

angles DE VUES

journal du caue / conseil architecture urbanisme environnement du Puy-de-Dôme

n°23 : septembre 2012



> édito

Patrimoine industriel, reconversion des bâtiments industriels, mobilité et territoires, sont des thématiques abordées dans ce numéro 23 d'angles de vue, journal périodique rédigé par les architectes, urbanistes ou paysagiste du CAUE. Diversité et complexité des problématiques, qui nécessitent une approche transversale, faisant appel à des compétences multiples. L'aménagement architectural, la planification urbaine ou le développement durable ne peuvent plus de nos jours être des questions traitées par telle ou telle profession en particulier, mais plutôt par une mise en commun des approches spécifiques de partenaires dont les horizons sont aussi différents qu'un naturaliste ou un architecte du patrimoine. Cela implique la construction ou la co reconstruction d'une ingénierie territoriale de qualité, riche en compétence et sachant traiter la diversité des questions posées par l'aménagement du territoire pris au sens le plus large comme au sens le plus pragmatique d'aménagement urbain.

A l'heure où l'intercommunalité devient majeure, il est nécessaire de poser la question de quelle Ingénierie Territoriale et de son avenir. L'ingénierie territoriale n'est pas nouvelle, mais c'est quelque chose qui inquiète par les mutations vécues actuellement. Le CAUE à travers les actions menées sur le terrain, les études engagées ou les informations, rencontres ou partenariats poursuivis ou engagés, veut prendre une part active pour répondre à ces inquiétudes. Il veut accompagner les nécessaires évolutions et participer au débat sur les modes d'organisation actuels des territoires : actions engagées, potentialités, freins.

Le corollaire de l'accompagnement de cette réflexion est l'intérêt général, élément fondateur des CAUE en France.

Bonne lecture.

Maurice Mestre,
Président du CAUE

> sommaire

- p. 4 - 5 > billet d'humeur**
- de l'intérêt général
- p. 6 - 25 > territoires**
- quand le patrimoine industriel change la ville
- reconversion : usine Du May à Thiers
- ingénierie territoriale
- interactions urbanisme et mobilité : le rôle des gares TER
- p. 26 - 29 > actualités**
- ville & nature
- le chanvre : une opportunité ?
- p. 30 - 31 > brèves**
- Trame verte et bleue
- Urbanisme et énergie



de l'intérêt général

Le XVIII^e siècle, siècle des Lumières, va voir apparaître la notion d'intérêt général au dépend de la notion de bien commun. Cette dernière à connotation fortement religieuse constituait un des piliers de la vie sociale.

Dès lors nous avons deux approches du concept. La première à pour référent un intérêt commun qui serait une **addition des intérêts particuliers** avec une grande méfiance de principe envers l'état et un autre qui reflète un **intérêt général dépassant les intérêts particuliers** avec une plus grande implication de l'état, s'inscrivant plus dans notre démocratie républicaine. L'intérêt général sera vu comme une source de légitimité pour le pouvoir démocratique et comme le fondement du lien social.

Cette conception « volontariste » reste néanmoins très pertinente. Aujourd'hui l'intérêt général doit prendre en compte un certain nombre d'objectifs dont les valeurs de solidarité, de cohésion sociale, de protection de l'environnement qui sont encore plus renforcées dans les lois « Grenelle 1 et 2 ».

L'intérêt général désigne les intérêts, valeurs ou objectifs qui sont partagés par l'ensemble des membres d'une société. Elle correspond aussi à une situation qui procure un bien-être à tous les individus.

Cette notion d'intérêt général se retrouve dans la vision française du service public. Celui-ci correspond bien à un objectif de ce type mais ce qui garantit l'existence d'un service public, c'est tout simplement que la collectivité assume elle-même la mise en œuvre de cet intérêt général (régie) ou en contrôle l'exécution confiée à un tiers (délégation de service public).

Il n'en demeure pas moins vrai que toutes les activités d'intérêt général ne débouchent pas sur un service public. La gestion du domaine privé des collectivités publiques n'a jamais été érigée en service public. De même, les activités culturelles, si elles relèvent d'un intérêt général justifiant un contrôle exercé par le ministère de l'Intérieur, ne constituent pas un service public du fait même de la Constitution, qui s'y oppose et consacre comme principe constitutionnel le principe de laïcité.

En revanche, lorsqu'une commune engage une procédure visant à mettre en place des documents d'urbanisme, elle le fait certes au nom de l'intérêt général qui dépasse les intérêts particuliers, mais elle le fait au nom d'un service public puisque cette dernière et aussi l'Etat exercent un contrôle sur la mise en œuvre de ces documents d'urbanisme. A cet égard, l'intérêt général se transforme en intérêt public, c'est-à-dire un intérêt relevant de la sphère publique.

Or, il est incontestable qu'au fil des années cet intérêt public est susceptible d'évoluer en fonction des missions que l'Etat et les collectivités publiques peuvent embrasser. L'intérêt public peut aussi parfaitement se détacher de l'intérêt général en devenant l'intérêt propre des collectivités publiques, distinct de celui de l'intérêt général. La création d'entreprises publiques peut être effectuée au détriment des actionnaires privés qui sont ainsi dessaisis de leur propriété. La déclaration des droits de l'homme prévoit à cet égard que cette dépossession ne peut se faire qu'après juste et préalable indemnité (article 17 DDHC).

Une fois ces précisions apportées, nous pouvons tenter de définir simplement les différents concepts :

L'intérêt commun désigne une finalité définie comme étant la résultante de l'ensemble des intérêts exprimés par les membres de la communauté concernée.

L'intérêt général désigne une finalité d'ordre supérieur dont on sous-entend qu'elle dépasse l'intérêt commun dans la mesure où elle prétend être « quelque chose de plus ambitieux que la somme des intérêts individuels ».

L'intérêt public concerne la mise en œuvre de l'intérêt général à travers le cadre juridique du droit public d'un pays ou d'une République.

L'intérêt général doit être compris comme l'intérêt de tous. Un intérêt civique qui transcende les intérêts particuliers. Le citoyen, rationnel, doit faire abstraction de ses intérêts particuliers. Cet intérêt se retrouve largement débattu dans le cadre des réflexions du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) d'un document d'urbanisme.

C.D.



pour aller plus loin : rendez-vous sur le site Internet du CAUE > www.caue63.com

quand le patrimoine industriel change la ville

préservé tout en faisant évoluer

Vouloir aborder le thème du patrimoine industriel, c'est déjà s'engager dans la réflexion de la construction de la ville et de la **mutation des territoires**. La ville ancienne, close, s'étendant hors les murs à travers le temps, construit ses faubourgs et modèle depuis le XIX^e siècle une périurbanisation comprenant des tissus industriels. Cette ville est fragmentée. Elle assemble différentes strates de l'évolution urbaine dont l'industrialisation. C'est également aborder la ville qui se fait sur elle-même. La posture voudrait que l'histoire du lieu ne tombe pas dans l'**oubli créateur**.

Les historicistes et les modernistes s'opposent, les uns défendant ce que Françoise Choay² a défini comme le culturalisme, soit la continuité avec le passé et sa réintégration dans la production architecturale et urbaine, les autres se fondant en une rupture avec le passé et l'avènement d'une culture nouvelle. Mais la question spécifique du patrimoine industriel renvoie à la problématique de l'industrialisation et de la désindustrialisation d'un lieu, de l'évolution des techniques et des besoins. Elle demande de se saisir des bâtiments qui firent la conjugaison d'une **histoire liée à des récits de vie** et d'une géographie que l'utilité a déserté (bassins miniers, par exemple). Elle conduit à réfléchir sur le sens de ces usages perdus, de l'importance d'une mémoire architecturale, sociale et culturelle. Elle demande de travailler sur une situation urbaine.

mémoire du territoire industriel

Le XX^e siècle a vu disparaître bon nombre de ses usages industriels : fabriques, manufactures, bassins miniers... Le résultat de la mondialisation de l'économie qui crée ces friches, fruits de la première délocalisation industrielle, montre quantité de locaux, bâtiments, sites qui sont des architectures vides, à l'abandon, survivantes. Sans une pensée pour leur mutation, sans renouveau de leurs usages, leur histoire est vouée à disparaître. Le premier travail reste la **reconnaissance**. Cet intérêt se renforce dans le contexte d'un pays qui se désindustrialise. En France, l'intérêt archéologique industriel est relativement tardif. C'est seulement dans les années 1970 que se fait sentir un frémissement dans ce domaine. Le frein au développement de la notion de patrimoine industriel fut l'absence d'une référence forte à la révolution industrielle, comme en Angleterre. Les inventaires sont indispensables, ils participent à la connaissance. Ils permettent de repérer l'objet, de le positionner dans son espace et de mesurer l'ampleur du contexte.

atlas du patrimoine industriel du Pays d'Issoire Val d'Allier

Dans ce cadre, le CAUE du Puy-de-Dôme a commencé un travail d'inventaire en réalisant un atlas du patrimoine industriel du Pays d'Issoire Val d'Allier. Les édifices inventoriés ont été placés dans six rubriques différentes présentes sur le territoire :

- 1 - Usines et fabriques
> *métallurgie, céramique, textile, bois...*
- 2 - Eau et activités
> *moulins, port, batellerie, ouvrage d'art...*
- 3 - Activités liées au sol
> *mines, carrières...*
- 4 - Habitat lié à la production
> *habitat ouvrier, habitat collectif...*
- 5 - Équipement lié à la production
> *écoles, commerces, santé...*
- 6 - Cadre de vie, espace public
> *aménagement urbain, paysager...*

Chaque rubrique présente une carte délimitant le territoire du pays d'Issoire Val d'Allier sud et précise l'emplacement des bâtiments étudiés. Ces

bâtiments sont ensuite inventoriés sous forme de fiche. Une fiche par édifice répertorié pour lesquels sont mentionnées les informations d'ordre général : situation, informations sur l'édifice, état de conservation, date, matériaux, références cadastrales, orientation et photos...

Pour avoir une approche plus complète du territoire, l'atlas a été réalisé à une échelle plus large. Ainsi, il prend en compte le bassin minier dans sa globalité en incluant le patrimoine industriel du bassin minier de La Combelle, de Charbonnières-Mines, mais également le patrimoine industriel du nord de la Haute-Loire sur la communauté de communes d'Auzon.

Cet atlas se limite à un pré-inventaire favorisant un repérage. Il s'agit ici d'un premier état des lieux de ce qui subsiste. De plus, l'atlas n'est pas figé et pourra être amendé : nouveaux édifices, informations complémentaires, datation...



Bassin minier du Nord-Pas-de-Calais – Loos En Gohelle
Architecte : SARL Herauld - Arnod associés



La Friche La Belle de Mai à Marseille. Reconversion d'une usine de tabac en friche culturelle.

Opération : Le Panorama - Les Magasins - La Tour • ARM architecture Matthieu Poitevin et Pascal Reynaud • www.arm-architecture.fr

Évolution de la reconnaissance du patrimoine industriel en France

Les années 1970, donnent naissance à un contexte associatif de sauvegarde du patrimoine industriel, de manière classique ou comme à Creusot-Montceau-les-Mines avec la mise en place d'un écomusée, nouvelle idée du musée.

Ces années portent aussi l'arrivée des premiers cadres :

- > Le Musée des Techniques et des Cultures Comtoises, réseau de structure mis en place par les pouvoirs publics ayant pour objectifs la recherche, la conservation et la valorisa-

tion concernant à la fois le patrimoine industriel historique et les sites encore en activité.

- > La création du Centre Historique Minier, permettant d'accompagner la cessation de l'extraction minière mais aussi de conserver la mémoire de l'activité.

▶ 1973

Première exposition intitulée **L'usine, Travail et Architecture**, réalisée par le Centre de Création Industrielle.

▶ 1975

Exposition **Le paysage de l'Industrie** réalisée par les **Archives d'Architecture Moderne** dans le nord de la France.

▶ 1978

Création de la **Direction du Patrimoine** au sein du Ministère de la Culture permettant la prise en compte du **patrimoine industriel** alors émergent.

▶ 1979

Publication **Les châteaux de l'Industrie** de Lise Grenier, Hans Wieser-Benedetti, résumant leurs recherches engagées par les **Archives d'Architecture Moderne** sur l'architecture lilloise de 1830 à 1930 en un atlas typologique.

▶ 1983

Création de la **cellule Patrimoine Industriel**, au sein de la sous direction de l'**Inventaire Général** afin d'engager une connaissance des sites industriels, permettant de faire des sélections en vue d'une future conservation.

La **DATAR** publie un rapport du groupe interministériel présidé par J.P. Lacaze sur **Les grandes friches industrielles** sous l'œil de la protection.

▶ 1985

La réforme de la Commission Supérieure des Monuments Historiques permet la création d'une section dédiée au Patrimoine Industriel. Le **Patrimoine Industriel** est désormais inscrit dans la mémoire collective et peut bénéficier du « **label** » **Monuments Historique**.

▶ 1991

La DATAR fait paraître un nouveau rapport sur **La réhabilitation des friches industrielles** avec le paysage comme question centrale, et la **requalification du cadre de vie** comme stratégie.

