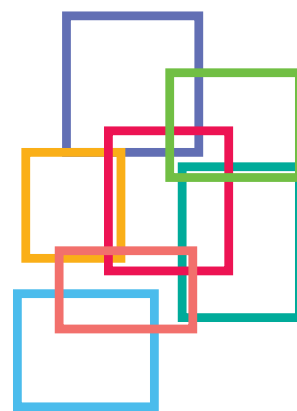


# Ateliers de l' **InterSCoT** en Ille-et-Vilaine



## Bibliographie

### **ATELIER N° 1**

MOBILITÉS ALTERNATIVES

### **ATELIER N° 2**

ATTRACTIVITÉ DES CENTRES BOURGS

SOBRIÉTÉ FONCIÈRE

FORMES URBAINES

QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

### **ATELIER N° 3**

URBANISME COMMERCIAL

INDICATEURS DE SUIVI DES SCOT

### **ATELIER N° 4**

MODÈLE DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

RECONVERSION DES FRICHES

septembre 2015

# SOMMAIRE

<b>ATELIER N° 1.</b>	
<b>MOBILITÉS ALTERNATIVES</b>	<b>6</b>
Ville et voiture	6
Réussir la planification et l'aménagement durables. 2. Mobilité	6
Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain	6
Vivre en ville hors des villes - Synthèse du programme de recherche : La mobilité et le péri-urbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des péri-urbains	6
Mobilités spatiales et covoiturage dynamique. Pistes de réflexion socio-économique en matière d'usages et d'innovation sur les mobilités spatiales menées à partir du projet Mobibreiz	6
Trames de mobilités collectives : nouvelles expériences publiques du déplacement dans les périphéries urbaines. Analyse comparative dans les territoires de l'Ouest. Rapport et résumé	7
Projets de vie et de mobilités durables pour bien vieillir dans les territoires en 2030	7
Quel avenir pour la filière de mobilité décarbonnée ? sur le bassin d'emploi de Rennes. Note de prospective n°1	7
Les Liens urbains dans l'agglomération Lyonnaise 2011	7
Les systèmes de mobilité alternative : comment passer à la vitesse supérieure ? Compte-rendu du séminaire n°1 « vers de nouveaux partages des mobilités » du 30 juin 2010	7
Usagers et déplacements en deux-roues motorisés. Analyse des enquêtes ménages déplacements	8
Mobilité durable dans les villes et les agglomérations de taille intermédiaire : solutions innovantes et attractives. Actes de ce colloque (Amiens, 6 octobre 2010)	8
La ville aux limites de la mobilité	8
Les nouvelles périphéries urbaines : formes, logiques et modèles de la ville contemporaine	8
Attention ! Rue en partage	9
Le vélo à la conquête de l'agglomération	9
Covoiturage et autopartage, des solutions alternatives	9
Les transports efficaces. En route vers une mobilité verte. Aperçu des projets	9
Mobilité quotidienne dans le Pays de Montbéliard : des alternatives à la voiture potentiellement importantes	9
Les paradoxes de la mobilité en Côtes d'Armor	9
L'autopartage et autres modes alternatifs à la possession de la voiture particulière	10
Le transport à la demande : état de l'art, éléments d'analyse et repères pour l'action	10
Mobilités urbaines: l'âge des possibles	10
Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?	10
Les déplacements dans les agglomérations moyennes. Actes du colloque du 24 janvier 2006	11
La dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne	11
Le transport à la demande : un enjeu pour le Pays de Rennes ? (synthèse documentaire)	11
Accès aux services, comment faire rimer proximité et accessibilité ?	11
Logiques de l'action publique dans le périurbain rennais : les élus face à la mobilité	12
État des lieux des services innovants de mobilité en Europe	12
Nouvelles mobilités urbaines : des infrastructures aux services ?	12
La marche à pied, un mode de déplacement high-tech ? Bibliographie	12
Marche urbaine, modes actifs	12
Nord-Pas-de-Calais. Le centre de ressource régional en écomobilité – Site Internet	12
<b>AUTRES SOURCES</b>	<b>13</b>
Prise en compte des objectifs du Grenelle de l'environnement dans les SCoT bretons	13
Atelier de prospective – Bretagne mobilité 2035	13
Instance d'échange sur les déplacements et l'aménagement de l'aire urbaine rennaise. Caractérisation des services et pratiques de covoiturage en Ille-et-Vilaine (en cours)	13
Mobilité intelligente : le Cese conseille aux élus de ne pas rater le coche	13
Exemple de site dédié au télétravail en télécentre avec site web dédié dans l'Orne	13
Exemple de réhabilitation d'un bâtiment art déco pour en faire un espace de coworking	13
Exemples d'Applications de covoiturage domicile – travail ou de site internet	13
<b>ATELIER N° 2.</b>	
<b>ATTRACTIVITÉ DES CENTRES BOURGS</b>	
<b>SOBRIÉTÉ FONCIÈRE</b>	
<b>FORMES URBAINES</b>	
<b>QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS</b>	<b>14</b>
<b>ATTRACTIVITÉ DES CENTRES BOURGS</b>	<b>14</b>
30 retours d'expériences pour des centres bourgs vivants et attractifs. Bruded	14
Revitalisation des centres bourgs. Expérimentation. Site Web	14
Habitat et attractivité des centres-bourgs en Finistère	14
Programme Habiter autrement. Perspectives nouvelles pour le renouvellement de l'habitat des bourgs et des villages	14
Les cœurs de bourg face à la densification	14
Réalisations d'urbanisme durable - Projets classés par commune	15
Écoquartiers en milieu rural ? Aménager durablement les petites communes	15
Vers un urbanisme de qualité en milieu rural et périurbain. 6 histoires pour y croire : De l'expérience des Parcs naturels régionaux du Nord Pas de calais pour les territoires ruraux et périurbains	15
Quelles politiques d'accueil pour quelle attractivité durable des territoires ruraux ?	15
<b>SOBRIÉTÉ FONCIÈRE</b>	<b>15</b>
La densification résidentielle au service du renouvellement urbain : filières, stratégies et outils	15



Mesurer la consommation d'espace pour l'élaboration et le suivi des documents de planification (SCoT, PLU et PLUi). Mémo technique à l'usage des collectivités	15	Densités et formes urbaines dans l'agglomération de Tours	21
Mos 1982-2012. Volume 2. De la carte au territoire	16	Formes urbaines et typologies architecturales dans l'agglomération de Tours	22
Urbanisation et consommation de l'espace, une question de mesure	16	Densités et formes urbaines dans la métropole marseillaise	22
Voir : Une visite de 15 opérations de logements denses remarquables	16	Formes urbaines villageoises dans le SCoT de l'agglomération bisontine : carnet de territoire	22
Stratégie foncière en milieu rural, l'exemple du PNR du Gâtinais français	16	Des cités-jardins aux quartiers durables, choix d'opérations dans le Rhône	22
Densification versus modes de vie	16	<b>QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS</b>	<b>22</b>
La densification en débat ? Effet de mode ou solution durable ?	16	Formes urbaines. Fiches thématiques	22
Densification urbaine : justification et acceptation des acteurs. L'exemple des communes périurbaines de l'agglomération rennaise	17	Les espaces publics à vivre. Étude prospective	22
Lotir les lotissements : conditions architecturales, urbanistiques et sociologiques de la densification douce de l'habitat individuel	17	Pour des espaces publics ordinaires de qualité	22
Vers des lotissements denses	17	Esthétiques des espaces publics	23
Comment maîtriser le développement des bourgs, villages et hameaux ?	17	Les espaces publics sont-ils adaptés aux grands enjeux de société ? Défrichage et analyses de l'existant	23
<b>FORMES URBAINES</b>	<b>17</b>	Nouvelles approches de l'espace public parisien	23
Formes urbaines. Fiches d'opérations de l'agglomération rennaise	17	Montreuil. Contribution à l'élaboration d'une stratégie d'action sur les espaces publics	23
Formes urbaines. Fiches thématiques	18	Quels espaces publics pour les écoquartiers ? Innovation et fondamentaux	24
Formes urbaines. Retours d'expériences : 10 maires, 10 projets, un habitat innovant	18	Espaces publics partagés (dossier)	24
Où va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixités	18	La reconquête des espaces publics en centre-ville. Références documentaires récentes	24
Les nouvelles formes urbaines de la ville archipel. Édition 2012. Communauté d'agglomération de Rennes	18	Espaces publics urbains et concertation	24
Modéliser la ville. Formes urbaines et politiques de transport	18	L'architecture du vide, espace public et lien civil	24
Répertoire des formes urbaines résidentielles de Caen-Métropole	19	De nouveaux usages pour l'espace public	25
Coûts et avantages des différentes formes urbaines - Synthèse de la littérature économique	19	Quelle place pour les espaces publics dans la ville de demain ? Compte rendu et interventions des journées organisées les 4, 5 et 6 mai 2011, à Barcelone	25
Habitat pluriel : densité, urbanité, intimité	19	Dossier. Les espaces publics de la ville durable	25
Les nouvelles périphéries urbaines : formes, logiques et modèles de la ville contemporaine	19	Guide de conception des espaces publics communautaires. Espaces publics. Fascicule général et annexes	25
Vers de nouvelles formes urbaines	19	Composition urbaine. Trame urbaine et espaces publics	25
Pour un habitat dense individualisé. 20 formes urbaines diverses et contextuelles	20	La requalification des espaces publics : enjeu de l'urbanisme durable	25
Pour un habitat dense individualisé. 20 formes urbaines diverses et contextuelles	20	Espaces publics - places contemporaines	26
Formes urbaines et organisation de leur croissance. Densités, découpages, déplacements	20	Dossier. Espaces publics : le ciment de la ville	26
Formes urbaines et coûts de la mobilité urbaine des ménages	20	Espaces publics : Méthodes. Guide de programmation	26
De la ville archipel aux nouvelles formes urbaines. Les rencontres urbaines « Ensemble, redessignons nos villes », Rennes 25-26 octobre 2007	20	Charte des espaces publics de Lille Métropole	26
Formes urbaines et migrations alternantes. Les enseignements d'une comparaison des aires urbaines de Lille, Lyon et Marseille	21	Espaces publics. Références : Barcelone	26
Habitat et formes urbaines : densités comparées et tendances d'évolution en France	21	Espaces Publics Lille Métropole - Site Internet	27
La ville des courtes distances : étude des formes urbaines compactes	21	Accessibilité de la voirie et des espaces publics : éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes	27
		Paysages de Rennes : nature et espaces publics	27
		Villes et vieillir. Mobilité des seniors : accessibilité de l'espace public. Séminaire de Paris au Gart, 5 mai 2004	27
		Guide pour l'aménagement de voiries et d'espaces publics accessibles	27
		Coproduire nos espaces publics : formation action recherche	27
		Espaces publics : espaces de vie, espaces de ville	27
		Les espaces publics urbains	28
		Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale	28
		Aménager les espaces publics : le mobilier urbain	28



Architecture des espaces publics modernes : définition, lexique, limites, vitesse (séminaire de recherche 1994/1995) 28

## AUTRES SOURCES 29

Prise en compte des objectifs du Grenelle de l'environnement dans les SCoT bretons	29
La densité et ses perceptions	29
Densification et revitalisation des centres-bourgs ruraux et péri-urbains du pays de Guingamp	29
Habitat & attractivité des centres-bourgs en Finistère	29
Travaux des rencontres écoquartier	29
Les densités résidentielles du Finistère	29
Densité résidentielle dans le Finistère - Quelles densités pour quels territoires ?	29
Les représentations de la densité résidentielle. Réalisation d'un outil pédagogique destiné aux agents de la DDTM	29
La densité de logements par hectare	29
Exemple d'exposition « Bien vivre en économisant l'espace, c'est possible ! » par la DREAL Basse Normandie	29
Remettons de la vie dans nos centres bourgs ! Une expérimentation collective pour changer la donne en Bretagne	29
Démarche expérimentale de « revitalisation des centres bourgs » à Mellé (35) et à Josselin (56). Capitalisation des travaux	30
Le référentiel foncier et immobilier : un outil pour identifier le potentiel en renouvellement urbain. Les fiches ressources de l'EPF	30
Le foncier au cœur de l'action publique. Synthèse des premières rencontres des acteurs publics du foncier	30
Outil : SIG potentialités foncières de la DDTM 35	30

## ATELIER N° 3. URBANISME COMMERCIAL INDICATEURS DE SUIVI DES SCOT 31

### URBANISME COMMERCIAL 31

L'urbanisme commercial en Rhône-Alpes. Rapport et synthèse	31
Du Far West à la ville. L'urbanisme commercial en questions	31
Urbanisme commercial : une implication croissante des communautés mais un cadre juridique à repenser	31
L'aménagement commercial dans les SCoT. Retour d'expériences et pistes de réflexion	31
Le centre commercial contre la ville ? Dossier	31
Évolution de l'équipement commercial dans l'aire urbaine de Caen	31
Urbanisme commercial. La planification intercommunale, la solution ? (dossier)	32
Urbanisme commercial : un pilotage délicat. Dossier	32
Rapport fait au nom de la Commission des affaires économiques sur la proposition de loi de MM. Patrick Ollier et Michel Piron relative à l'urbanisme commercial (n° 2490)	32
Les nouvelles périphéries urbaines : formes, logiques et modèles de la ville contemporaine	32
Urbanisme commercial et politiques de déplacements : la contribution du GART pour poser les jalons d'un aménagement économique durable	32
L'équipement commercial des aires urbaines du Nord-Ouest de la France	33

Les stratégies de développement commercial, six expériences d'agglomérations françaises 33

## INDICATEURS DE SUIVI DES SCOT 33

La mise en œuvre d'un SCoT : indicateurs de suivi	33
Tableau de bord de suivi du SCoT	33
SCoT 2030 Agglomération Lyonnaise. Tableau de bord de suivi et d'évaluation	33

## AUTRES SOURCES 34

Prise en compte des objectifs du Grenelle de l'environnement dans les SCoT bretons	34
La mise en œuvre d'un SCoT. Indicateurs de suivi. Fiche du Certu	34
Indicateurs inter- SCoT. Les SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise	34
SCoT 2030 Agglomération Lyonnaise. Tableau de bord de suivi et d'évaluation	34
Indicateurs du SCoT du Bas-Rhin	34
Indicateurs de suivi du SCoT Alsace du Nord	34
Charte pour un aménagement commercial durable et de qualité. InterSCoT	34
Urbanisme commercial et InterSCoT Terres du Nord	34
Fiches CERTU : Mesure de la consommation d'espace à partir des fichiers fonciers - septembre 2013	34
Outil : les SIG consommation foncière de la DDTM 35	34

## ATELIER N° 4. MODÈLE DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES RECONVERSION DES FRICHES 35

### MODÈLE DES ZONES D'ACTIVITÉS 35

Réussir la planification et l'aménagement durables. 2. Activités économiques	35
Référentiel Bretagne Qualiparc	35
Démarche de développement durable sur les parcs d'activités. Signature de la charte partenariale. Validation du référentiel Bretagne Qualiparc	35
Bretagne Qualiparc et enjeux en matière de zones d'activités	35
Bretagne Qualiparc. Parc d'activités, réussir la conduite de son projet : guide méthodologique pour la création, l'extension ou la requalification d'un parc d'activités	35

### RECONVERSION DES FRICHES 35

Guide de reconversion des friches d'activités du Grand Amiénois - Janvier 2014	35
Requalification des espaces commerciaux : retours d'expériences et premiers enseignements	36
Friches industrielles et sols pollués (dossier)	36
Friches industrielles - Un monde culturel européen en mutation	36

### EXEMPLES 36

Le rôle du projet BUGA 2019 et des regionalparks dans la stratégie de développement régional	36
La fabrique de l'Ile. Acte II. Chroniques de l'Ile; Place publique -	



<u>Nantes - Saint-Nazaire</u>	37
<u>La création prend ses quartiers. Chroniques de l'Île; Place publique - Nantes - Saint-Nazaire</u>	37
<u>Quartier des Fonderies, Nantes. Passage de la mémoire</u>	37
<u>Saint-Nazaire-Redon : carnet de voyage 23-24 avril 2012. Transformateur à Redon</u>	37
<u>La reconversion des friches urbaines : les enseignements de l'expérience BERI</u>	37
<u>Construire... ou reconstruire la ville existante : une nécessité à l'heure du Grenelle de l'environnement et de la crise économique</u>	37
<u>La ville mutable. Mutabilité et référentiels urbains : les cas de Bouchayer Viallet, de la Belle de Mai et du Flon</u>	37
<u>L'IBA Emscher Park : une démarche innovante de réhabilitation industrielle et urbaine. Document préparatoire en vue du voyage d'étude dans la Ruhr au printemps 2009</u>	38
<b>AUTRES SOURCES</b>	<b>38</b>
Prise en compte des objectifs du Grenelle de l'environnement dans les SCoT bretons	38
La revitalisation des friches agricoles et industrielles dans les Côtes d'Armor	38
De la zone d'activités au quartier actif. Vers une densité, une mixité et une qualité des espaces d'activités	38
Observation du foncier à vocation économique. Point d'étape	38
Exemples d'interventions de l'EPFB en matière de développement économique et de friches	38
La gestion économe du foncier dans les parcs d'activités. Des concepts pour éclairer, des chiffres pour mesurer, des préconisations pour agir. Guide	39
Charte agriculture & urbanisme. Pour un aménagement durable du territoire d'Ille-et-Vilaine	39
Fiche technique n° 10. Pour des zones d'activités attractives et économes en foncier	39
La reconversion des sites et des friches urbaines pollués. Friches urbaines : redessinons-leur un avenir	39
Zones d'activité économique en périphérie : les leviers pour la requalification	39



## ATELIER N° 1. MOBILITÉS ALTERNATIVES

### Ville et voiture

MASBOUNGI, Ariella , dir. ; GULLER, Mathis ; PETITJEAN, Antoine ; SEGOIN, Nicolas

Editions Parenthèses 2015 191 p. TRA0969

« La ville du XXe siècle a été profondément imprégnée par la logique automobile, car la voiture a véritablement révolutionné les possibilités individuelles de déplacement et fortement inspiré aménageurs, urbanistes et architectes, de la grande échelle de la forme urbaine au détail de l'aménagement et de l'esthétique de l'espace public, jusqu'à atteindre une situation quasi hégémonique que les nouvelles contraintes économiques et environnementales exigent de repenser. Comment cette ville peut-elle évoluer avec une redéfinition du rôle de l'automobile, sans la stigmatiser, et un rééquilibrage des autres modes de déplacement individuels et collectifs et de leurs espaces respectifs ? La voiture a encore, très certainement, une longue vie au regard de sa souplesse inégalée, de l'accessibilité généralisée qu'elle offre et de l'attachement que les usagers lui témoignent. Mais elle semblerait avoir perdu en Europe la bataille symbolique et son usage se modifie déjà considérablement insistant davantage sur son rôle de service que sur sa possession. Elle deviendrait ainsi plus un outil qu'un symbole, plus un usage qu'une propriété. Redéfinir les rapports entre ville et voiture est à l'ordre du jour lorsque la mobilité croît et se diversifie ce qu'induisent les nouveaux modes de vie nomades et multiples. Dans les villes dessinées pour et par la voiture, l'enjeu est de créer un espace public d'abord conçu pour le piéton sans exclure cet instrument de flexibilité qu'est la voiture. Trois types d'espaces urbains contrastent quant à leur aptitude à organiser un meilleur équilibre entre urbanisme et transports : les centres urbains, les grands territoires et – l'entre-deux – la « ville intermédiaire ». La part de la voiture individuelle, ou du moins sa propriété, est-elle appelée à se réduire ? Quel impact cela aura-t-il sur l'espace public à toutes les échelles ? Cela touchera-t-il l'organisation des métropoles ? Autant de questions qui alimentent une réflexion riche, de nature à modifier sensiblement les modèles urbains ainsi que la gestion des agglomérations. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

### **Réussir la planification et l'aménagement durables. 2. Mobilité**

MARQUET Sarah (coord.)

Paris : Ademe, 2014, 82 p. (Les Cahiers Techniques de l'AEU2)

« Ce cahier thématique d'intérêt à l'intégration de la mobilité dans la conception des formes urbaines. Il présente des outils, des méthodes, des retours d'expériences. Il se focalise sur les points qui sont au cœur de l'approche mobilité dans la conception de la morphologie urbaine : comment mieux évaluer, grâce à l'utilisation de nouveaux outils, les interactions entre morphologie urbaine et systèmes de mobilités ? Quelles réponses opérationnelles sont susceptibles d'être mise en œuvre aux différentes échelles de projet ? Quelles sont les implications spatiales de la mise en place des nouveaux services à la mobilité ? Comment améliorer l'organisation et la gestion des stationnements ? »

Cote CRDALN ALN 04-MOB-81100

Version électronique est uniquement [consultable en ligne](#).

Plus d'infos : <http://www.ademe.fr/reussir-planification-lamenagement-durables-mobilite-cahiers-techniques-l-aeu2>

### **Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain**

Fondation Nicolas Hulot pour la nature et l'homme ; Réseau Action Climat France 03/2014 42 p. TRA0962

« Comment réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et autres externalités négatives liées à l'usage intensif du véhicule individuel ? Comment aider les populations âgées ou précaires qui ne sont plus capables d'accéder à la voiture ? Élus, citoyens et acteurs de la société civile commencent à apporter des réponses locales susceptibles de réduire cette dépendance au véhicule individuel. Cette publication, basée sur un recueil de témoignages, regroupe et analyse des initiatives parmi les plus convaincantes pour dessiner une mobilité plus soutenable dans ces territoires. Ces solutions sont présentées en suivant une démarche intégrée adaptable à chaque territoire, autour de cinq chapitres, divisés en quinze fiches. » (RÉSUMÉ RÉSEAU ACTION CLIMAT)

### **Vivre en ville hors des villes - Synthèse du programme de recherche : La mobilité et le péri-urbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des péri-urbains**

AUBERTEL, Patrice , préf. ; Plan urbanisme construction architecture

Puca 04/2014 14 p. SOC0667

« Vivre en ville hors des villes, telle est l'utopie proposée par AGORA 2020, exercice de prospective mené au ministère chargé de l'aménagement, de l'urbanisme et du logement au milieu des années 2000. C'est dans ce contexte que le Puca a lancé, en 2009, un programme de recherche intitulé «La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : ménager les territoires de vie des périurbains». Ce dernier, dont rend compte cet ouvrage, a permis à neuf équipes de recherche d'explorer les dynamiques nouvelles qui articulent mobilités et habitat dans ce qui est appelé « Péri-urbain », « Entre-villes » ou « Rurbain ». À l'issue de ce programme des réponses sont apportées : cette utopie n'est-elle qu'un oxymore sans réalité ou est-il possible de vivre en ville hors des villes et à quelles conditions ? » (RÉSUMÉ ÉDITEUR) <http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/edito/vivre-en-ville-hors-des-villes.pdf> ; [http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/activites/actions\\_mobilite\\_periurb\\_ville.htm](http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/activites/actions_mobilite_periurb_ville.htm)

### **Mobilités spatiales et covoiturage dynamique. Pistes de réflexion socio-économique en matière d'usages et d'innovation sur les mobilités spatiales menées à partir du projet Mobibreiz**

Conseil régional de Bretagne 9/2013 7 p. WEB Les réflexions présentées dans cette note sont issues de la synthèse de travaux sociologiques croisant les questions des usages et des innovations technologiques en matière d'information et celles des mobilités spatiales territoriales et « altermobilités », c'est-à-dire des pratiques émergentes en matière de déplacements, alternatives à la voiture individuelle. Cette note s'appuie sur des données issues de l'étude socio-économique réalisée par le GIS M@rouin : « Étude des déplacements domicile-travail et des pratiques de covoiturage auprès des actifs Bretons – Perspectives de développement ». » (source M@rouin) - <http://www.marsouin.org/spip.php?article542>





### **Trames de mobilités collectives : nouvelles expériences publiques du déplacement dans les périphéries urbaines. Analyse comparative dans les territoires de l'Ouest. Rapport et résumé**

DUMONT, Marc ; DEPEAU, Sandrine ; HELLIER, Emmanuelle ; LECOQ, Thérèse ; LEMOINE, Agnès ; BUCHOT, Nathalie ; Centre d'études et de recherches urbaines et rurales ; Laboratoire ESO-Rennes

Université de Rennes 2, 2012 303 p. WEB

« Compte-rendu d'une recherche sur les nouvelles pratiques de mobilité alternatives à l'usage exclusif de la voiture particulière. Les auteurs partent de l'hypothèse d'une émergence de nouvelles formes de mobilités dépassant la dimension individualisée de la voiture et s'additionnant ou se greffant aux formes de mobilité classiques (transports collectifs). Plusieurs angles sont utilisés pour examiner ces questions : l'assemblage ou l'articulation des différents types de mobilités (à pied, vélo, covoiturage, transport public), l'hybridation ou le dépassement de l'opposition entre public et privé, le cheminement spatial par des représentations spatiales du déplacement, et les morphologies des territoires. Après une présentation des territoires analysés dans les agglomérations de l'Ouest (Rennes, Le Mans, Saint-Malo, etc.), quatre axes d'analyses structurent ce rapport : le traitement par les institutions des mobilités alternatives, la fabrique par les individus des trames de mobilités alternatives, et les réalités des pratiques de covoiturage et de pédibus. » (RÉSUMÉ URBAMET)

<http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/activites/resume-trames-mobilites-collectives1463.pdf> ; <http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/activites/rapport-trames-mobilites-collectives1463.pdf>

### **Projets de vie et de mobilités durables pour bien vieillir dans les territoires en 2030**

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise (collab.) ; Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres ; BRUGIERE, Amandine (dir.)

Prédit 07/2012 251 p. WEB

« Ce projet de recherche appréhende les mobilités sous le prisme double du vieillissement et des technologies de l'information et de la communication (TIC), sur deux territoires de contrastés : l'aire urbaine de Lyon et un canton rural de la Manche. Il s'appuie sur des conceptions renouvelées des mobilités considérées, au-delà du transport et du déplacement, comme une aptitude à changer au plan individuel et collectif, au niveau physique, cognitif, affectif, social ou culturel ; et du vieillissement considéré comme un processus actif, fait de transitions, ou de ruptures (au plan physique, affectif, cognitif, social, culturel, environnemental...), que les catégories d'âge ne suffisent pas à rendre compte. Bien que vécue de manière différenciée en milieu rural, périurbain et urbain, la mobilité apparaît comme un facteur d'autonomie mais aussi de « reliance ».

<http://www.predit.prd.fr/predit4/publication/43614>

### **Quel avenir pour la filière de mobilité décarbonnée ? sur le bassin d'emploi de Rennes. Note de prospective n°1**

BEKARI, Elise, collab. ; BOIS, Michaël, collab. ; Conseil de développement économique et social du pays et de l'agglomération de Rennes, collab. ; Maison de l'emploi, de l'insertion et de la formation du bassin d'emploi de Rennes, collab. ; Cabinet Sia Conseil

Codespar 06/2011 12 p. EMP0983-6-2011

« En 2011, l'hégémonie de l'utilisation individuelle du véhicule est fragilisée mais elle reste la norme sur le bassin. Les motorisations hybrides et électriques demeurent confidentielles dans le parc. La démographie croissante du bassin, érigée en symbole du dynamisme territorial, engendra « mécaniquement » une croissance de la mobilité sur le modèle conventionnel si aucune alternative efficace n'infléchit sensiblement le comportement des usagers. Le transport de marchandises impacte également fortement le trafic et les volumes d'émission. Enfin, les technologies de l'information apportent une dynamique qui est en train de bouleverser tout l'écosystème de la mobilité urbaine. » <http://www.paysderennes.fr/filemanager/download/335>

### **Les Liens urbains dans l'agglomération lyonnaise 2011**

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise 2011 60 p.

