

DÉSIRS DE TERRITOIRES

Atelier de conception et pratique du projet urbain et architectural 2023 M1+M2 ENSAB et M2 MOUI

Au-delà d'une greffe urbaine, comment faire (la) ville ?

MOINS ET MIEUX

Chronotopie / Proximité

Diagnostic orienté et critique

BURBAN Gladys, KERBRAT Thibault, GOINVIC Guillaume,
GUNTZBURGER Anthoïne, SIMON Emma

Ce carnet présente le diagnostic territorial orienté et critique mené, sur le site de Malville dans le pôle métropolitain de Nantes - Saint-Nazaire, par les étudiant.es : Gladys BURBAN, Thibault KERBRAT, Guillaume GOINVIC, Anthoïne GUNTZBURGER et Emma SIMON.

Encadrant.es Véronique ZAMANT, Valérian AMALRIC, Stéphane CHEVRIER

ISSN 2650-8753

© École Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne (ENSAB), 2023
www.rennes.archi.fr

LES CARNETS ENSAB

Au-delà d'une greffe urbaine, comment faire (la) ville?

ZAE de la Croix-Blanche, Malville
Diagnostic orienté et critique

EURYTHMIE

Chronotopie / Proximité

Quelles proximités pour Malville ?





Photographie des grues de Le Feunteun visibles à travers champs



Editos

L'avenir des sites d'activités ? Optimiser pour régénérer !

Le territoire de l'agglomération de Saint-Nazaire est un laboratoire idéal pour expérimenter un nouveau rapport au foncier économique au croisement des enjeux urbanistiques, énergétiques et environnementaux. L'agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire (addrn), l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne, l'Université Rennes 2 et l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Rennes s'associent en mode R&D pour explorer, sur sites, d'autres façons d'envisager le développement des espaces d'activités.

La maîtrise de l'étalement urbain est un défi majeur pour les territoires en développement. Il s'agit à la fois de limiter la consommation des espaces naturels et agricoles par l'urbanisation tout en privilégiant un aménagement plus compact et économe en infrastructures et en déplacements générateurs de gaz à effet de serre. La sobriété foncière est donc de mise et elle passe par l'optimisation d'usage des emprises urbaines tout en proposant une qualité d'aménagement porteuse d'aménités. La question de la densité génère de nombreux débats et son acceptation passe nécessairement par des réponses qualitatives.

La mise en œuvre de cet urbanisme qualitatif et vertueux basé sur la préservation du foncier comme valeur cardinale concerne à la fois l'habitat et le développement économique. Si de nombreux travaux d'experts illustrent la compacité possible des formes résidentielles, l'exploration des optimisations foncières des espaces économiques apparaît moins expertisée. Pourtant l'analyse de ces espaces met en évidence des marges d'optimisation où peut être imaginée une occupation plus contenue de l'espace tout en préservant les objectifs de productivité et d'efficacité économique, et cela quelles que soient ces zones d'activités, à vocations commerciales, industrielles, tertiaires, logistiques ou plus génériques dans leur diversité.

Cette dynamique de réflexion sur le foncier ou/et les bâtiments à vocation économique s'inscrit aussi dans un contexte fortement

concerné par des mutations environnementales. Au-delà de la recherche d'une sobriété foncière, l'économie nazairienne souvent associée à la construction navale et aéronautique mais aussi au transport maritime de produits carbonés, évolue vers de nouveaux processus industriels et de nouvelles productions. L'éolien, notamment flottant, la propulsion maritime vélique, l'hydrogène... comptent parmi ces activités émergentes qui interrogent la vocation d'espaces d'activités littoraux et rétro littoraux de plus en plus convoités car potentiellement en liaison avec les infrastructures portuaires.

Ces problématiques d'optimisation du foncier économique sont clairement identifiées au programme de travail de l'adrrn et la sollicitation d'un partenariat avec le studio de projet de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne s'inscrit dans cette ambition contributive. Il s'agit de concilier les attendus académiques de la formation en enseignement supérieur avec ceux de l'agence d'urbanisme qui convoque un niveau d'expertise afin d'enrichir ses travaux d'accompagnement des politiques publiques.

Cette dynamique croisée entre l'adrrn, l'ENSAB, l'Université Rennes 2 et l'IAUR a ciblé l'étude de deux sites économiques comme laboratoire de cette exploration urbaine compte tenu de leur possibilités d'optimisation foncière ou immobilière dans un contexte de mutation.

La zone d'activité Trignac Altitude est située au pied des emblématiques forges de Trignac et s'inscrit progressivement dans un environnement de plus en plus urbain. L'aménagement des rives du Brivet pour promouvoir des nouveaux usages récréatifs et l'ouverture d'une nouvelle voie de desserte de la zone vont contribuer à repositionner ce site comme un espace d'accueil proche du centre-ville de Trignac. La qualité des interfaces entre les tissus d'entreprises et les quartiers résidentiels ou d'équipements situés au contact est aussi un enjeu primordial.

De son côté la zone d'activités de la Croix-Blanche à Malville, située en bordure de la RN165 entre Nantes et Saint-Nazaire est aussi en entrée de ville. L'échangeur sera réaménagé et cette zone ancienne présente des possibilités de mutabilité. La Communauté de Communes Estuaire et Sillon prévoit la mise en place d'un projet de cour artisanale qui permettra de regrouper des entrepreneurs sur un seul site avec espaces et services qui

seraient mutualisés.

Les élus des communes de Trignac et Malville et des intercommunalités respectives de Saint-Nazaire Agglomération et Estuaire et Sillon se sont montrées enthousiastes à l'idée d'accompagner cette réflexion inspiratrice proposée par l'adrdn. La promesse de réflexions fertiles et innovantes portées par les étudiants de l'ENSAB et du master MOUI a motivé l'engagement des communes et des intercommunalités au côté de leur agence d'urbanisme. Une association collective pour interroger les modes de faire et les modèles « classiques » de l'aménagement.

Claude MAILLÈRE

Directeur du développement et de l'innovation à l'adrdn

Editos

DESIRS DE TERRITOIRES. UN ATELIER DE PROJET INTERDISCIPLINAIRE AU PLUS PRES DES ACTEURS TERRITORIAUX

Pour investir les champs de la recherche et de l'innovation en contexte métropolitain, l'atelier de conception de projet urbain et architectural intitulé « Désirs de territoires » se déroule chaque année dans le cadre d'un partenariat pédagogique entre, d'une part, un acteur opérationnel de la fabrique territoriale et, d'autre part, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Rennes (IAUR), l'Université Rennes 2 et l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne (ENSAB).

En 2024, le partenariat pédagogique avec l'agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire (addrn) offre la possibilité aux étudiants de travailler sur des sites et un territoire qui se retrouvent aujourd'hui au-devant de mutations géoclimatiques et socioéconomiques majeures : l'ouest de la zone métropolitaine Nantes/Saint-Nazaire et l'agglomération littorale de Saint-Nazaire appréhendée à l'échelle de son bassin économique.

Au-delà d'objectifs d'aménagement, c'est à un défi de ménagement que se retrouvent confrontés les acteurs locaux pour accompagner la mutation résiliente de leur territoire pris, d'une part, entre des risques de retrait du trait de côte et de submersion marine et, d'autre part, une pression foncière accrue par les objectifs ZAN et des dynamiques de migration climatique, de parcours résidentiel post-Covid et de tourisme. Ces paramètres géoclimatiques, socioéconomiques et fonciers imposent de réfléchir au devenir socio-économique du territoire et des manières d'habiter les quartiers d'activité et de produire en ville.

Cet atelier de projet, qui se déroule sur un semestre, se présente comme un espace de réflexion et d'expérimentation pour questionner les manières actuelles de fabriquer la ville et pour proposer d'autres modalités renouvelant l'urbanité d'un lieu. Il invite les étudiant-e-s en urbanisme du parcours Maîtrise

d'Ouvrage Urbaine et Immobilière (MOUI) de l'Université Rennes 2, les étudiant-e-s en architecture et celles-eux en double cursus architecture-Moui de l'ENSAB à expérimenter les étapes et codes de la conception urbaine et architecturale dans une perspective professionnalisante, tout en imaginant des devenirs désirables.

C'est donc dans un contexte de coopération interdisciplinaire que ces étudiant-e-s en master élaborent de façon imbriquée et prospective une stratégie urbaine de dynamisation territoriale et un projet architectural qui répondent aux enjeux identifiés sur les sites des zones d'activité économique (ZAE) des communes de Trignac et de Malville.

Outre la problématique de l'optimisation foncière des zones d'activité économique et de la prise en compte des objectifs ZAN, les étudiants engagent une réflexion sur le devenir des zones d'activité économique en contexte de sobriété qui les amène par ailleurs à questionner le rôle de l'architecte dans la spatialisation de cadres de vie aux prises avec des enjeux économiques clefs.

Au-delà d'une situation de greffe urbaine, comment une zone d'activité économique peut se lier à la ville et faire (la) ville dans un futur façonné par la transition socio-environnementale?

Pour apporter des pistes de réponse à cette problématique, les travaux de chaque groupe s'articulent autour de l'un des trois axes de réflexion suivants : (i) Métabolisme et process, entendu comme flux d'énergies et de matières à la croisée du monde du vivant et de l'industrie; (ii) Chronotopie et mixité, en quoi les rythmes de vie instruisent des modes d'appropriation et des usages ouverts à la diversité et (iii) Sols et vivant, comme une (nouvelle) alliance au cœur de la réflexion contemporaine du territoire.

Les travaux des six équipes d'étudiant-e-s sont regroupés dans des livrets (deux par équipes : diagnostic et interventions) qui retranscrivent leurs réflexions, expérimentations et propositions.

Véronique ZAMANT

Architecte - urbaniste _ Maîtresse de conférences
en villes et territoires - urbanisme projet urbain.

Coordnatrice du double cursus Archi-Moui
Responsable de l'atelier de projet «Désirs de territoires», ENSAB

Editos

L'atelier Désirs de territoires constitue un temps fort de la formation des étudiant.es inscrit.es en Master « Maîtrise d'Ouvrage Urbaine et Immobilière » (Université Rennes 2), en Architecture (Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne), ainsi qu'en double cursus Architecture et Maîtrise d'Ouvrage Urbaine et Immobilière.

Peu de formations aujourd'hui en France invitent les étudiant.es à collaborer pendant près de 4 mois autour de la conception de projets urbains et architecturaux. Deux cultures se rencontrent ici, celle de l'architecture et de l'urbanisme, celle de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre. Notons par ailleurs que les étudiant.es aujourd'hui en architecture et en urbanisme ont pu être, hier, étudiant.es en géographie, en sociologie, en économie, en ingénierie, en art, en droit ou en sciences politiques, rendant plus stimulants encore les échanges suscités.

