

Cadre de vie et déplacements

[Un centre-bourg accessible / des espaces publics valorisant les activités et le bâti]

Mobilité, déplacements, sécurité, accessibilité, stationnement, jalonement... Autant de problématiques qui posent, en toile de fond **la double question de la place de la voiture et de ses conflits d'usages dans l'espace public.**

Pour ne pas se perdre dans une approche dogmatique, entre ressenti, vécu et réglementation, ce cahier méthodologique propose une vision réaliste et des outils concrets, pour tendre **vers un centre-bourg apaisé.**

Vers un centre-bourg qui organise, hiérarchise, affecte ses voies de circulation, son « circuit intérieur » selon des usages identifiés et des moments clés de la journée.

Vers un centre-bourg qui se nourrit de ses connexions avec sa proche périphérie et son arrière-pays.

Vers un centre-bourg qui renforce la lisibilité et la qualité de ses espaces publics.

Vers un **centre-bourg qui ne subit pas sa situation**, expérimente des solutions, prototype des aménagements, élabore un plan d'actions pour capter des flux tout en renforçant la qualité de vie de ses habitants.

■ équipement
■ commerce

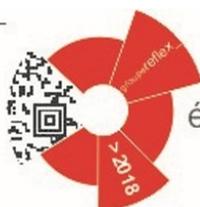


Agence PlacegroupeReflex_
coopérative conseil

A Bordeaux
Bat. 19 rue des Terres Neuves 33130 Bègles
tél. 05 56 31 29 28

A Toulouse
Bat. C. 23 bd des Minimes 31200 Toulouse
tél. 06 18 84 72 99

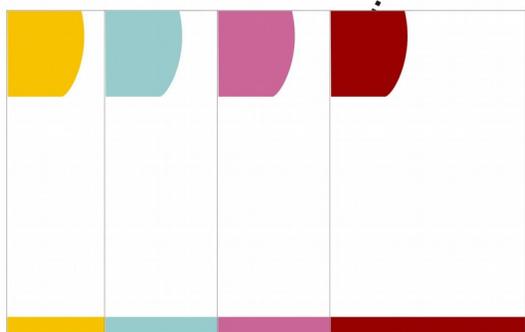
www.place-reflex.org



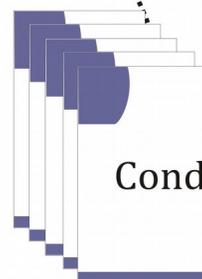
écrire les territoires
dessiner la chose publique



Cahiers thématiques



Mode d'emploi
Glossaire



Conduite de projet



Fiches expériences

↳ Des espaces publics à la hauteur des nouveaux usages, des nouvelles attentes des habitants et des visiteurs

Hérités de la construction et de l'histoire de chaque bourg, **les voies et les espaces publics sont souvent adaptés à des usages anciens**. Ils ne correspondent plus, fréquemment, aux pratiques et aux attentes des diverses populations qui se rendent ou vivent dans le bourg aujourd'hui. Les espaces publics (places, parvis, parcs, squares, jardins, etc.) tendent à se banaliser du fait de plantations non locales, d'un mobilier standardisé ou daté, de stationnements envahissants, de revêtements de sol désuets ou fatigués... Pourtant, ils ont un rôle central dans la vie locale, en tant que marqueurs d'identité, et présentent souvent un fort potentiel patrimonial, touristique ou économique. Ce sont **des lieux supports de vie sociale**. Dans une perspective globale de revitalisation des centres-bourg, requalifier ces espaces et liens est un enjeu important. Il s'agit, au quotidien, de redonner envie de les parcourir, de s'y arrêter ... et d'y rester...

↳ Le partage de l'espace public n'est pas réservé aux grandes villes

Redonner toute sa place au centre-bourg au cœur de son territoire impose de réévaluer le rôle des infrastructures existantes et leurs usages dans une perspective « réaliste » où la voiture individuelle restera de loin le principal mode d'accès à ce dernier. En effet, dans la plupart des cas, il ne sera pas possible de supprimer les trafics de transit, ni souhaitable de proscrire l'accès automobile aux logements et aux activités. Il s'agit bien de **mettre en œuvre un nouveau paradigme** à l'échelle du centre-bourg : **le partage de l'espace public**.

Le partage de l'espace public entre les différents modes de déplacement vise à une pratique « apaisée » du centre-bourg, en faveur de la sécurité et du cadre de vie. Il s'attache à répondre au mieux aux aspirations de ses habitants (notamment les enfants et les personnes âgées), de ses chalandes et de ses visiteurs. Il privilégie un usage de l'espace public plus favorable aux déplacements doux et aux échanges sociaux et reconsidère la place accordée à la circulation et au stationnement automobiles. C'est en tenant compte de ces différents usages et de ces différentes temporalités que des situations en apparence complexes se dénouent progressivement.

