



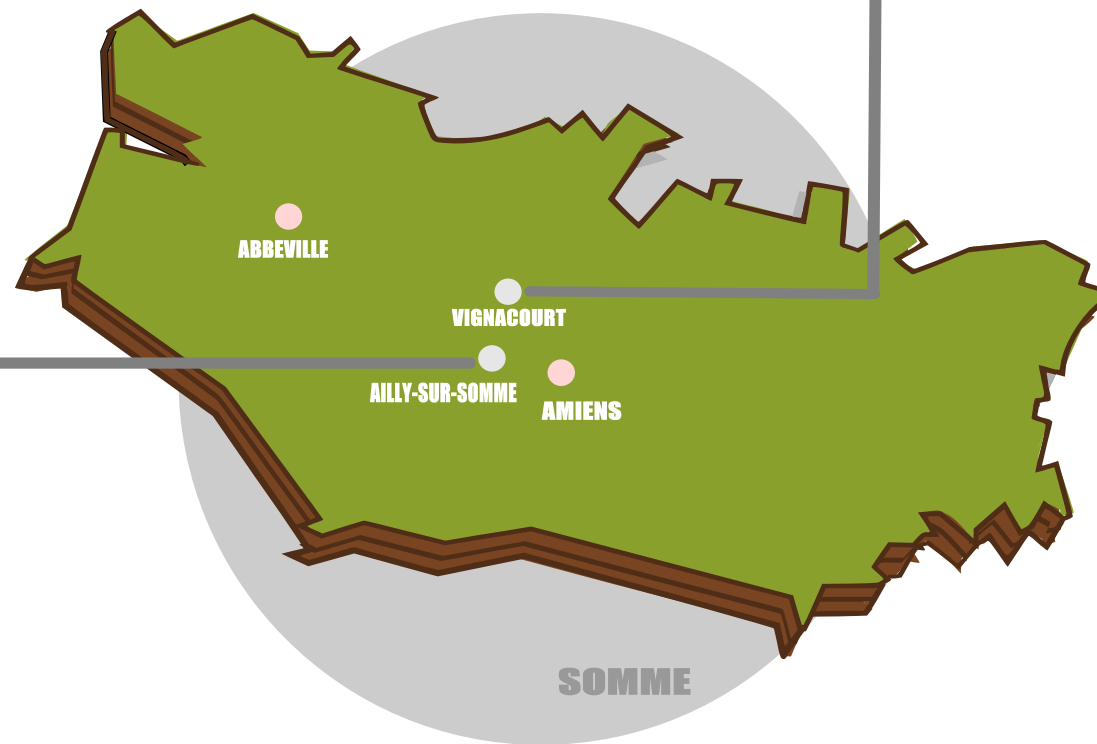
« Ateliers des Centralités rurales en Somme »

Ailly sur Somme – le 23 juin 2016





Un temps d'échange autour de la problématique des centralités rurales a été organisé le 11 mars dernier à Vignacourt. Il a été l'occasion de dresser un état des lieux de la centralité dans le département puis de partager des expériences et confronter des points de vue pour une approche intégrée et transversale entre élus, techniciens, associations de citoyens et acteurs institutionnels du territoire. Cet atelier "0" a posé le cadre d'intervention de cette démarche partenariale et participative. De ces échanges, une première thématique de travail a émergé, à savoir, "les espaces publics, la traversée de bourg et les entrées de ville". Le 23 juin 2016, Ailly-sur-Somme a ainsi accueilli le 1er atelier des centralités rurales en Somme. L'objet du présent document est de restituer les différents temps de ce rendez-vous participatif.



4 SOUS -THÉMATIQUES :

- PORTES DE VILLE ET SÉQUENCEMENT,
- MOBILITÉS DOUCES ET INTERMODALITÉS,
- MISE EN VALEUR DES ÉDIFICES,
- LA NATURE EN VILLE

Les temps de l'atelier et les intervenants:

Accueil et éléments de contexte

Catherine Bénédini - Maire d'Ailly-sur-Somme

Introduction à la journée

Damien Lamotte – Directeur Départemental adjoint des Territoires et de la Mer de la Somme

Pascal Devilly - Responsable de la Mission Développement Durable Etudes et Géomatique DDTM de la Somme

Flavie Dutry - Directrice - Appui aux Territoires – Conseil départemental de la Somme

Exposé relatif aux thématiques « espaces publics, traversées de bourg et entrées de ville »

