



@Ville de Sarralbe

ENTRÉES DE VILLE ET RECONQUÊTE DES FRANGES URBAINES

Note de synthèse suite au Colloque du 15 février 2017, Paris, Sénat

Le concours national biennal sur la qualité des « Entrées de ville » bénéficie du soutien actif des ministères chargés de la Transition écologique et solidaire et de la Culture depuis sa création en 2001.

Le colloque donne suite au concours et se propose, à partir des expériences et idées, d'élargir la réflexion.

Contributeurs : Jacques MARILLET, Camille PESSEMIER, Denis GRANDJEAN, Anne LE CLESIAU et Marion DE LAJARTRE
Mise en page : Mathieu MARSAN



L'Association
des Villes et Pays d'art et d'histoire
et des Sites patrimoniaux



Sommaire

I. QU'EST-CE QU'UNE ENTRÉE DE VILLE?	p.3
L'entrée de ville	p.3
Les franges urbaines	p.4
La reconnaissance juridique / les outils légaux en question	p.4
2. LA « QUALITÉ » DES ENTRÉES DE VILLE : « LA DIVERSITÉ DANS UNE HARMONIE D'ENSEMBLE »	p.5
La qualité en question	p.5
Délimitation de la ville et de ses entrées	p.5
L'intercommunalité, le bon échelon	p.6
Redonner un caractère urbain	p.6
La prise en compte des formes et composantes patrimoniales	p.7
L'importance de l'espace public	p.7
3. ÉLÉMENTS DE MÉTHODE : LES OUTILS EN ŒUVRE	p.8
Le plan local d'urbanisme	p.8
Les outils fonciers et opérationnels	p.9
L'aménagement de l'espace public	p.9
La place de la concertation	p.10
4. EXEMPLES DE REALISATIONS présentés au colloque du 15 février 2017	p.11
La réalisation de Sarralbe (57), ville lauréate du concours 2016	p.11
L'aménagement de l'avenue Henri Fréville à Rennes (35), mention spéciale du Jury 2016	p.11
Rénovation du parc d'activités du Bois de la Chocque de St Quentin (02)	p.12
La lisière urbaine de St-Paul (974)	p.12
Breda, Pays-Bas (présentée au colloque, voyage d'études 2017)	p.13

1. QU'EST-CE QU'UNE ENTRÉE DE VILLE ?

Le champ d'intervention du concours : clarification des espaces concernés

////// L'ENTRÉE DE VILLE

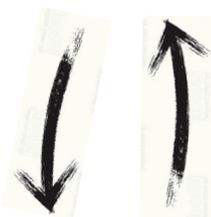
Un espace géographique

Entrées d'agglomérations, de villes, de bourgs, de villages...d'un point de vue géographique, l'entrée de ville, c'est traditionnellement l'endroit où s'arrête la campagne.



Un espace d'activités économiques

Ces espaces sont souvent situés, en périphérie des villes et bourgs. Les prix du foncier y sont plus faibles qu'en pleine ville, et attirent des activités économiques commerciales et industrielles qui recherchent des prix bas.



Une fonction de desserte

Les entrées de ville sont généralement à la porte des villes. Mais il y a aussi des entrées de ville en pleine agglomération, comme par exemple, les pénétrantes qui convergent vers les centres-villes et imposent une forte dominante routière et des espaces publics souvent en désuétude.

Bien souvent situées aux abords (de part et d'autre) d'une route qui conduit de la campagne à la ville, ces entrées ont fonction de voies d'accès aux villes, bourgs et villages et elles attirent des activités qui recherchent un accès facile et rapide aux entrepôts, centres commerciaux, hôtels, etc.

Une absence de mixité fonctionnelle

Une entrée de ville, n'est pas le centre-ville. Ces lieux sont bien souvent dépourvus des caractéristiques des quartiers de ville, avec de l'habitat, des lieux de travail, des équipements publics, etc. Il n'y a également aucun traitement des espaces publics.

Encore trop monofonctionnelles, les entrées de ville sont source d'étalement, et entrent en concurrence avec les cœurs de ville, confrontations souvent perdues par les centres.

