



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

AGENCE
NATIONALE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES



Forum des solutions

2021-2022



La ville résiliente

Cahier n° 2



PUCA

plan
urbanisme
construction
architecture

CITÉ
DE L'ARCHITECTURE & DU PATRIMOINE

Directeur publication : Yves Le Breton

La reproduction de cette publication est soumise à autorisation de l'ANCT
Contact : info@anct.gouv.fr

ISBN : 978-2-492484-30-8 / Juin 2022

Avant-propos



**ROLLON
MOUCHEL-BLAISOT**
Directeur du programme
Action cœur de ville
(ANCT)

Aujourd'hui, une grande majorité des Français désirent vivre dans une ville petite ou moyenne à taille humaine. Les crises que nous traversons, sanitaire et climatique, ont accéléré certaines prises de conscience collectives : l'indispensable recours aux solutions fondées sur la nature en ville, le développement des mobilités actives et décarbonnées et, de manière plus générale, l'intégration de toutes les réflexions de transition écologique sur l'aménagement urbain. C'est donc un véritable changement de paradigme.

La ville résiliente se fera avec la sobriété foncière qui est à conjuguer avec l'offre d'espaces ouverts de qualité grâce à l'intégration de l'eau, des paysages, de la nature et de la biodiversité dans les projets. La renaturation des milieux urbains et la restauration des corridors écologiques (trames verte et bleue) sont nécessaires pour lutter contre l'érosion de la biodiversité et contribuent à l'atténuation des îlots de chaleur grâce à la désimperméabilisation des sols et à la circulation de l'air. Au plan sociétal ils rendent aussi la densité plus acceptable, appréciable et désirable.

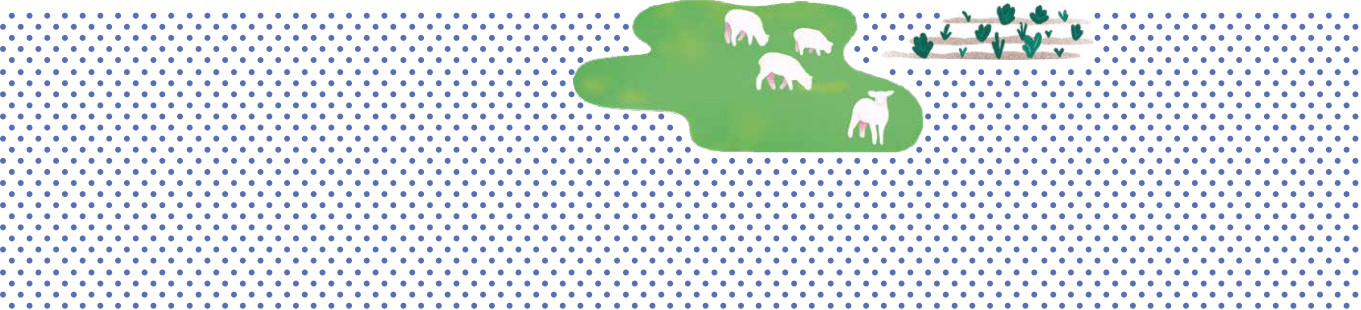
Eau, sol et nature sont trois éléments essentiels et interdépendants à interroger, pour faire de la Nature une infrastructure à part entière. C'est ce que le programme ACV promeut pour un nouveau modèle d'aménagement conciliant développement, bien-être et résilience.

L'adaptation au changement climatique ainsi que la préservation de la biodiversité et des sols deviennent incontournables. Les villes ACV sont ou peuvent être des villes pionnières avec des solutions concrètes, ces différentes prises de paroles lors des Forums des solutions en sont la preuve. Soucieux de la qualité de vie et de la santé de leurs concitoyens, nombre d'élus des villes ACV souhaitent aujourd'hui garantir un espace urbain vivable, pour tous.

Le Plan urbanisme construction architecture (Puca) et la Cité de l'architecture avec le programme Action cœur de ville, sont aux côtés des villes petites et moyennes pour apporter leur expertise au service la planification écologique et territoriale.

La ville résiliente

sommaire



P. 06

Réduire l'impact des mobilités

P. 08 **DK'Plus de mobilité** / Dunkerque (59)

P. 14 **Opération Mobipoint** / Dreux (28)

P. 20 **Le plan de mobilité rurale** / Ruffec (16)

P. 26 **Outil partenarial**

P. 28 **Autres projets innovants**

P. 30 **Le grand témoin**

P. 32

Adapter la ville par le lien climat-nature

P. 34 **Plantation d'arbres face au changement climatique** / Libourne (33)

P. 40 **Retrouver des sols perméables** / Blois (41)

P. 46 **Une entrée de ville entre stationnement et promenade** / Sérignan (34)

P. 52 **Outil partenarial**

P. 54 **Autres projets innovants**

P. 56 **Le grand témoin**

Réduire l'impact des mobilités





ANNABELLE FERRY
Directrice de la direction
Territoires et ville
Cerema

Faciliter les conditions d'accès et de mobilité aux centres des villes de toutes tailles permet de gagner en attractivité et en vitalité en répondant aux attentes des habitants, des travailleurs, des visiteurs et de l'ensemble des citoyens. L'enjeu est de favoriser, pour tous les publics, les déplacements vers ces centres-villes et en leur sein, tout en réduisant les impacts négatifs de ces mobilités en termes d'occupation de l'espace, de conflits entre les différents usages, de qualité de l'air, de nuisances sonores et visuelles. Les retours d'expériences présentés lors de ce Forum des solutions montrent que ce défi n'est pas l'exclusivité des grandes villes ou agglomérations.

La récente Loi d'Organisation des mobilités a permis aux communautés de communes de se doter de la compétence d'organisation des mobilités et grand nombre d'entre elles s'en sont saisies. Elles ont à présent la possibilité d'élaborer une stratégie en matière de mobilité, qu'elles peuvent formaliser dans un plan de mobilité simplifié (PdMS), à l'instar de toutes les autorités organisatrices de mobilité (AOM) de moins de 100 000 habitants. Cette démarche de planification, souple et fédératrice, permet de se doter d'une stratégie concertée, pour garantir la mise en œuvre du droit à la mobilité en conciliant les enjeux sociaux, économiques et environnementaux. Le Cerema a conçu un guide sur cette démarche, qui sera particulièrement utile pour les nouvelles AOM. Il accompagne également un panel de volontaires sur des thématiques ciblées, comme il a accompagné le pays Ruffécois.

Cette stratégie de mobilité est bien sûr à concevoir en synergie avec les politiques d'urbanisme et d'aménagement. Il s'agit de retrouver une ville à taille humaine et de moindre impact environnemental, une ville qui sait prendre en compte la diversité des usagers et évoluer pour tenir compte des changements de pratiques. Plusieurs villes, comme Dunkerque, cherchent aujourd'hui à diminuer la place prépondérante prise par la voiture au cours des décennies passées. Cela suppose de créer des solutions de déplacement alternatives adaptées aux contraintes et possibilités de chacun, en révisant les stratégies d'aménagement conduites depuis plus de cinquante ans, mais aussi de requalifier les espaces publics.

En effet, l'impact de la qualité des aménagements urbains est primordial. Ils doivent offrir, en compensation des contraintes aux automobilistes, une grande qualité d'usage à travers des itinéraires continus, sécurisés et agréables pour encourager les modes actifs, pédestres et cyclables. La mise en place de services de mobilité pour ces modes, comme à Dreux (location de vélos électriques), vient renforcer ces interventions. Le Cerema est particulièrement engagé pour promouvoir les modes actifs comme un maillon à part entière du déplacement multimodal, à travers ses ouvrages de référence, ses actions de diffusion des connaissances et de formation, et son appui aux collectivités.

Face aux défis à conduire sur la question de la mobilité des personnes et des marchandises, les territoires innovent et expérimentent. De nouvelles solutions de mobilités actives, partagées (covoiturage, autopartage) ou solidaires (transport d'utilité social, plates-formes) se développent, dans une dynamique enthousiasmante pour des villes et des territoires plus inclusifs et plus sobres.

DK'Plus de mobilité



COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE

(195 917 habitants)

Nord, Hauts-de-France

Un nouveau réseau de transports en commun a vu le jour à Dunkerque : il a été pensé pour faire face aux inégalités d'accès à des mobilités performantes, réduire l'utilisation de la voiture et rétablir un accès facile, rapide et gratuit au centre-ville afin de le redynamiser. En parallèle, le réaménagement du quartier de la gare et de l'axe urbain vers le centre-ville, plus propice à la circulation cycliste et piétonne, favorise la mise en place de cette nouvelle dynamique.



On observe un vrai retour de la dynamique dans le centre-ville avec une fréquentation qui occupe toute la journée et qui est de plus en plus importante le soir, dans une ville qui s'éteignait auparavant à 20h.

Xavier Dairaine

Directeur de projet,
Communauté urbaine
de Dunkerque (CUD)



Contact :

Xavier Dairaine

Directeur de projet, Communauté urbaine de Dunkerque
xavier.dairaine@tud.fr



FICHE D'IDENTITÉ

Financeurs:

- Europe (Feder), État, Région Hauts-de-France, Département du Nord, Communauté urbaine de Dunkerque

Partenaires:

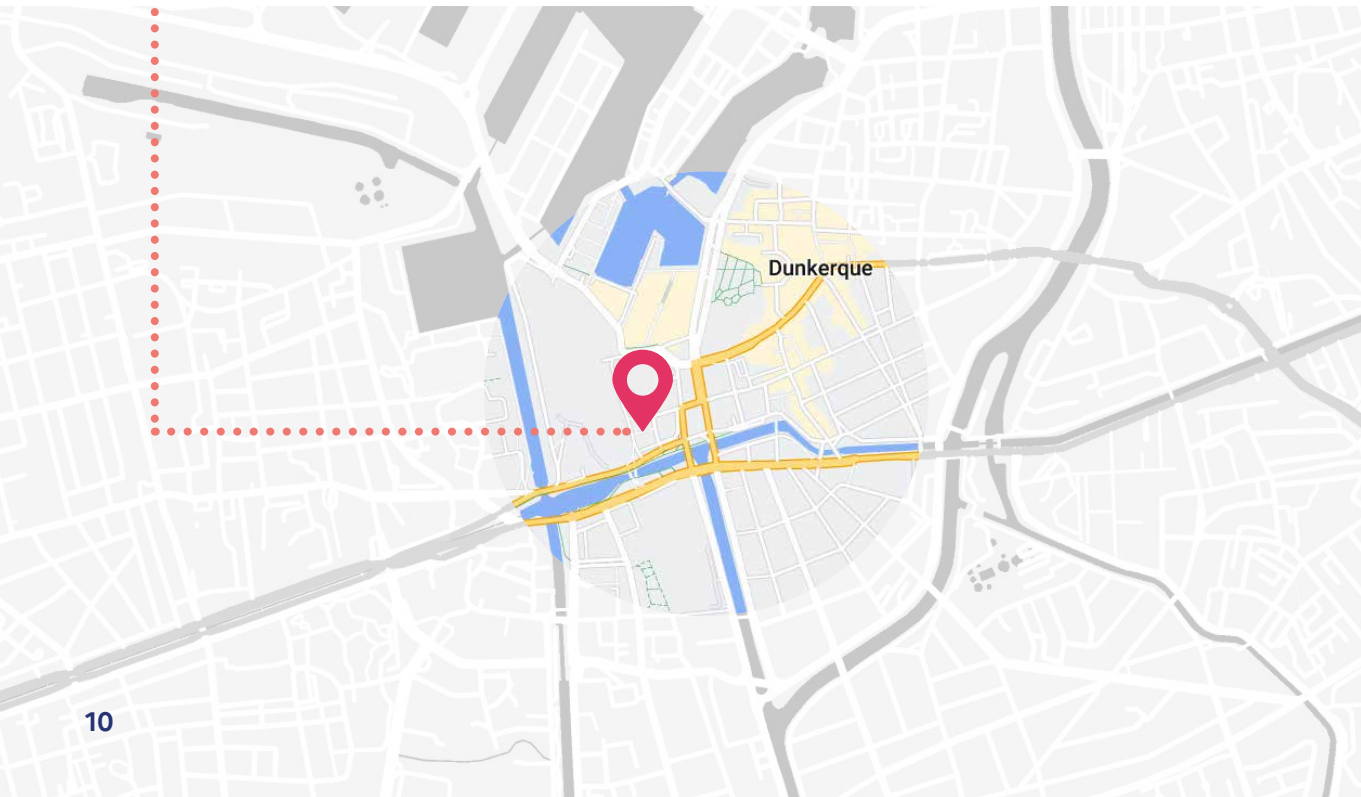
- SNCF, Région Hauts-de-France (gestionnaire des TER et des cars interurbains), Ville de Dunkerque, DK'Bus (filiale du groupe Transdev), Groupement des taxis dunkerquois

Commanditaires:

- Communauté urbaine de Dunkerque en tant qu'Autorité organisatrice de la mobilité

Calendrier:

- Avril 2017 : début des travaux sur la place
- Août 2018 : achèvement des travaux d'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Dunkerque
- Septembre 2018 : mise en service du nouveau réseau de bus gratuit
- Décembre 2018 : fin des travaux de l'abri sécurisé pour les vélos



CONTEXTE

Le centre-ville, détruit à plus de 75 % pendant la Seconde Guerre mondiale, a été reconstruit autour de l'usage de la voiture : 1/4 des espaces publics du centre de l'agglomération étaient dédiés aux voitures en stationnement. En 2015, une enquête sur les déplacements dans la communauté urbaine avait chiffré à 66 % les déplacements en voiture, contre seulement 2 % en vélo et moins de 5 % en transports collectifs. Le réseau de transport étant vieillissant et inefficace, près de 2/3 des ménages n'avaient pas accès aux lignes fréquentes.