Grégory Villain – Directeur du CAUE80

Chloé Bonder – Paysagiste du CAUE 80

Didier Aguay – Architecte du CAUE 80

Visites sur site au départ de la salle polyvalente

Jean-Baptiste Flichy - Paysagiste Conseil de la DDTM

Catherine Lauvergeat – Architecte Conseil de la DDTM

Travail en groupes

Animation collégiale



De manière symbolique, l'accueil de Madame le Maire d'Ailly-sur-Somme s'est fait en entrée de bourg (petit déjeuner proposé aux participants au Bilboquet), en lien direct avec la thématique du jour. Madame Bénédini a ainsi présenté les caractéristiques de la commune à partir du site emblématique de la cité Carmichaël situé à proximité immédiate du lieu de rendez-vous et chargé d'histoire.

Instructive, la traversée d'Ailly-sur-Somme en direction de la salle polyvalente a également été l'occasion d'appréhender la traversée de bourg du point de vue de l'automobiliste, et d'aborder l'exercice du jour par ce biais.

Les éléments de contexte se sont par ailleurs poursuivis dans la matinée, une fois les participants installés dans la salle polyvalente. Ces temps ont permis à chacun de disposer d'informations communes relatives au territoire.



Sise aux portes de l'agglomération d'Amiens, Ailly-sur-Somme constitue un « coeur de bassin de vie » pour les communes alentours. Au sein de la future Communauté de communes, elle demeurera la principale porte d'entrée, venant d'Amiens. Bien que disposant d'atouts (gare ferroviaire, proximité du chemin de halage...), la ville doit faire face à de sérieux défis liés pour beaucoup aux questions économiques (volets industriel et désormais tertiaire) qui fragilisent la population et entrave l'attractivité.

Ailly-sur-Somme recherche désormais un second souffle et s'interroge sur les leviers de redynamisation, favorisant ainsi démocratie participative et prospective urbaine à l'échelle territoriale (démarche ScoT et PLUi en cours) .

Selon Madame Bénédini, les initiatives et réflexions en cours s'inscrivent pleinement dans l'esprit des ateliers des centralités rurales. C'est pourquoi élus, techniciens, membres d'associations de citoyens et institutionnels se sont retrouvés à Ailly-sur-Somme afin de partager repères, expériences et pistes d'actions.



Monsieur Lamotte, Directeur départemental adjoint des Territoires et de la mer de la Somme a évoqué en introduction le phénomène de dévitalisation des bourgs actuellement à l'oeuvre dans la Somme mais également à l'échelle nationale. C'est désormais la question de la centralité qu'il convient d'explorer afin d'apporter des solutions aux territoires. Mais ces solutions éventuelles ne seront par ailleurs pas immédiates ou toutes faites. Elles s'écriront à plusieurs, dans un cadre d'échanges favorable, comme celui de cet atelier qui favorise la production de réponses aux questions communes.

Les initiatives nationales (appel à manifestation d'intérêt porté par l'État) et locales (démarche Rayonner en Somme) entreprises en faveur de la revitalisation des centres bourgs rencontrent un réel intérêt et sont déjà porteuses d'espoir. Les "ateliers" entendent aussi entretenir cette émulation auprès des principaux bourgs qui maillent le territoire local et apporter ainsi des pistes de réflexion et d'actions. L'Etat se félicite de cette animation partagée et de ce partenariat institutionnel (DDTM, Conseil départemental et CAUE) visant à faire émerger des réponses simples et coordonnées à l'adresse des collectivités.



Monsieur Villain, Directeur du CAUE de la Somme s'est exprimé sur la problématique de l'atelier, abordant de manière concrète les différents leviers de la revitalisation ainsi que leur imbrication en donnant à voir des exemples d'opérations et de projets réalisés localement et à la même échelle.

"REVITALISER LE CENTRE-BOURG, C'EST UN PEU TOUT ÇA EN MEME TEMPS, ET C'EST COMPLIQUE DANS UN CONTEXTE DE METROPOLISATION" ..