Cette année, une promotion de plus de 35 étudiant.es répondait à une commande formulée par l'Agence d'Urbanisme de la Région de Saint-Nazaire. Il s'agissait, pour 6 groupes, de réfléchir au devenir de deux zones d'activité économique (Trignac et Malville) à l'horizon 2076. Comment penser le devenir de ces activités et plus généralement le devenir des territoires qui les accueillent aujourd'hui dans un contexte de réchauffement climatique, de montée des eaux, de transformation des conditions de mobilités, des modalités de travail et de production, et des modes de vie et d'habiter ?

L'exercice de conception architecturale et urbaine s'imbrique donc, dès le départ, avec l'exigence de formulation d'hypothèses prospectives qui constitueront l'un des socles de leur projet. C'est donc le double temps long qui est ici convoqué. Celui de la conception et de la mise en œuvre du projet, celui, également, de transformations sociétales profondes. Ce sont aussi les jeux

d'échelles spatiales d'analyse et de projet qui se structurent de manière concomitante au fil du semestre : comment comprendre le grand territoire pour mieux dessiner l'avenir de zones d'activités circonscrites ? Comment par ailleurs faire de ces propositions micro-locales et locales, des moyens d'interroger l'avenir du grand territoire ?

Ces mois de travail intenses, sous la responsabilité pédagogique d'enseignant.es de l'ENSAB, et en partenariat avec l'IAUR, sont des moments forts de collaborations, de confrontations positives de cultures disciplinaires, théoriques et pratiques fort différentes. Ils constituent en cela des temps majeurs de déconstruction et reconstruction des positionnements des étudiant.es, amené.es à écouter, se déplacer, se remettre en question, tout en affirmant leur place et leur légitimité. Autant de dispositions et attitudes qu'ils et elles auront à incarner au fil de leurs parcours professionnels.

Silvère TRIBOUT

Maître de conférences en aménagement et urbanisme
Responsable du master Maîtrise d'Ouvrage
Urbaine et Immobilière
Université Rennes 2, Département Géographie
et Aménagement de l'espace
UMR CNRS 6590 ESO, Espaces et Sociétés



SOMMAIRE

Introduction

- p. 18 – Cadre conceptuel
- p. 20 – Un territoire au fort potentiel
- p. 22 – Une ZAE ancrée sur le grand territoire
- p. 24 – Méthodologie d'enquête
- p. 26 – *Résumé***

État des lieux

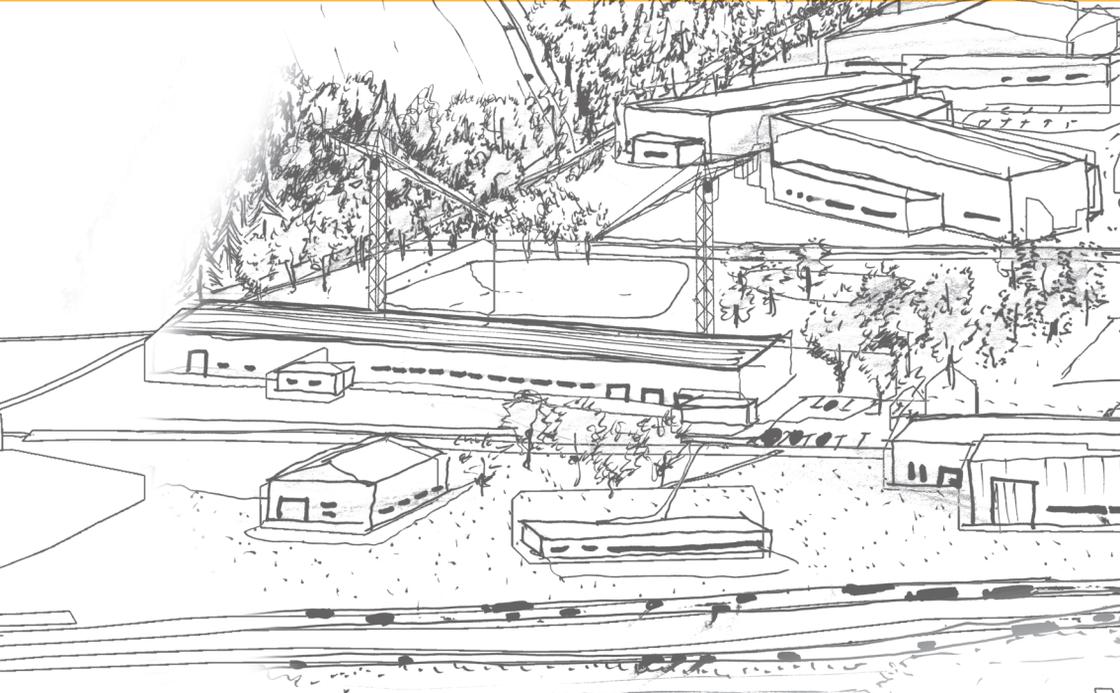
- p. 30 – Rythme global / Rythmes locaux
- p. 32 – Dispersion / Connexion
- p. 34 – Visible / Invisible
- p. 36 – La prise de décision
- p. 38 – S.W.O.T.
- p. 40 – *Résumé***

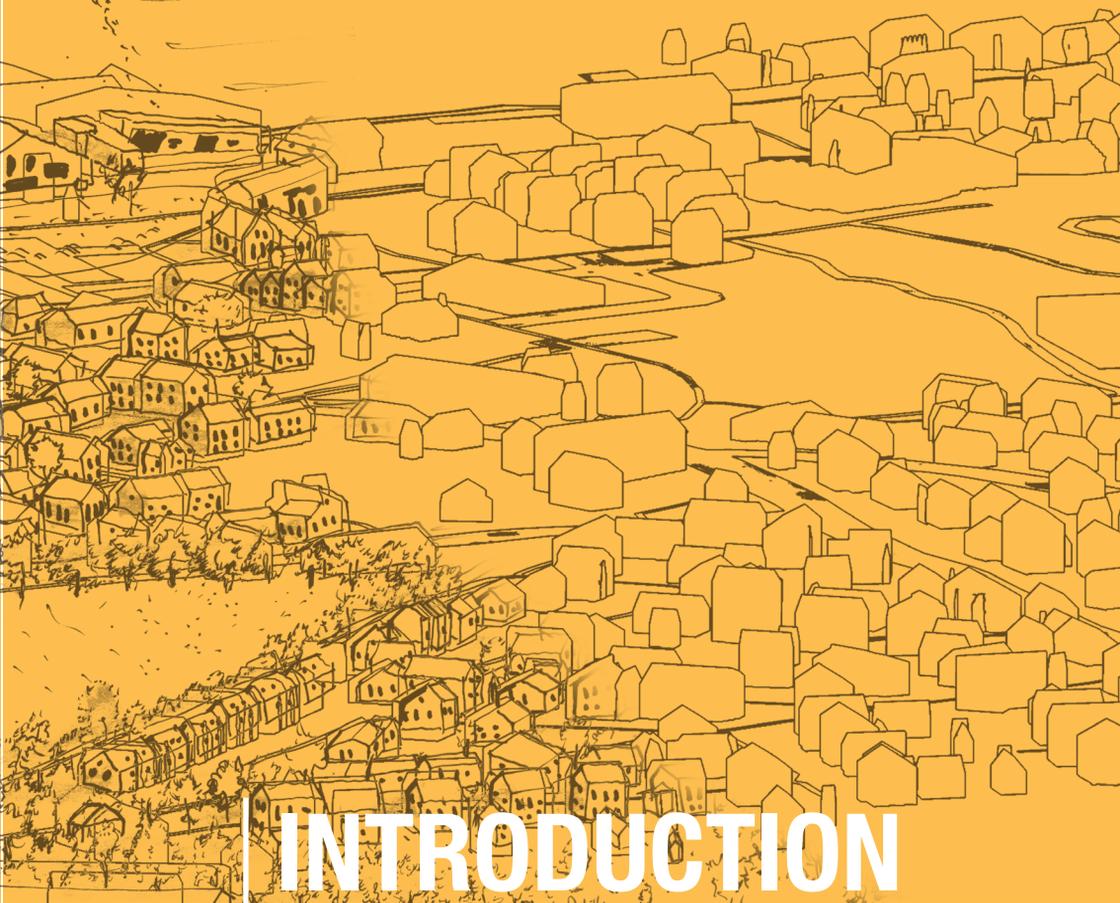
L'avenir de la Croix-Blanche

- p. 44 – Aspirations collectives et contexte écologique
- p. 46 – Représentation sensible
- p. 48 – Orientations stratégiques
- p. 50 – *Résumé***

p. 52 – Quelles proximités pour Malville ?

- p. 54 – Bibliographie**
- p. 55 – Tableau des figures**
- p. 56 – Annexe**





INTRODUCTION



CADRE CONCEPTUEL

CHRONOTOPIE

« [...] une chronotopie de la ville contemporaine peut passer par l'observation et l'analyse des temporalités à l'œuvre dans un lieu habité ainsi que par la projection d'une intervention : concevoir une architecture, c'est proposer une manière d'être dans le temps, un présent possible. » (Figure 1)

Autrement dit, aujourd'hui, l'architecture de la ZAE tout comme les liens spatiaux qui la situent géographiquement – en relation ou non –, suggère une manière d'être dans le temps pour ses habitants. Comment les transformations spatiales à venir sont à même de changer la manière d'être dans le temps et son corollaire : comment les transformations des temporalités peuvent changer l'espace ?

MIXITÉ

Le terme de mixité renvoie au mélange dans l'espace et le temps des formes, des fonctions, des genres, des classes, des âges... « Toutes ces mixités sont célébrées dans les discours publics, mais rarement réalisées et souvent repoussées. » (Figure 2)

Cette formule de Thierry Paquot nous invite fortement à réinterroger cette notion : les mixités sont-elles un moyen ou l'objectif d'une urbanité heureuse ? Sont-elles toutes souhaitables et souhaitées ? Soutenables ou non ? Déjà là ou en devenir ?

PROXIMITÉ

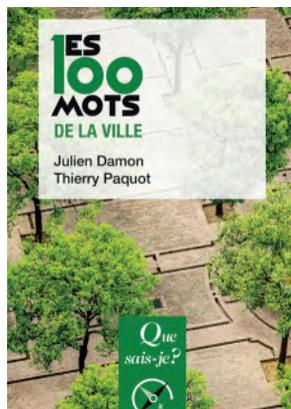
« Caractère de rapprochement, d'affinité entre deux choses abstraites, deux entités. »¹ [1]. La notion de proximité permet de dépasser le flou posé par le terme de mixité tout en ouvrant les possibles : on parle certes de proximité spatiale et temporelle, mais également de proximité émotionnelle, logique, de sens, etc, chaque proximité renforçant les autres, mais ne les impliquant pas nécessairement.