« Définition : « Les liens urbains sont des itinéraires (piétons-modes doux) faisant l'objet d'un aménagement spécifique (du plus léger au plus lourd) qui s'inscrivent dans le maillage du système de mobilité globale de l'agglomération. Ces itinéraires connectent des pôles de mobilité entre eux (pôles multimodaux, gares, parkings de rabattement, arrêts TC important). Les liens urbains apportent aux citoyens une nouvelle offre active de mobilité basée sur des déplacements non motorisés (deux roues, skate ou rollers, marche, fauteuil) qui, en fonction des temporalités et des contextes, peut se révéler complémentaire ou alternative des modes ». » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

[http://www.urbalyon.org/Document/Les\\_liens\\_urbains\\_de\\_l-agglomeration\\_lyonnaise-3079](http://www.urbalyon.org/Document/Les_liens_urbains_de_l-agglomeration_lyonnaise-3079)

### **Les systèmes de mobilité alternative : comment passer à la vitesse supérieure ? Compte-rendu du séminaire n°1 « vers de nouveaux partages des mobilités » du 30 juin 2010**

Audiar 01/06/2010 4 p. TRA0915-1-AR

Cette note est le résultat d'une production collective d'élus et de techniciens réunis au cours de la première séance du séminaire « Vers de nouveaux partages des mobilités ». L'ordre du jour de cette séance portait sur les mobilités alternatives et la question du passage à la vitesse supérieure des dispositifs de partage de voitures existants dans la région rennaise (autopartage et covoiturage). « En bref » La voiture est présente et restera présente dans le paysage des mobilités. Si la propriété du véhicule est largement dominante, de nouveaux modes d'usage émergent et suscitent la curiosité et l'intérêt des professionnels comme des particuliers. À Rennes et dans la région rennaise, les dispositifs de partage de voiture existent depuis une dizaine d'années. L'association « Covoiturage + » démarche les salariés dans les entreprises pour promouvoir le « covoiturage pendulaire ». Elle connaît une forte progression du nombre de covoituteurs (+ 50 % en 3 ans). Toutefois, au regard du potentiel, les 1 500 covoituteurs réguliers pourraient être 15 000 si 10 % des salariés des entreprises de plus de 50 salariés de la zone d'emploi de Rennes se lançaient dans un nouvel usage de la voiture. L'autopartage se positionne sur un segment de marché différent, celui des ménages rennais ayant renoncé à la voiture ou retardant son achat ou encore des familles habitant Rennes et ayant décidé de faire l'économie de la seconde voiture. Au-delà des particuliers, les entreprises et leurs flottes constituent également des cibles potentielles. La société City Rou' compte 400 abonnés en 2010, principalement des rennais. La question clé est aujourd'hui de sortir ces dispositifs de la confidentialité et d'explorer les possibilités de leur



déploiement à la grande échelle. Construire des liens forts entre les différentes offres de mobilité, renforcer les capacités technologiques des dispositifs de voitures partagées, stabiliser les modèles de développement économique, faire de la vraie publicité sont les sujets à investir dès maintenant pour passer à la vitesse supérieure.

<http://doc.audiar.org:8080/alexandrie-7/dyn/portal/index.seam?binaryFileId=7286&page=alo&fonds=&alold=34283&actionMethod=dyn%2Fportal%2Findex.xhtml%3AdownloadAttachment.download&cid=110>

### Usagers et déplacements en deux-roues motorisés.

#### Analyse des enquêtes ménages déplacements

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement 01/01/2010 55 p. WEB

« Dans plusieurs grandes villes européennes, le trafic des deux-roues motorisés (2RM) a fortement augmenté au cours de la dernière décennie. Cet afflux de nouveaux usagers 2RM semble être lié en particulier à une congestion routière toujours plus importante et à la mise en place de politiques de déplacements contraignantes pour l'automobile. Le 2RM présente en effet les avantages des moyens de transports individuels (facilité d'utilisation et disponibilité) mais offre en plus une facilité de stationnement, une fiabilité sur la durée des trajets et un coût d'achat et d'usage plus faible que l'automobile. Pour autant, un afflux non anticipé de 2RM dans le trafic urbain s'accompagne d'effets négatifs, en termes de sécurité routière et de pollution locale, mais aussi du fait d'une compétition non maîtrisée avec les autres modes de déplacements alternatifs à l'automobile. Il semble donc nécessaire d'intégrer la problématique 2RM dans les politiques globales de déplacements. Cette prise en compte passe par une meilleure connaissance de la mobilité en 2RM. L'absence, l'insuffisance ou l'approximation des données en la matière sont en effet régulièrement regrettées par les acteurs du secteur et rendent difficile l'analyse de certaines spécificités relatives aux utilisateurs de 2RM. La présente étude vise à combler ce manque en contribuant à une meilleure connaissance de la mobilité en 2RM. À partir de l'exploitation des enquêtes ménages déplacements (EMD) standard Certu, elle caractérise d'une part les utilisateurs des 2RM, d'autre part les déplacements réalisés en 2RM. Il ressort tout d'abord de cette étude qu'il n'y a pas une clientèle des 2RM mais une clientèle des cyclomoteurs et une clientèle des motocyclettes, n'ayant en commun que leur forte masculinité. Les cyclomotoristes sont plus jeunes, élèves ou étudiants. Au contraire, les motocyclistes sont surtout des personnes d'âge mûr, avec une sur-représentation des actifs. On observe par ailleurs, entre la fin des années quatre vingt dix et la fin des années deux mille, un vieillissement des usagers de 2RM. En termes d'usage, on constate que les 2RM sont relativement peu utilisés en France, mais on observe un usage plus marqué dans les agglomérations méditerranéennes. Les usagers de 2RM sont des sur-mobiles. Enfin, l'usage des 2RM présente une forte sensibilité aux conditions climatiques. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

<http://temis.documentation.equipement.gouv.fr/documents/Temis/0068/Temis-0068981/19078.pdf>

### Mobilité durable dans les villes et les agglomérations de taille intermédiaire : solutions innovantes et attractives. Actes de ce colloque (Amiens, 6 octobre 2010)

Gart 01/01/2010 41 p. WEB

« Regroupant près du tiers de la population nationale, les villes et les agglomérations de taille intermédiaire revêtent une importance ma-

jeure pour le développement local et la mobilité durable. Sur ces territoires urbains et périurbains où la mobilité automobile individuelle reste largement dominante, les modes alternatifs ont davantage de difficulté à convaincre. Pour les autorités organisatrices de transport, la mise en œuvre de politiques de déplacements volontaristes et coordonnées avec un urbanisme durable s'avère donc particulièrement complexe. Ce colloque se donne pour objectif de définir les spécificités institutionnelles, techniques, économiques et démographiques de ces territoires. Il présentera des options concrètes, techniques et politiques, pour favoriser le report modal et un développement harmonieux de ces aires urbaines essentielles à la structure territoriale française. Cette journée, qui a lieu le 6 octobre 2010 à Amiens et qui a réuni près d'une centaine de participants, était organisée dans le cadre des manifestations des 30 ans du GART en partenariat avec la Fédération de Maires de Villes Moyennes (FMVM) et avec le soutien d'Amiens Métropole et de l'Association des Maires de Grandes Villes de France (AMGVF). » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

<http://www.gart.org/content/download/15108/148712/file/amiens.pdf>

### La ville aux limites de la mobilité

BONNET, Michel, dir. ; AUBERTEL, Patrice, dir.

PUF 17/03/2006 316 p. SOC0469

Comment se réorganise la ville contemporaine à partir de la mobilité de ses habitants ? Cet ouvrage montre comment la mobilité est un processus ambivalent. D'un côté, elle peut être analysée comme un facteur de progrès économique et social, comme une expression des libertés individuelles. De l'autre, elle peut produire des externalités négatives du point de vue du développement urbain ou des inégalités sociales entre groupes sociaux. La mobilité ne conduit pas non plus mécaniquement à la mixité sociale que l'on pourrait attendre d'elle. Ce livre participe d'un nouveau regard sur la mobilité qui intègre l'immigration, les raves, les transports publics, la diversité sociale, la jeunesse ou les encombrements urbains. Il renouvelle la problématique de la mobilité urbaine à partir de trois axes : les espaces-temps de la mobilité, les modes de vie et la question de l'automobile. Son développement se marque notamment à travers les décalages constatés entre les territoires de vie des habitants et les différentes échelles d'interventions des collectivités locales. L'ensemble des enquêtes et des analyses présentées ici nous montrent ainsi que la mobilité est un des grands enjeux des sociétés contemporaines en ce qu'elle représente un enjeu économique, social et symbolique. Changer la mobilité, c'est donc aussi changer la société et transformer la donne sociale. (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

### Les nouvelles périphéries urbaines : formes, logiques et modèles de la ville contemporaine

DUMONT, Marc, dir.

Presses universitaires de Rennes 01/01/2010 218 p. ESP1566

« En s'accroissant et en se généralisant à partir de la seconde moitié du XXe siècle, la croissance de l'urbanisation dans le monde a impliqué une reconfiguration de la dualité classique ville/campagne, voyant émerger des territoires diffus aux frontières incertaines. Désormais, ces espaces de desserrement fondés pour certains essentiellement sur des logiques de pendularité, de dépendance à une ville-centre, se transforment et se complexifient sous l'effet de plusieurs facteurs (changements des modes de vie, récession économique, tournant environnemental...). Les territoires de l'habiter n'y sont plus seulement ceux de la mobilité, leurs habitants comme leur formes





construites et habitées se renouvellent, indurant déjà pour certaines d'entre elles sous la forme d'héritages. Des espaces d'ouverture s'y dégagent tandis que de nouvelles frontières se structurent, donnant ainsi une actualité particulière à la compréhension nécessaire de ces périphéries urbaines en devenir auquel cet ouvrage vient contribuer. Trois parties y revisitent donc d'abord les formes d'habitat et d'habiter caractéristiques des périphéries, puis s'attachent à éclairer l'émergence d'espaces ouverts émergents, faits d'opportunités mais aussi de conflits et de résistances, pour réactiver, enfin, plusieurs modèles classiques tel celui de la ville linéaire. Les schémas conventionnels s'y brouillent : à partir de situations françaises et étrangères, plusieurs matières à penser sont déroulées autour d'entrées spécifiques telles que la subsidiarité, l'intermédiarité, les temporalités... qui sont moins de nouveaux mots pour caractériser et délimiter ces espaces qu'en restituer en profondeur comme en surface les dynamiques. Vers un monde en changement ? L'ensemble de l'ouvrage nourrit l'idée que ces nouvelles périphéries constituent des instantanés temporels d'une étape de transition 'qui serait moins spatiale (entre la ville et la campagne, entre l'hyperurbain et le périurbain) que celle d'un cycle plus général dans l'histoire des sociétés rurales et urbaines. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

Cf. [table des matières](#), notamment :

- *Mobilités et modes de vie dans les espaces faiblement denses du périurbain toulousain : entre recomposition des clivages socio-spatiaux et formes d'autonomisation par Lionel Rougé*
- *Gestion des mobilités automobiles et projets d'urbanisme locaux en territoire périurbain par Mariane Thébert*

### **Attention ! Rue en partage**

Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise

La lettre de l'urba 01/12/2009 6 p. AU-ORLEANS

« En consacrant l'éco-mobilité comme axe central du développement durable, le Grenelle de l'environnement a démontré que se déplacer autrement est un véritable enjeu de société. Alors que 52 % des Français se déclarent prêts à utiliser un mode alternatif à la voiture (covoiturage, auto-partage, vélo...), le sentiment d'insécurité procuré par certains modes est un frein au passage à l'acte : vulnérabilité ressentie, manque de place sur la chaussée, vitesses excessives. Bien souvent, c'est le code de la route et l'aménagement de la chaussée qui sont mis en cause. Des dispositifs expérimentés en Europe viennent d'être intégrés au code de la route : les zones de circulation apaisée. cette lettre en présente les principes fondateurs et peut servir de guide à leur utilisation. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

[http://www.auao.org/index\\_fra.php?rub1=246&rub3=250&rubrique=250&rub2=247](http://www.auao.org/index_fra.php?rub1=246&rub3=250&rubrique=250&rub2=247) ; [http://www.auao.org/upload/document/LdU4\\_deplacements\\_12-2009.pdf](http://www.auao.org/upload/document/LdU4_deplacements_12-2009.pdf)

### **Le vélo à la conquête de l'agglomération**

Place publique - Rennes et Saint-Malo 01/09/2009 pp. 145-148 P162

« L'agglomération multiplie le nombre de vélos en libre-service mis à la disposition des usagers. C'est l'une des alternatives à la voiture individuelle. Le vélo ne détient que 4 % du marché de la mobilité dans l'agglomération, mais cette part pourrait croître. L'image du cycliste change. Les conditions de la pratique du vélo sont facilement améliorables. Il faut aussi accorder une priorité à la lenteur, surtout dans la couronne rennaise où des itinéraires cyclables en site réservé pourraient être créés. Des communes étudient des tracés possibles. » (RÉSUMÉ AUTEUR)

### **Covoiturage et autopartage, des solutions alternatives**

Gazette des communes, 06/04/2009 pp. 22-29 P034

« À la faveur du projet de loi d'engagement national pour l'environnement « Grenelle 2 », les municipalités entrevoient la possibilité de réintroduire la voiture en ville. Des solutions dites « alternatives », telles que l'autopartage et le covoiturage, pourraient ainsi constituer une nouvelle offre de transport non couverte par les modes classiques - tramways, métros, bus et trains. Différents modes de gestion peuvent être adoptés par les collectivités. Désormais chargées de la mobilité, au sens large, des usagers, les autorités organisatrices attendent des mesures incitatives de la part de l'État. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

### **Les transports efficaces. En route vers une mobilité verte. Aperçu des projets**

01/04/2009 40 p. RES0309-5

Cette brochure détaille 34 projets soutenus par le programme Énergie intelligente-Europe (EIE), destinés à offrir à l'Europe des choix de transport plus respectueux de l'environnement grâce à une amélioration de l'efficacité énergétique dans ce secteur. L'objectif est d'encourager l'abandon des modes de transport à forte consommation d'énergie en s'attaquant aux obstacles non technologiques qui freinent l'utilisation de transports plus propres et de carburants alternatifs (tant pour le transport des personnes et que pour celui des marchandises). Ces projets favorisent des solutions de mobilité plus écologiques qui aident les personnes et les organisations à rationaliser leurs déplacements tout en encourageant l'intermodalité et une plus grande utilisation des transports en commun, du vélo et de la marche.

<http://bit.ly/1U3Z4GQ>

### **Mobilité quotidienne dans le Pays de Montbéliard : des alternatives à la voiture potentiellement importantes**

Les études de l'ADU - Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Montbéliard 01/02/2009 4 p. AU-MONTBELIARD

Cette étude vise à comprendre l'organisation des déplacements quotidiens des habitants du Pays de Montbéliard.

<http://www.aurm.org/document/mobilite-quotidienne-dans-le-pays-de-montbeliard-des-alternatives-a-la-voitures-potentiellement-importantes/show>

### **Les paradoxes de la mobilité en Côtes d'Armor**

Éditions de l'Aube; Conseil général des Côtes-d'Armor 01/01/2009 268 p. TRA0884

Ce livre est issu du colloque sur les paradoxes de la mobilité qui s'est tenu le 11 juin 2008 à Saint-Brieuc sur le campus universitaire de Mazier (université Rennes 2). « Chaque année, 8 207 millions de kilomètres sont parcourus par les Costarmoricains. Qu'il s'agisse de trajets domicile-travail, ou de déplacements liés aux loisirs ou à la consommation, les mobilités se sont accrues depuis plusieurs années, favorisant une appartenance territoriale plurielle des individus. Cependant, loin de renforcer la liberté d'entreprendre des individus et la solidarité, nous réalisons que la mobilité peut être à l'origine de nouvelles inégalités liées à l'accès à l'emploi, au logement et aux services, mais également du réchauffement climatique et de la disparition progressive des ressources pétrolières. Alors même que la mobilité constitue un puissant levier d'aménagement, de développement territorial et de promotion individuelle, nous nous rendons compte qu'elle présente des risques de déséquilibre des territoires, de consommation d'espace, d'inéquité et de pollution. Oui, les mutations à l'œuvre sont paradoxales. Compte tenu des évolutions engagées mais aussi



des défis énergétiques et écologiques devant nous, la problématique de la mobilité est sans doute le domaine qui va le plus transformer nos modes de vie dans les quinze à vingt ans à venir. Des solutions et des alternatives existent, des recherches sont en cours, des expériences sont menées en France et dans le monde. Parler d'un avenir choisi et non subi dans le cadre de cette problématique n'est donc pas un abus de langage. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

[http://www.cotesdarmor2020.fr/ressources/share/dlm/Les\\_ouvrages/mobilite.pdf](http://www.cotesdarmor2020.fr/ressources/share/dlm/Les_ouvrages/mobilite.pdf)

### L'autopartage et autres modes alternatifs à la possession de la voiture particulière

Atelier parisien d'urbanisme

Apur 01/06/2008 45 p. TRA0868

« À l'heure où les problèmes de pollution se font de plus en plus préoccupants, où les problèmes de stationnement dans les grandes agglomérations perdurent, où le coût lié à la possession et à l'utilisation d'une voiture personnelle pèse de plus en plus dans le budget des ménages, l'autopartage apparaît comme un complément possible aux modes de transports en commun et aux modes doux et s'inscrit dans une démarche de développement durable. Pour les collectivités locales qui s'attachent à développer des alternatives à la circulation automobile, le renforcement des transports publics, le développement de l'autopartage est un outil au service d'une mobilité intelligente et respectueuse de l'environnement. La présente étude dresse un état des expériences en matière d'autopartage en France et dans le monde, puis à partir de la comparaison de données quantitatives et qualitatives des services existants, identifie des pistes pour un développement plus important de l'autopartage à Paris. » (RÉSUMÉ APUR)

### Le transport à la demande : état de l'art, éléments d'analyse et repères pour l'action

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie ; Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer ; Union des transports publics ; Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) ; Groupement des autorités responsables de transport

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) 01/01/2006 94 p. TRA0795

« Né au milieu des années 1970, le transport à la demande (TAD) visait initialement à assurer des dessertes au niveau des zones rurales peu denses et à offrir une alternative de déplacement aux personnes à mobilité réduite. Le concept de transport à la demande a depuis ce temps évolué. Il concerne également à présent la desserte de zones périurbaines voire urbaines, en offrant une gamme de services très variée, pouvant aller du TAD pour tout public en substitution aux lignes régulières insuffisamment fréquentées, aux dessertes spécifiques d'équipements particuliers (aéroports, marchés, lieux publics, services de soirée, liaisons domicile-travail, etc.). La périurbanisation et la dispersion des origines/destinations ont favorisé l'émergence de cette forme de transport public. Basé sur le principe d'optimisation du trajet en fonction des personnes transportées, le TAD apparaît comme un service de mobilité durable, flexible permettant d'assurer le droit au transport pour tous. Cet ouvrage vise à faire un point méthodologique sur tous les aspects fondamentaux du transport à la demande. Le lecteur y trouvera des points de compréhension préalables indispensables à la mise en place de tels projets, des éléments d'analyse

sur les plans juridiques, organisationnels et financiers ainsi que des illustrations concrètes sur des services existants en France et en Europe. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

### Mobilités urbaines: l'âge des possibles

ORFEUIL, Jean-Pierre

Les Carnets de l'Info 01/01/2008 192 p. TRA0875

« Le carburant est hors de prix, le réchauffement menace, certains rêvent, chez nous, de villes sans voitures. La moitié de l'humanité dans les pays émergents rêve de conduire. La société appelle à plus de flexibilité et de réactivité, ce qui se traduit souvent par des besoins croissants de mobilité. Autant dire que nos soucis ne font que commencer. Sommes nous condamnés ? Oui, condamnés à réussir une transition. Vers quoi ? Une mobilité durable, bien sûr. Des villes mieux organisées, des transports publics plus performants, des voitures moins gourmandes. Peut être cela ne suffira-t-il pas ? Certains prônent, sous la bannière de l'âge de l'accès, le passage d'une économie de la possession à une économie de flux et de services. D'autres explorent les potentiels d'un modèle de consomm'acteur. Utopies ? Pour demain matin, sans doute, pour plus tard, ça se discute. Applicables à la mobilité ? Oui sur le papier ; oui en vrai si nous savons proposer une vision qui aurait la chance de pouvoir être partagée par un grand nombre d'acteurs. C'est cet univers de solutions alternatives (locations, covoiturage, etc. ), et les conditions de son émergence, qu'explorent cet ouvrage, à partir des travaux de l'auteur et des communications proposées au séminaire « Acheter ou louer » organisé par l'Institut pour la ville en mouvement en partenariat avec l'ESC EAP. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

### Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?

Université René Descartes, 17/04/2008 415 p. WEB

« Face aux grands enjeux environnementaux du 21<sup>ème</sup> siècle, les pratiques de déplacements automobiles se trouvent questionnées ; parallèlement des usages alternatifs à la voiture individuelle semblent émerger. Cette thèse cherche à évaluer la place sociale de ces « altermobilités » (covoiturage, vélo, transports en commun) et la manière dont elles sont réappropriées par les individus, principalement sur le trajet domicile-travail. Deux perspectives sont ainsi envisagées. Tout d'abord, à une échelle méso-sociale, il s'agit de rendre compte du cadre législatif et des acteurs qui portent ces altermobilités. Puis, le cœur de ce travail a été réalisé à l'échelle micro-individuelle. La méthode qualitative choisie, qui procède d'entretiens de vie centrés sur les modes de déplacements, permet de reconstruire les parcours biographiques des altermobilités. L'analyse de ces parcours rend compte des processus et des déterminants des choix de mobilité ainsi effectués. Les résultats mettent en lumière des leviers d'action pour favoriser des usages altermobiles et propose des pistes de réflexion pour amener à des changements d'habitude de déplacements. » (RÉSUMÉ AUTEUR)

<http://tel.archives-ouvertes.fr/docs/00/33/16/59/PDF/theseSVINCENT.pdf>



### **Les déplacements dans les agglomérations moyennes. Actes du colloque du 24 janvier 2006**

Groupement des autorités responsables de transport ; Fédération nationale des associations d'usagers des transports ; Fédération des maires des villes moyennes

Gart 01/01/2007 96 p. WEB

« L'usage de la voiture individuelle et toutes les nuisances qui y sont liées n'ont cessé de se développer dans les villes moyennes. Pollution, bruit, insécurité routière, envahissement de l'espace public par les voitures en stationnement, densité croissante du trafic automobile, à moyen terme, les enjeux sont colossaux. Les villes moyennes ont compris l'importance de la qualité des déplacements. Elles se sont massivement investies dans les politiques de planification. Pour autant, les innovations, les nouvelles sources de financements comme les hausses de fréquentation semblent encore réservées aux « grandes ». Comment innover en matière de mobilité durable dans les villes moyennes ? Comment concilier droit au transport pour tous, diversité et attractivité de l'offre, sans mettre en péril les finances des autorités organisatrices ? Le 24 janvier 2006, le GART, la FNAU et la FMVM ont ouvert le débat : les actes de cette rencontre entendent susciter une prise de conscience collective de l'importance d'offrir une alternative à la voiture utilisée individuellement dans les villes moyennes. » (RÉSUMÉ GART)

<http://www.reseau-gart.org/upload/document/2/8/5/3/ACF1E82.pdf>

### **La dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne**

MOTTE (Benjamin-Sébastien) ; BEAUCIRE, Francis, dir. ; Laboratoire ville mobilité transports ; Géographie-cités Université Panthéon-Sorbonne - Paris 1 10/07/2006 379 p. WEB

« La dépendance automobile pose la question de la norme socio-économique en matière de déplacements. En grande couronne francilienne, c'est l'automobile qui est déterminante en terme de localisation des services aux ménages et de l'accès de ces derniers à ces services. Le succès du supermarché et le déclin d'une partie du commerce de proximité sont notamment dus au renforcement constant de ce modèle, comme nous avons pu l'observer dans la période 1990-1999. Ce constat nous a amené à considérer les ménages non-motorisés comme les principales victimes de la dépendance automobile. Mais cette appréciation doit être nuancée en fonction des territoires et des populations. Certains territoires sont en effet moins dépendants de la norme automobile tout comme une partie des ménages non-motorisés développent un système de déplacement alternatif à l'usage de la voiture, basé sur la solidarité entre proches qui compense partiellement leur absence d'équipement automobile. Si d'une manière générale les ménages non-motorisés restent socialement marginalisés par leur non-participation au système automobile, les ménages motorisés ne sont pas à l'abri de ce risque. Nos observations montrent que les ménages motorisés ayant de faibles revenus sont contraints de limiter strictement le nombre de kilomètres qu'ils parcourent quotidiennement en voiture particulière. Une évaluation nous a montré qu'en raison de cette limitation, ce pourrait être près de 30 % des ménages d'actifs motorisés qui ne pourraient accéder à la norme de mobilité automobile déterminée par les autres ménages. » (RÉSUMÉ AUTEUR)

<http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00108302>

### **Le transport à la demande : un enjeu pour le Pays de Rennes ? (synthèse documentaire)**

LABORDE-MILAA, Nathalie

Audiar 01/02/2005 68 p. TRA0767

Cette synthèse documentaire a été élaborée dans le cadre de la préparation du SCoT du pays de Rennes et en vue de l'obtention de la licence professionnelle de documentaliste d'entreprise de l'INTDC-NAM\*. Elle s'est appuyée sur l'analyse d'une trentaine de documents avec comme objectif de présenter le fonctionnement du transport à la demande (TAD) à partir de quelques exemples de services existants. Elle décrit : - le contexte territorial conduisant à la mise en place du TAD, - le cadre juridique définissant l'obligation de desserte en transport en commun et la possibilité de mettre en place le TAD, - les caractéristiques du TAD en insistant sur les différentes typologies de réseaux et de territoires. Enfin, elle présente six services de TAD innovants ou ayant fait leurs preuves en France et à l'étranger dans un cadre péri-urbain : le Taxitub de Saint-Brieuc, le taxibus d'Évreux, le service Bus à la carte d'Isle d'Abeau, le service Créabus de Dieppe, le Pti'Bus de Poitiers et le service Treintaxi aux Pays-Bas.

« En bref » Les services présentés ont une typologie très variée. Ils sont complémentaires d'autres modes de transport collectif opérant sur la même zone géographique, contrairement à ce qui se passe généralement en milieu rural où les TAD ne présentent pas d'interconnexion avec les autres modes de transport public. Le développement des TAD et des dessertes souples est étroitement lié à une péri-urbanisation de plus en plus étendue. De ce fait, le TAD peut paraître adapté au péri-urbain rennais, et au-delà, au pays de Rennes. La mise en place de tels services en étroite collaboration avec les exploitants de réseaux urbains est une alternative prometteuse pour remplacer les lignes régulières peu rentables, voire déficitaires mais les bilans disponibles pour le moment montrent que les différentes expériences de TAD en France et en Europe ne sont pas significatives au regard des enjeux de la mobilité urbaine. L'effort de développement reste à poursuivre, notamment, pour les personnes âgées présentant des difficultés à utiliser les bus classiques (distance domicileréseau, accessibilité...). Le vieillissement de la population allant croissant, la demande de services TAD ne pourra que s'accroître. \* Institut régional des techniques documentaires-Conservatoire national des arts et métiers

### **Accès aux services, comment faire rimer proximité et accessibilité ?**

Conseil de développement économique et social du pays et de l'agglomération de Rennes, Auteur moral ; Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennais, collab. ; CHAPON, Gaëlle

Codespar 01/04/2005 12 p. SOC0400

Ce document synthétise les réflexions du groupe de travail « Organisation des services de proximité au public » et reprend les éléments de l'enquête de terrain réalisée auprès d'une centaine de personnes au sein de la communauté de communes du Val d'Ille en 2004. L'objectif était de cerner les besoins de la population, tout en identifiant l'accès aux services actuels et les difficultés rencontrées au quotidien. L'enquête a également porté sur l'accès temporel aux services (satisfaction par rapport aux horaires des services proposés, conciliation avec les horaires de travail du ménage, souhaits ?).