↳ Organiser le stationnement ... pour gagner de la place

Au delà des aspects fonctionnels liés à la gestion des flux engendrés par les différents modes de déplacement, l'ambition est de concevoir des espaces publics de qualité, réfléchis, dans le respect des caractéristiques urbaines et architecturales, et des usages du centre-bourg. Il en va de l'amélioration du cadre de vie et de « l'image de marque » de la commune.

Cela passe par **la réorganisation des déplacements** en vue de la valorisation et d'une affectation plus explicite des différents espaces. Il s'agit donc de redéfinir de façon pragmatique les fonctions d'espaces publics et de voiries souvent banalisés et peu qualifiés.

↳ Ajuster le stationnement aux usages

Dans la plupart des cas, l'accessibilité au centre-bourg reste fortement conditionnée aux yeux de ses habitants et de ses usagers, mais également des élus décideurs, par la possibilité de disposer de stationnement à proximité immédiate des commerces et services. Une réaffectation des espaces publics et rues au profit d'un partage plus équilibré des différents modes et d'une meilleure qualité urbaine, posera systématiquement la question d'une réorganisation de l'offre de stationnement. En règle générale, il ne s'agit **pas d'une question de capacité, mais de désignation de l'offre**, la plus pertinente, tant en termes de localisation que de fonctionnement (réglementation, lisibilité de celle-ci...).

↳ Le lien avec la périphérie est souvent une partie de la solution

Plus largement, les bourgs ne fonctionnent pas en vase clos. Pour redonner toute sa place au centre, l'un des principaux enjeux sera de renforcer ses liens avec les espaces situés à proximité. **La valorisation des séquences** reliant notamment les espaces de stationnement au centre, la qualification des continuités entre les lieux aux portes du bourg et le centre, sont ici des leviers. Le traitement des espaces publics doit permettre de proposer des itinéraires doux, agréables, qui composent des circuits aptes à inviter les habitants à s'orienter et à déambuler dans le centre ancien, le découvrir, prendre l'habitude de le pratiquer, se l'approprier. Cette montée en qualité des espaces et la valorisation de leurs ambiances nourrissent des expériences qui stimulent l'envie de venir et qui valorisent l'image du bourg.

↳ Travailler à l'acceptabilité des changements

Si la réponse technique est en règle générale simple (limitation de la dispersion des places de stationnement, identification des espaces « piétonniers », réorganisation de l'offre, concentrée en des sites dédiés dans le centre-bourg ou dans sa périphérie immédiate, etc.), l'enjeu est de **faire changer les mentalités** vis-à-vis du « tout automobile » qui prime encore largement, notamment en milieu rural où aucune alternative crédible ne peut véritablement lui être opposée. Des actions simples, servant de test et de révélateur, des expériences temporaires adaptées aux rythmes du bourg, permettent de s'engager dans la voie des changements et de la promotion de nouveaux usages de l'espace, faisant valoir la vision d'un centre-bourg apaisé.

↳ Inscrire les aménagements dans une stratégie d'ensemble

Compte tenu de la nature des bourgs, il est indispensable de concevoir des aménagements avec simplicité, selon des objectifs d'usage, sociaux et fonctionnels réfléchis. Il s'agira de considérer leur vocation et leur localisation afin de les inscrire dans une **démarche de programmation urbaine globale**, articulée notamment avec la valorisation des activités économiques (commerces, tourisme...) et la politique de l'habitat. En effet, cette vision globale de l'adaptation et de la valorisation des espaces et des besoins de mobilité ne peut pas être détachée des autres dimensions de sa revitalisation.

↳ Pour agir à la bonne échelle : s'appuyer sur un large partenariat

Cette démarche doit, bien entendu, se faire à l'aune des moyens humains, techniques et financiers des communes. Comme pour tout autre type d'intervention, il s'agira de **prendre appui sur des alliances**, des mises en réseaux : Communautés de communes, Pays, parcs naturels... au bénéfice d'aménagements « à la bonne échelle ».

L'élaboration d'un diagnostic, adapté à la taille et aux moyens de la collectivité, a pour but d'objectiver les connaissances sur les pratiques, les usages, les flux opérant dans le centre-bourg. Une place sous utilisée, une offre de stationnement déficitaire, un trafic poids lourds élevé... Ce diagnostic s'enrichit utilement de la confrontation entre le « vécu » et le « perçu ». En raison de sa nature même, cette problématique doit être abordée aux différentes échelles, du bourg lui-même aux échelons communal, intercommunal voire départemental... Aussi bien sur le plan spatial qu'institutionnel.