Ainsi, les proximités permettent une meilleure compréhension des choses qui nous entourent, dont découle un désir de participation, seul

garant d'une empathie pour ce qui nous est proche.



1. Guez Alain, C comme chronotopie, Éditions BOA, Rosny-sous-Bois, coll. « Abécédaire de la transformation urbaine », 2022.



2. Damon Julien et Paquot Thierry, Les 100 mots de la ville, 2e éd. mise à jour, Que sais-je?, Paris, coll. « Que sais-je ? », 2021.

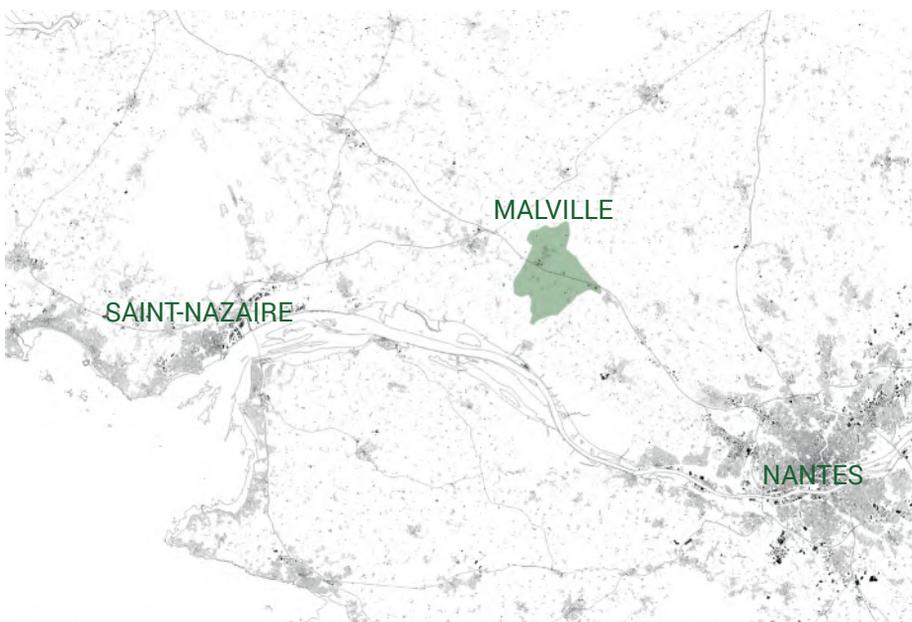
¹ Définition de PROXIMITÉ, [<https://www.cnrtl.fr/definition/proximit%C3%A9>], consulté le 12 novembre 2023.

Au-delà d'une greffe urbaine, comment faire (la) ville ?

UN TERRITOIRE AU FORT POTENTIEL

Afin de répondre à la problématique «**quelles proximités pour Malville ?**», nous présentons d'abord cette commune, son rapport au territoire et l'organisation de la ZAE de la Croix-Blanche. Ensuite, nous faisons un état des lieux de la situation de Malville afin de définir ses forces, opportunités, faiblesses et menaces. Enfin, par une remise dans le contexte actuel, nous avons établi un avenir préférable pour elle, suivant trois grandes orientations stratégiques.

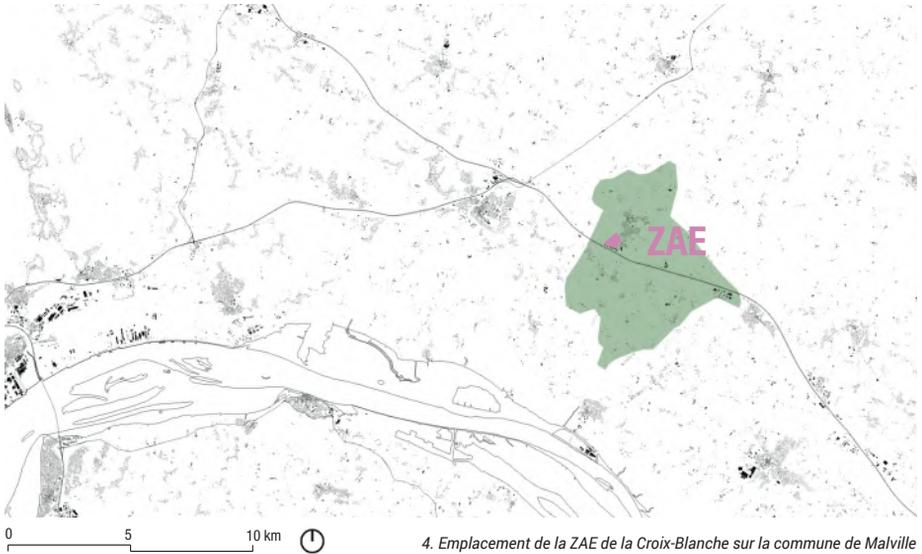
Présentation de la commune de Malville



3. Situation géographique de Malville sur le territoire d'Estuaire et Sillon

Malville est une commune du département de Loire-Atlantique, mais elle fait partie du territoire administratif d'Estuaire et Sillon et est située sur l'aire d'attraction et la zone d'emploi de Nantes et du bassin de vie de Savenay. Elle est traversée par la RN 165 qui permet de la relier aux grands pôles de Saint-Nazaire et de Nantes (Figure 3). Sur une superficie de 3125 hectares, elle accueillait 4880 habitants en 2018, un chiffre qui a tendance à augmenter. L'occupation des sols de la commune, selon la base de données européenne d'occupation biophysique des sols Corine Land Cover (CLC), est marquée par l'importance des territoires agricoles (80,6 % en 2018), avec zones agricoles hétérogènes (36,2 %), prairies (24 %), terres arables (20,3 %), forêts (13,1 %), zones industrielles ou commerciales et réseaux de communication (3,4 %) et zones urbanisées (2,9 %).

Présentation de la ZAE de la Croix-Blanche



Notre sujet d'étude porte sur la ZAE de la Croix-Blanche de Malville. Située au Nord-Ouest du croisement de la route de la Croix-Blanche et de la RN 165 (Figure 4). La ZAE nous accueille lorsqu'on accède à Malville par cette Route Nationale, ce qui fait de la ZAE un marqueur de la ville (Figure 5). Sur un peu plus de 30 hectares, la ZAE abrite une trentaine d'entreprises et offre près de 800 emplois. Elle fonctionne d'ailleurs dans un réseau de ZAE le long de la RN 165, notamment celle de la Croix-Rouge quand l'on se dirige vers Nantes.



UNE ZAE ANCRÉE SUR LE GRAND TERRITOIRE

“Les ZAE bénéficient de positions stratégiques, à la fois réparties sur le territoire et à la convergence des réseaux viaires, ferrés et fluviaux, ce sont des espaces de flux structurants pour le territoire. Elles accueillent des activités indispensables aux grandes fonctions urbaines (activités logistiques support, traitement des déchets, production énergétique, data center, etc.) et permettent un approvisionnement graduel des centres urbains répartis sur le territoire. Ces activités composent le territoire et son économie, mais leur modèle doit être repensé pour prendre en compte la transition écologique et numérique.”¹

- | | |
|-------------------------|---|
| TPG Packaging | Imprimerie travaux publics |
| Daher Aérospace | Avionneur industriel |
| Techna | Fabrication de produit agrochimiques |
| Maro-Océan | Vente produits de la mer transformés |
| B.H.R. | Fabrication béton |
| LBR | Terrassements divers, démolition, etc. |
| Tipiak | Fabrication industrielle pain et pâtisserie |
| Crossfit Rising Phoenix | Salle de sport |
| A.R.I. | Fabricant ressorts |
| Isodéal | Entrepreneur spécialisé dans l'isolation |
| Harel Rénovation | Maçon |
| Savinox | Fabrication de matériel inox |



6. Liste non-exhaustive des entreprises de la ZAE de la Croix-Blanche de Malville



7. Photographies de Dhaer Aérospace, Tipiak et Harel Rénovation

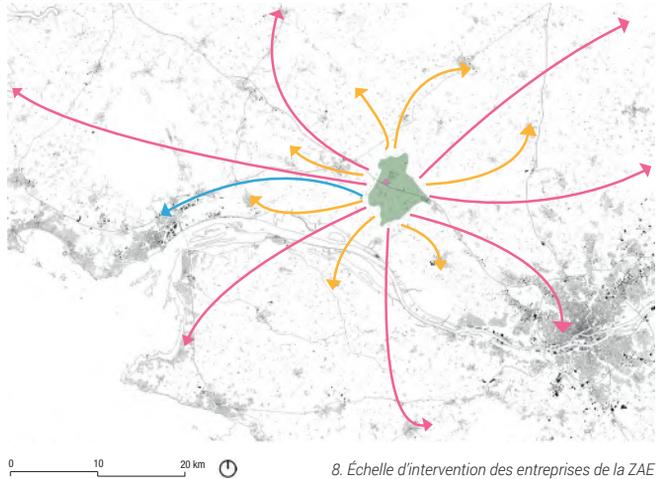
¹ Toussaint, Amandine, Julien Moulard, et Collectif Point Virgule. « II. Les zones d'activités économiques. Ces espaces mal identifiés et pourtant leviers de développement économique et urbain », Isabelle Laudier éd., *Prospective et co-construction des territoires au XXIe siècle*. Hermann, 2020, pp. 213-225.

Parmi les entreprises présentes actuellement sur la ZAE de la Croix-Blanche, une dizaine d'entre elles sont listées en Figure 6, toutes sont de fonctions différentes. L'exemple de Tipiak, fabricant industriel de pain et de pâtisserie, Daher Aerospace, avionneur industriel et Harel Rénovation, maçon (Figure 7), permettent de montrer le lien entre la ZAE

et le territoire.

On remarque que ces trois entreprises ont des zones d'impact différentes, Saint-Nazaire pour Daher, une échelle plus locale pour Harel, tandis qu'une intervention à l'internationale dans le cas de Tipiak (Figure 8).

- Échelle d'intervention de Daher sur le territoire
- Échelle d'intervention de Tipiak sur le territoire
- Échelle d'intervention de Harel Rénovation sur le territoire

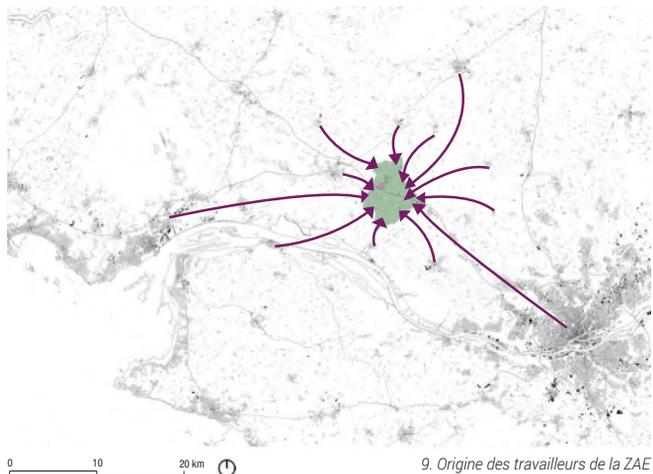


8. Échelle d'intervention des entreprises de la ZAE

Un autre point notable est l'origine d'une grande partie des travailleurs de Malville, en majorité venant des villes et des villages environnants et non pas de Malville même (Figure 9).

