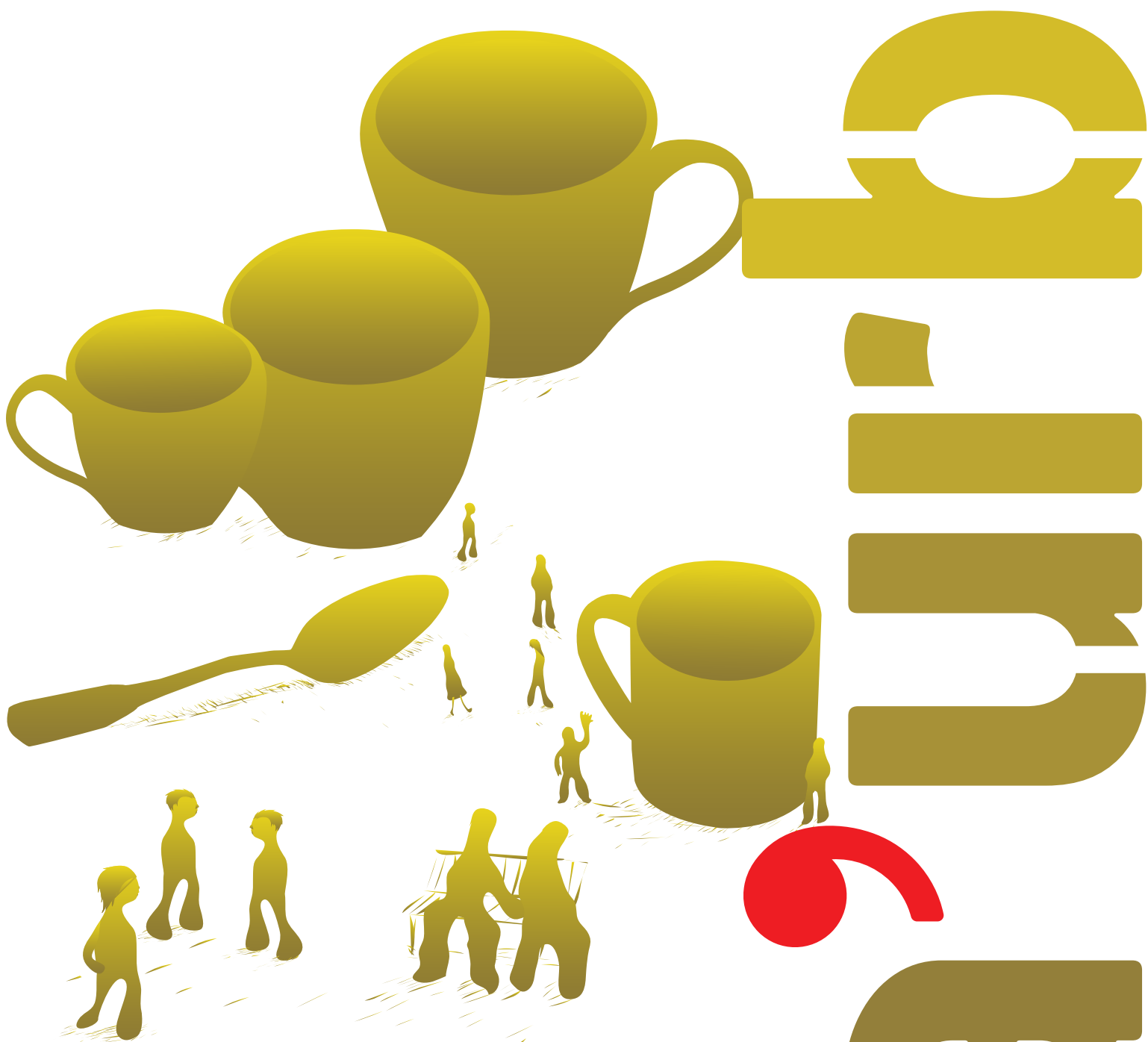


Les matinales des Petites villes de demain



comptes rendus

12 / 2022

1	Les stratégies de mobilité locales	4
2	La conception des espaces publics	8
3	Revitalisation des centres : la vision des élus	12
4	Favoriser la marche en ville	16
5	Adapter les tissus urbains au réchauffement climatique	20
6	L'urbanisme tactique : aménager par l'expérimentation	24
7	La réhabilitation des logements	28
8	Le traitement des interfaces entre ville et nature	32
9	Les collégiens et la pratique du vélo	36

Le programme Petites villes de demain a été lancé par l'Agence nationale de cohésion des territoires fin 2020 pour améliorer les conditions de vie des habitants de petites communes en renforçant les moyens de celles-ci et de leurs intercommunalités. L'une des premières interventions du programme est le financement d'une ingénierie dédiée et l'embauche de chefs de projet locaux.

En Gironde, 16 communes et 13 intercommunalités¹ ont intégré la démarche.

L'État a confié en 2022 à l'agence d'urbanisme l'animation du réseau girondin des chefs de projet des Petites villes de demain.

Au cœur de cette animation se trouvent les matinales, rencontres mensuelles avec les chefs de projet. Pensées comme un espace de dialogue informel, elles s'appuient sur des champs d'expertise de l'agence d'urbanisme susceptibles d'intéresser les chefs de projet et visent à faciliter les échanges de points de vue et d'expériences afin de construire une culture commune de coopération et d'action dans les domaines qui intéressent les territoires.

Neuf matinales ont eu lieu en 2022, animées par les chargés d'études de l'agence d'urbanisme et faisant parfois appel à un intervenant extérieur. Elles ont donné lieu à la production de comptes rendus, présentés ici dans leur intégralité.

¹ La liste des Petites villes de demain girondines se trouve page 40.

Les matinales des Petites villes de demain n°1

Les stratégies de mobilité locales



compte rendu

03 / 2022



À l'occasion du premier rendez-vous des Matinales des Petites villes de demain, ce sont les questions de mobilité qui ont été mises à l'honneur.

Quels sont les acteurs disposant de compétences politiques en matière de mobilité et de déplacements, comment élaborer une stratégie locale de mobilité, à quelle échelle, avec quels partenaires ? Telles sont les questions auxquelles l'agence d'urbanisme, grâce à François Péron, a apporté des éclairages à destination des chefs de projet.

Cela a été dit !

- « Il faut penser à l'ensemble de la chaîne de déplacements. C'est un vrai projet de territoire. »
- « Diagnostiquer la mobilité, c'est dépasser les idées reçues. »
- « On ne sait pas par quel bout prendre l'enjeu des mobilités. »
- « C'est difficile de mettre tout le monde autour de la table. »
- « On pense peu au potentiel de la marche. »
- « Il faut dézoomer, faire un pas de côté. »
- « Il faut avoir les idées claires sur ce qu'on veut faire. »
- « Il y aura toujours un premier ou un dernier kilomètre qui ne pourra être effectué en transport collectif. »
- « La solution est parfois multiple : covoiturage, marche, vélo... »
- « Il ne faut pas chercher à tout faire tout seul. Il y a beaucoup d'acteurs à associer au projet. »

S'y retrouver parmi les acteurs

De la LOTI à la loi Climat et résilience

Depuis la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) qui a affirmé le droit au transport et a instauré les PDU (plans de déplacements urbains, qui sont aujourd'hui remplacés par les plans de mobilité), une dizaine de textes de loi a façonné le paysage actuel des mobilités, affinant ou réorganisant notamment les compétences des différents échelons administratifs.

Plusieurs chefs de file

Les mobilités s'organisent en Gironde entre :

- La région Nouvelle-Aquitaine, pour le transport interurbain ferroviaire et routier de voyageurs (trains TER, cars) ;
- Le département de la Gironde pour les routes départementales et les aires de covoiturage ;
- Les EPCI ayant la compétence mobilité, organisateurs de transports

urbains (Bordeaux Métropole, les trois communautés d'agglomération et cinq communautés de communes) ;

- Les EPCI sans la compétence, qui ont en charge les voiries communautaires, qui sont en général les voies desservant les zones d'activités d'intérêt communautaire ;
- les communes, qui, hors métropole, ont en charge la voirie et les espaces publics.

Si le stationnement est également à la charge des communes lorsqu'il n'est pas délégué à l'EPCI, plusieurs modes n'ont pas de chef de file bien définis, comme les aménagements en faveur du vélo ou le covoiturage.

Enfin, un nouvel acteur est apparu avec la loi LOM (loi d'orientation des mobilités) de 2018, le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, afin de coordonner, faciliter et façonner une mobilité durable.

Ce nouvel acteur, qui travaille avec des

comités de bassin inter-départementaux, réfléchit aujourd'hui à réformer sa gouvernance afin que les communautés de communes non compétentes en matière de mobilité puissent être associées aux réflexions qui les concernent.

Les chefs de projet PVD précisent que les PETR (pôles d'équilibre territorial et rural) sont un échelon territorial tout aussi pertinent que les intercommunalités pour discuter des questions de mobilité ; ils pourraient donc être également associés aux comités de bassin. Les PETR représentent selon eux souvent la bonne échelle pour étudier les solutions de rabattement vers les stations.

Les stratégies de mobilité métropolitaine et régionale

La nouvelle stratégie de mobilité métropolitaine a la particularité de s'ouvrir et s'articuler aux territoires girondins, notamment avec le réseau de RER métropolitain et les cars express développés par la région.

Le RER métropolitain est un plan de réorganisation et de modernisation du réseau

local, par l'optimisation des infrastructures existantes ou création de nouveaux terminus ferroviaires permettant le retournement des trains. Même s'il ne concerne qu'une trentaine de gares hors Bordeaux Métropole, ce plan bénéficiera à l'ensemble des lignes du département, ce qui permettra d'améliorer la régularité et le cadencement. L'objectif général est de baisser les temps de parcours et de favoriser le report modal de la voiture vers le train.

Les cars express ont vocation à desservir des secteurs non pourvus de gare. Ils proposent moins d'arrêts que les lignes classiques pour une plus grande vitesse commerciale, de meilleures cadences et une plus grande amplitude horaire de manière à s'ouvrir au-delà du public scolaire.

Mais, dans les tissus peu denses, force est de reconnaître qu'on ne pourra desservir tous les villages, et qu'il faudra trouver d'autres solutions, comme la marche, le vélo, le covoiturage, le tout demandant également des équipements spécifiques.

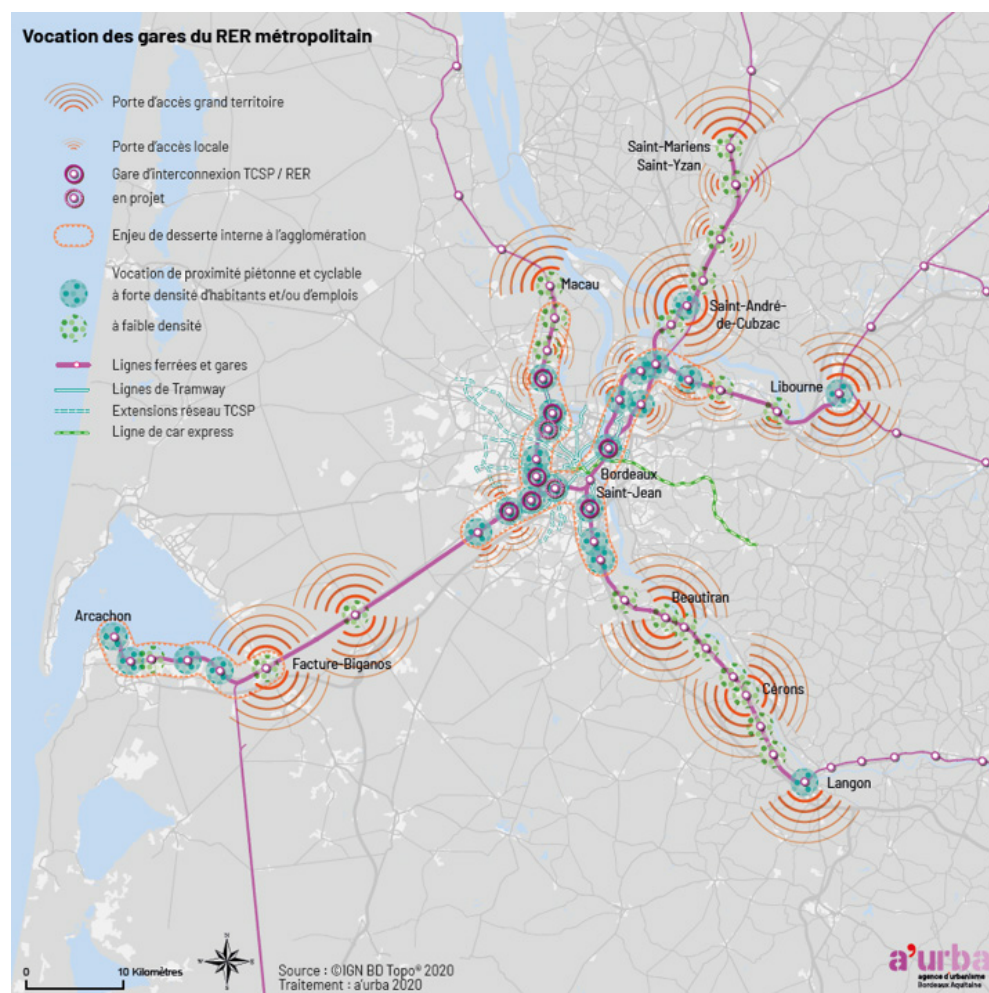
Nouvelle-Aquitaine Mobilités

Créé en 2018, le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités regroupe la Région, Bordeaux Métropole, les communautés urbaines, communautés d'agglomération, communautés de communes ayant la compétence mobilité, les syndicats mixtes compétents.