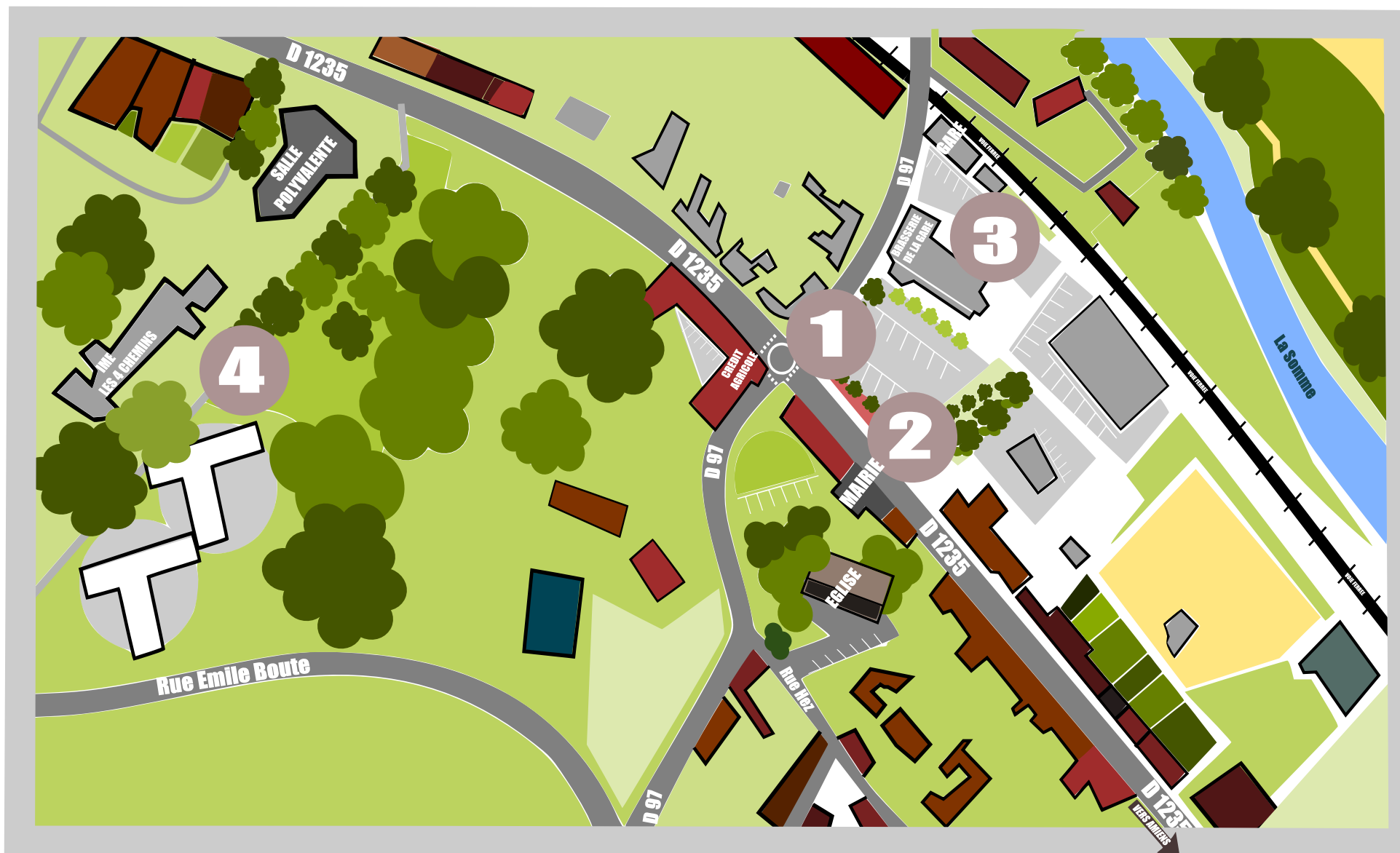
Pour chaque projet d'aménagement entrepris, l'intérêt de réaliser un diagnostics exhaustif en phase "amont" ainsi que le soin particulier à apporter à la phase dite de programmation ont été réaffirmés par le CAUE de la Somme.

UN "BON" DIAGNOSTIC + UN "BON" PROGRAMME = UN "BON" PROJET

VISITE DE TERRAIN CENTRE-BOURG D'AILLY-SUR-SOMME

PRINCIPALES ETAPES :

- 1 Intersection des RD 1235 et 97
- 2 Parking faisant face à la Mairie
- 3 Place de la gare
- 4 Espaces sis aux abords de la salle polyvalente, en direction des écoles



- 1 Intersection des RD 1235 et 97
- 2 Parking faisant face à la Mairie
- 3 Place de la gare
- 4 Espaces sis aux abords de la salle polyvalente, en direction des écoles



L'omniprésence de la voiture et le bruit généré ont constitué le premier constat lors de la visite in situ.

La densité du trafic au sein du centre-bourg (D1235) a été relevée. Elle est intégrée par les habitants et fait partie du quotidien à Ailly-sur-Somme.