La ZAE de la Croix-Blanche a donc un influence sur le grand territoire. Elle draine des énergies autour d'elle, mais intervient aussi à la grande échelle.

- Origine des travailleurs de Malville



9. Origine des travailleurs de la ZAE

MÉTHODOLOGIE D'ENQUÊTE

Nous avons passé 3 jours à Malville en septembre 2023 dans le but de confronter les résultats de nos recherches préalables, appelées données froides, aux données récoltées lors de notre enquête sur place.

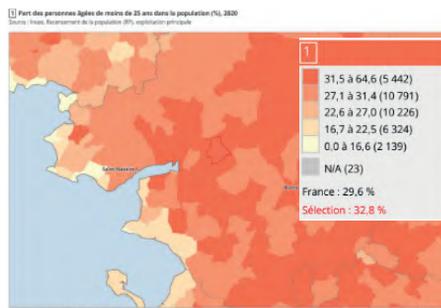
Nous nous sommes organisés en définissant les différents points que nous souhaitons vérifier.

Les données froides

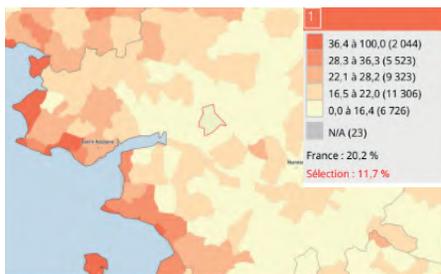
Tout d'abord, après la récolte de données de l'INSEE, il nous est apparu que la population de Malville est relativement jeune, mais a une tendance vieillissante, due à la formation des ménages principalement constitués d'un couple jeune avec enfants (Figures 10, 11 et 12). Les équipements sont donc adaptés à ce type de population et nous avons remarqué un manque de prise en compte de la population jeune et âgé dans les équipements mis en place à Malville.

Nous avons aussi remarqué que la plupart des habitants de Malville se déplacent en voiture pour aller travailler. Mais il y a tout de même une tendance faible de ses habitants qui utilisent le vélo (Figures 13 et 14). Un point sur lequel nous allons appuyer pour développer les mobilités douces au sein de la ZAE, mais aussi à l'échelle du territoire de Malville et des communes qui l'entoure.

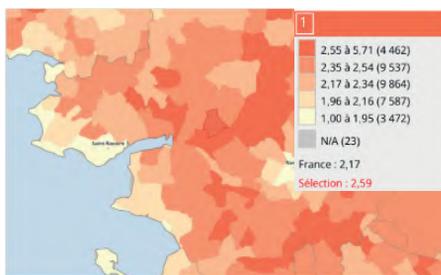
Ensuite, les ambitions du SCoT et les données du PLUi démontrent l'importance de l'économie industrielle sur la commune (Figure 15) : «L'ambition de l'emploi et de l'attractivité. La métropole doit rester attractive pour les entreprises, elle doit organiser son développement économique avec le souci de la solidarité des ressources entre les territoires»¹.



10. Part des personnes âgées de 25 ans dans la population (%), 2020

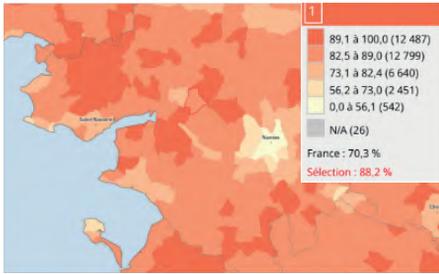


11. Part des personnes âgées de 65 ans ou plus (%), 2020

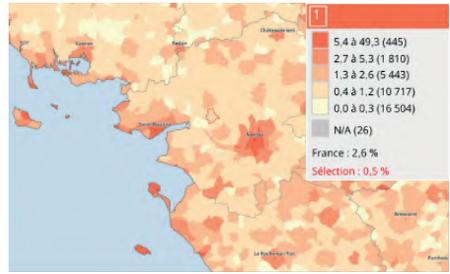


12. Taille moyenne des ménages, 2020

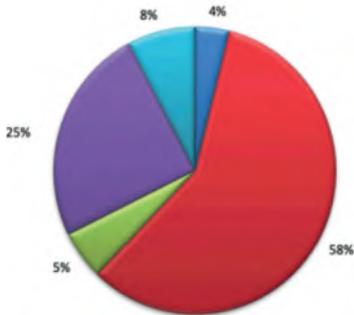
¹ Ambition issue du SCOT du territoire Estuaire et Sil- lon



13. Part des actifs occupés de 15 ans ou plus qui utilisent une voiture pour aller travailler (%), 2020



14. Part des actifs occupés de 15 ans ou plus qui utilisent principalement un vélo pour aller travailler (%), 2020



15. Répartition des emplois par secteurs d'activité en 2018

- Agriculture
- Industrie
- Construction
- Commerce, transport, services divers...
- Administration publique, enseignement, santé, action sociale

L'enquête sur place

Nous avons réalisé des entretiens afin de capter le ressenti de la population sur leur place dans la ville, mais aussi l'importance de la ZAE sur le territoire.

Nous avons aussi visité la ZAE avec un œil ouvert sur les dispositifs mis en place pour le développement de la vie industrielle à Malville.

Enfin, nous avons réalisé le comptage des véhicules (Figure 17) passant à des points stratégiques de la commune : Au nord, à l'entrée de Malville par la D90 ; dans le contre-bourg, au niveau du tabac ; au rond-point central de Malville ; à l'entrée de la ZAE et au hameau du Bois Tuaud au Sud de la RN165 (Figure 16). Cette répartition sur l'axialité Nord-Sud de Malville, nous a permis d'identifier les moyens de transport privilégiés par les Malvillois pour se déplacer sur l'ensemble de la commune, mais aussi de remarquer les points d'entrée, de conflit et d'apaisement de ces différents moyens de transport.



16. Photographie du carrefour du Bois Tuaud



17. Tableau de comptage pour le relevés des véhicules

RÉSUMÉ DE L'INTRODUCTION

Afin de comprendre le site de la zone d'activité économique de Malville nous avons ainsi repris les thématiques proposées. "Chronotopie et Mixité" est donc devenu "Chronotopie et Proximité" introduisant à notre manière, les moyens de comprendre ce terrain et le territoire qui l'entoure.

La ZAE est alors située dans la commune de Malville dans le département de Loire-Atlantique, appartenant au territoire de Saint-Nazaire tout en étant dans le pôle d'attractivité de Nantes. Elle constitue une centralité par rapport à deux pôles importants dont elle est directement liée.

Cette liaison est physique, grâce à la route nationale 165 qui est un axe stratégique pour Malville et pour la ZAE.

Elle appartient aussi à un réseau d'autres ZAE qui longent cet axe et communiquent les unes avec les autres.

Afin de comprendre au mieux ce site nous avons commencé par regrouper des données froides. Ces données ont permis de représenter un premier visuel de la ZAE et de son territoire. D'un point de vue démographique, avec la typologie de population présente dans la ville ou l'augmentation de la population, mais aussi d'un point de vue économique avec la définition des bassins d'emplois auxquels cette ville est liée et la définition des secteurs présents sur le territoire.

Ensuite nous nous sommes rendus sur place, ce qui nous a permis de nous figurer une image plus précise de la ZAE et de Malville en suivant nos thématiques "Chronotopie et Proximité". Parmi les méthodes d'enquête et de diagnostic utilisées sur place nous avons principalement effectué du comptage de moyens de transport pour révéler les tendances, des entretiens afin de comprendre les habitudes et usages et des photographies pour évoquer les typologies et les formes.

L'enquête sur place ayant fait son apparition tôt dans l'étude et le diagnostic du site, elle a pour défaut d'être vague et aurait gagné à être re-questionnée à une phase plus avancée de l'étude.

Après ces analyses nous avons constaté une certaine attractivité et une déformation à la fois spatiale et temporelle du territoire suite à l'arrivée de la ZAE en son sein. Cette attractivité est principalement due à l'origine, hors des limites de Malville, des travailleurs de la ZAE ainsi qu'aux échelles d'intervention des entreprises présentes au sein de la zone : échelles territoriale, nationale voire internationale.

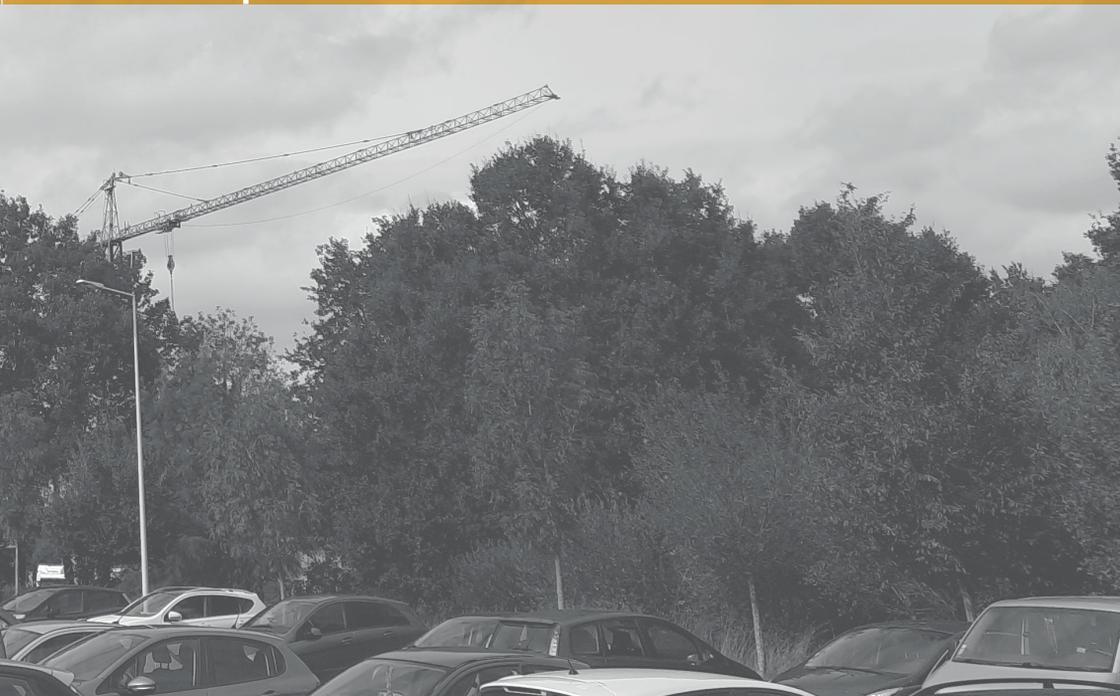
Nous nous sommes demandé comment cette distorsion pourrait être exploitée afin de rapprocher les espaces, productions et acteurs. Notre problématique étant ainsi définie : **Quelles proximités pour Malville ?**

Nous y répondons, avec un état des lieux de la situation de Malville, sous trois angles principaux qui ont été soulevés à notre retour de Malville. Il se sont développées selon trois dichotomies : Rythme global / Rythmes locaux, Dispersion / Connexion et Visible / Discret.





| ÉTAT DES LIEUX



RYTHME GLOBAL / RYTHMES LOCAUX

Lors de notre enquête sur place, la première dichotomie que nous avons observée est la présence de différents rythmes au sein de la commune, mais aussi au sein de la ZAE.