Il a pour objet de :

- coordonner les services de transport de voyageurs organisés par ses membres ;
- mettre en place un système d'information multimodale à l'intention des usagers ;
- mettre en place une tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transports uniques ou unifiés.

Il a développé cinq comités de bassin, dont le comité Gironde et Garonne, qui sont ses organes de discussion, d'échanges et de travaux au niveau local.



Élaborer une stratégie locale de mobilité

Forger sa propre méthode

Pourquoi un territoire souhaite-t-il mettre en œuvre une stratégie locale de mobilité ? C'est la première question à se poser. S'agit-il de faciliter les déplacements des résidents et/ou des actifs ? Recherche-t-on à améliorer le cadre de vie, les espaces publics ? Est-ce pour revitaliser le centre-bourg ? Souhaite-t-on avant tout décarbonner les transports ?

Les enjeux et les attendus peuvent être divers, et néanmoins multiples. Mais répondre à ces questions préalables permettra d'associer les bons partenaires et de se projeter à la bonne échelle. Les chefs de projet PVD le reconnaissent : « on ne sait pas par quel bout prendre en compte l'enjeu de mobilité ».

Ayant travaillé sur ces questions auprès de plusieurs communes, dont des Petites villes de demain, l'agence confirme qu'il n'y a pas de méthode standard pour ce type d'exercice. Mais elle est en mesure de prodiguer un certain nombre de conseils, de pistes de réflexion, de sources d'information à mobiliser.

Les étapes incontournables

La boîte à outils proposée par l'agence comprend les étapes suivantes :

- comprendre les habitudes des habitants ;
- identifier les pulsations de la communes (pics de déplacement) ;
- connaître l'usage des réseaux ;
- identifier les principaux flux et la congestion ;
- identifier le potentiel des déplacements à vélo et à pied ;

- faire le lien entre l'évolution du territoire et les problèmes de mobilité, avec l'urbanisme récent du territoire au sens large (son bassin de vie).

Pour la traduction des enjeux en projet, la stratégie qui va être construite est l'occasion de définir les actions de court terme, devant résoudre rapidement des problèmes ponctuels, et les actions de plus long terme, qui sont de l'ordre du projet urbain et qui en mobiliseront tous les outils, comme l'action foncière. Enfin, il ne faut pas oublier le fait que les actions se co-construisent nécessairement avec des partenaires ; la commune, la communauté de communes n'ont ni les moyens ni les compétences pour réaliser un projet de mobilité seules.

Ce qui ressort de cette matinale

- L'importance de connaître les stratégies supra-territoriales et celles des territoires voisins ;
- la nécessité de trouver la / les bonne(s) échelle(s) de réflexion : EPCI, bassin de vie, regroupement d'EPCI, PETR, département...
- le souhait de voir les communautés de communes, compétentes ou non en matière de mobilités, associées aux travaux et réflexions du comité de bassin Gironde Garonne du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités ;
- le besoin d'améliorer la connaissance sur le fonctionnement des territoires, de leurs caractéristiques, des liens entre eux ;
- l'intérêt de développer une approche intégrée de la mobilité, croisant urbanisme, espaces publics, modes de vie, activité économique...

Point communication

Mises en place dans le cadre de l'animation du réseau girondin des chefs de projet du programme Petites villes de demain, les Matinales ont été imaginées comme un espace de dialogue régulier et informel à destination des chefs de projet. Elles s'appuient sur des champs d'expertise de l'agence d'urbanisme et visent à faciliter les échanges de points de vue et d'expériences afin de construire une culture commune de coopération et d'action dans les domaines qui intéressent les territoires.

Les matinales des Petites villes de demain n° 2

La conception des espaces publics



compte rendu

04 / 2022



La conception des espaces publics a été au cœur de la deuxième édition des Matinales des Petites villes de demain.

Ayant publié un guide de conception des espaces publics de Bordeaux Métropole, l'agence d'urbanisme, en la personne de Sophie Haddak-Bayce, a souhaité partager cette boîte à outils avec les chefs de projet PVD. Les propos ont été ensuite illustrés par des exemples d'aménagement récents apportés par Sébastien Cannet et Fabrice Del Aguila du CAUE de la Gironde.

Cela a été dit !

- « Les préoccupations évoluent, on a tous besoin de changer de logiciel. »
- « Pas de stratégie, pas de projet ! »
- « On ne parle pas d'urbanisme tactique aux élus, sinon on perd la partie ! Cela n'empêche pas d'en faire, mais on l'appelle autrement ! »
- « J'ai beaucoup d'élus qui me disent : ...et la voiture ? »
- « Il faut être malin, introduire de nouvelles façons de faire à l'occasion de travaux. »
- « Les espaces publics sont à la croisée de tous les dysfonctionnements urbains. »
- « Il ne faut pas planter pour faire joli, mais pour que ces espaces soient vécus. »
- « Si les élus souhaitent que les règles soient respectées, il faut qu'ils mettent en place des sanctions. »
- « Les Petites villes de demain vont être les précurseurs en termes de renaturation. »
- « Attention à la logique d'opportunité. »
- « Quand on plante un arbre, il faut être patient ! »

Une boîte à outils complète, de la conception à la gestion

Le guide de conception des espaces publics métropolitains, réalisé par l'agence d'urbanisme en 2009 et mis à jour en 2017, est adapté aux préoccupations de la métropole bordelaise, mais il peut intéresser les chefs des projets des Petites villes de demain pour plusieurs raisons.

Très complet, il détaille toutes les étapes de la conception à la gestion des espaces publics, apporte de la méthode, des idées, des recommandations, des pense-bêtes pour créer des espaces publics de qualité. De nombreuses ressources présentées sont donc pleinement appropriables par des collectivités de plus petite taille que la métropole bordelaise.

Le guide est organisé en trois grandes parties :

- un guide méthodologique : comment et pourquoi faire projet ? Des aide-mémoires permettront de lister les questions

préalables à se poser et la manière d'aborder les éléments de contexte ;

- un guide programmation, qui présente les grands principes, les objectifs et orientations à retenir, en fonction des diverses situations urbaines. De nombreux outils mobilisables sont présentés pour répondre aux huit objectifs (cf. encadré ci-contre) d'un espace public réussi. Il est agrémenté de nombreuses références locales, nationales et internationales ;
- un guide technique, rappelant les normes, analysant les matériaux utilisables, les végétaux adaptés aux différentes situations et différents usages, et proposant diverses solutions techniques pour les aménagements courants : cheminements, stationnement, mobilier, signalétique, éclairage...

Les huit objectifs du guide

- Favoriser l'eau et la nature dans l'espace public
- Libérer l'espace public et renforcer la politique du stationnement
- Concevoir des lieux capables d'évoluer
- Ponctuer l'espace public de lieux de pause
- Favoriser le maillage des circulations pédestres
- Choisir les bons aménagements de sécurité
- Intégrer dans les pratiques le « juste coût » et la récupération de l'existant
- Favoriser la participation et expérimenter

De l'exemple à la stratégie

De manière complémentaire, le CAUE de la Gironde a présenté une dizaine d'opérations réalisées récemment dans le département et a rappelé qu'outre ses conseils aux collectivités, il peut prêter des expositions pour animer et accompagner des interventions sur l'espace public, en particulier sur leur gestion différenciée ainsi que sur les rues jardinées.

Les cas exposés ne présentent pas tous les qualités aujourd'hui espérées. Cela a été l'occasion de rappeler l'évolution des manières de penser, et notamment dans la façon de prendre en compte la nature. Le végétal, longtemps perçu comme un agrément du cadre bâti, est aujourd'hui considéré comme un élément essentiel de biodiversité. Cette évolution est notamment très lisible entre les deux éditions du guide de conception des espaces publics.

« On a tous mis à jour nos slogans : on parle de renaturation, de sobriété, d'îlots de fraîcheur alors qu'avant on parlait d'îlots de chaleur, on débitume les cours d'école... »

Les quelques exemples analysés rappellent que l'enfer est parfois pavé de bonnes intentions, et qu'un aménagement qui répond en théorie à tous les attendus (aire de jeux, agora, lieu de pause, végétalisation...) peut se révéler à l'usage peu attractif.

Il faut également se garder de solutions toutes faites, qui gommant voire dénaturent les spécificités locales et évitent ainsi la banalisation de l'espace public.

Cela pose la question de la stratégie qui doit présider à la réflexion et à l'action, préalable indispensable et qui, pourtant, comme les chefs de projet en témoignent, peut être difficile à dégager.

Le lien vers le guide de conception des espaces publics métropolitains

<https://www.aurba.org/actualites/parution/guide-de-conception-des-espaces-publics-metropolitains/>

Le lien vers l'observatoire Curiosité du CAUE de la Gironde

<https://www.observatoire-curiosite33.com/>

Des stratégies parfois difficiles à mettre en œuvre

Il arrive fréquemment que les élus ne soient pas d'accord entre eux pour la définition des espaces ou pour imaginer les usages futurs.

Il faut donc aider l' élu à passer d'une logique de gestion à une logique de projet et à réfléchir à long terme. Il est important d'arriver à dépasser les réticences liées au changement et au confort des habitudes. Les aménagements temporaires peuvent être une piste pour l'expérimentation de nouvelles configurations*, même si les chefs de projet ressentent la prudence et la frilosité des élus vis-à-vis de ces modes de faire.

« On est encore dans une politique du tout voiture, comme s'il n'y avait pas eu de confinement, ni réchauffement climatique ou augmentation des prix de l'énergie. »

Or la question de la place de la voiture étant primordiale dans l'ensemble des centres-bourgs, c'est donc un des premiers arbitrages à obtenir. En écho à la Matinale de mars qui portait sur les stratégies de mobilité, les chefs de projet PVD ont à nouveau partagé leurs constats d'une automobile envahissante dans leurs centres-bourgs et la nécessité de réfléchir à plus de multimodalité dans les espaces publics et au calibrage et à la localisation du stationnement.

*** Point calendrier :** le 8 septembre, la Matinale des PVD sera consacrée à l'urbanisme tactique et à l'approche sensible de l'urbanisme.

Susciter et accompagner le changement de pratiques

Au-delà de la boîte à outils proposée, quatre postures méthodologiques ont été considérées comme primordiales comme conditions de réussite du projet.

Multiplier et décaler les regards

Un regard extérieur est souvent nécessaire pour aider à mettre en lumière ce qui est devenu banal, pour inverser le regard sur l'espace public et accompagner le changement.

S'attacher aux délaissés, publics mais également privés, ne plus voir l'espace public comme un espace vide, réaliser des diagnostics en marchant peuvent être des moyens d'avancer dans la réflexion.

Proposer des scénarios de changement, présentant une radicalité dans les choix est généralement nécessaire pour que la pensée des élus s'autorise un pas de côté.

Articuler les échelles

Veiller à la question du périmètre et ne pas hésiter à le faire bouger, à l'élargir, est essentiel. La rôle et l'emprise dédié à la voiture notamment ne peut se résoudre à l'échelle d'une place ou d'une rue, mais à celle de l'ensemble de la zone agglomérée, avec une réflexion sur les temps de marche, la signalétique, le lien avec les commerces de la périphérie...

Prendre en compte les coûts globaux

L'élaboration du projet et son cadrage financier doivent prendre en considération les coûts de gestion à long terme. Un coût d'investissement moindre peut cacher des frais de gestion plus importants ou une durabilité

réduite. C'est notamment le cas des coûts globaux des espaces perméables, qui, en fonction des choix effectués, peuvent être *in fine* moins chers que ceux des espaces imperméabilisés.

Associer de l'amont à l'aval

Le point de vue et l'expertise des usagers et des habitants sont naturellement nécessaires, en prenant soin à ce que la place de l'enfant, de la personne âgée, du genre, soit bien pris en considération.

L'association des commerçants est également primordiale car ils peuvent tout autant être un frein qu'un des moteurs du changement.

Enfin, les agents en charge de la gestion des espaces publics doivent être partie prenante dès l'amont du projet.

La condition d'une bonne appropriation est une sensibilisation durant toute la durée du projet, soit avant, pendant et après la réalisation des aménagements.

Ce qui ressort de cette matinale

- La nécessité de définir une stratégie, de réfléchir sur les vocations actuelles / possibles / projetées des espaces publics ;
- l'importance de prendre le projet dans la globalité du territoire, en dézoomant le périmètre d'étude ;
- un besoin de rassurer et de convaincre les élus, qui, pour certains d'entre eux, restent inscrits dans des habitudes liées à une forte motorisation des usages ;
- des expérimentations à encourager pour faire évoluer le regard et les habitudes.

Point communication

Mises en place dans le cadre de l'animation du réseau girondin des chefs de projet du programme Petites villes de demain, les Matinales ont été imaginées comme un espace de dialogue régulier et informel à destination des chefs de projet. Elles s'appuient sur des champs d'expertise de l'agence d'urbanisme et visent à faciliter les échanges de points de vue et d'expériences afin de construire une culture commune de coopération et d'action dans les domaines qui intéressent les territoires.