▶ 1992

La rédaction d'un X^e colloque national sur le patrimoine industriel abouti à la réalisation d'un **inventaire du patrimoine minier**, permettant une protection raisonnée lors des arrêts de production, effectué par la DRAC.

▶ 2002

Rencontre du Patrimoine mondial, section Patrimoine Industriel à Arc et Senan, à l'occasion des 30 ans de la charte de l'Unesco. Entretiens qui permettent d'**aborder les nouvelles approches de ce patrimoine**.

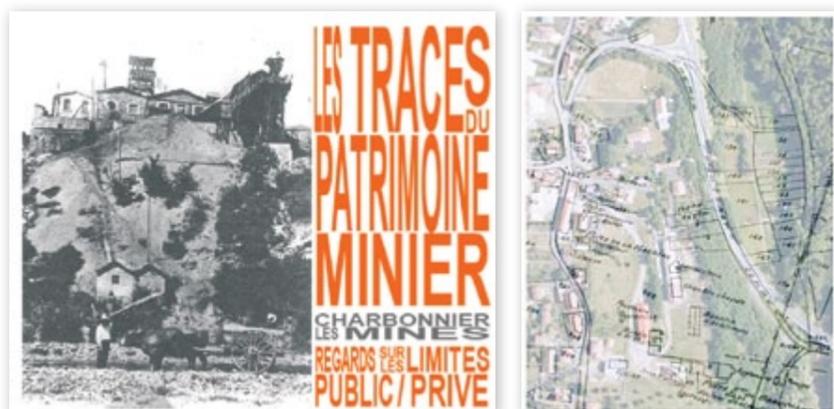
▶ 2002 - 2012

Le bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, dont la candidature a été acceptée au **Patrimoine Mondial de l'UNESCO**, est en pleine mutation, considéré comme à cheval sur deux départements et appréhendé comme une continuité géologique et territoriale. Un projet de trame verte réhabilite les espaces naturels et dégradés du bassin minier, alors que le **musée Louvres-Lens** qui ouvrira à l'automne souhaite susciter le changement d'image et le renouveau économique.

trace :

D'une manière générale, une trace est l'influence d'une activité, d'un événement sur son environnement. On utilise parfois le terme d'empreinte.

Dictionnaire Larousse



Les traces du patrimoine minier Charbonnier - vue aérienne

la mutation du patrimoine industriel : quels enjeux?

L'environnement, le territoire, la ville dans lesquels le patrimoine industriel s'inscrit, sont en perpétuelle mutation. Se positionner dans une dynamique de reconversion reste une réponse pour la récupération des territoires. C'est le **principe de la récupération d'une Histoire**. La désindustrialisation allant plus vite que la conservation, les problèmes ont de plus en plus d'ampleur.

DE LA TABLE RASE À LA RECONVERSION

Ce patrimoine peut se voir exclu de la notion de sédimentation des villes – l'idée de construire la ville sur la ville.

Le patrimoine industriel revêt différents identités : il existe celles qui sont isolées et éloignées des villes, formes d'industries agricoles et rurales (les minoteries, les sucreries...) et celles qui constituent une partie des tissus urbains. Dans les deux cas, la mutation de ces zones est à adapter selon l'échelle et la localisation territoriale

de la friche. La prise en compte du patrimoine transcrite une attention à diverses dimensions de la société. Elle peut se comprendre du point de vue social et historique vers la création d'un cadre de vie basé sur une écriture préexistante et non sur une politique de table rase faisant fi du passé. L'activité cessant, certains ont eu hâte de démolir les traces de ce qu'ils considéraient comme un échec (exemple du carreau de la mine de Charbonnier-les-Mines³), d'autres prônant « l'élimination des nuisances visuelles » ou encore la politique du verdissement des friches industrielles développée par la DATAR⁴. Cela aboutira à la destruction de nombreux sites en France (environ 20 000 hectares).

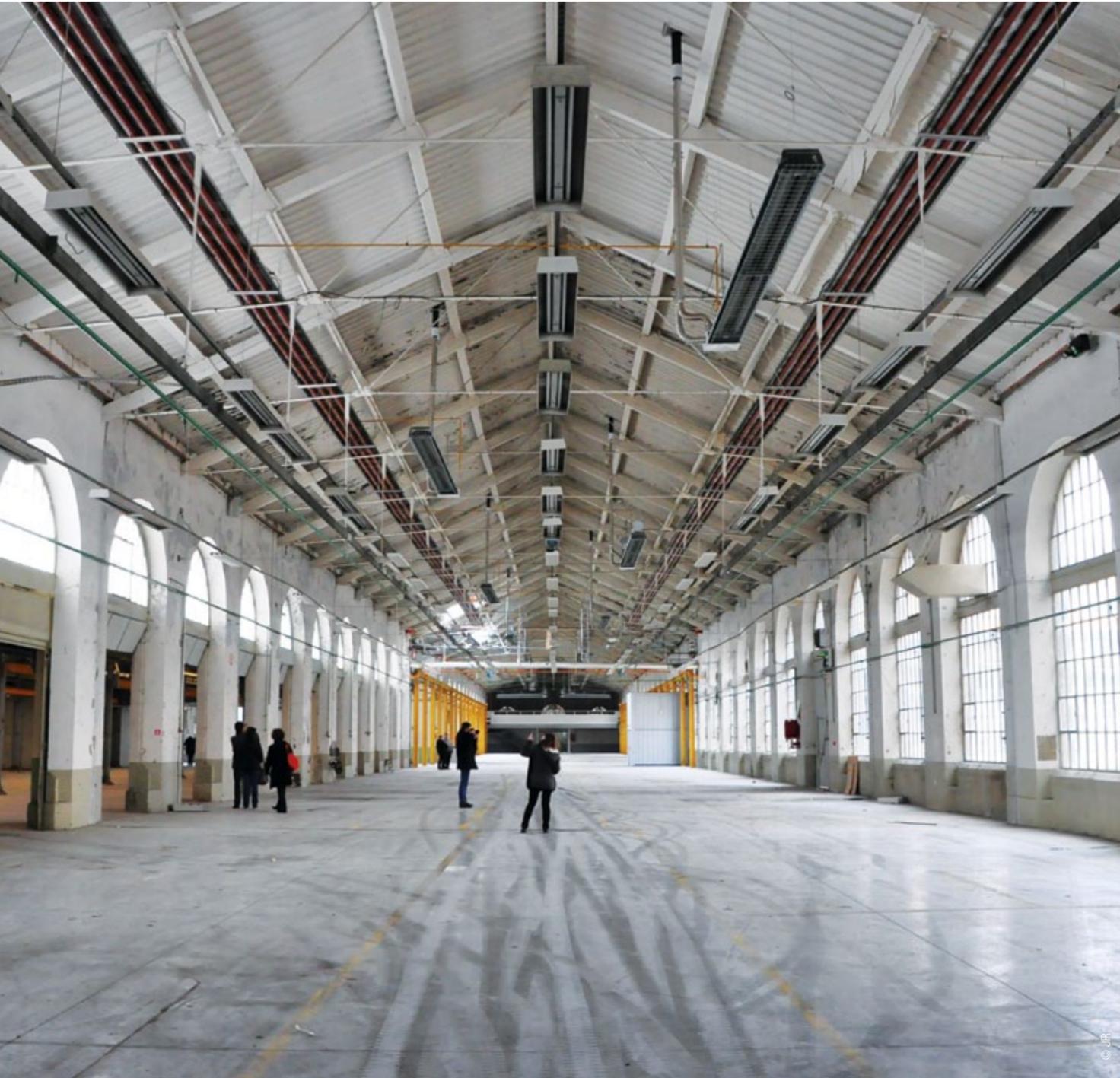
LA LEÇON DE LA RECONVERSION

Les installations héritées de l'industrie, brusquement désertées, nous confrontent au phénomène des friches comme nouveau paysage urbain. Il faut gérer le temps nécessaire à la gestion d'un projet et surtout monter la démonstration technique qui permettra de sauvegarder l'identité des bâtiments. Le volet économique est abordé dans la question de la réutilisation de certaines structures saines,

Bassin minier du Nord-Pas-de-Calais – Loos En Gohelle
Architecte : SARL Hérault - Arnod associés



Île de Nantes
Architectes : Atelier Alexandre Chemetoff
Atelier Construire



Ancienne manufacture d'armes de Saint-Étienne

du recyclage de matériaux de construction allant même jusqu'à une pratique environnementale. L'exigence écologique est essentielle à l'heure où la ville durable est l'idéal de la société. Par exemple, la mise aux normes des architectures métalliques s'avère difficile. Il faut construire un argumentaire. Elle est d'autant plus complexe à atteindre dans le cas de reconversions de bâtiments initialement non adaptés.

L'agence de Reichen & Robert est reconnue pour son engagement dans les pratiques de reconversions. Ils sont notamment, dès les années 1980, intégrés à des projets comme celui du quartier de Moulins à Lille où une ancienne filature appelée Le Blan a été reconverte. Elle constitue aujourd'hui un lieu de vie avec des services tels que des logements avec terrasses collectives, faculté de droit, restaurant, église, médiathèque...

La démarche particulière de l'agence s'appuie sur une méthodologie complexe qui manipule de multiples critères. Philippe Robert⁵ décompose cette pratique selon les principes suivants :

l'expertise de l'existant, la collaboration avec les programmeurs, un parti pris de modestie, la recherche de la « vérité », le suivi dans l'économie du projet...

L'expertise est fondamentale. Elle est à considérer à différentes échelles. D'une part, elle permet d'identifier de manière objective les qualités d'un lieu, les éléments signifiants. Qu'il s'agisse d'éléments bâtis, de vides ou de paysages, l'atmosphère spécifique que dégage l'endroit est essentielle. D'autre part l'expertise des bâtiments doit faire ressortir la qualité constructive et sa capacité à poursuivre sa vie dans le temps. Il faut se détacher des coups de cœur souvent liés à la patine du temps. Démolir un bâtiment coûte parfois plus cher que de le réutiliser. Mais réaliser des reprises importantes sur un bâtiment qui menace de s'effondrer n'est pas forcément viable. D'où la nécessité du discernement que prône Robert. Enfin, et de la même manière au sein d'un édifice, l'expertise doit aller jusqu'à se poser la question des éléments qui sont pérennes (façades porteuses, structure, fondations) et des éléments dont l'espérance de vie est plus faible (aménagements intérieurs, cloisons...).

un territoire entre mémoire et projet

Actuellement, l'action semble se déplacer, comme le souligne Bernard Reichen « *Nous étions dans une logique de récupération d'une histoire intermédiaire, non classée, alors que l'enjeu aujourd'hui, porte sur la récupération des territoires de l'urbanisation contemporaine* »⁶

Les problèmes sont complexes, ils impliquent des mouvements structurels : la société industrielle devenue tertiaire, se mue en société de services. Cette accélération va se poursuivre et englober toute l'architecture et tous les territoires fruits de la modernisation de la vie publique et sociale : patrimoine de l'armée, de la SNCF, d'ERDF... Elle concerne à la fois du bâti et du foncier, des sites urbains majeurs. L'idée de mutation est à aborder de manière globale. La revitalisation des espaces industriels, la décontamination ou la prise en compte des sites pollués contribuent à ménager la ville en mêlant les échelles (bâti, site, quartier, ville, territoire), vers **une ville idéale, viable et durable.**

POUR UN DEVENIR DU PATRIMOINE INDUSTRIEL : QUELS TYPES D'AMÉNAGEMENT ? QUELS PROGRAMMES ?

Devant la diversité du patrimoine industriel caractérisée tant par ses typologies bâties reflètes des anciennes activités, que par l'échelle qu'il occupe dans un territoire, la question qui se pose est de savoir comment se nourrir de l'existant pour créer des architectures, des espaces publics, des espaces aux affectations précaires venant s'inscrire dans leur milieu. La transformation du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais reste le témoin de l'une des plus importantes mutations territoriales du paysage français. Mission bassin minier, trame verte, association bassin minier Unesco, Louvre-Lens, Euralens..., les outils de la requalification du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais sont nombreux et compliqués pour cadrer les projets à l'échelle locale.

Le cadre institutionnel dans lequel ces projets s'inscrivent est complexe. Il s'élabore à partir d'une dynamique multicritère. A ce sujet, « *les interrogations actuelles sont multiples : reconnaissance officielle ou non de la valeur patrimoniale du site, engagement ou non des collectivités et de l'Etat aux côtés d'un opérateur, engagement ou non d'une réflexion d'ensemble en amont du projet, mariage ou non des études techniques indispensables avec des réflexions d'usage.* »⁷

C.D.

Avec la collaboration de Julie Jouvenel architecte, Amandine Richon et Céline Robert, stagiaires au CAUE



Tissu industriel - Lezoux

pour aller plus loin : rendez-vous sur le site Internet du CAUE > www.caue63.com

¹ KOOLHAAS Rem. *La préservation*, biennale de Venise, 2010

² CHOAY Françoise. *Le Patrimoine en questions, Anthologie pour un combat*. Editions du Seuil, 2009. 214 pages. Coll. *La couleur des idées*.