L'un des premiers points que nous avons noté est l'importance donnée au rythme du travail qui répartition de manière hebdomadaire la population dans Malville.

Le rythme global est d'une part soutenu par le rythme du travail. Nous avons voulu faire ressortir dans ces trois premières cartes l'activité dans Malville en fonction de 3 périodes qui se répètent chaque semaine : une journée en semaine (Figure 18), une journée le week-end (Figure 19) et le soir (Figure 20). Les points importants que nous pouvons ressortir sont l'apparition et la disparition des zones d'habitations qui sont vides en journée la semaine et à contrario la ZAE qui, elle, est pratiquement déserte durant le week-end.

Cependant, un point d'entrée qui nous a paru intéressant est la présence d'un rythme agricole et de chasse qui pourra être exploité pour la production locale.

En parallèle de ce rythme, les rythmes locaux, au pluriel, car propres à Malville, sont importants et seront développés lors de notre projet. Sur la carte des zones agricoles et de chasse nous n'avons pas affaire à un rythme répétitif contrairement aux trois cartes, mais bien à des rythmes ponctuels comme la chasse, la récolte et l'élevage, basés autour de l'élevage bovin et c'est d'ailleurs pour ça qu'il y a beaucoup de pâture (Figure 21).

D'autre part, nous avons compté les passages à plusieurs endroits stratégiques, devant la ZAE et au niveau du rond-point central, et nous avons constaté une présence majoritaire des véhicules en dépit des mobilités alternatives (Figure 23). La question a donc été pourquoi une telle utilisation de la voiture ?

Rythme global



18. Activité le jour en semaine



19. Activité le jour en week-end



20. Activité la nuit

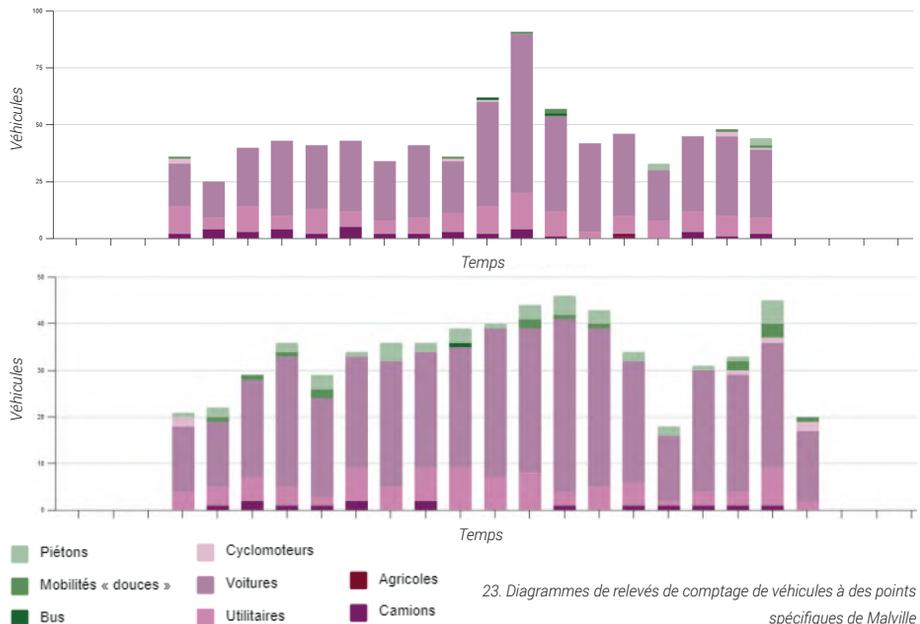
■ Zone d'activité

Rythmes locaux



21. Activité ponctuelles de chasse, de récolte et d'élevage

- Zones de chasse (de septembre à février)
- Zones agricoles, majorité de prairies temporaires



DISPERSION / CONNEXION

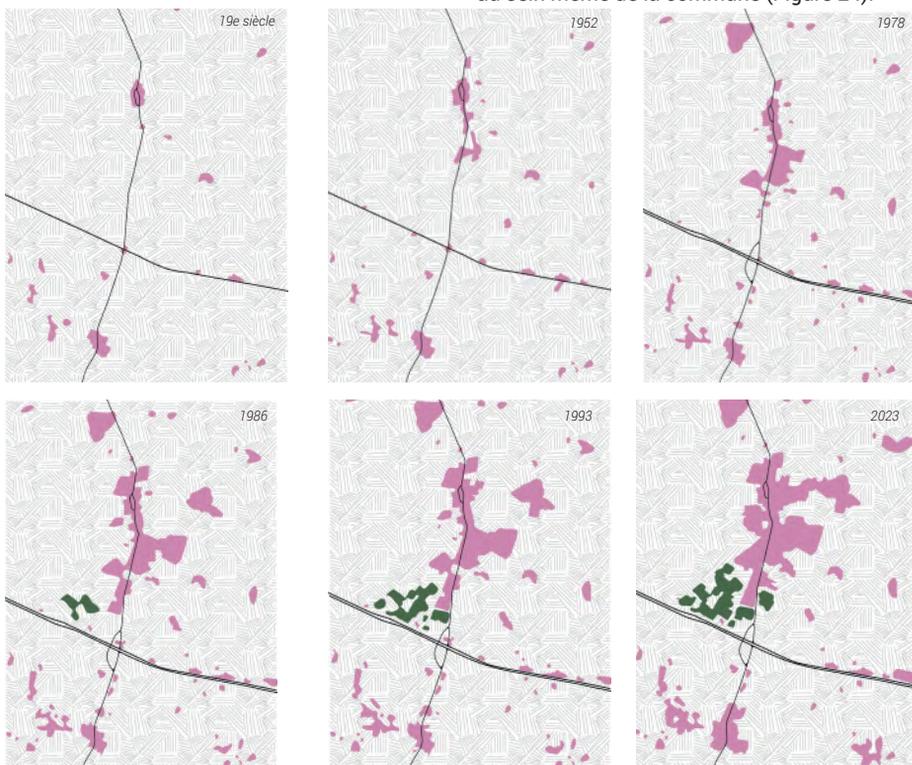
La seconde dichotomie que nous avons observée est une séparation très marquée du territoire qui s'est développée au fil du temps et qui semble perdurer aujourd'hui.

Une séparation historique...

En ce qui concerne les mobilités, nous avons remarqué l'influence non négligeable de la RN165 qui draine les flux automobiles du territoire en faisant de la ZAE un espace quasi incontournable pour les travailleurs et les habitants de Malville au quotidien. La route Nationale coupe aussi la commune en deux, son existence a ainsi eu pour conséquence de rompre la plupart des accès piétons entre le Nord et le Sud de Malville.

Malgré cela, on peut remarquer que la ville dispose d'un vaste réseau de chemins piétons en son centre comme en périphérie.

Ensuite, la route de la Croix-Blanche qui traverse Malville selon l'axe Nord-Sud, a aussi été un axe fort de développement, créant ainsi une forme urbaine toute en longueur, augmentant les temps de déplacement quotidiens, rendant souvent indispensable l'utilisation de la voiture au sein même de la commune (Figure 24).

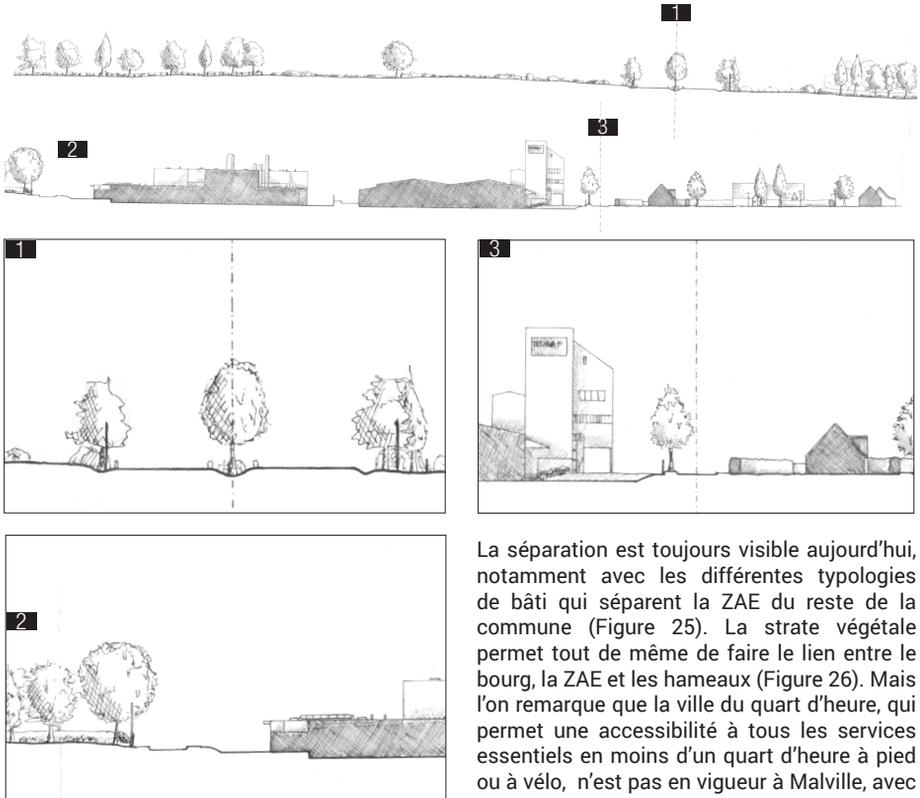


24. Développement démographique de Malville depuis le 19e siècle

... qui perdure aujourd'hui



25. Séparation par les typologies de bâti et accessibilité en 15min à pied



26. Coupe sur les différentes strates végétales et bâties.

La séparation est toujours visible aujourd'hui, notamment avec les différentes typologies de bâti qui séparent la ZAE du reste de la commune (Figure 25). La strate végétale permet tout de même de faire le lien entre le bourg, la ZAE et les hameaux (Figure 26). Mais l'on remarque que la ville du quart d'heure, qui permet une accessibilité à tous les services essentiels en moins d'un quart d'heure à pied ou à vélo, n'est pas en vigueur à Malville, avec des espaces de concentrations parsemés et sans connexions directes, ne permettant pas à chacun de se déplacer uniquement à pied (Figure 25).