Les matinales des Petites villes de demain n° 3

Revitalisation des centres :
la vision des élus



compte rendu

05 / 2022

La troisième édition des Matinales des Petites villes de demain a permis aux chefs de projet girondins de partager leurs points de vue sur la manière dont les élus, communaux et intercommunaux, s'approprient et mènent à bien leur projet de revitalisation, inscrivant en creux la question de leur propre rôle au sein de la collectivité. Les débats se sont appuyés sur une étude récente de l'agence d'urbanisme, présentée par Camille Garcelon et complétée d'un partage d'expérience et de méthode par Fanny Bosch et Claire Garnier du CAUE de la Gironde.

Cela a été dit !

« Les élus sont devenus techniciens du territoire ; ils ont dû apprendre de passer d'une logique de gestion à une logique de projet. »

« On s'engage dans un projet de revitalisation alors que la dévitalisation continue. »

« On voit les limites du marketing territorial, ce n'est pas la panacée. »

« Il n'est pas facile d'exprimer un projet à travers une convention d'ORT* »

« On lance l'ORT sur la ville-centre, et on fait une sorte de crash-test, en se laissant la possibilité d'ajouter les autres communes par avenant. »

« Il y a des communes où ça peut se faire en neuf mois, d'autres où ça va prendre trois ans. »

« S'il y a incompatibilité entre nos projets de revitalisation et les documents de planification, on va droit dans le mur ! »

« Lorsque les habitants participent au projet, c'est plus simple à mettre en œuvre. »

« Il faut bien distinguer la participation des habitants et usagers de la communication autour du projet. »

* Opération de revitalisation du territoire

Les élus au cœur du projet

L'agence d'urbanisme a publié en 2020 les résultats d'une enquête réalisée en 2018 et 2019 auprès d'une dizaine de territoires, dont six sont devenus des Petites villes de demain, sur la question de la revitalisation de leur centre-ville (cf. encadré).

Présentés lors de cette matinale, les constats restent aujourd'hui partagés par les chefs de projet girondins, en dépit du fait que les équipes municipales et intercommunales aient pu connaître des changements. Mais la pérennité de certains d'entre eux est nécessaire, les projets s'élaborent et se mettent en place sur un temps long. Pour autant, il reste important que les premières actions données à voir soient calées avec le temps du mandat électoral.

Il est également observé des évolutions dans la posture des élus, qui sont devenus

techniciens de leur territoire, acceptent les différentes temporalités et jouent avec les différentes échelles.

Il est constaté quelques évolutions dans les préoccupations, révélatrices de prises de conscience, comme la nature, par exemple, qui, il y a trois ans, n'était pas du tout perçue comme un vecteur de projet.

Plusieurs points sont identifiés par les

chefs de projet comme balises du processus.

La question du financement est primordiale, et même si l'étude notait la capacité des territoires

à mobiliser les outils et financements disponibles, les capacités financières de la commune, son endettement, peuvent être de réels freins au projet.

Il est alors important de trouver l'équilibre entre des actions de court terme, peu

Le lien vers l'étude de l'a-urba

<https://www.aurba.org/productions/politiques-de-revitalisation-des-centres-en-gironde/>

À lire également

<https://www.caissedesdepots.fr/institut-pour-la-recherche/cahiers-de-recherche>



Cliquez sur l'image pour accéder à la publication.

coûteuses et le long processus de revitalisation, comprendre que : « un projet, c'est souvent un ensemble de plus petits projets ».

La nécessité de formuler puis de formaliser un projet politique est indispensable, et celui-ci ne doit pas être réduit à la seule écriture du projet d'ORT, de même qu'un projet de revitalisation ne peut se limiter à une opération de marketing territorial.

Le positionnement de l' élu référent du projet et le fonctionnement de l'équipe municipale, qui sont variables selon les

« À l'issue des diagnostics, les élus se rendent compte de problèmes beaucoup plus structurants ! »

PVD, sont des facteurs importants qui pourront être facilitateurs ou au contraire des relations avec lesquels les chefs de projet doivent composer. Il est justement rappelé que le conseil n'est pas un temps

de construction du projet et qu'il faut par conséquent créer les lieux et les temps pour cela.

Le travail de mobilisation des élus, qui demande, de la part des chefs de projet un important travail de pédagogie, peut être

facilité par l'outil d'animation présenté par le CAUE de la Gironde (cf. encadré).

La fresque du centre-ville

La fresque du centre-ville est un outil développé par le CAUE de la Gironde, inspiré de la [Fresque de la ville](#), « jeu sérieux » créé par l'agence de conseil et de recherche urbaine [Dixit.net](#).

C'est un support d'animation qui permet de sensibiliser les participants aux enjeux de revitalisation, de collaborer autour de ceux-ci, d'échanger sur les impacts de la dévitalisation et de réfléchir aux moyens d'améliorer la situation.

La fresque du centre-ville peut être mise en œuvre avec un groupe d'élus afin de créer une synergie et une adhésion autour du projet de revitalisation, mais peut également associer des acteurs locaux et des habitants.

La participation des habitants

La participation des habitants, acteurs, usagers des centres-villes et centres-bourgs a été questionnée. Il a notamment été rappelé qu'il ne faut pas confondre

participation et communication. Il arrive que les élus recherchent en réalité plus l'approbation de la population que leur réelle participation à l'élaboration du projet et soient peu à l'aise dans cette posture de co-construction. Dans d'autres territoires, la participation est au contraire

« il n'y a pas toujours une grande sensibilité des élus à ces modes de faire. »

devenu un processus ancré dans les modes de faire.

Autour des projets fédérateurs, une bonne communication peut permettre

de remporter l'adhésion de la population. Mais pour les projets plus problématiques, comme ceux qui touchent au stationnement, l'appel à

la participation est plus que nécessaire et devra comprendre tous les acteurs en présence, et notamment les commerçants.



Photo : CAUE33

Politiques de revitalisation des centres en Gironde : la vision des élus

Une étude de l'a-urba, juillet 2020, 28 pages.

L'agence d'urbanisme a publié en 2020 les résultats d'une enquête réalisée en 2018 et 2019 auprès d'une dizaine de territoires, dont six sont devenus des Petites villes de demain, sur la question de la revitalisation de leur centre-ville.

L'étude avait pour objectif de comprendre la vision des élus pour en révéler les difficultés, les lignes de force, leurs inspirations et leurs aspirations. En dépit d'une grande diversité de situations, de modes de faire, plusieurs points de convergence sont clairement apparus et ont pu ainsi être portés à la connaissance des différents acteurs des politiques de revitalisation.

La diversité s'observe dans des contextes territoriaux très variés, avec des communes gravitant dans l'espace métropolitain bordelais et des communes plus éloignées et souffrant plus intensément de dévitalisation.

La revitalisation peut recouvrir de très nombreux attendus, allant de la restauration de fonctions passées à la réflexion autour de nouveaux moteurs de développement. La gouvernance peut également être très différente d'une situation à l'autre, avec un portage où l'intercommunalité peut être pleinement associée ou au contraire des difficultés d'association des différents acteurs, parfois au sein même des équipes municipales. La question de la temporalité du projet est également abordée très diversement, d'autant plus qu'elle est rythmée par la durée des mandats électoraux.

Mais tous ont la volonté de changement, de ne pas figer les centres dans leur image vieillotte. Ils montrent leur capacité à se saisir des différents outils et aides à leur disposition. Ils ont également conscience de la nécessité de renouveler les approches classiques en y intégrant la question des usages, et de la nécessité de passer de logiques de silos à un projet global.

Et si les élus rencontrés s'estiment en capacité d'entreprendre la requalification de l'habitat et des espaces publics, ils rencontrent des difficultés communes en matière de revitalisation commerciale ou dès que les questions relatives au stationnement sont abordées.

Conscients du moment charnière où ils se trouvent, dans un contexte d'urgence climatique, ils ont parfois l'impression d'agir à marche forcée face aux attentes des habitants et des commerçants.

L'intercommunalité, moteur ou frein ?

En ce qui concerne l'articulation entre la commune et l'intercommunalité, les chefs de projet observent que leurs situations sont très contrastées en Gironde, avec des cas de figure variés.

La première grande différence qui s'observe se situe dans la configuration du projet, s'il est porté par l'intercommunalité et décliné, non seulement dans la ville centre, mais également dans toutes les communes de la communauté, ou s'il émane de la centralité qui doit par la suite fédérer ses voisines autour. La difficulté peut alors résider dans l'appropriation par les conseils municipaux. Il est alors important de trouver des complémentarités, des rôles pour chacune des communes.

Des territoires ont fait le choix de ne faire participer au projet de revitalisation que les communes qui le souhaitent, sur une base de volontariat. Et comme le rappelle un participant, il faut être conscient qu'elles n'avancent pas toutes au même rythme, ce qui peut être une contrainte dans la définition du projet d'ORT. Une intercommunalité a d'ailleurs fait le choix de n'inscrire que sa ville-centre dans l'ORT et de se laisser la possibilité d'en associer d'autres par avenant lorsqu'elles seront prêtes.

De manière générale, la démarche PVD est un bon révélateur des fonctionnements intra-communautaires.

Le chef de projet, couteau suisse du dispositif

Au cours de la discussion qui a suivi les deux présentations de la matinale, c'est bien le rôle des chefs de projet en charge de la revitalisation qui s'est dessiné, avec ses trois incontournables rôles : pédagogie, assemblage et transversalité.

Les outils et modes de faire foisonnants de l'action publique nécessitent une polytechnicité à la fois généraliste et pointue. Or, comme le souligne un chef de projet : « il n'est pas toujours facile, même pour nous, chefs de projet, de connaître et comprendre tous les outils liés aux ORT ; c'est d'autant plus difficile de mobiliser les élus dessus. »

La nécessaire transversalité du chef de projet, parfois difficile à mettre en place dans sa collectivité, doit particulièrement s'illustrer dans le lien entre le projet de revitalisation et le PLUi ; les chefs de projet PVD devraient être présents et impliqués dans les projets de territoire et/ou de planification à l'échelle intercommunale, ce qui n'est pas toujours le cas.

Ce qui ressort de cette matinale

- La disparité dans les positionnements des chefs de projet et le portage des projets de revitalisation par les élus ;
- l'importance de développer de la pédagogie auprès des élus ;
- l'enjeu d'associer les différents acteurs, usagers et habitants, tout en assumant le projet ;
- la nécessaire articulation entre le temps long du projet et la mise en place d'actions rapidement efficaces ; entre temps opérationnel et prise de recul, réflexion et questionnements ;
- le besoin de transversalité dans la démarche, sans oublier, en particulier, l'articulation avec les documents d'urbanisme et/ou de planification.

Point communication

Mises en place dans le cadre de l'animation du réseau girondin des chefs de projet du programme Petites villes de demain, les Matinales ont été imaginées comme un espace de dialogue régulier et informel à destination des chefs de projet. Elles s'appuient sur des champs d'expertise de l'agence d'urbanisme et visent à faciliter les échanges de points de vue et d'expériences afin de construire une culture commune de coopération et d'action dans les domaines qui intéressent les territoires.

Les matinales des Petites villes de demain n° 4

Favoriser la marche en ville



compte rendu

06 / 2022



La quatrième édition des Matinales des Petites villes de demain a été l'occasion de se demander comment et pour quelles raisons favoriser la marche en ville.

François Péron, complétant son intervention de la première matinale, a posé un certain nombre de jalons permettant de répondre à ces questions. Claire Sèze a présenté des expériences de design actif, qui ont pour but de favoriser l'activité physique dans l'espace public et Stella Manning a apporté un éclairage particulier sur la place et les besoins des personnes âgées en ville.

Cela a été dit !

- « Des travaux des gestionnaires de réseau ont été l'occasion de réfléchir à la végétalisation de l'espace public. »
- « Tous les élus n'ont pas fait leur révolution culturelle sur la place de la voiture en ville. »
- « Il faut les convaincre que cela ne concerne pas que les grandes villes et les métropoles. »
- « Il faut créer le besoin auprès des habitants, qui le répercuteront aux élus. »
- « L'école sans voiture est un bon levier pour approcher ces questions car le consensus est relativement facile à atteindre. »
- « Il faut être vigilant sur l'articulation entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre pour que les aménagements soient fonctionnels pour le plus grand monde. »
- « C'est bien joli de mettre un banc design, mais quelle va être sa durée de vie, sa fonctionnalité, sa dynamique dans l'aménagement ? »
- « Si on propose des espaces publics adaptés aux problématiques du grand âge, cela bénéficiera de nombreuses catégories de populations. »

La marche, quintessence de l'urbanité

Les chefs de projet des Petites villes de demain de Gironde le reconnaissent : tous les élus ne sont pas encore convaincus de la nécessité de réduire la place de la voiture en ville et de favoriser la marche. Certains projets, qui sont en cours d'élaboration, ont encore ce sujet en réflexion et les choix peuvent paraître très radicaux à des territoires qui se organisés de longue date autour de l'usage de la voiture.

François Péron donne quelques clés pour remettre la marche au cœur des politiques publiques de mobilité et rappelle ses bienfaits, tant personnels (bien-être, activité physique, santé) que collectifs. À l'échelle d'une collectivité, outre l'aspect évident de décarbonation des mobilités, la marche est

au cœur de l'urbanité et des interactions sociales, ce que les chefs de projet ont clairement identifié comme le noyau dur du projet de revitalisation.

Aménager les espaces publics pour favoriser la marche à pied, comme toute intervention sur l'espace urbain nécessite de se poser les bonnes questions de manière à éviter, autant que faire se peut, les conflits et frictions entre usagers.