Il existe des entrées de ville où des choix anciens ont conduit à édifier des quartiers réservés exclusivement à l'habitat. Ces cas sont rares.



////// LES FRANGES URBAINES

Espaces de transition entre ville et campagne,

les franges urbaines sont souvent vues comme une construction anarchique et désordonnée. On les définit encore pourtant en utilisant le terme zone, hérité de l'urbanisme corbuséen fonctionnaliste. On retrouve encore une connotation marginale de ces espaces, bien qu'ils concentrent les enjeux d'aménagement urbain actuels.

Avec la prise en compte des franges urbaines, le champ du concours a été élargi en 2013, à toutes les zones de frontière ville/campagne.

||||||| LA RECONNAISSANCE JURIDIQUE / LES OUTILS LÉGAUX EN QUESTION

La loi ne dit pas ce qu'est une entrée de ville, mais elle énonce, dans plusieurs articles du code de l'urbanisme, les obligations qui s'y rattachent.

Extraits des articles du code de l'urbanisme :

- Objectifs généraux : dans l'article L 101-2 : « L'action des collectivités locales publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :2° **la qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville.** »

- Plan locaux d'urbanisme non couverts par un SCOT : article L 153-25 : l'autorité administrative de l'Etat notifie les modifications nécessaires lorsque les dispositions du PLU « 5° **comprennent des dispositions applicables aux entrées de ville incompatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité urbaine, architecturale et paysagère** »

- SCOT : l'article L 141-5 indique que le document d'orientation et d'objectifs détermine ...2° les conditions**de mise en valeur des entrées de ville**

- SCOT : document d'orientation et d'objectifs : « Les conditions d'implantation des équipements commerciaux privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties ». Sont également évoquées la desserte par les transports en commun, l'accessibilité pour les piétons et les cyclistes.

Si la connaissance du droit est nécessaire, ce n'est pas le droit qui permet de réaliser des « Entrées de ville » de qualité.

Différents acteurs peuvent contribuer à améliorer, comme voulu par les textes de loi, « la qualité urbaine, architecturale ou paysagère » des entrées de ville :

- **les services déconcentrés de l'Etat**, notamment par le contrôle de légalité,
- **les CAUE**, dans leur rôle de conseil et d'accompagnement des collectivités,
- **les collectivités locales**, à travers leur document de planification régis par l'article 1 du code de l'urbanisme « Le territoire française est le patrimoine commun de la nation. »

2. LA « QUALITÉ » DES ENTRÉES DE VILLE : « LA DIVERSITÉ DANS UNE HARMONIE D'ENSEMBLE »

Est-il possible d'énoncer quelques caractéristiques constantes d'entrées de villes réussies, et cela pour l'ensemble des configurations et échelles ? Comment exprimer l'urbanité dans les entrées de villes ?

////// LA QUALITÉ EN QUESTION

On peut se demander indéfiniment ce qu'est une « vraie ville », une ville où il fait bon vivre, pour tous ses habitants. Une des caractéristiques essentielles d'une « vraie ville » semble être, à la lumière de ce que nous connaissons dans nos pays occidentaux, « **la diversité dans une harmonie d'ensemble** », qui peut être déclinée dans les principaux domaines qui font la ville :

- Dans la dimension visuelle : **qualité urbaine, architecturale et paysagère**
 - Dans la dimension sociologique : **diversité sociale**
 - Dans la **diversité et le mélange des fonctions urbaines** : habitat, travail, achats, loisirs, services collectifs
 - Dans **la diversité des modes de déplacement**
- Comment cette « diversité dans une harmonie d'ensemble » peut-elle se décliner aux portes de la ville, aux entrées de ville ?

Les entrées de villes sont des territoires dans lesquels un des enjeux majeurs est de **concilier le développement économique, l'existence d'importantes voies de déplacement et la qualité de vie**, enjeux souvent contradictoires.