³ *Accompagnée par le caue la commune de Charbonnier-les-Mines a initié une lecture des traces du carreau de la mine.*

⁴ DATAR, *rapport du groupe de travail sur les friches industrielles*, 14/10/1985

⁵ *De la rehabilitation a la reconversion des friches*, Techniques & Architecture, n°432, juillet 1997

⁶ *De l'objet au quartier*, 303 Architecture(s) du xxe siècle et reconversion

⁷ REICHEN, Bernard. *Les leçons de la reconversion. Extrait de Constructions d'hier, usages d'aujourd'hui, actes du colloque 1998*. Pages 58-66.



Architecte : Navecth Architectes



reconversion : usine Du May à Thiers

Après la transformation, en 1988, de l'ancien site couteiller du Creux de l'Enfer en Centre d'art contemporain, la vallée des Usines poursuit sa mue avec la création de la Maison de l'aventure industrielle dans l'ancienne usine Du May.

Le site a ouvert ses portes en 2009 au cœur de la vallée des Usines, sanctuaire de l'histoire industrielle de la ville.

Édifiée en 1895 par Ernest Grange, couteiller parisien primé lors de plusieurs expositions universelles, l'usine incarne alors le prestige et la modernité. Ce n'est pas seulement un lieu de travail qui se devait de n'être que fonctionnel. Il l'est, certes : un escalier métallique central dessert les étages, l'éclairage des ateliers est optimum avec de nombreuses ouvertures sur les façades principales. Le site est aussi à la pointe de la technique avec un monte-charge fonctionnant grâce à l'énergie de la turbine, énergie redistribuée à tous les étages par l'intermédiaire de poulies et de courroies.

L'usine témoigne également d'un réel souci de qualité architecturale, par la composition de ses façades et par les matériaux employés : moellons de granit, bandeaux de pierre de Volvic soulignant les quatre niveaux supérieurs, appareillage de briques encadrant les ouvertures, balustrade ajourée, également en briques, en protection de la toiture terrasse couronnant le bâtiment.

Acquise par la municipalité, l'ancienne usine raconte aujourd'hui la vocation industrielle de la ville, et assure le lien entre le passé et le futur de Thiers.

Les interventions de l'agence d'architecture Navecth sont voulues minimalistes, l'architecture originelle de l'usine et ses particularités suffisant amplement à l'expression du projet.

Les trois niveaux supérieurs sont ouverts au public. Le rez-de-chaussée est dédié à l'architecture industrielle locale, le 1^{er} étage aux activités économiques Thiernoises – travail des métaux, cartonnage, plasturgie – le second étage est organisé pour accueillir des séminaires, des réceptions et des expositions temporaires. Le niveau inférieur, proche de l'eau, est réservé aux locaux administratifs.

Les façades ouvertes sur la vallée sont inchangées. Les proportions des menuiseries métalliques des ouvertures, emblématiques des ateliers de coutellerie, sont conservées, mais elles sont doublées au nu de la paroi intérieure afin d'améliorer l'isolation. L'accès principal assuré par le pont sur la Durolle est complété par une passerelle piétonne, jetée au-dessus de la rivière.

À l'arrière, une extension légère, parée de briques et de verre est calée entre la façade et le talus nord. Elle accueille les circulations et les blocs sanitaires.

À l'intérieur, les plateaux sont préservés au maximum de toute intervention superflue : le sol ciment, les poteaux de fonte, les voûtains de briques peintes, les grandes baies à menuiseries métalliques, constituent le cadre le plus dépouillé et le plus adapté qui soit à la scénographie envisagée. Aucun ajout ne vient dénaturer ce cadre idéal, pas de faux plafonds ni de planchers techniques : les gaines, les chemins de câbles, les luminaires... se superposent à la structure existante, et déclinent un vocabulaire industriel, cohérent avec l'architecture d'origine.

Un plancher de verre constitue le seul geste visible apporté à la structure, et assure la transparence entre les niveaux.

En 2010, la ville de Thiers a été récompensée par le prix départemental des « Rubans du patrimoine » pour la qualité de cette réhabilitation.

C.C.





Bassin d'orage à Cournon d'Auvergne

QUELLES ALTERNATIVES POUR LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES EN MATIÈRE D'INGÉNIERIE PUBLIQUE ?

L'ingénierie publique : symbole de la responsabilisation ou de l'infantilisation des collectivités vis-à-vis de l'État ? Faut-il regretter le désengagement de l'État en matière d'ingénierie publique, dont bénéficiaient les petites collectivités territoriales, avec des prestations de conseil et de maîtrise d'œuvre de qualité ? La réponse ne va pas de soi, et oppose les tenants d'une décentralisation aboutie aux défenseurs d'un État accompagnateur et facilitateur.

Pour certains élus locaux, l'existence même d'une ingénierie publique maintient les collectivités dans une situation de déresponsabilisation envers l'État, ce qui est contraire aux principes mêmes de la décentralisation. Il leur appartient donc de s'organiser pour faire face aux diverses difficultés que crée la disparition des services de l'État. En d'autres termes, les collectivités sont appelées à assumer les compétences qui leur ont été transférées, en se dotant des services d'ingénierie nécessaires à leurs compétences.

Au contraire, d'autres élus locaux estiment que le désengagement de l'État conduira inéluctablement à la disparition des petites collectivités. L'existence d'une ingénierie publique de qualité permet aux communes qui en bénéficient de mettre en œuvre des services de qualité qui profitent à leurs habitants et concourent au dynamisme de leur territoire.

Le secteur privé ne dispose pas toujours des ressources ou de la compétence nécessaire pour assumer les missions délaissées par l'État, ou en raison de la complexité de la réglementation. L'offre privée est confrontée à une « méconnaissance du terrain » du fait d'intervention sporadique voir unique sur le territoire.

Cela obligera les mairies à prendre en compte la connaissance et l'historique de leur territoire de façon à le communiquer dans un « porter à connaissance ».

La structuration-même des entreprises privées est-elle adaptée pour assumer certaines missions d'ingénierie publique, demandées par les collectivités territoriales de petite taille, en raison de leur faible enjeu pour le secteur ?

LE DÉPARTEMENT : ÉCHELON PERTINENT D'UNE NOUVELLE INGÉNIERIE PUBLIQUE ?

De nombreuses initiatives ont été prises par les Conseils généraux, sous des formes juridiques diverses, afin d'assurer une ingénierie publique territoriale alternative en faveur des petites collectivités, en dehors du champ concurrentiel.

Ces initiatives sont motivées par les compétences transférées aux départements. On peut ici citer en exemple les 385 000 km de voirie gérés par les services techniques et les anciens parcs de l'Équipement et l'ingénierie de maîtrise d'œuvre.

Disposant de l'ingénierie nécessaire, certains conseils généraux développent depuis plusieurs années des nouveaux outils destinés aux petites collectivités, victimes du désengagement de l'État et de la réduction des prestations auparavant fournies par les anciennes DDE et DDA. Les formules juridiques retenues sont diverses : elles vont de l'association à l'établissement public local, en passant par les agences techniques départementales et peut-être à l'avenir, par les Sociétés Publiques Locales (SPL)¹.

l'offre privée parfois inexistante

Dans le cadre de l'ingénierie territoriale, les collectivités territoriales font parfois appel au secteur privé, pour toutes les prestations de maîtrise d'œuvre s'inscrivant dans le cadre concurrentiel.



ingénierie territoriale

A l'origine très scientifique, le terme d'ingénierie a été, depuis quelques années et dans un mouvement général d'engouement pour la notion de territoire, enrichi de l'adjectif « territoriale ». Mais avant qu'on lui accolé l'adjectif de « territoriale », l'ingénierie des collectivités locales était publique.

QUE RECOUVRE ALORS CE NOUVEAU CONCEPT D'« INGÉNIERIE TERRITORIALE » ?

Plusieurs conceptions sont présentes. D'un côté, la fonction publique territoriale désigne l'ingénierie territoriale comme étant l'ensemble des compétences et des savoirs-faire dont les collectivités territoriales ont besoin pour mener leurs missions.

Une autre conception de l'ingénierie territoriale est « la production, mobilisation, mutualisation de connaissances pour aider les acteurs dans la compréhension de leur territoire et les aider dans l'action et la décision ».

Les prestations proposées par les services de l'État aux communes ou à leurs groupements ne disposant pas de la capacité

d'organiser leurs propres outils d'ingénierie, semblaient représenter « un monde immuable, être un aboutissement ». Pourtant, on constate, depuis plusieurs années, une réduction du champ de l'ingénierie publique, résultat de la combinaison de plusieurs facteurs : le droit européen de la concurrence, les critiques formulées par la Cour des Comptes sur la légitimité de l'ingénierie publique de l'État. Dans ce cadre, la RGPP (Révision Générale des Politiques Publiques) semble confirmer, voire accélérer, mais non générer, une évolution entamée depuis plus de dix ans. La DATAR donne comme définition : « ensemble des savoir-faire professionnels dont ont besoin les collectivités publiques et les acteurs locaux pour conduire le développement territorial ou l'aménagement durable des territoires ». Cette définition se trouve complétée par « ensemble des concepts, outils et dispositifs mis à la disposition des acteurs du territoire pour accompagner la conception, la réalisation et l'évaluation de leurs projets de territoire » (DATAR cité par LANDEL P.A., 2006). La DATAR ouvre ainsi la notion aux besoins des acteurs locaux en précisant le champ d'investigation : le développement territorial.

L'intercommunalité comme nouvel acteur territorial de l'ingénierie ?

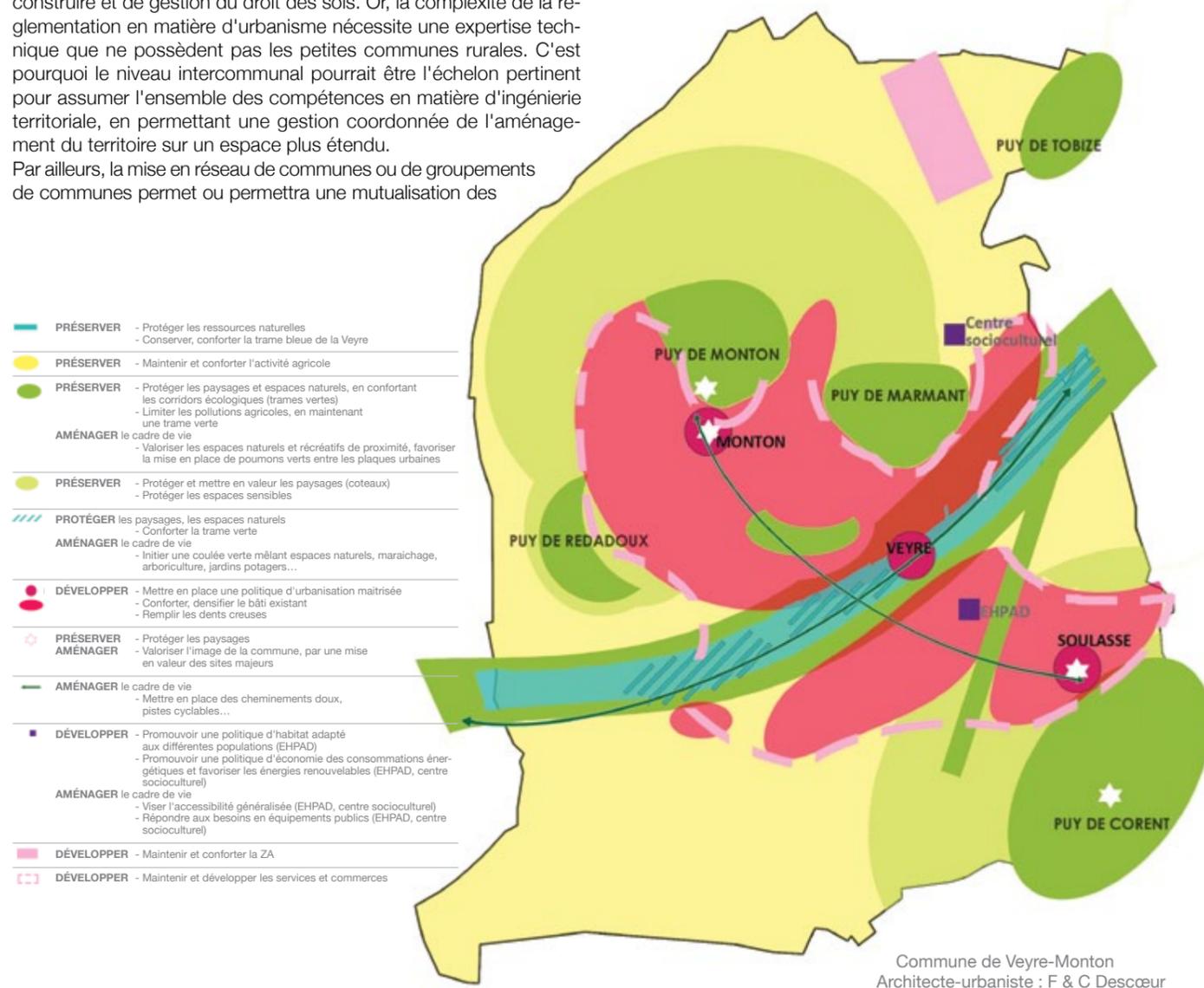
Le niveau départemental n'est pas toujours adapté pour apporter aux communes l'expertise dont elles ont besoin, au motif « qu'il appartient aux territoires de se réunir à des échelles différentes pour répondre à la mutualisation de l'ingénierie ». On peut considérer que le niveau intercommunal serait plus pertinent pour la mutualisation de certaines compétences communales. Cette solution permet aux élus communaux de conserver la gestion et la responsabilité de leurs projets, et ainsi éviter l'impression d'en perdre l'entière responsabilité dans le cadre d'un accompagnement par une agence départementale. Dans le cadre de la RGPP, le référent technique des communes devait être désormais l'intercommunalité.