« Les aménagements urbains et les espaces publics sont le nerf de la guerre du projet. »

Pour changer les habitudes, il faut préalablement faire prendre conscience que les distances sont parfois plus courtes qu'imaginées. Pour cela, s'appuyer sur des isochrones ou des cartes de temps de parcours à pied est révélateur et peut faciliter la prise de conscience.

Quelques chiffres

- 30 % de la population est en surpoids
- 17 % souffrent d'obésité
- 21 % des enfants de 8 à 17 ans
- 34 % des enfants de 2 à 7 ans
- La proportion de personnes obèses a doublé entre 1997 et 2020
- Une corrélation prouvée entre obésité, hypertension artérielle et diabète.

Source : ligue contre l'obésité

Il faut également penser à une certaine mise en scène pour rendre les cheminements faciles, pratiques, sûrs et attractifs. Les aménagements doivent donner envie de changer de mode de déplacement, mais également concilier les usages qui peuvent être très divers. Ils verront en effet cohabiter des flâneurs, des personnes pressées ou des personnes chargées ou à mobilité réduite.

Les questions de signalétique sont également importantes pour guider les piétons, mais il faut veiller à ne pas verser dans la profusion ou la saturation.

Un des leviers mobilisables pour déclencher un changement des pratiques, y compris auprès des élus les moins sensibilisés, est le développement des aménagements pour limiter l'usage de la voiture pour l'accompagnement des enfants à l'école.

Ce sont des initiatives souvent faciles et peu onéreuses à mettre en œuvre qui sont généralement réversibles au cours de la journée, de la semaine ou des périodes de l'année. Elles permettent de sensibiliser et de faire participer une frange importante de la population, allant des enfants à leurs accompagnants, en passant par les équipes enseignantes et les riverains.

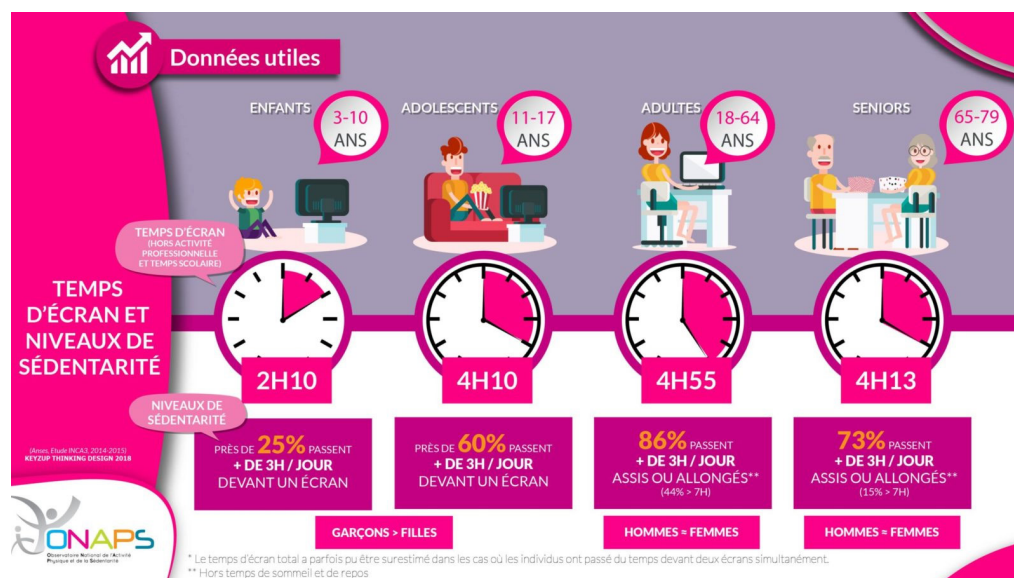
Les chefs de projet PVD confirment que ces opérations « à l'école sans voiture » peuvent être des expérimentations intéressantes et susceptibles de créer une dynamique de projet autour de la question de la marche et de l'apaisement de la circulation. Comme cela a été évoqué durant d'autres matinales, le fait de tenter des actions expérimentales et donc supposément réversibles est souvent un moyen de faire accepter les changements.

À l'école sans voiture !

Pourquoi aller à l'école à pied ?

- Parce que cela augmente la capacité de **concentration**
- Parce que cela développe son **autonomie** et son **lien social**
- Pour contribuer à la réduction des émissions de **gaz à effet de serre** et de **particules**
- Parce que c'est un enjeu majeur de **santé publique**
- Pour rompre les chaînes de déplacements en voiture des **parents**
- Pour former de **futurs adultes** moins accros à la voiture !

Le design actif, des aménagements au service de l'activité physique



<https://onaps.fr/infographies/>

De manière complémentaire, Claire Sèze a présenté des exemples de design actif. Ce concept récent s'est développé afin de favoriser l'exercice physique en l'immergeant dans les activités quotidiennes et ainsi contrebalancer la sédentarité croissante des individus, source de nombreuses pathologies. Le design actif prend de multiples formes. Il colonise les interstices de l'espace public pour les revitaliser et optimiser l'espace disponible ou s'intègre

dans des parcs, des places publiques grâce à des micro-équipements de sport ou des aires de jeux innovantes. Le design actif attise la curiosité pour proposer une pratique ludique et sportive dans des endroits où l'on ne s'y attend pas. En sortant des installations standardisées et spécialisées, l'idée est à la fois de créer des espaces publics qui deviennent des lieux de destination et de proposer des parcours étonnants, réjouissants, confortables qui

enrichissent l'expérience du déplacement.

Les exemples sont nombreux, allant de l'installation d'un panier de basket dans un coin de rue, à des marquages au sol de pistes d'athlétisme, de la signalétique proche du street art ou encore des via ferrata pour enfants. En s'adressant à tous les publics, le design actif encourage la rencontre inter-générationnelle et l'animation globale de la rue à travers de nouveaux usages dépassant la seule consommation. Temporaire ou pérenne, il reste léger dans son aménagement et un renouvellement régulier (changement de peinture, d'agrs, organisation d'événements) permet de garantir l'effet de surprise dans la durée.



Alley oop - Vancouver

Veiller à la ville pour tous

Enfin, Stella Manning souligne que les aménagements des espaces publics doivent être adaptés à tous et appelle à «voir la ville avec des yeux de vieux». La ville et l'espace urbain doivent profiter à tous, enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite ou présentant diverses déficiences sensorielles, physiques ou cognitives. Certains aménagements qui paraissent de grande qualité peuvent en effet présenter des défauts plus ou moins rédhibitoires pour une personne âgée. L'absence de main courante à un emmarchement reste malheureusement un constat fréquent. La question des bancs dans l'espace public mérite également attention. Il s'agit de veiller non seulement à leur présence, leur fréquence et leur localisation, mais également à la qualité de l'assise (hauteur, profondeur, présence d'accoudoirs...). Les aménagements urbains un peu innovants, comme les exemples de design actif précédemment présentés peuvent être déconcertants pour une personne aux sens émoussés et

doivent donc être pensés d'une manière très inclusive, voire complétés par des dispositifs adaptés. Il est d'ailleurs nécessaire de faire le lien avec le PAVE (plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, obligatoire dans les communes de 1 000 habitants et plus).

Et, comme le conclut un chef de projet, c'est toute la population qui y gagnera.

Ce qui ressort de cette matinale

- La marche en ville, à l'interface des politiques locales d'espace public, de santé, de sport, de stationnement, de commerce, etc. ;
- les aménagements de l'espace public, épicentre des projets de revitalisation des Petites villes de demain ;
- des positionnements très variés des élus sur la réduction de la place de la voiture en ville ;
- les opérations « à l'école sans voiture » ou des expérimentations provisoires, portes d'entrée pertinentes au changement de pratiques ;
- des ressources à mobiliser auprès des partenaires tels que le Département, le CAUE...

Point communication

Mises en place dans le cadre de l'animation du réseau girondin des chefs de projet du programme Petites villes de demain, les Matinales ont été imaginées comme un espace de dialogue régulier et informel à destination des chefs de projet. Elles s'appuient sur des champs d'expertise de l'agence d'urbanisme et visent à faciliter les échanges de points de vue et d'expériences afin de construire une culture commune de coopération et d'action dans les domaines qui intéressent les territoires.

Les matinales des Petites villes de demain n° 5

Adapter les tissus urbains au
réchauffement climatique



compte rendu

07 / 2022

Avant une pause estivale, les matinales des Petites villes de demain ont abordé, pour leur cinquième édition, un thème de saison : l'adaptation des tissus urbains au réchauffement climatique. Comment et pourquoi se créent des îlots de chaleur urbains ? Quels sont les outils pour les limiter et rafraîchir la ville ? Ces derniers peuvent-ils être mis en œuvre dans les Petites villes de demain ? Telles sont les questions qui ont nourri les échanges de cette matinale.

Cela a été dit !

- « Aujourd'hui, on ne peut plus commencer un projet sans prendre en compte cette dimension-là. »
- « Les freins tiennent plus aux réseaux : on a des rues étroites, avec de nombreux réseaux. C'est donc compliqué de désimperméabiliser, même en pied de façade. »
- « C'est l'action conjointe de tous les acteurs qui va démultiplier l'effet de rafraîchissement. »
- « Les interventions ponctuelles doivent être suffisamment significatives pour qu'en bout de chaîne, elles traitent bien ce phénomène d'îlot de chaleur. »
- « Les actions doivent être menées dans une dimension très participative, à la fois dans la partie sensibilisation et dans la mise en œuvre. »
- « Certains élus préfèrent dire qu'on travaille à faire des aménagements pour « vivre dans une ville fraîche et végétalisée » plutôt que de déclarer agir face au réchauffement climatique. Même résultat, mais deux façons différentes de voir le sujet. »

Comprendre le mécanisme de formation des îlots de chaleur urbains

Claire Dutilleul, chargée d'études en environnement à l'agence d'urbanisme, a rappelé quelques notions-clés pour comprendre les îlots de chaleurs urbains (ICU) et leur pendant, les îlots de fraîcheur urbains (voir page 4).

Si le phénomène d'effet de serre agit globalement à l'échelle de la planète, celui d'îlot de chaleur urbain correspond à sa traduction locale, sous l'influence des caractéristiques morphologiques du milieu urbain.

L'effet d'îlot de chaleur urbain traduit le fait que les températures sont globalement plus élevées en ville qu'à la campagne. Ce phénomène est particulièrement accentué en cas d'épisode caniculaire et se traduit, dans ces conditions, de jour comme de nuit.

Durant la journée, l'environnement urbain, très artificialisé, va s'échauffer davantage que l'environnement plus végétalisé de la périphérie et de la campagne. Et la nuit, les matériaux constitutifs de la ville vont relarguer la chaleur emmagasinée le jour, chaleur qui va avoir d'autant plus de mal à s'évacuer qu'elle sera piégée dans des rues « canyons ».

Traiter les îlots de chaleur urbains nécessite également de penser au confort d'hiver.

Par un choix de matériaux (qui doivent être clairs et lisses), par la forme urbaine (si tant est que celle-ci puisse être modifiée), par la végétalisation et la présence de l'eau, il est possible de limiter la formation d'îlots de chaleur urbains.

L'agence d'urbanisme travaille depuis plusieurs années sur ces questions, notamment avec Bordeaux Métropole, et

Des ressources citées lors de la matinale

Arboclimat : une base de données pour simuler la plantation d'arbres en ville et en évaluer les impacts : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/arboclimat-base-de-donnees-de-simulation-simple/>

Projet Sésame (systèmes écosystémiques rendus par les arbres, modulés selon l'espace) et son guide des espèces végétales en milieu urbain : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/sesame-projet-innovant-arbres-arbustes-urbains-adaptation-au>

a élaboré un vademecum pour adapter la métropole bordelaise à la chaleur urbaine. Cet ouvrage, sous forme de posters pédagogiques, a été organisé en fonction de types de tissus urbains, donc chefs de projets et élus des Petites villes

de demain pourront également y trouver des ressources adaptées à leur propre contexte, comme les tissus patrimoniaux, les secteurs pavillonnaires, les zones commerciales ou d'activité.

Le lien vers les études de l'a'urba

De l'îlot de chaleur urbain à l'îlot de fraîcheur : mécanismes en jeu et principes pour des aménagements plus résilients
<https://www.aurba.org/productions/de-lilote-de-chaleur-urbain-a-lilote-de-fraicheur/>

Des freins aux leviers d'action

Au cours du débat, il est remonté que les élus des Petites villes de demain se sentent plutôt concernés par les enjeux locaux de réchauffement climatique, même si leurs chefs de projet apportent quelques nuances.

On observe en effet encore quelques réticences ça et là, sur des arguments portant sur des questions de coûts, de partage de compétences entre services, de salubrité, de sécurité mais aussi de priorités. Un chef de projet a pu entendre¹ : « on ne peut pas se le permettre, on a d'autres sujets à traiter en priorité : l'habitat indigne, le commerce, la mobilité... on le fera quand on sera riche ! ».

Il est donc important de continuer de convaincre que c'est une nécessité aujourd'hui incontournable, mais également que les montants financiers en jeu ne sont pas forcément importants, même si les obstacles techniques sont parfois très présents (importance des réseaux enterrés dans les rues très étroites ou affleurements rocheux qui limitent les possibilités de pleine terre par exemple).

