

La reconquête des espaces publics en centre-ville

Références documentaires récentes



Ce document est une liste non-exhaustive de références documentaires relatives à des démarches récentes de requalification des espaces publics de centre-ville dans de grandes agglomérations françaises : piétonnisation, harmonisation des matériaux, amélioration du cadre de vie et des circulations douces etc. Il présente également quelques ouvrages généraux sur l'aménagement de l'espace public.

Les articles de presse, les dossiers de revues spécialisées, les ouvrages et les documents multimédias (vidéos, sites Internet) cités sont disponibles sur le portail documentaire du centre de ressources de l'agence d'urbanisme.

Les notices bibliographiques sont classées par ordre chronologique inverse.

NB : Les cotes des documents permettent de localiser les ouvrages dans le fonds documentaire de l'agence. L'URL est indiquée lorsque le document est téléchargeable.

Mots-clés : [espace public](#), [centre-ville](#), [espace piétonnier](#), [Dijon](#), [Brest](#), [Caen](#), [Mulhouse](#), [Poitiers](#), [Toulouse](#), [Dunkerque](#), [Orléans](#), [Agen](#), [Aix-en-Provence](#), [Rouen](#)

Couverture : réaménagement de la Place du Maréchal Leclerc à Poitiers entre octobre 2010 et juillet 2011, dans le cadre de l'opération de requalification du centre-ville « cœur d'agglomération ». Sources : ville de Poitiers

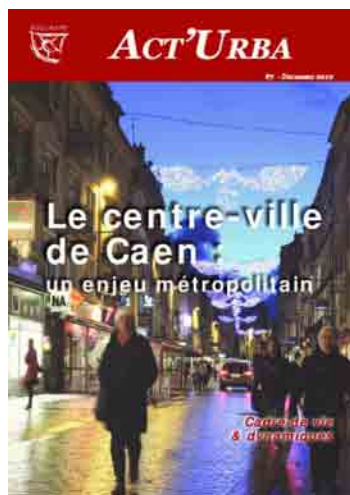
Expériences de villes

A Brest, le tramway redessine toute la ville

Le Moniteur, 2013.- 15 fév. 2013.- pp. 20-24

Avec ses 14 km de ligne et 28 stations, le tramway devient la nouvelle colonne vertébrale de la cité océane. Son arrivée a permis de revitaliser le centre-ville et de désenclaver certains quartiers.

NUM1190



AGENCE D'ETUDES D'URBANISME DE CAEN-METROPOLE
Le centre-ville de Caen : un enjeu métropolitain
AUCAME, 2012.- 16 p.

Conclusion - En dépit de ses multiples attraits, le centre-ville de Caen, on l'a vu, n'a plus la taille du cœur urbain d'un vaste espace métropolitain. Il se trouve actuellement sous pression, notamment sur le plan commercial et en matière de déplacements. L'enjeu est d'autant plus important que plusieurs projets d'ampleur vont, à court et moyen terme, modifier assez radicalement son environnement immédiat et son fonctionnement : piétonisation récente de la place Saint-Sauveur, livraison prochaine de l'ensemble immobilier des Rives de l'Orne (logements, bureaux et centre commercial),

ouverture de la ligne 2 du nouveau tramway, construction du nouveau palais de justice et de la nouvelle bibliothèque multimédia à vocation régionale à l'horizon 2018, et premières réalisations dans le cadre du projet de nouveau quartier « Caen-presqu'île » au-delà de 2020. Les réflexions doivent donc aujourd'hui être poursuivies pour promouvoir l'animation et l'élargissement spatial du centre.

<http://internet.aurbse.org/bibliographie/centre-ville-caen-un-enjeu-metropolitain>

Poitiers s'offre un cœur de ville sobre et accessible

Le Moniteur, 01/03/13

Le projet Cœur d'agglomération, sous la houlette des architectes-urbanistes Ateliers Lion et des paysagistes d'Ilex, a conduit à la piétonisation et à la mise en accessibilité de 38000 m² d'espace public au centre de Poitiers.