La principale station du réseau de bus occupait la quasi-totalité de la Place de la gare, ainsi que des espaces de stationnement de voitures et de taxis, faisant obstacle à la circulation des piétons et des cyclistes. L'axe entre la Place de la gare et le centre-ville ne leur était pas plus propice, de même qu'aux mobilités douces, avec un réseau de bus urbains peu lisible, en provenance et au départ de la place par les cinq rues qui y conduisent. Il s'agissait donc de restructurer et de réaménager ce périmètre de la gare au centre-ville en accordant plus de place, de sécurité et de lisibilité pour répondre en priorité aux besoins des piétons, des cyclistes et des bus.

ENJEUX & OBJECTIFS

DK'Plus de mobilités est un projet aux enjeux multiscalaires initié par la Communauté urbaine de Dunkerque. À l'échelle du centre-ville, il a pour but de mieux partager l'espace public et d'améliorer le confort des piétons en rééquilibrant les modes de déplacement. Il doit être coordonné avec la redynamisation du centre-ville via les pôles intermodaux et le centre commerçant.

À l'échelle de la CUD, l'enjeu est de faciliter les déplacements avec un réseau plus équilibré selon les besoins des habitants. Il s'agit de simplifier l'accès aux pôles de vie en mettant l'essentiel des habitants à moins de 20 minutes de la gare, de connecter les espaces et d'anticiper les besoins futurs. L'amélioration de la mobilité passe par des lignes plus rapides, plus fiables et respectueuses de l'environnement, mais aussi gratuites, afin de doubler leur fréquentation de 2017 à 2020.

FINANCEMENT

Coût du projet =

65 M€

(ne comprend pas les bus)

Coût du réseau antérieur =

35 M€/an

en fonctionnement

Recettes de billetterie =

4,5 M€

(12%)

Coût de l'augmentation
de l'offre =

12,5 M€

Avec la perte des recettes, coût =

17 M€

que le CUD a décidé d'investir

Points forts

Le projet doit sa réussite notamment à l'investissement politique et financier avec lequel il a été porté :



- une **concertation continue** avec tous les acteurs, tout au long du projet, depuis la phase de conception jusqu'à la fin de la réalisation : taxis, usagers des transports, commerces, riverains... ;



- choix de la Communauté urbaine de Dunkerque d'investir dans le renouvellement, l'augmentation et la gratuité de l'offre de transports malgré la perte des recettes, qui a favorisé efficacement la **redynamisation du centre-ville** ;



- des objectifs d'**aménagement et de développement durable** inscrits dans le plan local d'urbanisme intercommunal habitat et déplacements (PLUiHD) qui ont servi de guide pour développer l'opération globale d'aménagement.

LE PROJET

La communauté urbaine de Dunkerque a confié un programme d'amélioration du réseau de transports à une équipe d'urbanistes-paysagistes. Ses réflexions se sont centrées sur l'amélioration de l'ambiance urbaine, le partage de l'espace et l'accessibilité, tout en cherchant à optimiser la performance du réseau de bus.

La mise en accès gratuit du réseau constituait une particularité du projet. En parallèle, l'offre de transport a été augmentée de 30 % sur l'ensemble de l'agglomération.

De nouveaux espaces dédiés aux transports ont été créés : les flux de taxis et de bus ont été réordonnés au Nord de la gare pour faire de la place un espace piéton où les aubris sont devenus des aubris vélos. Les voies ont été restructurées sur l'axe vers le centre-ville pour orienter les piétons selon des itinéraires simplifiés, avec une continuité de rez-de-chaussée commerciaux et de larges trottoirs le long des grands boulevards.

Pour réaliser cet aménagement, des terrains ont été acquis auprès de la SNCF. L'aménagement du parvis devant le bâtiment voyageurs de la gare, notamment de la rampe pour les personnes à mobilité réduite s'est fait en collaboration avec la SNCF, propriétaire de l'espace.

À noter que tous les travaux ont été menés en maintenant le bon fonctionnement de la gare, du réseau de bus et des taxis, ainsi que l'activité commerciale de la place.



Impacts sur le cœur de ville

DK'PLUS DE MOBILITÉ S'ILLUSTRE PAR SES RÉSULTATS SUR LA STRUCTURATION ET LE DYNAMISME DU CENTRE-VILLE ET L'ACCÈS GÉNÉRALISÉ AUX MOBILITÉS :

- **PLACE DE LA GARE DEVENUE UNE PLACE PIÉTONNE, POINT D'ENTRÉE DE L'AGGLOMÉRATION, INVESTIE PAR LES VÉLOS ET LES TERRASSES ;**
- **ATTRACTIVITÉ RETROUVÉE DANS LE CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION, Y COMPRIS LE MIDI, AVEC BEAUCOUP DE JEUNES, ET UN TAUX DE VACANCE DES BÂTIMENTS EN BAISSÉ (13 % AVANT-PROJET, 7-8 % AUJOURD'HUI) ;**
- **CENTRE-VILLE NON FERMÉ À LA VOITURE, MAIS AMÉNAGÉ POUR INCITER LES HABITANTS À PRENDRE LES TRANSPORTS PUBLICS : PRESSION DE MOINS EN MOINS FORTE SUR LES PARKINGS, DONT CERTAINS SONT VACANTS À 1/3 TOUTE LA JOURNÉE ;**
- **FRÉQUENTATION DU RÉSEAU DOUBLÉE EN TROIS ANS MALGRÉ LES CONFINEMENTS DUS À LA PANDÉMIE DE COVID 19.**

Vive l'écomobilité !

Opération Mobipoint



DREUX

(30 836 habitants)

Eure-et-Loir,
Centre-Val de Loire

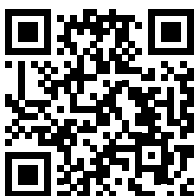
Dans une commune où la voiture reste le moyen de transport prédominant dans les déplacements pendulaires et où plus de 20 % de la population n'est pas motorisée, l'accès aux mobilités est crucial. Pour repenser l'offre de transport, la Ville de Dreux a créé des stations de mobilité électrique partagées dans le centre-ville et développé l'utilisation du vélo. La collectivité s'engage afin d'offrir à la population un accès simplifié à des mobilités diverses, efficaces, plus respectueuses de l'environnement et adaptées aux besoins des habitants.



On veut donner moins de place à la voiture, retrouver des espaces où l'on peut respirer et se promener en toute tranquillité (...), faire en sorte que l'espace public reprenne sa place sur des espaces de partage entre piétons et vélos.

Sébastien Leroux

Adjoint à la Transition Écologique
et à l'Action Cœur de Ville
à la mairie de Dreux



Contact :

Sébastien Leroux

Adjoint à la Transition Écologique
et à l'Action Cœur de Ville à la mairie de Dreux
l.lebras@ville-dreux.fr



GARE DE DREUX SNCF

© Jean Caraboo

FICHE D'IDENTITÉ

Programme :

- Interreg Europe du Nord-Ouest – Projet eHUBS (2019-2022) dans le cadre de la politique de cohésion de l'Union européenne

Financier :

- Union européenne (60%)

Partenaires :

- **Villes :** Amsterdam (PB), Manchester (RU), Louvain (BEL), Nimègue (PB), Kempten (ALL)

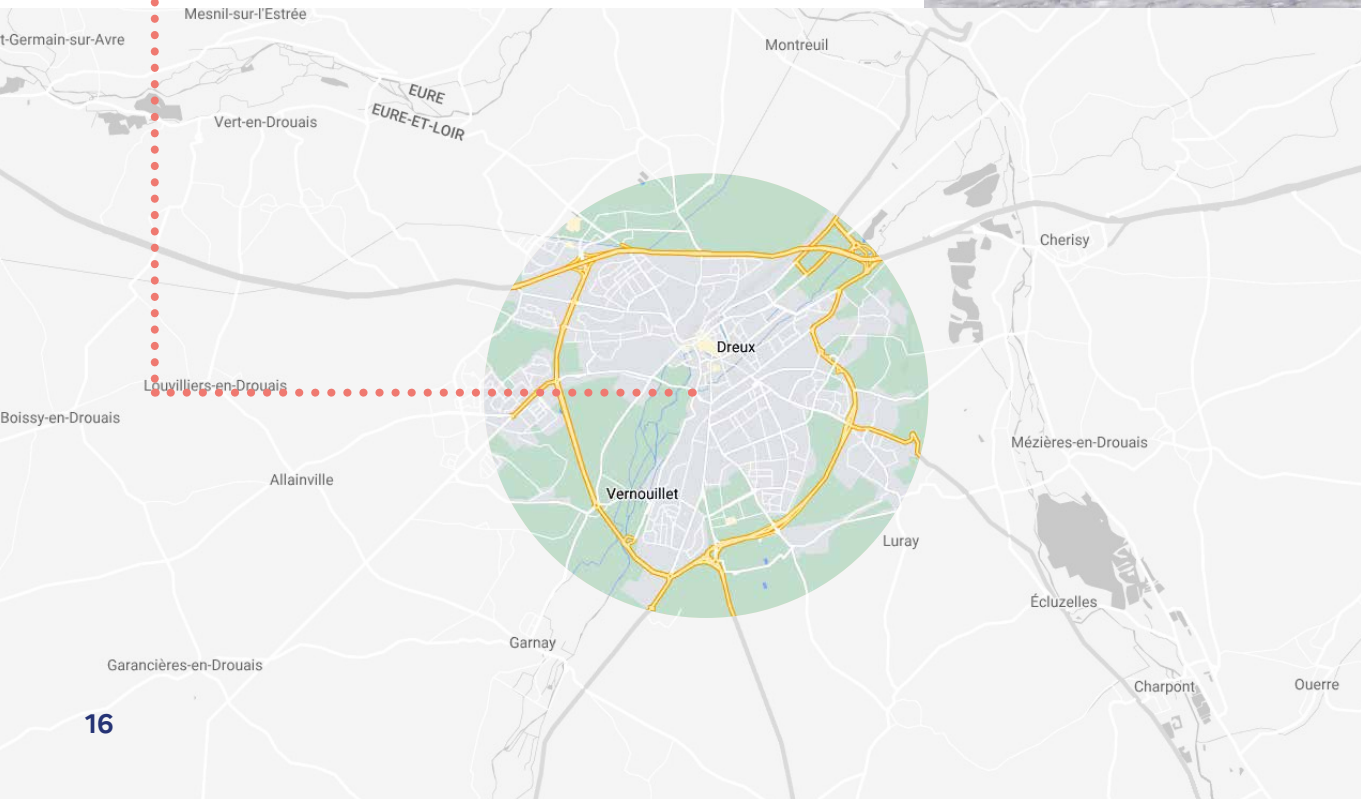
- **Privés :** Polis, Mpact, Autodelen, Bayern Innovativ, Cargoroo, Urbee
- **Universités :** Université d'Antwerp, Université d'Amsterdam, Université de Delft, Université de Newcastle

Commanditaire :

- Ville de Dreux

Prestataires :

- Service vélopartage Green-On
- Service autopartage : France Autopartage (Citiz)



©Jean Cardoso

CONTEXTE

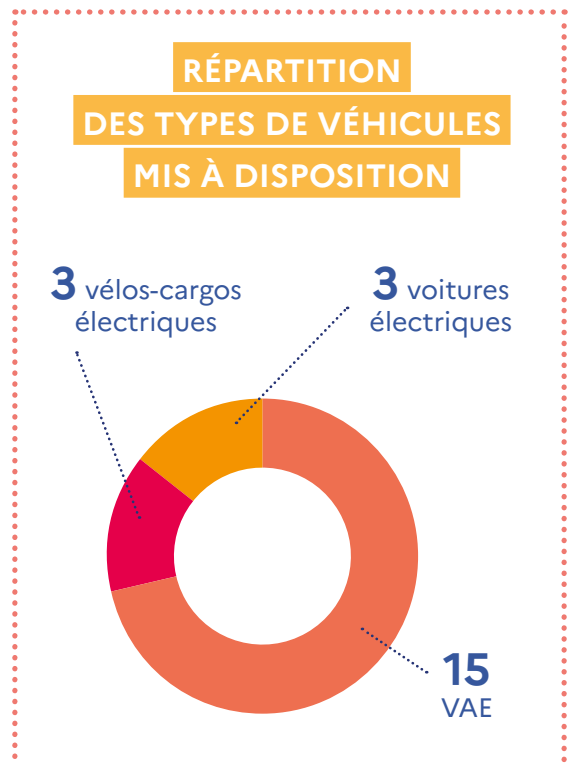
Dans une ville de 31 000 habitants historiquement fortement industrialisée, les emplois se sont largement tertiariés, principalement autour du secteur du commerce et des services, et de celui de l'administration. La commune est marquée par de forts enjeux sociaux, matérialisés par la séparation entre cœur de ville et quartiers périphériques : 1/3 de la population vit au sein des 3 quartiers prioritaires de la ville. Aujourd'hui, la collectivité s'est engagée dans un ambitieux programme de renouvellement de ces quartiers.