Certains élus préfèrent annoncer qu'ils agissent plus pour améliorer le cadre de

Penser global, agir local, mais aussi de manière globale.

vie, faire une ville « fraîche et végétalisée » plutôt que d'afficher l'adaptation au changement climatique. Et c'est tout le rôle des chefs de projet et de leurs partenaires de les aider à élaborer une stratégie globale en la matière et à intégrer ces questions très en amont des projets.

Les clés d'entrée au projet peuvent être de différents ordres. La santé en est une dont le bien-fondé est indiscutable et qui trouve ses points d'appui dans plusieurs compétences communales. La mise à jour d'un fil d'eau en

sera une autre et aura l'avantage de requestionner l'ensemble de l'espace public : son organisation et sa nécessaire redistribution et désimperméabilisation, sa végétalisation, sa gestion...

La question de la participation des riverains apparaît à nouveau dans cette matinale comme un levier d'action indispensable, et gage de succès du projet. Du choix des options d'aménagement à leur entretien futur en passant par leur mise en œuvre, la place des habitants est importante. Elle peut également créer une synergie pour la poursuite du projet dans

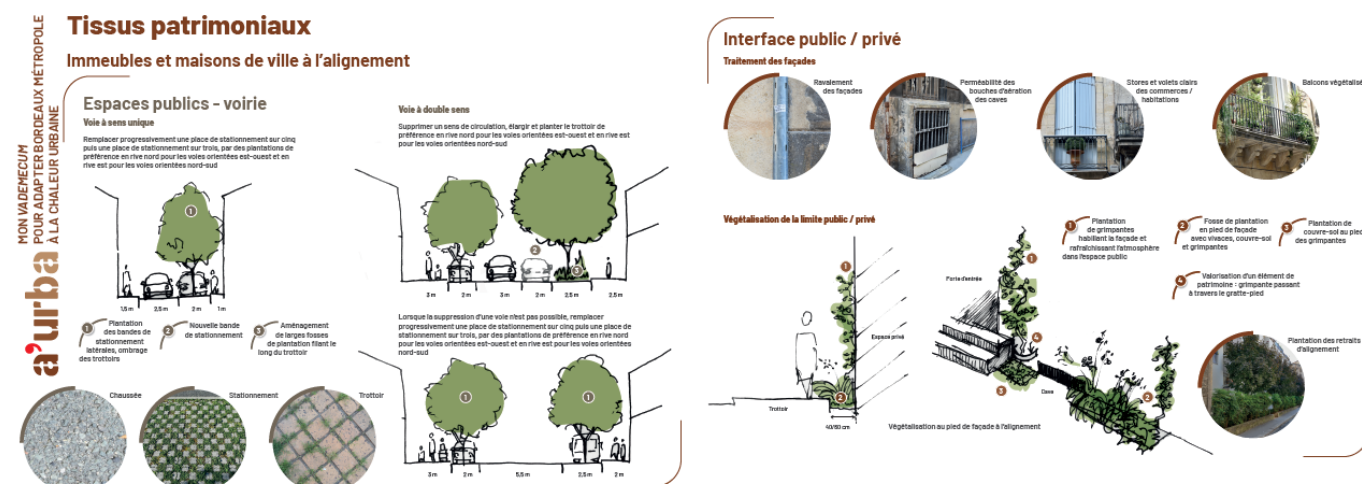


Mon Vademecum pour adapter Bordeaux métropole à la chaleur urbaine
<https://www.aurba.org/productions/mon-vademecum-pour-adapter-bordeaux-metropole-a-la-chaleur-urbaine/>



¹ Les épisodes caniculaires qui se sont multipliés et leurs conséquences désastreuses en Gironde durant l'été 2022 (postérieurement à cette matinale) vont probablement accélérer la prise de conscience.

Extrait du vademecum de l'a-urba



d'autres espaces de la commune. Elle est nécessaire en milieu urbain et dense, et le sera tout autant dans les espaces pavillonnaires, sur lesquels certaines communes ont d'ores et déjà commencé à se pencher. Se pose toutefois la question de la pérennisation de la participation citoyenne, avec des riverains dont la population peut changer au gré des départs et arrivées.

Pour autant, les actions évoquées par les chefs de projet des Petites villes de demain lors de cette matinale portent essentiellement sur la végétalisation de la commune et sur la mise à jour ou la valorisation des cours et fils d'eau. Des outils comme la couleur, qui jouera sur l'albédo, la composition des matériaux, pour leur inertie et leur rugosité (voir définitions ci-dessous), ainsi que la morphologie des tissus urbains (bâti et espaces publics) n'ont pas été abordés alors qu'ils ont des effets prépondérants sur l'ICU.

Enfin l'arbre ne faisant pas la forêt, il a bien été insisté sur le fait qu'il convient de ne pas se limiter à un ou quelques aménagements ponctuels, ce qui s'apparenterait à du « greenwashing », mais bien mettre en réseau les aménagements ponctuels de manière à les rendre efficaces en termes de rafraîchissement urbain.

Ce qui ressort de cette matinale

- L'importance de disposer d'outils de connaissance, aujourd'hui insuffisants du fait de l'absence de thermographie sur les territoires non métropolitains ;
- la position des élus, entre reconnaissance de l'urgence climatique et arbitrages à réaliser entre priorités locales ;
- le rôle du chef de projet comme facilitateur entre les services, les partenaires, les habitants...
- la nécessité d'un projet global, qui prendra en compte les différents tissus urbains de la commune.

Notions et définitions

- **Albédo** : capacité de réflexion solaire d'une surface en fonction de sa couleur.
- **Inertie thermique** : capacité physique d'un matériau à conserver sa température, ce qui permet de calculer sa vitesse de réchauffement et de refroidissement.
- **Piégeage radiatif** : engendré par l'effet dit de « canyon urbain » (rues étroites aux façades élevées), dans lequel le rayonnement reçu par les façades et les surfaces au sol est renvoyé et ricoche d'une façade à l'autre. La chaleur, piégée entre les murs, y est stockée et s'accumule.
- **Facteur de vue du ciel** : part de ciel observable depuis le sol, ce qui joue directement sur les capacités de refroidissement nocturne des tissus urbains.
- **Écoulement de l'air et rugosité du milieu** : les obstacles (en particulier les hauteurs variables du bâti) font remonter par convection les vents thermiques, créant un dôme bloquant les masses chaudes.
- **Évapotranspiration** : la végétation transfère l'eau prélevée dans le sol vers l'air ambiant par ce processus, qui nécessite une consommation d'énergie extérieure (donc de chaleur) et refroidit donc l'air ambiant.

Recommandations générales pour limiter les îlots de chaleur urbain

- Un choix de matériaux lisses et clairs ;
- un choix de matériaux à faible inertie ;
- un rapport entre hauteur du bâti et largeur de la voie inférieur à 0,6 pour assurer une bonne circulation de l'air ;
- une rugosité du bâti limitée, avec des hauteurs homogènes ;
- un facteur « vue du ciel » proche de 1 ;
- un choix d'essences végétales en fonction de la volumétrie du houppier, sa densité foliaire, mais aussi sa résistance à la sécheresse et aux grosses chaleurs ;
- une prise en compte de l'eau dans les projets (chemin de l'eau, perméabilité des sols...);
- une limitation des apports de chaleur anthropiques (flux automobiles, rejets de chaleur industriels, de climatisation...).

Point communication

Mises en place dans le cadre de l'animation du réseau girondin des chefs de projet du programme Petites villes de demain, les matinales ont été imaginées comme un espace de dialogue régulier et informel à destination des chefs de projet. Elles s'appuient sur des champs d'expertise de l'agence d'urbanisme et visent à faciliter les échanges de points de vue et d'expériences afin de construire une culture commune de coopération et d'action dans les domaines qui intéressent les territoires.

Les matinales des Petites villes de demain n° 6

L'urbanisme tactique :
aménager par l'expérimentation



compte rendu

09 / 2022

La sixième édition des Matinales des Petites villes de demain a porté sur l'urbanisme tactique. Processus émergent de production de la ville, il permet notamment d'expérimenter des solutions avant de les pérenniser et autorise ainsi le droit de changer les modes de mise en œuvre du projet, le droit à l'erreur. Architecte-urbaniste à l'a-urba, Sophie Haddak-Bayce présente aux chefs de projet girondins ces nouvelles démarches itératives de projet.

Cela a été dit !

- « Plus vous passez de temps à réfléchir, moins vous aurez le temps d'agir : l'urbanisme tactique privilégie le faire au dire. »
- « Les élus font de l'urbanisme tactique sans le savoir. Ils sont même assez fans ! »
- « La difficulté est de budgétiser un projet susceptible d'évoluer et qui se situe entre travaux et prestation intellectuelle. »
- « Il a fallu plusieurs expériences pour que les équipes techniques soient pleinement mobilisées. Il faut les sortir de la gestion quotidienne. Elles sont maintenant très impliquées. On clôture l'événement avec un repas pris en commun, ce qui le rend mémorable. »
- « Les élus en sont venus à l'urbanisme tactique car tout le reste avait échoué. »
- « Il faut aussi parfois être tactique avec les services, avec les partenaires... »
- « Il faut veiller à ce que cela ne soit pas des aménagements trop sommaires, en mode dégradé. »
- « Que fait-on du mobilier éphémère créé pour des événements ? »
- « L'identification du besoin doit elle-même être questionnée dans un processus itératif. »

Un mode de faire issu d'initiatives citoyennes et qui s'institutionnalise

Sophie Haddak-Bayce rappelle l'histoire de ces démarches d'urbanisme tactique et comment elles ont été théorisées et partiellement institutionnalisées. Elles sont nées d'une initiative privée à San Francisco en 2005, de la part d'un collectif qui a loué une place de stationnement durant 24 heures pour en détourner l'usage. Il s'agissait de démontrer qu'elle était un espace public qui peut être utilisé par les humains plutôt que les voitures, et ce pour de multiples usages, en particulier récréatifs ou festifs. Cette initiative a essaimé jusqu'à créer un mouvement mondial, le « Park(ing) day ».

Par la suite, les changements socio-économiques, culturels, technologiques ont fait émerger une nouvelle vague d'activisme, alors que les villes sont à la recherche d'une

plus grande résilience environnementale, financière, sociale et culturelle. La convergence de ces deux tendances a favorisé l'apparition d'initiatives spontanées puis

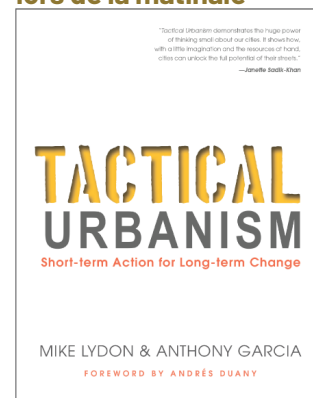
L'urbanisme tactique s'appuie sur l'usage et l'expérimentation, avant l'éventuelle pérennisation

d'approches plus méthodiques intégrant davantage les usagers à la fabrique de la ville et questionnant notamment la répartition de l'espace, la forme et le programme des projets urbains.

L'urbanisme tactique a suscité une nouvelle perception, sans doute générationnelle, de co-définition des enjeux et de co-élaboration de solutions. Il réinterroge les processus traditionnels de conception et de décision en ouvrant la porte à l'expérimentation.

Sortant du schéma classique de la logique de projet linéaire, l'urbanisme tactique

Des ressources citées lors de la matinale



Tactical urbanism : short-term actions for long-term change. Mike Lydon et Anthony Garcia, Island press, 256 pages, 2015.

<http://tacticalurbanismguide.com/>

PARK(ing) DAY :

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

<https://www.myparkingday.org/>

développe une démarche itérative qui doit s'appuyer sur la convergence entre expertise d'usage et solutions techniques (cf. schéma ci-dessous).

L'avantage des solutions développées est leur réversibilité et/ou la possibilité de réajustement en cas de non-appropriation de leur usage. Si l'objet de l'urbanisme est de créer de la valeur, les actions de l'urbanisme tactique montrent que cette valeur n'est pas uniquement économique mais également sociale. Les projets sont parfois l'occasion d'ouvrir de grandes enclaves « interdites », de (re)découvrir des lieux relégués, des mixités programmatiques et des nouveaux usages. Ils peuvent être porteurs de valeur environnementale par leur recherche de frugalité de moyens et d'une meilleure gestion des ressources basée sur le réemploi.

La maîtrise d'ouvrage doit apprendre, avec des habitants qui sont de plus en plus acteurs du changement, à évoluer vers une attitude de lâcher prise. La gouvernance des projets devient plus horizontale, le droit à l'erreur est autorisé. Les bilans d'aménagement devraient dépasser la seule valeur économique et intégrer toutes les externalités positives créatrices de valeurs (sociales, culturelles, environnementales...).

**Petite échelle,
court terme,
petit budget**

La pratique de l'urbanisme tactique implique des savoir-faire particuliers qui font évoluer les métiers de maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre, aux cotés desquelles apparaît la maîtrise d'usage.

Cela interroge profondément les acteurs de l'urbanisme (collectivités, aménageurs, porteurs de projets, architectes, urbanistes, paysagistes, designers, agences d'urbanisme etc.) dans leurs

missions. Si l'urbanisme tactique est une réponse conjoncturelle (baisse des financements publics et contexte général de crise), il doit par ses méthodes

se pérenniser pour s'inscrire dans des évolutions sociétales plus structurelles autour de la place centrale de l'utilisateur, le processus de co-production, la valorisation du local ou l'émancipation des collectifs...