La diversité des situations rend difficile l'énoncé de quelques « règles d'or » ou conditions de l'harmonie. A l'image de la ville, les entrées de ville devraient être toutes différentes or elles sont très souvent les lieux d'expression d'une banalisation des paysages.

Pour la plupart, elles se sont constituées au fil du temps, des opportunités de toutes natures, sans véritable vision d'ensemble évidente, exprimant ainsi un paysage désordonné.

Certaines ont été réfléchies. Les responsables locaux successifs ont cherché à avoir une vision d'ensemble, tout en laissant la place aux initiatives privées et diversifiées. Le paysage gagne ici en qualité.

ALORS, QU'EST-CE QUI FAIT LA QUALITÉ, LA RÉUSSITE D'UNE ENTRÉE DE VILLE ?

■ DÉLIMITATION DE LA VILLE ET DE SES ENTRÉES

D'abord, si une commune attache de l'importance à ses entrées de ville - ce qui est une obligation légale - elle pourrait délimiter les territoires correspondants par :

- une **délimitation formelle dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU)** et dans le **Schéma de cohérence territoriale (SCoT)**
- une **affirmation forte dans le PADD** (Projet d'aménagement et de développement durable) de ces deux documents ;

Cette forte affirmation dans le PADD est d'autant plus nécessaire qu'elle répond aux exigences des textes en vigueur (loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové dite loi ALUR, etc.), et son absence pourrait valoir l'annulation du PLU en cas de contentieux.

L'INTERCOMMUNALITÉ, LE BON ÉCHELON

Trop de petites communes, surtout depuis la décentralisation de l'urbanisme dans les années 1980, ont accueilli, à la périphérie des bourgs et des villes, des zones commerciales ou industrielles, sans concertation avec les communes centres. Si elles ont profité des retombées fiscales et économiques immédiates, elles ont souvent abîmé la qualité paysagère des entrées de villes et entraîné la désaffectation des commerces du centre (souvent un centre historique).

L'harmonie d'ensemble évoquée plus haut, implique l'intervention d'une autorité « supérieure » : autorité intercommunale, communauté urbaine. Le PLU est-il suffisant ? Bien sûr que non. Ce n'est qu'un outil de planification servant à encadrer les opérations. Il n'a de sens que s'il est associé avec une ambition politique pour le devenir de la ville.

La question de la gouvernance est majeure ; l'extension d'un bourg, d'une ville est importante, les choix souvent trop irrémédiables pour les laisser à l'appréciation de communes périphériques : **les entrées de villes sur une ou plusieurs communes, doivent être nécessairement traitées à l'échelon de l'intercommunalité.**

REDONNER UN CARACTÈRE URBAIN

Il est vrai qu'en France nos entrées de ville pêchent souvent par la médiocre qualité de ce que l'on voit : peu d'ordonnancement, architectures souvent banales, végétal peu présent, à l'inverse des enseignes publicitaires omniprésentes. Le paysage, le visuel est devenu un sujet sensible.

Les entrées de ville sont des territoires auxquels s'attachent certaines caractéristiques, telles que la proximité d'une route importante, ou encore, des prix fonciers bas. Laisser les stations-services et garages, les entrepôts s'installer directement en bordure de la route, c'est refuser la composition urbanistique, où la profondeur a un rôle à jouer. **L'harmonie d'ensemble doit s'organiser dans la profondeur**, avec des boulevards, des rues, un maillage viaire, un paysage urbain et non périurbain, car les entrées de ville sont de l'urbain à part entière.

La dimension visuelle est essentielle dans la perception de la qualité de la ville et des entrées de villes. Elle est tributaire de l'architecture du bâti, l'aménagement des espaces privés non bâtis, et la qualité de l'espace public, mais ce n'est pas la seule dimension à travers laquelle est vécue la qualité de la ville, donc des entrées de ville. Il y a aussi le social, la convivialité, la sécurité, l'environnement sonore, le végétal, l'eau, l'organisation des déplacements, du stationnement, etc.