Toulouse pacifie et remodèle son centre-ville

Le Moniteur n°5697 Christiane Wanaverbecq 01/02/2013 MAGAZINE

Fluidifier le trafic, améliorer la qualité des voies et de l'éclairage urbain, revégétaliser les espaces publics : tels sont les axes pour redonner lisibilité, cohérence et attractivité au centre de la ville rose. Avec 700 000 habitants, 37 communes et un territoire de 45 880 ha, Toulouse Métropole (Haute-Garonne) figure à la quatrième place des agglomérations françaises. Pour tenir ce rang, la communauté urbaine s'est engagée dans une ambitieuse restructuration de ses espaces publics, avec un objectif : faire du centre-ville un cœur à l'échelle de la métropole. Ce projet urbain repose sur la volonté de supprimer le trafic de transit, qui représente aujourd'hui 28 % du trafic total, et sur un meilleur partage de l'espace public. Autant dire une rupture...

Beauvais soigne son centre-ville

Le Moniteur n°5665 E. G. 22/06/2012 MAGAZINE

Deux événements poussent Beauvais à repenser son centre-ville : l'obtention du label Ville d'art et d'histoire et l'installation du centre commercial Hammerson. Le plan « cœur de ville » doit répondre à ces deux enjeux décisifs d'ici à 2014. Le permis accordé à Hammerson porte sur 76 boutiques réparties sur 32 822 m² de plancher, 897 places de stationnement souterrain, et la construction de 37 logements sur 2 ha occupés par une place.

Dunkerque : vers une métamorphose durable

EURONEWS - 21/02/2012, VIDEO 8min.13

Dunkerque, une ville en pleine mutation. La cité portuaire industrielle du nord de la France veut sa place dans le XXI^e siècle. Objectif des projets en cours : réconcilier les intérêts économiques, environnementaux et sociaux, assurer des emplois et une meilleure qualité de vie aux 210 000 habitants de la communauté urbaine.

<http://fr.euronews.com/2012/02/21/dunkerque-vers-une-metamorphose-durable/>



Mulhouse se transforme par son centre

Traits urbains. (FRA)., N°48, juil./août 2011

La ville haut-rhinoise de 112 000 habitants engage une ambitieuse restructuration de son hyper-centre. L'opération «Grand Centre» tranche avec les canons classiques de la transformation urbaine, amplement déployés depuis vingt ans dans la proche périphérie

NUM1234

Agen piétonnise son centre-ville

Le Moniteur, 19/11/10

Agen entre dans la phase active de son projet de redynamisation du centre-ville. Première étape, la piétonisation du boulevard de la République qui redessinera d'ici à un an un axe convivial, avec des ambiances végétales variées et un mobilier urbain favorisant la lisibilité de l'espace.

Bruno Donzet, architecte et urbaniste. L'urbanisme culturel, lien entre patrimoine et espaces publics

Le Moniteur, 18/06/2007

Rétablir le lien. De grands aménagements sont désormais menés à l'échelle municipale, à l'exemple **d'Aix-en-Provence** qui, entre 1991 et 2001, a lancé un nouveau schéma directeur fondé sur la valorisation de son patrimoine architectural et culturel.

Déplacements - Dijon : le tramway contourne le centre historique

Le Moniteur, 18/06/2007

Dijon est l'une des dernières agglomérations françaises de plus de 250 000 habitants à se doter d'un tramway. Son installation sur les boulevards péricentriques et les axes radiaux permettront d'élargir le centre-ville et de reporter la circulation automobile en périphérie.

Rénovation. Les habits neufs du centre-ville

Le Moniteur n°5381 12/01/2007 MAGAZINE

Ville d'histoire, **Orléans** a parfois mal vieilli avec quelques plaies mal cicatrisées dans le centre ancien. Le « grand projet de centre-ville » a voulu s'attaquer à l'image désuète et parfois au manque de fierté des Orléanais pour leur ville. Le ravalement obligatoire des façades, un nouveau pavage, l'extension du secteur piétonnier et un éclairage plus vivant ont transformé le centre.

Autres références sur l'aménagement de l'espace public

Le piéton cherche encore sa place en ville

Liberté dimanche, 03/02/13

Les zones piétonnes ont 40 ans. Elles ont l'occasion de retrouver une nouvelle jeunesse au moment où la voiture est de plus en plus rejetée hors des villes.