Ce jour là, malgré une météo clémente, on recense peu de piétons sur les trottoirs et peu, voire pas de cyclistes (dangerosité). Le contexte routier incite peu à la pratique du vélo.

Les aménagements urbains du centre favorisent l'usage de l'automobile (nombreux parkings) et lorsque que l'on s'éloigne un peu du centre, le stationnement s'avère "sauvage" (trottoirs).

En définitive, dans le centre-bourg, aucune césure franche n'a été opérée jusqu'alors avec l'aspect routier.

- 1 Intersection des RD 1235 et 97
- 2 Parking faisant face à la Mairie
- 3 Place de la gare
- 4 Espaces sis aux abords de la salle polyvalente, en direction des écoles



La lecture de certains des équipements phares du centre-bourg n'est pas aisée.

Hormis la signalétique qui renseigne sur la nature de ces équipements, ils sont assez peu identifiables. La mairie en est un exemple typique.

L'espace de rencontre est situé à l'arrière du bâtiment. L'absence de parvis renforce cette impression. En effet, à la descente des marches de la mairie, on se retrouve quasi directement sur la D 1235, sans transition.

L'aspect routier demeure prépondérant. Dans le centre, nombre de lieux de convivialité ne proposent pas d'espaces "tampon" de rassemblement.

VISITE DE TERRAIN CENTRE-BOURG D'AILLY-SUR-SOMME

PRINCIPALES ETAPES :

- 1 Intersection des RD 1235 et 97
- 2 Parking faisant face à la Mairie
- 3 Place de la gare
- 4 Espaces sis aux abords de la salle polyvalente, en direction des écoles



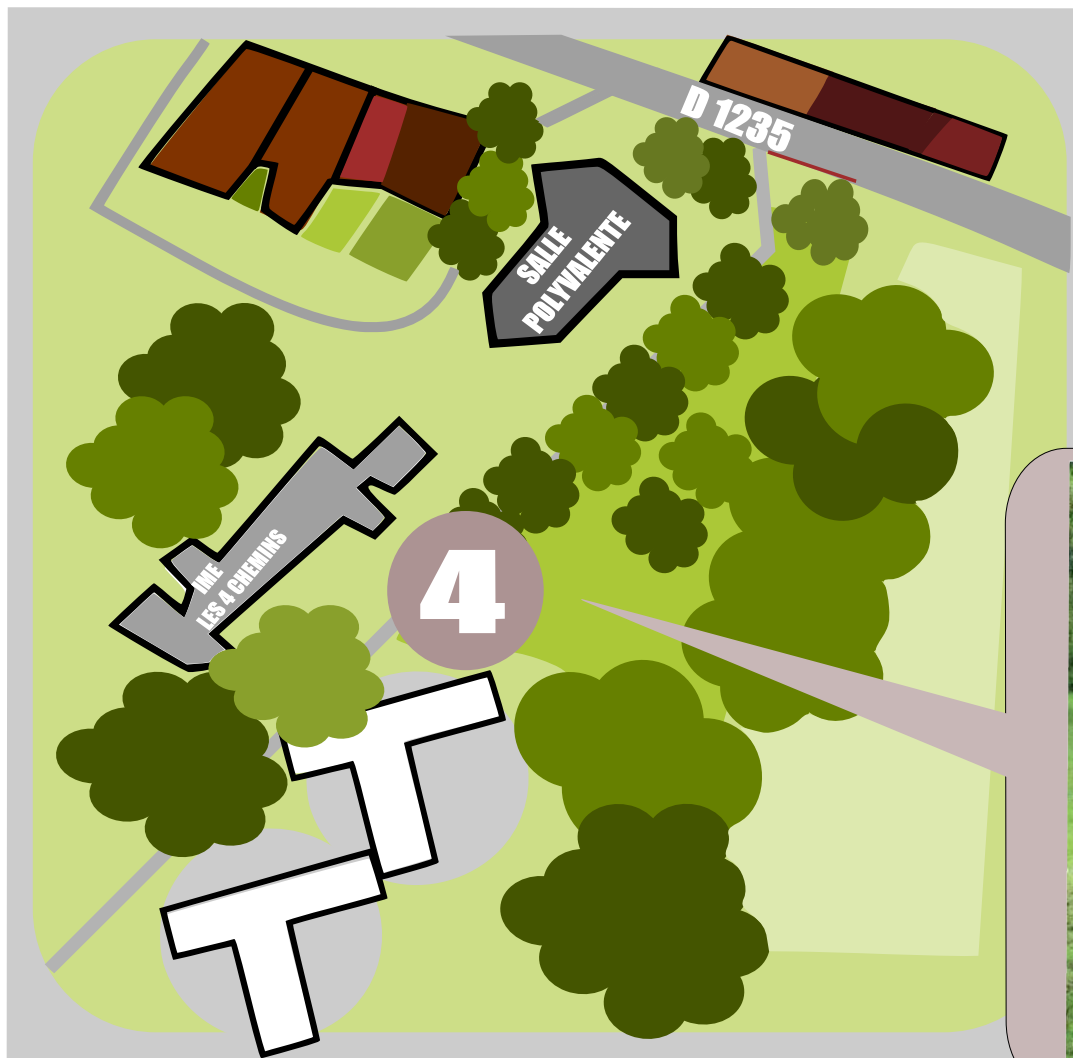
La gare constitue une porte de ville, au même titre que les entrées de ville « routières ». Les premières impressions y traduisent une tonalité.