Face au désengagement de l'État, les élus locaux se sentent souvent démunis pour assumer leurs missions d'instruction des permis de construire et de gestion du droit des sols. Or, la complexité de la réglementation en matière d'urbanisme nécessite une expertise technique que ne possèdent pas les petites communes rurales. C'est pourquoi le niveau intercommunal pourrait être l'échelon pertinent pour assumer l'ensemble des compétences en matière d'ingénierie territoriale, en permettant une gestion coordonnée de l'aménagement du territoire sur un espace plus étendu.

Par ailleurs, la mise en réseau de communes ou de groupements de communes permet ou permettra une mutualisation des

moyens humains et budgétaires qui transcenderait les frontières départementales. Les EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale) pourraient ou se regroupent déjà en intercommunalités, avec une formule souple et adaptée aux spécificités des territoires, à l'image des agences techniques départementales. Le champ d'action de ces structures serait défini par les EPCI eux-mêmes. La mise en place de ces intercommunalités s'apparente à un réseau de collectivités en matière d'ingénierie publique locale, permettant la mutualisation des moyens et le partage de bonnes pratiques, et non à la création d'un nouvel échelon territorial.

Les EPCI ne disposant pas des moyens humains ou financiers actuels peuvent avoir recours à l'ATESAT². Les services de l'État favorisent souvent la solution intercommunale pour parvenir à un meilleur résultat en matière d'ingénierie publique. Toutefois, certains EPCI ne sont pas éligibles à l'ATESAT, si bien qu'ils ne peuvent disposer d'un accompagnement de l'État. L'ATESAT est l'Assistance Technique fournie par l'Etat pour des raisons de Solidarité et d'Aménagement du Territoire.



face à la complexité de l'organisation des territoires...

Le territoire national a vu ces dernières années, une montée en puissance importante de l'organisation intercommunale soutenue par un contexte réglementaire incitatif. Cela s'est accompagné d'un fort mouvement de structuration des intercommunalités en territoires de projets, davantage à même de mutualiser des moyens pour porter des projets d'aménagement et de développement à une échelle appropriée aux enjeux des politiques régionales, nationales, voire européennes. Le monde rural connaît un accroissement sensible des territoires organisés en Pays et/ou en Parc Naturel Régional. En parallèle, l'interpénétration urbain/rural est un phénomène généralement constaté : des Pays sont constitués autour d'une agglomération, et un nombre important de Parcs Naturels Régionaux est en situation de chevauchement territorial, plus ou moins important, avec une ou plusieurs communautés d'agglomération. Ce phénomène très général de recouplement territorial, peut apparaître comme une chance, permettant de renouveler les pratiques de développement des collectivités et de leurs élus. Il n'est pas sans poser des questions sur les relations que peuvent entretenir ces territoires et les risques de concurrence, voire de conflit.

l'ingénierie territoriale : un concept multidimensionnel

L'INGÉNIEURIE TERRITORIALE COMME COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE :

L'ingénierie de projet

> ex. : *animateur de pays, chargé de mission - politique de la ville*
L'ingénierie de projet comprend l'ensemble des phases de réalisation d'une opération, de la décision de mettre en œuvre un projet jusqu'à sa réception et son suivi. Elle prend en compte des dimensions sociales, économiques, techniques, financières, réglementaires... qui doivent être maîtrisées pour assurer la qualité et la durabilité de l'opération réalisée. L'IT fait appel à diverses postures professionnelles relatives au portage du projet (maîtrise d'ouvrage), à sa conception et à sa réalisation (maîtrise d'œuvre), au conseil et à l'évaluation (expertise).

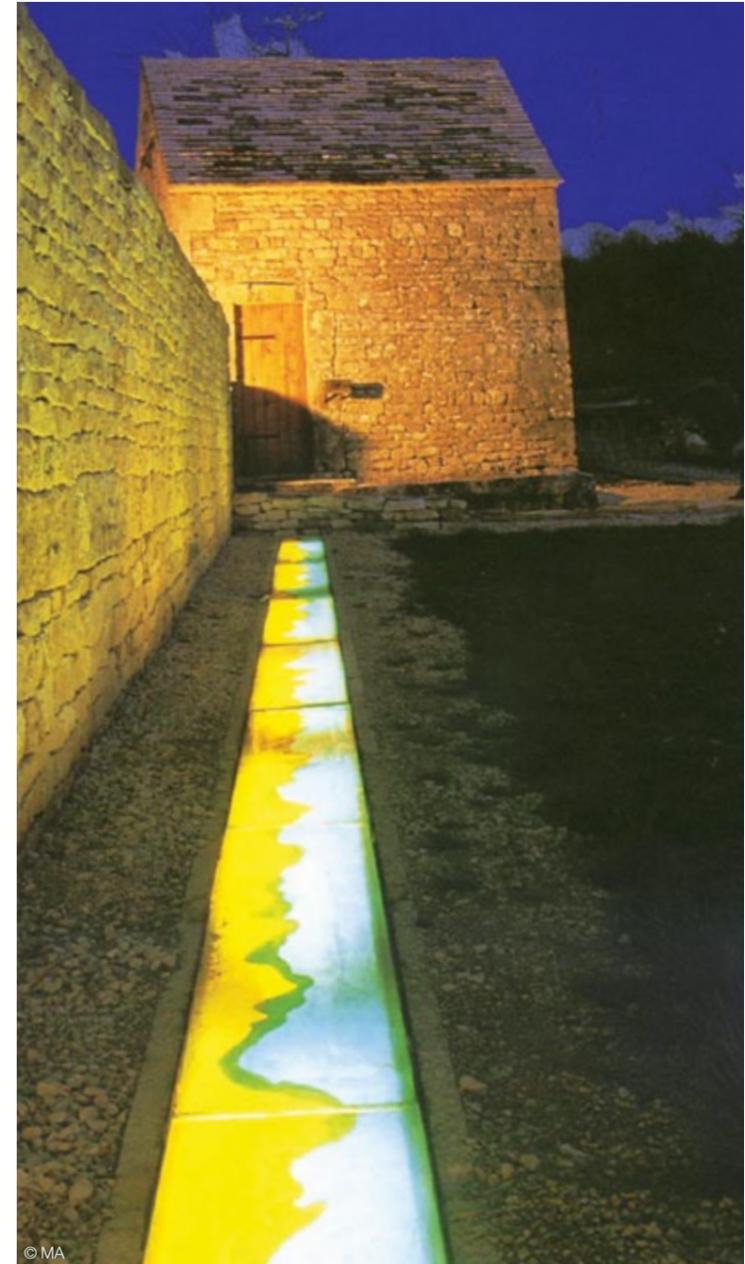
L'ingénierie opérationnelle

> ex. : *ingénieur territorial ou d'État*
L'ingénierie opérationnelle est relative à la formalisation du savoir et du savoir-faire. C'est celle de la réalisation, de l'exploitation, de la maîtrise du fonctionnement des procédés ou processus.

L'ingénierie territoriale est un lieu comme système incluant non seulement des professionnels mais :

L'IT va confronter non seulement des professionnels mais aussi des élus locaux, des acteurs de la société civile (dispositifs participatifs). Les pratiques observées montrent un glissement du « faire pour » au « faire ensemble », enjeu de la concertation du Développement Durable.

L'ingénierie territoriale devra trouver un lieu où localiser son expertise, de même elle devra inventer le financement de cette expertise.



l'ingénierie territoriale passage obligé d'une logique de guichet à une logique de projet

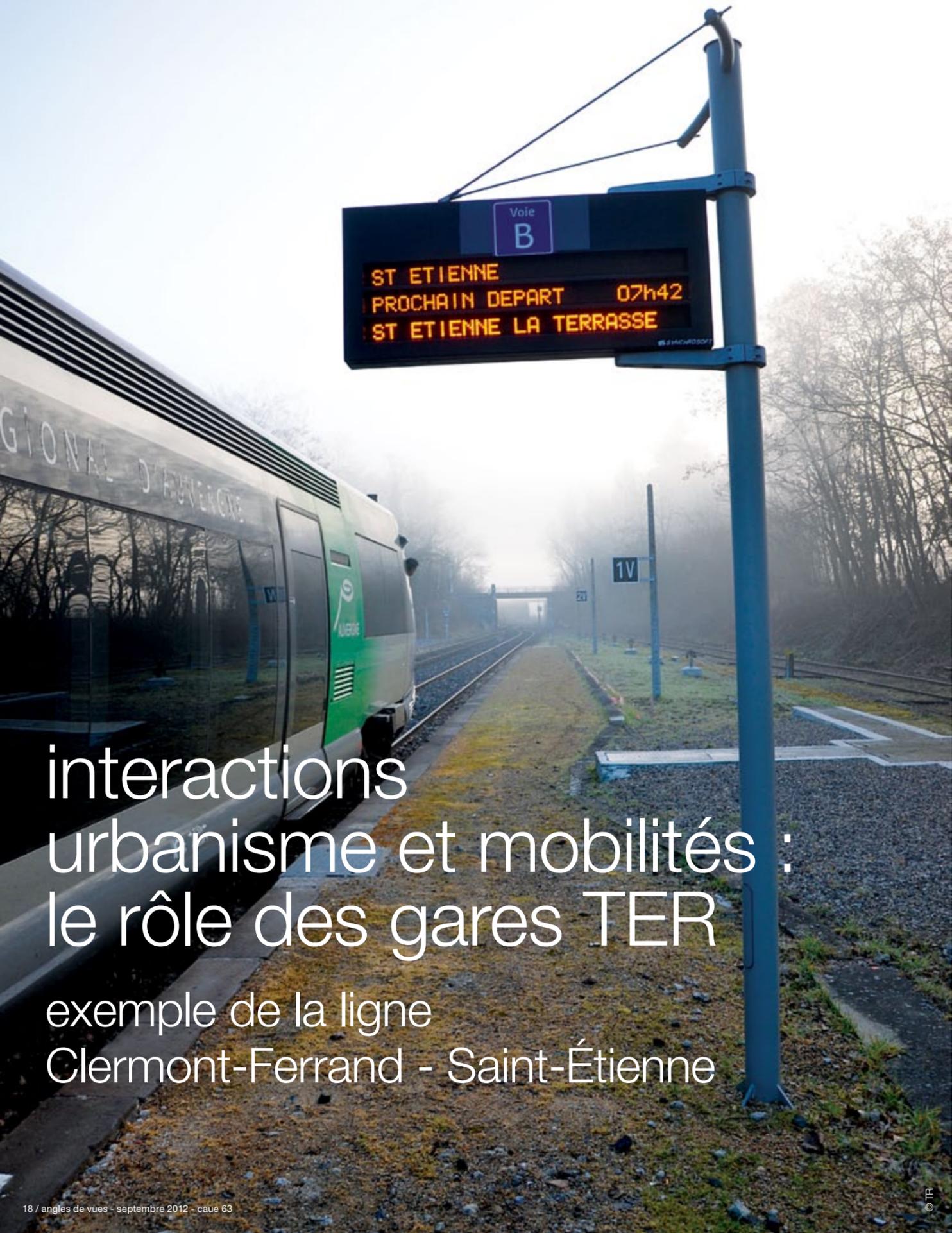
Le système de financement des projets des collectivités glisse d'une logique d'automatisme à une logique de conditionnalité et de contractualisation. Les communes ou les EPCI sont guidées vers des systèmes complexes de démonstration de la qualité de leurs intentions soit à travers des « appels à projet » soit à travers des études complexes de démonstration. Face à cette évolution, les communes ou les EPCI de petite échelle devront certainement se regrouper pour inventer ou organiser leur propre IT. Il est certain que l'inégalité des communes dans leur capacité à construire et à porter des projets va poser clairement la question de l'organisation infra départementale et de la solidarité.

J.R.

¹ « Art.L. 1531-1.-Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent créer, dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par la loi, des sociétés publiques locales dont ils détiennent la totalité du capital.