Le retour du piéton

Ville Rail & Transports, paru le 10/07/2012

De nombreux aménagements emblématiques, comme la réhabilitation des berges à Lyon ou à Bordeaux, les centres-villes historiques qui se piétonnisent à toute vitesse comme à Aix-en-Provence ou à Dijon, ou, plus spectaculaire encore, à l'international, la piétonnisation en cours de Broadway à New York, mettent en évidence le fait que la marche retrouve peu à peu de son attractivité.

CENTRE VILLE EN MOUVEMENT

Reconquête d'espace en centre-ville

Vidéo - 11 avril 2012 - 3min47

Retour d'expériences d'élus et de la population sur la mise en accessibilité piétonne de centre villes et la reconquête de quartiers centraux.

<http://www.centre-ville.org/reconquete-despace-en-centre-ville/>



Espaces publics à vivre

Traits Urbains, 2012.- NS 54, mai 2012.- 106 p., phot.

Numéro spécial de la revue Traits Urbains sur l'aménagement et la planification des espaces publics dans les villes. Plusieurs bonnes pratiques sont présentées dans le cadre de projets urbains spécifiques.

AME942

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE. PARIS

De la voie rapide à l'avenue urbaine : la possibilité d'une « autre » ville ?

IAU-IDF, 2012.- N° 606, oct. 2012.- 4 p., phot.

Que faire, dans la métropole post-Kyoto, de voies rapides urbaines héritées des Trente Glorieuses ? La question fait débat. La transformation de ces voies en avenues ouvre des perspectives pour repenser l'urbanisme, l'espace public et la mobilité.

<http://internet.aurbse.org/bibliographie/voie-rapide-l-avenue-urbaine-possibilite-d-une-autre-ville>



ATGER, Catherine ; BERTHIER, Isabelle ; LEMONIER, Marc

Au chevet des coeurs de ville (dossier)

Diagonal. (FRA)., N°185, juin 2012.- pp.30-58, ill.

(Extrait de la revue). La requalification des quartiers anciens dégradés suppose une ambition supérieure à une seule opération de rénovation. Il s'agit bien sûr, en traitant le bâti, de remédier aux situations de vétusté, d'insalubrité voire d'indignité de l'habitat, mais pas seulement. L'action doit être globale et concerner l'espace public, les équipements, les commerces, les services... En fait, toute mesure susceptible de redonner à ces quartiers leurs fonctions de centralité urbaine et de les resituer dans leur rôle pour la ville tout entière. Au sommaire de ce dossier : A la reconquête des centres anciens dégradés ; L'ANRU, opérateur en centre-ville ; Saint-Denis, vingt fois sur le métier ; Rénover sans exclure ; Bastia, un cas particulier ; Cœur de ville; une fonction vitale ; Le Havre, une gare, un tramway, une prison désaffectée ; Troyes, renaissance en couleurs ; Carpentras, résurrection d'une capitale.

AME1232



HAUTE-NORMANDIE. DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMENAGEMENT ET DU LOGEMENT
Zones de circulation apaisées (ZCA) de Haute-Normandie Synthèse du recensement 2011-2012

DREAL Haute-Normandie, 2012.- 6 p., cartes, tabl.

Résumé d'auteur - Dans le cadre des actions liées au Plan Régional Santé Environnement 2, la DREAL a souhaité voir comment les nouvelles réglementations, suite à la démarche « Voirie pour Tous et l'évolution du code de la rue », étaient appliquées par les communes. Selon les dispositions de l'article L 2121-26 du code général des collectivités territoriales, la fourniture, pour des études au cas par cas, des arrêtés de circulation aux services de l'État est obligatoire.

Force fut de constater que seule une collectivité sur trois a répondu au cours de cette enquête menée conjointement par la DREAL HN, les DDTM27 - DDTM 76 et le CETE NC.

<http://internet.aurbse.org/bibliographie/zones-circulation-apaisees-zca-haute-normandie-synthese-recensement-2011-2012>

FRANCE. MINISTERE DE L'EQUIPEMENT. CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX LAVADINHO, Sonia (coord.) ; WINKIN, Yves (coord.)