« En bref » Les principaux enseignements de l'enquête sont : - la bonne satisfaction générale par rapport à l'offre de services de proximité, - quelques insatisfactions concernant le transport en commun,



les services à la petite enfance et services publics principalement, - la mobilité, élément clé de l'accès aux services, - des publics fragilisés : nouveaux arrivants bi-actifs avec jeunes enfants, les personnes non motorisées, - une utilisation très féminine des services de proximité. Les principales pistes proposées pour améliorer l'accès aux services de proximité sont de différents ordres. Il faut : - envisager de nouvelles alternatives aux transports en communs actuels, - renforcer les polarités existantes ou émergentes, - favoriser les synergies entre services, - selon les besoins, faire évoluer les horaires d'ouverture des services au public.

<http://doc.audiar.org:8080/alexandrie-7/dyn/portal/index.seam?binaryFileId=1205&page=alo&fonds=&alold=15389&actionMethod=dyn%2Fportal%2Findex.xhtml%3AdownloadAttachment.download&cid=132>

### **Logiques de l'action publique dans le périurbain rennais : les élus face à la mobilité**

THEBERT, Mariane

Centre de recherche sur les réseaux, l'industrie et l'aménagement, 01/01/2005 488 p. WEB

Cette thèse de doctorat a été réalisée au Centre de Recherche sur les Réseaux, l'Industrie et l'Aménagement à l'Université de Paris 1. Elle porte sur les logiques de l'action publique des élus rennais face à la mobilité. « L'étude des approches et actions développées par les élus périurbains à l'encontre du phénomène de mobilité fait apparaître un effet « taille » très régulier : à chaque fourchette démographique de communes correspond un ensemble de mesures spécifiques, définies à partir d'une problématisation accrue de la mobilité et renvoyant à l'affirmation d'un projet de territoire. Ce modèle périurbain de gestion de la mobilité, qui présente de nombreuses analogies avec celui qui est majoritairement mis en œuvre dans les agglomérations, est au service d'une véritable stratégie territoriale. On distingue alors un itinéraire de développement typique des communes ayant des ambitions économiques et un itinéraire spécifique aux communes qui se consacrent à la croissance démographique. Ces trajectoires sont dépendantes de la localisation, héritée et actuelle, par rapport au réseau routier. Sans déboucher sur deux modèles proprement différents de politiques de mobilité, cette distinction permet d'opposer les communes à vocation résidentielle, s'orientant vers une gestion urbanistique des déplacements, aux communes que la vocation de pôles (d'emplois et de services) contraint à une gestion plus fonctionnelle de la mobilité (politique d'équipement) et de la densité. Réunis au sein de structures intercommunales, ces deux profils cherchent à concilier leurs projets de territoire respectifs, dégageant des compromis qui conditionnent la mise en œuvre d'une politique de transport alternative à l'automobilité mais délaissent volontairement le champ de la structuration intercommunale du réseau viaire. » (RÉSUMÉ D'AUTEUR) [http://tel.ccsd.cnrs.fr/documents/archives0/00/00/83/85/index\\_fr.html](http://tel.ccsd.cnrs.fr/documents/archives0/00/00/83/85/index_fr.html)

### **État des lieux des services innovants de mobilité en Europe**

Prédit 28/03/2002 101 p. WEB

« Les initiatives en matière de services innovants dans le transport terrestre urbain ou régional en Europe sont légion. Elles apportent conseil, information en ligne ou garantie de service. Elles développent les services d'accessibilité en bouquets multimodaux, pour tenter de réduire la part d'utilisation des véhicules privés ou d'introduire des aspects ludiques dans les déplacements de personnes et d'en ac-

croître ainsi la valeur. L'objectif de cette étude était d'identifier les initiatives européennes les plus innovantes et les plus pertinentes. Une collection de 62 fiches de cas de services innovants en mobilité en Europe est proposée. Quelques services de dimension internationale sont également présentés, comme l'introduction de la presse gratuite dans les transports publics et une première annonce du projet TRIANGLE dans les fiches de cas traitant de la billetterie électronique. L'étude s'est attachée à 4 domaines phare : la problématique des personnes âgées et/ou des personnes à mobilité réduite ; l'intégration sociale, par l'octroi de facilités de déplacement aux plus démunis ; les transports alternatifs ; la gestion des temps des villes et les réponses saisonnières aux demandes des clients. La recherche fait clairement apparaître que la société de 2002 a basculé dans l'ère des services en ligne, de façon irréversible. Les grands industriels comme les pouvoirs publics cherchent ainsi à proposer au client une gamme d'informations toujours plus riche et une aide personnalisée pour effectuer ses déplacements.

<http://www.innovations-transports.fr/Etat-des-lieux-des-services>

### **Nouvelles mobilités urbaines : des infrastructures aux services ?**

Bibliographie

Atelier parisien d'urbanisme

Apur, 2011, coll. « 32e Rencontre des agences d'urbanisme - Bibliographies thématiques » - WEB

<http://www.apur.org/article/bibliographie-nouvelles-mobilites-urbaines-infrastructures-aux-services>

### **La marche à pied, un mode de déplacement high-tech ?**

Bibliographie

Atelier parisien d'urbanisme

Apur, 2011, coll. « 32e Rencontre des agences d'urbanisme - Bibliographies thématiques » - WEB

<http://www.apur.org/article/bibliographie-marche-pied-un-mode-deplacement-high-tech>

### **Marche urbaine, modes actifs**

Lille Métropole entend favoriser le recours aux modes alternatifs et à la marche urbaine grâce à ses politiques de déplacements. Le but étant de promouvoir le vélo et la marche notamment grâce aux événements initiés par Lille Métropole, comme des facteurs de santé, de préservation de l'environnement et de convivialité.

<http://www.espacespublics-lillemetropole.fr/fr/marche-urbaine-modes-actifs/pratiquer.html>

### **Nord-Pas-de-Calais. Le centre de ressource régional en écomobilité – Site Internet**

Droit au vélo anime ce centre de ressources, en partenariat avec l'ADEME et le Conseil régional. Sa mission est d'accompagner et d'apporter expertise et ressources en matière d'écomobilité, notamment scolaire (Plans de Déplacements d'Établissement Scolaire, Pédibus, Vélobus, etc.) auprès des collectivités et des associations.

<http://ecomobilite.org/> - Consulter notamment la rubrique Outils





## AUTRES SOURCES

### Prise en compte des objectifs du Grenelle de l'environnement dans les SCoT bretons

DREAL, juillet 2013, 81 p.

L'objectif de ce guide est multiple :

- disposer d'un état des lieux des pratiques innovantes dans les derniers SCoT bretons ;
- évaluer les conditions d'émergence et de mise en œuvre ;
- proposer des points de vigilance et des pistes d'amélioration pour les futurs SCoT.

L'étude, menée par une approche thématique (7 thématiques retenues, issues ou renforcées par les lois Grenelle), a porté sur l'analyse des 20 derniers SCoT arrêtés ou approuvés en région.

Les 7 thématiques retenues sont :

- Trame Verte et Bleue (TVB)
- Énergie-Climat
- Activités économiques et commerciales
- Renouvellement urbain
- Consommation foncière et protection des espaces agricoles
- Déplacements
- Aspects littoraux

<http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/etude-prise-en-compte-des-a1967.html>

[http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Etude\\_SCoT\\_Grenelle\\_def\\_format\\_impression\\_cle691b71.pdf](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Etude_SCoT_Grenelle_def_format_impression_cle691b71.pdf)

### Atelier de prospective – Bretagne mobilité 2035

L'atelier s'est déroulé sur quatre journées de février à mai 2015 :

- « Les nouveaux usages et pratiques de la mobilité » - Mercredi 4 février 2015, à Rennes
- « Les freins à la mobilité » - Jeudi 5 mars 2015, à Saint-Brieuc
- « Les nouvelles temporalités des mobilités » - Jeudi 9 avril 2015, à Vannes
- « L'organisation territoriale et la structuration des flux » - Mardi 19 mai 2015 à Quimper

À l'issue de ces quatre rencontres, un document de synthèse reprenant les éléments marquants des échanges et propositions issus de l'atelier sera publié. Il fera ensuite l'objet d'un colloque de restitution, afin de partager le plus largement possible les tendances, les enjeux, les innovations, les points d'alerte et les pistes d'action que l'atelier aura détectés et de contribuer ainsi à alimenter les réflexions et les projets stratégiques des acteurs de la mobilité en région.

Présentation sur le site internet de la DREAL : <http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/atelier-de-prospective-regionale-bretagne-mobilite-a2737.html>

<http://www.pearltrees.com/t/prospective-bretagne-mobilite/id14377813>

avec le plan du rapport comprenant des références et des prises de notes pour les parties à développer dans les 5 défis :

[https://www.icloud.com/keynote/AwBUCAESENqY7-rjU3f-gNyQmnXDPSG8aKe285cv8Lx4HDOKEebkgd-el7d6ZLSoE2Ge-291970fUitGcAs-YzzLpOMCUCAQEEDxOywUVeu0jX5QLGt-beRgjqAzZBdTHIOACy59\\_K29R#plan\\_rapport\\_bretagne\\_mobilite%CC%81](https://www.icloud.com/keynote/AwBUCAESENqY7-rjU3f-gNyQmnXDPSG8aKe285cv8Lx4HDOKEebkgd-el7d6ZLSoE2Ge-291970fUitGcAs-YzzLpOMCUCAQEEDxOywUVeu0jX5QLGt-beRgjqAzZBdTHIOACy59_K29R#plan_rapport_bretagne_mobilite%CC%81) (mot de passe : prospective)

article CEREMA : <http://www.territoires-ville.cerema.fr/bretagne-une-demarche-de-prospective-participative-a1764.html>

### Instance d'échange sur les déplacements et l'aménagement de l'aire urbaine rennaise. Caractérisation des services et pratiques de covoiturage en Ille-et-Vilaine (en cours)

DDTM 35

Expérimentations sur le covoiturage

Présentation de la PFE sur l'intranet <http://intra.ddea-35.i2/presentation-de-l-instance-a3042.html> qui donne accès à l'Extranet (accès réstreint)

### Mobilité intelligente : le Cese conseille aux élus de ne pas rater le coche

Localtis, 16/04/2015

<http://www.localtis.info/cs/ContentServer?pagename=Localtis/LO-CActu/ArticleActualite&jid=1250268793106&cid=1250268789058>

### Exemple de site dédié au télétravail en télécentre avec site web dédié dans l'Orne

<http://teletravail.orne.fr/teletravail>

<http://www.orne-developpement.com/fr/orne-developpement/plaquette-telecentres-orne.pdf>

### Exemple de réhabilitation d'un bâtiment art déco pour en faire un espace de coworking

<http://www.lornecombattante.fr/2015/07/16/les-bains-douches-numeriques-de-flers-ouvriront-en-septembre/>

### Exemples d'Applications de covoiturage domicile – travail ou de site internet

<https://www.wayz-up.com/>

<https://www.sharette.fr/>

<http://www.ehop-covoiturage.fr/>



## ATELIER N° 2. ATTRACTIVITÉ DES CENTRES BOURGS SOBRIÉTÉ FONCIÈRE FORMES URBAINES QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

### ATTRACTIVITÉ DES CENTRES BOURGS

#### **30 retours d'expériences pour des centres bourgs vivants et attractifs. BruDED**

03/2014 79 p. ESP1652

« La perte d'attractivité des centres bourgs est une problématique complexe, qui touche quasiment l'ensemble des communes. Pour y remédier, il n'y a pas de solution unique, mais plutôt une diversité d'actions qui interagissent les unes avec les autres. Au sein du réseau BRUDED, certaines réalisations ont déjà donné des résultats suffisamment probants pour qu'elles puissent être portées à la connaissance de tous.

Regroupées dans un même document, ces 30 retours d'expériences dessinent un panel de solutions pour illustrer le champ des possibles et inspirer d'autres municipalités. En guise d'introduction, Daniel Cueff, président de Foncier de Bretagne et Chantal Simon Guillou, première vice-présidente du CG29, témoignent des enjeux de la revitalisation des centres bourgs à l'échelle de leurs territoires respectifs. L'occasion également d'évoquer les actions menées par ces deux structures très impliquées sur ce sujet. Les 30 actions proposées ensuite illustrent 15 différents axes pour agir. Elles sont présentées sous forme de fiches qui relatent de façon synthétique, du point de vue des élus, la démarche globale du projet, les objectifs recherchés, les acteurs impliqués, les financements obtenus, les impacts constatés, etc. Les critères de sélection de ces actions ont été leur caractère innovant, une répartition équitable entre les territoires et représentative de la diversité du réseau. En aucun cas, il ne s'agit d'un palmarès et d'autres actions auraient pu figurer dans ce document. Le site Internet de BRUDED permet de les découvrir sous la même forme. » (EXTRAIT SITE INTERNET BRUDED)

#### **Revitalisation des centres bourgs. Expérimentation. Site Web**

##### **Foncier de Bretagne**

L'EPFB, avec tous ses partenaires, a initié une démarche inédite pour donner un nouveau souffle aux centres bourgs des communes bretonnes touchés par une perte d'attractivité résidentielle. Une expérimentation est en cours à Mellé, en Ille-et-Vilaine et Josselin, dans le Morbihan, afin de mettre au point une méthode et des outils types, mobilisables par les élus locaux pour lutter concrètement contre ce phénomène.

À consulter les rubriques suivantes :

- [Actualités de l'expérimentation](#). L'expérimentation est en marche depuis deux ans.
- [L'expérimentation](#)
- [Les communes tests](#). Josselin et Mellé ont expérimenté la démarche centre-bourg.

- Les autres démarches en France :
  - ENRx Nord-Pas-de-Calais
  - PNR du Livradois-Forez
  - Région Bourgogne
- **Outils pratiques**. Consultez les différents outils et retours d'expériences de la démarche menée par l'EPF et ses partenaires, notamment :
  - [Cahiers des charges de l'étude urbaine](#)
  - [Démarche expérimentale. Revitalisation des centres-bourgs. Mission d'étude sociologique sur l'attractivité des centres-bourgs](#). LEMOINE, Agnès, PEYROU, Anne-Laure, CERUR, CHEVRIER, Stéphane, GROUHEL, Alan-Gilles, Mana.- Foncier de Bretagne, juin 2013, 135 p.
  - [Référentiel foncier](#)

#### **Habitat et attractivité des centres-bourgs en Finistère**

LEMOINE, Agnès, PEYROU, Anne-Laure, BRIDEL, Céline, CERUR, CHEVRIER, Stéphane, GROUHEL, Alan-Gilles, Mana Conseil général du Finistère, juillet 2013, 127 p.

<http://www.finistere.fr/index.php/Le-Conseil-departemental-et-vous/Logement/Nos-publications/Habitat-et-attractivite-des-centres-bourg-en-Finistere/%28language%29/fre-FR>

#### **Programme Habiter autrement. Perspectives nouvelles pour le renouvellement de l'habitat des bourgs et des villages**

Parc naturel régional du Livradois-Forez, 2013

Le programme Habiter autrement les centres-bourgs porté par le Conseil général du Puy-de-Dôme et le PNR Livradois-Forez (2011-2013) est lauréat d'un appel à projets de la Datar Massif central et de la Région Auvergne sur le thème de l'attractivité des territoires.

Ses objectifs sont les suivants :

- proposer une méthodologie transposable de reconquête des centres-bourgs ;
- identifier les freins socioculturels, patrimoniaux, juridiques et financiers à l'aboutissement de projets en centres-bourgs ;
- faire émerger des solutions innovantes pour redonner aux centres-bourgs leur attractivité et leur capacité à accueillir de nouveaux habitants.

Parallèlement, il s'agit d'impliquer dans la démarche la diversité des acteurs concernés par l'habitat en centre-bourg, publics comme privés, et de préparer et faciliter la mise en œuvre concrète des projets entre patrimoine et développement durable.

<http://www.parc-livradois-forez.org/Habiter-autrement.html>

#### **Les cœurs de bourg face à la densification**

JOANNY, Catherine

Cahiers de l'au île-de-France, n° 167, nov. 2013.- pp. 42-44

Titre du numéro : « Patrimoine bâti, identité et territoires »

Dans les centres-villes, on retrouve souvent des tissus anciens qui sont les quartiers originaux et identitaires de ces villes : beaucoup de ces tissus anciens ont fait l'objet d'une densification depuis des siècles et se présentent aujourd'hui comme un état harmonieux entre la préservation d'une qualité de vie et l'accueil d'un nombre optimal d'habitants. Et ils présentent des niveaux de densité assez élevés. Sans étude fine de ces tissus, les deux modes d'action de la densification portent atteinte à des caractéristiques fondamentales de ces tissus anciens et peuvent être dévastateurs. Quand on regarde la composition des centres des petites et moyennes villes de l'Essonne, on





constate que les tissus bâtis anciens sont entourés de quartiers plus récents qui offrent plus de possibilités de densification que les quartiers construits à l'époque napoléonienne. Les communes de Dourdan et de Milly-la-Forêt ont des centres-bourgs de grande qualité qu'elles souhaitent préserver et ont lancé l'élaboration d'aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine.

<http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/patrimoine-bati-identite-et-territoires.html>

### **Réalisations d'urbanisme durable - Projets classés par commune**

Mairie-conseils, 17/04/2012 – Site WEB

Les documents relatifs aux réalisations d'urbanisme durable sont classés par grandes thématiques :

- les recueils d'expériences regroupant plusieurs projets ;
- les projets d'urbanisme durable, classés par département et par commune.

Reportez-vous à l'index ci-contre pour accéder aux informations

[Réalizations d'urbanisme durable](#)

[Recueils d'expériences](#)

[Projets classés par commune](#) (notamment pour l'Ille-et-Vilaine : Chantepie, Baouges-sous-Hédé, Langouët, Mordelles, Pacé, Saint-Jacques-de-la-lande, Vezin-le-Coquet)

[Toutes les pages](#)

[http://www.mairieconseilspaysage.net/index.php?option=com\\_content&view=article&id=509&Itemid=207&limitstart=2](http://www.mairieconseilspaysage.net/index.php?option=com_content&view=article&id=509&Itemid=207&limitstart=2)

### **Écoquartiers en milieu rural ? Aménager durablement les petites communes**

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) 01/07/2011 209 p. ESP1610

« Cet ouvrage explore le champ de l'aménagement durable dans les petites communes et met en exergue, en les analysant, des initiatives portées par des collectivités proactives. Poussées par un regain d'attractivité, ces communes affichent une volonté d'orienter leur devenir dans une stratégie de développement durable, au même titre que les grandes collectivités. Ce recueil de retours d'expériences démontre que, au-delà de la simple opération d'aménagement, de nouvelles stratégies d'aménagement durable à l'échelle de la commune émergent sur ces territoires. Cet ouvrage a l'ambition de sensibiliser et de guider des élus et des acteurs opérationnels vers des projets d'aménagement durable adaptés à leur territoire. Par la présentation détaillée de projets déjà réalisés en France, il ne cherche pas à proposer des modèles reproductibles, mais simplement à contribuer au soutien méthodologique nécessaire pour la mise en œuvre d'une démarche singulière et adaptée au développement durable et harmonieux des territoires. » (extrait de la 4<sup>ème</sup> de couverture). Extrait en ligne (pages 1 à 7)

### **Vers un urbanisme de qualité en milieu rural et périurbain. 6 histoires pour y croire : De l'expérience des Parcs naturels régionaux du Nord Pas de calais pour les territoires ruraux et périurbains**

ENRx 2011 97 p. WEB

« Vers un urbanisme de qualité, habiter autrement l'espace rural et périurbain, », préserver les paysages ruraux et lutter contre l'étalement urbain en expérimentant de nouvelles formes d'urbanisation, tel était l'objectif. 6 communes du nord se sont engagées: Il vise à sensibiliser

les acteurs de l'aménagement aux spécificités de l'urbanisme durable en milieu rural et périurbain. Six histoires pour y croire. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

[http://www.enrx.fr/fr/paysages\\_environnement/vers\\_un\\_urbanisme\\_de\\_qualite/6\\_histoires\\_pour\\_y\\_croire](http://www.enrx.fr/fr/paysages_environnement/vers_un_urbanisme_de_qualite/6_histoires_pour_y_croire)

### **Quelles politiques d'accueil pour quelle attractivité durable des territoires ruraux ?**

Collectif Ville Campagne / APFP / Leader France, 2011, 81 p. Dans le cadre du groupe « Politiques de maintien et d'accueil de nouvelles populations » du Réseau Rural Français, le Collectif Ville Campagne, l'APFP et le réseau Leader France proposent de porter à votre connaissance les principaux enseignements de la mise en œuvre de ces politiques d'accueil et d'attractivité, d'écouter les besoins (méthodologie, outils, partenariats pour construire ces politiques) et d'animer un réseau de territoires se saisissant du thème de l'accueil et de l'attractivité pour faciliter le transfert d'expériences et de connaissances.

<http://www.installation-campagne.fr/newsletter/100128/89.html>

## **SOBRIÉTÉ FONCIÈRE**

### **La densification résidentielle au service du renouvellement urbain : filières, stratégies et outils**

TOUATI, Anastasia Touati ; CROZY, Jérôme ; CHARMES, Eric (Préf.), Collectif

Documentation française, 2015, 271 p. ESP1674

« La densification résidentielle constitue un enjeu majeur des politiques de gestion de la croissance urbaine. Cet ouvrage vous en livre une approche pragmatique et fonctionnelle. Comment construire plus de logements pour tous, dans les zones bien desservies en transports et proches des lieux d'activités économiques et des services ? Comment réorganiser la production de logements de manière à préserver les espaces naturels et agricoles, à dégager des trames vertes et bleues ? L'ouvrage propose une approche panoramique des processus de densification résidentielle à l'œuvre, avec ses enjeux et ses modes de production. Il propose un décryptage des mesures de densification urbaine tant en matière de typologies, de marchés, de filières que de modes de gouvernance entre acteurs publics et privés... Son intérêt réside également dans la présentation des outils et des ressources dont disposent les collectivités (documents d'urbanisme, méthodologies, acteurs locaux, etc.) pour mener leurs propres politiques territoriales de densification. Cet ouvrage s'adresse à un public large d'élus, de techniciens et également de chercheurs. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

*Cf. sommaire détaillé en ligne*

### **Mesurer la consommation d'espace pour l'élaboration et le suivi des documents de planification (SCoT, PLU et PLUi). Mémo technique à l'usage des collectivités**

CCI Normandie, février 2015, 11 p. WEB

« Ce document est décomposé en 3 grandes parties. La première partie définit les notions d'espace et de foncier. La deuxième partie expose les étapes clés de l'observation et de la programmation au travers d'illustrations concrètes. Enfin, la troisième partie présente les outils d'observation normands et les données complémentaires à disposition des collectivités. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

[http://www.normandie.cci.fr/sites/normandie.cci.fr/files/Memo\\_tech\\_nique\\_urbanisme\\_05\\_2015.pdf](http://www.normandie.cci.fr/sites/normandie.cci.fr/files/Memo_tech_nique_urbanisme_05_2015.pdf)



### **Mos 1982-2012. Volume 2. De la carte au territoire**

Les cahiers de l'IAU 06/2014 96 p. P104

« Ce numéro explore 30 ans d'évolution d'occupation des sols franciliens. Ces mutations sont révélatrices de changements économiques et sociaux majeurs. Ces évolutions traduisent aussi des politiques et stratégies d'aménagement du territoire régionales et nationales. L'exploration des différents processus d'évolution spatiale de l'agglomération francilienne retrace les grandes étapes de l'aménagement de la région. Les tissus urbains existants ont fortement évolué, accueillant de grandes opérations de recyclage des sites industriels et permettant aussi de continuer à doter la métropole en équipements majeurs. Au cours des 30 dernières années, ces tissus ont accueilli une part de la construction de logements par recyclage d'emprises d'activités et par la densification de l'habitat. La prise de conscience de l'importance des espaces agricoles, boisés et naturels a contribué à renouveler leur perception et leur analyse. L'étude de ces espaces s'est enrichie pour répondre à des enjeux qualitatifs. Ces nouvelles approches ont suscité le développement d'outils complémentaires au Mos qui permettent de mieux connaître ces espaces et leur fonctionnement. » (RÉSUMÉ URBAMET)

<http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/mos-1982-2012-volume-2-de-la-carte-au-territoire.html>

### **Urbanisation et consommation de l'espace, une question de mesure**

La Revue du CGDD - mars 2012 102 p. WEB

« Ce nouveau numéro de la revue du Commissariat général au développement durable (CGDD) dresse un bilan des connaissances en données et études récentes sur la mesure de la consommation des espaces naturels et agricoles due à la progression de l'urbanisation. Les causes de l'étalement urbain sont examinées, ses conséquences sur l'environnement, ainsi que les mesures prévues par le Grenelle de l'environnement. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

[http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits\\_editoriaux/Publications/La\\_revue\\_du\\_CGDD/2012/Revue-CGDD-mars2012.pdf](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/La_revue_du_CGDD/2012/Revue-CGDD-mars2012.pdf)

### **Voir : Une visite de 15 opérations de logements denses remarquables**

Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement des Bouches-du-Rhône

CAUE13 2012 156 p. WEB

« Du nord au sud de la France, une visite guidée au travers d'une quinzaine d'opérations de logements denses remarquables, comme un début de réponse à la question « Comment faire dense ? ». Concepteurs, maîtres d'ouvrage, élus et habitants nous font découvrir ces opérations de logements remarquables, sélectionnées par l'équipe du CAUE13 et photographiées par Pierre-Yves Brunaud. Ces projets, choisis pour leur diversité, permettent, chacun à leur manière, d'éclairer les nombreuses thématiques en jeu dans le projet d'architecture et d'urbanisme, et de montrer les qualités des solutions mises à l'œuvre par les équipes de concepteurs et de maîtrise d'ouvrage. Ce premier ouvrage présente chacune des opérations au travers d'une sélection de photographies issues du reportage et commentée par des extraits d'interviews. Il est clos par un index qui présente les critères de sélection, des données chiffrées, une présentation des équipes de conception et de maîtrise d'ouvrage, ainsi qu'une présentation de chaque opération par les architectes. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

<http://www.caue13.com/caue13//resource/download/guide->

[grand\\_01\\_ddd\\_voir.pdf](#)

### **Stratégie foncière en milieu rural, l'exemple du PNR du Gâtinais français**

DARLEY, Amélie ; BION, Romain ; FERBACH, Jean ; Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France

Note rapide sur les territoires, n° 593, mai 2012.- 4 p.

Les parcs naturels régionaux sont particulièrement confrontés aux pressions résidentielles et les collectivités s'interrogent sur la stratégie foncière à adopter. Pour promouvoir un urbanisme garant des équilibres environnementaux et humains, la charte du PNR du Gâtinais Français, renouvelée par décret du 27 avril 2011, réaffirme la nécessité de mobiliser en priorité les potentiels en réhabilitations et dents creuses des tissus urbains existants. En même temps, une convention-cadre est signée entre le PNR et l'Etablissement public foncier d'Ile-de-France, elle traduit la volonté de définir une stratégie foncière pour des opérations de logements dans le cadre d'une urbanisation maîtrisée. L'objectif est de réaliser 250 logements sur six ans dans les 28 communes volontaires. Il existe quatre processus de construction : les reconversions-réhabilitations, les réaménagements de parcelles, les actions en dents creuses : divisions de parcelles et construction sur parcelles non bâties, les opérations en extension. Tous les potentiels fonciers ne seront pas mobilisés pour des opérations de logement mais ce recensement permet d'envisager l'éventail des possibilités de construction dans les espaces urbanisés. Avec des communes-pilotes, le PNR a aussi lancé une démarche d'éco-urbanisme visant à expérimenter des projets sur du foncier en milieu urbanisé.

