

36^{ème}
congrès
national

ATTF Association des Techniciens
Supérieurs Territoriaux de France

AVIGNON

23-24
septembre
2004

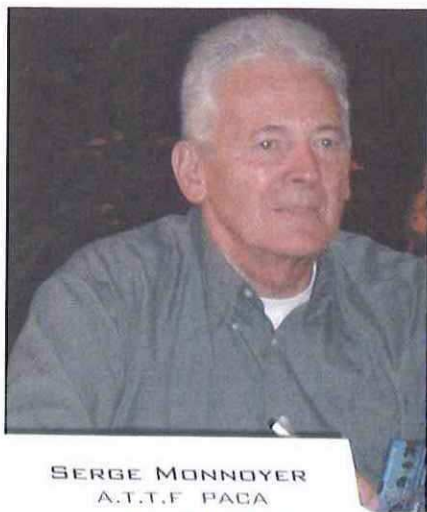
Actes des Colloques

**La Ville
entre image
et projet**



Sous le patronage du Ministère de l'Équipement, des Transports,
de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer

Synthèse des colloques



SERGE MONNOYER
A.T.T.F. PACA

Serge Monnoyer

A l'époque où la place de l'image s'est amplifiée au point de devenir une composante prépondérante de notre civilisation, à tel point que le réel se confond avec le virtuel, que le projet s'impose à la réalisation : que devient l'image de la ville ?

Sous la pression de la réglementation et de la normalisation, les plans d'urbanisme et les architectures s'homogénéisent. La généralisation des enclaves résidentielles privées, bâties sur le même modèle, uniformise les quartiers. Avec le développement d'un urbanisme fonctionnel encerclant, étranglant les villes de zones commerciales et industrielles standardisées sont apparus ces territoires ni ville, ni campagne. Comment peut-on former une image d'une entité si elle n'a aucune limite, aucune consistance autre que ce conglomérat que l'on nomme agglomération. Donner une image à la ville ne consisterait-il pas déjà à lui donner une limite, une entrée, une sortie ? Une ville sans rues ouvertes à tous, équipée d'un mobilier urbain amène, éclairée subtilement, peut-elle prétendre à être hospitalière ? Il en va de l'identité de nos villes, mais aussi de leurs habitants.

Nous devons renforcer notre culture professionnelle, mettre notre expertise

technique au service de la ville, donc nous ouvrir à cette dimension de la ville. L'évolution de nos métiers et de nos pratiques nous l'impose. Aussi, sous l'impulsion de Serge Monnoyer, l'équipe ATTF PACA, avec le concours du bureau national, l'ATTF a placé « la ville entre image et projet » au centre de nos assises ». Le thème de la Ville a souvent été au centre de nos congrès, comme à Reims « vivre la ville », à Lyon « Couleur et lumière » « à Nancy » « ville et patrimoine », à Poitiers « ville et développement durable », à Montpellier « Projet Urbain : Ville de Demain », parce qu'en notre qualité d'acteurs de la ville, nous nous devons de porter un regard permanent, critique,

attentif à cette évolution - qui n'est pas seulement une acceptation de techniques - qui banalise nos villes pour qu'elles restent un espace de vie et non un endroit à vivre.

L'ATTF adresse ses plus vifs remerciements à tous ceux qui ont permis la réussite de ces journées, de près ou de loin, aux animateurs et bien sûr à tous les intervenants.

Et reste à la disposition de tous.

Contact :

Jean-Paul TRUFFY

Crédit illustrations :

Les intervenants et J.M. Chaussonnerie pour ATTF

Seules quelques illustrations extraites des diaporamas présentées par certains intervenants ont été reproduites ici.