Lors de cette première phase d'analyse, l'appréhension des enjeux devra s'effectuer selon plusieurs approches, en considérant trois dimensions complémentaires :

- **L'offre de mobilité et les déplacements** : c'est la configuration et l'organisation des différents modes de déplacement vers et dans le centre-bourg, qui permettent d'offrir des parcours agréables, continus, accessibles et pratiques (aux commerces, aux équipements et espaces publics du cœur de bourg) et d'éviter les conflits d'usages potentiels.
- **L'offre et l'usage du stationnement** dans le centre-bourg : cela représente souvent un défi pour les collectivités qui se retrouvent face à la nécessité d'adapter leur offre selon les raisons qui amènent à fréquenter le centre-bourg (arrêt-minute, stationnement résidentiel, parcours touristique...).
- **Les espaces publics et leur qualité** : l'espace public constitue le support d'un vécu de proximité et d'une convivialité qui contribuent largement à l'identité et l'attractivité du bourg .

1. L'offre de mobilité et les déplacements

Objectif : analyser l'organisation des déplacements en centre-bourg afin d'identifier les conflits d'usages potentiels et les moyens de les apaiser. Replacer le bourg dans son territoire pour mieux appréhender les flux et penser des aménagements cohérents.

🔗 Résultats attendus :

Cette analyse permettra d'appréhender :

- le **maillage du réseau viaire** : degré d'irrigation du territoire, hiérarchisation du réseau, lisibilité du plan de circulation, contraintes de largeur d'emprise ou non ;
- la **qualité des portes d'entrée du bourg** : orientant et « apaisant » les flux automobiles, proposant une prise en charge des autres modes, sous la double consigne de qualité et de sécurité ;
- **les principaux flux de circulation et la sécurité routière** : types de flux (transit, inter-quartiers, desserte locale, livraisons/enlèvements...), bonne adéquation avec les réseaux, vitesses pratiquées, présence d'intersections dangereuses, problèmes de cohabitation entre les différents modes (poids lourds, automobiles, modes actifs), itinéraires préférentiels ;
- la **qualité de la signalétique et du jalonnement selon les modes** (automobiles, piétons, vélos) **et les usages** (commerces, tourisme, transit...) ;
- les **aménagements en faveur des modes actifs** (piétons, vélos...) dans le centre-bourg : trottoirs, trame cyclable, aire piétonne, zone de rencontre, zone 30, stationnements vélos ;
- **l'offre et l'usage en transports collectifs** : lignes régulières, lignes ferroviaires, circuits scolaires, transport à la demande...
- la **présence d'offres spécifiques** : co-voiturage, auto-partage, bornes de recharge pour les véhicules électriques, lignes pédibus ou vélobus...

🔗 Méthodologie d'intervention :

Cette étape appelle à aller chercher différents types d'informations :

- **l'analyse de données techniques** existantes ou la production de celles-ci : comptages routiers, vitesses pratiquées, accidentologie, enquête origine-destination, réalisation de profils en travers de voirie ;
- **l'étude des documents de planification existants**, le cas échéant : Plans de Déplacements Urbains, Schéma directeur des déplacements, Plan de mobilité, Plan Vélo, Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics pour les Personnes à Mobilité Réduite et Handicapées, SCoT, PLUi...

- **la réalisation d'entretiens** avec les services communaux et les partenaires de la collectivité compétents dans le domaine des déplacements, des transports, de la voirie : Région, PETR, Département, Intercommunalité, opérateurs de transport, etc. Mais aussi, en élargissant opportunément ce travail d'écoute, aux écoles, établissements de santé, associations pédestres ou de cyclisme...
- **l'observation « in situ »** : reportage photographique, diffusion de questionnaires ou la réalisation de micro-trottoirs pour recueillir le ressenti et les besoins des usagers.

2. L'offre et l'usage du stationnement dans le centre-bourg

Objectif : recenser et qualifier l'offre de stationnement, connaître les pratiques et les usages dans le but d'identifier les besoins en amélioration, reconfiguration ou développement.

🔗 Résultats attendus :

L'approfondissement de cette problématique spécifique permettra de :

- **quantifier et localiser l'offre** : sur voirie, poches de stationnement en cœur de bourg, parking en périphérie ;
- **analyser la réglementation en vigueur et ses impacts** : zone bleue, payante, gratuite, aires de livraison... ;
- **qualifier le fonctionnement de l'offre existante** : saturation (ou sous occupation) rotation, stationnement « sauvage » ou en double-file, mutualisation des places, modalités d'organisation du stationnement lors d'évènements ponctuels (marché, fêtes, évènementiel culturel)...
- **mesurer la qualité et l'efficacité de la signalétique et du jalonnement** : indication des parkings, de leur réglementation (gratuité, covoiturage, relais...), affichage du nombre de places disponibles/restantes, présence d'itinéraires piétons qui prennent le relais.