Une entrée de ville, c'est, fréquemment, **le passage de la campagne à la ville**, au bourg. Le champ visuel a aussi besoin d'une transition. Dans la campagne, tout est ouvert. En ville, les façades bâties sont généralement continues le long des avenues et des rues. On pourrait concevoir, dans les entrées de ville, **un étagement des hauteurs, plus basses en bordure de la voie, plus hautes à l'arrière**. Une telle option permet de faire vivre la profondeur visuelle. Des transparences dans la profondeur vont dans le même sens.

LA PRISE EN COMPTE DES FORMES ET COMPOSANTES PATRIMONIALES

Par ailleurs, l'aménagement des entrées de villes doit prendre en considération les vestiges du passé et les données du milieu naturel.

Ces traces sont des repères qu'il ne faut pas négliger, même s'il ne s'agit pas de monuments ou de perspectives comme dans les centres villes. Ils peuvent être significatifs : rivière, ruisseau, canal, ancienne voie romaine, ou plus modestes. **Il s'agit de considérer ces repères non pas comme des contraintes mais comme des atouts qui permettent de qualifier un espace.**



L'IMPORTANCE DE L'ESPACE PUBLIC

L'entrée de ville est le paysage des automobilistes. Ils ont besoin d'entrer dans la ville, le bourg ou le village dans un contexte de sécurité et d'harmonie. On cherchera à conférer à la voie d'entrée un caractère urbain : boulevard, avenue, avec d'abondantes plantations d'alignement, des trottoirs, pas de terre-plein central, des arrêts de bus spacieux et sûrs.

3. ÉLÉMENTS DE MÉTHODE : LES OUTILS EN ŒUVRE

Chaque territoire a sa spécificité et il ne peut y avoir une recette adaptée à tous, cependant certains outils existent pour améliorer la qualité des entrées de ville. Et pour cela, le financement d'études préalables, le travail sur des scénarios, l'inscription dans une perspective d'aménagement à moyen et long terme, font la différence et permettent d'intégrer une zone commerciale ou d'activités au sein de la ville.

Des facteurs importants pour la configuration des entrées de villes sont bien-sûr la taille de la ville, du bourg, de l'agglomération, et aussi le marché local, c'est-à-dire la demande. Si la demande en immobilier d'entreprise est forte, la collectivité locale aura plus de marge de choix dans ses décisions, et inversement. Elle pourra donc plus facilement imposer un cahier des charges exigeant aux opérateurs.

Que ce soit au niveau communal ou intercommunal, des outils existent :



////// LE PLAN LOCAL D'URBANISME

Le PLU, qu'il soit communal ou intercommunal (PLUI), avec son plan d'aménagement et de développement durable (PADD), est l'outil de base qui permet de maîtriser l'espace. Encore faut-il en avoir la volonté.

L'existence d'une organisation intercommunale compétente en matière d'urbanisme, dont la capacité de planification est renforcée par le Schéma de cohérence territoriale (SCOT), **est un élément très favorable à une planification et à une bonne organisation des entrées de ville.** Cela peut être complété par le fait qu'une autorité unique est alors chargée d'élaborer un PLU intercommunal. L'organisation spatiale

des fonctions au sein d'une agglomération nécessite une cohérence. Les compétitions entre communes voisines dans les implantations commerciales conduisent trop souvent à des aberrations.

Au-delà de la planification, la réflexion sur le paysage nécessite une approche spécifique. Si l'on souhaite éviter des bâtiments «pauvres» et provisoires, conçus pour durer 20 ans, cela nécessite une ambition politique accompagnée de moyens adaptés. Il faut appuyer les études par des professionnels qualifiés.

*OAP : Orientation d'aménagement et de programmation

////// LES OUTILS FONCIERS ET OPÉRATIONNELS

La maîtrise foncière est un atout dans la maîtrise de l'aménagement. Les terrains concernés sont souvent, au départ, relativement peu coûteux, généralement agricoles. Les communes peuvent alors, avec les mécanismes et les aides existants, constituer des réserves foncières.

Le remembrement foncier nécessaire à un aménagement peut être réalisé soit dans le cadre d'un lotissement, soit dans le cadre d'une Zone d'aménagement concerté.