Repères, Adresses Utiles :

Association des Maires de France / Mairie 2000 - 41 quai d'Orsay - 75343 PARIS cedex 07 - tél : 01.44.18.14.14
site : www.amf.asso.fr

Association des Maires de Vaucluse
4 bis place de Jérusalem 84000 AVIGNON
tél : 04.90.85.43.64

site : <http://perso.wanadoo.fr/maires-84/>

Sénat - Palais du Luxembourg, 15 rue de Vaugirard 75291 PARIS cedex 06
tél : 01.42.34.20.00 - **site : www.senat.fr**

CERTU - 9 rue Juliette Récamier 69456 Lyon cedex 06 - tél : 04.72.74.58.00
site : www.certu.fr

CAUE de Vaucluse - 1 rue Mourre 84000 AVIGNON - tél : 04.90.13.49.50
site : www.archi.fr/CAUE84/

Fédération Nationale des CAUE
20-22 rue du Commandeur - 75014 PARIS
site : www.fncaue.asso.fr

Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme - 1 rue de Narbonne 75007 Paris - Tél. : 01 45 49 32 50
site : www.fnau.org

Association des Professionnels de l'Urbanisme des Collectivités et Territoires «Urbanistes des Territoires »
157 rue Paul Bert, 69 003 LYON
Tél : 04 78 63 46 91
site : www.urbanistesdesterritoires.com

CIMBETON - 7 place de la Défense 92974 PARIS La Défense cedex
tél : 01.55.23.01.00
site : www.infociments.fr/infocim/

Service des Arbres et Paysages du Grand Lyon - 20 rue du lac 69003 LYON
tél : 04.78.95.70.83

site : www.grandlyon.com
et www.millenaire3.com

MIQCP - arche sud, 92055 la DEFENSE cedex tél : 01.40.81.23.30
site : www.archi.fr/MIQCP

La Ligue Urbaine et Rurale, pour l'aménagement du cadre de la vie française, 8 rue Meissonier, 75017 PARIS
tél : 01.42.67.06.06 NB : La ligue est l'organisatrice du concours national des entrées de ville

« **URBANISME** » 176 rue du temple 75003 PARIS - tél : 01.45.45.40.00
site : www.urbanisme.fr

Ministère de l'Équipement, la grande arche, 92055 la DEFENSE cedex
site : www.equipement.gouv.fr
Centre de documentation « Urbanisme »
site :

www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu
Direction de la recherche « Drast »
site : www.equipement.gouv.fr/recherche/
Ministère de la cohésion sociale :
Délégation Interministérielle à la Ville « Div » 194 avenue du Président Wilson 93217 Saint-Denis La Plaine
tél. : 01 49 17 46 46
site : www.ville.gouv.fr

De nombreux et divers ouvrages, revues, études, points de vue et lettres sont disponibles à ces adresses ainsi qu'aux librairies et bureaux de vente chez :
Editions du Moniteur
www.editionsdumoniteur.fr
Les cahiers de la LUR,
Revue « URBANISME » www.urbanisme.fr
revue « ROUTES » www.infociments.fr
Portail : www.archicool.com

La ville entre image et projet

36^e Congrès national de l'ATTF - Avignon, le 23 septembre 2004

Les entrées de villes

Table ronde organisée avec l'Association des Maires de France - Mairie 2000 et animée par Jean DUMONTEIL, directeur de la Gazette des Communes, à laquelle participaient :

- Paul DURIEU, Président de l'Association des Maires du Vaucluse
- Ambroise DUPONT, Sénateur
- Jean-Paul LHUILLIER, CERTU
- Christian JARDIN, architecte
- Thomas KLEITZ, paysagiste CAUE
- Philippe DEHAN, architecte CIMENTON



Jean Dumonteil, Paul Durieu,
Christian Jardin



Jean Dumonteil

I. L'approche des élus

Paul DURIEU

Le thème des entrées de ville, bien qu'essentiel, n'est pris en compte que depuis la création des premières communautés de communes. Dans le Vaucluse, ce dossier a été appréhendé avec les DDE, les architectes et, surtout, le CAUE et, depuis 1993, de nombreux projets ont été mis en œuvre.

En ce domaine, la demande des élus reste plus forte que celle de la population. Cela dit, les habitants perçoivent bien la mise en œuvre de tels projets. Certes, ces derniers sont davantage demandeurs de sécurité et de fonctionnalité mais ils apprécient également l'esthétique du projet. A ce titre, il convient de s'interroger sur une certaine identité intercommunale, notamment lorsque les villages sont très proches. Les entrées de ville illustrent effectivement l'identité de la commune.