<http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/strategie-fonciere-en-milieu-rural-lexemple-du-pnr-du-gatinais-francais.html?L=0&cHash=6c5e8d34b57acfb823a024dfb3eb844>

### **Densification versus modes de vie**

PIRON, Olivier

Études foncières 01/07/2010 pp. 27-29 P025

La figure de la ville dense et compacte est omniprésente dans les discours des urbanistes mais ce discours s'oppose à des tendances persistantes telles que la demande de maison individuelle, la création de zones industrielles dans les campagnes et le succès des zones de loisirs. Pour sortir de ce paradoxe, il faut arrêter de considérer l'ensemble de la population comme quelque chose que les planificateurs et les urbanistes peuvent malaxer et répartir dans des lieux denses comme ils le veulent. Trois catégories de populations avec leur attentes et leurs besoins spécifiques sont examinées : les enfants, les ouvriers et les immigrés. Il apparaît que la densification de l'Ile-de-France s'est faite ces dernières années grâce à l'apport des immigrés alors que la zone rurale qui représente 25 % du territoire francilien a accueilli 35 % de la croissance démographique et 48 % de l'accès à la propriété en construction neuve.

### **La densification en débat ? Effet de mode ou solution durable ?**

CHARMES, Eric (coord.) ; FOUCHIER, Vincent ; TOUATI, Anastasia ; DESJARDINS, Xavier ; NESSI, Hélène ; LÉGER, Jean-Michel ; MAIZIA, Mindjid

Études foncières 01/05/2010 pp. 19-38 P025

« Plébiscitée par certains, décriée par d'autres, la densité est-elle la colonne vertébrale du développement durable ? Le débat est largement ouvert concernant les impacts environnementaux de la densifi-



cation. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

*Au sommaire de ce dossier : - la densification en débat, - histoire des discours politiques sur la densité, - 20 ans après, que retenir de la courbe de Newman et Kenworthy ? - formes urbaines et consommation d'énergie dans les transports : la ville dense en questions, - densification des lotissements, - l'intensification urbaine, - densité énergétique versus densité urbaine.*

### **Densification urbaine : justification et acceptation des acteurs. L'exemple des communes périurbaines de l'agglomération rennaise**

DE BEAUSSE, Aurore

Université de Rennes 2; Audiar 01/01/2008 142 p. ESP1597

« Depuis quelques années, émerge la nécessité de faire la ville autrement. Les enjeux environnementaux, sociaux et économiques, incitent les professionnels de l'aménagement à penser différemment : limiter l'étalement urbain, densifier les nouvelles opérations d'urbanisme, refaire la ville sur la ville sont leurs nouveaux leitmotivs. Initialement limitées aux grandes villes, ces idées se sont progressivement propagées au-delà de leurs limites et sont aujourd'hui utilisées pour penser l'aménagement urbain des communes périurbaines. Ce nouveau modèle d'aménagement propose de limiter le grignotage de l'espace naturel ou agricole par l'urbanisation, de limiter les déplacements motorisés journaliers, de rapprocher les emplois des lieux de résidence, de réadapter les centres-bourgs à l'échelle de leur commune. Cela offre, ainsi, une alternative au traditionnel pavillon individuel, consommateur d'espace et d'énergie, forme urbaine majoritaire dans le périurbain. Dans ce contexte, la densification des communes périurbaines et de leur extension est un dispositif essentiel de l'aménagement. » (SUITE DU RÉSUMÉ)

### **Lotir les lotissements : conditions architecturales, urbanistiques et sociologiques de la densification douce de l'habitat individuel**

LE ROY, Bernard ; DESGRANDCHAMPS, Guy ; FERRAND, Marylène ; LÉGER, Jean-Michel ; LE ROY, Marine

École d'Architecture de Paris-Belleville; Ipraus 01/07/2008 161 p. ESP1559

En se fondant sur une analyse comparative par diverses caractéristiques et divers critères (nature du sol à l'origine, cadre juridique d'origine et actuel, caractéristiques morphologiques) d'une vingtaine de lotissements de maisons individuelles situés sur le territoire de la commune d'Annecy et de communes avoisinantes, mais aussi sur une analyse sociologique visant à évaluer les attentes et les craintes des habitants vis-à-vis de l'évolution potentielle de leur lotissement, cette étude vise tout d'abord à comprendre et répondre aux contradictions de la situation actuelle d'étalement urbain sous forme de lotissements de maisons isolées sur leur parcelle, un tel modèle s'avérant particulièrement problématique dans la perspective du développement durable. Puis, en prenant en compte les souhaits et résistances des habitants face à la densification de leur parcelle et de leur lotissement, l'objectif est de proposer des outils réglementaires permettant de faire évoluer la réglementation en vue du lancement de lotissements denses, mais aussi des réponses architecturales et urbaines à la densification des lotissements existants. Les suggestions sont testées sur 6 lotissements pour lesquels sont proposés des scénarii d'évolution possible.

### **Vers des lotissements denses**

BAUER, Gérard ; CODRA ; LATAULADE, Bénédicte de

MEDDTL (Ministère de l'écologie) 01/09/2000 63 p. ESP0007

Cette recherche a été réalisée par G. Bauer (CODRA) et B. de Lataulade pour le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement / DGUHC/Plan urbain construction architecture). Dans le cadre de cette recherche, ont été enquêtés des lotissements denses situés dans les villes de Bordeaux, Bourg-la-Reine (Hauts-de-Seine), Lille, Louvain-la-Neuve (Belgique), Rennes et Tours.

### **Comment maîtriser le développement des bourgs, villages et hameaux ?**

IAU-Ile-de-France 01/11/2009 48 p. ESP1522-2

« Le carnet « Comment maîtriser le développement des bourgs, villages et hameaux ? » aborde les enjeux, nombreux et souvent contradictoires, de ces territoires : une attractivité souvent difficilement conciliable avec la préservation d'un caractère « villageois » et l'impératif du développement durable. Maîtriser l'urbanisation, cela consiste à gérer dans le temps et l'espace l'évolution des usages, des formes et du fonctionnement urbain, tant au niveau quantitatif (volumes, coûts de fonctionnement et d'exploitation ?) que qualitatif (intensité, compacité, diversité ?). Dans le cas des bourgs, villages et hameaux, cette maîtrise est particulièrement importante. L'étalement urbain en milieu rural génère en effet des déplacements, des difficultés d'offre de services, d'accessibilité au logement pour les populations nouvelles. Il peut remettre en cause la protection de l'environnement et du patrimoine, entraîner des conflits d'usage entre l'urbain, l'agricole et le rural, ou encore des pressions foncières. L'équilibre entre le renouvellement urbain, l'intensification et les extensions est plus difficile à trouver pour ces petites communes, plus démunies en moyens techniques, et plus sensibles face à des opérations urbaines importantes. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

## **FORMES URBAINES**

### **Formes urbaines. Fiches d'opérations de l'agglomération rennaise**

Ces fiches d'opérations des nouveaux quartiers de l'agglomération rennaise s'étendent de 2000 à 2013.

- Acigné, zac de la Timonière, 2012 - Acigné, le Champ de la Garrenne, 2000
- Betton, lotissements des Mézières et du Trégor, 2005
- Brécé, zac du Vallon, 2013 - Brécé, quartier de la Mainguère, 2000
- Chantepie, zac des Rives du Blossne, 2005 - Chantepie, zac des Landes, 2000
- Chapelle-des-Fougeretz, zac de la Mairie/zac de la Besneraie, 2012
- Chapelle-Thouarault, zac de la Niche aux Oiseaux, 2013
- Cintré, lotissement du Clos de la Vallée, 2013
- Montgermont, zac du Vert Village, 2005
- Mordelles, zac du Pâtis-Les Rues, 2012
- Pacé, Zac Beausoleil, 2005 - Pacé, le Bois Champagne, 2000
- Rheu (Le), zac Les Huberdières, 2005 - Le Rheu, zac des Champs Freslons, 2000
- Rennes, zac de Beauregard, 2012 - Rennes, zac des Long-Champs, 2004
- Rennes&Saint-Jacques-de-la-Lande, zac de la Courrouze, 2011
- Saint-Jacques-de-la-Lande, zac de la Morinais, 2012



- Vezin-le-Coquet, zac des Champs Bleus, 2013 - Vezin-le-Coquet, la Rosais, 2000

Consultez également la synthèse

- [Quels liens entre la diversité des types d'habitat, la densité d'une opération et la qualité urbaine ?](#), 2000

Pour davantage d'informations sur les actions du groupe de travail

« Formes Urbaines », rendez-vous sur :

- [La page « Formes urbaines » du site de Rennes Métropole](#)
- [Le site dédié aux nouvelles formes urbaines](#)
- [la consultation de l'ensemble des plaquettes « promenades urbaines »](#)

### **Formes urbaines. Fiches thématiques**

L'Audiar a réalisé des fiches thématiques de 2006 à 2010 sur les formes urbaines et les espaces publics.

- [Partager la rue, un défi d'avenir](#), 2010
- [De la nature en ville à la ville-nature](#), 2008
- [L'habitat intermédiaire](#), 2008
- [La trame urbaine et l'espace public](#), 2007
- [Les lots libres en petites parcelles](#), 2006

### **Formes urbaines. Retours d'expériences : 10 maires, 10 projets, un habitat innovant**

Communauté d'agglomération de Rennes 11/2012 22 p. + 15 fiches ESP1347-2012-RM

Rennes Métropole a lancé en 2013 un appel à projets « 10 maires, 10 projets » auprès des communes de l'agglomération pour encourager des opérations d'habitat innovant. Ce document rappelle le contexte de l'appel à projets, présente de manière synthétique les opérations, tire les enseignements de ces expériences et pose les questions récurrentes liées à ces opérations.

### **Où va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixités**

LUCAN, Jacques ; HIDALGO, Anne (préf.)

Éditions de la Villette 2012 195 p. ESP1655

« L'analyse des évolutions des formes urbaines décrit les mutations urbaines et les facteurs qui les forgent : volonté de mixité sociale, jeux d'acteurs publics et privés, désir d'une plus grande diversité architecturale, exigences environnementales et évolution des processus de fabrication de la ville. On montre que les projets recherchent une plus grande mixité sociale, culturelle, générationnelle. À l'échelle des quartiers, des îlots urbains et même des bâtiments, un nouveau paradigme de la mixité s'impose mêlant logements sociaux et en accession, commerces, équipements publics, activités, bureaux. Dans le même temps, les maîtres d'ouvrage développent de nouveaux partenariats, recherchent des montages et des procédures adaptées dans un souci de maîtrise des coûts et des délais. Dans ce contexte, a émergé, dans de nombreuses villes françaises, une nouvelle forme de programmation autour de grands îlots urbains appelés 'macrolots' qui sont analysés. Les rôles et les objectifs de la maîtrise d'ouvrage publique urbaine, la méthodologie des projets, la démarche des plans guides, les relations et exigences vis-à-vis des maîtres d'ouvrage privés et les capacités d'évolution et de mutation de la ville sont abordés. » (URBAMET)

### **Les nouvelles formes urbaines de la ville archipel.**

**Édition 2012. Communauté d'agglomération de Rennes**

Communauté d'agglomération de Rennes 2012 CD0070 + WEB

« Ce cédérom et sa déclinaison sur un site internet dédié (refonte du CD de 2006) a été conçu pour présenter les nouvelles formes urbaines de la ville-archipel. Il s'articule autour de quatre thématiques partant de l'habitant et de son logement, puis des espaces extérieurs, de l'organisation du quartier et enfin de la trame urbaine. À partir de synthèses illustrées par des photos, il s'agit de montrer comment de nouveaux quartiers plus compacts contribuent à offrir un cadre de vie de qualité à travers la prise en compte, du milieu environnant et en répondant aux aspirations et besoins des habitants. Cet outil privilégie d'illustrer ces thématiques par des opérations locales. »

<http://www.formes-urbaines-rennesmetropole.fr/>

### **Modéliser la ville. Formes urbaines et politiques de transport**

ANTONI, Jean-Philippe (dir.) ; Collectif

Economica 22/11/2010 438 p. MET0534

Pour de nombreux acteurs, impliqués professionnellement ou politiquement dans les problématiques de la ville et de son aménagement, il est devenu clair que la planification de l'urbanisation ne peut être déconnectée des politiques de transport : elles interagissent l'une sur l'autre et doivent être considérées ensemble, ce qui nécessite de les formaliser sous la forme d'un système. Dans ce contexte, c'est véritablement à la question de la modélisation du système-ville, envisagée à travers sa forme et ses politiques de transport, que cet ouvrage souhaite apporter une contribution : celle de la recherche française actuelle dans ce domaine.

L'ouvrage présente douze modèles de la ville, issus du monde la recherche académique, de bureaux d'études ou d'organismes privés impliqués dans les questions d'aménagement du territoire, regroupés en deux parties. La première présente une série de modèles qui prennent en compte de manière combinée la question des déplacements quotidiens et des localisations résidentielles et d'entreprises, selon des échelles et des temporalités différentes, dans une philosophie qui peut s'assimiler à celle des modèles LUTI (Land-Use and Transportation Integrated models), dont ils offrent une adaptation au cas français sur plusieurs terrains d'étude. La deuxième partie regroupe des modèles fondés sur l'analyse des transports et de l'urbanisation : ils prennent en compte les interactions de ces deux dynamiques, mais se distinguent par une approche centrée sur des questions plus particulières, souvent innovantes, parfois très théoriques, qui offrent autant d'ouvertures pour de nombreux développements futurs. Ainsi, chacun de ces modèles s'attache à la question des mobilités ou de l'évolution de l'occupation du sol en ouvrant de nouvelles voies, tant sur le plan formel, que sur celui des thématiques qu'ils explorent et de leurs implications en matière d'aide à la décision pour la planification urbaine et les politiques de transport. Les questionnements auxquels cet ouvrage tente de faire face, les méthodes qu'il apporte à la simulation de processus complexes, les résultats prometteurs qui s'y esquissent, les domaines nouveaux qui y sont explorés, tant d'un point de vue pratique que théorique, montrent que la recherche ouvre de voies et des chemins qui se croisent et permettent de mieux considérer la question de l'urbanisation et des politiques de transports qui s'y associent, proposant des solutions pour envisager plus concrètement la mise en place d'un développement durable des territoires et des systèmes urbains.





### **Répertoire des formes urbaines résidentielles de Caen-Métropole**

Agence d'étude d'urbanisme de Caen-métropole  
AUCAME 01/11/2010 52 p. ESP1581

« Ce présent répertoire tente d'appréhender les principales formes urbaines résidentielles de Caen-Métropole et leurs caractéristiques. Le choix des exemples s'est effectué au vu de leur représentativité. Ce répertoire doit permettre d'élaborer une connaissance partagée du territoire de Caen-Métropole et de poser les termes du débat sur les formes urbaines à venir afin de promouvoir une meilleure qualité de planification et de production de la ville de demain. »

### **Coûts et avantages des différentes formes urbaines - Synthèse de la littérature économique**

MAUREL, Françoise  
CGDD 01/03/2010 28 p. WEB

Cette revue de littérature est réalisée afin de préparer une étude sur l'évaluation socio-économique des différentes formes de croissance urbaine. Elle présente les travaux existants qui se sont intéressés à la question de la forme urbaine optimale d'un point de vue socio économique ou du développement durable. Le plus souvent, ces études ont porté sur un seul aspect de la question : les consommations d'énergie, le coût pour l'aménageur public, le coût de construction, etc. et n'ont pas abordé la question dans sa globalité. Elles permettent néanmoins d'alimenter le débat existant sur les atouts et inconvénients d'une ville compacte comparée à une ville étalée et d'orienter l'action publique dans le domaine de l'aménagement.

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Couts-et-avantages-des-differentes.html>

### **Habitat pluriel : densité, urbanité, intimité**

BENDIMERAD, Sabri ; dir. ; MOLEY, Christian ; PARIS, Magali ; WIECZOREK, Anna ; ALLEN, Barbara ; BONETTI, Michel ; DESJARDINS, Xavier ; DURET, Hervé ; LAFORGUE, Jean-Didier ; PERIÁÑEZ, Manuel ; RENK, Alain ; ROUSSEAU, Sophie ; SMEETS, Jos ; DESGRANDCHAMPS, Guy ; FERRAND, Marylène ; LÉGER, Jean-Michel ; LE ROY, Bernard ; LE ROY, Marine ; POUTARAUD, Claire

Puca 01/06/2010 172 p. HAB1184

La plupart des Français habitent des maisons individuelles. Les effets sur le territoire et la collectivité, de ce qui est présenté comme un choix, sont connus. Le premier d'entre eux, l'étalement urbain et son cortège de conséquences pour la vie de chacun, semble inexorable. De fait, la mobilité contrainte, la difficulté d'accès aux services, l'absence ou la limitation des mixités remettent en cause la pérennité du modèle de la maison insulaire, jugée incompatible avec le développement durable. Y a-t-il pour autant des alternatives ? Comment concilier une aspiration légitime à l'intimité avec un objectif raisonnable de densité et de consommation maîtrisée du sol ? L'habitat pluriel, conjugaison des formes les plus agglomérées et les plus denses de l'habitat individuel pourrait apporter quelques solutions. Mais a-t-il valeur de modèle ? Existe-t-il comme genre, type ou catégorie ? Quelles en sont les figures les plus appréciées ? Est-t-il aussi performant et vertueux qu'on veut bien le décrire ? Permet-il aux uns et aux autres de vivre et d'habiter ensemble et quels sont les plaisirs et les arts de vivre qui lui sont spécifiquement associés ? Comment se fabrique-t-il à l'étranger et notamment aux Pays-bas qui font figure de modèle en Europe ? Ce sont là quelques-unes des nombreuses questions posées aux neuf équipes de recherche qui ont travaillé sur ce sujet et en rendent

compte dans cet ouvrage. L'ensemble de ces contributions apporte un éclairage singulier sur les aspirations contradictoires de la demande sociale, mais aussi sur les effets de mode, les tendances et la permanence des types. Avec leur diversité d'approches, elles montrent toute la complexité des enjeux liés à l'habitat en général.

Plus d'infos : <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/habitat-pluriel-densite-urbanite-intimite-a271.html>

### **Les nouvelles périphéries urbaines : formes, logiques et modèles de la ville contemporaine**

DUMONT, Marc, dir.

Presses universitaires de Rennes 01/01/2010 218 p. ESP1566

« En s'accroissant et en se généralisant à partir de la seconde moitié du XXe siècle, la croissance de l'urbanisation dans le monde a impliqué une reconfiguration de la dualité classique ville/campagne, voyant émerger des territoires diffus aux frontières incertaines. Désormais, ces espaces de desserrement fondés pour certains essentiellement sur des logiques de pendularité, de dépendance à une ville-centre, se transforment et se complexifient sous l'effet de plusieurs facteurs (changements des modes de vie, récession économique, tournant environnemental...). Les territoires de l'habiter n'y sont plus seulement ceux de la mobilité, leurs habitants comme leur formes construites et habitées se renouvellent, indurant déjà pour certaines d'entre elles sous la forme d'héritages. Des espaces d'ouverture s'y dégagent tandis que de nouvelles frontières se structurent, donnant ainsi une actualité particulière à la compréhension nécessaire de ces périphéries urbaines en devenir auquel cet ouvrage vient contribuer. Trois parties y revisitent donc d'abord les formes d'habitat et d'habiter caractéristiques des périphéries, puis s'attachent à éclairer l'émergence d'espaces ouverts émergents, faits d'opportunités mais aussi de conflits et de résistances, pour réactiver, enfin, plusieurs modèles classiques tel celui de la ville linéaire. Les schémas conventionnels s'y brouillent : à partir de situations françaises et étrangères, plusieurs matières à penser sont déroulées autour d'entrées spécifiques telles que la subsidiarité, l'intermédiation, les temporalités... qui sont moins de nouveaux mots pour caractériser et délimiter ces espaces qu'en restituer en profondeur comme en surface les dynamiques. Vers un monde en changement ? L'ensemble de l'ouvrage nourrit l'idée que ces nouvelles périphéries constituent des instantanés temporels d'une étape de transition qui serait moins spatiale (entre la ville et la campagne, entre l'hyperurbain et le périurbain) que celle d'un cycle plus général dans l'histoire des sociétés rurales et urbaines. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

Cf. *table des matières*, notamment :

- La « ville diffuse » et le principe de subsidiarité : des modèles alternatifs ? *Etude de cas en Belgique par Bénédicte Grosjean*
- Formes urbaines et mobilités, Vers un retour à la ville linéaire ? par Rémy Allain. Cet article s'appuie sur le cas de l'axe Rennes-Saint-Malo
- Macro-formes linéaires de la ville éclatée par Thérèse Delavault-Lecoq

### **Vers de nouvelles formes urbaines**

DAGNET, Jean-Yves ; Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise ; Communauté d'agglomération de Rennes ;

Pays de Rennes, 1/06/2009 DVD0062 - Vidéo

- Prolonger durablement la ville, 7min
- Renouveler les communes, 8min



- La concertation, 8min
- Entre collectif et individuel, l'habitat intermédiaire, 17 min

### **Pour un habitat dense individualisé. 20 formes urbaines diverses et contextuelles**

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) 01/01/2009 238 p. ESP1516

« Réaffirmés dans le Grenelle de l'environnement, les enjeux liés au développement durable imposent de fixer des limites à l'étalement urbain et de s'interroger sur des modes de gestion plus économe de l'espace. L'objectif de la présente publication est d'ouvrir la connaissance sur des formes d'habitat compactes, qui relèvent le défi de concilier à la fois les aspirations des citoyens en quête de nature et d'habitat individuel, et les préoccupations collectives liées à de l'habitat localisé au plus proche des services. À travers l'analyse de vingt projets d'habitat dense individualisé, ce guide décrypte et donne à connaître les conditions et les processus de réalisation propres à chaque opération. Des données précises sur les acteurs mobilisés, le type de montage, les coûts et les financements, mais aussi sur les indicateurs de densité sont systématiquement renseignées. Généreusement illustrée, cette publication ambitionne de fournir aux professionnels un appui pédagogique, pour convaincre les élus et les acteurs de l'aménagement de l'intérêt social, économique, architectural et urbain de ces projets. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

### **Pour un habitat dense individualisé. 20 formes urbaines diverses et contextuelles**

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) 01/01/2009 CD0112 Lyon

Ce céderom accompagne une publication dont l'objectif est d'ouvrir la connaissance sur des formes d'habitat compactes, qui relèvent le défi de concilier à la fois les aspirations des citoyens en quête de nature et d'habitat individuel, et les préoccupations collectives liées à de l'habitat localisé au plus proche des services. Il présente vingt projets d'habitat dense individualisé.

### **Formes urbaines et organisation de leur croissance. Densités, découpages, déplacements**

GROSJEAN, Bénédicte ; Laboratoire de l'École d'Architecture de Paris-Belleville et de l'Université Paris X-Nanterre ; LAISNEY (François) ; GRILLET-AUBERT, Anne ; CHABARD, Pierre Ipraus 01/10/2008 165 p. WEB

Cette étude a été réalisée pour la Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines (POPSU) qui regroupe le GIP Epau « Europe des projets architecturaux et urbains », le Plan urbanisme construction architecture (Puca) et le Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer. « La première partie de cette analyse transversale [...] vise à rendre comparable la situation des aires métropolitaines de la plate-forme, en termes d'étalement et de répartition des densités, de structure physique (géographie, infrastructures) et d'organisation institutionnelle. La deuxième partie examine les documents stratégiques de grande échelle (SCoT -schéma de cohérence territoriale- et schéma directeur) de quatre villes de la plate-forme, pour interroger les formes urbaines qui y sont visées derrière des objectifs récurrents : élargissement des périmètres, structures urbaines multipolaires, alternatives au radio-concentrique. La dernière partie vise à analyser des opéra-

tions urbaines au moyen d'un dispositif comparatif portant sur leurs caractères spatiaux, formels et fonctionnels. Des familles d'opérations urbaines sont identifiées sur base d'enjeux communs et un échantillon de projets qui se veulent à la fois « verts » et « denses » sont étudiés à travers des critères de gabarits, de découpages et d'usage des sols. » (RÉSUMÉ AUTEUR)

[http://www.archi.fr/GIP\\_EPAU/POPSU/valorisation/spip.php?article138](http://www.archi.fr/GIP_EPAU/POPSU/valorisation/spip.php?article138)

### **Formes urbaines et coûts de la mobilité urbaine des ménages**

VANCO, Florian

ASRDLF 01/01/2008 15 p. WEB

« Le débat sur la ville durable a jusqu'à aujourd'hui essentiellement porté sur le lien entre la densité et la mobilité des personnes, notamment les distances parcourues, la consommation d'énergie dans les transports et les émissions de gaz à effet de serre. Il a également porté sur les relations que peut entretenir une forme urbaine avec la mobilité des personnes, notamment les distances domicile travail. L'ensemble de ces réflexions mérite d'être prolongé sur la dimension sociale du développement durable en s'interrogeant sur le poids que la mobilité locale fait peser sur le revenu des ménages, notamment les plus modestes. Il s'agit ainsi d'analyser quel type de ville favorise la mobilité la plus économe pour les ménages. C'est ce que nous proposons de faire en comparant deux aires urbaines à caractéristiques très différentes, Marseille et Lille. L'étude de l'agglomération lyonnaise complétera notre réflexion même si les données utilisées ne sont disponibles que sur un périmètre plus restreint. Cette étude portera donc sur la mobilité, mais également sur certains aspects de la dimension sociale (NICOLAS et alii, 2001) de la mobilité durable, c'est à dire le coût économique de la mobilité supportée par les ménages et la part qu'ils y consacrent dans leur budget. Nous dégagerons ainsi quelques facteurs relatifs à la forme urbaine la mieux susceptible de produire de la mobilité durable. » (résumé auteur) Cette contribution a été réalisée à l'occasion du 45e colloque de l'ASRDLF (Association de science régionale de langue française) intitulé « Territoires et action publique territoriale : nouvelles ressources pour le développement régional », qui s'est déroulé les 25, 26 et 27 août 2008, à Rimouski, Canada.

[http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/33/05/35/PDF/Vanco\\_AS-RDLF\\_2008.pdf](http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/33/05/35/PDF/Vanco_AS-RDLF_2008.pdf)

### **De la ville archipel aux nouvelles formes urbaines. Les rencontres urbaines « Ensemble, redessignons nos villes », Rennes 25-26 octobre 2007**

CHEVAL, Carine, TOURTELIER, Philippe (préf.) ; MARCHAND, Jean-Michel ; HOUEE, Marie-Christine ; Agence d'urbanisme et de développement intercommunal de l'agglomération rennaise ,

Audiar 01/10/2007 16 p. ESP1408-1-AR

Cette plaquette réalisée à l'occasion du colloque « Ensemble, redessignons nos villes » organisé par l'Audiar les 25 et 26 octobre 2007, avec la collaboration de Rennes Métropole et du Pays de Rennes présente l'évolution de l'agglomération rennaise et la réflexion qui a conduit à sa forme urbaine spécifique : la ville archipel. Un interview de Jean-Yves Chapuis, Vice-président de Rennes Métropole, délégué aux formes urbaines conclut le document. En bref La ville, hier dense et compacte, s'est diluée au point de remettre en cause la vision que nous avons de la périphérie et même de la campagne. Cette mutation s'est opérée lorsque les centres-villes « historiques »





ou « villes constituées » sont sortis de leurs limites avec l'arrivée massive de la voiture. Cette mobilité accrue pousse les Rennais et les nouveaux arrivants à s'installer dans des lotissements des communes périphériques, dessinant ainsi les prémices de la ville archipel ? En relever les défis implique de mettre en place une politique commune dans tous les domaines de la vie urbaine. L'évolution et la diversité des modes de vie ne permettent plus aujourd'hui de formuler des réponses uniques aux problèmes posés, que cela concerne l'habitat, le travail, les services offerts à la population ou la mobilité. La « ville des proximités » facilite un accès équilibré aux services et loisirs. Pour renforcer l'attractivité de l'agglomération, les élus rennais ont travaillé ensemble sur les deux piliers du projet de territoire le cadre de vie et la solidarité. Ils ont en conséquence participé à l'élaboration de deux documents décisifs pour l'avenir de Rennes Métropole et du pays de Rennes : le schéma de cohérence territoriale (SCoT) et le programme local de l'habitat (PLH). La construction de la ville archipel implique un changement de perspective. Désormais, les communes doivent systématiquement raisonner à l'échelle du territoire de l'agglomération. Pour répondre à cette nécessité de créer une culture commune aux élus et services, Rennes Métropole a mis en place un groupe de travail « Formes urbaines », piloté par Jean-Yves Chapuis. En outre, souhaitant mieux accompagner les communes dans leurs opérations d'aménagement, l'agglomération a peu à peu mis en place une assistance aux communes qui associe les services de l'Audiar et de Rennes Métropole.