S'agissant du premier processus, une commune ou une personne morale privée qui réalise un lotissement devrait faire appel à des compétences en matière de paysage : paysagiste et architecte. Il appartient à ces professionnels de définir divers éléments :

- **L'organisation générale de l'espace ;**
- **La part réservée au végétal ;**
- **L'incitation à la qualité et à la diversité architecturale.**

L'idéal serait que cette compétence soit assumée par **un binôme paysagiste-architecte.**

Le Décret n°2017-252 du 27 février 2017, relatif à la Loi de la liberté de création, à l'architecture et au patrimoine (LCAP) constitue un pas en avant dans ce sens en imposant le recours à une compétence en matière d'architecture, d'urbanisme et de paysage pour établir les projets de lotissements portant sur une surface supérieure à 2 500 m².

Les pouvoirs publics ne sont pas seuls concernés par les responsabilités en matière de qualité des entrées de ville. Les riverains, entreprises, commerces, logements ont tout intérêt à cette qualité. Des associations de riverains et d'entreprises pourraient se créer et établir, notamment en matière de panneaux publicitaires, des « chartes de qualité » volontaires et collectives.

////// L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC

Une entrée de ville s'étend généralement de part et d'autre d'une voie d'accès principale à la ville : route, boulevard, avenue, rue. Cet espace public d'entrée dans la ville, joue généralement un rôle fédérateur. Il est le principal repère, y compris, souvent, sur le plan de la mémoire historique.

C'est lui qui exprime le mot « entrée ». Il est important que cet espace public, affecté, de fait, principalement aux déplacements, allie différentes qualités :

- **Une conception fonctionnelle et paysagère d'ensemble**, susceptible d'évolution dans le temps ;

- **Un partage équitable de l'espace public entre les catégories d'usagers** : piétons, transports en commun, voitures particulières et motos, vélos, etc.

- **La présence du végétal ;**
- **Un mobilier urbain réfléchi ;**
- **Des façades bâties de part et d'autre** exprimant la diversité dans une harmonie d'ensemble. Ni uniformité, ni anarchie.

La conception des espaces publics irriguant l'intérieur des quartiers doit aller dans les mêmes sens.

◆◆◆◆ LA PLACE DE LA CONCERTATION

Donner une place à la maîtrise d'usage

Issue d'une demande sociale née au cours des années 70, la pratique de la concertation prend aujourd'hui toute sa place dans les démarches d'aménagement et d'urbanisme. Au-delà des obligations réglementaires régies par les codes de l'urbanisme (loi SRU) et de l'environnement (loi n°2012-1460) des démarches participatives sont mises en place à l'initiative des acteurs locaux sur des sujets variés.

Ces démarches impliquant les habitants, les commerçants et les usagers se multiplient. Elles ont pour objectifs de préciser et enrichir des programmes d'aménagement ou de prévenir les conflits en prenant en compte les points de vue des usagers et leurs connaissances des contextes locaux. La concertation s'inscrit ainsi dans la recherche d'une action publique plus transparente et plus efficace.

La démarche repose sur la prise en compte de la maîtrise d'usage qui reconnaît à l'habitant, et aux acteurs locaux, une expertise d'une autre nature que celle de l'élu ou du technicien, mais tout aussi nécessaire à la pertinence du projet. Cependant, si la maîtrise d'usage prend une place de plus en plus grande aux côtés de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre, dans tous les cas, le maître d'ouvrage public du projet est le commanditaire des démarches de concertation et reste le décideur, responsable de leur bon déroulement.



Un outil au service du projet

Au-delà de la pertinence des réponses techniques, la réussite d'un projet d'aménagement dépend de l'organisation d'une gouvernance appropriée et de la participation des différents acteurs. Les avantages de la mise en œuvre d'une concertation, en amont et tout au long d'un projet, sont multiples :

Enrichir les projets

Faciliter leur acceptation

Démocratiser la décision

Favoriser le lien social

Encadré par des professionnels, un processus de concertation permet d'enrichir une réflexion et d'ancrer un projet durablement au sein de son territoire et de ses usagers.