Or, au sortir de cet équipement, l'espace public est dominé par la voiture. Comme un symbole, on fait directement face au parking et par conséquent à l'automobile.

Cette porte de ville connaît également une absence de parvis.

Aux abords immédiats de la gare, le maillage piéton s'avère discret, voire absent par endroit.

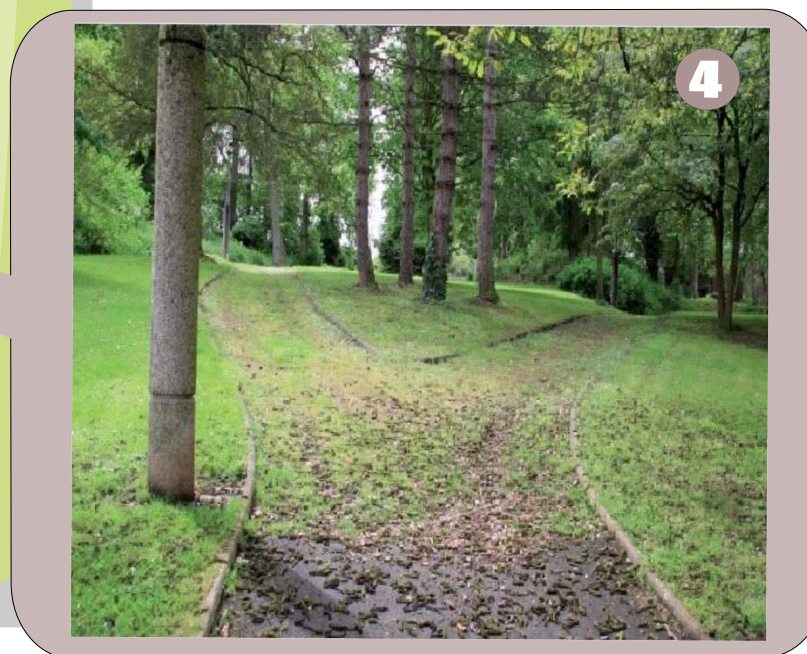
- 1 Intersection des RD 1235 et 97
- 2 Parking faisant face à la Mairie
- 3 Place de la gare
- 4 Espaces sis aux abords de la salle polyvalente, en direction des écoles



La dernière partie de la visite s'est faite à proximité immédiate de la salle polyvalente. Cet espace offre un cadre remarquable en termes de nature que l'on ne soupçonne pas lorsque l'on emprunte la voiture au niveau de l'axe principal (RD1235).

La topographie explique en partie ce phénomène. L'accès emprunté permet d'accéder à l'espace culturel ainsi qu'aux écoles situés dans un écrin de verdure qui tourne le dos au centre-bourg.

Ce même espace présente une végétation assez généreuse (concentration de grands arbres), appréhendée en période estivale comme une succession de masses sombres. Elles en font ponctuellement un lieu assez peu accueillant, malgré un potentiel naturel intéressant.