🔗 Méthodologie d'intervention :

Pour ce faire, différents outils peuvent être mobilisés :

- **l'analyse de données** déjà existantes ou à récolter sur le terrain : enquête stationnement (enquête offre-usage ou enquête rotation sur des secteurs à enjeux forts permettant d'obtenir des résultats plus fins) ;

- **l'observation sur le terrain**, organisée à différents moments de la journée ou de l'année (exemple en période estivale), elle permet d'établir un état des lieux relativement précis et d'identifier les « points noirs » éventuels ;
- **les entretiens et/ou ateliers de travail** avec la population et les acteurs locaux pour appréhender auprès de ces interlocuteurs leur perception d'usagers sur la problématique spécifique du stationnement, identifier les dysfonctionnements et recueillir des pistes de solution.

Les raisons de venir au centre-bourg	Le temps de stationnement nécessaire	Les réponses de l'offre actuelle	Les actions à envisager
Faire de petites courses (baguette, cigarettes, médicaments...)	« Arrêt minute »		
Accéder à un service (Mairie, Poste, Maison de Services au Public,...)	« Moyenne durée »		
S'accorder un temps de loisirs (café, restaurant, expo, médiathèque, tourisme...)	« Longue durée »		
Travailler ou habiter en centre-bourg (et ne pas avoir de garage ou de parking dédié...)	« Longue durée »		

Exemple de support d'atelier « mobilités »
 Accompagnement de Salviac (46) et Saint-Hippolyte-du-Fort (30)
 Groupement Place-Erea-AID

3. Les espaces publics et leur qualité

Objectif : analyser le fonctionnement des lieux de vie existants et identifier les améliorations souhaitables et les besoins complémentaires.

📌 Résultats attendus :

Pour cette thématique, il s'agit de :

- **dresser un diagnostic qualitatif** des espaces publics du centre-bourg : aspects paysagers, patrimoniaux et historiques, état des aménagements, problématiques d'entretien, dégradation, tranquillité publique...
- **analyser les usages** : le profil des personnes qui fréquentent ces espaces (jeunes, personnes âgées, actifs, parents avec enfants...), les différentes temporalités (quels types d'usages en fonction de l'heure de la journée ?), les pratiques de ces espaces (qu'est-ce qu'on vient y faire ?)... Pour identifier des « manques » éventuels : qualité, aménagements spécifiques (bancs, aires de jeux, tables de pique-nique, scène, abri...);
- **identifier et caractériser des fonciers stratégiques en cœur de bourg** : dents creuses, immeubles, friches... **Evaluer leur mutabilité et leur adaptabilité** pour des vocations pressenties (report de stationnement, parc urbain, nouvelle place, etc.).

📌 Méthodologie d'intervention :

Des outils d'analyse qualitative peuvent guider ce diagnostic, tels que :

- **le recueil et l'analyse de données « de terrain »** : micro-géographie, relevés photographiques, temps d'observation aux différentes heures de la journée, témoignages d'habitants, enquête auprès de la population, diagnostic en marchant...
- **des entretiens avec les acteurs clés** : CAUE, architecte et paysagiste conseil de l'Etat, services municipaux, commerçants...
- **l'intervention dans l'espace public**, prétexte pour recueillir la parole des habitants et « tester » de nouveaux usages : évènement artistique et culturel, constructions éphémères, résidence d'architectes, campagnes de végétalisation citoyenne...

3

Co-construction d'une stratégie

Dans le respect des principes édictés ci-avant, toute stratégie s'élabore en vue d'un objectif central : **mettre en place un nouvel usage des espaces publics du centre-bourg**. De façon concrète, elle s'articule autour des finalités ci-après :

- contenir et mieux organiser les déplacements automobiles dans le centre-bourg ;
- proposer des alternatives crédibles à l'usage de la voiture et favoriser la mobilité active ;
- redéfinir la place des transports collectifs en centre-bourg ;
- construire un maillage d'espaces publics de qualité ;

Il ne s'agit pas, bien sûr, de développer ici un programme « clé en main », mais de proposer des axes d'intervention à **moduler et à ajuster** selon les caractéristiques des centres-bourgs concernés.

Elles porteront tant :

- sur le domaine de la réglementation, de la gestion et de la pédagogie ;
- que sur celui du génie civil et de l'aménagement urbain.