Vers une marche plaisir en ville. Boîte à outils pour augmenter le bonheur de marcher

CERTU, 2012.- 231 p., fig., phot.

Résumé d'auteur - Le XXI^e siècle connaît un véritable renouveau de la marche urbaine. Partout dans le monde, à des rythmes différenciés, la question de la marche revient, véritable lame de fond sociétale, sur le front des politiques urbaines. Derrière la remise en question de nos mobilités, pointent les interrogations liées à la cohésion sociale, la santé et le bien-être, la durabilité, bref, l'urbanité au sens plein du terme : comment cohabiter, comment partager l'espace, comment synchroniser nos activités, comment

faire *in fine* pour vivre ensemble ? Ce livre, abondamment illustré d'exemples en Europe et à l'étranger, vous invite, élu, technicien, concepteur... à porter un autre regard sur votre ville, ses rues, ses places, ses parcs, son réseau de transports, ses interfaces. Est-ce une ville hospitalière pour la marche ? Comment offrir les meilleures conditions pour qu'elle puisse le devenir ? Puisez votre inspiration dans cette boîte à outils. Volontairement, elle se veut un bric-à-brac de toutes sortes de matériaux, parfois grands, parfois petits, parfois étranges, parfois amusants, voire loufoques, souvent inattendus, où chacun trouvera, c'est le cas de le dire, chaussure à son pied. Car toutes les villes sont différentes, et les situations de marche y sont aussi singulières que les marcheurs. Il ne s'agit donc pas de copier telle ou telle démarche, mais de l'adapter au contexte pour que l'interprétation qui en résulte soit vivante et évolue organiquement avec la cité. La condition première de marchabilité que toute ville doit viser est simplement celle de donner envie... Quant à marcher, cela vient finalement tout naturellement aux bipèdes que nous sommes !

MOB1163



SOULIER, Nicolas

Reconquérir les rues. Exemples à travers le monde et pistes d'actions

ULMER, 2012.- 256 p.

Résumé d'éditeur - Pourquoi reconquérir les rues ? Parce que c'est là que se joue, sans qu'on en soit toujours conscient, une grande partie de la qualité de la vie dans une ville. Il y a des rues où l'on se sent bien, des rues vivantes — sans forcément être commerçantes —, où l'on se dit qu'on aimerait bien habiter et élever nos enfants. Et puis il y a des rues qui, à l'inverse, nous semblent mornes, stériles, désertes, et qui malheureusement sont devenues plutôt la norme dans notre pays. Pourquoi ? Est-ce inéluctable ? Dans

ce livre, fruit de ses 30 années d'expérience d'architecte et d'urbaniste, Nicolas Soulier nous montre que ce n'est pas seulement une histoire de voitures (auxquelles on accorde souvent une place disproportionnée), mais surtout une histoire de cadre, qui permet à la vie « spontanée » de s'exprimer ; que cela tient souvent à des détails, des petites modifications qui, accumulées, peuvent avoir de grands effets. En France, la situation paraît souvent bloquée, stérilisée, et nombreux sont ceux qui pensent que si le progrès a détruit les rues, il faut s'y résoudre sans nostalgie. Après avoir effectué un état des lieux de nos blocages franco-français, Nicolas Soulier nous montre que cette situation n'est pas inéluctable et que de nombreux exemples de « reconquête des rues » fleurissent à travers le monde, mais aussi en France. De ces situations exemplaires, prises en Allemagne, en Suisse, au Danemark, en Angleterre et aux USA, l'auteur tire des conclusions pratiques et propose des pistes d'action pour « reconquérir nos rues ».

ARC1120

TERRIN, Jean-Jacques (dir.)

Piéton (Le) dans la ville. L'espace public partagé

Parenthèses, 2011.- 279 p., graph., phot.