<http://doc.audiar.org:8080/alexandrie-7/dyn/portal/index.seam?binaryFileId=737&page=alo&menu=&fonds=&alold=14648&actionMethod=dyn%2Fportal%2Findex.xhtml%3AdownloadAttachment.download&cid=36>

### **Formes urbaines et migrations alternantes. Les enseignements d'une comparaison des aires urbaines de Lille, Lyon et Marseille**

AGUILERA, Anne ; MIGNOT (Dominique) ; Centre national de la recherche scientifique ; Ecole nationale des travaux publics de l'Etat ; Université de Lyon 2

ASRDLF 01/01/2007 16 p. WEB

« Ce papier présente les principaux résultats d'un programme de recherche visant à comparer l'impact de formes urbaines polycentriques spécifiques sur les caractéristiques des migrations alternantes (entre le lieu de domicile et le lieu de travail). À cet effet trois aires urbaines (au sens de l'INSEE) ont été comparées : celle de Lyon, qui présente une configuration des localisations encore largement monocentrique en dépit de la présence de plusieurs pôles d'emploi, celle de Marseille-Aix, qui est principalement duocentrique (Marseille et Aix-en-Provence formant deux centralités structurantes), et enfin l'aire urbaine de Lille qui présente quatre centralités de taille relativement équivalente : Lille, Roubaix, Tourcoing et depuis quelques années Villeneuve-d'Ascq. Notre objectif était de déterminer l'influence de ces trois formes urbaines sur les migrations domicile-travail des actifs résidant et travaillant dans chacune d'entre elles. » (RÉSUMÉ AUTEURS) Cette contribution a été réalisée à l'occasion du 45e colloque de l'ASRDLF (Association de science régionale de langue française) intitulé « Les dynamiques territoriales : débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires », qui s'est déroulé les 11, 12 et 13 juillet 2007 à Grenoble et Chambéry.

[http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/17/57/92/PDF/ASRDLF\\_07\\_aguilera\\_mignot.pdf](http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/17/57/92/PDF/ASRDLF_07_aguilera_mignot.pdf)

### **Habitat et formes urbaines : densités comparées et tendances d'évolution en France**

Fédération nationale des agences d'urbanisme

Fnau 01/10/2006 272 p. ESP1369

« L'ouvrage présente un panel représentatif des typologies d'habitat et des formes urbaines françaises, à travers 112 opérations sélectionnées par 23 agences d'urbanisme. Une première partie regroupe les opérations antérieures à 1990, une seconde les opérations récentes des 15 dernières années, choisies pour leurs qualités spatiales et architecturales. Chaque opération fait l'objet d'une analyse descriptive et de calculs d'indicateurs de densité. Ces analyses permettent de clarifier les rapports existants entre la densité bâtie, les typologies d'habitat et les formes urbaines. » (RÉSUMÉ AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE)

(nota : cet ouvrage contient six fiches sur l'agglomération rennaise, trois sur la ville de Rennes (Mabilais, Longs-Champs, Le Chapelier/Ginguené) et trois sur les communes périphériques (Acigné, Le Rheu-Lotissement Ouest réalisé par Gaston Bardet, Saint-Jacques-de-la-lande).

<http://www.fnau.org/file/news/HabitatFormesUrbaines.pdf>

### **La ville des courtes distances : étude des formes urbaines compactes**

TURPIN, Stéphane ; LEVY, Albert , dir.

Institut français d'urbanisme 01/01/2006 98 p. ESP1506

La ville compacte se présente comme une solution opérationnelle à la ville durable, en préconisant des formes urbaines compactes et une meilleure coordination entre les politiques d'urbanisation et les politiques de déplacement. L'objectif est de pouvoir proposer une ville des courtes distances en intégrant dans la planification urbaine des distances-temps du type 10 minutes de marche. Cependant, l'observation du phénomène de polycentricité pondère la corrélation établie entre densité urbaine et consommation d'énergie. De plus, la compacité urbaine, dans son excès, est présentée comme néfaste à la qualité de vie car elle provoquerait des phénomènes de congestion et de conflit. De nouveaux concepts urbains tentent de trouver des solutions plus douces en proposant des formes urbaines et architecturales plus séduisantes auprès de la population. (MÉMOIRE DE DESS, URBANISME ET AMÉNAGEMENT, INSTITUT FRANÇAIS D'URBANISME, UNIVERSITÉ PARIS VIII)

### **Densités et formes urbaines dans l'agglomération de Tours**

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours 01/01/2006 80 p. ESP1345-2006

Cet ouvrage fait suite à une première publication éditée en décembre 2005 et qui présentait 14 exemples. Sont cette fois analysés 34 exemples d'ensembles urbains à dominante résidentielle ou mixte qui correspondent aux particularités géographiques et historiques de la ville (le centre et les couronnes) et sont représentatifs des différentes périodes du développement urbain. Les analyses permettent de comparer des réalités et des fonctionnements différents à partir d'indicateurs objectifs tels que : l'emprise au sol des constructions qui détermine la densité bâtie, la taille des espaces publics, le pourcentage des espaces verts publics ou privés à usage collectif, le nombre de logements à l'hectare, la hauteur des constructions et la surface moyenne des lots. Des éléments d'analyse plus subjectifs illustrent le contexte urbain. L'ensemble de la démarche s'inscrit dans le cadre du « développement durable ».



### **Formes urbaines et typologies architecturales dans l'agglomération de Tours**

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours 01/12/2005  
33 p. ESP1345-2005

L'agence d'urbanisme de Tours, dans le cadre de son programme partenarial de l'année 2005, a souhaité apporter les éléments d'une nécessaire réflexion sur la qualité résidentielle, autour de solutions pour offrir qualité et confort, pour mieux répondre aux besoins et nouvelles aspirations, tout en économisant l'espace, réduisant les coûts, créant de la proximité, de l'urbanité. Ce carnet se veut donc un outil de travail plutôt qu'un catalogue de modèles. Il s'agit d'un recueil d'expériences choisies, principalement dans l'agglomération de Tours. Ont aussi été retenus et analysés des projets extérieurs, dans le but d'enrichir les références et les exemples de qualité. Il s'agit de deux projets à Saint-Jacques-de-la-Lande (ZAC La Morinais) et un projet dans la première couronne de Dunkerque, à Zuydcoot. Les cas étudiés illustrent une gamme de réalisations variées tant par leur localisation que par les typologies urbaines et architecturales et la nature des programmes. Les fiches présentent les éléments essentiels à la compréhension du projet : l'intégration urbaine, la nature des programmes, la qualité des espaces publics, la qualité résidentielle, etc.

### **Densités et formes urbaines dans la métropole marseillaise**

Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise  
Imbernon 01/01/2005 191 p. ESP1373

Cet ouvrage consacré à l'étude des formes urbaines et des densités a pour objectif d'établir des repères en établissant une corrélation entre production de logements et occupation du sol. Il permet de distinguer la densité perçue et la densité réelle.

### **Formes urbaines villageoises dans le SCoT de l'agglomération bisontine : carnet de territoire**

Agence d'urbanisme de l'agglomération de Besançon ; Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement du Doubs  
AUDAB; CAUE du Doubs 01/10/2005 37 p. ESP1328

Ce carnet de territoire a pour vocation d'illustrer les formes urbaines du territoire du SCoT de l'agglomération bisontine. Il intègre des rappels historiques sur les formes urbaines villageoises, des exemples courants, stéréotypés, de qualité commune des extensions contemporaines, des exemples d'aménagements récents présentant un intérêt particulier et de qualités certaines. Enfin, il suggère des modèles théoriques qui permettent d'adapter l'urbanisation aux caractéristiques des sites des communes suivant leur accessibilité, leur géographie et leur positionnement. Ce document réalisé par l'Audab pour le compte du Syndicat mixte du SCoT de l'agglomération bisontine, reprend trois parties du document du Caue du Doubs « Des projets d'extensions urbaines réunis : cahier de recommandations » : connaître et comprendre le territoire, définir le projet d'extension et concevoir un nouveau quartier. Il regroupe des photographies, croquis, coupes, illustrations commentées, afin de mieux caractériser et connaître les formes urbaines des communes du SCoT.

### **Des cités-jardins aux quartiers durables, choix d'opérations dans le Rhône**

Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement du Rhône, sans date - WEB

Ce dossier présente un choix d'opérations à l'échelle de la région lyonnaise qui est extrait de l'ouvrage « Le Rêve de la Maison » qui ac-

compagne l'exposition éponyme et ne comporte que des lotissements et des opérations accessibles depuis la voie publique. Les complexes résidentiels clos ont été délibérément exclus. En ce qui concerne Lyon et Villeurbanne, les quartiers de Monplaisir et de Monchat, du Moulin-à-Vent, de Croix-Luizet et de Château-Gaillard offrent de nombreux exemples de pavillonnaire résidentiel.

<http://www.caue69.fr/modules/smartsection/item.php?itemid=173>

## **QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS**

### **Formes urbaines. Fiches thématiques**

L'Audiar a réalisé des fiches thématiques de 2006 à 2010 sur les formes urbaines et les espaces publics.

- Partager la rue, un défi d'avenir, 2010
- De la nature en ville à la ville-nature, 2008
- La trame urbaine et l'espace public, 2007

### **Les espaces publics à vivre. Étude prospective**

Aurba 3/2014 115 p. ESP1657

« De nouvelles tendances se font jour en matière d'aménagement des espaces publics, notamment sous l'impulsion de l'évolution des modes de vie. Afin d'éclairer sur ces transformations, il est proposé un tour d'horizon des expériences contemporaines, aux fins notamment d'esquisser une carte prospective des espaces publics sur le territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux. Dans ce but, l'étude est composée de deux parties. La première s'intéresse aux temporalités de l'espace public étendu et analyse une sélection des principales évolutions des modes de vie en France et à l'étranger qui ont une incidence sur la conception des espaces publics de demain. La seconde dresse des orientations pour l'aménagement des espaces publics locaux en élaborant des axes stratégiques et des préconisations ; une cartographie indicative de la métropole bordelaise cible des sites prioritaires d'intervention. Cette publication a été présentée lors d'Agora 2014. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

### **Pour des espaces publics ordinaires de qualité**

Alternatives 2014 125 p. ESP1656-Points Fnau n° 2

« En marge des grands projets d'aménagement urbain, les «espaces publics ordinaires» (rues, placettes, jardins, pistes cyclables...) sont au cœur du renouveau des villes françaises. À l'heure de leur revalorisation, ces espaces doivent répondre aux enjeux contemporains de mobilité (réduction du trafic automobile, développement des transports collectifs), d'économie, de tranquillité, de lien social (mise en relation des quartiers) et de qualité d'environnement, tout en tenant compte de la participation citoyenne, du numérique et des changements comportementaux. Selon sept thématiques (relation des territoires urbains entre eux, équilibre entre confort de vie et impératif économique, fluidité, développement des transports, valorisation de la nature et lutte contre l'érosion de la biodiversité, protection de l'eau), l'ouvrage propose bonnes pratiques, stratégies et solutions concrètes.»

À consulter sur Rennes Métropole : - Acigné. Le pari de la nature en ville, pp. 80-81 - Rennes. Quartier Beauregard, l'eau à ciel ouvert, pp. 92-94 - Rennes. La rambla du Blossne, pp. 104-107



## Esthétiques des espaces publics

DUFOULON, Serge ; LOLIVE, Jacques ; MARGIER, Antonin ; BOUCHIER, Martine ; CHENEVEZ, Alain ; DOUTRE, Julien ; ALVAREZ, Stéphane ; GWIAZDZINSKI, Luc ; SOULAGES, François L'Harmattan 2014 203 p. ESP1651

Ce volume réunit principalement les contributions au colloque multiséssion « Esthétisation de l'espace public » organisé à Sofia, Bucarest, Paris, Reims, Banska Bystrica et Grenoble en 2013 ? « Quand les pensées, les discours et les actions naissent des émotions et des sentiments, l'espace public devient alors le lieu d'expression du sensible, du ressenti et du jugement. Si chacun peut et doit s'exprimer dans son appréhension esthétique du réel, les politiques publiques viennent conforter ces attitudes d'où peuvent naître le meilleur et le pire, l'altérité et la citoyenneté, l'égotisme et la démesure. L'espace public est soumis à l'appréciation des sens, à des mises en forme et à des controverses qu'expriment les volontés d'appropriation par les diverses catégories sociales. (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

*Au sommaire de cet ouvrage : - Le recours à l'esthétique peut-il favoriser l'émergence d'un environnement public ? Jacques Lolive - Territoires esthétiques, Martine Bouchier - L'esthétisation des espaces publics au coeur des enjeux de cohabitation, Antonin Margier - Le rôle créatif des communautés urbaines, Emilian M. Dobrescu - Le patrimoine dans l'espace urbain. Métropolisation, formes communicationnelles et esthétique, Alain Chenevez, - Quelle esthétisation au sein des parcs publics ? Julien Doutré - Photographie : discours esthétique dans l'espace public, Anne-Coralie Bonnaire, Hana Pribilincova, Antonin Thomas, Sara Zaimov - « Je suis trop vieux pour aller en ville ». Représentations et investissement de l'espace public chez les plus de 75 ans, Stéphane Alvarez - De l'expérience géo-artistique à un nouveau design métropolitain. Hybridation des pratiques et esthétisation des espaces publics, Luc Gwiazdzinski - L'esthétisation capitale de l'espace public. Brasília, François Soulages - Conclusion. L'esthétisation de l'espace public. La question du sens, Antony Galabov*

## Les espaces publics sont-ils adaptés aux grands enjeux de société ? Défrichage et analyses de l'existant

David MARX

Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise – Les expertises de l'ADEUS, décembre 2014, 27 p. WEB

Les modes de vie évoluent, les enjeux de société aussi ; le temps libre est plus important, la population âgée augmente, l'attractivité des villes est devenu un facteur clé de compétitivité et pourtant les paysages se banalisent, les mobilités actives se développent, le désir de nature en ville est prégnant, l'inégalité sociale croît, les budgets des collectivités sont plus contraints... L'espace public est au cœur de toutes ces préoccupations et les différents travaux de l'ADEUS (PLUi CUS, proximité, prospective...) ont démontré le rôle décisif de l'espace public pour engager le développement durable du territoire. En fonction de son organisation il peut :

- rendre acceptable la densité,
- permettre le fonctionnement dans la proximité et favoriser les mobilités actives,
- favoriser le vivre ensemble dans la proximité et à plus grande échelle,
- valoriser l'attractivité du territoire.

<http://www.adeus.org/productions/les-espaces-publics-sont-ils-adaptes-aux-grands-enjeux-de-societe>

## Nouvelles approches de l'espace public parisien

Atelier parisien d'urbanisme

Apur, février 2014, 41 pages WEB

L'espace public parisien doit répondre à de nouveaux enjeux : améliorer le confort d'usages des piétons, permettre l'émergence de nouvelles pratiques et formes d'appropriations, contribuer à l'adaptation des espaces urbains aux changements climatiques, favoriser le végétal optimiser les ressources en eau. Répondre à ces enjeux complexes nécessite un changement d'approche qui implique de réinterroger la fabrication des espaces publics parisiens hérités du XIXe siècle et adaptés au XXe siècle : profil en travers, nivellement, matériaux, place du piéton, place du végétal et de l'eau. L'outil d'analyse de l'espace public parisien développé par l'Apur et présenté dans cette étude, contribue à poser un regard nouveau sur l'espace public, avec de nouvelles clés de lecture et des cartes stratégiques. Avec d'autres travaux menés notamment sur l'eau non potable, les îlots de chaleur urbains, la nature en ville mais aussi des expérimentations sur les matériaux, du sol, ils contribuent à poser les jalons d'une nouvelle vision de l'espace public parisien de demain et les conditions d'une plus grande cohérence dans les modes de conception, de réalisation et de gestion.

<http://www.apur.org/etude/nouvelles-approches-espace-public-parisien>

## Montreuil. Contribution à l'élaboration d'une stratégie d'action sur les espaces publics

BAROIN, Paul ; BLANCOT, Christiane ; BESSE, Marie-Thérèse ; GICQUEL, Julien ; RIBES, Stéphane ; Atelier parisien d'urbanisme, Ville de Montreuil

Apur, mars 2013, 92 p.- WEB

Depuis juin 2012, la ville de Montreuil et l'Apur ont engagé une réflexion sur les espaces publics de Montreuil dans le cadre d'une convention pluriannuelle (2012-2014) d'études inscrite au programme partenarial de l'Atelier parisien d'urbanisme. Les travaux de l'Apur ont concerné les espaces publics de la ville de Montreuil, avec pour objectif d'élaborer un plan stratégique partagé.

La méthode développée a comporté plusieurs volets, alternants productions cartographiques, analyses thématiques et moments d'échanges sous la forme d'ateliers, qui ont permis partage des connaissances et regards critiques sur les projets et leurs méthodes de fabrication : Description du territoire ; Une part importante du travail a consisté à proposer les outils cartographiques indispensables à une analyse à toutes les échelles, allant des enjeux métropolitains à l'échelle du devant chez soi. Au-delà de servir à l'étude, ce matériel cartographique communiqué sous forme de SIG aux services doit pouvoir constituer le socle d'une gestion fine et coordonnée du territoire communal. Analyse prospective. Appuyées sur le matériel cartographique produit, l'analyse prospective s'est organisée autour de plusieurs thématiques ; hiérarchie du réseau viaire, paysages, et usages, avec à chaque fois un constat de la situation actuelle suivi d'une analyse prospective des évolutions qui seront induites par les projets à venir. Méthodes et principes ; La question des méthodes et principes est particulièrement importante face à l'ampleur des travaux à entreprendre. L'évolution dans les façons de concevoir les aménagements des espaces publics doit s'appuyer sur une culture et des objectifs partagés par l'ensemble des acteurs, qu'ils soient en charge de la gestion quotidienne, ou de la transformation de secteurs d'aménagement. Les Ateliers ; Les ateliers ont mobilisés les différents services de la Ville de Montreuil et les acteurs des transformations en



cours, afin de partager les expériences de chacun. Le premier Atelier s'est intéressé aux méthodes, enjeux et grands principes d'actions sur les espaces publics, les suivants ont cherché à définir collectivement les lieux et stratégies de projets potentiels. Application des principes stratégiques à la rue de Paris. La rue de Paris, qui structure l'ensemble du bas Montreuil a permis d'expérimenter ce que pourrait être une stratégie d'aménagement rapide, sobre et financièrement réaliste.

<http://www.apur.org/etude/contribution-elaboration-une-strategie-action-espaces-publics-ville-montreuil>

### **Quels espaces publics pour les écoquartiers ?**

#### **Innovation et fondamentaux**

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement 2013 101 p. PDF

« Les démarches d'écoquartiers cherchent à renouveler la fabrique du projet urbain en affichant des ambitions plus poussées en matière de développement durable. Qu'en est-il de leurs espaces publics ? Ces nouvelles perspectives apportent-elles un réel renouveau dans leur conception ? Les convergences des enjeux sociaux, paysagers, économiques, énergétiques et écologiques ont-elles abouti à d'autres formes, d'autres usages, d'autres modes de faire l'espace public ? Cet ouvrage se veut exploratoire, cherchant à déceler des pratiques innovantes dans les écoquartiers. Mais il vient aussi rappeler les fondamentaux que tout projet urbain doit intégrer dans la conception de ses espaces publics, et que certaines démarches, trop focalisées sur d'autres ambitions, pourraient négliger. Une sélection de quartiers durables réalisés a servi de matériau à cette analyse, aboutissant à l'identification et la formalisation de messages essentiels au processus de fabrication de l'espace public. Organisées selon 6 grands thèmes structurants (armature, paysage, nature, mobilités, pratiques, innovation), 20 préconisations forment les chapitres de ce document, illustrées à chaque fois par un ou plusieurs exemples de projets d'aménagement. Loin d'être un guide opérationnel de conception des espaces publics, les préconisations proposées sont avant tout un outil de sensibilisation et viennent enrichir la réflexion des porteurs de projet et des professionnels qui les accompagnent. Cet ouvrage s'adresse ainsi à tous les acteurs, publics comme privés, maîtres d'ouvrage comme maîtres d'oeuvre, qui participent à l'élaboration d'espaces publics. Il contribue en cela à une véritable culture commune du projet urbain. »

(RÉSUMÉ ÉDITEUR)  
[http://www.certu-catalogue.fr/catalog/product/view/id/1595/?\\_\\_\\_SID=U&link=2069](http://www.certu-catalogue.fr/catalog/product/view/id/1595/?___SID=U&link=2069)

### **Espaces publics partagés (dossier)**

Revue Traits urbains. n°62s, été 2013. - pp.5-79 - P278

Numéro spécial sur les espaces publics partagés au sens de la rencontre, plutôt qu'au sens de la partition. La diversité des usages y est anticipée, évolutive, prise en compte dès la conception, mais pas imposée. Les articles se répartissent en 3 grands thèmes : Stratégies et projets, Méthodes et outils, Regardes et évaluation.

### **La reconquête des espaces publics en centre-ville.**

#### **Références documentaires récentes**

AURBSE 2013 13 p. WEB

« Ce document propose une liste non-exhaustive de références documentaires relatives à des démarches récentes de requalification des espaces publics de centre-ville dans de grandes agglomérations françaises : piétonnisation, harmonisation des matériaux, amélioration du cadre de vie et des circulations douces etc. Il présente également

quelques ouvrages généraux sur l'aménagement de l'espace public. Les articles de presse, les dossiers de revues spécialisées, les ouvrages et les documents multimédias (vidéos, sites Internet) cités sont disponibles sur le portail documentaire du centre de ressources de l'agence d'urbanisme. Les notices bibliographiques sont classées par ordre chronologique inverse. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

<http://internet.aurbse.org/bibliographie/reconquete-espaces-publics-centre-ville-references-documentaires-recentes>

### **Espaces publics urbains et concertation**

Métropolitiques 09/2012 n. p. WEB

« Les espaces publics urbains concentrent l'attention de nombreux acteurs de la ville, institutionnels ou citoyens, de la conception à l'animation en passant par la gestion. Pourquoi un tel intérêt ? Parce que ces espaces constituent une entrée pratique vers la sphère publique et vers la démocratie locale ? Métropolitiques explore ces questions dans un dossier croisant regards de chercheurs et de professionnels. » (RÉSUMÉ REVUE)

Sommaire : \* *Espaces publics et projet urbain - Quel avenir pour le projet urbain ?*, entretien avec Yves Lion par Stéphane Füzesséry - « *Placemaking* » : *a new approach to designing and managing urban public spaces*, un entretien avec Kathy Madden et Fred Kent par Michèle Jolé et Stéphane Tonnelat - *Challenges in co-producing semi-public urban spaces. The example of Bücherplatz in Aachen*, par Ulrich Berding, Antje Havemann et Juliane Pegels - « *Les espaces publics de la ville diffuse* », par Antoine Fleury \* *Les échelles spatiales de la concertation - Aménagement des espaces publics et concertation : quelques pistes de réflexion parisiennes*, par Bruno Gouyette - *La démocratie participative en butte à la grande échelle*, par Héloïse Nez \* *Acteurs et temporalités de la concertation - Les temps de la concertation. L'expérience du centre de Saint-Denis*, par Jean-Pierre Charbonneau - *La «réhabilitation en douceur» à Berlin : une place pour tous ?*, par Élodie Vittu - *La concertation dans les espaces publics : le pragmatisme des habitants*, gage de « délicatesse urbaine », par Gwenaelle d'Aboville - *Expérimenter avec les habitants : vers des espaces publics conçus collectivement*, par le Collectif Etc \* *Espaces publics / sphère publique - Rome : l'immigration au secours de la ville éternelle*, par Adriana Goni Mazzitelli - *Rendre publique la durabilité : la plateforme d'observation du Bayou à la Nouvelle-Orléans*, par Stéphane Tonnelat - « *"Bordeaux 3.0" : amorcer un espace public métropolitain* », par Vincent Feltesse

<http://www.metropolitiques.eu/Espaces-publics-urbains-et.html>

### **L'architecture du vide, espace public et lien civil**

BEAUCHARD, Jacques ; MONCOMBLE, Françoise

Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013, 110 p. En librairie

Notre époque a perdu de vue la constitution de l'espace public et sa visée : construire le lien civil. Des places de Beyrouth à la mer d'Antioche, en passant par l'axe historique de Paris, la Grande Arche de La Défense, puis par nos « quartiers », l'essai montre ceci : entendu comme structure élémentaire du politique, partout où l'espace public se rétracte, le lien civil se délite, partout où il se remet en scène, la société s'affirme. D'où l'intérêt d'en penser la production. De ce point de vue, le tramway dont se dotent les villes apparaît partout tel l'un des architectes majeurs de l'espace public aujourd'hui.

Cf. table des matières : <http://www.pur-editions.fr/detail.php?idOuv=3166> ;

Fiche de lecture : <https://lectures.revues.org/12234>





## **De nouveaux usages pour l'espace public**

Direction générale de l'aménagement urbain  
Rennes Métropoles, 2011, n.p.

## **Quelle place pour les espaces publics dans la ville de demain ? Compte rendu et interventions des journées organisées les 4, 5 et 6 mai 2011, à Barcelone**

La Fabrique de la Cité 01/05/2011 WEB

« Places, jardins, gares, centres commerciaux, rues ? les espaces publics sont constitutifs de l'espace urbain, à la fois élément structurant et respiration aménagée au cœur de la ville. Parce que la ville bouge et se métamorphose, la place et le rôle des espaces publics évoluent aussi. L'irruption des Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) bouleverse les pratiques et les usages des espaces publics. L'évolution des modes de vie, les nouvelles attentes des citoyens en matière de qualité de vie influencent également la façon de concevoir, de fabriquer et de gérer des espaces publics. Aujourd'hui, quels sont les critères d'un bon espace public ? Comment ces espaces évoluent-ils ? Quels en sont les nouveaux usages ? Quelles sont les attentes des citoyens et comment les pouvoirs publics peuvent-ils y répondre ? Quelle gouvernance doit-on mettre en place ? Pourquoi les villes investissent-elles autant dans ces lieux de vie et d'échanges (question d'image et d'attractivité, de qualité de vie, de sécurité) ? Quelles innovations et bonnes pratiques peuvent nous inspirer ? »

[http://www.lafabriquedelacite.com/fabrique-de-la-cite/site/fr/evènements/pages/quelle\\_place\\_pour\\_lespace\\_public\\_dans\\_la\\_ville\\_de\\_demain.htm](http://www.lafabriquedelacite.com/fabrique-de-la-cite/site/fr/evènements/pages/quelle_place_pour_lespace_public_dans_la_ville_de_demain.htm)

## **Dossier. Les espaces publics de la ville durable**

Diagonal 01/12/2010 pp. 32-57 P032

« Lieux de circulation, de connexions, de pratiques individuelles quotidiennes, du théâtre collectif urbain également, les espaces publics ont toujours incarné de multiples facettes de la vie des territoires qu'ils structurent... » (EXTRAIT REVUE)

*Sommaire : - Un art de la juste mesure, - Pour de lieux intenses, hospitaliers, confortables, \* Lyon - Paysage et écologie en Confluence, - Une cohérence ancrée dans la géographie, \* Toulouse - Les voitures n'auront plus la rue d'Alsace-Lorraine, \* Metz - Zones de rencontre, priorité à plus petit que soi, \* Les Mureaux - L'eau et la nature reprennent leurs droits, - Sécurité et urbanité, des qualités à conjuguer.*

## **Guide de conception des espaces publics communautaires. Espaces publics. Fascicule général et annexes**

Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine ; Communauté urbaine de Bordeaux

Communauté urbaine de Bordeaux 01/01/2009 Classeur à fiches ESP1582

« Outil technique qualitatif, cadre de référence accompagnant le règlement de voirie de la communauté urbaine de Bordeaux, ce guide s'adresse plus particulièrement aux maîtres d'œuvre privés et publics amenés à concevoir l'espace public urbain. Il s'attache à traduire une politique communautaire d'aménagement cohérente mais ne se substitue en aucun cas aux différents textes normatifs ou réglementaires en vigueur relatifs à la voirie, à l'accessibilité de l'espace public et à la sécurité des personnes. Le fascicule général s'inscrit dans les prolongements des démarches qualité initiées par la Communauté urbaine en énonçant un corps de règles minimal, utilisable par tous

les intervenants. Ses différents chapitres s'attachent successivement à : la composition de l'espace public, le dimensionnement des espaces et les directives particulières d'aménagement, les traitements de l'espace public, les mobiliers urbains et la praticabilité des trottoirs, les plantations et les compositions végétales. Trois annexes de préconisations complètent ce guide : centre ancien, matériaux par type d'environnement, structures. Une quatrième, relative à l'accessibilité du domaine public, sera livrée en 2010. » (RÉSUMÉ AURBA - AGENCE D'URBANISME DE BORDEAUX)

<http://doc.audiar.org:8080/alexandrie-7/dyn/portal/index.seam?binaryFileId=7326&page=alo&menu=&fonds=&alold=34785&actionMethod=dyn%2Fportal%2Findex.xhtml%3AdownloadAttachment.download&cid=93>

## **Composition urbaine. Trame urbaine et espaces publics**

Audiar 01/09/2007 4 p. ESP1409-AR

Cette note fait partie d'une série de documents publiés par l'Audiar dans le cadre de la réflexion collective initiée par Jean-Yves Chapuis\* sur les formes urbaines avec Rennes Métropole et le Pays de Rennes. Elle présente l'importance de la trame urbaine dans la ville, la hiérarchisation des différents aspects de l'espace public et comment celui-ci doit être pensé dès l'amont des projets.