Ce programme s'accompagne d'une démarche de requalification des mobilités : en effet, la voiture reste le moyen de déplacement privilégié par 70 % des travailleurs, bien que la moitié d'entre eux travaille à moins de 5km de leur lieu de résidence. À l'inverse, l'utilisation du vélo ne représente que 3 % des flux internes à Dreux. Côté transports collectifs, une navette électrique circule toutes les 20 minutes en cœur de ville pour rendre possibles les déplacements dans cette zone sans utiliser la voiture, laquelle peut être stationnée gratuitement en frange de l'hypercentre. En parallèle, 22 % de la population n'est pas motorisée et rencontre potentiellement des difficultés de mobilité au quotidien, représentant un potentiel certain pour la pratique du vélo.

ENJEUX & OBJECTIFS

L'accès aux transports collectifs et aux mobilités douces et décarbonées est un enjeu majeur pour le développement économique de la ville, mais c'est également un service indispensable pour le quotidien de nombreux usagers.

Mobipoint vise à réduire l'usage de la voiture individuelle en facilitant les déplacements pendulaires et de loisirs des habitants, en proposant des alternatives de transport et des aires de covoiturage en entrée de ville. Il s'agit également de connecter les quartiers et de libérer le centre-ville de la circulation automobile, mais aussi de valoriser et d'optimiser la liaison du territoire vers Paris à travers la gare de Dreux, en permettant aux territoires ruraux de rallier la ville puis la capitale via une offre de transports souple et efficace.



Points forts

La collectivité doit porter une attention particulière au mode de gestion de ces services :



- la **solution clé en main** apparaît comme la plus appropriée pour des villes moyennes qui ne sont pas calibrées pour les gérer elle-même ;



- la **cohabitation entre les différentes mobilités durables** nécessite une vigilance en termes de réglementation pour l'utilisation du vélo et de la trottinette électrique ;



- le monde associatif spécialisé dans le vélo à Dreux est force de proposition, notamment avec la **création d'associations dédiées** ;



- la police municipale prend en charge des **cours de sécurité routière et de code** de la route qui participent aussi du rayonnement du projet.

LE PROJET

Le projet Mobipoint fait partie du programme expérimental européen Interreg Europe du Nord-Ouest (ENO) 2019-2022, permettant à la ville de rejoindre des partenaires publics, privés et universitaires afin de bénéficier de retours d'expériences, d'accompagnement technique et d'une subvention de 60 % des coûts de mise en œuvre et d'exploitation du projet. L'Agglomération du Pays de Dreux, autorité organisatrice de la mobilité, a délégué à la ville centre une partie de sa compétence mobilité afin qu'elle puisse agir dans les domaines concernés : autopartage et vélopartage en libre-service sur le territoire communal.

La Ville a choisi de déployer deux solutions de mobilité électriques décarbonées, mises en œuvre par des opérateurs privés : un service de vélos à assistance électrique (VAE) en libre-service, d'une durée de location de 1/2h à 24h, et un service de voitures électriques en autopartage, louables de 1h à plusieurs jours. Dans le cadre de ce dispositif sont mis à disposition 15 VAE, 3 vélos-cargos électriques, et 3 voitures électriques.

Les stations de mobilité électrique partagées sont localisées en centre-ville dans des zones génératrices de flux (forte densité de population, présence de commerces et de services). En complément, un chargé de mission « mobilité » assure la conduite du projet depuis le début du programme Interreg en 2019, jusqu'à sa mise en œuvre effective en 2021.



Impacts sur le cœur de ville

LES PREMIERS BILANS DES SERVICES MIS À DISPOSITION MONTRENT UN IMPACT ENCORE EN CROISSANCE DU DISPOSITIF :

- LE SERVICE DE VÉLOPARTAGE EST BIEN IDENTIFIÉ PAR LES HABITANTS AVEC UN TAUX D'UTILISATION SE SITUANT DANS LA MOYENNE HAUTE DES VILLES DE TAILLE COMPARABLE. USAGE PRINCIPALEMENT RÉCRÉATIF ET DE LOISIR DES VÉHICULES ;
- LE SERVICE D'AUTOPARTAGE RESTE LUI RELATIVEMENT PEU UTILISÉ PAR LES HABITANTS ;
- DREUX A SUSCITÉ DEPUIS LA PANDÉMIE DE LA COVID 19 UN INTÉRÊT DE LA POPULATION FRANCILIENNE, FAMILIÈRE DE CE TYPE DE DISPOSITIF, CE QUI CRÉE UNE DYNAMIQUE ENCOURAGEANTE POUR LES MOBIPOINTS.

Faciliter et diversifier la mobilité
sur l'ensemble du territoire

Le Plan de mobilité rurale



PAYS RUFFÉCOIS

(37 407 habitants)

Charente, Nouvelle-Aquitaine

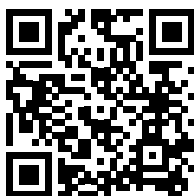
Suite à la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015, le pays Ruffécois a initié un plan de mobilité rurale qui doit prendre en compte les enjeux sociaux, économiques et environnementaux du territoire ainsi que la question du droit à la mobilité : celui-ci vise à construire sur deux ans un plan de mobilité simplifié sur des communes de moins de 100 000 habitants, permettant une approche intégrée de la mobilité adaptée aux zones peu denses. Elle a donc été mise en place sur les communes du Pays Ruffécois.



La question de la mobilité est importante sur un territoire comme celui-ci, avec une population vieillissante et une perte de plus en plus importante des services de proximité.

Guillaume Queneau

Chargé de mission au PÉTR
du Pays du Ruffécois



Contact :

Guillaume Queneau

Chargé de mission Santé, sport, solidarité au Pôle d'équilibre territorial et rural (PÉTR) du Pays du Ruffécois (Office de tourisme / SCOT)

sportsante.ruffecois@orange.fr



FICHE D'IDENTITÉ

Financeurs :

- Direction départementale des territoires (DDT) de la Charente / PETR du Pays du Ruffécois

Partenaires :

- Communes, EPCI, acteurs privés

Commanditaires :

- Pays du Ruffécois

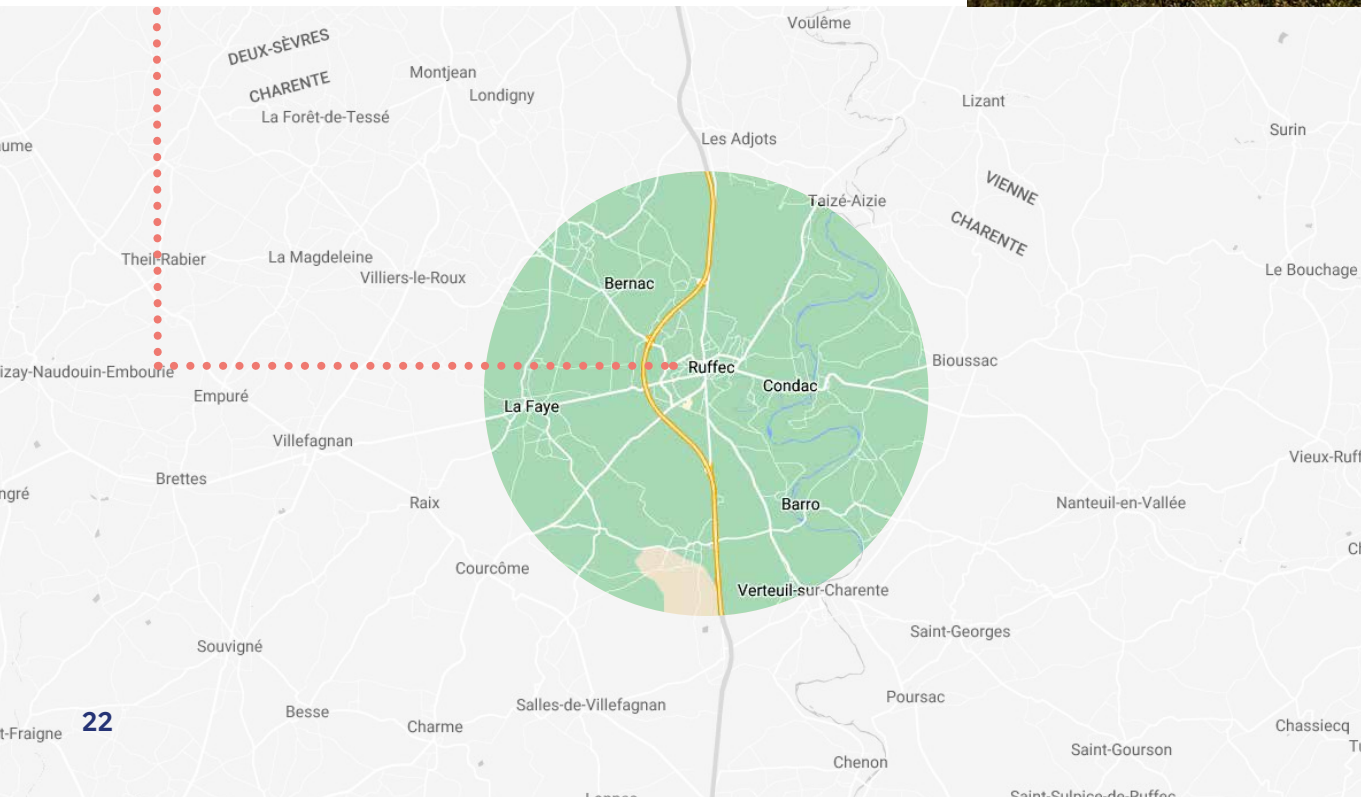
Prestataires :

- DDT, PETR, Cerema

Calendrier :

- Décembre 2017 : début du projet
- Novembre 2019 : déploiement du projet

© Arnaud Bouissou



CONTEXTE

La mobilité est un enjeu important pour le Pays du Ruffécois, une double communauté de communes dont la configuration rurale est composée de 83 communes et 36 400 habitants. 75 % de ces communes comptent moins de 500 habitants. Cela fait de ce territoire un lieu représentatif des problématiques rencontrées en milieu rural : difficulté d'accès aux mobilités, manque d'offre du réseau et difficulté d'accès aux services et aux pôles d'activité pour un grand nombre de ménages ou de personnes isolées.

Le plan de mobilité rurale (PMRu) est né d'un diagnostic porté par le Cerema et d'une action conjointement menée par les acteurs locaux et les élus. Adjoint à ce dispositif, une fois le plan d'action établi, une évaluation d'impact en santé (EIS) pour analyser au regard de la santé l'impact positif ou négatif des actions portées par le plan de mobilité rurale. Le projet a été porté par la Direction départementale des territoires de la Charente (DDT), qui a proposé au PETR d'être le maître d'ouvrage de l'élaboration de ce PMRu et de l'associer – en tant que territoire d'expérimentation – au pilotage du projet, de 2017 à 2019.

© PETR du Pays Ruffécois



ENJEUX & OBJECTIFS

Le PMRu vise en premier lieu à améliorer la mise en œuvre du droit au transport dans les territoires à faible densité démographique en offrant une alternative à la voiture individuelle et à veiller à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules et les modes de déplacement non motorisés. Il s'agit également de désenclaver les zones et les foyers ne bénéficiant pas de l'accès aux transports ou à un véhicule individuel, et de leur donner un accès à des services liés aux déplacements. L'évaluation d'impact en santé permet de valider les actions envisagées par le PMRu et, le cas échéant, de les faire évoluer et de les pérenniser.

Points forts

Les clés de réussite du projet sont principalement liées au portage, au financement et à la gestion du PMRu à l'échelle du Pays Ruffécois :



- consultation mise en place pour l'implication des élus et des habitants ; l'implication des élus est primordiale pour le portage politique et la mise en œuvre du plan d'action par une **vraie émulation locale et collective** ;



- **prise en charge financière** du déploiement des dispositifs à 100 % par la DDT ; portage très positif des actions par le secteur privé ;



- **développement des transports** à la demande pour tous les publics et tous les types de besoins : déplacements de loisirs, travail, courses, médecin...

LE PROJET

Le diagnostic des attentes de la population en matière de déplacements a été établi via des rencontres territoriales. Là où l'échange avec les habitants n'a pas eu le succès escompté, les échanges avec les élus ainsi qu'une vingtaine de rencontres bilatérales avec des acteurs sociaux et solidaires (Emmaüs, épiceries sociales et solidaires, associations de commerçants...), a permis de mieux cerner le schéma attendu.