Visite sur site réalisée et commentée par :

- Catherine Lauvergeat -
Architecte Conseil de la
DDTM 80

- Jean Baptiste Flichy -
Paysagiste Conseil de la
DDTM 80

Portes de ville et séquençement :

- omniprésence de la voiture individuelle, stationnements sur les trottoirs depuis l'entrée de bourg,

- en termes d'ambiance, seul le panneau d'entrée de ville renseigne sur le fait que l'on pénètre dans l'espace urbain. Il n'y a pas ou peu de séquences urbaines, les espaces sont linéaires et assez monotones, on a rarement l'impression d'accéder à une ville puis d'être dans un centre-ville,

- pour beaucoup, les entrées du bourg manquent de signalétique et de végétaux, d'une "porte" franche et marquée. Un réel manque de singularité a été relevé ainsi qu'une identité à parfaire. Venant de Dreuil, bâti et nature dominant. Venant d'Amiens (manque manifeste d'attractivité), c'est la dimension routière qui prend le pas. Le manque d'uniformisation recensé démontre qu'une cohérence est à trouver,

- la voiture semble dominer jusque dans la réalisation des aménagements urbains (nombreux parkings à disposition au sein même du centre bourg - au détriment d'autre chose ?),

- les places "publiques" et les lieux potentiels de rencontre semblent être des parkings (espace faisant face à la mairie, l'arrière de cette même mairie, la place de la gare, le parking de l'église...),

- les habitants souhaitent reconquérir l'espace urbain, que le piéton soit favorisé au détriment des véhicules au sens large,

- la gare constitue également une entrée de bourg et elle souffre du même syndrome lié à l'omniprésence de l'automobile. Pas d'espace de transition, d'accueil au sortir de la gare,

- retourner la notion de "profit" liée historiquement à l'industrie et (re) mettre l'habitant au cœur des aménagements d'entrée de ville, notamment la chaussée,

- impression paradoxale, teintée parfois de provocation aboutissant à l'idée que le confort de route serait meilleur dans le centre d'Ailly qu'à l'extérieur du bourg.



Mise en valeur des édifices :

- certains édifices présentent une lecture inadaptée à leur fonction. "la mairie ne fait pas mairie, de même concernant la salle des fêtes. La salle polyvalente est cachée..."

- les espaces dédiés naturellement au rassemblement, notamment les parvis sont absents. Cela explique pour beaucoup le manque de lisibilité constaté, et ce, au profit du "routier". Au quotidien, cela rend l'appropriation des équipements plus ardue par les habitants,

- la notion de "ville route" et "ville étape" est revenue souvent. Une attente existe en termes de "réhumanisation" de l'espace public, laquelle passerait par une réappropriation de chacun des édifices, perçus quasi unanimement comme de potentiels espaces de rencontre,

- en l'état, l'espace public favorise peu le partage, la rencontre au sens large. Cette dernière est souvent foruite et les édifices renvoient une image technique ou administrative. La réalisation potentielle de zones de rencontre autour de ces édifices semble constituer une réelle attente,

- en définitive, les édifices semblent s'effacer, dominés par la route,

- questionnement relatif au revêtement routier, quels procédés mettre en place (marquage singulier...) visant à « faciliter » l'accès aux édifices et finalement casser cet aspect prépondérant et parfois hostile lorsque l'on est piéton.

Cette « cohabitation piétons-automobiliste » a dominé les débats, son organisation et la question de l'accès simplifié aux équipements marqueurs de centralité, ce qui fait par ailleurs défaut à Ailly-sur-Somme.



Mobilités douces et intermodalité :

Ce volet a parfois suscité des difficultés, du fait de la place de l'automobile à Ailly-sur-Somme. C'est aussi ce qui rendait l'exercice intéressant :

- la place des mobilités douces est quasi imperceptible, les places "publiques" étant matérialisées par des parkings, il y par ailleurs peu d'intérêt à organiser la circulation entre ces espaces,
- la dangerosité liée à la route rebute. Les mobilités douces dépendent de "l'ambiance urbaine" qui à Ailly-sur-Somme n'incite pas à tenter l'expérience du vélo ou de la marche,
- pistes cyclables, signalétiques, cheminements piétons, relatifs aux promenades sont relativement absents du champ de vision (cf visite), l'incitation à ce type d'usages est pour l'heure quasi absente,
- des initiatives ont été proposées, à savoir une organisation visant à contraindre ponctuellement l'usage de la voiture individuelle aux abords des établissements scolaires aux heures de sortie,
- ceci, en faveur de la marche et surtout de la sécurité. Communiquer sur les possibilités existantes en termes de modes doux en se donnant les moyens de les développer à moyen / court terme (en garantissant plus de sécurité),
- parallèlement, une réflexion pourrait être menée autour de la gare qui constitue un atout en termes de développement d'une politique incitative autour des mobilités douces et de l'intermodalité (quid des cheminements piétons, du marquage au sol, quel lien pérenne opérer entre rail et vélo...),
- s'appuyer sur l'éducation et la petite enfance pour changer localement le rapport à la voiture, la jeunesse pourrait constituer un moteur vers une réappropriation du centre-bourg par les piétons,
- parallèlement à quelques expérimentations de voies douces et la communication, tenter de valoriser le simple fait d'être piéton.