« En bref » Fabriquer l'espace public, c'est aborder la ville par ses creux, par ses vides. C'est favoriser une continuité de la trame urbaine pour mettre en relation les différentes parties de la ville : le centre et ses quartiers, les quartiers entre eux, les quartiers et la campagne. Pour cela, l'espace public doit être pensé à l'échelle de l'ensemble de la ville, globalement afin de la rendre perméable aux différents modes de déplacement. Il irrigue la ville, la rend lisible. Il doit également être conçu pour être accessible à tous, comme un bien que l'on partage ensemble, que l'on fait vivre par sa présence. La ville se construit en composant avec les différents aspects de l'espace public. Les places sont des lieux symboliques de centralité et de mixité urbaine. Il faut aller de plus en plus d'un partage de la voirie selon les modes à un espace partagé par tous, en repensant la géographie des voies. Pour redonner une fonction sociale à l'espace public, il faut rendre la voiture moins présente et faire des chemins piétonniers les éléments de composition majeurs des opérations d'urbanisme. Au-delà de cet aspect fonctionnel, l'espace public doit être conçu pour offrir de l'agrément, de la beauté et pouvoir s'adapter à une multitude d'usages : commerces, marchés, manifestations, jeux improvisés ?

\*Vice-président de Rennes Métropole, délégué aux formes urbaines  
[http://www.audiar.org/urba/pdf/FU\\_composition\\_urbaine.pdf](http://www.audiar.org/urba/pdf/FU_composition_urbaine.pdf)

## **La requalification des espaces publics : enjeu de l'urbanisme durable**

Vues sur la ville 01/12/2007 8 p. WEB

« L'évolution de la ville, de ses rythmes, la transformation de ses espaces et de leurs usages posent la question des enjeux et des intérêts de la requalification des espaces publics tant dans leur valeur symbolique, esthétique que fonctionnelle. Espaces démocratiques, arènes publiques, lieux de rencontres et de passages, ils sont le support des rythmes de la vie quotidienne et le reflet du quartier ou du territoire dans lequel ils se trouvent. Aujourd'hui, les nouvelles politiques cherchent à restituer ces espaces aux piétons et à la population. L'enjeu est de taille. Il s'agit de recréer du sens, de redonner une cohérence, une lisibilité au territoire parfois essaimé, et de remédier aux conséquences d'une ville défigurée par le tout-voiture et son corollaire, les parkings. »



<http://www.unil.ch/webdav/site/ouvdd/shared/VsV/No%2019-2007.pdf>

### **Espaces publics - places contemporaines**

KOTTAS, Dimitris

Leading International Key Services 01/10/2007 180 p. ESP1459

« Cette collection d'extraordinaires projets d'espaces publics est un très bon tour d'horizon des tendances actuelles de la conception urbaine. A l'image du jardin de pierre où les enfants sont invités à jouer avec cet intrigant terrain créé par les portes d'embarquement tirées tout droit d'un pavillon d'aéroport, chaque projet peut être exploré grâce aux photographies couleurs, croquis, plans, et commentaires. Les nouvelles formes d'existence sociale ont données lieu à une augmentation de l'intérêt porté sur la définition de l'espace urbain. Nos villes ont dors et déjà passées la limite qui divise les espaces habitables et les lieux de vie, il devient difficile de concevoir un bon plan de développement urbain qui ne contienne pas une bonne conception des espaces publics qui en font partis. Ce volume a rassemblé 20 des meilleurs exemples de conception d'espaces urbains marqués du tampon indélébile des professionnels les plus connus internationalement. Chacun d'entre eux est documenté par de somptueuses photographies couleurs, et de dessins qui permettent de capturer l'ensemble de la complexité du projet, de ses ressources techniques et de ses innovations esthétiques. Ce livre, qui est le fruit d'une profonde étude de cas deviendra sans aucun doute un ouvrage de référence de grande valeur pour tous les architectes, les designers urbains et les étudiants à la recherche des dernières tendances qui ont lieu dans le champ de la conception d'espaces urbains. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

### **Dossier. Espaces publics : le ciment de la ville**

Traits urbains 12/02/2007 pp. 14-25 P278

« Lieux de toutes les tensions sociales, où s'entrechoquent différents usages, les espaces publics sont aussi la partie la plus exposée de la mise en oeuvre des politiques urbaines. Soudures des projets, orientation des flux, lutte contre le repli sur soi, outil d'image pour la collectivité locale... ils cumulent les fonctions stratégiques. » (RÉSUMÉ AUTEUR)

### **Espaces publics : Méthodes. Guide de programmation**

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole; Lille Métropole 01/01/2006 26 p. ESP1376

Les espaces publics sont des éléments essentiels du cadre de vie et de l'image des métropoles européennes. Si la qualité des espaces publics de Lille Métropole a beaucoup progressé ces dernières années, il s'agit à présent d'intensifier les efforts pour les généraliser à l'ensemble du territoire et mieux répondre à la demande des habitants et des usagers. C'est pourquoi, Lille Métropole Communauté urbaine a demandé à l'Agence d'urbanisme d'animer un atelier dont l'objectif est de contribuer à l'amélioration de la qualité des espaces publics métropolitains. L'Atelier des espaces publics de Lille Métropole a été mis en place fin 2003. Il regroupe une quinzaine de techniciens des collectivités maîtres d'ouvrage (Lille Métropole Communauté urbaine, villes de Lille et Tourcoing) et deux maîtres d'œuvre privés (un architecte et un paysagiste) chargés de définir ensemble les grands orientations visant à renforcer la qualité des espaces publics de la métropole lilloise. À l'heure actuelle, les méthodes et les pratiques pour concevoir et fabriquer l'espace public sont en pleine évolution sur le territoire communautaire. Elles tendent à organiser et renforcer

les compétences des maîtrises d'ouvrage. Cependant, les conditions de lancement, de conduite et de mise en œuvre des projets d'espaces publics restent multiples et variables suivant les maîtres d'ouvrages, les différents services d'un même maître d'ouvrage, les types et les lieux d'intervention, etc ? Il est nécessaire d'établir une méthode commune et cohérente qui permette d'afficher une politique communautaire claire. Les premières réflexions de l'Atelier ont porté sur la phase préalable à tout projet : celle de la programmation. L'objectif est de développer une « culture commune du cahier des charges » dans la métropole, et d'harmoniser les méthodes. Les premières propositions de l'Atelier concernant la programmation sont formalisées dans ce premier cahier qui a vocation à être complété à terme par d'autres publications.

<http://www.lille-metropole-2015.org/ADU/espacepublic/programmation.pdf>

### **Charte des espaces publics de Lille Métropole**

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole; Lille Métropole 01/01/2006 34 p. ESP1375

La charte des espaces publics est le document-cadre élaboré sur la base des réflexions et des échanges des membres de l'Atelier qui se réunit régulièrement. Les principes et le contenu de la charte ont été validés par le groupe politique de suivi composé notamment des vice-présidents de Lille Métropole Communauté urbaine concernés directement par l'espace public dans le cadre de leur délégation. Le 7 avril 2006, le Conseil de communauté a arrêté la charte des espaces publics, achevant ainsi la première étape de la démarche. Destinée aux professionnels de l'aménagement, collectivités locales ou concepteurs privés, la charte clarifie la notion de qualité des espaces publics et définit des principes d'aménagement. Ces principes doivent permettre d'harmoniser les signes du territoire tout en préservant les spécificités des différents lieux métropolitains. La charte incite également à la mise en oeuvre de démarches de projet, indispensables pour organiser et renforcer les compétences des maîtrises d'ouvrage, comme pour concevoir et fabriquer l'espace public.

<http://www.lille-metropole-2015.org/ADU/espacepublic/charte.pdf>

### **Espaces publics. Références : Barcelone**

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole; Lille Métropole 01/01/2006 30 p. ESP1377

Ce cahier, consacré aux espaces publics de Barcelone, constitue la restitution d'un voyage d'études organisé en septembre 2004 par l'Atelier des espaces publics de Lille Métropole et rassemblant les membres de l'Atelier, des élus et des techniciens de Lille Métropole Communauté urbaine. Depuis le début des années 80, la capitale catalane a fait preuve d'un dynamisme exceptionnel dans le domaine du projet urbain, illustré en particulier par sa politique d'aménagement des espaces publics. Considérée comme un véritable laboratoire urbain par les professionnels de l'urbanisme, l'expérience de Barcelone a servi de référence à de nombreuses villes européennes à travers notamment la place accordée à l'espace public comme vecteur de changement d'image et levier de l'action sur le bâti et l'investissement privé. Cette politique qui concerne aussi bien des réalisations nouvelles que des requalifications d'espaces publics existants, des quartiers périphériques récents que le noyau historique, des places modestes que des grandes infrastructures d'échelle métropolitaine ou régionale, a fortement contribué à transformer Barcelone en une métropole européenne de grand renom. Outre la visite de nombreux espaces publics, la délégation lilloise a rencontré des responsables de la municipalité





de Barcelone et de l'Agence métropolitaine de développement et des infrastructures : « Barcelona Regional ». Après une présentation sommaire du contexte historique local, ce cahier se présente sous la forme de planches thématiques consacrées au « design » de l'espace public barcelonais ou à certains projets emblématiques. (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

### **Espaces Publics Lille Métropole – Site Internet**

« Lille Métropole s'engage à faire de la qualité la marque de fabrique de son territoire. Via le site Portrait d'espaces publics, Lille Métropole propose à ceux qui font la ville, aux élus ainsi qu'aux... Découvrez la nouvelle rubrique Nature en ville... »

Lire aussi : [Publications – Images de références – Webthèque](#)  
[www.espacespublics-lillemetropole.fr](http://www.espacespublics-lillemetropole.fr)

### **Accessibilité de la voirie et des espaces publics : éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes**

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement 01/05/2006 98 p. TRA0861

« L'accessibilité de la ville aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite est une exigence depuis plusieurs années. Les plans de mise en accessibilité nécessaires à la planification et à la programmation des aménagements doivent s'appuyer sur un état des lieux et un diagnostic des améliorations à apporter. Les communes de petite ou moyenne taille disposent rarement des ressources humaines ayant toutes les compétences requises ou les moyens financiers de sous-traiter des études. La disponibilité d'éléments de méthode peut les aider à prendre en compte l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite lors des divers projets qu'elles engagent : amélioration de la sécurité routière, création de zone d'activité ou de logements, etc. Dans le cadre du programme « Ville accessible à tous », le Certu qui s'est engagé dans l'élaboration d'outils et méthodes de diagnostic, s'est appuyé sur un document élaboré à l'instigation de la direction départementale de l'Équipement du Finistère, pour produire ce premier outil opérationnel sur la méthode de diagnostic. Il comprend trois parties : la démarche intégratrice, avec les enjeux, les acteurs et les procédures ; la méthode, avec une plaquette « une voirie pour tous » et les éléments de diagnostic ; l'analyse et la conception, avec des fiches de cas présentant tableaux et repères. Il sera amendé et complété pour tenir compte de la sortie future des décrets et textes réglementaires relatifs à la loi du 11 février 2005. Les autres domaines (cadre bâti, services de transport) feront l'objet d'autres ouvrages. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

<http://doc.audiar.org:8080/alexandrie-7/dyn/portal/index.seam?binaryFileId=1801&page=alo&menu=&fonds=&alold=27048&actionMethod=dyn%2Fportal%2Findex.xhtml!%3AdownloadAttachment.download&cid=45>

### **Paysages de Rennes : nature et espaces publics**

NOURRY, Louis-Michel

Editions Apogée 01/11/2005 159 p. ESP1351

Aborder une cité à travers ses paysages, ses espaces publics, l'architecture et le temps, tel est l'objet de ce livre, avec une intention de rendre compte de la ville, de son image de nature, de la qualité de ses espaces publics, de ses usages, du rapport de l'architecture avec l'espace qui l'entoure, des télescopes temporels et stylistiques qui la composent. Les juxtapositions temporelles, l'héritage et la mémoire de la ville sont mis en valeur dans un premier temps. Plusieurs autres

parcours de la ville sont établis en images : - un parcours public : quartiers, espace public comme moyen d'expression, places, mobilier urbain et matériaux, - un parcours nature : promenade urbaine, plantations, jardins et squares, - un parcours de l'eau autour de la Vilaine et des bords d'Ille, - un parcours de l'art dans la ville : l'art dans l'espace public, au Thabor et l'art à la reconquête de l'eau. La conclusion se fait sur Rennes au futur, avec quelques images des projets d'aménagement en cours ou imminents.

### **Villes et vieillir. Mobilité des seniors : accessibilité de l'espace public. Séminaire de Paris au Gart, 5 mai 2004**

Institut des Ville; Fnau; Gart 01/01/2004 8 p. SOC0389-WEB

« Habiter, ce n'est pas seulement disposer d'un toit, c'est aussi investir un lieu et pouvoir vivre pleinement la ville et la société. Telles étaient les conclusions du séminaire de Clermont-Ferrand. Pour que le maintien à domicile n'aboutisse pas à l'assignation à résidence, il faut faire davantage : promouvoir la mobilité des seniors et faciliter leur accès au logement et à l'espace public. » (RÉSUMÉ PUBLICATION)  
[http://www.voirie-pour-tous.info/sites/wir-people.com/IMG/pdf/Villes\\_et\\_vieillir.pdf](http://www.voirie-pour-tous.info/sites/wir-people.com/IMG/pdf/Villes_et_vieillir.pdf)

### **Guide pour l'aménagement de voiries et d'espaces publics accessibles**

Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction

MEDDTL 01/05/2002 78 ESP1222

Dans sa première partie, ce guide fournit une vision globale des pratiques et besoins des différents usagers de la voirie, et présente des objectifs à atteindre pour les professionnels de l'espace public urbain. La seconde partie présente de façon détaillée les recommandations et principes techniques pour un usage confortable et non discriminatoire de la voirie urbaine. Ces principes concernent l'évacuation des eaux de surface, l'éclairage, le mobilier urbain, la signalisation, le stationnement, la sécurité ou l'esthétique urbaine. Privilégiant l'approche opérationnelle, au-delà des textes réglementaires, l'ouvrage présente de nombreuses recommandations issues de pratiques professionnelles.

### **Coproduire nos espaces publics : formation action recherche**

DECLÈVE, Bernard ; FORRAY, Rosanna ; MICHIALINO (Paola)

Presses universitaires de Louvain 01/01/2002 195 p. ESP1229

Cet ouvrage, fruit d'une écriture collective, retrace l'itinéraire d'une démarche originale de Formation-Action-Recherche initiée dans le Nord Pas-de-Calais autour la problématique de la transformation des espaces publics de proximité dans les quartiers urbains populaires. Pendant trois ans, plus de 160 personnes, habitants, élus et techniciens de six villes ont échangé leurs pratiques, posant les jalons d'un réseau d'échanges de savoirs. On trouvera ici un témoignage des enseignements qu'ils ont tirés de leur expérience et une systématisation des outils et méthodes utilisés.

### **Espaces publics : espaces de vie, espaces de ville**

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France

Les cahiers de l'IAU 01/12/2001 pp. 5-148 P104

La perception et l'utilisation que l'on a de l'espace public a changé. Il n'est plus vécu aujourd'hui comme un bien commun à partager avec ses concitoyens, mais trop souvent comme un espace de conflit. Cette



tendance est heureusement contrebalancée depuis quelques années par une volonté de recomposition de ces espaces et la restauration des liens noués entre la rue et les bâtiments qui en forment le prolongement et le décor. Aussi, alors que la loi « Solidarité et renouvellement urbain » remet l'espace public au cœur des projets d'aménagement, l'IAURIF publie un cahier sur ce thème et montre que des expériences concrètes d'aménagement peuvent embellir ces espaces, en faire de véritables espaces de vie, plus hospitaliers, plus sûrs et donner ainsi une image renouvelée et plus attrayante de la ville. À titre d'exemple la rénovation et la recomposition de l'espace public dans le quartier des « Merisiers » à Aulnay-sous-Bois a permis de sortir ce quartier de la spirale d'exclusion où il se trouvait engagé. Des interventions sociales, économiques et urbanistiques ont été mises en œuvre dans le cadre de la politique de la ville. Elles se poursuivent aujourd'hui avec le Grand projet de ville (GPV) d'Aulnay / Sevran. L'opération de requalification portant tant sur les espaces intérieurs qu'extérieurs a été achevée en 1998 : clarification de la domanialité, création d'espaces résidentiels en pied d'immeubles, répartition affirmée du rôle de la ville et du bailleur dans la gestion et l'entretien des espaces ont permis la création d'une nouvelle identité résidentielle.

<http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/espaces-publics.html>

### **Les espaces publics urbains**

**WEIL, Sylvie ; Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques**

**MIQCP 01/11/2001 172 p. ESP1217**

Ouvrage adressé aux institutions de maîtrise d'ouvrage publique en charge de l'aménagement, de la requalification ou de l'entretien d'espaces publics. La première partie décrit la responsabilité du maître d'ouvrage et donne les différents angles de lecture de l'espace public urbain (approches spatiale et paysagère, juridique, urbaine et sociale) avant de résumer les spécificités du projet d'espace public. La seconde partie détaille six étapes clés : phase préalable, phase de recherche conceptuelle et de souplesse créative, études d'avant-projet et de projet, phase de réalisation des travaux, livraison des travaux et mise en service des aménagements, assistance à l'appropriation et observation des nouvelles pratiques.

En annexe des fiches pratiques abordent différentes thématiques : le fonds documentaire et le diagnostic urbain et paysager, la concertation, le processus de programmation, l'accompagnement de la maîtrise d'ouvrage, le contrat de maîtrise d'ouvrage, la procédure d'alignement, les outils méthodologiques, l'environnement juridique, l'eau et les aménagements.

### **Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale**

**GHORRA-GOBIN, Cynthia , dir.**

**L'Harmattan 01/01/2001 265 p. ESP1546**

Cet ouvrage collectif réunit les contributions de vingt-cinq chercheurs qui ont choisi de se pencher sur le thème du devenir des espaces publics. Vivement concurrencés par les espaces privés marchands ou le cyberspace, les espaces publics semblent en effet devoir disparaître sous l'influence du changement d'échelle de la ville, devenue métropole, et de l'évolution des vecteurs de communication. Après un rappel de la fonction civilisatrice des villes et de leurs espaces publics, lieux à la fois de l'expression du politique et de la société civile, l'ouvrage met en évidence la tendance actuelle à la privatisation des lieux publics soumis à une logique de consommation. A l'heure

de la mondialisation, il devient nécessaire de renforcer l'ancrage local et l'identité collective desquels participent les espaces publics.

### **Aménager les espaces publics : le mobilier urbain**

**BOYER, Annie ; ROJAT-LEFEBVRE (Elisabeth)**

**Éditions du Moniteur 01/01/2001 327 p. ESP1236**

Le traitement des espaces libres est un enjeu majeur de l'aménagement des villes. Un enjeu à la fois politique et économique, social et spatial. Ces vides ouverts au public, qu'ils soient voiries piétonnes ou automobiles, squares de quartier ou places de centre-ville, parcs paysagers ou bords de mer, sont le support de pratiques urbaines en constant devenir. Le mobilier urbain qui les occupe, parfois chaotiquement et intempestivement tant ses combinaisons avec l'affichage publicitaire sont prégnantes, répond aux nombreux besoins qui s'y font jour : éclairage, repos, collecte des déchets, jeux, contrôle du stationnement, information... Mais comment réussir l'inscription harmonieuse de ces indispensables « meubles urbains » dans l'aménagement des espaces publics, qu'ils appartiennent à un tissu déjà constitué ou à des quartiers nouveaux ? Quelles sont les règles de conception et d'implantation qui doivent guider les maîtres d'œuvre ? Comment le maître d'ouvrage peut-il choisir et gérer au mieux ses investissements ? Quel est le cadre réglementaire de l'aménagement du domaine public ? Quels sont les bons critères de sélection d'un concepteur, d'un objet ?

À toutes ces questions, ce livre apporte une réponse pragmatique et précise, grâce à un texte circonstancié, vivant et nourri d'une abondante iconographie. Les principes dégagés sont fondés sur la présentation très détaillée de près de quarante réalisations exemplaires récentes de taille et d'ambition variées, et sur des sites très divers. Ce précieux recueil de références est en outre complété par une sélection d'objets de catalogue opérée par les auteurs, toutes deux architectes conseillers du CAUE des Yvelines, qui constitue un véritable guide de prescription. Par la quantité et la fiabilité des informations et des exemples qu'il regroupe, cet ouvrage est un outil de travail qui deviendra vite indispensable pour tous les acteurs de l'aménagement des espaces publics.

### **Architecture des espaces publics modernes : définition, lexique, limites, vitesse (séminaire de recherche 1994/1995)**

**PICON-LEFEBVRE, Virginie ; Plan urbanisme construction architecture**

**Puca 01/01/1995 111 p. ESP0910**

L'espace public des périphéries urbaines, des anciennes ZUP dénonce comme un espace sans qualité peut-il se transformer par l'architecture ? le projet architectural sur l'espace public peut-il changer le regard sur les quartiers en crise, entraîner d'autres investissements, des mutations d'usage ? peut-il changer la vie dans ces quartiers ? Aujourd'hui les maîtres d'ouvrage, les bureaux d'études ont des outils, des références pour faire des programmes de logements ou d'équipements publics. La programmation des espaces extérieurs paraît être plus difficile à formuler quantitativement et qualitativement. Que ce soit la définition de l'espace public moderne, la question du lexique utilise par les différents intervenants ou encore la question de la limite du périmètre, ce document met en parallèle la grande majorité des textes proposés par les douze équipes participant. Les principales questions abordées lors des différentes séances sont : la définition de l'espace public moderne; lexique : quels sont les termes ? le périmètre et ses limites; mouvement, vitesse, voiture : l'espace des mouvements



et architecture des espaces publics : importance de la forme.  
Voir aussi : [L'architecture des espaces publics modernes](#) Puca 01/12/1993 39 p. ESP0750

## AUTRES SOURCES

### Prise en compte des objectifs du Grenelle de l'environnement dans les SCoT bretons

DREAL, juillet 2013, 81 p.

L'objectif de ce guide est multiple :

- disposer d'un état des lieux des pratiques innovantes dans les derniers SCoT bretons ;
- évaluer les conditions d'émergence et de mise en œuvre ;
- proposer des points de vigilance et des pistes d'amélioration pour les futurs SCoT.

L'étude, menée par une approche thématique (7 thématiques retenues, issues ou renforcées par les lois Grenelle), a porté sur l'analyse des 20 derniers SCoT arrêtés ou approuvés en région.

Les 7 thématiques retenues sont :

- Trame Verte et Bleue (TVB)
- Énergie-Climat
- Activités économiques et commerciales
- Renouvellement urbain
- Consommation foncière et protection des espaces agricoles
- Déplacements
- Aspects littoraux

<http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/etude-prise-en-compte-des-a1967.html>

[http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Etude\\_SCoT\\_Grenelle\\_def\\_format\\_impression\\_cle691b71.pdf](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Etude_SCoT_Grenelle_def_format_impression_cle691b71.pdf)

### La densité et ses perceptions

DREAL Bretagne, juillet 2013

Les questions de la perception de la densité et de son acceptation sociale sont au cœur de la recherche actuelle d'un nouveau modèle de développement urbain sobre en foncier.

La présente analyse a pour objectif de revenir sur les différentes approches qui se sont développées récemment pour mieux appréhender la notion de densité et pour la rendre désirable.

=> avec bibliographie en fin de rapport

Etude : [http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/14\\_09\\_05\\_Rapport\\_sur\\_les\\_perceptions\\_et\\_les\\_modalites\\_de\\_calcul\\_de\\_la\\_densite\\_cle2c9252-1.pdf](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/14_09_05_Rapport_sur_les_perceptions_et_les_modalites_de_calcul_de_la_densite_cle2c9252-1.pdf)

Plaquette : [http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Plaquette\\_densite\\_062014\\_cle5d11ee-2.pdf](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Plaquette_densite_062014_cle5d11ee-2.pdf)

### Densification et revitalisation des centres-bourgs ruraux et péri-urbains du pays de Guingamp

DDTM 22 l'institut de Géoarchitecture (UBO), mars 2013

intranet DDTM 22 : <http://intra.ddtm-22.i2/amenagement-urbanisme-paysage-et-a3985.html>

### Habitat & attractivité des centres-bourgs en Finistère

Conseil général du Finistère avec le CERUR et MANA, juillet 2013, 127 p.

Cette étude comprend deux volets :

1. Un volet sociologique qui doit permettre d'élaboration un diagnostic sur les mécanismes et les logiques relatives au désinves-

tissement des centres-bourgs finistériens et analyser la place de l'habitat dans les motivations des ménages pour s'éloigner ou se rapprocher des centres bourgs.

2. Un volet opérationnel qui constitue une traduction concrète du diagnostic sociologique. Quelles actions mettre en œuvre pour répondre à ces enjeux ?

<http://bit.ly/1KiedPA>

### Travaux des rencontres écoquartier

internet DREAL : <http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/la-synthese-des-4e-rencontres-regionales-sur-les-a2839.html>

intranet DREAL : <http://intra.dreal-bretagne.i2/4e-rencontres-regionales-ecoquartiers-en-bretagne-a12569.html>

### Les densités résidentielles du Finistère

DDTM 29, Institut de Géoarchitecture de l'UBO, avril 2011

Référentiel des densités urbaines en Finistère : état des lieux de la réalité suivant les types de territoire et les tailles d'agglomération Représentations de la notion de densité résidentielle en fonction des acteurs locaux et des territoires

<http://intra.ddtm-29.i2/amenagement-urbanisme-habitat-et-a3780.html>

### Densité résidentielle dans le Finistère - Quelles densités pour quels territoires ?

DDTM 29, mars 2011, 21 p.