1. Contenir et mieux organiser les déplacements automobiles dans le centre-bourg

Ce premier grand objectif peut se décliner selon les axes ci-dessous :

- La réflexion sur un « **plan de circulation** » adapté à l'échelle du bourg et ouvert sur son environnement proche : évolution des sens de circulation, création de « zones apaisées » (zones de rencontre, zones 30), réglementation visant à proposer des usages sécurisés, non conflictuels et cohérents de la voirie (vitesse, circulation des poids lourds, accès aux pôles générateurs, etc.).
- Une approche particulière du traitement des « **entrées de bourg** » : l'enjeu stratégique est ici d'initier une vision nouvelle de l'identité du bourg et de son usage. Cette reconquête des entrées de bourg relève tout autant de l'aménagement qualitatif des espaces collectifs que de la gestion de la circulation. Les traitements de voirie viseront avant tout à faire changer les comportements des automobilistes (rétrécissement, chicane, passages piétons surélevés, coussins berlinois, etc.) pour casser la vitesse et imposer le partage effectif de la rue par les différents modes.

Sarralbe (Moselle, 4700 hab.) a été lauréate du « concours national des entrées de ville » (organisé par l'association Sites et Cités Remarquables de France) pour son projet qui a su concilier patrimoine naturel, déplacements urbains et reconquête de friches industrielles en centre-bourg. Au départ, il y avait le constat d'un délaissement de cette entrée de ville marquée par l'industrialisation et les contraintes de transport qui ont morcelé les entités urbaines par le tracé des routes et des grands axes de circulation. Il y avait aussi les limites naturelles, un réseau hydraulique très présent : le canal, l'Albe, la Sarre. L'entrée de ville nord de Sarralbe est aujourd'hui couplée à une halte fluviale, des aires d'arrêt pour la piste cyclable qui longe le canal, des chemins de promenades piétonnes qu'un réseau de passerelles relie au centre-bourg... « C'est le support d'une mixité de mobilités douces qui se croisent et se découvrent. »

http://www.patrimoine-environnement.fr/wp-content/uploads/2017/07/2017.02.15_PPT_G%C3%A9n%C3%A9ral_Colloque-EDV.pdf

- La définition de principes **d'aménagement des rues du bourg** : en cohérence avec la hiérarchisation de la voirie établie, à décliner progressivement avec des profils adaptés en vue notamment d'apaiser la vitesse automobile, d'améliorer la lisibilité, la continuité, l'accessibilité et la qualité des circulations douces et de renforcer la sécurité de tous.
- La mise en place d'une **politique de stationnement** : évolution du nombre de places publiques et optimisation des emplacements pour limiter leur éparpillement sur l'ensemble du centre-bourg. Création de parkings relais, positionnés en entrée de bourg tout en conservant, notamment à proximité des commerces, des points d'arrêt minute. Evolution de la réglementation. Actions sur le stationnement privé en ciblant les réponses adaptées en fonction des usages (mutualisation et foisonnement, création de parkings privatifs afin de libérer l'espace public, réaffectation d'anciens bâtiments agricoles ou industriels...). Traitements qualitatifs avec notamment l'utilisation de matériaux en accord avec la qualité du cadre urbain (le plus souvent des emplacements engravés sont préférables au bitume...), mise en valeur paysagère, etc. Ici, **les « tests » et aménagements éphémères** peuvent être de bons moyens pour rationaliser le stationnement : centre-bourg piéton tous les premiers dimanche du mois, rue principale piétonne lors d'un évènement mensuel ou annuel...

Bergerac (Dordogne, 27420 hab.) a profité de la saison estivale, et surtout touristique, pour tester le changement d'usage d'une place réservée au stationnement. Sur la place du marché couvert, située en cœur de ville, les voitures ont été remplacées par des transats, du gazon synthétique, des voiles d'ombrage, du WiFi gratuit et l'installation d'associations qui ont proposé des activités pour petits et grands. L'expérience fut un vif succès... De quoi orienter la municipalité sur sa politique de stationnement future.

2. Proposer des alternatives crédibles à l'usage de la voiture et favoriser la mobilité active

Dans l'optique développée ci-avant, c'est l'objectif premier de toute stratégie globale de gestion de l'usage de la voirie et des espaces publics en centre-bourg. Il peut se traduire par la création d'un **réseau cohérent de cheminements doux**, continus et sécurisés (piétons / deux-roues non motorisés) pour répondre à une demande croissante des habitants et des visiteurs : aménagement d'itinéraires dédiés prenant en compte les différents usages, valorisation des liaisons piétonnes avec les stationnements périphériques, traitement prioritaire des abords des établissements scolaires et des équipements publics, prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et handicapées, création d'espaces piétonniers, aménagements types préconisés en fonction des configurations de voirie (piste ou bande cyclable, zone 30, zone de rencontre...), etc.

Créon (Gironde, 4500 hab.) accueille les cyclistes depuis 17 ans au sein de sa station vélo. Installée dans une ancienne gare, située sur la piste cyclable R. Lapébie (grand itinéraire cyclable de l'entre-deux-mers), ce fut l'une des premières communes en France à accueillir les amoureux du vélo pour leur prodiguer conseils, documentation et organiser des événements festifs tout au long de l'année. Mise en lien avec le centre-bourg, la station vélo place la commune de Créon au cœur des mobilités actives de son territoire élargi. La commune a d'ailleurs choisi, en plus d'un axe fort sur le dynamisme associatif, d'axer son développement et son attractivité autour de ces enjeux de mobilité et de développement durable (co-voiturage local, réseaux de transport en commun départementaux et locaux, membre des « Cittaslow »...).