Cependant, l'enjeu d'institutionnaliser les démarches d'urbanisme tactique est d'en conserver son ADN, c'est-à-dire sa spontanéité, sa souplesse, son agilité et sa capacité d'expérimentation par le projet.



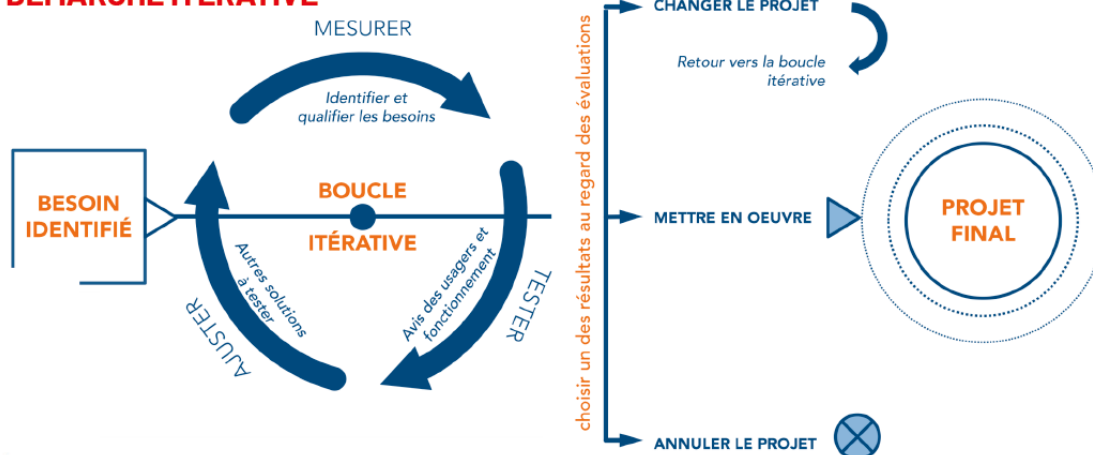
Park(ing) Day

Changer le processus de planification : passer du linéaire à l'itératif

DÉMARCHE LINÉAIRE



DÉMARCHE ITÉRATIVE



Schémas inspirés de *Tactical urbanism : short-term actions for long-term change*, de Mike Lydon et Anthony Garcia.

Faire évoluer les processus

Dans les Petites villes de demain girondines, comme Monsieur Jourdain, on pratique l'urbanisme tactique sans nécessairement le savoir car les exemples d'expérimentations sont nombreux. Mais ils soulèvent de fréquentes interrogations car cela oblige à des évolutions dans les modes de faire dans des communes à l'ingénierie et au personnel technique limités.

Certaines difficultés rencontrées sont d'ordre administratif. La question de la budgétisation d'actions ou d'aménagements par essence évolutifs en est une. Comment faire sans vision précise du projet final, ni en termes de coût d'aménagement, ni de coût de gestion ? L'urbanisme tactique, alternant des phases courtes de réflexions et de réalisations, vient interroger les processus de financement des collectivités territoriales, fonctionnant classiquement en deux blocs étanches « budget études » puis « budget travaux ». De ce fait, comment financer les actions, en particulier financer l'ingénierie nécessaire pour mesurer, évaluer, ajuster l'action, pour animer la concertation, entre marchés de prestation intellectuelle, gré à gré et MAPA (marchés à procédure adaptée) ?



Les « coronapistes » de Bordeaux sont un exemple d'urbanisme tactique.

Photo : 20 minutes-Clément Carpentier

Même si c'est la participation citoyenne qui est recherchée dans les démarches d'urbanisme tactique, la question de l'investissement au sein de la collectivité, de la mobilisation des équipes techniques, reste au cœur des préoccupations. S'il est une problématique récurrente soulevée lors des différentes matinales, ce manque de moyens humains en régie devient vite un frein à toute démarche d'urbanisme tactique qui nécessite une équipe dédiée en « mode projet ». La réalisation d'un projet qualitatif mais à moindre coût réside aussi dans la capacité des collectivités à faire par elles-mêmes...

En conclusion, il est rappelé que l'urbanisme tactique ne peut pas être une solution pour tous les projets. Il est important de faire la part des choses entre ce qui est de fixer le cap, et qui est du ressort des élus, et les modalités pour y parvenir, qui peuvent être intégrées dans une démarche citoyenne et tactique.

Ce qui ressort de cette matinale

- Des modes de faire qui entrent peu à peu dans les collectivités, mais non exempts de difficultés de mise en œuvre, tant d'ordre administratif, que financier, opérationnel ou de gestion ;
- des élus généralement réceptifs à la possibilité d'ajuster, de modifier, voire de renoncer à un projet ;
- une façon d'aller plus vite, de montrer rapidement un changement, et également un moyen de favoriser, mobiliser, dynamiser, fédérer les initiatives citoyennes ;
- le besoin d'être accompagné pour la mesure et l'évaluation des effets des expérimentations, sur les nouveaux usages des espaces publics.

Point communication

Mises en place dans le cadre de l'animation du réseau girondin des chefs de projet du programme Petites villes de demain, les matinales ont été imaginées comme un espace de dialogue régulier et informel à destination des chefs de projet. Elles s'appuient sur des champs d'expertise de l'agence d'urbanisme et visent à faciliter les échanges de points de vue et d'expériences afin de construire une culture commune de coopération et d'action dans les domaines qui intéressent les territoires.

Les matinales des Petites villes de demain n° 7

La réhabilitation des logements



compte rendu

10 / 2022

Septième moment d'animation du réseau des chefs de projet des Petites villes de demain girondines, la matinale d'octobre a porté sur la réhabilitation des logements anciens. Elle s'est appuyée sur une étude de l'a-urba, présentée par Camille Garcelon et Nelson Correa et a été complétée par une intervention de Marion Delplanque, directrice adjointe de Soliha Gironde. Cette séance a été l'occasion d'aborder les freins et les conditions préalables à l'acte de réhabiliter, de s'interroger sur les dispositifs et la place des collectivités locales.

Cela a été dit !

- « Lorsqu'on touche à l'habitat, on travaille avec de l'humain, donc ça prend du temps et c'est normal. »
- « On observe aujourd'hui un retour des propriétaires investisseurs dans les territoires, avec des petites opérations de trois ou quatre logements. »
- « Pour éviter la multiplication des petits logements, on a mené une réflexion sur le nombre de places de stationnement obligatoires dans le PLU. »
- « Les territoires girondins hors métropole bordelaise ont plutôt un important tissu d'artisans RGE (reconnus garants de l'environnement) du bâtiment. »
- « On bute toujours sur certains bâtiments vacants et/ou dégradés dont la réhabilitation est trop onéreuse. »
- « Même si cela s'est amélioré, il faudrait encore simplifier la chaîne des interlocuteurs pour éviter l'essoufflement du propriétaire. »
- « Le dispositif Denormandie n'est pas adapté à certains de nos territoires où les prix du foncier dépassent les plafonds. »
- « La commune a choisi de se faire aider par l'EPF (établissement public foncier) devant les difficultés à mener à bien les opérations immobilières. »

Lever les freins des opérations de réhabilitation

En introduction à la matinale, Camille Garcelon, chargée d'études à l'a-urba expose les enseignements d'une enquête réalisée autour d'une vingtaine d'acteurs de l'habitat qui mettaient en évidence un certain nombre de blocages en matière de réhabilitation des logements. Ceux-ci peuvent être classés en trois catégories : les blocages relatifs aux opérations elles-mêmes, ceux liés aux acteurs et enfin ceux qui dépendent des coûts des opérations.

Après quelques années de recul par rapport à cette étude, les chefs de projet estiment que leurs collectivités sont globalement mieux outillées qu'auparavant pour accompagner des opérations de réhabilitation, grâce notamment aux ORT (opérations de revitalisation des territoires)

Les délais sont longs, les critères diffèrent selon chaque financeur et l'avancée de frais peut être rédhibitoire...

qui apportent un regard plus global sur les besoins d'intervention, même si l'ingénierie locale reste souvent sous-proportionnée aux besoins. De ce fait, certaines n'hésitent pas à se faire accompagner par des

spécialistes, comme l'établissement public foncier, qui peut porter les acquisitions foncières préalables, remembrer les propriétés si nécessaire, et prendre en charge la recherche d'opérateurs pouvant mener des projets de VIR (vente d'immeuble à rénover).

Par ailleurs, la création d'un guichet unique, avec la plateforme France Rénov', a pu faciliter la prise en compte globale des projets d'un certain nombre de propriétaires, qui ont besoin d'aide pour ne pas se décourager dans le millefeuille administratif.

L'étude de l'agence d'urbanisme



<https://www.aurba.org/productions/la-rehabilitation-des-logements-anciens/>

Pourtant, la sensibilisation des porteurs de projet, leur accompagnement, notamment lorsqu'ils n'entrent pas dans les cibles des programmes animés d'amélioration de l'habitat, restent une question centrale.

Parmi les projets difficiles à accompagner, certains sont plus atypiques, comme celui d'une coopérative d'habitants porteurs d'un projet d'habitat inclusif, mais aussi l'investisseur qui veut faire du logement haut-de-gamme et qui pourrait ainsi apporter de la mixité dans le centre-ville. Enfin, il y a tous ceux qui font des travaux sans autorisation et dont on constate la réalisation au détour d'une visite, en observant le nombre de

boîtes aux lettres en façade.

Les collectivités tentent de multiplier les canaux de sensibilisation : auprès des nouveaux habitants, des nouveaux propriétaires, et ceci dès l'obtention de la DIA (déclaration d'intention d'aliéner), du milieu professionnel...

Elles envisagent également de communiquer autour de la signature de l'ORT, signal de départ pour certains investisseurs, mais pour également informer et communiquer auprès de l'ensemble des propriétaires.



© a'urba

Comprendre la formation des prix

Nelson Correa, architecte à l'a-urba rappelle les étapes d'une opération de réhabilitation, et détaille notamment les mécanismes de formation des prix. Il aborde en particulier tous les facteurs qui peuvent influencer celle-ci.

Les chefs de projet constatent bien que l'on se situe aujourd'hui dans une conjoncture un peu incertaine où on observe malgré tout un regain d'intérêt de la part d'investisseurs, de professionnels de l'immobilier qui voient dans les Petites villes de demain un nouveau terrain d'implantation, au risque de produire une offre pas toujours adaptée aux besoins. Mais l'inflation du prix des matériaux, les difficultés d'embauche des entreprises font que ces dernières hésitent à s'engager au-delà du court terme, ce qui représente un obstacle majeur au montage des projets. Pourtant, le tissu artisanal existe dans les territoires girondins qui, à quelques exceptions près,

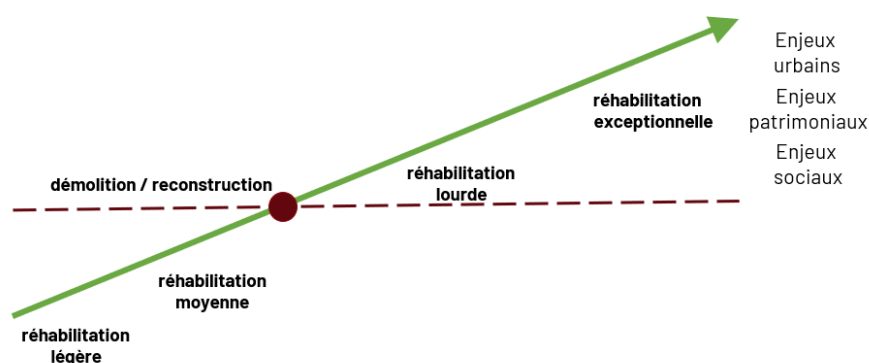
font l'objet d'un maillage dense d'entreprises compétentes et RGE (reconnues garantes de l'environnement). En revanche, ce sont les compétences de maîtrise d'œuvre qui sont plus lacunaires en dehors de la métropole bordelaise.

Il est souligné l'importance d'associer très en amont dans le projet l'architecte des bâtiments de France. Celui-ci pourra indiquer la bonne méthode d'intervention pour une réhabilitation de qualité.

Plus son intervention sera tardive et plus il risque d'être perçu comme un frein et une source potentielle de surcoûts. L'exemple est donné d'investisseurs avisés qui savent transformer cette apparente contrainte en opportunités et trouvent les conseils et financements ad hoc. Certaines communes ont d'ailleurs choisi d'abonder leur intervention en faveur de matériaux nobles et durables.

**Éviter la
réhabilitation
de bricolage**

Réhabiliter ou démolir ? Quels financements lorsque les enjeux urbains, patrimoniaux ou sociaux entrent en balance dans le coût d'investissement ?



Élargir la réflexion

Le coût global d'un bâtiment dépasse largement le simple coût de l'investissement. Il prend en considération l'ensemble des coûts d'un projet de construction ou de rénovation sur le cycle de vie du bâtiment. Sur une période de 30 ans, on estime que le coût d'investissement ne représente que 25 % du coût total du projet, les 75 % restants correspondent aux dépenses liées à l'utilisation du bâtiment, l'entretien, la maintenance, les réparations, la consommation d'eau et d'énergies, ou encore les assurances. La démarche du coût global apparaît comme un outil incontournable d'aide à la décision en matière de construction et de rénovation, pour la maîtrise d'ouvrage publique et privée.