Nature en ville :

De manière générale, la nature à Ailly-sur-Somme a été abordée comme un "espoir", une manière de rompre avec le minéral, une façon de rendre plus humain les espaces publics et de rencontre dont on sait qu'ils sont pour beaucoup situés à proximité immédiate de parkings,

- souhait partagé d'inclure plus de nature dans le centre-bourg, car la nature existe bel et bien à Ailly. L'hyper-centre tourne le dos à la Somme quasi imperceptible,
- en ville, la nature demeure très linéaire, carrée, voire rigide, héritée de réflexes d'aménagement qui ont vécu, qui plus est dans un milieu routier assez pesant. Désormais, sont attendus des espaces de respiration servis par exemple par des fleurs vivaces...
- selon certains participants, il faudrait donner à voir ou revoir la nature en centre-bourg,
- un travail sur le choix des essences a été évoqué suite à la visite et aux explications des experts quant à la pérennité de certains choix (résistance, économies possibles en termes de taille, de périodicité...),
- à Ailly, on voit la nature, mais on ne la "pratique" pas ou peu. Réinvestir la ville en y intégrant la nature est l'affaire de toute la collectivité (espaces publics et/ou privés),



la nature en ville permet ainsi :

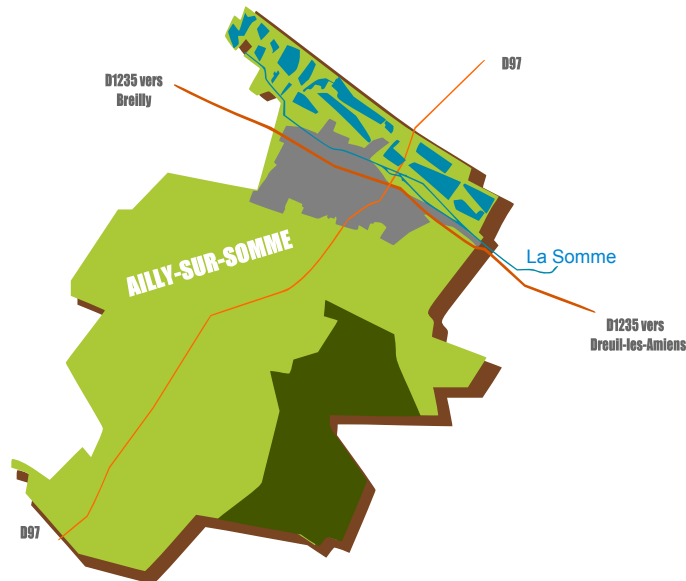
- la mise en valeur des édifices et des espaces qui leur sont liés,
- de favoriser les conditions d'une mobilité douce,
- la création / aménagement de séquences et de portes urbaines

Mise en valeur des édifices :

- réfléchir aux dispositifs urbains autour de la mairie afin de favoriser les ralentissements (marquage approprié sur la chaussée...) Quid du local Télécom accolé au bâtiment, a-t-il toujours la même utilité ?
- réfléchir à la lisibilité des édifices majeurs, les lieux qui font la centralité (signalétique cohérente, communication, accès favorisés...), trouver une alternative à l'absence de parvis.
- réfléchir à un aménagement de la place de la gare afin qu'elle devienne une vraie place et non un parking. Etudier les potentialités du 1er étage du bâtiment (rénovation, logement...à définir),

Mobilités douces et intermodalité :

- réfléchir à l'ambiance urbaine, favoriser les conditions de la réappropriation de l'espace urbain par les piétons, les vélos, les poussettes...valoriser le fait d'être piéton,
 - re-mailler le centre-bourg dans cette optique par des aménagements simples. Aux abords des commerces, il existe un besoin de confort (trottoirs) et de sécurité,
 - option du stationnement minute (aux abords de la gare) ,
 - valoriser de petits sentiers existants (vers le fleuve ou à proximité de la Pharmacie),
 - en finir avec l'espace qualifié de "caché" situé autour de la salle polyvalente,
- L'ouvrir pourrait conduire à moins de nuisance et son potentiel naturel est intéressant,
- sécuriser les abords du cimetière,