4. EXEMPLES DE REALISATIONS présentés au colloque du 15 février 2017

////// LA RÉALISATION DE SARRALBE (57), ville lauréate du concours 2016

La Ville de Sarralbe (57) a aménagé en parc urbain avec une halte fluviale une friche industrielle en bordure d'un canal.

Points vertueux de cette démarche :

- Un aménagement harmonieux d'une entrée de ville peut aussi avoir pour but d'attirer les visiteurs dans le centre-ville et dans ses commerces, de donner du lien entre la périphérie et le centre ;
- Il eût été plus facile de laisser s'implanter un centre commercial sur la friche industrielle. Le choix de Sarralbe a inclus une part importante de volontarisme ;
- Le renouvellement de la ville sur elle-même est plus complexe que l'extension de la ville ;
- Le SCOT peut aider à réduire l'étalement de la ville ;
- Penser aux aménagements diurnes, mais aussi nocturnes ;
- Le manque de moyens financiers devrait conduire à réaménager des friches urbaines plutôt que d'étendre encore la ville.



AVANT TRAVAUX - 2012

@Ville de Sarralbe



APRES TRAVAUX - 2014

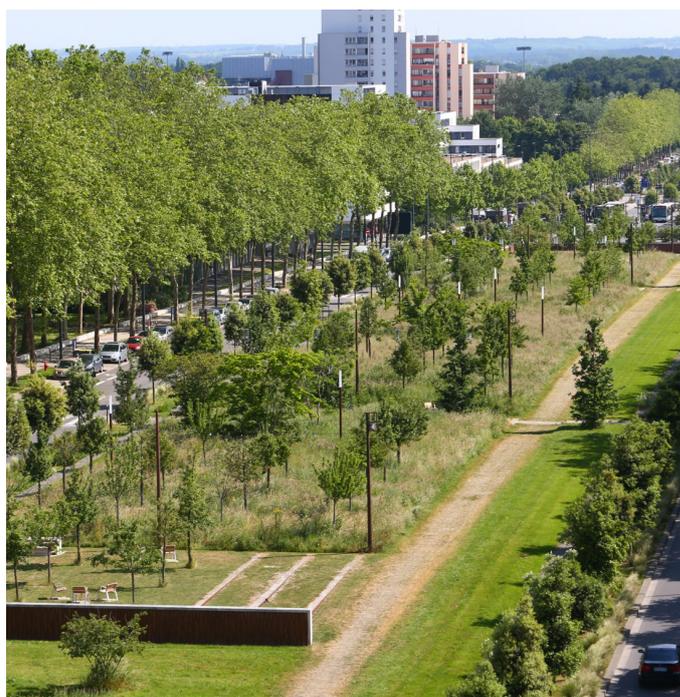
@Ville de Sarralbe

////// L'AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE HENRI FRÉVILLE À RENNES (35), mention spéciale du Jury 2016

La Ville de Rennes (35) s'est illustrée par la qualité paysagère de l'aménagement de l'avenue Henri Fréville. Sur cette entrée sud de la ville à forte dominante routière et bordée d'enjeux métropolitains, le projet réussit à créer un trait d'union entre ville et « campagne ».

Différents aménagements ont été réalisés :

- Un cheminement piéton conduit l'utilisateur de la place de la Communauté au centre commercial Alma. Des traverses piétonnes sont également aménagées perpendiculairement à l'avenue,
- Un terre-plein central comprend des espaces de prairies et de jardins,
- Un pôle multimodal, comprend un parking relais souterrain, la gare de bus et une station de métro.



@Ville de Rennes

////// RÉNOVATION DU PARC D'ACTIVITÉS DU BOIS DE LA CHOCQUE DE ST QUENTIN (02), colloque : intervention de Bertrand Mathieu, architecte urbaniste

L'objectif était de créer du lien entre les différents éléments (zones commerciales en entrée de ville, un cimetière 14-18, une cité, etc.). L'idée a été de penser cette infrastructure (principalement viaire), sur le long terme, en anticipant une évolution à 20/30 ans.