Un état des lieux puis un plan d'action autour de leviers pour réduire le sentiment d'habiter dans une « zone blanche » ont été portés par le Cerema. Il s'agissait d'abord de faire prendre conscience aux élus des communautés de communes de l'intérêt de prendre en charge la question de la mobilité, et de mettre en avant des dispositifs existants : transport à la demande, garages solidaires, réouverture d'une halte ferroviaire, covoiturage solidaire ; ainsi que les projets, tels que les parkings de covoiturage...

Parallèlement, différents dispositifs ont été mis en place pour améliorer les mobilités : la mise à disposition de chauffeurs pour les personnes propriétaires d'une voiture, mais n'ayant plus la capacité de conduire, et la création d'un bus France Services en circulation sur les zones identifiées comme blanches par Emmaüs Ruffec.

Quant à l'EIS, elle a permis, dans une démarche prospective et participative, d'analyser l'accès aux services de soin pour les personnes en difficulté de mobilité sur le Ruffécois, en s'appuyant sur la littérature grise (documents gouvernementaux, comptes rendus de recherche et d'associations) et les retours d'expérience des populations.



Impacts sur le territoire

LES DIFFÉRENTS LEVIERS D'ACTION DU PMRU ONT UN IMPACT SUR LES PROBLÉMATIQUES D'ACCESSIBILITÉ AUX MOBILITÉS ET AUX SERVICES QUI EN DÉCOULENT, QUI SE DÉPLOIE SUR LE TEMPS LONG POUR S'INSTALLER DE MANIÈRE PÉRENNE SUR LE TERRITOIRE ET DANS LES MENTALITÉS :

- MISE EN PLACE D'UN BUS FRANCE SERVICE ITINÉRANT DESSERVANT LES TERRITOIRES ÉLOIGNÉS DES SERVICES PUBLICS ET PROPOSANT DES MISSIONS DE BASES, NOTAMMENT À TRAVERS DES ACTIONS DE SANTÉ (ACCÈS AUX SOINS ET PRÉVENTION) ;
- MISE EN VALEUR DES ACTIONS PORTÉES PAR LES ACTEURS LOCAUX (TRANSPORTS À LA DEMANDE, LOCATION VÉHICULES, ...) ET SOUTIEN DES ÉLUS SUR CES PROJETS ;
- PARTICIPATION DU PMRU À UN CHANGEMENT DE PARADIGME EN FAVEUR DU DÉPLOIEMENT GÉNÉRALISÉ DE SERVICES DE MOBILITÉS DOUCES, ACTIVES ET PARTAGÉS.

L'action du Cerema pour les mobilités : la mise en œuvre des plans de mobilité simplifiés et le développement des modes actifs de transport

Le plan de mobilité simplifié, un outil conçu pour les nouvelles autorités organisatrices des mobilités

Un dispositif souple et stratégique au service des collectivités

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019 a fait évoluer les outils stratégiques de planification des mobilités. Le plan de déplacements urbains évolue en plan de mobilité (PdMS), et le plan de mobilité simplifié (PdMS) intègre l'ancien plan de mobilité rurale et les autres plans locaux. Le PdMS s'adresse aux villes de taille moyenne, aux territoires ruraux et peu denses, et plus précisément aux quelque 500 nouvelles autorités organisatrices des mobilités (AOM) créées sur l'ensemble du territoire depuis juillet 2021.

Le PdMS a pour objectif de mettre à disposition des collectivités un panel de solutions de mobilités locales en exploitant l'ensemble des modes de déplacement et des services. Il s'agit d'un outil juridiquement simple, n'étant soumis ni à enquête publique ni à l'évaluation environnementale, sans caractère d'opposabilité. Son contenu est souple, sans objectif obligatoire, à l'inverse du PDM. Son coût se situe sur une échelle comparable à celle du plan de mobilité rurale, entre 30 et 60 000€. Il peut dépendre notamment de la présence d'éléments de diagnostic déjà établis, des dispositifs de concertation choisis ou encore de la mise en place d'une enquête.

Des initiatives du Cerema pour favoriser le déploiement des plans de mobilité simplifiés

Le Cerema a édité en juin 2021 un guide pra-

tique mis à disposition des collectivités afin de favoriser leur montée en compétence dans le développement des PdMS. Celui-ci propose une méthode en six étapes :

1. cadrage et organisation de la démarche : identification des élus référents, personnes-ressources, moyens techniques, financements, bureau d'étude et partenaires éventuels ;
2. diagnostic : état des lieux du territoire, forces, faiblesses et enjeux. Première association entre les partenaires et les acteurs, et éventuellement le grand public ;
3. établissement d'une stratégie et de grands objectifs à atteindre ;
4. programme d'actions : premier volet opérationnel, il permet de définir les actions à mettre en place, par exemple : nouveaux types de services, d'information et de communication, aide aux usagers, ... ;
5. concertation : le cadre légal impose une concertation du public sur 3 semaines et des partenaires sur 3 mois. Cependant, les élus cherchent généralement à associer les acteurs tout au long de la démarche et dépassent ce cadre. Le fait de partager diagnostic et concertation entre les acteurs permet de co-construire le projet ;
6. mise en œuvre, suivi et évaluation du plan.

En 2022-2023, le Cerema accompagnera individuellement dans le cadre d'un partenariat sept collectivités territoriales volontaires dans le développement de leur PdMS. Collectivement, elles partageront leurs retours d'expérience afin de pouvoir diffuser les connaissances acquises au plus grand nombre et de favoriser le déploiement des PdMS/de l'outil sur le territoire.



Quelles solutions pour développer les modes actifs sur tous les territoires ?

Des actions concrètes à mettre en place dans les territoires ruraux et peu denses

Le développement de la marche et du vélo commence par l'aménagement d'espaces dédiés, qui ne sont pas l'apanage des grandes agglomérations. L'exemple de la liaison entre la commune de Parigné-sur-Braye (840 habitants) par une voie verte à la commune de Mayenne (13 016 habitants) en est l'illustration.

Il passe également par des schémas directeurs cohérents pour assurer la continuité et la sécurité des aménagements. Il s'agit aussi de faire dialoguer collectivités et maîtres d'ouvrages afin de créer un maillage homogène du territoire.

Les modes actifs doivent devenir un maillon du déplacement multimodal : par exemple, la création d'espaces de stationnement à proximité des pôles d'échanges multimodaux et la possibilité de voyager avec son vélo à bord des transports publics favorisent son développement. Il est en outre nécessaire de faciliter les déplacements entre le domicile et la gare de départ, puis entre la gare d'arrivée et la destination finale.

La création de services vélo relève tant de l'offre en libre-service que de la location courte ou longue durée : celles-ci ont vocation à être développées sur des territoires peu denses où elles rencontrent un succès grandissant, selon une évaluation du Cerema et de l'Ademe.

Les stratégies et outils proposés par le Cerema à destination des acteurs de l'aménagement

Le Cerema propose trois leviers opérationnels de développement des mobilités douces :

- des formations aux politiques cyclables à destination des acteurs des territoires : formation inter-entreprises pour les collectivités, bureaux d'études, associations, ... ; formation intra-entreprise, s'appuyant sur des visites de terrain via la formation-action ; formation du programme Avelo, en lien avec l'Ademe ; et enfin des formations à destination des organismes de formation tels qu'Agir Transport et l'Ecole des Ponts. Cet outil pour objectif de créer des territoires cyclables grâce à des acteurs formés ;
- des outils pour rendre les territoires cyclables et marchables tels que des publications regroupant des recommandations d'aménagement d'espace public favorisant les modes actifs, de nouveaux standards (attractivité, sécurité, adaptabilité, ...) et des retours d'expérience ;
- des missions d'assistance directe aux territoires par l'évaluation, le conseil et l'expertise, proposant des solutions sur mesure. Le Cerema agit en conseil direct sur la planification, parfois en groupement avec des bureaux d'étude privés.

Le développement de la marche et du vélo n'est pas réservé aux zones urbaines : 50 % des déplacements font moins de 5km en milieu rural, et 40 % en milieu péri-urbain. La demande sociale en marche et vélo est plus diffuse mais le potentiel est réel, et plusieurs territoires s'organisent déjà pour l'exploiter.

Contacts :

→ **Thomas Jouannot**, directeur de projets modes actifs au Cerema
thomas.jouannot@cerema.fr - 07 60 50 39 47

→ **Mathias Gent**, chef de projet Planification de la mobilité au Cerema
mathias.gent@cerema.fr - 07 62 70 72 49

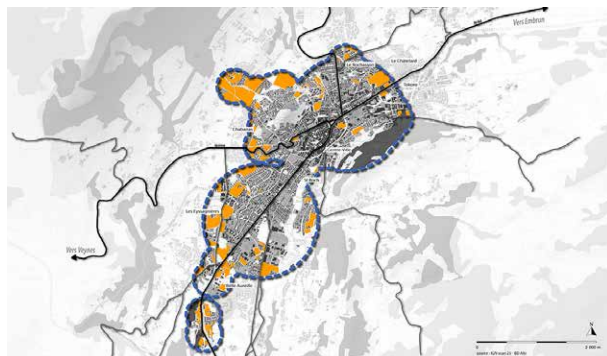
Pour en savoir plus :

→ [Le guide pratique du Cerema sur le PdMS](#)

→ [Note pour le développement des modes actifs en zones peu denses, Cerema, 2016](#)

Adapter les mobilités

Autres projets innovants



© Vera Broëz

Étude étalement urbain et mobilité

Gap (40 776 habitants)

Hautes-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur

MO : ville de Gap

MOE : Groupe-6

Date de l'étude : 2009



© Ville-de-Bayonne

Espace logistique de proximité

Bayonne (49 207 habitants)

Pyrénées-Atlantiques, Nouvelle-Aquitaine

MO : ville de Bayonne

Date de lancement : 2014

© Ville de Fécamp



Piétonisation en cœur de ville

Fécamp (19 167 habitants)
Seine-Maritime, Normandie

MO : ville de Fécamp
AMO : Cerema
Date de l'étude : 2020



© Vera Broëz

Étude de requalification du centre-ville Granville 2030

Granville (13 175 habitants)
Manche, Normandie

Mo : ville de Granville
Moe : Vera Broëz
Date : 2018 – en cours

© Benjamin Steimes - Châteauroux Métropole



Gratuité des bus

Châteauroux (43 732 habitants)
Indre, Centre-Val de Loire

Mo : Châteauroux Métropole
Gestionnaire : Bus Horizon Keolis Châteauroux
Date de mise en service : 2001



© collectif défense axes ferroviaires sud Normandie

Maison des mobilités

Vire (17 650 habitants)
Calvados, Normandie

Mo : Vire Normandie
Partenaires : SNCF, Région Normandie
Date : 2018 Vire lauréat de l'appel à manifestation d'intérêt de France Mobilités intitulé « Territoires de nouvelles mobilités durables » (TenMob)

Voir aussi:

- **Mobilité dans les villes moyennes - 3 échelles territoriales d'analyse**
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/mobilite-villes-moyennes>
- **Promouvoir les modes actifs dans les plans de déplacements urbains (PDU)**
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/promouvoir-modes-actifs-plans-deplacements-urbains-pdu>
- **(Se) déplacer en cœur de ville - Approvisionnement, dernier km, cheminement, accessibilité**
<http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/parution-l-innovation-en-partage-dans-les-coeurs-a2355.html>

Réduire l'impact des mobilités

Le grand témoin



Vera Broëz

Architecte chez *Vera Broëz architecture urbanisme mobilité*

Le travail de l'architecte s'inscrit dans le temps long de la commande, de l'élaboration d'une stratégie à sa mise en œuvre ; cette stratégie est aussi plurielle que le nombre de cas présentés. Ceux décryptés à l'occasion de ce Forum des solutions illustrent toute la diversité des échelles et problématiques complémentaires que l'on rencontre sur des territoires souvent contrastés. En tant que concepteur, l'architecte intervient en cohérence avec une démarche qui a été pensée souvent depuis plusieurs années, mais aussi sur des espaces aux enjeux spatiaux et urbains qui évoluent avec le temps. La stratégie d'aménagement passe par une connaissance fine de l'environnement proche et éloigné du site : l'échelle géographique permet de comprendre et de mieux revenir à celle du bâti ou de l'espace public pour formuler la réponse adaptée. C'est l'articulation des échelles qui pousse un architecte à aborder la question de la mobilité de manière globale, comme un outil d'aménagement à part entière, qui aide à résoudre la complexité.

Notre travail sur la ville de Gap (05) illustre bien cette idée d'échelles et de connaissance fine d'un territoire : en 2009, un projet co-financé par l'Ademe et le département des Hautes-Alpes visait à lutter contre un fort étalement urbain qui réduisait progressivement les zones agricoles et les espaces naturels en périphérie de la ville. Gap est la ville-centre de petites communes marquées par un fort étalement urbain, conséquence des zones pavillonnaires construites en périphérie des centres-bourgs, où les populations sont très dépendantes des mobilités individuelles. Dans ce cadre, la mobilité, contrainte par le relief et soumise aux zonages, a exacerbé les déplacements pendulaires liés aux emplois, services et commerces, générant des congestions fortes.