[http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DDTM29\\_La\\_densite\\_residentielle\\_cle64ff37.pdf](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DDTM29_La_densite_residentielle_cle64ff37.pdf)

### Les représentations de la densité résidentielle.

#### Réalisation d'un outil pédagogique destiné aux agents de la DDTM

DDTM 29, Institut de Géoarchitecture de l'UBO, mars 2011, 72 p.

[http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Etude\\_sur\\_les\\_densites\\_dans\\_le\\_Finistere\\_cle7b351c-1.pdf](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Etude_sur_les_densites_dans_le_Finistere_cle7b351c-1.pdf)

### La densité de logements par hectare

Lettre d'information de l' InterSCoT Terres du Nord, n° 6, juillet 2013

<http://www.SCoT-region-arras.org/upload/tinymce/85508973/files/La%20lettre%20InterSCoT%206%20vf.pdf>

<http://interSCoT-terresdunord.over-blog.org/article-la-densite-moyenne-de-logements-par-hectares-lettre-d-information-n-6-120948532.html>

### Exemple d'exposition « Bien vivre en économisant l'espace, c'est possible ! » par la DREAL Basse Normandie

Support de communication proposé par la DREAL de Basse-Normandie sur le thème du mode d'habiter induit par un aménagement urbain durable.

[http://www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150528\\_panneau-bat4web\\_VF\\_cle221f96.pdf](http://www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150528_panneau-bat4web_VF_cle221f96.pdf)

### Remettons de la vie dans nos centres bourgs ! Une expérimentation collective pour changer la donne en Bretagne

EPFB (Etablissement public foncier de Bretagne), 8 p.



Plaquette sur la revitalisation des centres-bourgs en Bretagne.  
[http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/EPF-revitalisation\\_des\\_centres-bourgs\\_cle2cffc8.pdf](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/EPF-revitalisation_des_centres-bourgs_cle2cffc8.pdf)

**Démarche expérimentale de « revitalisation des centres bourgs » à Mellé (35) et à Josselin (56). Capitalisation des travaux**

CEREMA, mars 2014, 94 p.  
[http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/INTERNET\\_20140416\\_rapport\\_revitalisation\\_centrebourgVF2\\_cle2f761c-1.pdf](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/INTERNET_20140416_rapport_revitalisation_centrebourgVF2_cle2f761c-1.pdf)

**Le référentiel foncier et immobilier : un outil pour identifier le potentiel en renouvellement urbain. Les fiches ressources de l'EPF**

Foncier de Bretagne, 15 p.  
[http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/referentiel\\_de\\_mobilisation\\_des\\_possibilites\\_de\\_renouvellement\\_urbain\\_et\\_de\\_densification\\_cle0f2eb4-1.pdf](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/referentiel_de_mobilisation_des_possibilites_de_renouvellement_urbain_et_de_densification_cle0f2eb4-1.pdf)

**Le foncier au cœur de l'action publique. Synthèse des premières rencontres des acteurs publics du foncier**

CEREMA, avril 2015, 20 p.  
<http://www.outil2amenagement.certu.developpement-durable.gouv.fr/le-foncier-au-coeur-de-l-action-publique-a885.html>

**Outil : SIG potentialités foncières de la DDTM 35**



## ATELIER N° 3. URBANISME COMMERCIAL INDICATEURS DE SUIVI DES SCOT

### URBANISME COMMERCIAL

#### L'urbanisme commercial en Rhône-Alpes. Rapport et synthèse

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise ; Agence d'urbanisme de la région grenobloise ; Agence d'urbanisme de la région stéphanoise ; BOUETTE, Laetitia ; CLEMENTI, Julien ; LAURENT, Xavier  
urbA3 06/2014 85 + 17 p. WEB

« Dans le cadre du partenariat entre le réseau des agences d'urbanisme de Rhône-Alpes (urbA3) et la Région Rhône-Alpes, une étude a été commandée au titre du programme de travail 2013 sur le thème de « l'urbanisme commercial ». Cette étude visait à éclairer la Région dans la mise en œuvre de ses compétences, en apportant une vision globale du commerce sur le territoire et un état des lieux des pratiques en matière de documents d'urbanisme. Il met en exergue les évolutions récentes touchant les différentes formes de commerce, et leurs impacts sur l'économie et l'aménagement des territoires de Rhône Alpes, et dresse un panorama des pratiques en matière d'urbanisme commercial ainsi que des outils mobilisables pour conduire une stratégie territoriale en matière de commerce. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)  
<http://www.aurg.org/publication/urbanisme-commercial-rhone-alpes/etude-sur-lurbanisme-commercial-en-rhone-alpes>

#### Du Far West à la ville. L'urbanisme commercial en questions

GARCEZ, Cristina, dir. ; MANGIN, David, dir. ; LECLERCQ, François ; RENOIR, Philippe ; MADRY (Pascal) ; SIMONET, Sophie ; MONJAL, François ; MASSE, Philippe ; SERRE, Damien  
Éditions Parenthèses 2014 256 p. ESP1664

« L'urbanisme commercial existe-t-il ? De quoi est-il le nom ? Se réduit-il aux fameuses « entrées de villes » ? Comment faire évoluer les sites concernés par l'activité économique du commerce en y apportant plus de proximité, de mixité d'activités, c'est-à-dire d'urbanité ? Comment éviter que certaines de ces zones commerciales déclinent du fait d'une baisse de fréquentation et deviennent de véritables « friches commerciales » ? C'est à ces questions, à partir d'études et de projets sur huit sites français et de l'avis de nombreux élus, experts, acteurs réunis dans le programme des « Ateliers nationaux Territoires économiques » que cet ouvrage tente de répondre. Pour chacun des sites considérés, qui constituent un échantillon représentatif de la réalité française, une réflexion est menée sur leur situation économique et juridique spécifique, des projets sont envisagés avec pour objectif de « faire bouger les lignes » dans le contexte actuel de dé-croissance durable et avec le souci de mettre les activités commerciales à leur juste place. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

#### Urbanisme commercial : une implication croissante des communautés mais un cadre juridique à repenser

ADCF 07/2012 65 p. JUR0235

Cette étude de l'ADCF fait le point sur la problématique de l'urbanisme commercial, ses évolutions et son cadre légal.

<http://www.adcf.org/files/AdCF-EtudeUrba-120712-V3-4.pdf>

#### L'aménagement commercial dans les SCOT. Retour d'expériences et pistes de réflexion

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement 01/01/2011 96 p. PLA0470

« Le commerce et la planification urbaine sont longtemps restés étrangers l'un à l'autre et, pourrait-on dire, le demeurent encore ; paradoxe si on souscrit au dicton populaire qui veut que la ville soit fille du commerce ! Très peu de POS ou de PLU ont abordé cette question ; un peu plus nombreux, les SCOT ont engagé une évolution. Par petites touches, la législation s'est enrichie de dispositions nouvelles sans pour autant remettre en cause la double autorisation, commerciale par les CDEC puis CDAC et d'urbanisme par le permis de construire. L'actuel projet de loi relative à l'urbanisme commercial, voté à l'Assemblée nationale le 15 juin 2010, franchit le pas décisif en ramenant le commerce dans le seul droit de l'urbanisme. Cet ouvrage, réalisé par un petit groupe de praticiens des agences d'urbanisme et du Certu, accompagne l'évolution majeure que nous vivons. Partant d'une analyse des quelques exemples disponibles de SCOT approuvés avant la LME de 2008, l'ouvrage s'attache à tirer les enseignements de ces tentatives pionnières. Dans un contexte législatif très mouvant et en dépit de nombreuses difficultés résiduelles, il s'efforce de proposer les voies d'un traitement du commerce dans les SCOT et au-delà dans les PLU, montrant que ceci est possible et souhaitable. Si le Sénat abonde dans le sens de l'Assemblée nationale, il s'agira dans quelques mois, pour tous les documents d'urbanisme, de suivre la voie tracée. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

<http://www.fnau.org/publications/etude-rapports.asp?annee=2011>

#### Le centre commercial contre la ville ? Dossier

Urbanisme 01/03/2011 pp. 39-70 P35

*Au sommaire de ce dossier : - Le centre commercial contre la ville ? par Thierry Paquot (téléchargeable intégralement), - Quelle révolution commerciale ? par Philippe Moati (Crédoc), - Les centres récréo-commerciaux nord-américains : une formule exportable ? par Nathalie Lemarchand, - Urbanisme commercial : la révolution new look ? par Sonia Lavadinho et Bernard Lensele, avec un zoom sur dix centres commerciaux européens : Frederiksberg et Fisketorvet (Copenhague-Danemark) ; Promenaden (Leipzig-Allemagne) ; Nov ? Smíchov (Prague-République Tchèque) ; WestEnd City Center, Nyugati Pályaudvar (Budapest-Hongrie) ; Usce (Belgrade-Serbie) ; Hbf RailCity (Bâle-Suisse) ; Sihlcity (Zurich-Suisse) ; Bercy Village (Paris) ; Vasco da Gama (Lisbonne-Portugal), - Manufaktura, un centre commercial au cœur de Łódź' - L'opération Erevan à Cotonou*  
<http://www.urbanisme.fr/issue/contents.php?code=377>

#### Évolution de l'équipement commercial dans l'aire urbaine de Caen

Agence d'étude d'urbanisme de Caen-métropole

Qu'en savons-nous ? 01/09/2010 4 p. WEB

« L'évolution récente de la législation en matière d'urbanisme commercial (loi LME du 4 Août 2008) risque de profondément modifier





le panorama de l'équipement commercial de l'aire urbaine de Caen. Au regard des dernières autorisations CDEC, puis CDAC, les prochaines années vont voir progresser l'équipement de Caen tant en surfaces qu'en densité, alors que le passé récent avait été marqué par une croissance « modérée » des surfaces de vente. » (*RÉSUMÉ REVUE*) Cette note compare l'équipement commercial de Caen, avec celui des villes suivantes : Amiens, Le Havre, Le Mans, Rennes, Rouen et Tours. [http://www.aucame.fr/web/publications/quen\\_savons\\_nous/QSN\\_Economie.php](http://www.aucame.fr/web/publications/quen_savons_nous/QSN_Economie.php)

### **Urbanisme commercial. La planification intercommunale, la solution ? (dossier)**

VOVARD, Agnès

Gazette des communes 13/12/2010 pp. 28-33 P034

« Les règles d'urbanisme commercial s'avèrent, à l'usage, imparfaites car trop peu contraignantes et sources d'insécurité juridique. Elles ne permettent pas en effet de préserver suffisamment les centres-villes ni d'éviter l'encombrement des périphéries. Une proposition de loi vise à remédier à ces manques en tablant sur le schéma de cohérence territoriale (SCoT), et donc sur le niveau intercommunal, pour mieux planifier les implantations commerciales. Mais seules les créations et les extensions de surfaces seraient concernées. Qu'advient-il alors de l'existant ? » (*RÉSUMÉ REVUE*)

### **Urbanisme commercial : un pilotage délicat. Dossier**

Maires de France 01/12/2010 pp.36-41 JUR0230

« Face au développement désordonné des grandes surfaces, comment concilier la liberté d'entreprendre avec la prise en compte du commerce dans l'aménagement durable du territoire ? L'évolution législative en cours devrait aider les maires qui rencontrent encore des difficultés. » (*RÉSUMÉ REVUE*)

### **Rapport fait au nom de la Commission des affaires économiques sur la proposition de loi de MM. Patrick Ollier et Michel Piron relative à l'urbanisme commercial (n° 2490)**

PIRON (Michel)

Assemblée nationale 01/06/2010 163 p. JUR0228

Ce rapport porte sur la proposition de loi sur l'urbanisme commercial. Celle-ci poursuit l'objectif de réintégrer l'urbanisme commercial dans l'urbanisme général. Il présente notamment l'exemple de l'Allemagne au travers de la ville de Düsseldorf qui a réalisé des projets de qualité urbanistiques et architecturale.

<http://www.assemblee-nationale.fr/13/rapports/r2566.asp>

### **Les nouvelles périphéries urbaines : formes, logiques et modèles de la ville contemporaine**

DUMONT, Marc, dir.

Presses universitaires de Rennes 01/01/2010 218 p. ESP1566

« En s'accroissant et en se généralisant à partir de la seconde moitié du XXe siècle, la croissance de l'urbanisation dans le monde a impliqué une reconfiguration de la dualité classique ville/campagne, voyant émerger des territoires diffus aux frontières incertaines. Désormais, ces espaces de desserrement fondés pour certains essentiellement sur des logiques de pendularité, de dépendance à une ville-centre, se transforment et se complexifient sous l'effet de plusieurs facteurs (changements des modes de vie, récession économique, tournant environnemental...). Les territoires de l'habiter n'y sont plus seulement ceux de la mobilité, leurs habitants comme leur formes

construites et habitées se renouvellent, indurant déjà pour certaines d'entre elles sous la forme d'héritages. Des espaces d'ouverture s'y dégagent tandis que de nouvelles frontières se structurent, donnant ainsi une actualité particulière à la compréhension nécessaire de ces périphéries urbaines en devenir auquel cet ouvrage vient contribuer. Trois parties y revisitent donc d'abord les formes d'habitat et d'habiter caractéristiques des périphéries, puis s'attachent à éclairer l'émergence d'espaces ouverts émergents, faits d'opportunités mais aussi de conflits et de résistances, pour réactiver, enfin, plusieurs modèles classiques tel celui de la ville linéaire. Les schémas conventionnels s'y brouillent : à partir de situations françaises et étrangères, plusieurs matières à penser sont déroulées autour d'entrées spécifiques telles que la subsidiarité, l'intermédialité, les temporalités... qui sont moins de nouveaux mots pour caractériser et délimiter ces espaces qu'en restituer en profondeur comme en surface les dynamiques. Vers un monde en changement ? L'ensemble de l'ouvrage nourrit l'idée que ces nouvelles périphéries constituent des instantanés temporels d'une étape de transition 'qui serait moins spatiale (entre la ville et la campagne, entre l'hyperurbain et le périurbain) que celle d'un cycle plus général dans l'histoire des sociétés rurales et urbaines. » (*RÉSUMÉ ÉDITEUR*)

*Cf. table des matières, notamment :*

– *La recomposition territoriale des pôles commerciaux et de loisirs périphériques : vers de nouvelles urbanités ? par Arnaud Gasnier*

### **Urbanisme commercial et politiques de déplacements : la contribution du GART pour poser les jalons d'un aménagement économique durable**

Gart 01/01/2008 57 p. WEB

« Façonnant depuis des siècles nos territoires, le commerce induit des pratiques sociales non seulement en termes de modes vie et de consommation mais aussi en termes de déplacements. Dans le futur, l'évolution du commerce et des loisirs aura donc de forts impacts sur la mobilité urbaine. En 2003, 93 % des Français fréquentaient un hypermarché et 88 % d'entre eux utilisaient leur voiture pour faire leurs courses (ils n'étaient que 50 % dix ans auparavant). En septembre 2006, Renaud Dutreil, alors ministre des Petites et Moyennes entreprises, du Commerce, de l'Artisanat et des Professions libérales, annonçait l'ouverture du chantier de la réforme de la législation relative à l'urbanisme commercial. Une commission de modernisation de l'urbanisme commercial, composée de plus d'une trentaine de représentants associatifs, élus et professionnels, s'est réunie à 5 reprises et a formulé une série de propositions. Si le GART n'a pas été invité à prendre une part directe aux travaux de la commission, ses instances ont toutefois souhaité faire connaître leur point de vue au Gouvernement en adoptant, le 17 janvier 2007, une résolution reprenant ses orientations pour une meilleure intégration des principes de la mobilité durable dans les procédures d'urbanisme commercial. Soumises à une consultation publique, les propositions de la commission ont fait l'objet d'un examen approfondi par le GART, qui regrette que les questions d'accessibilité, de desserte par les transports en commun et de mobilité durable en général, n'aient fait l'objet d'aucune proposition approfondie. Ce document entend donc répondre à cette carence. » (*RÉSUMÉ GART*)

<http://www.gart.org/tele/UrbanismeCommercial2008.pdf>





### **L'équipement commercial des aires urbaines du Nord-Ouest de la France**

Qu'en savons-nous ? Agence d'étude d'urbanisme de Caen-métropole 01/10/2008 WEB

« L'équipement commercial des grandes aires urbaines du nord-ouest de la France participe à leur attractivité résidentielle et constitue aussi un indicateur de leur dynamisme économique et de leur rayonnement. Ces aires urbaines s'inscrivent désormais pleinement dans une concurrence pour attirer de grands projets commerciaux emblématiques, et notamment les grandes enseignes de notoriété internationales, synonymes de qualité de vie et de modernité. La comparaison de l'équipement commercial de plus de 300 m<sup>2</sup> de l'aire urbaine de Caen avec celui des 7 métropoles les plus proches (Rennes, Angers, Le Mans, Tours, Rouen, Le Havre et Amiens) montre que la métropole caennaise n'est pas la plus dotée. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

[http://www.aucame.fr/web/publications/quen\\_savons\\_nous/fichiers/QSN005-UrbaCom1.pdf](http://www.aucame.fr/web/publications/quen_savons_nous/fichiers/QSN005-UrbaCom1.pdf)

### **Les stratégies de développement commercial, six expériences d'agglomérations françaises**

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole 01/01/2008 49 p. PLA0451

Après une présentation historique (basée sur l'exemple de Lille) de la construction des stratégies de développement commercial, cette étude reprend les expériences de 6 agglomérations dans ce domaine : données de cadrage, documents stratégiques de référence, contenu, mise en œuvre...

<http://www.adu-lille-metropole.org/documentbibliotheque/pdf/1243.pdf>

## **INDICATEURS DE SUIVI DES SCOT**

### **La mise en œuvre d'un SCoT : indicateurs de suivi**

MORAIN, Marc ; Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema); Etd, le centre de ressources du développement territorial ; Fédération nationale des SCoT ; Fédération nationale des agences d'urbanisme

Éditions ETD ; Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) 2012 11 p. WEB

« Conformément à l'article L.122-14 du Code de l'urbanisme, modifié par la loi Engagement national pour l'environnement (ENE) de juillet 2010, les maîtres d'ouvrage des SCoT doivent « procéder à une analyse des résultats de l'application du SCoT », au plus tard à l'expiration d'un délai de six ans à compter de la délibération portant approbation du schéma, et « délibérer sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète » Les thèmes de ce bilan sont précisés : environnement, transports et déplacements, maîtrise de la consommation d'espace et implantation commerciale. Et « cette analyse est communiquée au public et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement ». La présente note est axée sur le suivi de la mise en œuvre des orientations générales issues des DOG des SCoT étudiés, suivi qui nécessite d'identifier des indicateurs significatifs, de les organiser, pour, en cohérence avec les enjeux et les incidences évaluées au préalable, vérifier la pertinence des orientations générales du schéma mises à l'épreuve du terrain, et mettre en évidence, en fonction des effets constatés sur le territoire, les évolu-

tions à donner à ces orientations. » (EXTRAIT DU DOCUMENT)

<http://www.outil2amenagement.certu.developpement-durable.gouv.fr/la-mise-en-oeuvre-d-un-SCoT-2012-2013-a736.html>

### **Tableau de bord de suivi du SCoT**

MALLE, Jérôme

Audiar 05/2012 54 p. PLA0497-AR

Le présent tableau de bord vient en appui au Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays de Rennes approuvé le 18 décembre 2007. Il vise à suivre non seulement l'évolution du territoire, mais aussi la mise en œuvre du projet politique illustré par ses grands objectifs de politiques publiques (Projet d'aménagement et de développement durable) et ses dispositions prescriptives (Document d'orientations générales). Ce premier tableau de bord est conçu comme un outil d'animation, de dialogue et de pilotage. Il observe les évolutions constatées sur le territoire et estime si les premières tendances vont dans le sens des objectifs énoncés dans le SCoT. Son utilité est de permettre aux élus et aux partenaires d'envisager, si besoin, des actions correctives. Ce travail sera une base essentielle pour évaluer le SCoT et savoir s'il a produit tous les effets attendus et atteint ses objectifs. Cette évaluation est d'ailleurs prévue par la loi\*, en particulier pour quatre grandes thématiques : l'environnement, les transports et les déplacements, la maîtrise de la consommation de l'espace et les implantations commerciales. Le tableau de bord s'inscrit dans un contexte mouvant. L'évolution prévisible de la carte de l'intercommunalité et l'application de la loi de juillet 2010 portant « engagement national pour l'environnement », dite Grenelle 2, impacteront le périmètre et le contenu même du SCoT. Quatre années après son approbation, ce regard rétrospectif arrive à point nommé pour nourrir les futures stratégies d'aménagement du Pays de Rennes.

Vingt indicateurs de suivi ont été sélectionnés. Ils correspondent aux grandes thématiques du SCoT. Leur mise au point a mobilisé un groupe de travail technique rassemblant les principaux partenaires de la démarche. Ils ont été ensuite débattus et précisés au sein des commissions ad hoc du Syndicat mixte du SCoT ; la production des analyses et synthèses ayant été réalisée par l'Audiar. À une batterie d'indicateurs statistiques, avec toutes les limites inhérentes aux données disponibles, se joint des enquêtes spécifiques réalisées par l'agence d'urbanisme. Elles proposent pour de nombreux indicateurs des éclairages plus circonstanciés et appropriés aux orientations du SCoT. C'est le cas pour la démographie, la mise en œuvre des « pôles d'échanges » ou encore la « ville des proximités ».

<http://doc.audiar.org:8080/alexandrie-7/dyn/portal/index.seam?binaryFileId=7757&page=alo&menu=&fonds=&alold=36138&actionMethod=dyn%2Fportal%2Findex.xhtml%3AdownloadAttachment.download&cid=67>

### **SCoT 2030 Agglomération lyonnaise. Tableau de bord de suivi et d'évaluation**

Sepal (syndicat mixte) ; Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise,

Les cahiers de mise en œuvre, sans date, 63 p.

[http://www.SCoT-agglolyon.fr/document.php?rubrique\\_id=56&document\\_id=163](http://www.SCoT-agglolyon.fr/document.php?rubrique_id=56&document_id=163)



## AUTRES SOURCES

### Prise en compte des objectifs du Grenelle de l'environnement dans les SCoT bretons

DREAL, juillet 2013, 81 p.

L'objectif de ce guide est multiple :

- disposer d'un état des lieux des pratiques innovantes dans les derniers SCoT bretons ;
- évaluer les conditions d'émergence et de mise en œuvre ;
- proposer des points de vigilance et des pistes d'amélioration pour les futurs SCoT.

L'étude, menée par une approche thématique (7 thématiques retenues, issues ou renforcées par les lois Grenelle), a porté sur l'analyse des 20 derniers SCoT arrêtés ou approuvés en région.

Les 7 thématiques retenues sont :

- Trame Verte et Bleue (TVB)
- Énergie-Climat
- Activités économiques et commerciales
- Renouvellement urbain
- Consommation foncière et protection des espaces agricoles
- Déplacements
- Aspects littoraux

<http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/etude-prise-en-compte-des-a1967.html>

[http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Etude\\_SCoT\\_Grenelle\\_def\\_format\\_impression\\_cle691b71.pdf](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Etude_SCoT_Grenelle_def_format_impression_cle691b71.pdf)

### La mise en œuvre d'un SCoT. Indicateurs de suivi. Fiche du Certu

Certu - Etd - Fédération nationale des SCoT - Fnau, juin 2012, 12 p.

<http://www.certu-catalogue.fr/la-mise-en-oeuvre-d-un-SCoT.html>

### Indicateurs inter- SCoT. Les SCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise

Agences d'urbanisme de Lyon & Saint-Etienne, mai 2015, 63 p.

[http://www.inter-SCoT.org/Document/Indicateurs\\_inter-SCoT\\_-\\_suivi\\_du\\_Chapitre\\_commun--15076](http://www.inter-SCoT.org/Document/Indicateurs_inter-SCoT_-_suivi_du_Chapitre_commun--15076)

<http://www.inter-SCoT.org/recherche/indicateurs>

### SCoT 2030 Agglomération lyonnaise. Tableau de bord de suivi et d'évaluation

Agence d'urbanisme de Lyon, Sepal, 63 p.

[http://www.urbalyon.org/AffichePDF/Etat\\_zero\\_de\\_suivi\\_du\\_SCoT\\_de\\_l\\_Agglomeration\\_lyonnaise-3358](http://www.urbalyon.org/AffichePDF/Etat_zero_de_suivi_du_SCoT_de_l_Agglomeration_lyonnaise-3358)

### Indicateurs du SCoT du Bas-Rhin

Agence d'urbanisme de Strasbourg

<http://www.adeus.org/productions>

### Indicateurs de suivi du SCoT Alsace du Nord

Agence d'urbanisme de Strasbourg

<http://SCoTan.alsacedunord.fr/index.php/des-paroles-aux-actes/suivre-la-mise-en-oeuvre>

### Charte pour un aménagement commercial durable et de qualité. InterSCoT

Agence d'urbanisme de Lyon, décembre 2012, 11 p.

[http://www.SCoT-agglolyon.fr/\\_dynamique//documentation/fichiers/charte-amenagement-commerce-2012-600.pdf](http://www.SCoT-agglolyon.fr/_dynamique//documentation/fichiers/charte-amenagement-commerce-2012-600.pdf)

### Urbanisme commercial et InterSCoT Terres du Nord

Lettre d'information de l' InterSCoT Terres du Nord, n° 5, février 2013

<http://www.SCoT-region-arras.org//upload/tinyMCE/85508973/files/La%20Lettre%20InterSCoT%205%20vf.pdf>

<http://interSCoT-terresdunord.over-blog.org/>

### Fiches CERTU : Mesure de la consommation d'espace à partir des fichiers fonciers – septembre 2013

<http://www.territoires-ville.cerema.fr/mesure-de-la-consommation-d-espace-a-partir-des-a924.html>

### Outil : les SIG consommation foncière de la DDTM 35



## ATELIER N° 4. MODÈLE DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES RECONVERSION DES FRICHES

### MODÈLE DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

#### Réussir la planification et l'aménagement durables.

##### 2. Activités économiques

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie ;  
FOURTEY Dominique ; MAUPEU Cécile

Ademe, 2014, 106 p. (Les Cahiers Techniques de l'AEU2)

Le développement des activités économiques a des impacts notamment environnementaux et sociaux, en modifiant le territoire, les espaces naturels ou agricoles, points auxquels s'intéresse fortement le développement durable. L'ADEME souhaite assurer la prise en compte de ces enjeux en amont des projets d'urbanisme, pour intégrer les activités économiques dans l'ensemble des fonctions urbaines (habiter, travailler, se récréer, circuler), et ceci dans une perspective de mixité fonctionnelle.

Ce cahier est un outil d'aide à la réflexion et à l'action dans le cadre du dispositif AEU2 permettant d'intégrer au mieux les activités économiques dans le cadre des documents et projets d'aménagement et de planification et concernant toutes les échelles de projet : grand territoire (SCoT), projet urbain (PLUi et PLU), aménagement opérationnel (opération d'aménagement). Il se focalise sur les liens croisés entre économie, aménagement/planification et développement durable.

Il présente les enjeux de la prise en compte des activités économiques et de l'évaluation de leur impact aux différentes échelles de projet. Il se concentre sur les processus plus que les procédures, sur les grandes questions à se poser tout au long des réflexions et des projets.

La version électronique est uniquement [consultable en ligne](#).