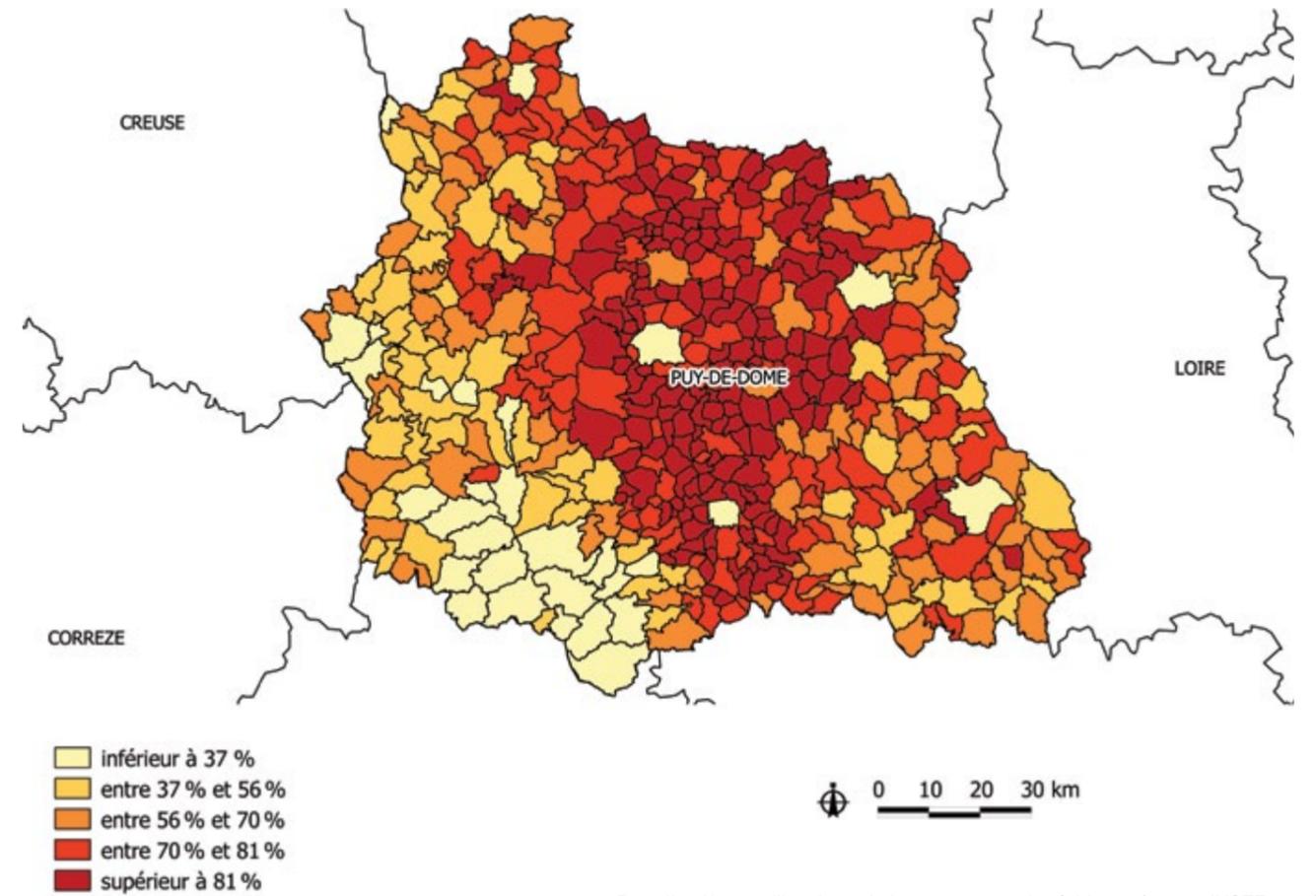
« Ces sociétés sont compétentes pour réaliser des opérations d'aménagement au sens de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, des opérations de construction ou pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial ou toutes autres activités d'intérêt général... »

² Elle a été mise en place dans le cadre de la loi MURCEF (Mesures Urgentes de Réformes à Caractère Economique et Financier) du 11 décembre 2001. L'ATESAT est un service dont bénéficient de droit, sur leur demande, les Communes qui répondent à un double critère (financier et démographique). Le champ d'intervention de l'ATESAT est limité aux domaines de la voirie, de l'aménagement et de l'habitat. Elle est composée de missions de base et de missions complémentaires.



interactions urbanisme et mobilités : le rôle des gares TER

exemple de la ligne
Clermont-Ferrand - Saint-Étienne



Part d'actifs travaillant hors de leur commune de résidence (source INSEE 2006)

la mobilité, enjeu des territoires périurbains

Le phénomène d'étalement urbain en cours depuis plus de trente ans place les déplacements au cœur des préoccupations quotidiennes des ménages résidant dans ces communes périurbaines. La nécessaire mobilité des habitants est le corolaire de l'accession à la propriété dans ces territoires ayant un prix du foncier attractif. Les ménages se rendent alors dépendant de longs déplacements quotidiens pour rejoindre leur lieu de travail ou pour accéder aux services. Pour ces trajets, le véhicule particulier est privilégié en l'absence d'offre en transports en commun ou par la méconnaissance de celle-ci. 75 % des actifs du périurbain et des banlieues travaillent hors de leur commune de résidence contre 32 % pour les actifs des centres villes (INSEE 1999). Le budget déplacement devient un poste important, impactant parfois la possibilité d'investissement de ces ménages.

Par ailleurs, selon des études récentes, il semblerait que les particuliers tendent plutôt à fonctionner sous forme de boucle de déplacements plutôt que sur des trajets « en étoile » autour du domicile. La voiture est alors le mode de déplacement présentant le plus de souplesse pour effectuer ces circuits, changeants d'un jour sur l'autre.

Dans ce contexte, et en considérant l'impact sur l'environnement des déplacements en véhicule particulier, la question des transports en commun dans ces territoires se pose de manière encore plus prégnante.

UN PARTENARIAT

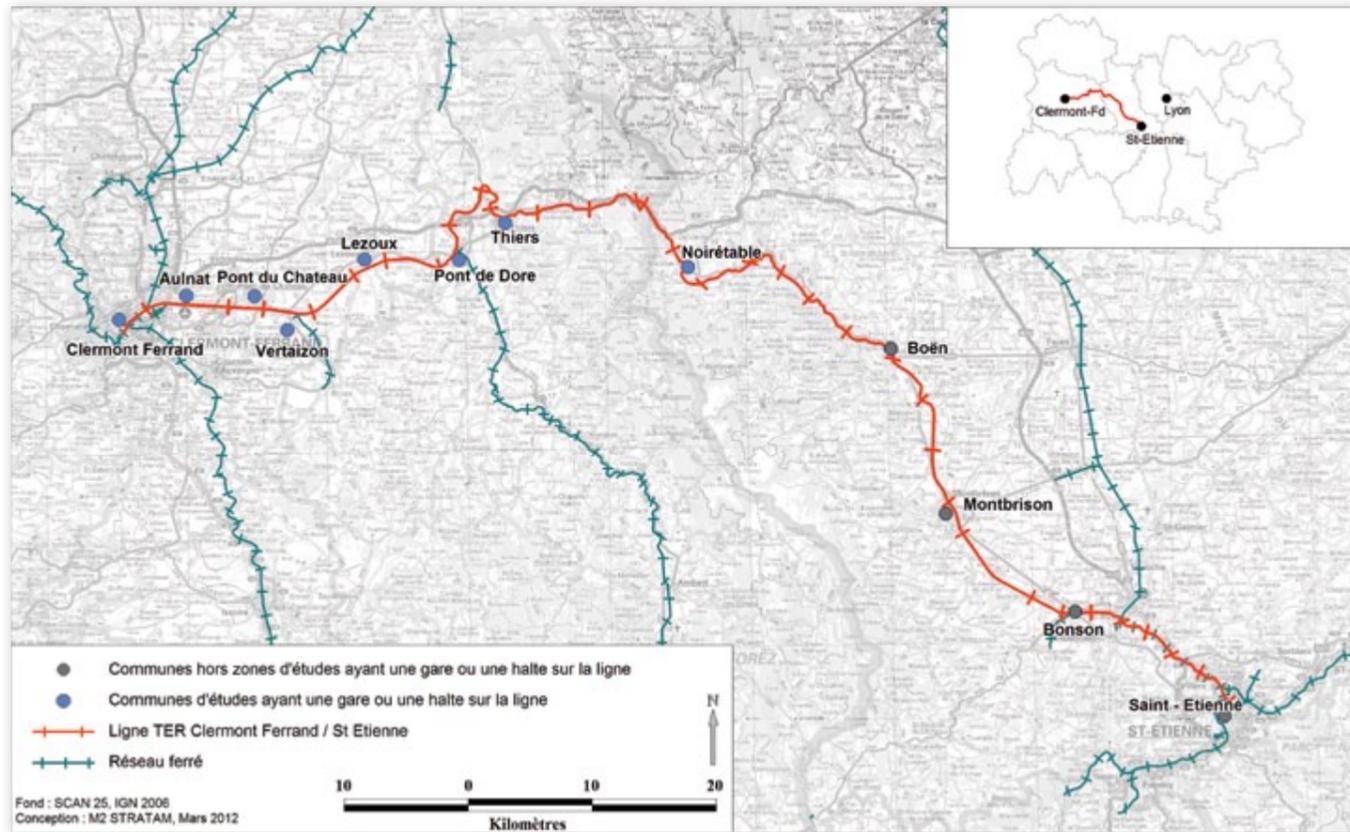
Le CAUE du Puy-de-Dôme et l'Institut d'Auvergne de Développement des Territoires ont lancé une réflexion commune sur le rôle que peut jouer la gare TER dans les territoires périurbains en termes d'offre de mobilité mais aussi comme support d'une politique de la ville. Quatre étudiants du master II « stratégies d'aménagement des villes petites et moyennes et de leurs territoires » ont ainsi travaillé sur la ligne TER allant de Clermont-Ferrand à Saint-Étienne.

LES PROBLÉMATIQUES

Comment inciter les territoires à tourner leur développement en direction des mobilités ferroviaires ?
Comment faire de la gare un pivot de l'urbanisme ?

LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

- > Analyser la ligne (fréquentation, évolutions, impacts urbanistiques...) dans son contexte,
- > Proposer deux méthodologies transposables pour le choix du lieu d'implantation d'un arrêt et la redynamisation des quartiers de gare,
- > Proposer des préconisations de développement.



La ligne TER Clermont-Ferrand - Saint-Étienne en 2012

de Clermont-Ferrand à Noirétable...

La ligne TER allant de Clermont-Ferrand à Saint-Étienne part du cœur urbain métropolitain clermontois et dessert dans un rayon de 40 km d'importantes communes périurbaines du territoire ainsi que le pôle intermédiaire thiernois. Les voyageurs effectuent principalement des déplacements pendulaires domicile/travail ou domicile/étude à destination majoritairement de Clermont-Ferrand, mais aussi, dans une moindre mesure, de Thiers.

Par ailleurs, les besoins de mobilité ont énormément évolué sur les territoires traversés par cette ligne depuis sa création au XIX^e siècle. Aujourd'hui, les gares de la montagne thiernoise ont disparu, d'autres qui avaient été désaffectées ont été ouvertes de nouveau comme à Aulnat-aéroport. Des communes comme Lezoux et Pont-du-Château, qui se sont énormément développées au cours des trente dernières années, n'ont pas axé leur développement sur la présence d'une gare, du moins dans un premier temps.

quelques chiffres

- 17 communes traversées contre 7 arrêts
- 2 pôles urbains Clermont-Ferrand et Thiers
- 1 territoire périurbain et 1 territoire plus rural
- 32 à 48 trains par jour jusqu'à Vertaizon et de 20 à 30 trains de Clermont-Ferrand à Thiers
- Augmentation de la distance domicile-travail de 20 à 30 % (période 1999-2006 sur la zone périurbaine de l'est clermontois)



méthodologies

Le travail s'articule autour de deux méthodologies simples et transposables, qui peuvent s'appliquer à différentes échelles de territoires, afin de définir :

- 1 - Implantation d'une halte/gare
- 2 - Mise en valeur d'une halte/gare

Ces deux méthodologies, inspirées de Bahnville², peuvent être appliquées de manière dissociée en fonction des caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire du territoire étudié. Néanmoins, ces méthodologies revêtent un caractère complémentaire si elles s'inscrivent dans une politique globale valorisant le transport ferroviaire. Dans le cas de l'implantation d'une gare, la mise en valeur de celle-ci sera naturellement étudiée de manière simultanée.

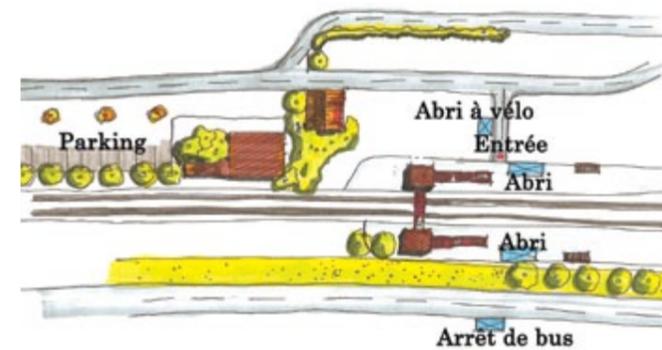


Schéma d'organisation de la halte ferroviaire d'Aulnat (M2 STRATAM)

Implantation d'une halte/gare

Objectif : justifier l'intérêt de l'implantation d'une gare sur un territoire

Étape 1

définir la demande (les potentiels usagers, la situation démographique, économique et des transports)

Étape 2

choisir le lieu de l'emplacement de la gare en considérant l'aménagement urbain en place et potentiel

Étape 3

définir la faisabilité financière

Mise en valeur d'une halte/gare et de son quartier

Objectif : développer le quartier de la gare et en faciliter l'usage.