Lors du passage du plan d'occupation des sols (POS) au plan local d'urbanisme (PLU), notre agence a réalisé un inventaire précis des équipements, services, commerces et réseaux d'accessibilité aux secteurs résidentiels de l'agglomération de Gap. Débattu avec les acteurs locaux, cet inventaire a permis d'établir un



Maîtriser la mobilité, c'est faciliter les déplacements alternatifs à la voiture, ce qui permet de requalifier les espaces publics, de stimuler les usages, de rendre la ville plus belle et plus attractive et de contribuer ainsi à mieux maîtriser l'étalement.

périmètre pertinent à urbaniser, plus resserré que celui défini par le POS. En parallèle, la ville a mis en œuvre une politique volontariste en faveur des modes de déplacement actifs et collectifs (navette). Considérant que dans un rayon de trois kilomètres, le vélo est concurrentiel face à la voiture, l'objectif a été de développer des parcours continus et sécurisés. L'identification des parcelles valorisables ou mutables, conjuguée avec la maîtrise des mobilités et la reconquête des espaces publics, a impulsé des projets d'aménagement et démontré la capacité de la ville à se renouveler, tant en cœur de ville que dans le péri-urbain, optimisant le déjà-là, favorisant l'animation, l'intensité urbaine et la mixité, dans un cercle vertueux qui préserve ses espaces naturels et agricoles.

À Granville (50), autre projet suivi par notre agence, c'est la question de l'omniprésence de la voiture et de la pratique de l'espace public qui a été étudiée. La concertation avec les habitants et les acteurs pluridisciplinaires a été menée du premier jour au rendu final de l'étude : à la surprise générale, les habitants avaient envie de faire changer les choses, de déambuler dans une ville apaisée, d'accéder aux commerces, d'utiliser le vélo... Nous avons établi une stratégie de la mobilité à l'échelle du centre-ville (accès, fléchage parking, création de parking relais, nouvelle desserte en transports collectifs) et identifié une ancienne friche ferroviaire que nous avons transformée en coulée verte dimensionnée pour les modes actifs et une navette autonome : d'un « arrière », cet espace est devenu une vitrine qui permet au foncier de prendre de la valeur, de se régénérer, et de se densifier. Cette voie verte offre aujourd'hui une autre manière de découvrir et de s'approprier la ville plus proche de ses atouts naturels.

Le travail sur les mobilités dans les villes moyennes, à toutes les échelles, permet des déplacements plus courts, plus efficaces et plus respectueux de l'environnement, tout en apportant des réponses à l'étalement urbain en contribuant au dynamisme des centres-villes. La démarche de l'architecte est de poser un regard critique et perspicace sur un territoire pour concilier enjeux urbains et enjeux mobilité au service des habitants qui aspirent à l'amélioration de leur cadre de vie. ”

Adapter la ville par le lien climat-nature





**ANAÏS
LEFRANC-MORIN**
Pôle Prospective Veille
Innovation, Agence
nationale de la cohésion
des territoires

Dans le contexte de dérèglement environnemental (changement climatique, effondrement de la biodiversité, raréfaction de ressources naturelles...), la transition écologique est désormais une ambition partagée. On peut la définir comme la transformation profonde et progressive du fonctionnement d'un territoire et d'une société, pour réduire l'empreinte des activités humaines sur l'environnement.

L'ANCT a un rôle d'accompagnement des collectivités locales pour les aider à intégrer cet objectif dans leurs politiques territoriales. C'est ce qu'elle fait au travers de ses programmes, notamment Action cœur de ville qui nous intéresse tout particulièrement ici, ou de dispositifs d'ingénierie sur mesure comme les Fabriques Prospectives. L'ouvrage « La transition écologique comme moteur de la cohésion des territoires »*, publié en novembre 2020, est destiné à l'ensemble des acteurs – et en premier lieu aux collectivités territoriales – pour les aider à mieux appréhender les enjeux qui sont à la croisée de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

Dans le cadre de cet ouvrage, nous avons identifié 4 grands défis pour que la transition écologique et la cohésion des territoires aillent de pair. Le premier défi est la prise en compte du vivant dans l'aménagement du territoire : face à l'érosion rapide de la biodiversité et au défi climatique, il s'agit de renforcer la nature en ville, la lutte contre l'artificialisation des sols, mais aussi plus largement la prise en compte des services qui sont rendus par les écosystèmes dans l'ensemble des territoires, au-delà des seules aires protégées. C'est un défi qui concerne les villes moyennes au même titre que les autres types de territoires.

Le deuxième grand défi est la transformation des modes de production, de consommation et de vie : aujourd'hui, de nombreuses initiatives vont dans le sens d'un ancrage territorial des activités et des modes de vie – circuits courts, agroécologie, économie circulaire –, mais elles ne pourront gagner en importance sans des évolutions plus structurelles sur les plans économique et social.

Le troisième défi est celui de l'intégration des enjeux démocratiques et de justice dans les politiques de transition écologique. Cela recouvre à la fois la mise en débat démocratique des options qui s'offrent aux territoires pour mener leurs politiques de transition, que ce soit en termes d'objectifs ou de leviers à activer, et la prise en compte des inégalités sociales et territoriales. L'enjeu est que la transition écologique n'engendre pas par de nouvelles fractures territoriales et sociales, mais au contraire qu'elle renforce la cohésion des territoires.

Le quatrième défi est la mise en œuvre de nouveaux mécanismes de coopération, de solidarité et de coordination entre territoires : la transition écologique ne peut résulter de la simple addition d'actions à différents échelons territoriaux. De nouvelles instances de coordination, le renforcement des liens de solidarité et la coopération interterritoriale sont nécessaires pour assurer une cohérence des stratégies et des actions entre les différents niveaux et favoriser des synergies.

Des acteurs sont d'ores et déjà mobilisés pour relever ces défis dans les territoires, même si de nombreux chantiers sont encore devant nous. En donnant la parole à des chercheurs, des élus et des acteurs publics, l'ouvrage donne à voir de nombreuses actions concrètes, partout en France, qui font de la transition écologique un moteur de la cohésion des territoires.

* Ouvrage consultable et téléchargeable en ligne :

<https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/transition-ecologique-cohesion-territoires>

Plantation d'arbres face au changement climatique

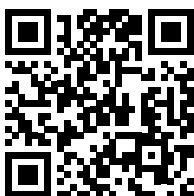


LIBOURNE

(24 866 habitants)

Gironde, Nouvelle-Aquitaine

La Ville de Libourne lance un partenariat de recherche et développement avec le Cerema visant à accompagner ses projets de renaturation et à mettre en œuvre de nouvelles actions et compétences. Celui-ci vise à concevoir des méthodes et des outils dédiés : expérimentée sur un site démonstrateur et co-construite avec les habitants, l'opération permet d'évaluer différentes solutions techniques basées sur la nature. Cette démarche expérimentale doit inspirer d'autres collectivités dans la lutte contre les îlots de chaleur urbains.



Contact :

Ingrid Voisin-Chadoin

DGS adjointe Stratégie urbaine et rayonnement patrimonial à la ville de Libourne
ivoisinchadoin@libourne.fr



C'est une politique très ambitieuse qui veut maintenir une ville à la fois vivable et vivante à l'orée 2030-2050 : les chiffres de changement climatique et de température impliquent une adaptation dans la fabrique de la ville.

Jérôme Champres

Directeur de projet Paysage, écologie urbaine, urbanisme au Cerema Territoires et Ville



FICHE D'IDENTITÉ

Programme de recherche et développement:

- « la nature en ville au service de l'adaptation au changement climatique »

Financeurs:

- Ville de Libourne (21,06 %), Cerema (50 %), Ademe (13,17%), Région Nouvelle-Aquitaine (5.56%), Agence de l'eau Adour Garonne (10,21 %)

Coût total:

- 180 000 €

Calendrier:

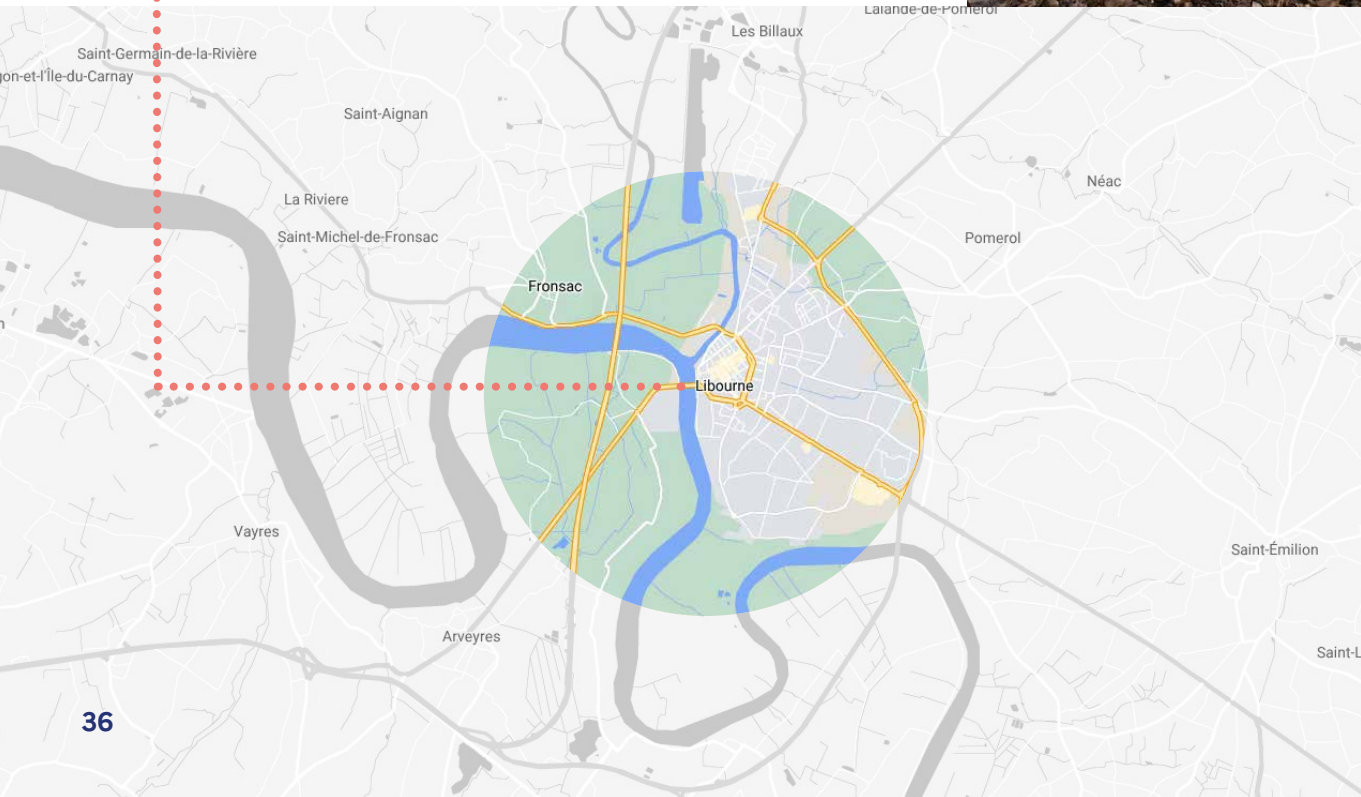
- **Printemps 2021** : lancement du projet
- **Automne 2023** : finalisation du projet

Partenaire:

- Cerema



© Atelierscap



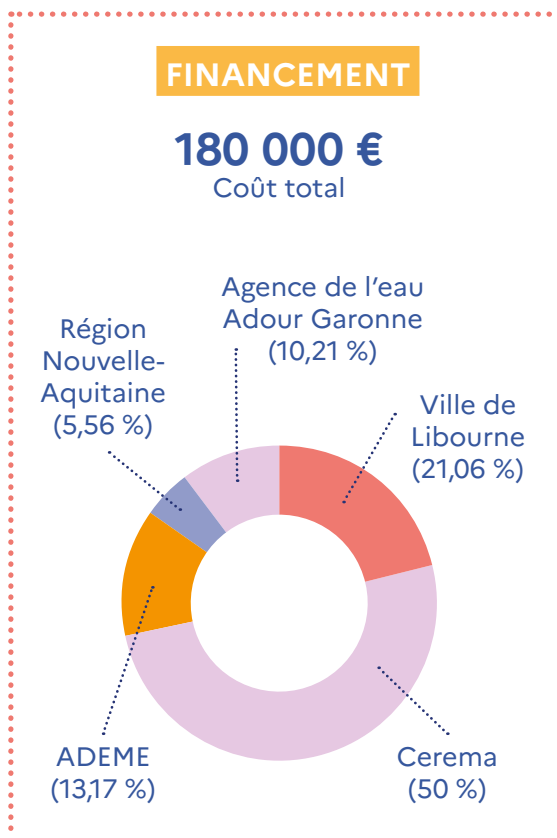
CONTEXTE

Libourne est une ancienne bastide du Sud-Ouest de la France située en périphérie de la métropole bordelaise. En 2018, le projet « Libourne 2025 - la Confluente » a été retenu au sein du programme national « Action Cœur de ville ». Ville historique et patrimoniale, elle est caractérisée par sa forte composante minérale, favorable aux îlots de chaleur urbains. Il est nécessaire de lutter contre ce phénomène pour améliorer le confort en centre-ville, notamment en renaturant l'espace public. Ce constat a conduit la Ville de Libourne à s'engager dans une réflexion méthodologique localisée et adaptée, et à accentuer ses travaux de végétalisation et de requalification de certains espaces en centre-ville.