Le développement des villes est désormais important : en conséquence, les entrées de ville se déplacent et les réflexions sur leur aménagement doivent être continues.

L'animateur

Monsieur DUPONT, pouvez-vous préciser le contexte dans lequel vous avez rédigé le rapport intitulé « Les entrées de ville ou redonner le goût de l'urbanité » ?

Ambroise DUPONT

Ce rapport reste d'actualité. Il met ainsi en exergue la perte du goût de l'urbanisme, la perte du droit de construire au profit du droit à vendre. Un urbanisme en toile d'araignée a été privilégié, lequel satisfaisait les acteurs économiques sans répondre aux attentes de sécurité, d'accessibilité, de confort et de qualité des usagers : les entrées de ville ne font désormais plus partie de la ville. Il est donc essentiel de « continuer la ville ».

L'amendement Dupont, retenu lors de l'approbation de la Loi Barnier de 1995, oblige les villes à réfléchir sur un plan d'urbanisme avant même d'accorder des autorisations d'implantation de surfaces commerciales. Or, cette réflexion doit être propre à chaque ville. Il est même prévu que les communes qui refusent de se soumettre à une telle réflexion se voient imposer par l'Etat le respect d'un recul de 75 à 100 mètres permettant l'implantation d'aménagements futurs.

J'en viens à la sécurité, un domaine dans lequel le volet routier et l'urbanisme s'opposent. N'oublions pas que, en ville, les conducteurs utilisent non des routes mais des rues. Il me semble, à ce titre, essentiel de marquer des séquences : l'entrée de l'agglomération devrait être marquée par un alignement d'arbres, afin de freiner la vitesse des automobilistes. En revanche, je considère que l'implantation de ronds-points, en ville, ne constitue pas une formule satisfaisante

Débat

Christian LAROZE, centre technique municipal de la ville de Metz

Désormais, les commerces se trouvent en périphérie : les échanges marchands interviennent donc à l'extérieur de la ville et nous assistons à un déplacement du centre ville.

Ambroise DUPONT

Le réaménagement du centre ville constitue une problématique parallèle. Il convient néanmoins de réaménager les entrées de villes afin de les réintégrer à la ville.

Paul DURIEU

Le réaménagement des entrées de villes suppose trois types d'actions :

- ✓ la correction des erreurs passées,
- ✓ l'aménagement et l'application du PLU,
- ✓ la prospective, c'est-à-dire l'anticipation de l'évolution de la ville.

Ambroise DUPONT

Je n'ai pas prôné la démolition des aménagements passés. Je considère néanmoins qu'il est toujours possible de requalifier la ville. Il s'agit d'un travail quotidien.

dès lors qu'ils sont souvent assortis de feux tricolores : les ronds-points constituent souvent une réponse ponctuelle et temporaire.

Par ailleurs, la Loi de 1979 sur la publicité, enrichie par la Loi de 1995, n'est appliquée ni par les maires, ni par les préfets. Il conviendra d'y remédier.

Enfin, Monsieur Durieu a attribué la récente prise de conscience de la nécessité d'aménager les entrées de ville à l'intercommunalité. Il est vrai qu'il est intéressant de s'interroger sur les entrées de ville au niveau de l'intercommunalité. L'aménagement de l'espace a toujours été conflictuel. Pour autant, la responsabilité des élus est d'imaginer la ville de demain. Ils disposent en ce sens de nombreux moyens mais aussi de l'aide de professionnels et des associations d'usagers. Il convient, en outre, que l'Etat arrête une grande loi donnant le cadre dans lequel s'inscriront les travaux des communes. Enfin, afin de marquer une coupure entre la ville et la campagne, à l'instar des ceintures vertes britanniques, il me semble essentiel



Philippe Dehan, Ambroise Dupont

que la distance de construction par rapport aux grands axes soit plus importante.

L'animateur

Depuis la publication de votre rapport, avez-vous observé une évolution ? Au contraire, les entrées de ville sont-elles appréhendées de la même manière de Dunkerque à Avignon ?