Étape 1

rapprocher les hommes et les activités pour améliorer la fréquentation

Étape 2

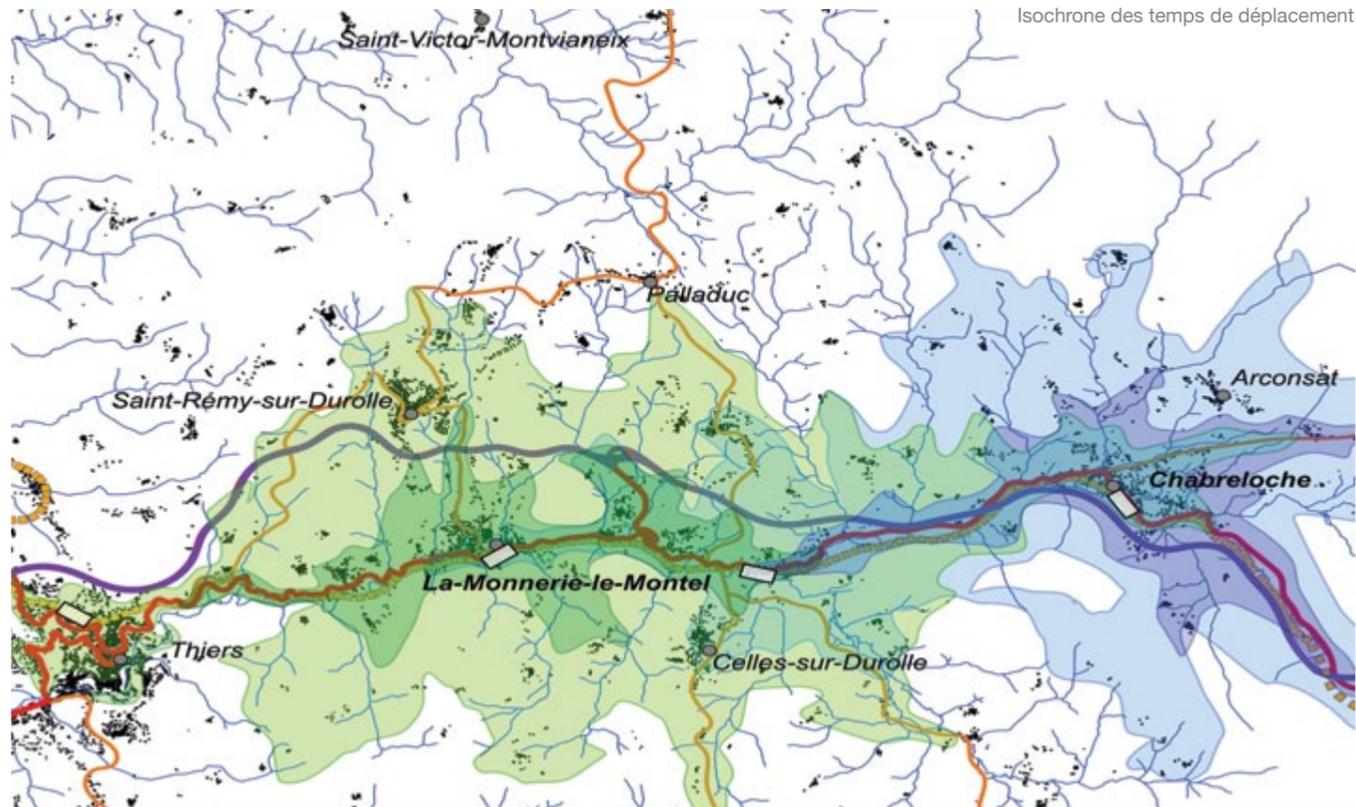
améliorer l'accès à la gare pour augmenter la fréquentation.

Note : les éléments à diagnostiquer sont similaires dans les deux méthodologies. Dans cette dernière méthode, l'analyse porte également sur l'intermodalité, notamment la correspondance entre le réseau de transport en commun en bus et celui du train, et l'aménagement du quartier en termes de stationnement et de déplacements doux. L'accessibilité de la gare est la clé de cette 2^e méthodologie.

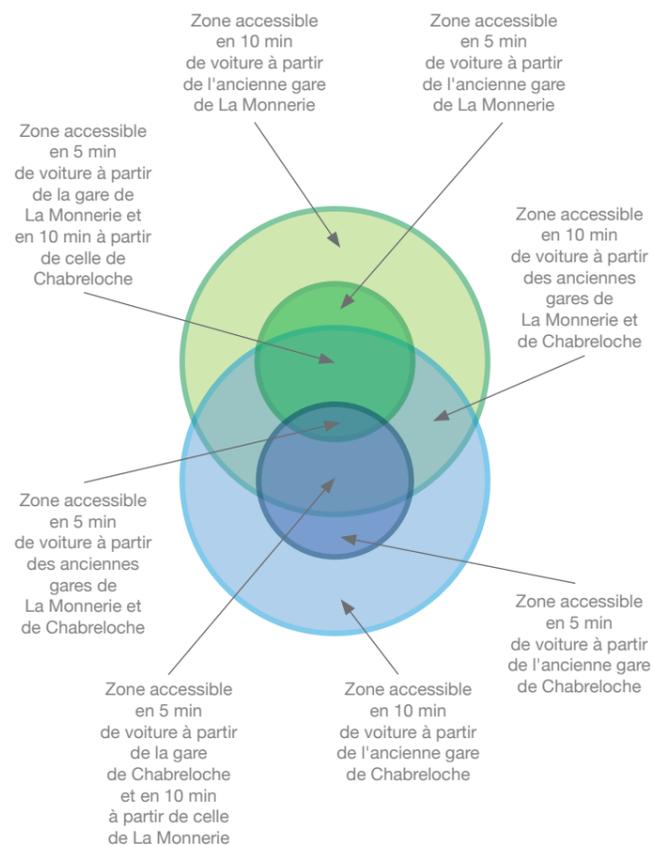


Gare de triage de Clermont-Ferrand

une réouverture d'arrêt en montagne thiernoise

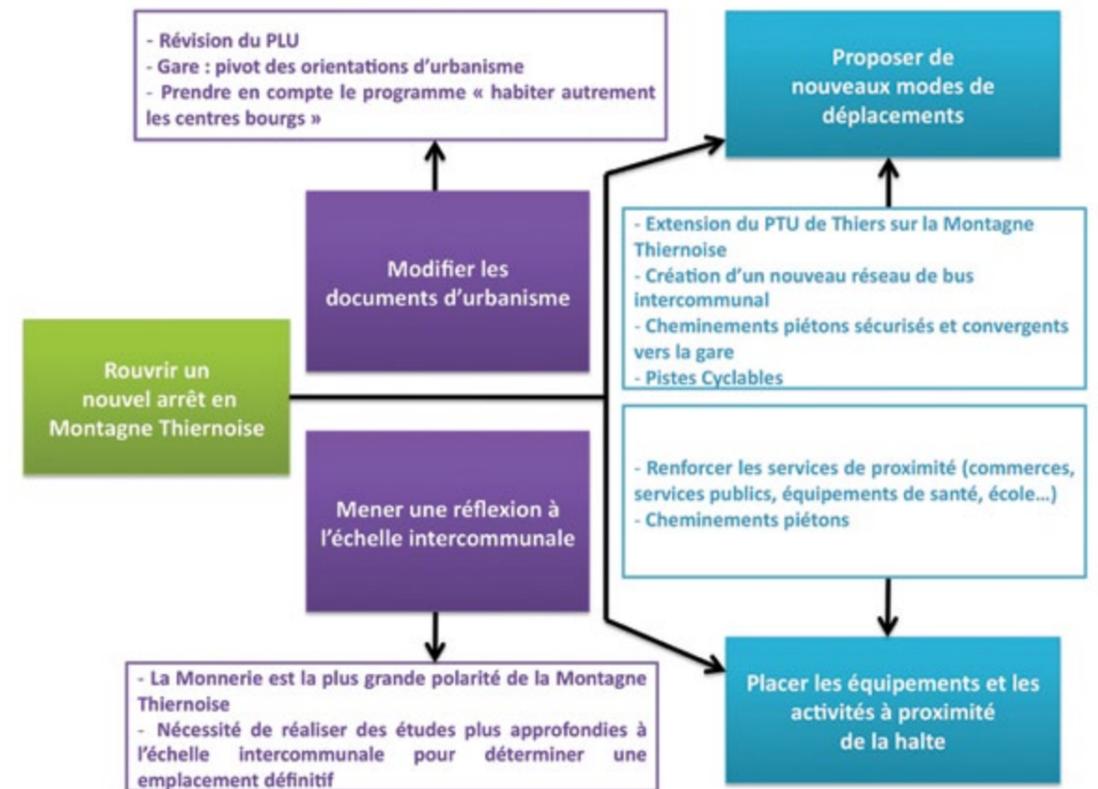


● Commune Autoroute A89 Route importante Route secondaire Voie ferrée Gare ou ancienne gare



L'un des objectifs de l'étude est de porter une réflexion sur la réouverture d'un arrêt TER en Montagne Thiernoise, en milieu rural, notamment en réfléchissant sur les communes de la Monnerie-le-Montel, Celles-sur-Durolle et Chabreloche. Au regard du diagnostic de la ligne, il n'est pas difficile de s'apercevoir que la portion la plus fréquentée s'étend de Clermont-Ferrand à Thiers. Entre cette dernière et la gare de Noirétable, toutes les autres gares ont fermé depuis plus de 25 ans. Le contexte socio-économique de la montagne thiernoise n'y est pas étranger. Ce territoire affiche une perte de sa population allant jusqu'à près de 20 % dans un pas de temps de 40 ans. Cette perte est à corréler au déclin industriel du bassin thiernois entraînant une mutation du tissu économique, autrefois organisé en ateliers et usines répartis sur le territoire. La logique de concentration des activités économiques dans la plaine et la perte d'attractivité économique de la montagne thiernoise induisent une forte mobilité des actifs résidants dans ce secteur : sur les trois communes concernées, entre 48 et 70 % des actifs vont travailler sur d'autres communes que celle de leur lieu de résidence.

isochrone
Un isochrone est une courbe géométrique délimitant les points accessibles en un mode de déplacement donné et en un temps donné.



Propositions de stratégie pour l'ouverture d'une halte ferroviaire sur la montagne thiernoise.

Le territoire est bien irrigué par un embranchement autoroutier et une nationale mais avec l'augmentation des prix des carburants et l'allongement des temps de parcours, la voiture individuelle devient de plus en plus contraignante. La solution du covoiturage se met progressivement en place mais reste une alternative à la voiture individuelle. Les élus du territoire interpellent aujourd'hui les différentes autorités organisatrices de transport et les gestionnaires de transport pour qu'un nouvel arrêt soit implanté sur la Montagne Thiernoise. L'approche intercommunale de ce questionnement est en train de voir le jour, dans l'espoir de trouver un écho favorable.

quelques pistes de réponses

La carte des isochrones³ page de gauche donne des indications sur les temps d'accessibilité aux anciennes gares afin de déterminer le territoire qui pourrait être privilégié pour la réouverture d'un arrêt. Celles-sur-Durolle apparaît comme la mieux placée d'un point de vue de l'accessibilité en voiture de part sa position centrale au sein des trois communes d'études. Toutefois son organisation communale sans véritable centre-bourg à proximité de la ligne ferroviaire, le risque d'inondation du foncier à proximité de l'ancienne gare limitent l'intérêt d'un nouvel arrêt dans cette commune. La commune de Chabreloche draine également une bonne partie des flux du territoire mais la population concernée est moins importante. C'est pourquoi, à la vue de cette analyse d'accessibilité, des outils mis en place par la commune (révision de PLU, programme « habiter autrement les centres-bourgs » du PNR Livradois Forez et du Conseil général du Puy-de-Dôme) et à la disponibilité foncière, la commune de la Monnerie-le-Montel, apparaît comme un choix judicieux, desservant un maximum de population.