Le partenariat avec le Cerema s'inscrit dans une démarche plus générale visant à mettre la population à proximité d'espaces verts et à rendre la ville plus agréable. Des outils adaptés et des stratégies localisées permettent de définir au mieux un plan d'action à l'échelle de la ville en articulant entre elles les différentes zones à aménager. Dans ce cadre, cette collaboration lancée en 2021 représente un portage politique fort et une véritable démarche de diagnostic et de programmation pour la ville avec un besoin croissant en végétal pour le réaménagement progressif des espaces publics.

ENJEUX & OBJECTIFS

L'objectif du partenariat avec le Cerema est de proposer des leviers d'action permettant de s'adapter localement aux défis climatiques, de lutter contre l'érosion de la biodiversité et d'augmenter la résilience du territoire en renouvelant la ville et les espaces publics. Il s'agit donc d'axer les choix politiques de la ville en lui donnant des outils décisionnels, et ainsi d'orienter la stratégie de plantation de 3 000 arbres dans des zones prioritaires. Pour ce faire, la collectivité s'appuie sur des outils dédiés aux services techniques de terrain avec notamment l'outil Sésame du Cerema. Sésame, acronyme de « Services écosystémiques rendus par les arbres, modulés selon l'essence », permet de considérer l'arbre par le biais des services rendus pour choisir des essences adaptées aux différents sites, en fonction de besoins spécifiques.



Points forts

Le projet se caractérise par la pluralité des concertations et des échanges qui ont permis sa construction et son efficacité :



- **approches interdisciplinaires de la nature en ville et de l'adaptation au changement climatique** : encourager le dialogue des habitants entre eux plutôt qu'uniquement avec les élus et associer les équipes de jardiniers de la ville au Cerema pour la sélection des espèces en fonction des caractéristiques qu'elles peuvent apporter ;



- **favoriser un dialogue interservices** avec des enjeux rassemblant l'ensemble des acteurs locaux ; bonne coordination de gestion des projets sur le terrain ;



- **construction d'un diagnostic** avec la ville afin de déterminer une stratégie et adapter les outils disponibles avec les services techniques.

LE PROJET

Le partenariat de recherche et développement se décline en sept volets techniques ou méthodologiques :

- la cartographie des îlots de chaleur urbains ;
- la détermination de la trame verte et bleue et la mise en évidence des zones à enjeux « biodiversité » en centre-ville ;
- l'élaboration d'une stratégie de désimper-méabilisation des sols ;
- et d'une stratégie de plantation d'arbres ;
- la déclinaison locale de l'outil Sésame ;
- la communication et la sensibilisation ;
- et enfin l'accompagnement sur un site démonstrateur.

Ainsi, une place publique de 5 000 m² sert de support à cette expérimentation d'ici la finalisation du projet en 2023. L'opération s'accompagne d'une évaluation ante-post aménagement et également d'un accompagnement sur les ateliers et réunions publiques. Chaque outil du Cerema est décliné localement en lien étroit avec les services techniques de la ville.

Le projet concerne notamment le réaménagement d'espaces publics dans le centre historique de la bastide et sur les quais de la Dordogne, ainsi que la végétalisation d'espaces publics et la création d'îlots de fraîcheur : cimetières, toits et façades, cours d'école... Parallèlement à cette stratégie opérationnelle, l'adoption d'un nouveau règlement d'urbanisme doit limiter l'imperméabilisation des sols, en particulier sur les parkings du centre-ville. Plusieurs sites ont déjà été réaménagés avec une stratégie végétale ou minérale : chaque démarche répondant à des enjeux différents, la place de la nature en ville s'illustre par sa pertinence et son adaptabilité.



Impacts sur le territoire

BIEN QUE LE PROJET NE SERA PAS FINALISÉ AVANT 2023, CERTAINS EFFETS DE LA DÉMARCHE SONT D'ORES ET DÉJÀ IDENTIFIABLES SUR LES ZONES RÉAMÉNAGÉES :

- DANS L'ESPACE PRIVÉ, LE RECENSEMENT DE LA TRAME VERTE SE PROLONGE AINSI QUE LA VÉGÉTALISATION DES PARCELLES ;
- DANS L'ESPACE PUBLIC, LES COURS D'ÉCOLES ACCUEILLENT DÉJÀ DES ÎLOTS DE FRAÎCHEUR ET DES AMÉNAGEMENTS ADAPTÉS.

Étude stratégique sur l'adaptation de Blois au réchauffement climatique par des solutions végétales

Retrouver des sols perméables



BLOIS

(45 871 habitants)

Loir-et-Cher, Centre-Val de Loire

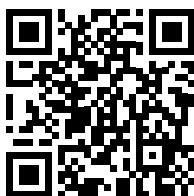
La communauté d'agglomération de Blois Agglopolys et la ville de Blois pensent ensemble l'aménagement de leur territoire afin de répondre aux enjeux soulevés par le réchauffement climatique. La mise en œuvre d'une politique d'infiltration généralisée des eaux pluviales à l'échelle du territoire est considérée comme un préalable à l'étude de végétalisation de la ville. Une expérimentation sur le potentiel de déconnexion des réseaux d'eau pluviale a été lancée, suivie d'une identification des îlots urbains les plus favorables aux solutions d'adaptation fondées sur la nature (SAFN).



Le cadre végétal des villes et le bien-être qu'il engendre seront des éléments essentiels de l'attractivité dans un futur proche, au-delà de l'activité commerciale ou des monuments historiques.

Hélène Menou

Adjointe à la nature en ville,
à l'agriculture urbaine et à
l'alimentation, ville de Blois



Contact :

Flavie Bastille

Responsable service études & travaux
Direction de l'Aménagement de l'Espace public
Pôle Transition écologique
flavie.bastille@agglopolys.fr



FICHE D'IDENTITÉ

Programme :

- Étude stratégique sur l'adaptation de Blois au réchauffement climatique par des solutions végétales / gestion de l'eau de pluie à la parcelle et potentiel de déconnexion du réseau

Financeurs :

- Agglopolys, Agence de l'eau Loire-Bretagne

Commanditaires :

- Agglopolys, Ville de Blois

Prestataires :

- TAKAHE Conseil, Elleny, Siradel



© Ville de Blois, François Christophe



CONTEXTE

Depuis son inscription dans le programme national Action cœur de ville, la ville de Blois s'est engagée dans d'importants travaux de restructuration de son centre-ville, notamment à travers une opération de redynamisation du petit commerce de cœur de ville et de réaménagement du quartier de la gare avec la construction d'un pôle multimodal et l'arrivée des bâtiments de l'Institut national des sciences appliquées (INSA). S'y ajoute également la restauration et valorisation des bâtiments et monuments historiques. Ces projets se sont construits avec l'objectif d'apporter plus de végétation tout en maîtrisant la lumière artificielle nocturne en faveur de la trame noire.

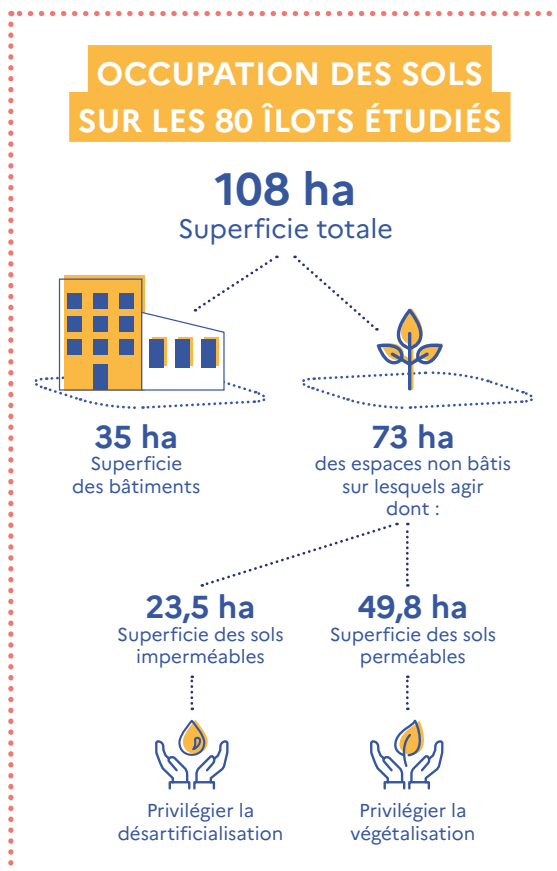
Ces dispositifs s'inscrivent dans une dynamique de renaturation d'une ville historique particulièrement minéralisée, aux sols fortement imperméabilisés qui lui donnent un profil spécifique. Pour venir renforcer l'armature végétale de la ville, dotée de parcs d'exception en centre-ville, le projet municipal a pour volonté de végétaliser autant que possible les espaces publics. Le plan climat, lancé en 2019, a mis la lutte contre le réchauffement climatique au cœur de toutes ses actions et donne une vision stratégique aux politiques publiques, en entraînant des solutions végétales économes, résilientes, pragmatiques et naturelles. La ville a également lancé un partenariat avec l'École nationale du paysage de Blois.

ENJEUX & OBJECTIFS

L'étude de naturalité « INNÉ » est une méthode développée par TAKAHE Conseil et conduite sur la ville de Blois. Elle a pour objectif de sensibiliser les acteurs publics puis privés de l'aménagement aux questions d'adaptation et de biodiversité.

L'étude de potentiel de déconnexion réalisée par TAKAHE Conseil, Elleney et Siradel doit permettre à Blois et à son agglomération de mettre en conformité leur réseau d'assainissement en généralisant la déconnexion des réseaux de gestion des eaux de pluie au profit d'une infiltration de surface par des sols ouverts.

La vocation du projet est de faire de l'adaptation du territoire au réchauffement climatique une stratégie d'aménagement à part entière. Il s'agit de lutter contre les îlots de chaleur et d'œuvrer pour la biodiversité et la préservation de la ressource en eau, et ainsi améliorer le confort urbain.



Points forts

La démarche stratégique et opérationnelle de Blois doit sa réussite à des dynamiques hiérarchisées et efficaces, ainsi qu'à des outils fonctionnels :



- **ambition et fort portage politique** des élus qui acceptent de consacrer du temps au travail de conviction et de pédagogie ;



- **efficacité d'une démarche** relativement souple et rapide à mettre en œuvre ;



- **un outil cartographique** qui facilite la prise de conscience et le partage de connaissance des élus, professionnels et partenaires.

LE PROJET

Le processus « INNÉ » se décline en deux volets stratégiques et opérationnels destinés à être généralisés.

La réalisation d'une étude à l'échelle de la commune permet d'abord de calculer le potentiel de déconnexion des eaux pluviales du réseau d'assainissement existant et déterminer la stratégie de végétalisation la plus efficace pour un territoire et sa population. Elle s'appuie sur une lecture algorithmique de photos aériennes croisant des données d'occupation des sols, menée par TAKAHE Conseil, Elleny et Siradel. Le potentiel de déconnexion concerne tant l'espace public que privé et mène à un guide et à des séances de sensibilisation destinés aux services de la ville, aux acteurs de l'aménagement et aux particuliers. Il s'agit aussi de mettre en place une assistance hydraulique pour la mise en œuvre d'une gestion intégrée de l'eau.

En deuxième lieu, la question du végétal est construite sur trois étapes visant à renaturer la ville-centre. Il s'agit d'abord de mettre en évidence les îlots ou entités urbaines les plus vulnérables, mais aussi les plus propices à une désimpermeabilisation, puis de prioriser les îlots à l'intérieur des zones vulnérables en intégrant des enjeux spécifiques à caractère social et/ou environnemental, par exemple la densité et la fragilité de la population ou encore la trame verte et bleue. Cette étape a permis de sélectionner 80 îlots sur les 823 présents à Blois, représentant 2 % du territoire occupé par 16 % de la population. Enfin, des missions de sensibilisation-formation des acteurs de l'aménagement, ainsi que des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage permettant de mettre à la disposition des acteurs du territoire une expertise spécifique pour certains projets emblématiques ou sensibles.

Le processus s'accompagne d'une stratégie pour les mobilités douces, superposant la carte de continuité végétale avec celle des pistes cyclables pour faire ressortir les itinéraires existants et ceux à constituer.