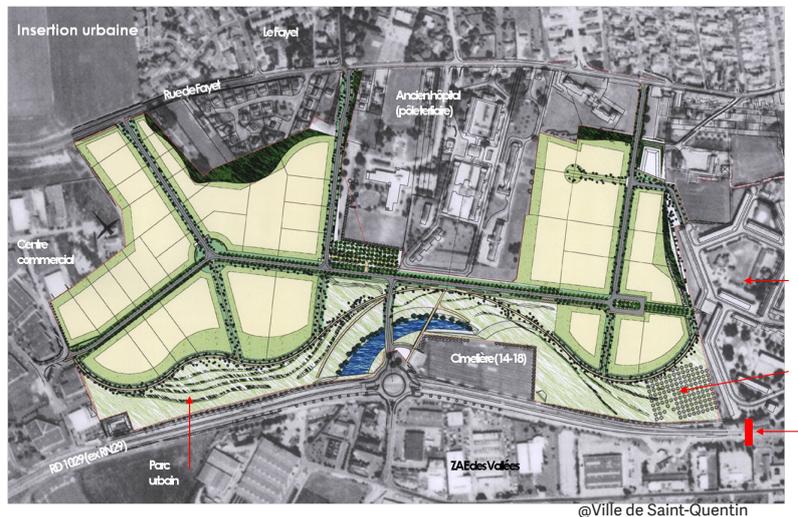
Les points bas (bassins de rétention) ont été pensés en éléments architecturaux vecteurs d'attractivité. Importance de l'ouvrage d'art (ici un pont) en point haut, comme marqueur d'entrée de ville.

Le projet a bien fonctionné, s'est intégré à la ville et est devenu un quartier, et les élus ont décidé d'aller plus loin dans les connections

en construisant une passerelle au-dessus du boulevard urbain, également pour marquer davantage l'entrée de ville. Le projet est intéressant car les élus ont mené leur politique sur un temps long.



@Ville de Saint-Quentin



@Ville de Saint-Quentin

////// LA LISIÈRE URBAINE DE ST PAUL (974), colloque : Intervention de Bertrand Folléa, paysagiste

La population réunionnaise est majoritairement concentrée dans les plaines du littoral. La route historique principale suit le trait de la côte touristique. Le projet d'aménagement de la route des Tamarins se veut une alternative de circulation qui ne suit plus la côte mais dessert en peigne en montant/descendant le versant.

En lisière de l'agglomération de St Paul, s'étend la grande ravine Bernica. Cette zone humide protégée et classée, est composée de bancs de sable bloquant les eaux douces de ruissellement. La route principale qui la traverse est une 2x3 voies de 26 m de large.

4 principes :

- Un site urbain dans ses usages (échangeur urbain) : un projet routier avec une question architecturale/paysagère. L'accompagnement ne



@Agence Folléa

ne passe pas par du « paysagement » mais en rentrant dans la mécanique technique et en réfléchissant sur la frange urbaine, avec une création de lien avec le quartier adjacent. Ainsi le projet est devenu un ouvrage d'art plutôt que fonctionnaliste.

- Rendre Bernica aux habitants : la ravine avait été oubliée car l'espace était mal défini. Une promenade a été imaginée pour faire passer la route et des circulations douces en terrasse sous l'autoroute. Le projet s'axe ainsi autour de trois variantes : l'ordonnancement très végétal, les usages et la gestion d'une zone inondable

- Requalifier la chaussée royale pour le raccordement à l'autoroute : Doublage de la voie, remise en valeur du canal, modification du stationnement

- Recréer les zones humides, marqueurs forts d'identité : délaissées, en mauvais état, sous l'ouvrage aérien. Le modelage paysager n'est pas passé par des plantations mais par le creusement du sol pour favoriser la remise en eau, les zones humides se sont recrées toutes seules (4ha).



