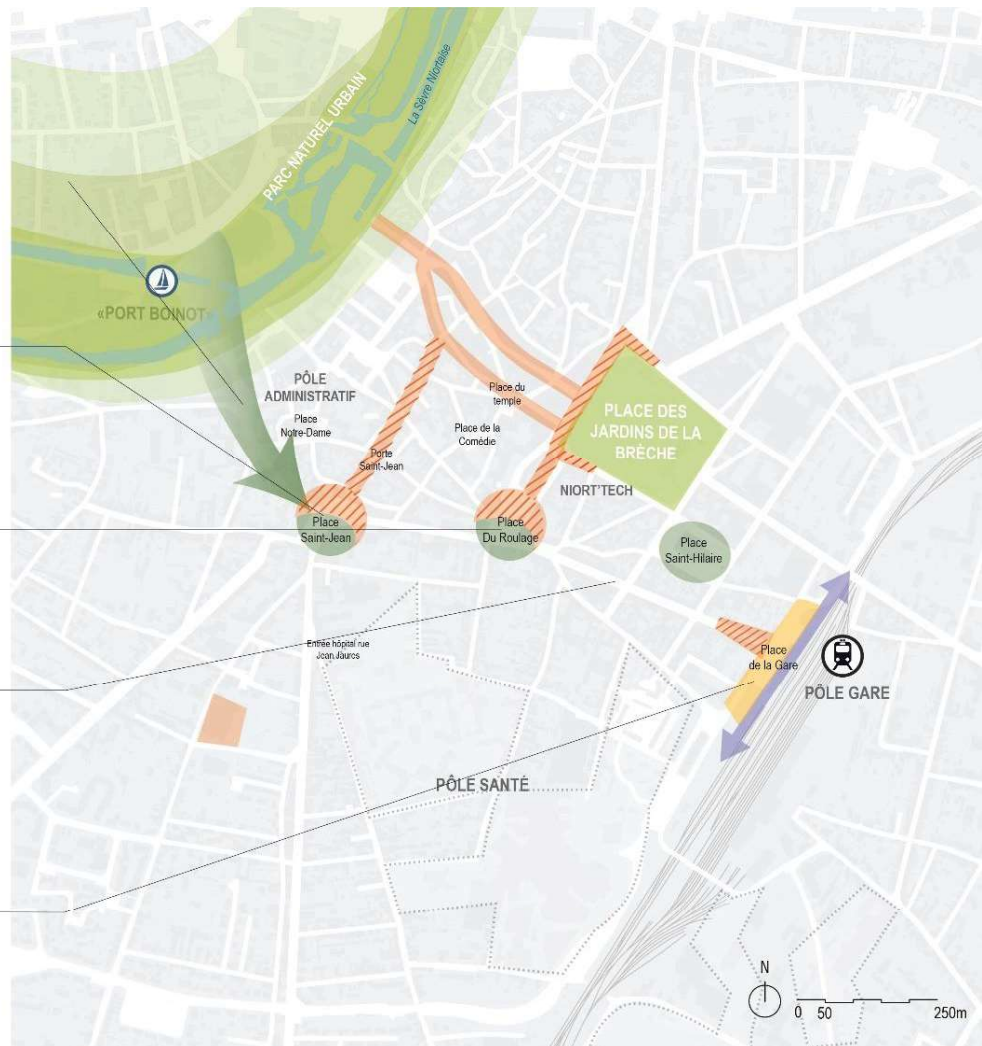
### RUE DE LA GARE, DU 24 FÉVRIER

Une desserte efficace des pôles du centre-ville aussi bien en bus qu'en vélo. Une animation concentrée sur les places (Gare, Du Roulage). Prédominance minérale en écho avec le centre-ville patrimonial.





### PLACE DE LA GARE

La gare s'affirme comme porte d'entrée et le projet d'esplanade offre un parvis plus apaisé. Renforcement du PEM et des liaisons vers les pôles d'équipements, de services et d'emplois du centre-ville.





 agriculture • alimentation • environnement 	Diplôme : Ingénieur Paysagiste Concepteur d'Agrocampus Ouest Spécialité : Paysage Spécialisation / option : Projet de Paysage, Site et Territoire Enseignant référent : Fanny ROMAIN
Auteur(s) : Lucie COULOMBIER Date de naissance* : 14/05/1997	Organisme d'accueil : SCE environnement Adresse : 4 rue Viviani 44200 Nantes cedex 2
Nb pages : 62      Annexe(s) : 12	Maître de stage : Julie FERRERO
Année de soutenance : 2020	
Titre français : En quoi la réflexion sur les espaces publics du centre par le prisme du paysage contribue-t-elle à redynamiser les villes moyennes ?	
Titre anglais : How does thinking about the public spaces of the center through the prism of the landscape contribute to the redynamization of medium-sized cities?	
Résumé (1600 caractères maximum) :  À l'écart des actions politiques depuis les années 70 en France, les villes moyennes rencontrent des difficultés socio-économiques qui se catalysent dans le centre-ville. Celui-ci perd ses fonctions essentielles et ses espaces publics dominés par la voiture, ne permettent plus la pluralité des usages. Nous examinons les apports de l'outil paysage dans la revitalisation de ces villes en analysant les projets de redynamisation menés par des villes qui utilisent ce levier à différentes échelles. Si la seule requalification de l'hypercentre ne suffit pas à changer la trajectoire de la ville, elle permet d'améliorer l'image du centre-ville. Certaines villes se sont totalement réinventées en menant des stratégies globales à long terme et en imbriquant les échelles de réflexion. Le plan Action Cœur de Ville est lancé en 2017 pour redynamiser les centres en déclin. À travers l'exemple du schéma directeur urbain de Niort, nous comprenons que le plan national, malgré le budget restreint, donne beaucoup de liberté aux acteurs locaux et permet de créer des synergies dans le territoire. Lorsque les élus et les services techniques sont sensibles à l'approche par le paysage, comme à Niort, cet « outil paysage » est mobilisé pour adapter les villes au dérèglement climatique et pour mettre en récit le projet global. Alors que l'échelle de réflexion du plan ACV apparaît encore trop restreinte, des nouveaux modèles émergent pour permettre aux territoires de s'inscrire la transition écologique et pour réinventer la relation entre la ville moyenne et son bassin de vie.	
Abstract (1600 caractères maximum) :  Away from public action since the 1970s in France, medium-sized cities are experiencing socio-economic difficulties that are catalyzed in the city center. The city center is losing its essential functions and its car-dominated public spaces no longer allow for multiple uses. We examine the contribution of landscape tools in the revitalization of these cities by analyzing the regeneration projects carried out by cities that use this lever at different scales. If the mere requalification of the hypercenter is not enough to change the city's trajectory, it can improve the image of the city center. Some cities have totally reinvented themselves by pursuing long-term global strategies and by interweaving scales of reflection. The Action Cœur de Ville plan is being launched in 2017 to revitalize declining centers. Through the example of Niort's urban master plan, we understand that the national plan, despite the limited budget, gives a lot of freedom to local actors and allows synergies to be created in the territory. When elected officials and technical services are sensitive to the landscape approach, as in Niort, this "landscape tool" is mobilized to adapt cities to climate change and to tell the story of the overall project. While the LCA plan's scale of reflection still appears too small, new models are emerging to enable territories to make the ecological transition and to reinvent the relationship between the average city and its catchment area.	
Mots-clés : Ville moyenne – redynamisation -paysage – espaces publics – centre-ville- Action Cœur de Ville Key Words: Medium-sized city - redynamization - landscape - public spaces - city center- revitalization plan	

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