Le schéma ci-dessus résume les points primordiaux pour qu'une éventuelle réouverture puisse avoir lieu. Il est avant tout nécessaire de mener une réflexion à l'échelle intercommunale pour que l'arrêt

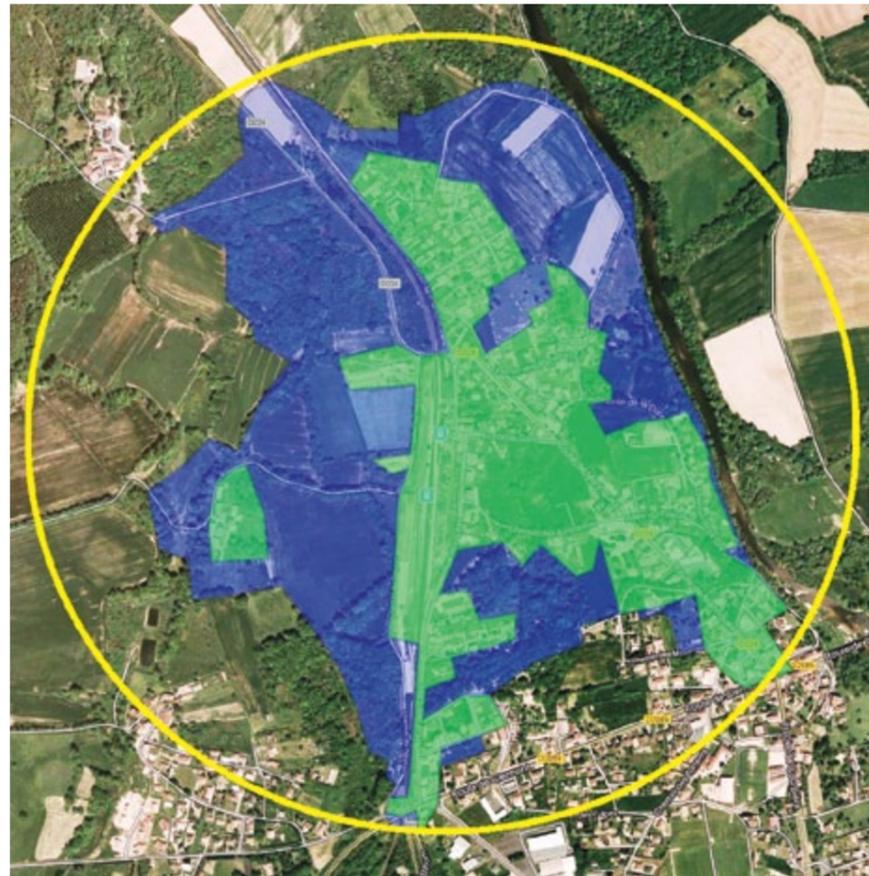
ne soit pas une finalité en soi, mais bien une réflexion en terme d'offre de mobilité. En effet, l'approche globale doit permettre de drainer l'ensemble des territoires jusqu'à la gare afin de proposer une équité territoriale. Pour cela les documents d'urbanisme doivent servir de points d'appui. Les élus ont l'opportunité d'orienter l'ensemble des réflexions vers cet élément structurant et proposer des cheminements piétons, des quartiers d'habitat, de services en lien avec la gare. La gare devient un pivot dans les réflexions urbanistiques. Ainsi, il apparaît important que le quartier de la gare devienne un quartier de vie, avec à proximité les équipements et les activités. Aussi de nouveaux modes de déplacements sont à prévoir pour que les habitants puissent converger rapidement et en sécurité vers la gare. Ces éléments de réponses sont bien entendu avant tout des pistes de réflexions qui doivent amener le débat. L'essentiel est aujourd'hui de réfléchir à une échelle plus large pour qu'un tel projet puisse émerger et de mener des études approfondies pour définir l'ensemble des paramètres nécessaires à sa bonne réalisation.



© CC

« Pont-de-Dore 2042 » une proposition d'aménagement qui remet le train au cœur de la ville

Isochrone Peschadoires



■ Isochrone piéton de 10 minutes
 ■ Isochrone piéton de 10 minutes (zone urbanisée) — Rayon de 800 m

la méthode BIMBY

La méthode BIMBY (« Built In My Back Yard », « Construit Dans Mon Jardin de Derrière ») est un concept imaginé par l'Agence Nationale de la Recherche qui vise à intervenir dans la densification des quartiers pavillonnaires. Il s'agit de mobiliser les surfaces foncières peu ou pas utilisées des propriétaires de pavillons pour les inciter à diviser leur parcelle ou à construire un second bâtiment résidentiel à louer. C'est le travail qui a été effectué en 2010 par le CAUE 63 sur la commune d'Aubière.

UN TERRITOIRE SPÉCIFIQUE

Si la partie théorique de la méthodologie d'aménagement d'un quartier de la gare est transposable à tout type de territoire, il est important de réaliser un diagnostic de la zone d'étude afin de prendre en compte toutes les caractéristiques intrinsèques au territoire. Ce diagnostic s'attarde en premier lieu sur la dynamique démographique locale, puis sur des sujets plus spécifiques en lien avec l'organisation des transports. Les différents modes disponibles sont explorés, et en particulier l'intermodalité entre ceux-ci, quand elle existe. La commune de Peschadoires est relativement peu peuplée : c'est en réalité deux bourgs comptabilisant 2 000 habitants. La commune est extrêmement éclatée, avec deux pôles principaux : Peschadoires, le centre administratif et historique, et Pont-de-Dore, regroupant l'essentiel des habitants et des activités. En plus de cela, la gare est à l'écart de deux noyaux urbains. Elle est à environ huit cent mètres du centre de Pont-de-Dore et à près de deux kilomètres de Peschadoires, dans un environnement urbain fragmenté de pavillons, de prairies et de forêts.

DES PRÉCONISATIONS POUR DES ATTENTES PRÉCISES

Le principal objectif de l'étude est la création d'un véritable quartier dense, mixte, vivant, centré sur la gare qui lui donne sens, mais

aussi ouvert sur le reste de la commune, en complémentarité plutôt qu'en concurrence. Cela passe avant tout par une forte densification de la présence humaine et une réorganisation profonde des transports qui place la gare dans une position de pôle nodal qui en optimisera sa fréquentation. Dans ces circonstances, il convient de s'interroger sur sa position future dans la hiérarchie urbaine d'une commune déjà bipolarisée.

UNE PROPOSITION PLUS VIRTUELLE QUE CONCRÈTE

Le programme « Pont-de-Dore 2042 » doit être interprété comme une illustration didactique de la méthodologie définie pour ce type de projet. Il ne tient pas compte des limites techniques, financières, démographiques, etc.

Un plan d'aménagement de cette envergure, qui permet un gain de population de l'ordre du millier d'habitants, est excessif dans sa proposition pour une commune tel que Peschadoires. Il a été volontairement poussé à l'extrême afin de démontrer les potentialités d'une telle stratégie à proximité d'une gare.

T.R.

Sous la direction de Frédéric Faucon, enseignant-chercheur - département de géographie - université Blaise Pascal. Article co-écrit par Jeanne Chilotti, Delphine Monier, Kenelm Bechon-Pearson, Han Wang, étudiants du Master II STRATAM

Station de tramway en gare de Clermont La Pardieu



scénario d'un projet d'aménagement « Pont-de-Dore 2042 »

Le cœur du plan d'action se concentre à proximité de la gare. Pour créer une nouvelle polarité de vie, une certaine densité résidentielle doit être atteinte dans le but de viabiliser l'implantation de commerces et de services. De petits immeubles collectifs et des maisons de ville sont à favoriser.

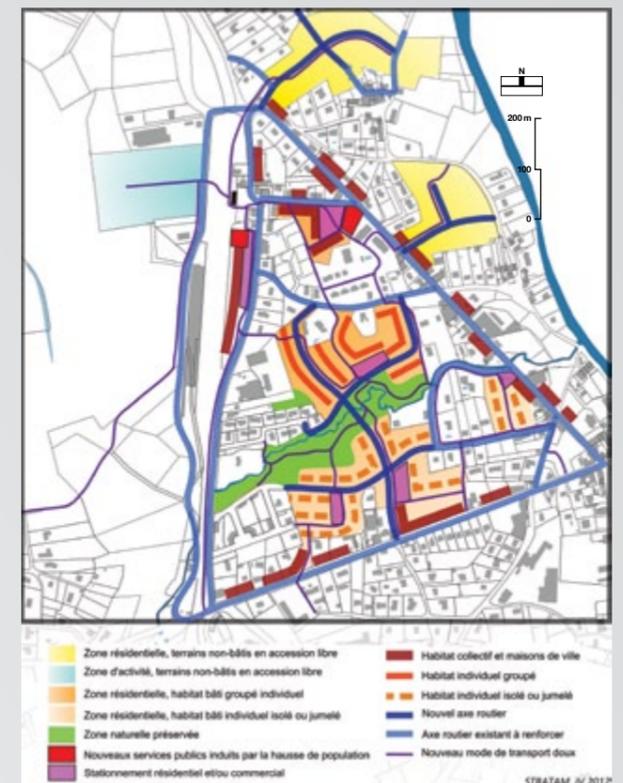
La notion de densité décroissante au départ de la gare s'applique ici avec la construction de maisons individuelles groupées. Ce secteur est délimité au sud par une zone naturelle préservée.

En s'éloignant d'avantage de la gare, la densité est encore plus faible, avec des pavillons jumelés, voire isolés.

Le projet dispose aussi de lots libres que les propriétaires peuvent aménager selon leur bon vouloir. Le coefficient d'occupation des sols impose pour chaque lot de correspondre à la logique de densité qui s'applique à l'ensemble du programme.

L'autre aspect primordial du projet est de placer la gare à un point nodal des modes de transports. Ainsi la gare se retrouve au centre d'un réseau rayonnant des axes de communication, qu'ils soient traditionnels, en commun ou doux. Un certain nombre de ces axes devront être créés de toute pièce, tout en favorisant la requalification des réseaux existants.

Il est important de bien relier le nouveau quartier au pôle déjà présent en centre-bourg. Pour cela, une continuité du bâti doit être assurée entre les deux quartiers, et la voirie doit être aménagée pour offrir un aspect plus urbain.



pour aller plus loin : Méthode Bahnville > www.bahn-ville2.fr
 Fabienne Keller, La gare contemporaine, rapport remis au Premier Ministre le 10 mars 2009

¹ En 1999, les actifs ne travaillant pas dans leur commune de résidence se rendent dans une commune située en moyenne à 15 kilomètres à vol d'oiseau de leur domicile.

² Bahnville 2 : Un programme de recherche-action pour favoriser le développement d'un urbanisme orienté vers le rail.

ville & nature

La volonté du CAUE d'organiser des événements sur le thème « ville nature », est née de l'envie de montrer comment la fusion de ces deux termes peut permettre d'anticiper et d'accompagner la mutation de nos territoires, l'évolution de nos sociétés. La ville-nature repose sur un « pacte culture-nature » visant à ce que les hommes habitent leur monde en accord avec toutes formes de vie...

Il ne s'agit donc plus d'embellir ou d'assainir la ville en multipliant parcs et jardins, comme cela s'est fait au XVIII^e et XIX^e siècle... L'enjeu contemporain consiste à penser la ville comme un grand milieu vivant et à en respecter les règles de fonctionnement et d'équilibre... La nature est une matière de savoir, elle sert de jalons au questionnement de l'homme par rapport à son milieu. La domestication fonctionne peu, aujourd'hui, on cherche plutôt à l'expliquer, à la comprendre. La nature serait le contenant de la ville. Contenant car c'est le climat, l'eau, le soleil, le minéral. L'homme serait le contenu, ensemble de groupes sociaux habitant sur un territoire et reliés par des réseaux. L'avenir est celui d'une réparation de l'une et de l'autre, une nouvelle alliance entre ville et nature. Le bilan écologique nous y oblige, le désir social nous l'impose... Les espaces naturels ont une valeur et une qualité environnementales évidentes, ils ont également une valeur sociologique par le rôle qu'ils jouent en ville. Plus qu'un acte purement esthétique, le végétal participe à la qualité du cadre de vie. Créateur de lien social, porteur d'une identité culturelle, facteur de bien-être, conservateur de la biodiversité urbaine, source de retombées en termes d'économie, élément dynamique de l'attractivité d'un territoire... Qu'elles soient culturelle, sociale, environnementale ou de bien-être, la richesse apportée par le végétal participe à l'amélioration de la vie en ville.

Axée sur les relations complexes entre ville, agriculture, nature et paysage, les études du CAUE du Puy-de-Dôme, laissent une place au débat prospectif autour du thème, ville et nature avec l'organisation de plusieurs séances de travail... L'objectif de ces rencontres est l'occasion de capitaliser nos connaissances en conjuguant savoir-faire, analyses et retours d'expériences à travers le témoignage de nos participants. Ce travail, à différentes échelles, permet de s'interroger sur nos pratiques quotidiennes. Il permettra ainsi d'alimenter, sur le thème ville & nature, la série de publications intitulée « Carnet Découverte ». Ces publications, s'inscrivent dans la problématique de l'évolution sociétale actuelle. Elles apportent entre autre un éclairage nouveau, mêlant approches théoriques et exemples pratiques et innovants... Les élus, les architectes et urbanistes, les bureaux d'études et agents de développement pourront y trouver des éléments de réflexion pour conjuguer urbanisme et végétal, dans l'objectif d'améliorer le paysage urbain. Le lancement du cycle ville & nature, s'est déroulé en présence d'une cinquantaine de participants, avec l'organisation d'une manifestation d'intérêt Départemental et Régional à la maison de l'Habitat. Cette première rencontre sera suivie le 27 septembre prochain, d'un atelier dans le cadre des Universités de l'accueil des nouvelles populations organisées par l'ARDTA¹, et d'une conférence sur l'agriculture urbaine, à l'occasion du XXI^e Sommet de l'Élevage, le 5 octobre 2012.

P.R. & C.D.

En collaboration avec Camille Guélon, stagiaire au CAUE



ville & nature : nos ateliers

> 28 juin 2012
Manifestation d'intérêt
Départemental et régional

Peut-on réconcilier ville & nature ? La perception de la nature devient un véritable enjeu de développement des territoires. Enjeu qui cristallise à la fois, imaginaire et illusion, désirs et malaises de la plupart des populations urbaines. La situation dans laquelle nous nous trouvons d'acceptation de l'existence d'une nature en ville, d'une biodiversité urbaine, justifie que l'on s'interroge sur ce thème. Pouvons-nous constater l'effacement des frontières entre ville & nature. Comment concilier ces deux éléments pour « éco » construire la ville de demain ? Comment la ville peut être porteuse de solution pour la nature ?