Impacts sur le territoire

LE PROJET DE DÉCONNEXION DE CERTAINES COMMUNES DE L'AGGLOMÉRATION S'EST DÉCLINÉ DE MANIÈRE EFFICACE À L'ÉCHELLE DE LA VILLE-CENTRE EN MATIÈRE DE VÉGÉTALISATION DES ESPACES PUBLICS ET PRIVÉS :

- PROGRAMMATION DES TRAVAUX SUR LES ZONES PRIORITAIRES FINEMENT DÉFINIES PAR LA REPRÉSENTATION CARTOGRAPHIQUE ;
- REMISE AU CENTRE DES DÉBATS DU CRITÈRE DE LA LUTTE CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET LA PERTE DE BIODIVERSITÉ : IMPACT EN TERMES DE RÉSILIENCE CLIMATIQUE ET ÉCOLOGIQUE ;
- CRÉATION D'UN RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES VERTES EN CŒUR DE VILLE ET CONSOLIDATION DE LA DÉMARCHE DE VÉGÉTALISATION DE LA VILLE-CENTRE : POUVOIR D'ACTION RENFORCÉ ;
- IMPACT POSITIF SUR L'ATTRACTIVITÉ DE LA VILLE : IMAGE, SENS DE LA DÉMARCHE, DÉVELOPPEMENT URBAIN VERTUEUX...

Du parking au parc

Une entrée de ville entre stationnement et promenade

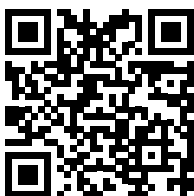


SÉRIGNAN

(6 974 habitants)

Hérault, Occitanie

La commune de Sérignan est à l'initiative d'une aire de stationnement à proximité de son centre historique offrant une connexion piétonne et cyclable directe vers celui-ci. L'aménagement de ce site est l'occasion de faire de la jonction entre l'aire de stationnement et le centre-ville un espace public végétalisé intégré à son environnement, tout en y conciliant plusieurs types de mobilités. Ce site accueille une piste cyclable et une passerelle, construite par le conseil départemental de l'Hérault, pour enjamber le fleuve côtier de l'Orb et aller vers le centre-ville.



Contact :

Christine Munoz

Architecte-paysagiste,
gérante chez Atelier Sites
agence@ateliersites.fr



Le stationnement est l'occasion d'un véritable projet d'espace public : par la prise en compte des sols, de la perméabilité, des vues, de la connexion, de l'accessibilité... Ce n'est pas un simple projet de parking.

Christine Munoz

Architecte-paysagiste,
gérante chez Atelier Sites



FICHE D'IDENTITÉ

Financeurs:

- Département de l'Hérault, région Occitanie, Thau agglomération

Partenaires:

- Département de l'Hérault

Commanditaires:

- Ville de Sérignan

Maîtrise d'œuvre:

- Atelier sites – paysagistes concepteurs

Prestataires:

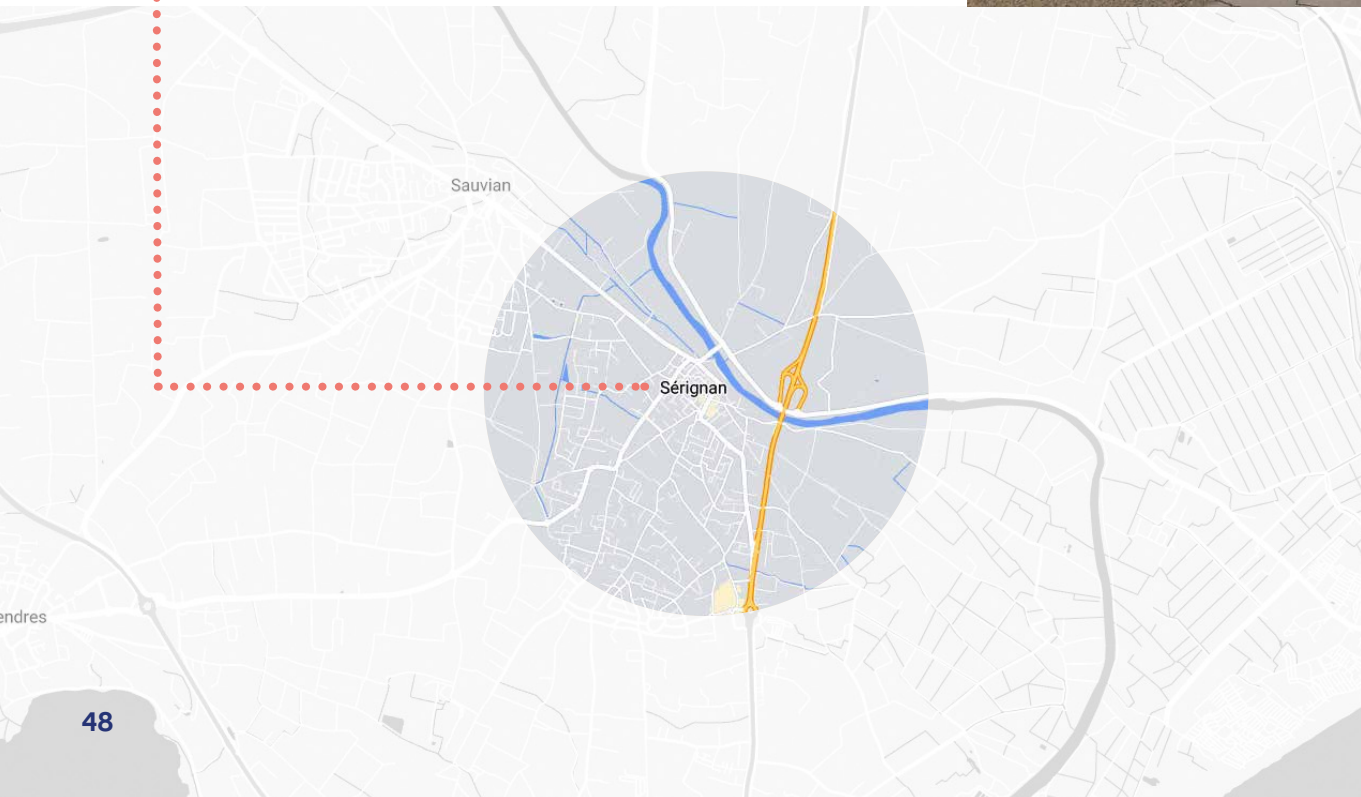
- Entreprise Durand, entreprise espaces verts PSP

Calendrier:

- **2011** : consultation de maîtrise d'œuvre
- **2012 à 2015** : étude
- **Avril 2016 à mai 2017** : chantier
- **Juillet 2016** : inauguration de la passerelle Saint Roch



© Olivier Fayolle



CONTEXTE

Entre la Méditerranée et Béziers, le développement urbain au XIXe siècle de l'entité balnéaire de Sérignan a donné lieu à un bourg à la structure classique, très marqué par la saisonnalité. La circulation automobile se concentre sur un axe principal tandis que le stationnement est localisé autour du centre-ville. Comme dans la plupart des communes littorales héraultaises, l'enjeu touristique estival est très fort, et marqué par une prédominance de la voiture individuelle. Or, le littoral, caractérisé par un fort aléa inondation et submersion marine, est fragilisé encore davantage par l'utilisation intensive des voitures, en plus d'être constitué de terrains souvent interdits à la construction.

La création d'une piste cyclable le long de la départementale menant à Sérignan, sur la rive gauche de l'Orb, ainsi que la construction d'une passerelle enjambant le fleuve pour rejoindre le centre-ville rive droite, portée par le conseil départemental de l'Hérault, a été l'occasion de créer une aire de stationnement sur cette rive gauche. La passerelle offre une connexion piétonne et cyclable directe vers le centre-ville sans utiliser la voiture.

Au-delà des questions fonctionnelles et techniques sur un site semi-inondable et de l'accueil de la passerelle en zone historique, les conditions d'accueil de cette aire de stationnement ont fait l'objet de propositions de la part du maître d'œuvre durant la phase d'études préliminaires visant à établir des démarches qualitatives et environnementales dans un cadre paysager fragile.

ENJEUX & OBJECTIFS

Le projet concerne une succession d'espaces publics, dans laquelle la passerelle doit jouer un rôle de lien entre un espace de stationnement adapté et confortable et un centre-ville attractif et dense, en passant par les rives de l'Orb. Il s'inscrit dans une démarche de diagnostic du site ayant pour but d'établir sa capacité d'absorption en tant que lieu très touristique, saisonnier et rythmé par les mouvements pendulaires (marché, plage, festivités...). L'objectif est de créer une nouvelle entrée de ville et une ouverture sur le fleuve jusqu'ici inexistante.

Le conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement de l'Hérault (CAUE 34), interrogé en premier lieu par la commune, a conseillé un accompagnement par un paysagiste-concepteur mandataire grâce au lancement d'une consultation. Des études préliminaires préalable à la maîtrise d'œuvre ont permis de jauger le niveau d'ambition des élus par le biais d'esquisses en tenant compte du contexte paysager et des usages.

Points forts

La réussite du projet résulte de la pluralité des échanges et des choix qui l'ont porté, ainsi que du respect et des avantages tirés des particularités du site :



- échanges notamment avec le département et le maître d'œuvre afin de **faire concorder ambitions et actions** et de **co-construire les projets** (passerelle et parc) ;



- **choix des végétaux** du site à partir d'essences locales (peupliers blancs, saules...) ;



- **site non exposé au risque incendie** grâce à sa palette végétale et à sa proximité avec la rivière ;



- projet participant de la **reconquête de la biodiversité**, du maintien des sols et des berges par le génie végétal et de la lutte contre l'expansion des roseaux.

LE PROJET

Fort de collaborations fructueuses par le passé avec l'agence d'architecture Lacaton&Vassal, et compte tenu des objectifs recherchés dans le projet, la Somco se tourne très tôt vers ces deux architectes. Pour parvenir à offrir un niveau de qualité et de service important, la maîtrise d'ouvrage avec eux réduit le coût de certains postes. Par exemple, l'emploi de matériaux bruts et industriels est un facteur de réduction des coûts de construction qui a permis de financer les espaces communs. Autre levier économique, la mise à disposition du terrain par la ville à travers un bail emphytéotique.

Les deux architectes proposent un bâtiment de deux niveaux (R+1), composé de 18 logements équivalents à des T2 et généreux dans leurs volumes. Celui-ci pensé sur le principe d'un vaste « loft », offre de grands espaces annexes tels que des jardins d'hiver et des terrasses et des espaces en pleine terre.

Les surfaces construites affectées uniquement à l'usage privatif de chaque locataire varient entre 70 m² pour un logement en RDC à 94 m² pour les logements du premier étage.

Au rez-de-chaussée, le hall d'entrée (130 m²) a été aménagé en salon d'hiver, en contact direct avec un jardin extérieur commun abrité des bruits de la rue. Une kitchenette partagée et deux espaces collectifs, positionnés au centre du bâtiment, favorisent la rencontre et les échanges entre les habitants. Au premier étage, desservi par de larges coursives, un « espace serre » abrite le salon d'été commun de 200 m² aménagé par un collectif d'artistes travaillant avec des matériaux de récupération.



Impacts sur le territoire

L'AMÉNAGEMENT A RAPIDEMENT BÉNÉFICIÉ DE RÉSULTATS FAVORABLES À DIFFÉRENTES ÉCHELLES DANS UN ESPACE PROCHE DU CENTRE-VILLE QUI N'EXISTAIT PAS AUPARAVANT :

- **LA PASSERELLE ET SON BELVÉDÈRE SONT VENUS PROLONGER DE MANIÈRE COHÉRENTE L'AXE DE L'ESPLANADE CENTRALE DU VILLAGE ET S'INTÈGRENT DANS LE PAYSAGE ;**
- **LA PASSERELLE OFFRE UNE NOUVELLE ENTRÉE DANS LE CŒUR HISTORIQUE PLUS AGRÉABLE QUE LE PONT QUI CONSTITUE L'ENTRÉE DE VILLE POUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE ;**
- **LE LIEU EST AUJOURD'HUI LARGEMENT INVESTI PAR LES HABITANTS ET TOURISTES QUI L'UTILISENT COMME LIEU DE PROMENADE RÉGULIER ; UNE FONTAINE À BOIRE A ÉTÉ MISE À DISPOSITION DES PASSANTS EN RÉPONSE À L'IMPORTANTÉ FRÉQUENTATION DU SITE.**

SGREEN et SGREEN+, améliorer l'appui en ingénierie sur la question de la nature en ville

Un enjeu crucial des politiques publiques

La question de la nature en ville est indissociable de celle de l'attractivité du centre-ville et de la lutte contre le changement climatique. Très mobilisée sur ces sujets, la Banque des Territoires a lancé les offres SGREEN et SGREEN+, deux outils à destination des collectivités pour accompagner l'amorçage d'une feuille de route relative à la transition écologique et le déploiement d'une stratégie d'action par le biais du projet urbain en cœur de ville. Cette démarche est fondée sur le constat d'un décalage entre les besoins écologiques de renaturer les villes et le manque d'appui en ingénierie au service des collectivités. Ce dispositif est éclairé par diverses approches : adaptation au changement climatique, biodiversité, corridors écologiques, trame verte et bleue... Autant de leviers aujourd'hui cruciaux dans l'aménagement urbain.

De SGREEN à SGREEN+ : accompagner les collectivités dans leur démarche de transition écologique

Cette offre en ingénierie peut s'adapter au niveau de maturité de la réflexion des collectivités, en permettant d'apporter un appui à l'élaboration d'une stratégie, mais également de l'aide au montage d'un projet lorsque la réflexion stratégique est déjà aboutie.