Présentation d'éditeur - Si l'automobile, puis les transports en commun ont longtemps été privilégiés par les politiques de mobilité des grandes villes européennes, la marche se trouve aujourd'hui au coeur des réflexions, comme réponse aux enjeux du développement durable. Elle s'impose en effet dans son rapport aux autres modes de déplacement, facilite l'accessibilité et relie l'ensemble des activités qu'offre la ville : consommation, travail, loisirs, culture, détente... L'enjeu des villes est non seulement de faire cohabiter les divers modes de déplacement dans l'espace public, mais aussi de relier les différents types d'usages et d'usagers. Les cas de Paris, Lyon, Amsterdam, Londres, Copenhague, Lausanne et Vienne sont ici analysés. Quel est le contexte spécifique de chacune de ces villes ? Quelles stratégies de partage développent-elles ? Quelles innovations conceptuelles et technologiques associent-elles à ces pratiques ? L'ouvrage éclaire la façon dont le piéton trouve sa place dans le processus de rééquilibrage de l'espace public et comment la lenteur peut représenter une culture garante d'une certaine qualité de vie.

AME589

ALLAMAN, Martine ; ATGER, Catherine ; BERTHIER, Isabelle ; LEMONIER, Marc

Espaces (Les) publics de la ville durable (dossier)

Diagonal. (FRA)., n°182, décembre 2010.- pp.32-57, phot., ill.

Lieux de circulation, de connexions, de pratiques individuelles quotidiennes, du théâtre collectif urbain également, les espaces publics ont toujours incarné de multiples facettes de la vie des territoires qu'ils structurent. Ce dossier revisite les espaces publics et les nouvelles manières de les concevoir pour répondre aux exigences du développement durable. Au sommaire de ce dossier : Un art de la juste mesure ; Pour des lieux intenses, hospitaliers, confortables ; Lyon : paysage et écologie en Confluence ; Une cohérence ancrée dans la géographie ; Toulouse : les voitures n'auront plus la rue d'Alsace-Lorraine ; Metz : zones de rencontre, priorité à plus petit que soi ; Les Mureaux : l'eau et la nature reprennent leurs droits ; Sécurité et urbanité, des qualités à conjuguer.

AME1233

FRANCE. MINISTERE DE L'EQUIPEMENT. CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX

Trois vecteurs de performance pour le commerce de proximité : transport en site propre, stationnement, livraisons

CERTU, 2007.- 75 p.

Résumé d'éditeur : Les enjeux du développement durable incitent petites et grandes agglomérations à repenser leur système de transport, en privilégiant les modes alternatifs à la voiture. Dans cette perspective, elles s'attachent à revoir l'usage et le fonctionnement de leur voirie : plusieurs expérimentent une nouvelle gestion de leur offre de stationnement et de leurs livraisons ; les plus importantes s'engagent dans la réalisation de lignes de transport en site propre de surface. Tout cela n'est pas sans incidences sur les activités économiques. Dans cet ouvrage, les collectivités trouveront la capitalisation des enseignements tirés d'études conduites quant aux effets des tramways sur l'activité commerciale principalement, ainsi qu'une analyse du couple « infernal » stationnement-commerces : quels liens conflictuels les caractérisent et quelles sont les solutions mises en oeuvre pour tenter d'améliorer la situation. Enfin, il présente

l'évolution de la prise en compte des livraisons en relatant quelques expériences et démarches enclenchées par des collectivités avec ou sans TCSP.

MOB1068

FRANCE. MINISTERE DE L'EQUIPEMENT. DIRECTION GENERALE DE L'URBANISME, DE L'HABITAT ET DE LA CONSTRUCTION ; FRANCE. MINISTERE DE L'EQUIPEMENT. DIRECTION DES ROUTES
MAGALON, Nicolas

Organiser (S') pour aménager l'espace public. Démarches et processus d'organisation

CERTU, 2005.- 127 p., fig., tabl., ill., photos coul.