3. Redéfinir la place des transports collectifs en centre-bourg

D'une façon générale, les bourgs sont peu ou mal desservis par les transports en commun qui assurent, au mieux, des fonctions spécialisées vers des clientèles dites « captives », principalement scolaires.

La commune a peu de prise sur l'organisation de cette offre de transport, aujourd'hui dans les mains des régions ou des départements. Par contre **la qualité des arrêts** (visibilité, accessibilité, confort, etc.) dépend largement de la commune et cette composante doit être prise en considération avec beaucoup de soin dans l'aménagement des espaces publics.

De nombreux exemples d'actions partenariales montrent cependant que des lignes de **transports à la demande** peuvent pallier l'absence d'offre de transport en commun « classique », et favoriser les mobilités (notamment au profit des personnes âgées) au sein du bourg et de son bassin de vie (EPCI, Pays...).

Il en est de même pour les **diversifications ponctuelles** pouvant être destinées à des clientèles touristiques ou déployées à l'occasion de manifestation ou événements particuliers.

4. Construire un maillage d'espaces publics de qualité

La définition d'une stratégie globale et pérenne de requalification et/ou de création d'espaces publics est un élément essentiel du projet de revitalisation.

Cela passe en première instance par **la hiérarchisation des « lieux clés »** du centre-bourg qui pourront être différents selon sa configuration (places ou rues principales, entrées de ville, quais, mais aussi les espaces interstitiels et de transition qui en constituent également des éléments importants, etc.) afin d'établir une programmation permettant de tirer le meilleur profit des premières requalifications.

Cette programmation s'attachera également à définir **les conditions d'ouverture et d'aménagement des emprises foncières** qu'il apparaîtrait opportun d'ouvrir au public.

Dans cet esprit, les opérations sur l'espace public s'attacheront plus particulièrement à :

- définir une « charte » encadrant les caractéristiques du mobilier urbain, des revêtements de sol, des matériaux et des espèces végétales pour contribuer à l'harmonie d'ensemble et à la cohérence visuelle des espaces du bourg et affirmer son identité. Dans le cadre d'un règlement local de publicité, elle peut aussi s'appliquer à la publicité et aux enseignes ;
- s'assurer de la robustesse, de la simplicité d'usage, de l'économie d'entretien et de réparation des aménagements proposés ;
- maîtriser et sécuriser sans standardiser ;
- veiller à la pertinence des aménagements végétaux et espaces verts, en termes d'implantation (ensoleillement, passages, etc.), de sobriété, de respect de la flore locale, d'inscription dans le temps (plantations arborées), sans négliger les aspects de gestion quotidienne ;
- proposer un éclairage public adapté, économe et « durable » qui sécurise et valorise le patrimoine et le paysage nocturne du centre-bourg ;
- réglementer l'usage des lieux et favoriser les événements festifs, par le biais de règlements de voirie ou de chartes d'usage avec un souci de mise en œuvre pratique et de contrôle véritable ;
- lorsque cela apparaît utile, créer des parcours touristiques dotés d'une signalétique spécifique proposant un fil conducteur aisément identifiable entre les différents éléments historiques du bourg.

Limoges (Haute-Vienne, 133630 hab.), capitale de la porcelaine, a installé du mobilier urbain en... Céramique ! Désireuse que l'espace public porte la trace de l'identité locale, la commune fait réaliser un « parcours céramique » en centre-ville, concours lancé en 2016 et qui se clôturera en 2019. Ce parcours reliera les hauts lieux de cette discipline via un jalonnement. En attendant, les potelets du centre-ville se sont d'ores et déjà couronnés de porcelaine et le mobilier urbain de l'hôtel de ville s'est habillé de céramique. A suivre... !

4

Illustration d'un plan d'actions

Pour illustrer ces éléments de méthode, présentons plus amplement l'exemple de la commune de Saint-Flour (6 643 hab. / *fiche expérience #04*). Dans le cadre de son projet de redynamisation du centre-bourg, la commune a inscrit la requalification de la place d'Armes et de la rue marchande au sein des projets structurants. Il faut dire que ces espaces publics constituent des lieux emblématiques de la cité sanfloraine, de par leur richesse patrimoniale (cathédrale, maisons de caractère) et leur participation à la vitalité du centre (commerces, lieux de manifestations culturelles...). Zoom sur la démarche mise en œuvre pour améliorer l'attractivité de la centralité, via l'aménagement des espaces publics.