> 27 septembre 2012
Manifestation d'intérêt européen
sur le thème « Partout... la ville ? »

Une utopie sociale ? La nature dans la ville, c'est une notion très subjective, elle est en fonction de la perception que chacun se fait de la nature... Il est possible de considérer que la nature est en ville partout ou nulle part... Pour certains, il ne peut être question de nature dans la ville, la ville étant, par définition, à l'opposé de la nature. Pour d'autres au contraire, la nature est partout dans la ville, qui est une émanation de la nature... Est-il possible de définir les attentes de la demande sociale, d'appréhender les revendications... La ville, peut-elle être compatible avec un milieu naturel, préservé ?

> 05 octobre 2012
Manifestation Européenne
des professionnels de l'agriculture
(XXI^e Sommet de l'Élevage)

La ville, un avenir à cultiver ? L'agriculture urbaine, aimée des citadins regagne du terrain dans et autour des villes, villes agricoles et naturelles. Le vivre ensemble en ville, est-il l'occasion de mettre en œuvre des moyens innovants pour associer vie urbaine et activités agricoles ? Cette nouvelle race, que sont les « urbainculteurs » ne cultivent pas seulement des légumes, des fruits, ils améliorent la qualité du cadre de vie, le plaisir de jardiner et de rêver... L'agriculture urbaine est-elle source de retombées en termes d'économie, de qualité de vie, de convivialité, de solidarité et de bénéfice partagé. En forçant le trait, pouvons-nous dire que « jardinage et compostage sont les deux mamelles » d'une vie citadine réconciliée avec les racines de la vie humaine.



¹ Agence Régionale de développement des Territoire d'Auvergne



architecte : Atelier de l'Entre

le chanvre : une opportunité ?

Le CAUE 63 en collaboration avec la filière CHANVRE AUVERGNE a tenu en mars dernier une **conférence sur le chanvre dans le bâtiment**, à l'invitation de 2 étudiantes en 2^e année de biologie spécialité Agronomie, de l'Institut Universitaire de Technologie de Clermont-Ferrand. Cette conférence était organisée à l'antenne d'Aurillac. Elle était pour les CAUE d'Auvergne l'opportunité de mieux faire connaître et pour certains de découvrir un éco-matériau « intelligent », qui constitue une solution constructive « durable » et s'inscrit pleinement dans une démarche environnementale des processus de construction (voir l'article publié par le CAUE 63 en septembre 2008 dans sa revue *Angles de vue* n°16).

Il s'agissait aussi de resituer cet éco-matériau dans le contexte environnemental, législatif et réglementaire actuel, afin de mesurer les atouts et les freins au développement du Chanvre en Auvergne, et plus largement en France. Voici en substance les grandes lignes de cette conférence :

Il y a 20 ans le premier sommet de Rio avait fixé la ligne et les objectifs à atteindre. (Nota : Le sommet de Rio version 2012 a permis de faire le point 20 ans après, et le constat n'est pas très encourageant). En France, la nécessité d'améliorer la salubrité des logements et des lieux de travail, le recyclage des constructions, de limiter et réduire les gaz à effet de serre et les consommations éner-

gétiques sont des concepts qui ne sont aujourd'hui remis en cause par personne. Nous avons annexé la charte de l'Environnement dans la constitution en 2005, créé 2 plans Nationaux pour la Santé et l'Environnement ; dont le second s'achèvera en 2013, fait le Grenelle de l'Environnement, promulgué les deux lois Grenelles successives en 2009 et 2010, (dont on constate aujourd'hui que nombre



© LF

de dispositions pourtant pertinentes et urgentes n'ont néanmoins toujours pas fait l'objet de décrets d'application). Nous avons en quelques années, fait « colossalement » évoluer la réglementation thermique des bâtiments. La RT 2012 impose déjà et imposera à tous type de bâtiments, logements compris dès le 1^{er} janvier prochain, des performances thermiques remarquables, voisines des performances exigées par le label BBC (Bâtiment Basse Consommation). Et la RT 2020 est déjà en chantier, qui généralisera en France les bâtiments à énergie positive. (Bâtiments produisant plus d'énergie qu'ils n'en consomment).

Notre département n'est pas en reste ; Le Conseil Général a depuis longtemps montré la voix en construisant en 2005 la Maison de l'Habitat à Clermont-Ferrand (à l'époque le plus important « chantier chanvre » de France), mis en place une démarche d'Agenda 21 depuis plusieurs années, et lance en ce moment même son Plan Climat Énergie.

Les enjeux sont sociaux, économiques et environnementaux, pas seulement en terme d'énergie, loin s'en faut. La réduction des gaz à effets de serre reste évidemment d'actualité, mais la santé dans les bâtiments est aussi devenue une préoccupation prégnante. La réduction voir la suppression des émanations plus ou moins toxiques de nombre de matériaux, jusqu'à présent très usuels de nos bâtiments, est plus que jamais une question de santé publique. La maîtrise des consommations d'eau, notamment dans les processus de fabrication est essentielle.

Dans ce contexte global, le développement du matériau chanvre est indiscutablement l'une des réponses « crédibles ».

La culture et la transformation de la fibre de chanvre peuvent être une solution de diversification ou de complément de l'activité agricole traditionnelle, de nature à aider à pérenniser certaines exploitations. Elles pourraient être utilement développées dans le Puy-de-Dôme, à condition d'organiser une filière locale de transformation du chanvre en matériaux manufacturés. (Chanvre Auvergne travaille activement en faveur de la solution Chanvre, mais ses moyens restent limités). En effet, si ces matériaux sont bien présents aujourd'hui dans les catalogues des grossistes, ils ne sont pour autant pas (ou alors de façon très marginale) cultivés, transformés et fabriqués dans notre département.

Ils sont aussi une opportunité de développement de la « filière bois » en Auvergne. N'étant pas eux-mêmes « porteurs », ils nécessitent l'utilisation de structures « primaires » généralement construites en bois. Et nous avons, dans notre département en particulier, d'excellents bois de charpente.

Le chanvre souffre encore, malheureusement, d'un « déficit » d'image, tant auprès du public que des professionnels de la construction, dont la grande majorité méconnaissent ses qualités réelles et sa mise en œuvre, et hésitent à se lancer dans cette voie. Ces matériaux sont



© LF

pourtant aujourd'hui « normés » comme n'importe quel autre matériau de construction, et disposent de règles professionnelles de mise en œuvre agréées par l'Agence Qualité Construction. Ils peuvent donc théoriquement être dorénavant utilisés en « technique courante », et disposer en principe des mêmes garanties d'assurance que les autres matériaux de construction. La validation des règles professionnelles, ouvre au surplus la voie à l'écriture d'une prochaine norme de construction, (DTU), qui devrait lever les dernières réticences des assurances construction.

Le chanvre est couramment disponible en isolation thermique en rouleaux ou en panneaux, en sacs à projeter ou répandre sur plafonds, en parpaings à bâtir, en fibre (chênevotte) pour bétons. On l'utilise en construction neuve et en rénovation ou il excelle, en toitures, en plafonds, en cloisons, en doublages intérieurs, en murs ou en dalles de sols, **bref, c'est un matériau polyvalent.**

Le chanvre bénéficie de **tout un panel de qualités qui le rendent attractif :**

- > Il produit en culture une masse végétale importante, et à ce titre est très consommateur de CO₂. Il continuera à piéger le CO₂ une fois transformé en produits manufacturés. C'est l'ennemi des gaz à effet de serre !
- > Sa culture s'effectue sans pesticides et sans apport d'eau, et sa transformation se fait à froid, avec une consommation d'énergie par conséquent très réduite.
- > L'expérience a montré qu'il dispose de réelles qualités thermo et hydro-régulatrices, qui favorisent un excellent confort thermique à l'intérieur des logements, et conduisent généralement les occupants à abaisser la température de confort de 2°C. Il faut savoir que la sensation de confort ressentie dans un local, dépend pour beaucoup :
 - de l'homogénéité des températures ambiantes et de surface des parois intérieures, des plafonds et des sols,
 - du niveau d'hygrométrie intérieure,
 - des mouvements d'air susceptibles d'exister, infiltrations parasites par les portes et fenêtres par exemple.
- > Il ne dégage aucune émanation toxique.
- > Il peut être laissé apparent ou avantageusement revêtu d'un enduit pure chaux (Votre façade ressemblera si vous le souhaitez à n'importe quelle autre façade, et votre paroi intérieure à n'importe quelle autre cloison, mais avec un « petit truc » en plus...).
- > Etc.

Sa conductivité thermique (pour faire simple sa capacité isolante) est moins bonne que celle du polystyrène expansé, mais ne vous laissez pas abuser, et gardez une approche globale dans votre analyse : c'est un matériau économe en énergie grise et en énergie tout court pour votre logement. C'est aussi et surtout un matériau sain, et ce n'est pas le moindre des aspects à considérer !

L.F.



© LF

Le CAUE enrichi sa collection de deux nouveaux « Carnet Découverte »

guide Trame verte et bleue

Les lois Grenelle ont introduit l'exigence de protéger les continuités écologiques - la trame verte et bleue - dans les documents de planification du territoire. La trame verte et bleue (TVB) est composée des « cœurs de nature » et des liaisons entre ces emprises, continuités plantées - la trame verte - et continuité du réseau hydrologique - la trame bleue.

L'objectif du guide est de sensibiliser les acteurs de l'aménagement du territoire aux questions de la biodiversité.

La première partie expose les concepts de base permettant de comprendre les enjeux et le fonctionnement de la TVB. Il expose également les stratégies essentielles de préservation et d'enrichissement de la trame verte et bleue.

La deuxième partie présente les principaux types de milieux (éco-paysages) rencontrés dans le département du Puy de Dôme et les éléments constitutifs des continuités et enjeux spécifiques en fonction de chacun de ces milieux : espaces de grandes cultures, espaces agro-pastoraux, noyaux bâtis ruraux, espaces périurbains, agglomérations.

> ISBN : 979-10-90834-01-9 • Format 15 x 21 cm, 48 pages • Prix : 5 €



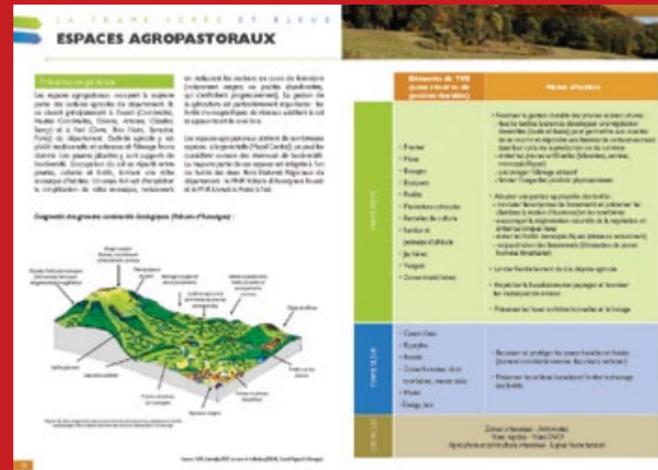
guide Urbanisme et énergie

L'aménagement du territoire impacte fortement les consommations énergétiques de la société et le confort thermique des espaces de vie. Le guide élaboré en partenariat par le CAUE et l'Aduhme (agence locale de l'énergie et du climat) apporte des éléments méthodologiques essentiels à la prise en compte des enjeux énergie-climat dans les projets d'aménagement et les documents d'urbanisme réglementaire. Il ne s'agit pas seulement de prendre en considération l'économie des ressources, mais aussi d'adapter les actions publiques afin de répondre aux besoins et attentes de confort et de qualité de vie des habitants, d'efficacité énergétique des bâtiments et des moyens de déplacement.

Le guide aborde le contexte réglementaire et les questions méthodologiques, l'adéquation des territoires d'étude et des bassins de vie, les diagnostics, ainsi que des analyses thématiques.

La seconde partie présente des conseils d'intégration de la question énergétique dans les différents documents qui composent un dossier de PLU, et les illustre par des extraits de PLU en vigueur sur le territoire national. Les exemples ont été relevés dans des PLU de petites communes rurales comme dans des PLU d'agglomérations.

> ISBN : 979-10-90834-02-9 • Format 15 x 21 cm, 72 pages • Prix : 10 €



Les fichiers du carnet Trame verte et bleue et de la deuxième partie du guide Urbanisme et énergie sont téléchargeables sur le site Internet du CAUE : www.caue63.com.



Maurice Mestre
Président

e



Michel Astier
Architecte directeur

u



Marie-France Marmy
Attachée de direction

a



Béatrice Chalet
Secrétaire

c



Corinne Miquel
Secrétaire

u



Thibault Racault
Urbaniste conseiller

d



Lionel Favier
Architecte conseiller

e



Christophe Camus
Architecte conseiller

p



Jean Roques
Architecte conseiller

i



Stéphane David
Animateur du centre
de ressources

u



Philippe Robbe
Architecte conseiller

q



Christine Descoeur
Architecte conseiller

é



Diane Deboaisne
Architecte conseiller

l

é
u
a
c
u
d
e
p
i
u
q
é
l