@Agence Folléa

////// BREDÀ, PAYS-BAS (PRÉSENTÉE AU COLLOQUE, VOYAGE D'ÉTUDES 2017)

Volonté d'aller vers l'urbagisme (mélange d'urbanisme et de paysagisme), voire urbeaugisme car l'eau a une place importante à Breda. D'où une forte préparation aux aléas et au futur.

Volonté d'une réciprocité ville/campagne, avec des anciennes relations à redéfinir, et un contexte de développement de l'économie circulaire.

Une exploration des franges sur un radius de 5km autour du centre s'est faite pour les connaître, les valoriser et « délimiter » la ville.

- Le quartier Talmazone est traversé par le gros axe Anvers/Rotterdam, des friches, etc. Le choix s'est porté sur la mixité : des rénovations ont été faites dans le tissu existant, ainsi qu'une zone de transition avec rétention d'eau et des îlots de diverses fonctions à prix variés.
- A Waterdonken, création d'un bassin de rétention qui alimente un bois et un polder, avec fonction épurative.
- Le quartier de Beemden est construit autour d'un paysage, ce qui est intéressant car les habitants sont au cœur des franges. La structure du paysage a été utilisée pour créer les formes urbaines et des franchissements multimodaux / doux.
- Au Sud de la ville, un fleuve entre en méandres, marqueur paysager important, avec un rôle de rétention de l'eau
- A l'Est, conservation d'un triangle paysager,

extension du bâti existant (immeubles)
Breda, une ville « flottante » : L'ensemble des projets de développement urbain et des scénarios d'extension composent avec l'eau, tous sont pensés avec des systèmes rétention. Prise en compte de l'évolution des usages de déplacement : de plus en plus longs, le radius n'est plus de 5km mais de 15km pour le domicile/travail.

Le projet est pensé en grande partie pour / par le transport : nouvelle gare, multifonctionnelle (logements, bureaux, grands parkings voiture/vélo) avec une volonté de faire un paysage ferroviaire le long de la ligne, utilisation des lignes ferroviaires existantes pour créer le paysage.



@Hans Thoolen - Ville de Breda



SITES & CITÉS REMARQUABLES DE FRANCE

Musée d'Aquitaine, 20 cours Pasteur -33000 Bordeaux
www.sites-cites.fr
Président : **Martin Malvy**

Créée en 2000 par quatre élus et députés, Martin Malvy, Jean Rouger, Yves Dauge et Michel Bouvard, cette association de collectivités constitue un réseau de près de 200 adhérents.

Elle regroupe des villes et territoires de toute échelle échangeant leurs compétences, expériences et interrogations dans les domaines du patrimoine et de l'urbanisme, aussi bien en ce qui concerne la protection, la gestion, la médiation et la valorisation.

Sites & Cités est le représentant des villes et ensembles de communes porteurs d'un secteur protégé aujourd'hui « Sites patrimoniaux remarquables » et les villes et pays signataires de la convention « Ville et Pays d'art et d'histoire ».



FÉDÉRATION PATRIMOINE-ENVIRONNEMENT

6-8 Passage des 2 Sœurs - 75009 Paris
www.patrimoine-environnement.fr
Président : **Alain de La Bretesche**

Issue de la fusion en 2013 de la Fédération Nationale des Associations de Sauvegarde des Sites et Ensembles Monumentaux (FNASSEM) avec la Ligue Urbaine et Rurale (LUR), la fédération Patrimoine-Environnement, agréée par le Ministère chargé de l'Ecologie et du Développement durable, œuvre pour la promotion du cadre de vie, la valorisation et la protection du patrimoine naturel et bâti.

Rassemblant plus de 300 associations et 900 particuliers, Patrimoine-Environnement représente auprès des pouvoirs publics les acteurs du patrimoine fédérés, leur apporte soutiens et conseils – notamment sur des questions juridiques – et mène des actions de communication et de sensibilisation auprès du grand public sur des questions d'urbanisme, d'environnement, de patrimoine et de paysages.

Site internet du concours :
www.concours-entreesdeville.com
edv@associations-patrimoine.org