Ambroise DUPONT

Chaque ville doit se saisir du problème en fonction de ses spécificités. Parmi les

villes qui ont su s'en saisir, certaines réalisations sont extrêmement satisfaisantes, notamment à Rouen.



Des intervenants de qualité...



Un auditoire attentif.

II. Le point de vue des professionnels

Jean-Paul LHUILLIER

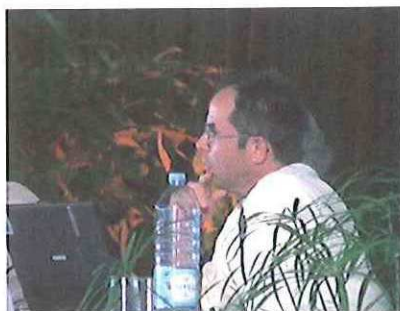
Le CERTU est un service central du ministère de l'Équipement : il intervient dans tout ce qui fait le milieu urbain qu'il soit dense type centre ville ou moins dense type périurbain, notamment sur la voirie urbaine.

Il apparaît que la confusion entre la voirie urbaine et la route interurbaine explique les dérives observées aujourd'hui. Plus précisément, trois niveaux d'infrastructures sont recensés en milieu urbain. On comprendra, compte tenu de notre sujet, que je resterais au premier niveau, c'est-à-dire les voies à forte circulation ou voiries structurantes. Elles comptent traditionnellement deux types de voiries : les autoroutes urbaines et les grandes voies classiques de types boulevards ou artères. Je considère qu'il existe un type de voies intermédiaire : les grandes voies avec carrefours plans mais sans accès directs qui permettent un parcours urbain entre « ville et campagne ». Ces voies, qu'empruntent essentiellement les voitures et les camions, peuvent accueillir également des piétons, des cyclistes et des transports en commun (TC). On les trouve particulièrement en entrées/sorties d'agglomération. Or, l'esprit de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme (dit amendement Dupont) exige désormais que la cohabitation de tous les modes soit organisée. Les études ont démontré que la maîtrise de la vitesse était délicate sur ces voies, souvent limitées à 70 kilomètres par heure. Ces voies comptent d'ailleurs de nombreux accidents. Il est donc essentiel que leur dimensionnement ne privilégie pas la vitesse. L'une des solutions est l'implantation de carrefours à feux tous les 200 à 350 mètres. Les giratoires, certes plus sécurisant en particulier en heures creuses de jour comme de nuit, ne sont à préconiser qu'aux carrefours de transition entre la rase campagne et la section entrée/sortie d'agglomération. Ils sont dangereux pour les cyclistes et les piétons et très inconfortables pour les TC sauf en franchissement direct en site pro-

pre central. Enfin, le rond central d'un giratoire est un espace mort, quand bien même il soit aménagé avec des « œuvres d'art ».

Avec des carrefours à feux sur ces grandes infrastructures on peut permettre la gestion prioritaire des TC. Elles sont, de surcroît, appréciées des cyclistes et des piétons car on peut très bien concevoir leurs itinéraires et leur gestion à ces carrefours. Il me semble également intéressant d'introduire l'aménagement de carrefour de type « place à feux ». On a avec ce type de carrefour les avantages des feux et du giratoire en minimisant leurs inconvénients. L'espace central des dites places pourrait ainsi être dédié aux piétons, aux cyclistes et à des activités diverses.

De l'espace doit être rendu à la ville. Ainsi, la largeur type d'une voie en milieu urbain n'est pas de 3,5 mètres mais de 3 mètres (soit 15 % de réduction d'emprise !), ce qui rend de l'espace à la ville. De même, la largeur d'une chaussée deux fois deux voies n'est pas de 6 mètres, mais de 5,5 à 5,75 mètres. Enfin, les bandes d'arrêt d'urgence ou similaires sont inutiles. Les itinéraires vélos sont sur pistes cyclables hors chaussées et non pas sur bandes cyclables sur chaussées. Il est très déconseillé de mettre des stationnements sur les chaussées principales : mieux vaut les installer dans des contre-allées. Les séparateurs de sens de circulation de type urbain sont également préférables aux terres-pleins centraux trop autoroutiers. Enfin, il convient d'intégrer l'aménagement des itinéraires des transports collectifs : sur voies réservées ou en site propre selon l'objectif de niveau de service recherché.