Aménager l'espace public pour créer des lieux répondant aux attentes de tous les usagers relève d'un processus d'élaboration long et difficile car il faut tenir compte d'un grand nombre d'acteurs ayant chacun leurs logiques, leurs enjeux, leurs propres besoins et donc des attentes très diverses à prendre en compte. La coopération de tous les acteurs est un facteur primordial dans la réussite de toute opération d'aménagement. Cet ouvrage propose aux maîtres d'ouvrage et à leurs services une démarche pour identifier, organiser et fédérer les acteurs autour du projet, à bon escient, au bon moment et pendant un laps de temps adéquat, dans des villes de taille moyenne. La première partie traite de la définition, de l'implication et de l'organisation des acteurs institutionnels pouvant être associés. La deuxième aborde la démarche globale de concertation qui doit permettre ou non, d'une manière ou d'une autre, d'impliquer les citoyens dans le projet, avec une définition des objectifs de la concertation. La troisième donne des clés pour aboutir à une définition claire des objectifs des différents acteurs à travers l'élaboration du pré-programme, étape indispensable avant la définition du programme, afin d'éviter le manque fréquent de cohérence avec les usages prévus et pour une maîtrise d'ouvrage cohérente. La dernière partie traite du choix de la maîtrise d'oeuvre et de son organisation jusqu'au pilotage du chantier, afin de définir le programme pour concevoir et réaliser le projet. L'analyse de 25 sites présente de nombreux exemples et points clés pour les acteurs, des études de cas de réalisations qui ne sont pas toujours des exemples à suivre sur toutes les phases ; les sites analysés sont regroupés en 4 types d'aménagements : - centre ville - grands ensembles - ZAC et SEM - requalification de RN et traversées d'agglomérations.

AME617

HERAN, Frédéric

Déplacements urbains : pourquoi les maires se trompent sur l'opinion de leurs administrés

2000.- n° 102, pp. 13-20

Résumé d'auteur : Plusieurs sondages ont montré que les maires — et plus généralement les décideurs et les leaders d'opinion — sous-estiment fortement l'adhésion des populations à des politiques de modération de la circulation automobile et favorisant l'usage des transports publics, de la bicyclette et de la marche. Pour comprendre ce curieux phénomène, les explications avancées en France, dont la plupart sont résumées dans une récente contribution de Jean-Marie Guidez du CERTU et Anne Meyer de l'UTP (1999), méritent d'être approfondies. Cette étude voudrait en effet proposer d'autres explications, en s'inspirant notamment de réflexions allemandes, pour susciter un débat.

On comprend aisément que l'enjeu d'un tel débat n'est pas mince. Si les élus appréciaient mieux l'opinion de leurs administrés, ils développeraient sans doute des politiques de déplacement autrement plus favorables aux modes alternatifs à l'automobile.

<http://internet.aurbse.org/bibliographie/deplacements-urbains-pourquoi-les-maires-se-trompent-sur-l-opinion-leurs-administres>

DELERM, Philippe

Rouen

Champ Vallon, 1993.- 104 p.

Réflexions lors d'une promenade d'un piéton amoureux de la ville de Rouen.

LOC216

BRANCHE, Pierre ; Csabay, Françoise de (réal.)

Marcher dans nos villes

Vidéo - Date d'enregistrement : 03/06/1973 | Durée : 14:22 min

Le commentaire rappelle que ces quartiers piétons existent déjà dans de nombreuses villes étrangères comme Milan, Cologne, Amsterdam, La Haye... mais également dans plusieurs villes de province françaises plus courageuses que Paris, où, à chaque fois, ces opérations sont couronnées de succès. Pierre BRANCHE se rend à Rouen, dans le centre historique, près de la cathédrale, devenu piéton. Il interroge l'initiateur du projet, Bernard CANU, adjoint au Maire de Rouen, qui ne comprend pas pourquoi ailleurs, un tel projet rencontre autant de résistance et de difficultés, alors que c'est un succès dans sa ville. Il estime que l'expérience de Saint-Séverin à Paris est restée à un stade embryonnaire et n'a pas été menée sérieusement. Cependant, comme le précise le journaliste, ce type de projet est difficile à mettre en place à Paris car la ville n'ayant pas de maire, trop de personnalités avec des pouvoirs différents rentrent en ligne de compte.

<http://www.youtube.com/watch?v=LtZHOD07oAY>

Sites Internet :

Association Centre ville en mouvement

<http://www.centre-ville.org/>

Le CERTU

<http://www.certu.fr/>

Le portail documentaire de l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure

<http://internet.aurbse.org/>

Fédération Nationale des agences d'urbanisme

<http://www.fnau.org/>