Plus d'infos : <http://www.ademe.fr/reussir-planification-lamenagement-durables-activites-economiques-3-activites-economiques>

#### Référentiel Bretagne Qualiparc

Conseil régional de Bretagne 2009 18 + 7 p. ENV0706-6 + WEB  
« Le dispositif « Bretagne Qualiparc », lancé en 1999 en partenariat entre la Chambre régionale de commerce et d'industrie, la Région et les quatre Départements, est piloté par la Région depuis 2006. Il vise à améliorer la qualité de l'ensemble des zones d'activités bretonnes. Plus qu'un label, c'est une démarche d'accompagnement des porteurs de projets (communautés de communes principalement) en faveur de la qualité économique, sociale et environnementale de leurs zones d'activités (création, extension ou requalification). Le référentiel Bretagne Qualiparc précise les dimensions à prendre en compte dans un projet : cohérence avec les projets de développement du territoire, gestion économe des ressources, implication en amont des entreprises, intégration du parc dans son environnement, réalisation d'équipements collectifs (crèche, déchetterie, etc.). Afin d'aller plus loin dans la qualité des projets, le référentiel a été révisé. La nouvelle version sera applicable à compter de 2009. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

Ce document propose en outre un glossaire des démarches déve-

loppement durable : HQE (haute qualité environnementale), AEU (approche environnementale de l'urbanisme), démarche de management environnemental ; ISO 14001 ; EMAS ; écologie industrielle.

[http://www.bretagne.fr/internet/upload/docs/application/pdf/2009-07/referentiel\\_bretagne\\_qualiparc.pdf](http://www.bretagne.fr/internet/upload/docs/application/pdf/2009-07/referentiel_bretagne_qualiparc.pdf)

#### Démarche de développement durable sur les parcs d'activités. Signature de la charte partenariale.

##### Validation du référentiel Bretagne Qualiparc

Conseil régional de Bretagne 27/03/2009 24 p. ENV0706-7

Ce document compile la charte partenariale et le référentiel Bretagne Qualiparc qui ont été soumis à signature le 27 mars 2009. La charte partenariale précise les objectifs visés par la démarche Bretagne Qualiparc, les moyens d'intervention mis à disposition des collectivités bretonnes et la gouvernance du dispositif. Cette charte formalise les différents termes du partenariat associant la Région Bretagne, les Conseils généraux des Côtes d'Armor, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan.

#### Bretagne Qualiparc et enjeux en matière de zones d'activités

CRCI de Bretagne, 01/09/2004 DVD0014

Cette vidéo a été réalisée dans le cadre de l'opération Bretagne Qualiparc sous la forme de deux films de 10 et 16 minutes.

#### Bretagne Qualiparc. Parc d'activités, réussir la conduite de son projet : guide méthodologique pour la création, l'extension ou la requalification d'un parc d'activités

CRCI de Bretagne 01/01/2003 64 p. ENV0706-2

Ce guide méthodologique a été réalisé par le Chambre de commerce et d'industrie de Bretagne dans le cadre de l'opération Bretagne Qualiparc, dispositif qui associe le Conseil régional, les quatre conseils généraux, l'Europe, les services de l'État, l'Ademe, les CCI et la CRCI de Bretagne. L'objectif est d'améliorer la qualité environnementale des zones d'activités en les rendant plus attrayantes et plus compétitives, notamment en optimisant leur fonctionnement (accès, voirie, circulation, gestion des déchets et des eaux) et leur cadre de vie (aménagement paysagers, entretien, services, équipements...).

### RECONVERSION DES FRICHES

À noter : nombreuses références d'articles ou de dossiers sur [Urbamet](#)

#### Guide de reconversion des friches d'activités du Grand Amiénois - Janvier 2014

Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois  
ADUGA, janvier 2014, 59 p.

83 sites et 200 hectares ...

Voici des chiffres qui parlent ! Les résultats de l'étude du potentiel des friches d'activité du Grand Amiénois interpellent les acteurs du Pays. En premier lieu, au regard de la dimension foncière : réinvestir les friches au service d'une utilisation économe de l'espace c'est contribuer à la mise en œuvre des objectifs de notre Schéma de cohérence territoriale ; mais la reconquête des sites abandonnés est également porteuse d'enjeux environnementaux, urbains, économiques et sociaux !

Ces enjeux nous concernent tous. Élus de pôles urbains, comme de bourgs, nous sommes confrontés à cet héritage dont une part im-



portante est liée à l'industrie textile qui s'est développée, au XIX<sup>ème</sup> siècle, dans nos vallées.

L'étude pilotée par l'Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois et confiée au groupement SITEUM-QUAY-SEQUOIA nous livre une connaissance approfondie des friches du Grand Amiénois, et illustre de possibles devenirs à travers treize sites pilotes qui furent sélectionnés collectivement pour leurs caractères démonstratifs.

Le « Guide de reconversion des friches » tire les enseignements de l'étude et de l'analyse des sites-pilotes, en abordant les situations spécifiques inhérentes à ce type de projet. Il propose un accompagnement, pas à pas, des acteurs qui souhaitent s'engager, au-delà des difficultés, dans la valorisation des réelles opportunités offertes par ces friches parfois inscrites dans notre identité territoriale.

<http://fr.calameo.com/read/000915846bfb0ff9094bd>

voir aussi autres études sur les friches industrielles sur :

<http://www.aduga.org/index.php?lvl=cmspage&pageid=11>

### **Requalification des espaces commerciaux : retours d'expériences et premiers enseignements**

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) 2013 29 p. ESP1672

« La croissance démographique et ses conséquences urbaines ont contribué au développement de l'activité commerciale en favorisant l'ouverture de nouveaux espaces commerciaux dans de nombreux bassins de vie de France métropolitaine. Par ailleurs, la consommation des ménages a été le principal moteur de la croissance économique en France depuis le début des années 2000. Or, depuis 2008, elle a connu un net ralentissement en raison de la crise économique et sociale. L'expansion des zones commerciales s'est traduite par une augmentation constante des mises en chantier de nouvelles surfaces. Des données récentes montrent que le parc de l'immobilier commercial en France affiche un dynamisme qui contraste avec le ralentissement de l'activité des grands centres commerciaux et de la consommation des ménages. Le rendement financier des actifs commerciaux est d'ailleurs considéré comme l'un des plus élevés avant les actifs résidentiels et tertiaires. Ainsi la conjonction d'une croissance rapide des surfaces commerciales autorisées, de la faiblesse de la consommation des ménages et de la financiarisation de l'immobilier commercial représentent des facteurs de risque de dégradation des espaces commerciaux à court et moyen terme. Cette publication aborde à la fois les enjeux et les risques de la dégradation des espaces commerciaux pour les territoires en examinant les nouvelles tendances de consommation et en caractérisant les types d'espaces commerciaux actuels et leur degré de dégradation éventuelle.

En reprenant les enseignements d'un séminaire technique et partenarial (Adef, AdCF, CCI France, Certu, Etd, Egis, MELT – DGALN), le document propose également une typologie des formes de requalification et d'interventions sur les espaces commerciaux. Enfin, la dernière partie donne lieu à quelques pistes de propositions pour conduire une opération de requalification tant du point de vue de la collectivité ou des services de l'État que de celui des opérateurs privés (entreprises commerciales, propriétaires fonciers et promoteurs privés).» (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

### **Friches industrielles et sols pollués (dossier)**

BERTHIER, Isabelle ; LEMONIER, Marc

Diagonal. n°187, février 2013.- pp.30-58, ill.

« Le recyclage de foncier urbain, a fortiori lorsqu'il était dévolu à des activités industrielles, se heurte, dans la plupart des cas, à la présence de terrains pollués. Les difficultés à résoudre, parfois même les blocages, sont alors d'ordres juridique, économique, scientifique et technique. La responsabilité et la prise en charge de la remise en état des sols, leur restitution dans un hypothétique état antérieur ou la recherche d'un niveau de dépollution adapté à l'usage futur, la prise en compte, dans l'équilibre financier d'une opération, des coûts de traitement, voire de ceux engendrés par de mauvaises surprises, les méthodes et techniques mises en oeuvre pour la réparation des dommages, sont autant de questions qui intéressent tous les acteurs impliqués dans l'opération d'aménagement, de l'ancien exploitant à l'utilisateur final. » (EXTRAIT DE LA REVUE)

*Au sommaire de ce dossier : Savoir pour décider ; Un intermédiaire pour la dépollution ; Saint-Chamont (Loire) Novaciéries se forge un nouvel avenir ; Le prix de la reconversion. La dépollution : techniques et financements ; Carene : la fin de l'innocence ; Roubaix-Tourcoing-Wattrelos. L'Union : de la zone industrielle à l'éco-quartier ; Besançon : Les terres souillées de l'Oppidum ; Le cadre juridique, entre dédale et labyrinthe.*

### **Friches industrielles - Un monde culturel européen en mutation**

Fabrice Raffin

L'Harmattan, 2007, 306 p.

Ce livre éclaire et analyse un phénomène essentiel, mais resté confidentiel du paysage culturel et artistique des trois dernières décennies : la multiplication d'initiatives culturelles privées et « militantes » qui, dans toute l'Europe, prennent place dans d'anciens sites industriels ou marchands. Le texte rend compte du processus d'émergence, de la vie et de l'évolution de trois de ces initiatives sur plus de 25 ans : Le Confort Moderne à Poitiers, l'Usine à Genève, la Ufa-Fabrik à Berlin. Quelles sont précisément ces pratiques culturelles contemporaines, leurs contenus, leurs sens esthétiques, politiques et sociaux ? Comment qualifier les formes d'engagement, les carrières individuelles et collectives qu'elles produisent ? Quels modes d'organisation et de production artistiques ces nouvelles approches de l'action culturelle génèrent-elles ? Enfin, au-delà des lieux et des équipes, comment analyser leurs rôles sur la qualification des espaces et l'évolution des équilibres urbains ?

*Cf. Sommaire*

### **EXEMPLES**

#### **Le rôle du projet BUGA 2019 et des regionalparks dans la stratégie de développement régional**

MARQUES, Hugo

Regionalverband Heilbronn-Franken 2014 47 p. ENV0955 + PDF  
Rapport de stage mené du 1<sup>er</sup> octobre 2013 au 30 avril 2014 au sur la conduite d'une étude sur le rôle du projet BUGA\* Heilbronn 2019 et des regionalparks allemands dans une stratégie de développement régional.

\* Bundesgartenschau : exposition internationale qui a lieu tous les 10 ans en Allemagne.

Mémoire d'un étudiant de Sciences Po Rennes, classé chez HB





### **La fabrique de l'île. Acte II. Chroniques de l'île; Place publique - Nantes - Saint-Nazaire**

GRAVELAINE, Frédérique de ; Société d'aménagement de la métropole Ouest Atlantique

Samoa 2013 62 p. ESP1501-6

« Les urbanistes Marcel Smets et Anne Mie Depuydt ont succédé à Alexandre Chemetoff. La Samoa a un nouveau directeur, Jean-Luc Charles, qui a remplacé Laurent Théry. La possible arrivée de l'hôpital, le départ programmé du Marché d'intérêt national bouleversent les perspectives. Pas de doute, la fabrique de l'île de Nantes est entrée dans son acte II. Dans ce sixième volume des Chroniques de l'île, l'auteur donne à voir et à comprendre cette nouvelle phase. Plus que jamais, c'est une ville qui se construit sous nos yeux. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

<http://www.calameo.com/read/0000219148f1ce9eb09d9>

### **La création prend ses quartiers. Chroniques de l'île; Place publique - Nantes - Saint-Nazaire**

GRAVELAINE, Frédérique de ; Société d'aménagement de la métropole Ouest Atlantique

Samoa 2011 77 p. ESP1501-5

« Entreprises culturelles, enseignement supérieur, recherche, artistes... Un Quartier de la création voit le jour sur l'île de Nantes, à l'emplacement même des sites industriels qui ont fait la prospérité de la ville pendant plus d'un siècle. Mais ce territoire fertile ne se borne pas à un seul quartier. Il est un projet pour l'ensemble de la métropole, un pari, celui d'utiliser la culture comme une force productive majeure du 21<sup>e</sup> siècle. Dans ce cinquième volume des Chroniques de l'île, Frédérique de Gravelaine, auteur de nombreux ouvrages sur l'urbanisme, interroge les acteurs, rappelle l'histoire, éclaire les enjeux du Quartier de la création. » (RÉSUMÉ ÉDITEUR)

### **Quartier des Fonderies, Nantes. Passage de la mémoire**

Ecologik 01/02/2010 pp. 106-115 P113

Livrés il y a tout juste un an au cœur de l'île de Nantes, les espaces publics et l'ancienne halle reconverte des célèbres Fonderies de l'Atlantique ont fière allure. À mi-chemin entre un passage couvert, un jardin et un bâtiment, ce lieu hybride, conçu par l'Agence bordelaise ADH (Doazan + Hirschberger), invite au voyage par les nombreuses espèces plantées provenant des quatre coins du monde, reflet du commerce triangulaire qui a fait la fortune de la ville. En conservant la mémoire du site, ces aménagements tissent des liens avec la ville et son fleuve.

### **Saint-Nazaire-Redon : carnet de voyage 23-24 avril 2012. Transformateur à Redon**

LABORDE-MILAA, Nathalie ; LE THIEC, Anne ; BELLEIL, Gilles Audiar 04/2012 37 p. 201204-03

Ce carnet de voyage a accompagné le voyage d'études de l'Audiar organisé les 23 et 24 avril 2012 à Saint-Nazaire. L'agence a notamment rencontré le personnel de l'ADDRN pour un échange et retour d'expériences.

Voir notamment l'expérimentation du Transformateur à Redon

<http://amisdutransformateur.over-blog.com/>

### **La reconversion des friches urbaines : les enseignements de l'expérience BERI**

Études foncières, 01/05/2009, pp. 20 et 37-40 - P025

La conduite des projets de renouvellement autour des friches ur-

baines dans des configurations de tension immobilière et foncière est abordée en comparant une quinzaine de projets intégrés au projet européen BERI (Brownfield European Regeneration Initiative) financé par la communauté européenne au titre du programme Interreg IIIc répartis dans sept Etats européens. Une typologie des projets de renouvellement est proposée en vue d'établir un lien entre le type de projet et la stratégie de renouvellement appropriée.

### **Construire... ou reconstruire la ville existante : une nécessité à l'heure du Grenelle de l'environnement et de la crise économique**

Traits d'agences, 21/03/2009 pp. 6-14 - P279

« Ce dossier présente un certain nombre d'exemples de projets urbains dans les espaces en mutation de la ville existante : friche industrielle à Amiens ou à Béthune, site militaire à Reims, centre ancien à Châlons-en-Champagne, site économique en entrée de ville à Toulon, espace central et quartier périphérique enclavés à Lyon, espace naturel dégradé à Marseille, rives de la Meurthe à Nancy. Les transformations urbaines ainsi décrites diffèrent selon les situations : la ville se recompose par l'économie, par l'habitat, par les espaces publics, mais aussi par les infrastructures routières qui constituaient hier encore autant de lieux de ruptures. La requalification de tous ces lieux permettra de fonder la ville de demain. » (EXTRAIT)

[http://www.fnau.org/file/news/TA07\(1\).pdf](http://www.fnau.org/file/news/TA07(1).pdf)

### **La ville mutable. Mutabilité et référentiels urbains : les cas de Bouchayer Viallet, de la Belle de Mai et du Flon**

ANDRES, Lauren ; VANIER, Martin (dir.)

Agence d'urbanisme de Lyon, 2008 498 p. WEB

« Objets privilégiés de la ville mutable, les friches urbaines ne sont pas le simple résultat d'une distorsion entre un contenant et un contenu mais s'inscrivent au sein d'une dynamique de mutation dont il s'agit d'analyser la trajectoire. Trois temps structurent cette trajectoire : l'avant-friche, la friche et ses phases d'attente et de veille, et l'après-friche. Ses processus de mutation permettent d'interroger les systèmes d'acteurs en présence et les dispositifs d'action qui y sont associés. Aux acteurs décisionnaires et propriétaires et aux acteurs transitoires du temps de veille s'agrègent d'autres types d'acteurs, publics ou privés, issus des sphères aménagistes, économiques, ou encore de la société civile. Par la construction d'un modèle interprétatif à partir des référentiels urbains de la mutabilité, c'est à dire des corpus de références conduisant à l'action, j'interroge ainsi le contenu de l'action publique et collective. Ce modèle interprétatif est mis à l'épreuve du processus de mutation de mes trois études de cas : le site Bouchayer- Viallet à Grenoble, la manufacture des tabacs de la Belle de Mai à Marseille et la plateforme du Flon à Lausanne. Les quatre référentiels urbains identifiés renvoient, schématiquement, à quatre grands processus de mutation : la mutabilité douce, pacificatrice et concertée (référentiel urbain de mutation épargnante), la mutabilité incisive, interventionniste et dirigiste (référentiel urbain de mutation exploitante), la mutabilité par le bas, innovatrice et intrinsèque à la friche permissive (référentiel urbain de mutation précurseur) et, enfin, la mutabilité trompeuse, contestatrice et marginalisante (référentiel urbain de mutation chimérique). » (RÉSUMÉ D'AUTEUR)

Cf. synthèse de 6 p. article RERU n° 4/2010



**L'IBA Emscher Park : une démarche innovante de réhabilitation industrielle et urbaine. Document préparatoire en vue du voyage d'étude dans la Ruhr au printemps 2009**

MORAILLON (Sarah)

Agence d'urbanisme de Lyon, 2008 71 p. WEB

La démarche de la région allemande de la Ruhr est riche d'enseignement pour le grand territoire Lyon-St Etienne autour de l'articulation urbanisme/culture.

[http://www.urbalyon.org/Document/L-\\_IBA\\_Emscher\\_Park\\_-\\_Une\\_demarche\\_innovante\\_de\\_rehabilitation\\_industrielle\\_et\\_urbaine\\_-\\_Synthese-2099](http://www.urbalyon.org/Document/L-_IBA_Emscher_Park_-_Une_demarche_innovante_de_rehabilitation_industrielle_et_urbaine_-_Synthese-2099)

**AUTRES SOURCES**

**Prise en compte des objectifs du Grenelle de l'environnement dans les SCoT bretons**

DREAL, juillet 2013, 81 p.

L'objectif de ce guide est multiple :

- disposer d'un état des lieux des pratiques innovantes dans les derniers SCoT bretons ;
- évaluer les conditions d'émergence et de mise en œuvre ;
- proposer des points de vigilance et des pistes d'amélioration pour les futurs SCoT.

L'étude, menée par une approche thématique (7 thématiques retenues, issues ou renforcées par les lois Grenelle), a porté sur l'analyse des 20 derniers SCoT arrêtés ou approuvés en région.

Les 7 thématiques retenues sont :

- Trame Verte et Bleue (TVB)
- Énergie-Climat
- Activités économiques et commerciales
- Renouvellement urbain
- Consommation foncière et protection des espaces agricoles
- Déplacements
- Aspects littoraux

<http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/etude-prise-en-compte-des-a1967.html>

[http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Etude\\_SCoT\\_Grenelle\\_def\\_format\\_impression\\_cle691b71.pdf](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Etude_SCoT_Grenelle_def_format_impression_cle691b71.pdf)

**La revitalisation des friches agricoles et industrielles dans les Côtes d'Armor**

DDTM 22, juin 2014 (en partenariat avec l'école nationale supérieure d'architecture de Bretagne)

La DDTM 22 expérimente, depuis 2012, une réflexion sur la revitalisation des friches agricoles et industrielles en partenariat avec l'école nationale supérieure d'architecture de Bretagne (ENSAB). Ce travail d'étude s'est effectué en 2 phases, au cours des années universitaires 2012-2013 et 2013-2014. Les objectifs recherchés sont d'étudier des sites et installations agricoles partiellement ou totalement abandonnés dans le cadre d'une restauration permettant des mixités fonctionnelles et d'usages, et de tester leurs possibilités de transformation en excluant leur remplacement total. Les projets des étudiants doivent prendre en compte le rétablissement des liens entre ces zones de friches et les autres parties du territoire. L'étude a fait l'objet de présentations aux acteurs locaux et est éditée sous la forme de deux livrets présentant, notamment, l'ensemble des projets des étudiants.

intranet DDTM 22 : <http://intra.ddtm-22.i2/amenagement-urba->

[nisme-paysage-et-a3985.html](http://intra.ddtm-22.i2/amenagement-urba-nisme-paysage-et-a3985.html)

<http://sbl22-valles.ddtm-22.i2/applis/documents/Hypersituations1213.pdf>

<http://sbl22-valles.ddtm-22.i2/applis/documents/Hypersituations1314.pdf>

**De la zone d'activités au quartier actif. Vers une densité, une mixité et une qualité des espaces d'activités**

MANIC, Lucie ; PEREZ, Emmanuel (dir.), Service Espace, Habitat et Cadre de Vie

Direction Départementale des Territoires et de la Mer 35, 2012, 79 p.

Considérées comme l'un des piliers du développement économique d'un territoire, les zones d'activités sont aussi des lieux de travail et de vie pour les usagers qui les fréquentent. Les mutations économiques et les préoccupations d'un développement durable interrogent et transforment la conception, la production et les usages de ces lieux. Ce guide de sensibilisation est constitué de 3 parties :

- 1<sup>ère</sup> partie : État des lieux des zones d'activités sur le territoire français, breton, et d'Ille-et-Vilaine
- 2<sup>ème</sup> partie : Pourquoi réaliser un projet de zone d'activités ? Quel projet concevoir : création, extension ou requalification ? Comment mettre en œuvre ce projet urbain ?
- 3<sup>ème</sup> partie : Quelles sont les démarches pour aller vers une densité, une mixité et une qualité des zones d'activités, quelles sont les innovations possibles ? (à l'échelle de la zone, à l'échelle de la parcelle et du bâtiment)

intranet DDTM 35 :

<http://intra.ddea-35.i2/de-la-zone-d-activites-au-quartier-a2279.html>  
[http://intra.ddea-35.i2/IMG/pdf/etudeZA-A5-01\\_cle017de7.pdf](http://intra.ddea-35.i2/IMG/pdf/etudeZA-A5-01_cle017de7.pdf)

**Observation du foncier à vocation économique. Point d'étape**

DREAL, octobre 2012

Démarche qui a consisté à envoyer un questionnaire aux SCoT, réaliser des entretiens avec des acteurs ayant mis en place un dispositif d'observation des ZAE et/ou du foncier économique et à échanger sur les données et indicateurs.

intranet DREAL Bretagne :

[http://intra.dreal-bretagne.i2/IMG/pdf/Obs\\_foncier\\_eco\\_presentation\\_et\\_cle6eba2a.pdf](http://intra.dreal-bretagne.i2/IMG/pdf/Obs_foncier_eco_presentation_et_cle6eba2a.pdf)

[http://intra.dreal-bretagne.i2/spip.php?page=article&id\\_article=9168&id\\_rubrique=3632](http://intra.dreal-bretagne.i2/spip.php?page=article&id_article=9168&id_rubrique=3632)

**Exemples d'interventions de l'EPFB en matière de développement économique et de friches**

- Dol de Bretagne (35) - Friche Butagaz : Transformer un ancien site industriel en quartier d'habitation.
- Châteaubourg (35) : Adapter un ancien site industriel (déménagement de l'usine Thalès) à de nouveaux usages.
- Josselin (56) - Densification ZAE : Identifier et mobiliser des gisements fonciers au sein des zones d'activités.
- Lorient (56) - Ancien hôpital de Bodélio : Rendre un foncier propre à l'aménagement d'un nouveau quartier.

<http://www.foncierdebretagne.fr/-interventions.htm>



### **La gestion économe du foncier dans les parcs d'activités. Des concepts pour éclairer, des chiffres pour mesurer, des préconisations pour agir. Guide**

Idéa 35 Ille-et-Vilaine Développement, octobre 2013, 102 p.

Cette étude s'inscrit dans un contexte où agir pour une gestion raisonnée du foncier dans les parcs d'activités constitue un enjeu majeur pour notre région. Tous les acteurs de l'aménagement du territoire sont concernés (économie, aménagement, habitat, agriculture, ...). Cet enjeu est particulièrement prégnant sur un territoire attractif comme l'Ille-et-Vilaine.

Ce document s'adresse à tous les acteurs de l'aménagement des territoires. L'objectif est de comprendre les réalités de l'occupation du sol dans les parcs d'activités pour en tirer des enseignements et aménager autrement.

Il est structuré en 3 parties :

1. comprendre,
2. mesurer et évaluer,
3. agir.

<http://www.idea35.fr/guide-gestion-econome-foncier-parc-d-activites.aspx#.VcsacBDQThQ>

### **Charte agriculture & urbanisme. Pour un aménagement durable du territoire d'Ille-et-Vilaine**

Chambre d'Agriculture d'Ille-et-Vilaine, Conseil Général d'Ille-et-Vilaine, DDTM 35, novembre 2011, 39 p.

Ce document a été réalisé par la Chambre d'Agriculture d'Ille-et-Vilaine, le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine et la Direction Départementale des Territoires et de la Mer d'Ille-et-Vilaine.

La « Charte Agriculture et Urbanisme », vise à préserver au mieux les espaces agricoles en conciliant l'aménagement et le développement durable du territoire. La préservation de l'espace agricole est un objectif de gestion durable des territoires urbains et ruraux affirmé par la profession agricole et l'ensemble des collectivités.

### **Fiche technique n° 10. Pour des zones d'activités attractives et économes en foncier**

Fiche technique réalisée avec la collaboration d'Idéa 35, 4 p.

<http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr/Actualites/Archives/Archives-Annee-2012/Fevrier-2012/Signature-de-la-Charte-Agricoolture-et-Urbainisme>

### **La reconversion des sites et des friches urbaines pollués. Friches urbaines : redessignons-leur un avenir**

ADEME, mars 2014, 11 p

La reconversion des sites et friches pollués est une thématique montante pour un aménagement pérenne et responsable du territoire.

Cette brochure en présente le contexte général, les acteurs et les moyens qui permettent une anticipation des contraintes de pollution. Elle aborde la manière de traiter les pollutions dans le cadre de l'aménagement futur envisagé.

Elle fournit ainsi un premier niveau de références et conseils pour mener à bien une reconversion : d'un point de vue économique, social et environnemental en signalant les points d'attention concernant les études préalables et les meilleurs moyens techniques de dépollution disponibles.

<http://www.ademe.fr/reconversion-sites-friches-urbaines-pollues>

### **Zones d'activité économique en périphérie : les leviers pour la requalification**

CEREMA, 2015, 40 p. téléchargeable gratuitement

Cette publication aborde les enjeux actuels de la requalification des ZAE à partir de quelques cas présentés lors de séances de séminaire qui se sont tenues à Paris en 2013 dans un cadre partenarial (Adef, AdCF, CCI France, Etd, Egis, PALME, MELT-DGALN). Le document évoque successivement les enjeux de connaissance et d'observation des zones qui conditionneront à leur tour la capacité des acteurs territoriaux à orienter leur stratégie de création et de rénovation des zones d'activités. Puis, les leviers de la requalification sont présentés et détaillés en fonction des rôles respectifs que jouent les collectivités (communes, intercommunalités, établissements publics fonciers et d'aménagement) et les opérateurs privés (aménageurs privés, propriétaires fonciers et investisseurs en immobilier d'entreprises) afin de favoriser les effets d'entraînement sur l'ensemble du territoire. Enfin, la dernière partie dresse un ensemble de tendances et de perspectives pour la mutation des espaces économiques et invite le lecteur à une réflexion plus large sur l'avenir et l'insertion des activités économiques dans la ville de demain.

<http://www.certu-catalogue.fr/zones-d-activite-economique-en-peripherie-les-leviers-pour-la-requalification.html>



### Contacts

#### **Audiar**

3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz  
CS 40716 - 35207 RENNES Cedex 2

T : 02 99 01 86 40

[www.audiar.org](http://www.audiar.org)

#### **Katell Ebel**

[k.ebel@audiar.org](mailto:k.ebel@audiar.org)



#### **Direction départementale des territoires et de la mer**

Le Morgat

12 rue Maurice Fabre

CS 23167 - 35031 Rennes Cedex

T : 02 90 02 32 00

[www.ille-et-vilaine.gouv.fr](http://www.ille-et-vilaine.gouv.fr)

#### **Françoise Chauvois**

[francoise.chauvois@ille-et-vilaine.gouv.fr](mailto:francoise.chauvois@ille-et-vilaine.gouv.fr)

#### **Emmanuel Perez**

[emmanuel.perez@ille-et-vilaine.gouv.fr](mailto:emmanuel.perez@ille-et-vilaine.gouv.fr)