VISIBLE / DISCRET

La dernière dichotomie remarquable est la présence d'une population mise en valeur face à une autre qui semble être minoritaire.

Une population invisible ?

Les données du PLUi nous ont démontré que la majorité de la population est productive et est constituée de couples actifs avec enfants et qu'il en va de même pour les équipements qui sont créés pour ces habitants, telle que la Zone d'Activité Industrielle qui leur génère de l'emploi, mais aussi le grand nombre d'écoles sur la commune (Figure 27).

Il reste donc une part de la population, tout de même importante, qui se fait discrète, car elle est moins représentée et moins active, mais qui ne doit pas être négligée (Figure 29). On retrouve dans cette catégorie les adultes inactifs, les retraités et les étudiants qui voient leurs activités de loisir et d'éducation

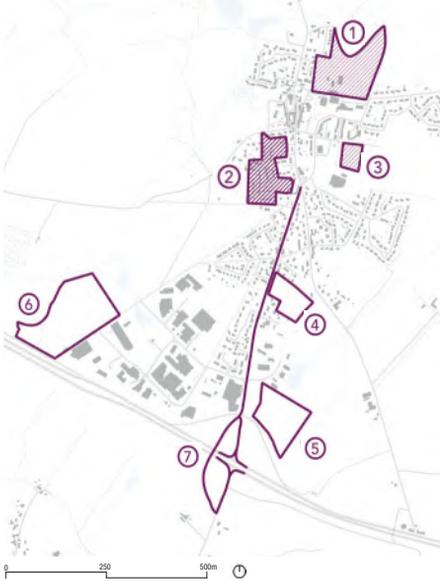
délocalisées à Saint-Nazaire, à Nantes et à Savenay (Figure 30).

Malgré l'absence de services dédiés, il y a des usages alternatifs qui se mettent en place tel qu'un jardin partagé, un terrain de motocross et des soirées dans la ZAE (Figure 31).

Nous avons aussi recensé des pistes de solutions grâce à des points d'accroches, comme le projet de restaurant central dans la ZAE qui pourrait être mutualisé, mais aussi l'ambition d'une voie partagée piéton et vélos qui existe déjà et qui pourrait être développée dans la ZAE (Figure 28).



Au-delà d'une greffe urbaine, comment faire (la) ville ?

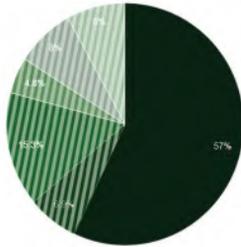


- ① **Projet à moyen terme (Horizon 2030)**
Opération de 120 logements axés vers la mixité sociale et la diversité des formes urbaines, 20% seront des logements sociaux.
- ② **Projet terminé**
Opération de 80 logements dont 20% de logements sociaux, tisser un maillage piéton entre différents lieux.
- ③ **Projet à court terme (horizon 2025)**
Opération de 18 logements à ossature bois, volonté d'intégration environnementale avec la conservation d'un écrant végétal à valoriser, les espaces communs seront aménagés après concertation des habitants et les logements seront évolutifs
- Réserve foncière**
- ④ **Opération de logement non définie**
Réserve foncière
- ⑤ **Opération d'agrandissement de la zone d'activité de la Croix-Blanche non définie**
Réserve foncière
- ⑥ **Opération d'agrandissement de la zone d'activité de la Croix-Blanche non définie**
Projet à court terme (2023-2024)
Requalification de l'entrée de ville par la Rue de la Croix-Blanche, dans le but de pacifier la circulation entre les différents modes de déplacements.
- ⑦

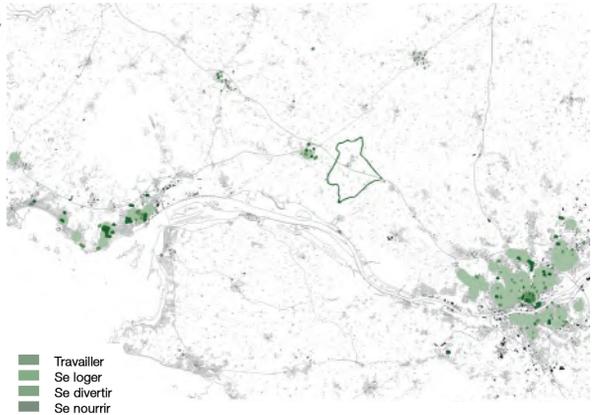
28. Aménagements de Malville orienté pour la population productive.

- Couple actifs avec enfants %
- Chômeurs en %
- Actifs seuls ou sans enfants %
- Autre inactifs en %
- Retraités ou préretraités en %
- Elèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %

POPULATION VISIBLE
POPULATION INVISIBLE



28. Part de la population invisible



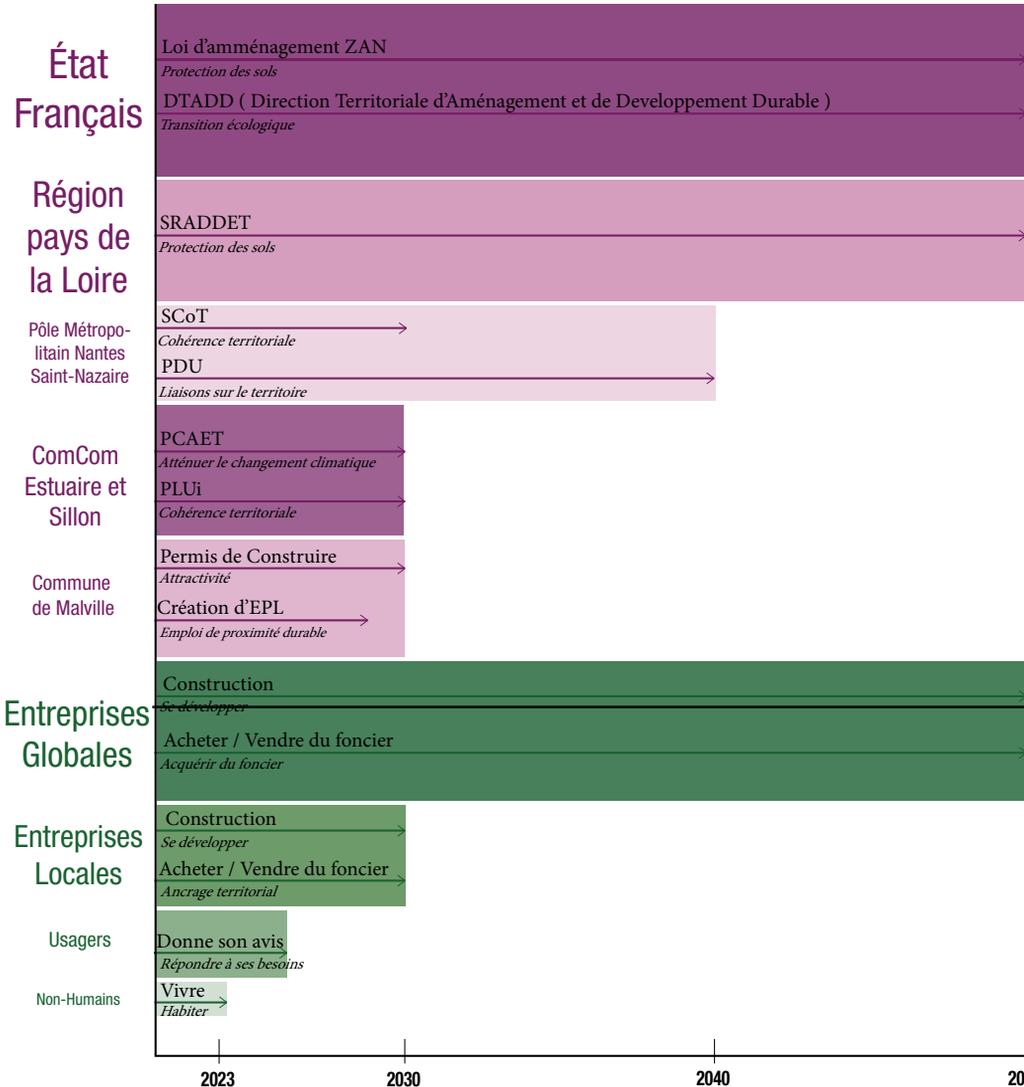
29. Services adaptés aux populations invisibles