<https://www.saint-flour.net/mairie-vie-municipale/les-projets-2/place-darmes/>

Le projet de requalification de la place d'Armes peut se résumer en **3 axes forts** :

- **Un cahier des charges concerté** : durant l'été 2016, les habitants, commerçants et usagers ont été invités à s'exprimer sur le devenir du « cœur » de la cité. Via un questionnaire, ils devaient faire part de leurs usages actuels et de leurs attentes pour le futur. Ce sont pas moins de 350 réponses que la municipalité a récoltées, une matière riche pour nourrir la rédaction du cahier des charges visant à la requalification de la place. La démarche est en accord avec l'objectif fixé pour cet espace : en faire un lieu attractif, mais surtout approprié par ses habitants.
- **Des espaces publics porteurs d'identité** : « *pièce centrale du projet urbain* », la place d'Armes s'inscrit dans la continuité du programme de requalification déjà enclenché, notamment en ce qui concerne les espaces publics du centre-bourg (rue des Lacs, place de la Halle...). En effet, une « identité » se lit d'ores et déjà dans les rues réinvesties : matériaux locaux (pierre noire), formes qui renvoient à l'activité volcanique, mobilier homogène et travaillé... Cette continuité invite à la déambulation, traçant des parcours lisibles pour le piéton, participant du lien entre ville haute et ville basse (escaliers de même acabit, rues connexes) et mettant en valeur les éléments architecturaux remarquables (halle aux bleds, ancien tribunal devenu cinéma, maisons bourgeoises...) ainsi que les commerces du centre-bourg.
- **Une réflexion concomitante sur le stationnement** : aujourd'hui vaste parking, la place d'Armes deviendra demain une « promenade marchande » interdite aux voitures. A l'instar de La Réole (cf. *fiche expérience #01*), un des projets consiste à créer un ascenseur urbain donnant accès à un parking en contrebas. Laissant ainsi la place à des aménagements, encore à l'état d'esquisse, comptant parmi eux : deux petits squares, un point de vue réaménagé, une esplanade marquant l'entrée de la cathédrale, et un espace central laissé « libre » seulement occupé par des jets d'eau.

Des registres/des pistes pour l'action

Une approche réaliste et pleinement éclairée sur les moyens de la collectivité s'impose. Elle ne peut pas être détachée des autres dimensions de la revitalisation du centre-bourg, tant sur le plan du commerce, de l'habitat, de la culture et du patrimoine.

► Se positionner sur un périmètre d'intervention

Définir le périmètre pertinent concentrant de la façon la plus efficace les actions et les investissements, comme c'est le cas dans d'autres domaines (ex : habitat). Il s'agira de bien « mesurer ses forces » : outre le choix du périmètre d'intervention pertinent, compte tenu des conclusions du diagnostic, il conviendra de ne pas multiplier les opérations, savoir ne pas intervenir et choisir celles dont les effets de mutation et d'entraînement seront les plus forts.

► Donner des signes tangibles de transformation

Au plus tôt pour signifier l'engagement de la collectivité et « changer le regard », des actions relativement simples, facilement acceptables et peu onéreuses devront être envisagées (mise en place d'un jalonnement, pose de ralentisseurs, expérimentation de piétonisation ou de zone de rencontre, libération d'espaces publics, réglementation du stationnement avec le disque européen à proximité de certains commerces prioritaires, etc.).

► Associer la population à ces transformations

Pour qu'elle en soit réellement partie prenante. Cela sera, bien sûr, plus particulièrement nécessaire lors de l'élaboration du diagnostic et de la définition des actions, par le biais **d'une information et d'une concertation active**, afin d'identifier finement ses besoins et ses attentes. Il ne faudra également pas négliger le travail de sensibilisation auprès des habitants afin de leur montrer l'intérêt de **faire évoluer leurs pratiques de déplacement**. Concrètement, cela pourra passer par la mise en place d'un lieu d'information, d'un local dédié et accessible à tous, la diffusion régulière d'informations dans le journal municipal, sur le site internet de la commune, etc. Outre ces liens directs avec la population, une démarche particulière pourra être entreprise à destination des acteurs locaux (associations, collectifs de citoyens, chambres consulaires, etc.).

► Décliner cette stratégie sous forme de fiches-actions

Elles préciseront soit les actions à entreprendre, soit les principes directeurs des politiques suivies. **Elles porteront sur les points suivants :**

- **actions d'investissement** : opérations concrètes, physiquement identifiables (aménagement de voirie, d'une zone 30, d'une bande cyclable, d'un parking...)

- **actions de développement** : définition d'objectifs, lignes directrices et planning en matière d'aménagement de voirie, de traitement des espaces publics, de sensibilisation des populations et principales modalités de mise en œuvre (matériaux à privilégier pour assurer une qualité urbaine homogène et une lisibilité des espaces, signalisation et jalonnement à prévoir, etc.) ;
- **actions réglementaires** : politiques déclinables sous forme de règlements et de décisions, notamment en matière de stationnement.