En premier lieu, le dispositif SGREEN accompagne la ville dans l'amorçage d'une feuille de route sur la question de la place

de la nature en ville, par le biais d'un diagnostic identifiant notamment le potentiel de végétalisation de l'espace. Une cinquantaine de villes ont à ce jour été accompagnées par SGREEN avec des projets variés, grâce à une appropriation différenciée des outils et des stratégies selon les territoires.

Le dispositif SGREEN+ est, quant à lui, une offre complémentaire visant à aider à la réalisation de projets. Ce dispositif peut porter sur la concrétisation des dynamiques et des potentialités soulevées par le diagnostic SGREEN mais peut également être mobilisé de manière indépendante.

Il s'appuie sur la solution la plus adaptée : soit aider à rendre opérationnelle une stratégie sur le terrain grâce à la priorisation des projets selon des critères techniques, financiers et partenariaux ; soit, sur un projet confronté aux problématiques de la biodiversité et de la végétalisation (par exemple une place publique, un parking ou une friche en cœur de ville), définir une piste de programmation, un chiffrage et des recommandations techniques pour faciliter sa réalisation.

Un exemple d'accompagnement SGREEN à Mont-de-Marsan : du diagnostic au plan guide

Mont-de-Marsan (40) est l'une des agglomérations ayant bénéficié de l'accompagnement SGREEN dans sa démarche de requalification de ses espaces publics, notamment avec la mise en place d'une opération de revitalisation du territoire (ORT) en centre-ville. Il s'agit pour la ville de limiter le stationnement, de retrouver des espaces publics de qualité, de favoriser les mobilités douces, et à plus long terme, d'établir un plan guide sur les berges de la confluence des trois rivières qui la traversent.



Les espaces publics ayant été pensés avec un important objectif de traitement des eaux pluviales, des bassins d'infiltration sous les places limitent l'implantation d'arbres : la place du végétal ainsi que la problématique des îlots de chaleur sont des sujets forts, qui sont traités dans le cadre du programme national Action cœur de ville.

Pour accompagner sa réflexion, la collectivité a travaillé conjointement avec la Banque des Territoires et Even Conseil. Le diagnostic, identifiant la place du végétal sur le périmètre de l'ORT et établissant plusieurs éléments cartographiques, a permis de mettre en évidence le gradient végétal dans la ville, tant sur les parcelles privées que dans l'espace public. Une cartographie de l'accessibilité des espaces verts à cinq minutes à pied du centre-ville a identifié des espaces conséquents au nord du périmètre, mais une absence complète de végétal au Sud.

Un potentiel de végétalisation des espaces a été établi via un système de fiches localisées ou thématiques, favorisant l'élaboration d'un plan guide pour aborder la question à l'échelle de l'ORT. Il est ainsi possible de travailler sur le recensement des espaces et les préconisations liées à leur aménagement, en apportant une importance particulière au choix de végétaux adaptés aux sites

dès aujourd'hui, tout en prenant en compte le réchauffement climatique. Ce plan guide a été présenté aux habitants afin de pouvoir l'intégrer à la démarche des projets citoyens, établis notamment lors des conseils de quartier.

À la suite de la mission SGREEN, la collectivité a réalisé une acquisition foncière en plein centre-ville ainsi que de 6 000 m² au sud du périmètre. Celle-ci a permis de créer un nouvel espace vert. Le projet, porté par la ville, mais aussi par les habitants via des consultations, a pour objectif de créer une continuité piétonne, de végétaliser un site dans un périmètre ne bénéficiant pas d'espace vert auparavant, de désimperméabiliser l'espace urbain tout en créant une zone de jeu, de déambulation et d'activités sportives en s'appuyant sur les préconisations du design actif.

Les travaux ont été amorcés en septembre 2022, le projet devant être livré à l'automne 2023 : il viendra compléter l'armature végétale de la ville. Sa réussite tient à l'accompagnement de la Banque des territoires dont l'antenne régionale a été sollicitée, ainsi qu'au choix d'un bureau d'étude approprié pour répondre à la demande de la collectivité.

Contact :

→ **Marie Aboulker**, Experte territoriale, Programme Action cœur de ville, Département Appui aux territoires, Direction du Réseau à la Banque des Territoires
Marie.Aboulker@caissedesdepots.fr

Pour en savoir plus :

→ <https://www.banquedesterritoires.fr/accompagnement-mise-en-oeuvre-projets-transition-ecologique-sgreen-plus>

Adapter la ville par le lien climat-nature

Autres projets innovants



© Karolina Samborska

Reconquête paysagère de l'îlot de Tison

Poitiers (87 918 habitants)
Vienne, Nouvelle-Aquitaine

MO: ville de Poitiers
MOE : In Situ paysage et urbanisme et
DFA Dietmar Feichtinger Architect
Date de livraison : 2018



© Maxime C

Parc post-industriel de la Rhodiacéta

Besançon (116 676 habitants)
Doubs, Bourgogne-Franche-Comté

MO : ville de Besançon
MOE : MAP Métropole Architecture Paysage
Date de livraison : septembre 2019

© Arnauld Delacroix



Terrain d'aventure du Clos Coûtard

Saumur (27 486 habitants)

Maine-et-Loire, Pays de la Loire

MO : ville de Saumur

MOE : Agence Talpa

Date de livraison : 2018



© Ville de mamadzou

Reconversion du bâtiment de l'ancien tribunal

Mamoudzou (71 437 habitants)

Mayotte

MO : Communauté d'Agglomération

Dembeni Mamoudzou (CADEMA)

MOE : Julien Beller Architecte

Date de livraison : décembre 2021

© G.M.



Transformation de la Place Lucie Aubrac

Saint-Martin-d'Hères

(38 479 habitants)

Auvergne-Rhône-Alpes, Isère

MO : ville de Saint-Martin-d'Hères

MOE : In Situ paysage et urbanisme

Date de livraison : mai 2018



© tech drone service

Réhabilitation du square Jérôme Cuzin

Auch (22 173 habitants)

Gers, Occitanie

MO : ville de Auch

MOE : Un Pour Cent Paysages

Date de livraison : 2018

Voir aussi:

→ **Rafrâchir les villes, des solutions variées » : 19 solutions pour lutter contre le réchauffement urbain. ADEME**

<https://presse.ademe.fr/2021/06/lademe-publie-le-guide-rafrachir-les-villes-des-solutions-variees-19-solutions-pour-lutter-contre-le-rechauffement-urbain.html>

→ **Centre de ressources pour l'adaptation au changement climatique**

<https://www.adaptation-changement-climatique.gouv.fr/thematiques/villes>

Le grand témoin



Sylvanie Grée

Paysagistes concepteurs-urbanistes associée
et co-fondatrice D'ICI LA, Paysages et Territoires

Lors du développement rapide d'après-guerre, les villes ont laissé une place variable à la nature. Aujourd'hui, les enjeux du réchauffement climatique et de transition écologique nous obligent à nous saisir de la végétalisation comme un élément de composition stratégique de l'aménagement, quel que soit le projet urbain. Des mutations essentielles sont en cours : parmi elles, les questions de la mobilité et de la gestion de l'eau, qui sont des leviers importants pour redonner de la place à la nature, mais aussi à certains usages, à certaines pratiques, telles que les circuits courts par exemple.

Pour obtenir des aménagements différents, il faut changer de paradigme, mais aussi mettre en œuvre des méthodes de travail nouvelles. Un cahier des charges ne suffit pas : le croisement des compétences et la mobilisation de toute la chaîne d'acteurs permettent de démultiplier les résultats. Des outils localisés à la stratégie globale, il n'y a pas d'antagonisme entre les échelles. Du très petit au très grand, vis-à-vis du défi collectif qui nous attend, toutes les démarches ont leurs intérêts et c'est bien dans le cumul des actions que l'on obtient des résultats probants.

Le projet de Pirmil-les-Isles, à Nantes, répond à une demande de la collectivité de concevoir une ville-nature compatible aux enjeux 2050, alignée sur les accords de Paris et sur le plan climat nantais. Il se déploie sur des friches industrielles en bords de Loire où a été mise en place une occupation transitoire. Le volet transition écologique a été mené de front avec le projet urbain. Une équipe de maîtrise d'œuvre, forte de compétences sur le sol, le vivant, la géotechnique et la pollution, s'est confrontée aux écrits de la transition écologique pour appréhender les enjeux à l'horizon 2050. Pourtant, certaines de ces questions, que ce soit la canicule ou la sécheresse nous imposent d'agir dès aujourd'hui.



La massification des actions est une nécessité, là où les projets neufs ou de renouvellement ne suffisent plus : l'un des principaux leviers d'action réside dans la requalification des espaces publics par les collectivités territoriales.

Les attentes écologiques d'un projet d'espace public doivent être poussées aussi loin que celles des projets immobiliers. Ici, les réflexions se sont appuyées sur deux postulats : d'une part, le sol – ici composé à 80 % de sable – est un héritage avec lequel il est nécessaire d'apprendre à composer ; d'autre part, face à la crise de l'eau, le projet doit être pensé sans arrosage automatique. Dans ce cadre, le fonctionnement de la canopée, cette strate supérieure de toute forêt, est apparu comme une solution inspirante pour résoudre les nombreux défis soulevés par le projet. Convaincu de la nécessité d'un écosystème équilibré l'équipe de maîtrise d'œuvre a appliqué la méthode du sourçage en mobilisant quatre-vingts entreprises du Grand-Ouest, en classant les ressources et savoir-faire du territoire.

L'une des externalités positives du projet a été de faire passer un cap à chacune des filières concernées. Des ateliers professionnels ont été mis en place notamment pour les pépinières, afin d'étudier la question du projet sans terre végétale ou celle de la production d'arbre. Ainsi, il est répliquable à l'échelle du territoire nantais : l'expérimentation s'est transformée en démonstrateur en mettant à disposition un cadre et une méthode. Ce changement de paradigme représente aussi un pas de côté de la part du paysagiste.

Ici, c'est la mise en relation des compétences de tous les acteurs d'un projet qui lui permet de s'inscrire sur un territoire particulier, en réponse à des enjeux urgents et collectifs. Il aboutit à un résultat appuyé sur des méthodes naturelles, le savoir-faire local et la concertation entre les intervenants. Dans les projets axés sur la transition écologique, qui sont aujourd'hui nécessaires à toutes les échelles, une telle démarche constitue une avancée considérable vers une méthode efficace, qu'il faudra déployer à l'ensemble des espaces publics pour mettre en œuvre une action concrète dans la lutte contre le réchauffement climatique.



remerciements

La qualité des échanges et projets présentés lors de cette troisième session du Forum des solutions a été rendue possible par la forte mobilisation de nombreux acteurs qui ont remarquablement travaillé ensemble pour apporter leur expertise et savoir-faire lors de chaque forum.

Les Forums des Solutions se tiennent sous l'impulsion de :



AGENCE
NATIONALE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT) qui est au service des collectivités et de leurs projets de territoires. Elle accueille en son sein la direction du programme national Action cœur de ville ;

PUCA

plan
urbanisme
construction
architecture

le Puca, agence interministérielle ayant pour but de faire progresser les connaissances sur les territoires et les villes afin d'éclairer l'action publique. Le Puca pilote auprès de la direction du programme Action cœur de ville l'appel à manifestation d'intérêt Réinventons nos Cœurs de Ville et organise les Forum des solutions ;



la Cité de l'architecture & du patrimoine, opérateur national du ministère de la Culture, qui a pour mission de valoriser et de diffuser la culture architecturale et urbaine auprès des professionnels, des étudiants, des élus et du grand public. Elle participe aux comités de pilotage d'Action cœur de ville, apportant son expertise via notamment l'Ecole de Chaillot et son réseau, et met à disposition du Forum des solutions la Plateforme de la création architecturale.

Nous remercions aussi les financeurs du programme national Action cœur de ville, les ministères impliqués, les opérateurs et établissements publics ainsi que tous les partenaires qui ont contribué à la préparation des séances ainsi qu'à la réalisation de ce livre.



La direction du programme ACV et le Puca remercient également vivement l'ensemble des intervenants de ce cycle pour leur mobilisation, leur témoignage et leur contribution à cet ouvrage.

Contacts

Florentin Cornée
florentin.cornee@developpement-durable.gouv.fr
01 40 81 91 26



Marguerite de Metz
marguerite.demetz@anct.gouv.fr
01 85 58 61 49



2021-2022

Forum des solutions

La ville résiliente

Le cycle de rencontres du Forum des solutions prolonge sa mission d'accompagnement des collectivités Action cœur de ville (ACV), tout en s'élargissant aux collectivités signataires d'une opération de revitalisation de territoire (ORT), dont les communes retenues au programme national Petites villes de demain (PVD). La parole est donnée aux porteurs de projets, qu'ils soient élus, techniciens ou concepteurs, mais aussi aux nombreux experts venus enrichir les débats. En s'appuyant sur des réalisations concrètes, les intervenants ont pu partager des outils et des méthodes éprouvées sur le terrain en faveur de la revitalisation des cœurs de ville.