De même, il peut être nécessaire d'ouvrir la réflexion à l'ilot, car on peut parfois s'interroger sur l'intérêt d'une éventuelle dédensification du foncier plutôt qu'une réhabilitation à tout prix. Un espace public de qualité peut être, en effet, un levier de qualité globale du tissu urbain, ce que n'apporte pas systématiquement une réhabilitation d'immeuble.

L'ensemble de ces éléments cela interroge la manière dont les collectivités vont se positionner. Elles doivent se poser très en amont la question de la destination des biens et de l'investissement nécessaire à l'accompagnement de la réhabilitation. Cela interpelle évidemment leurs capacités financières, mais l'intervention de Marion

Delplanque de Soliha Gironde rappelle que des professionnels (de Soliha, mais aussi du CAUE ou de l'EPFL, établissement public foncier local, par exemple) peuvent être aux côtés des particuliers, mais aussi des collectivités pour les aider à mener à bien les projets et leur financement.

Enfin, pour s'assurer que les logements remis sur le marché correspondent aux besoins locaux, il faut s'attacher à conjuguer tous les outils : le permis de louer, le permis de diviser, le dispositif de défiscalisation Loc'Avantages ou celui Denormandie, bien que ce dernier ne semble pas adapté par ses critères à toutes les Petites villes de demain. Le PLU peut également être modifié pour limiter la multiplication des petits logements par des obligations de stationnement.

C'est donc bien dans une réflexion globale, aujourd'hui en lien avec l'ORT, qui fait que la réhabilitation des logements ne sera pas une somme d'opérations particulières, mais un projet global de revitalisation.

Ce qui ressort de cette matinale

- La nécessité d'avoir une stratégie globale d'amélioration de l'habitat au sein de l'ORT ;
- l'importance de réfléchir de manière durable et d'intégrer dans cette réflexion la notion de coût durable ;
- le besoin de sensibiliser propriétaires, porteurs de projet et milieu professionnel et artisanal, et de développer les guichets uniques ;
- le recours aux structures susceptibles d'accompagner porteurs de projet et élus dans leur démarche .

Point communication

Mises en place dans le cadre de l'animation du réseau girondin des chefs de projet du programme Petites villes de demain, les matinales ont été imaginées comme un espace de dialogue régulier et informel à destination des chefs de projet. Elles s'appuient sur des champs d'expertise de l'agence d'urbanisme et visent à faciliter les échanges de points de vue et d'expériences afin de construire une culture commune de coopération et d'action dans les domaines qui intéressent les territoires.

Les matinales des Petites villes de demain n° 8

Le traitement des interfaces
entre ville et nature



compte rendu

11 / 2022

Le traitement des interfaces entre la ville et la nature, aussi appelées lisières ou franges urbaines, a été au cœur de la matinale de novembre. Longtemps ignorés, ces espaces portent pourtant de forts enjeux qui plaident pour un aménagement réfléchi et concerté, comme l'ont présenté à trois voix Vincent Schoenmakers et Frédéric Véron, respectivement urbaniste et paysagiste à l'agence d'urbanisme, accompagnés d'Annabel Albrech, ingénieure écologue au CAUE de la Gironde.

Cela a été dit !

- « On ne peut plus ignorer les risques naturels dans l'aménagement des zones à urbaniser. »
- « Les riverains ne connaissent pas leurs devoirs en matière de protection contre les incendies. »
- « Après les questions foncières, celle de la gestion est parmi les plus complexes. »
- « L'agriculteur peut trouver de l'intérêt à maîtriser l'interface entre ses parcelles et l'urbanisation. »
- « Et pourquoi ne pas faire l'inverse de ce que l'on fait généralement : laisser aux lotissements la gestion de leur voirie et prendre en charge la mise en valeur et l'entretien de leurs espaces communs situés en lisière ? »
- « Fédérer les habitants permet de soulager la collectivité de la prise en charge de l'entretien de ces espaces. »
- « Il est plus facile pour un maire de s'adresser à une association de colotis qu'à des dizaines de propriétaires riverains. »
- « C'est tout de même l'agriculteur ou le forestier qui était là en premier ! C'est donc bien à l'urbain de faire un effort. »
- « L'accédant n'a aucune conscience qu'il devra intégrer à son budget des frais d'entretien supplémentaires. »
- « Il faut mobiliser les habitants et leur permettre de trouver un sens au lieu qu'ils habitent. »

S'intéresser aux lisières : une nouvelle priorité ?

Les incendies qui ont touché la Gironde durant l'été 2022 l'ont démontré : la proximité avec la nature, ici la forêt, peut parfois présenter un danger pour les habitants, tout comme la proximité immédiate de zones agricoles peut également entraîner des conflits d'usages, être sources de gênes, voire de nuisances en termes de santé pour les riverains.

Or l'étalement urbain que la Gironde a connu durant les dernières décennies a multiplié les zones de contact entre riverains et espaces naturels, agricoles ou forestiers, fragilisant ces derniers et mettant en péril la qualité des paysages et des continuités écologiques.

Pourtant, différentes études sociologiques ont montré que ce n'était pas sa proximité qui avait présidé au choix d'un lieu de résidence en contact avec un espace agricole ou forestier, mais plutôt des raisons liées aux capacités financières des ménages,

la périphérie étant plus accessible. Ceci peut expliquer le peu d'intérêt des riverains à leur environnement immédiat, qui se traduit par un manque d'entretien des espaces forestiers et par un fréquent retranchement derrière des clôtures opaques.

S'intéresser aux lisières n'est donc pas exempt d'une certaine approche esthétique, mais répond surtout à des enjeux d'aménagement des territoires, de composition urbaine, d'usages et de mise en commun d'espaces, d'enjeux écologiques et de santé publique.

Une lisière aménagée, constituée d'espaces entretenus et gérés, contribuera à la réduction de risques naturels, d'exposition aux produits phytosanitaires et constituera un espace de transition pouvant être support d'usages collectifs et/ou publics (usages d'agrément mais aussi techniques comme la gestion des eaux pluviales).

Faire de cette question un levier de transformation de la commune

Les obligations légales de débroussaillage

Article L134-6 du Code forestier

« L'obligation de débroussaillage et de maintien en état débroussaillé s'applique (...) :

1° Aux abords des constructions, chantiers et installations de toute nature, sur une profondeur de 50 mètres ; le maire peut porter cette obligation à 100 mètres.

2° Aux abords des voies privées donnant accès à ces constructions, chantiers et installations de toute nature, sur une profondeur fixée par le préfet dans une limite maximale de 10 mètres de part et d'autre de la voie ;

3° Sur les terrains situés dans les zones urbaines délimitées par un plan local d'urbanisme rendu public ou approuvé, ou un document d'urbanisme en tenant lieu. (...) »

[Lien vers l'article sur Légifrance](#)

Regarder des deux côtés de la lisière

Différentes méthodes pour le traitement et la mise en valeur des lisières existent. L'a-urba en a développé une qui combine des approches à différentes échelles pour aboutir à un plan d'actions. Elle passe par la définition d'un plan des interfaces qui croise les différents enjeux et met en lumière des secteurs stratégiques d'intervention. Le CAUE de la Gironde intervient également sur ces questions avec son propre savoir-faire, mais les méthodes convergent vers un plan hiérarchisé d'intervention.

Les différentes méthodes, illustrées durant la matinale par de nombreux exemples girondins, insistent également sur la prise en compte des différents acteurs et usagers de ces espaces : agriculteurs, riverains, promeneurs...

Après la définition des lisières à développer et/ou à conforter, le plan d'actions comprendra plusieurs volets : foncier, planification et traduction dans le PLU,

pratiques agricoles plus vertueuses, aménagement d'espaces publics, sensibilisation... Il doit nécessairement aborder la question de la gestion des espaces et de la répartition des prises en charge, ce qui en constitue un des axes les plus complexes à définir et à mettre en œuvre.

L'idéal est de mettre en place des espaces et des espèces qui s'autorégulent

De manière générale, la réflexion, lorsqu'elle se situe en amont des projets d'urbanisation, sera d'autant plus aisée à mener, même si certains contextes, en particulier dans les secteurs où le foncier est cher et recherché, seront plus difficiles. L'opportunité d'une

révision de Plan local d'urbanisme représente le parfait moment pour s'intéresser à cette question. Cela est l'occasion de définir les règles sur implantation du bâti sur les parcelles, l'orientation des jardins, les cheminements à créer, conserver, aménager, la configuration des clôtures, les essences végétales...

Les mesures de protection des populations riveraines des zones de traitement par les produits phytopharmaceutiques

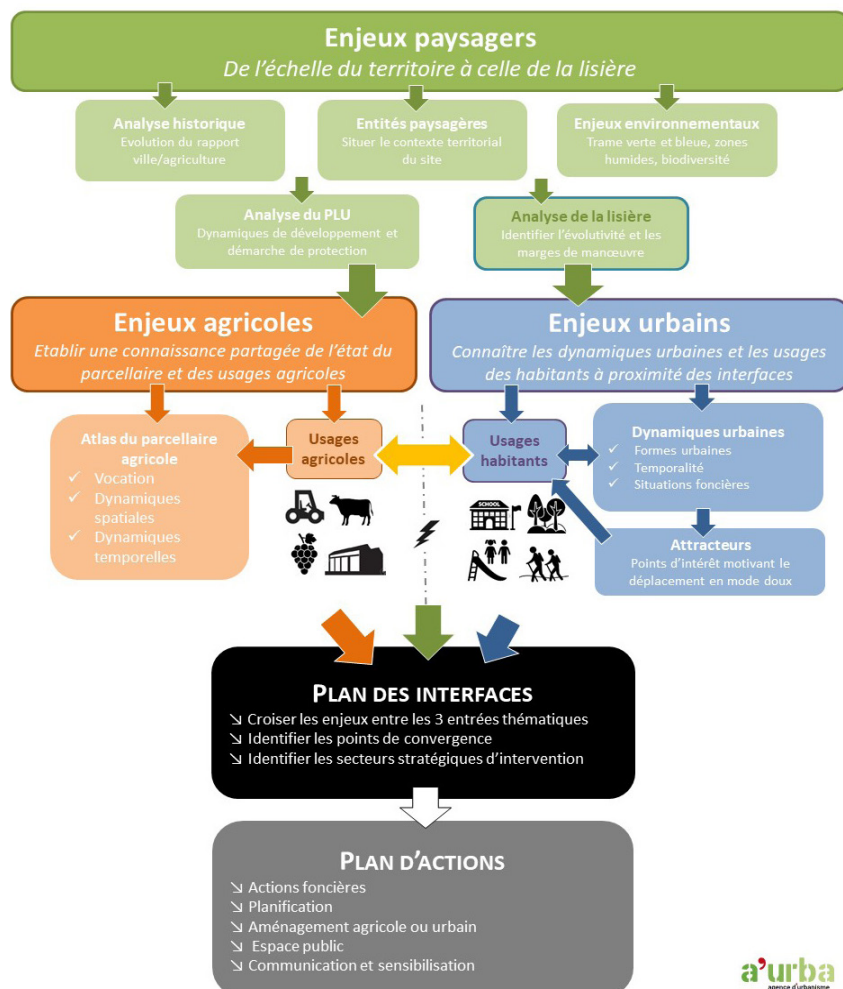
Arrêté du 27 décembre 2019

En dehors des produits exemptés, l'utilisation de produits phytopharmaceutiques doit s'effectuer en respectant les distances de sécurité suivantes :

- lorsque le produit contient une substance préoccupante : 20 mètres incompressibles ;
- pour les autres produits :
 - 10 mètres pour l'arboriculture, la viticulture, les arbres et arbustes, la forêt, les petits fruits et cultures ornementales de plus de 50 centimètres de hauteur, les bananiers et le houblon ;
 - 5 mètres pour les autres cultures.

[Lien vers l'arrêté sur Légifrance](#)

La méthode développée par l'agence d'urbanisme « regarder des deux côtés de la lisière »



Tendre vers de nouvelles habitudes

Le fait de s'intéresser aux lisières est à la croisée de plusieurs considérations en termes de consommation foncière et de formes urbaines, de qualité paysagère et de continuités écologiques, de sécurité et de santé publique. Cela conduit également à définir ou redéfinir la notion d'intérêt général et de bien commun. De ce fait, cette réflexion interroge les pratiques, les habitudes et les perceptions de chacun : riverains, usagers, élus, constructeurs, agriculteurs.

Du point de vue des riverains, il s'agit de vivre autrement la relation avec l'extérieur de la parcelle : ouverture des vues, porosité des clôtures, entretien des parcelles boisées contiguës appartenant à un tiers... Et souvent il s'agit de pallier le manque d'information des nouveaux acquéreurs sur leurs obligations de débroussaillage.

Les élus et leurs collectivités doivent prendre l'habitude de travailler sur un entre-deux aux contours flous et aux intérêts variés. Lors d'un projet d'ouverture à l'urbanisation, il convient de réfléchir avec les constructeurs à de nouveaux modes de conception qui prennent mieux en compte les questions de traitement des franges. Pour cela des outils existent, comme les PUP (projets urbains partenariaux), qui laissent notamment la possibilité de financer l'intérêt général par des acteurs privés. Dans un contexte de raréfaction du foncier disponible, il faudra également s'habituer à des formes urbaines plus compactes, renouer avec de densités équivalentes à celles des centres anciens, qui disposent cependant

d'espaces communs à hautes valeurs paysagères et environnementales. Les participants constatent d'ailleurs que le travail avec un aménageur public ou privé chargé d'une mission de service public, comme les organismes de logement social, est, de manière générale, un élément facilitateur dans les échanges et les projets.