30. Représentation des usages alternatifs

LA PRISE DE DÉCISION

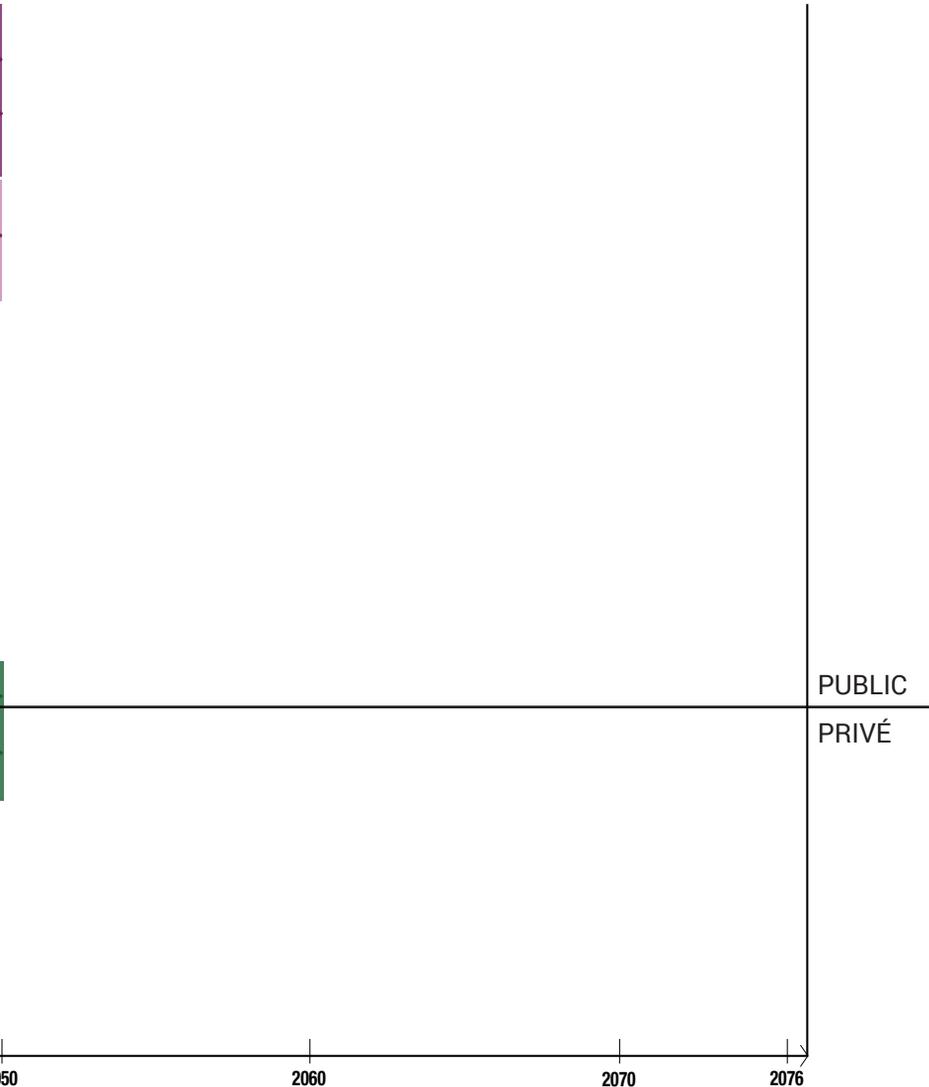
Cette géographie d'acteurs permet de mettre en évidence le pouvoir de prise de décision des différents acteurs, leurs moyens d'actions, leurs objectifs, mais aussi l'échelle temporelle sur laquelle ils agissent aujourd'hui.



On remarque la forte présence de l'État français, ainsi que les entreprises d'envergure nationale ou internationale, qui par leurs lois ou leur emprise sur le territoire, ont une place importante dans les décisions concernant la ZAE. En revanche, les usagers, et même la commune de Malville n'ont pas une telle

influence sur le territoire, mais peuvent tout de même donner leur avis et accorder ou non des permis de construire.

Nous nous servons de ce schéma pour mettre en évidence les leviers dont nous disposons pour établir la suite du projet.

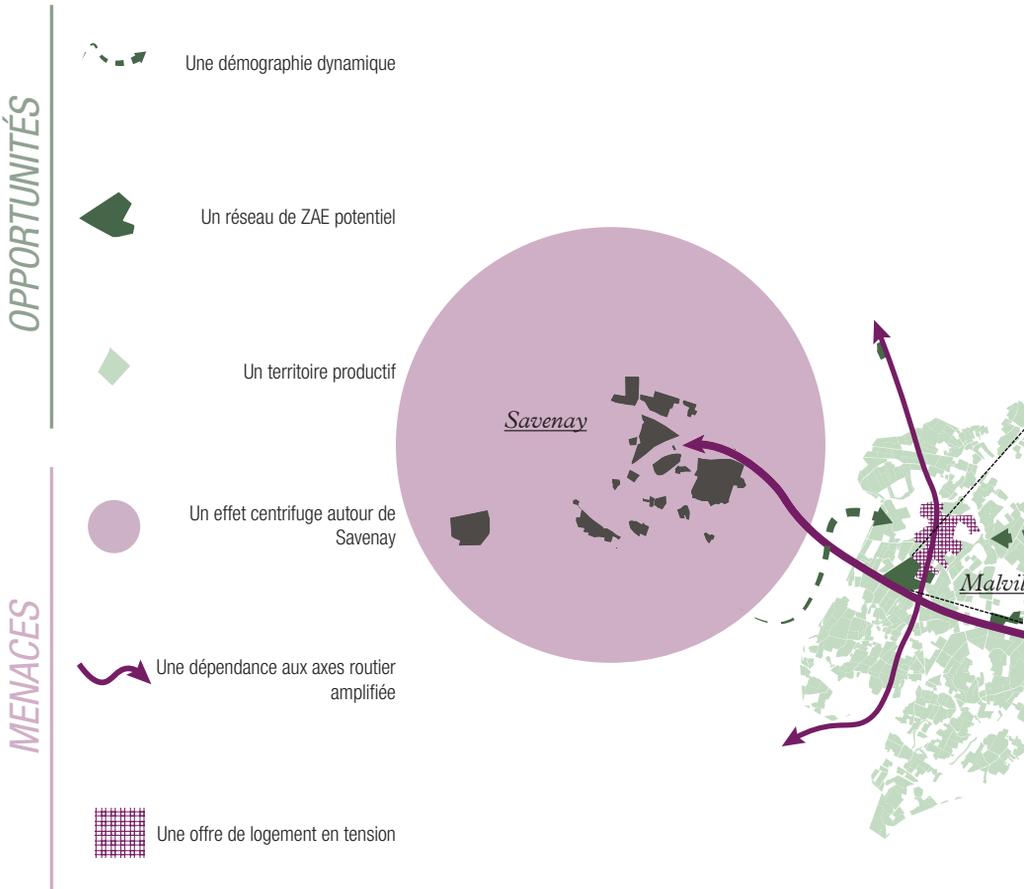


S.W.O.T

Enfin, le SWOT recense les différentes opportunités, forces, menaces et faiblesses de la ZAE. Il s'établit sur 2 échelles qui permettent de décrire les enjeux actuels et à long terme de ce territoire.

Malville est un territoire avec une démographie dynamique jeune. De plus, le réseau de ZAE est déjà dense et pourrait donc permettre répondre aux besoins sur une plus petite échelle. Il s'agit d'un territoire productif avec un fort

potentiel agricole à l'échelle de la commune. En revanche, il y a peu d'offres de logements sur le territoire et l'effet centrifuge de Savenay draine les énergies de Malville et crée une dépendance aux axes routiers amplifiée.



La ZAE présente de nombreux espaces bâtis monofonctionnels et un réseau routier contraignant, mais qui peut être aménagé pour favoriser le développement des mobilités douces. En outre, les contours de la ZAE sont fait de limites poreuses et d'accès piétons, qui

permettent l'émergence d'usages alternatifs, la strate végétalisée déjà existante pourrait révéler un potentiel paysager et les nombreux espaces libres, sont une réserve foncière utile importante.



Des limites poreuses et des accès piétons favorisant l'émergence d'usages alternatifs

Un potentiel paysager à révéler

Une réserve foncière importante

Des espaces bati monofonctionnels, indifférents les uns aux autres

Un réseau routier contraignant, peu adapté aux mobilités douces et générateur de nuisances

FORCES

FAIBLESSES

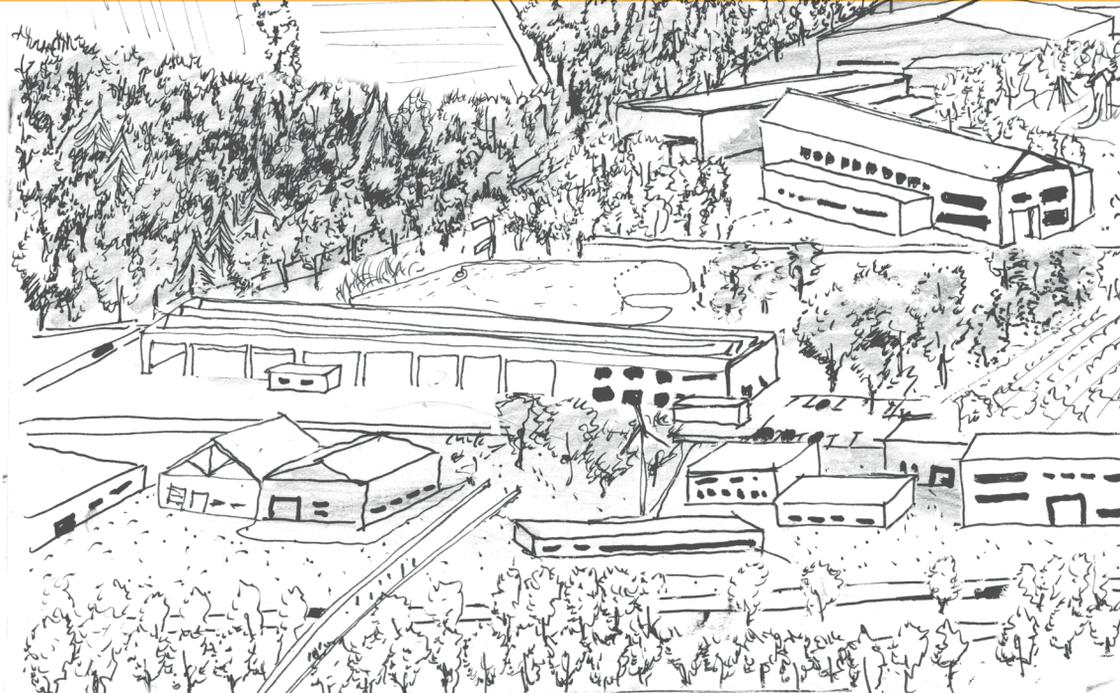
RÉSUMÉ DE L'ÉTAT DES LIEUX

Comme nous venons de le voir, Malville est – malheureusement – représentative de nos modes de vie contemporains. La ville vit principalement au rythme du travail avec ses alternances jour/nuit et semaine/week-end au détriment d'autres rythmes plus subtils. Sa dépendance au reste du territoire et la division monofonctionnelle de ses espaces induit des modes de déplacement – humains et marchands – fortement carbonés. Enfin, Malville, comme beaucoup d'autres communes, semble avoir privilégié un type de population au détriment d'autres et ce autant dans l'offre de logements que dans les services dispensés par la ville.

Malheureusement cette situation met Malville en péril, notamment au regard des enjeux sociaux et climatique de demain. En effet, comment faire les économies d'énergie nécessaire quand l'on est obligé de prendre sa voiture tous les jours ? Comment dynamiser son centre-bourg quand on peut faire ses courses dans le centre commercial voisin ? Comment s'impliquer dans les transformations de la ville quand on est exclu des processus de décision ?

Pourtant Malville et sa Zone d'activité portent en elles de nombreux moyens de changement : Son territoire agricole pourrait être mobilisé pour transformer les manières de produire et de consommer au quotidien. Le réseau associatif important et l'attachement des habitants à un cadre de vie sont un terrain fertile pour des transformations à venir. Enfin l'objet qui nous intéresse le plus, la zone de la Croix-Blanche, révèle également des atouts paysager, urbain et productif qui pourraient en faire le moteur du changement de toute la commune. Mais pour cela il faut désormais tracer un horizon désirable et dessiner le chemin qui y mène.