Jean-Paul Lhuillier



Christian JARDIN

Il convient de s'interroger sur la réintroduction de la ville à sa périphérie et sur la logique mono-fonctionnelle de ces zones. L'urbanisme des villes et de leur extension est directement dépendant de la société économique. L' élu dispose, à ce titre, d'une marge de manœuvre réduite. Dans ce cadre, les décideurs doivent adopter une double approche :

- localiser et nommer explicitement l'espace mono-fonctionnel à traiter,
- définir les carences constatées qui permettront de préciser la nature de l'opération propre à pallier ces carences pour la réalisation de laquelle devront être établis les moyens nécessaires.

Il conviendra de s'interroger selon une logique fonctionnelle. Toute opération ayant vocation à valoriser l'approche de la ville devra être d'un esthétisme de qualité. Au final, il apparaît que l'introduction de l'habitat ne constitue pas la seule solution envisageable pour rééquilibrer ces zones.

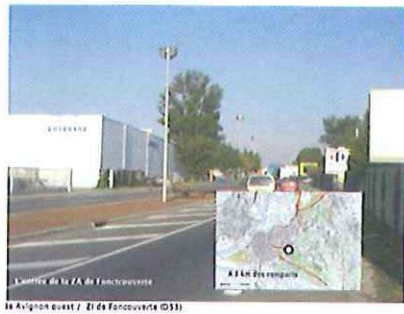
Ambroise DUPONT

Il est évident que l'introduction de l'habitat doit être accompagnée d'équipements collectifs et d'une desserte suffisante.

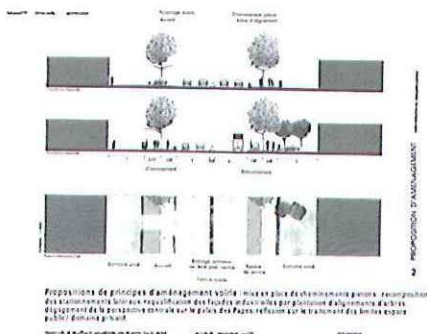
Pour autant, la mono-fonctionnalité n'est pas susceptible de créer un urbanisme convivial, sauf aux heures d'ouverture.

Thomas KLEITZ

Le CAUE du Vaucluse a réalisé une étude sur une entrée d'Avignon. Cette entrée ouest de la ville donne accès à la zone industrielle de Fontcouverte, laquelle souffrait d'une image négative.



Il fut proposé de procéder à une refonte de la voirie comprenant l'implantation d'un cheminement piéton indépendant et la requalification des façades industrielles, afin de remettre en valeur cette entrée de ville en perspective sur le Palais des Papes. Il a également été préconisé d'intégrer à la réflexion l'aménagement des abords de l'étang situé le long de la voie afin que cet élément, aujourd'hui délaissé, participe à la requalification de l'image de l'entrée de ville et à la qualité urbaine de ce quartier.



La maîtrise d'œuvre de l'opération a été réalisée par les services techniques de la ville d'Avignon. Au final, des solutions assez standard ont été retenues, la sécurité routière a été renforcée et le

terre-plein central a été végétalisé. L'aménagement des abords de l'étang a été différé.



Réalisations 2001 / 2002 : Réfection des trottoirs et plantations complémentaires. Ville d'Avignon (ex de Fontcouverte)

En conclusion, je soulignerai que tout projet de requalification devrait bien s'appuyer sur une mise en valeur des spécificités du site (contexte bâti, végétation, topographie, hydrographie, vues et perspectives) qui permettrait de redonner une identité à chaque entrée de ville et d'éviter la banalisation par des amé-



Thomas Kleitz, Philippe Dehan

nagements routiers trop standardisés.