Enfin les agriculteurs repensent leurs pratiques. Au-delà des récentes mesures de protection des populations riveraines des zones de traitement, jugées insuffisantes par certains riverains, les pratiques évoluent, sous l'impulsion notamment des chambres d'agriculture, qui élaborent des chartes du bien vivre ensemble ou de la région Nouvelle-Aquitaine avec le projet *vitiREV*, pour une viticulture plus écologique et plus innovante.

S'intéresser aux interfaces entre l'urbain et la nature doit donc s'appuyer sur une stratégie globale, à plusieurs échelles, qui croise des enjeux écologiques, sanitaires, récréatifs, fonctionnels...

Ce qui ressort de cette matinale

- La nécessité d'anticiper le traitement des lisières dans les opérations d'urbanisme, pour de multiples raisons tenant notamment à la sécurité des personnes, au maintien des continuités écologiques...
- une opportunité pour aménager des espaces communs paysagers, structurants à l'échelle des communes, permettant de garantir la pérennité des continuités écologiques, l'aménagement d'espaces d'agrément et de continuités piétonnes et cyclables, avec des coûts d'aménagement et de gestion qui peuvent être externalisés ;
- l'intérêt d'intégrer ces questions dans les plans locaux d'urbanisme et en particulier le règlement et les OAP (orientations d'aménagement et de programmation) ;
- l'indispensable information des riverains sur leurs obligations et leur mobilisation, si possible collective, pour la mise en œuvre des projets ;
- la prise en compte des questions sur la gestion future des lisières, qui doit être au cœur du projet.

Point communication

Mises en place dans le cadre de l'animation du réseau girondin des chefs de projet du programme Petites villes de demain, les matinales ont été imaginées comme un espace de dialogue régulier et informel à destination des chefs de projet. Elles s'appuient sur des champs d'expertise de l'agence d'urbanisme et visent à faciliter les échanges de points de vue et d'expériences afin de construire une culture commune de coopération et d'action dans les domaines qui intéressent les territoires.

Les matinales des Petites villes de demain n° 9

Les collégiens et la pratique du vélo



compte rendu

12 / 2022



2022 s'achève avec une matinale des Petites villes de demain girondines portant sur la pratique du vélo des collégiens. L'agence d'urbanisme présente l'analyse issue d'une enquête réalisée par le département de la Gironde dans le cadre de son plan collèges. Ses conclusions interrogent non seulement les politiques relevant des compétences départementales, mais aussi les politiques publiques locales d'aménagement des espaces publics, des cheminements et de leur sécurisation jusqu'aux questions de genre.

Cela a été dit !

- « On essaie de mobiliser les parents à un autre mode de desserte scolaire, et ceci dès l'école élémentaire, de manière à ce que cela soit acquis lorsque les enfants arrivent au collège. »
 - « On a un peu deux populations parmi les collégiens qui n'utilisent pas de vélo : ceux qui habitent à portée de pied, et les autres, qui résident trop loin pour pouvoir venir en vélo. »
 - « La question des infrastructures est nécessaire mais non suffisante. Les parents doivent aussi être sensibilisés car ils ont une place importante dans le choix du moyen de locomotion. »
 - « Il faudrait mener des actions spécifiques pour faire admettre que le vélo, c'est aussi pour les filles. »
 - « C'est un sujet auquel on doit réfléchir à l'échelle intercommunale. »
 - « Il faudrait mettre en place des gouvernances *ad hoc* sur la question des mobilités scolaires. »
-

Des pratiques variées selon les territoires, les âges et le sexe

Le département a consulté les collégiens girondins entre mars 2019 et juin 2020 pour connaître leur pratique du vélo. Les réponses, qui représentent 20 % des élèves, ont été analysées par l'agence d'urbanisme. Les conclusions de l'enquête sont présentées par Mireille Bouleau, chargée d'études à l'a-urba, en présence d'Emmanuelle Lacan, chargée de mission mobilité durable au département de la Gironde.

Le premier constat est que 4 collégiens sur 10 utilisent un transport collectif pour se rendre sur leur lieu d'études et, en cela, ils sont plus vertueux que leurs parents dans leur mobilité quotidienne. Un quart est amené en voiture par la famille ou un proche et un cinquième s'y rend en marchant. Quant au vélo, 13 % des collégiens l'utilisent comme moyen principal pour leur déplacement vers le collège.

Son usage est inégal selon les collèges et

les territoires : il représente 19 % dans le territoire Bassin-Graves ou 18 % dans le territoire Médoc - Porte de Médoc, contre 4 % en Sud Gironde.

En cumulant pratique quotidienne et pratique occasionnelle, ce sont 22 % des adolescents qui se rendent à leur établissement en vélo.

Évidemment, la notion de distance est primordiale dans le choix modal. 43 % des jeunes qui n'utilisent jamais de vélo pour venir au collège estiment qu'ils habitent trop loin pour cela.

En revanche, la pratique du vélo à des fins de loisir est très courante et ancrée dans tout le département.

La période du collège représente pour beaucoup de jeunes un début d'apprentissage de l'autonomie. Au fil des âges, la part d'élèves venant absolument seuls au

L'étude de l'a-urba



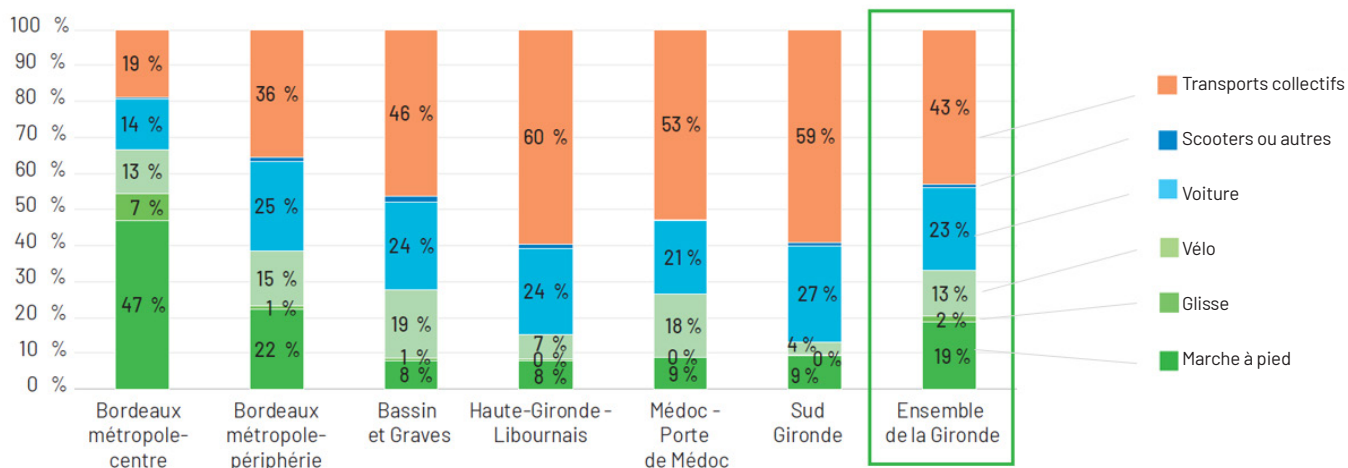
<https://www.aurba.org/productions/les-collégiens-et-la-pratique-du-velo/>

collège gagne 10 points durant les quatre années de scolarité, passant de 50 % à 59 % pour les élèves venant à pied, et de 58 à 69 % pour les élèves venant à vélo.

Mais l'enquête identifie également des différences notables entre filles et garçons : en effet, si 18 % des collégiens utilisent quotidiennement leur bicyclette,

ce n'est le cas que de 8 % des collégiennes. Et cette différence entre les genres tend à s'accroître avec l'âge. Injonction sociale ou injonction parentale, le fait est que les jeunes filles sont également moins nombreuses que les garçons à avoir le choix de leur mode de déplacement.

Mode principal pour se rendre au collège



Un mode de déplacement jugé dangereux

La majorité des élèves (53 %) estime que venir au collège à vélo est dangereux et dans un tiers des cas le danger est évalué à sa note maximale. C'est dans le Libournais et en Haute Gironde que le sentiment de danger est le plus fort.

Le danger est dissuasif à la pratique du vélo. Après la distance, le danger et l'absence de pistes cyclables sont les principaux freins à l'usage du vélo vers le collège : 25 % des élèves ne viennent jamais parce que c'est dangereux, 22 % parce qu'il n'y a pas assez de pistes cyclables et 8 % pour les deux raisons.

La perception du danger peut également venir des parents : 19 % des collégiens déclarent que leurs parents ne veulent pas qu'ils aillent au collège à vélo. Au total, le sentiment de danger (des enfants ou des parents) et le manque d'équipement sécurisé freinent 52 % des collégiens à utiliser ce mode.

En outre, la perception du danger est beaucoup plus forte chez les filles que chez les garçons.

La présence d'une piste cyclable réduit considérablement le sentiment de danger. Ainsi, 69 % des élèves n'ayant pas de piste cyclable entre leur domicile et le collège trouvent le trajet en vélo dangereux, alors qu'ils ne sont que 21 % chez ceux bénéficiant d'un aménagement.

La présence d'une piste cyclable permet également un réel transfert modal. La part du vélo passe ainsi de 10 à 22 % lorsque les élèves bénéficient d'une piste cyclable entre leur domicile et le collège. Cette part est également doublée lorsque la piste cyclable ne couvre qu'une partie du trajet.

Il est donc essentiel de prendre en compte l'accessibilité des collèges dans les réflexions locales sur les mobilités douces et leur sécurisation.

La carte des aménagements cyclables de France métropolitaine est disponible sur le portail des données publiques françaises :

<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/amenagements-cyclables-france-metropolitaine/>

Adapter les politiques publiques aux contextes

De ces résultats l'agence d'urbanisme a élaboré une typologie de collégiens, en fonction de leur rapport au vélo et de leur potentiel de conversion à l'usage du vélo. Plusieurs catégories pourraient être la cible de politiques incitatives : les usagers des transports collectifs résidant à moins de trois kilomètres de leur établissement, les jeunes non équipés, et une partie de ceux qui semblent irréconciliables avec ce mode de déplacement, mais qui restent à convaincre et à rassurer (tout comme leurs parents) sur les gains d'autonomie que le vélo pourrait leur apporter.

De la même manière, une typologie des collèges a été dressée, avec cinq catégories d'établissements en fonction de leur configuration urbaine et des modes de transport principaux des élèves. Une cinquantaine de collèges présente ainsi un potentiel plus ou moins élevé de report modal moyennant un certain nombre d'aménagements cyclables.

À la suite d'études de terrain ayant permis d'identifier les leviers d'action autour de chaque collège, le département a finalisé, en concertation avec les communes, un schéma cyclable des collégiens aux abords de 10 collèges pilotes, visant à réduire les points noirs à proximité des établissements, développer les axes cyclables prioritaires et réaliser un accompagnement pédagogique. La démarche se généralisera ensuite à l'ensemble des établissements.

Ce qui ressort de cette matinale

- Les collèges disposent tous, de manière plus ou moins importante, de réserves de report modal vers le vélo, moyennant notamment des aménagements cyclables renforcés pour limiter le sentiment de danger ;
- la réflexion doit s'appuyer sur un partenariat local, et en particulier sur l'intercommunalité, mais également avec les autres établissements scolaires du primaire ou du secondaire ;
- les actions pédagogiques sont essentielles pour faciliter le report modal ;
- une attention et des actions particulières doivent être engagées vis-à-vis du public féminin.

Point communication

Mises en place dans le cadre de l'animation du réseau girondin des chefs de projet du programme Petites villes de demain, les matinales ont été imaginées comme un espace de dialogue régulier et informel à destination des chefs de projet. Elles s'appuient sur des champs d'expertise de l'agence d'urbanisme et visent à faciliter les échanges de points de vue et d'expériences afin de construire une culture commune de coopération et d'action dans les domaines qui intéressent les territoires.

À l'issue de l'année 2022, le bilan tiré de ce cycle de matinales est positif. Il a permis notamment l'apport d'un certain nombre de ressources et de boîtes à outils. Mais les matinales ont surtout contribué à créer des précieux temps d'échanges et de partage entre les chefs de projet, bénéfiques à la maturation et à la mise en œuvre de leurs projets locaux.

L'année 2023 verra l'animation du réseau des chefs de projet prendre une nouvelle forme : des rendez-vous moins fréquents mais s'étendant sur une journée, axés sur les partages d'expériences, locales ou non, orientés vers des visites de terrain et des approches plus opérationnelles.

Les Petites villes de demain girondines

Bazas

Communauté de communes du Bazadais

Belin-Béliet

Communauté de communes du Val de l'Eyre

Blaye

Communauté de communes de Blaye

Bourg et Saint-André-de-Cubzac

Communauté de communes du Grand Cubzaguais

Cadillac et Podensac

Communauté de communes Convergence Garonne

Castillon-la-Bataille

Communauté de communes Castillon Pujols

Coutras

Communauté d'agglomération du Libournais

Créon

Communauté de communes du Créonnais

Langon

Communauté de communes du Sud Gironde

Lesparre-Médoc et Pauillac

Communauté de communes Médoc Cœur de Presqu'île

La Réole

Communauté de communes du Réolais en Sud Gironde

Saint-Ciers-sur-Gironde

Communauté de communes de l'Estuaire

Sainte-Foy-la-Grande

Communauté de communes du Pays Foyen