Nature en ville :

- veiller au choix des essences (plantations) pour faciliter l'entretien,
- favoriser des aménagements paysagers aérés, abandonner la rigidité, l'aspect linéaire afin de rompre avec la dimension "routière",
- valoriser et pérenniser les actions en faveur de la végétation pour rompre avec le "minéral" (village fleuri, plantation d'arbres fruitiers, solliciter le milieu associatif, actions éducatives en faveur de la nature...),
- entamer une réflexion quant au devenir de l'espace privé "ferme Joly" au centre du bourg,
- penser à court terme à la mise en valeur du fleuve, quelle liaison avec le bourg. Cet élément naturel a un rôle majeur à jouer, il convient de le valoriser, d'indiquer sa présence, de faciliter son accès,
- "désenclaver" l'espace naturel à fort potentiel sis à proximité de la salle polyvalente.

Portes de ville et séquençement :

- mener une réflexion sur les ambiances des entrées de bourg, soigner particulièrement les portes de ville. Casser l'impression de rocade, l'envie d'aller vite.
- organiser des séquences jusqu'au centre (végétaux, signalétique...), réfléchir à l'intégration de la cité Charmichaël, à une alternative au stationnement sur les trottoirs, à l'identité même du bourg et à l'image que l'on souhaite collégialement en donner,
- abandonner la perception actuelle de "ville-route". Gommer le vocabulaire routier des entrées de bourg. Les largeurs de route de 8 m (!) constituent une incitation à rouler vite (6.50 m suffisent - bande roulante utile).
- envisager des chicanes (effet boulevard) pour susciter les ralentissements,
- favoriser des actions de type expérimental concernant le ramassage des ordures ménagères (logements situés rue J. Catelas), c'est important pour l'image du bourg,
- mener également une réflexion autour de la porte de ville que constitue la gare, en termes d'identité et de "première" image.

LE MOT DE LA FIN

Chaque bourg possède ses caractéristiques propres mais présente aussi des similitudes avec d'autres communes. Cette journée a permis d'observer, d'être à l'écoute de ce type de particularités qui font un lieu. A Ailly-sur-Somme, le relief, la gare, la Somme, la RD 1235 qui traverse la ville ou encore l'histoire industrielle sont autant d'éléments forts (géographiques, sociologiques...) qui font l'identité et le patrimoine singulier du lieu. C'est cette richesse qui au cours de la journée a été abordée et donné à voir le bourg autrement.

Entrer dans une ville, ce n'est pas continuer à se déplacer sur une infrastructure au vocabulaire routier. Une entrée de ville constitue le 1er message que la ville adresse à ceux qui l'abordent. Elle a son langage, ses gabarits, ses plantations, ses espaces publics, in fine son identité. La route doit finir.
 En cela Ailly-sur-Somme constitue un cas d'école avec cet espace monofonctionnel, peu hiérarchisé et monopolisé par l'automobile. Se pose la question des séquences. Les échanges du jour ont montré qu'il était possible de construire une alternative à "la ville route".

La réglementation en faveur de la transition écologique favorise les modes de déplacement alternatifs. A Ailly-sur-Somme il convient, au regard du contexte local de mailler la ville de façon piétonne afin qu'elle "prenne vie". Organiser les conditions de la cohabitation (voitures, vélos, piétons...). Mutualiser tout ce qui peut l'être, y compris à partir de l'existant car c'est à ce niveau que se jouent les conditions du partage de l'espace public.

Les édifices sont les bâtiments majeurs du bourg, ils représentent des usages, des pratiques. Ils doivent ainsi être signifiés de façon spécifique et posséder des espaces publics dignes de recevoir ces pratiques quotidiennes. C'est le socle à partir duquel se développe le lien social. C'est pourquoi la maîtrise du stationnement doit faire partie des aménagements, il doit être contrôlé.
 L'identité du bourg doit ainsi ressortir, le langage qu'il souhaite adopter et partager, sa signalétique, sa tonalité propre.

La nature constitue à Ailly-sur-Somme une problématique forte du fait de la topographie des lieux, les rives de la Somme, le rapport à l'eau au sens large. Or cette nature ne cohabite pas avec la ville. Paradoxe d'une commune sise dans un contexte rural et bucolique. De ce fait il ne s'agit pas de créer artificiellement des aménagements mais d'être en capacité de faire entrer la nature en ville.



LES ATELIERS

CENTRALITES RURALES EN SOMME