Alain FAULKER

Il serait intéressant que le CAUE et l'Association des Maires du Vaucluse arrêtent un système de référence, un système de veille des réussites et des échecs.

Paul DURIEU

Cette idée est intéressante.

Philippe DEHAN

A mon sens, les entrées de ville ne sont pas nées de la décentralisation. Le faubourg commercial est ainsi une tradition française ancienne. Ce phénomène des entrées de villes a néanmoins connu un développement précipité avec la crois-

sance du parc automobile, entre les années 70 et 90, mais aussi avec la décentralisation, laquelle a mis en concurrence les communes d'une même agglomération. La Loi SRU permettra heureusement à l'amendement Dupont d'être encore plus efficace et les vingt prochaines années seront probablement consacrées à la réparation des entrées de ville.

Par ailleurs, la ville s'est étendue. Chaque ville compte ainsi plusieurs centres et plusieurs périphéries. En moyenne, 50 % des habitants des grandes agglomérations vivent en dehors de la ville, c'est-à-dire de l'autre côté de l'entrée de ville. Il convient donc d'imaginer les entrées de ville comme de nouvelles polarités qu'il conviendra de requalifier. Depuis l'interdiction de développement des hypermarchés, les efforts en architecture sont d'ailleurs avérés. Lorsque les élus l'exigent, les responsables de centres commerciaux trouvent les ressources suffisantes pour retenir des projets à l'architecture de bonne tenue, comme le centre Bercy II à Paris le démontre.



Une plus grande exigence architecturale



Une qualité d'aménagement urbain

Trois points d'actions sont envisageables :

- la requalification de l'architecture,
- l'introduction de contre-modèles urbains, comme Ville active à Nîmes,

- le choix d'autres aménagements urbains.

L'amélioration des aménagements urbains reste essentielle. Cela suppose une réintroduction des végétaux mais aussi une révision du partage de la voirie entre les piétons, les transports en commun et les automobiles. Le béton permet justement de proposer des aménagements différents.



III. Conclusion

Paul DURIEU

Si la situation n'est pas désespérée, il convient que toute standardisation soit évitée. De même, la question des entrées de villes ne doit pas être séparée de l'aménagement global de la ville.

De nombreuses pistes ont été évoquées à ce jour : les réflexions doivent être poursuivies.

Débat

De la salle

Il convient de s'interroger sur les places respectives de la route et de la ville, en France.

Jean-Paul LHUILLIER

L'emprise de la voiture doit-elle être infléchie ? Il me semble que, à ce stade, la place accordée à l'automobile doit être revue.

Christian JARDIN

Les voies étant utilisées par les véhicules, il convient de s'interroger, en premier lieu, sur les déplacements.

Jean-Paul LHUILLIER

Les normes de la route sont souvent privilégiées au détriment des normes de la voirie. Certes la recherche de sécurité doit être prégnante. Il apparaît néanmoins que les réponses apportées en ce domaine ne tiennent pas compte de la problématique urbaine.

Thomas KLEITZ

Il me semble essentiel de bien délimiter la ville par rapport à la route sans quoi la route pénétrera dans la ville.

De la salle

Les entrées de villes sont souvent ornées de grands portiques routiers. Pourquoi ne pas les transformer en porte des villes ?

Christian JARDIN

Cette solution aurait pu être retenue il y a 30 ou 40 ans. Ce n'est plus le cas aujourd'hui tant la ville a évolué. Les notions d'extérieur et d'intérieur de la ville n'existent plus. En réalité, les acteurs de l'aménagement manquent d'audace.

Monsieur LECOGE

Quid du sur-éclairage des entrées de villes, d'autant que les zones voisines sont souvent sous-éclairées ?

Jean-Paul LHUILLIER

L'éclairage n'est pas en soi un élément de sécurité. D'ailleurs la nécessité d'éclairer témoigne des insuffisances de l'aménagement. Il convient que l'aménagement soit le plus lisible possible. L'éclairage deviendra alors un élément signifiant de l'espace à traverser.

Ambroise DUPONT

Il est vrai que certains ronds-points sont sur-éclairés. Il en va de la responsabilité des communes.