► **Ne pas résumer un tel programme à un seul ensemble d'aménagements physiques**

Aussi cohérents fussent-ils. Le programme doit également comprendre la mise en place :

- **d'une politique globale de gestion de l'usage de la voirie et des espaces publics** (gestion formalisée du stationnement, mise en place d'un « Code de la rue », par exemple) ;
- **d'une politique de sensibilisation et d'information** notamment sur les zones apaisées, dont le fonctionnement et les priorités entre usagers sont parfois peu connus par la population.

► **Mobiliser une expertise externe**

Tout comme pour le diagnostic évoqué plus haut, la définition de ces différentes actions, l'évaluation de leur faisabilité et le **montage financier et programmatique** assurant leur mise en œuvre font appel à une réelle technicité (supposant notamment la maîtrise de normes nombreuses) que ne possèdent pas toutes les collectivités.

En tout état de cause, une expertise externe sera presque toujours nécessaire, mobilisant qui plus est des spécialistes et un savoir-faire pluridisciplinaire pour assurer la mise en œuvre opérationnelle.

La collectivité devra donc les recruter, dans le respect du cadre réglementaire, par le biais d'une **procédure de marché public** (appel d'offre, concours, etc.). Ce qui suppose à minima la rédaction d'un cahier des charges formalisant ses attentes.

Cette intervention, qui permettra à la collectivité de pouvoir faire ses choix parmi des options d'aménagement très nombreuses, pourra prendre **des formes très diverses**.

Selon l'étendu de la commande, il pourra s'agir :

- d'une étude urbaine pour l'aménagement du bourg / schéma d'aménagement global ;
- d'une étude d'aménagement d'un quartier ;
- d'une étude de programmation architecturale et urbaine pour l'aménagement des espaces publics ;
- d'un plan de circulation et de partage de la voirie ;
-

► Assurer la traduction réglementaire du projet centre-bourg

Le Plan Local d'Urbanisme (communal ou intercommunal) en est le principal vecteur par le biais des différentes pièces qui le constituent :

▪ **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)**

Le PADD qui fixe la vision stratégique et prospective de l'aménagement communal définira les grands principes de l'aménagement du cœur de bourg, qui seront traduits ensuite dans les autres pièces.

▪ **Des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**

Elles visent à donner corps aux éléments stratégiques contenus dans le PADD. Rédigées dans une perspective pré-opérationnelle, elles définissent sur un quartier ou secteur les dispositions à respecter en matière d'aménagement (espaces publics, « continuités vertes », stationnement, voirie, réseau cyclable, etc). Elles doivent cependant laisser aux concepteurs des projets la marge de manœuvre nécessaire à leur réalisation, notamment dans le cas où les études approfondies révéleraient des contraintes techniques nécessitant une adaptation de la composition proposée.

▪ **Le règlement**

A travers, notamment :

- **Des emplacements réservés** couvrant les terrains que la collectivité souhaite acquérir pour la création de voies et d'ouvrages publics, d'installations d'intérêt général, d'espaces verts. Ils peuvent donc être employés pour l'acquisition de parcelles privées (en tout ou partie) nécessaires à l'agrandissement ou la création d'espaces publics, de liaisons piétonnes ou cyclables, etc.
- **La définition de prescriptions de nature à assurer la préservation, la conservation ou la restauration d'immeubles bâtis ou non bâtis, espaces publics ...** délimités sur le plan de zonage « pour des motifs d'ordre culturel, historique ou architectural » (en application de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme). Ces dispositions peuvent s'appliquer seules ou venir renforcer celles arrêtées dans une OAP dès lors que les espaces à aménager peuvent se prévaloir des motifs évoqués ci-dessus.

Ont contribué à l'élaboration de la valise pédagogique :

Maîtrise d'ouvrage : Bruno Gourmaud, Jean-Michel Rieutord (DDTM30), Sébastien Perroud (DDT 31), Patrick Duteyrat, Patrick Combernoux, Adrien Aninat (DDTM 34), Sébastien Truquet, Laurent Bouscary (DDT 46), Olivier Bré, Kévin Hidalgo, Christophe Cassan (DREAL /DA).

Bureaux d'études : Marion Hoefler, Hervé Castelli, Francis Pougnet (PLACE_reflex), Arnaud Ernst (AID), Philippe Paris (EREA conseil).

valise pédagogique centres-bourgs

décembre 2018 (V1)

Contact :

DREAL Occitanie / Direction de l'aménagement :

Olivier.Bre@developpement-durable.gouv.fr

Christophe.Cassan@developpement-durable.gouv.fr