Au-delà d'une greffe urbaine, comment faire (la) ville ?





L'AVENIR DE LA CROIX-BLANCHE



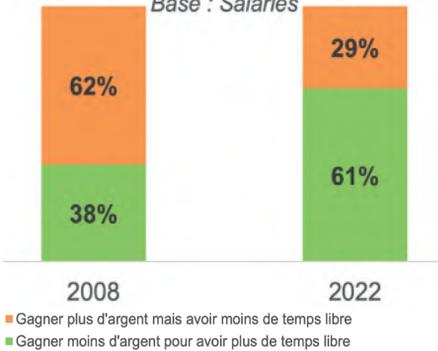
ASPIRATIONS COLLECTIVES ET CONTEXTE ÉCOLOGIQUE

Afin de définir un avenir préférable pour Malville, il est d'abord important de remettre dans son contexte les aspirations collectives et le contexte écologique général.

Constat actuel sur le travail

La préférence entre argent et temps libre

Base : Salariés

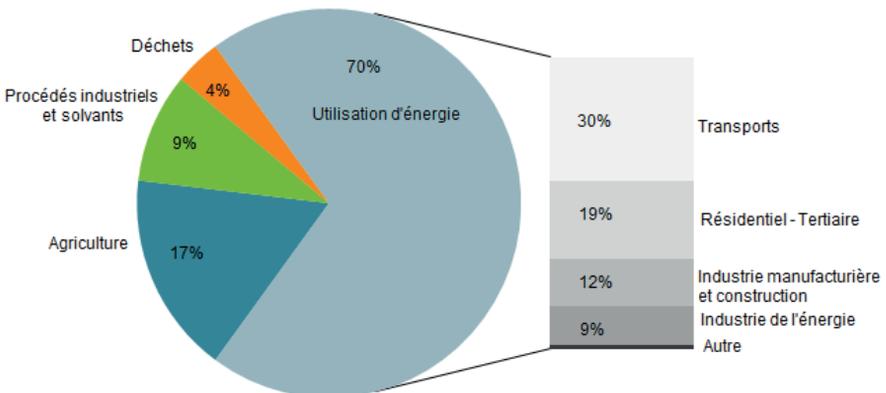


Actuellement, on constate que de plus en plus de Français préfèrent gagner moins d'argent pour avoir plus de temps libre, 61% en 2022 contre 38% en 2008 (Figure 31).

En outre, on remarque que les émissions de gaz à effet de serre proviennent principalement de l'énergie utilisée pour les transports, le résidentiel et le tertiaire, les industries manufacturières et la construction, ainsi que les industries de l'énergie, mais aussi de la production agricole, et en particulier l'élevage. (Figure 32)

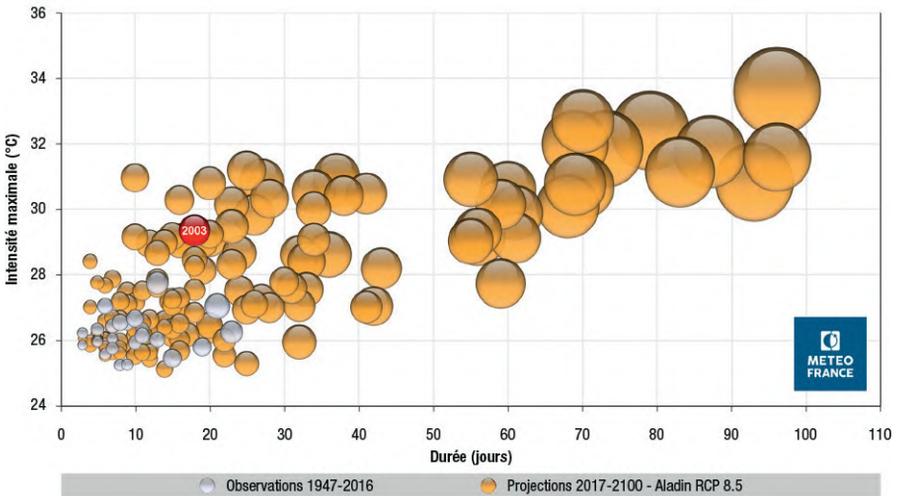
31. Étude IFOP

Constat actuel sur l'émission de gaz à effet de serre



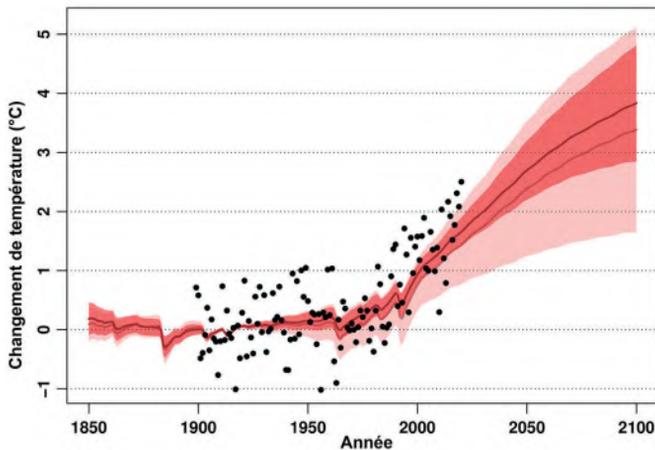
32. Constat ADEME

Projection concernant le changement climatique



33. Statistiques Météo France

Projection concernant les énergies fossiles



34. 6ème rapport du GIEC

En ce qui concerne l'avenir, les énergies fossiles sont vouées à disparaître, d'ici 54 ans pour le pétrole, 63 ans pour le gaz, 112 ans pour le charbon et 100 ans pour l'uranium. Aussi, selon le GIEC et le CNRM, le réchauffement

s'élèverait de 3 à 4°C dans le meilleur des cas (Figure 34). Ces vagues de chaleur seront aussi plus longues, passant de 5 jours actuellement à 25 en fin de siècle (Figure 33).

REPRÉSENTATION SENSIBLE

La maquette sensible a été réalisée à la suite de l'immersion de trois jours sur la commune de Malville. Elle représente le ressenti que nous avons eu à l'égard de la ZAE de la Croix-Blanche sur la commune en elle-même.

La maquette est une métaphore de l'impact de la ZAE de la Croix-Blanche sur son territoire.

Durant notre visite, nous avons remarqué qu'il y avait différents rythmes qui se croisaient, des espaces mis en marge, mais aussi une population qui semble être mise plus en valeur qu'une autre.

Cela a permis de faire ressortir l'effet centrifuge de la ZAE sur le territoire. Malville et ses habitants ont peu de pouvoir face à la puissance de développement de Savenay et des entreprises de la ZAE qui ont une emprise internationale.

La représentation sensible est une action visant à déposer la ZAE sur un territoire et voir l'effet qu'elle y produit.

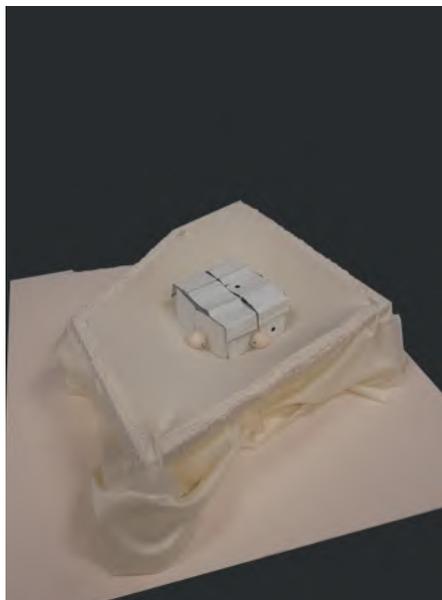
Ce bloc d'aluminium, lourd par son impact économique, écologique et social s'ancre dans le territoire qui subit des transformations et génère de nouvelles proximités.

En effet, les éléments en bois, disposés aux quatre coins du tissu représentant les différents habitants, villes, énergies, désirs, sont attirés vers le centre, au contact de la ZAE de façon non contrôlée.

Le tissu élastique qui retient la ZAE et les éléments en bois est l'image d'un territoire modulable, qui peut s'adapter et évoluer en fonction des éléments qui viennent s'y implanter.

Une bonne ouverture sur notre ambition de densification de l'activité économique de la ZAE par de nouvelles temporalités et de nouvelles proximités.

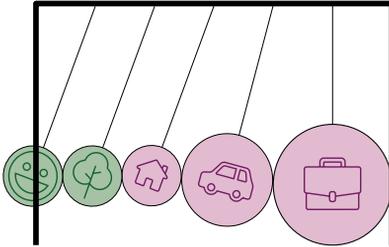
Au-delà d'une greffe urbaine, comment faire (la) ville ?



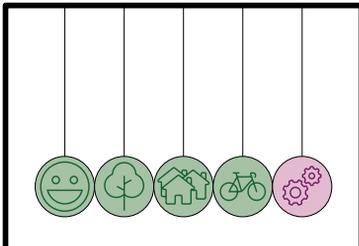
35. Photographies de la maquette sensible

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

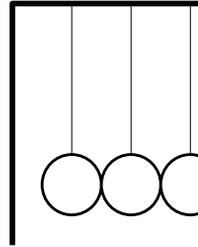
Les orientations stratégiques définissent nos trois grands axes de développement pour la suite du projet. Il permettent de cadrer nos recherches et de nous donner des pistes précises sur l'orientation de notre réflexion.



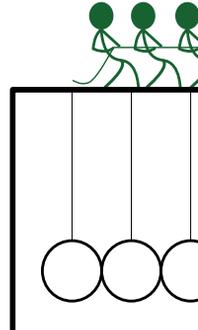
Équilibrer



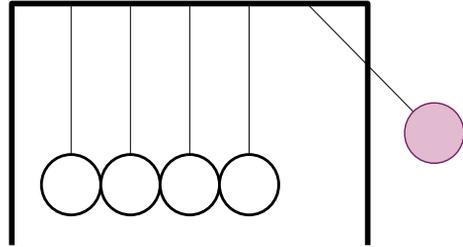
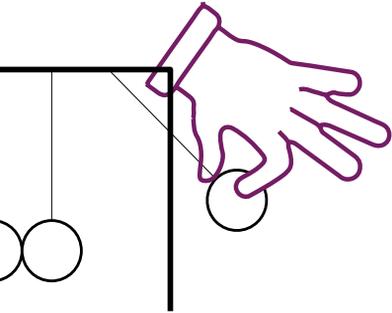
Tout d'abord, nous cherchons à équilibrer le quotidien des habitants de Malville en remodelant le rôle central du travail. Mais aussi en équilibrant les politiques publiques en portant attention aux populations les plus discrètes. Mais aussi en équilibrant la répartition spatiale des services pour réduire les déplacements à toutes les échelles.



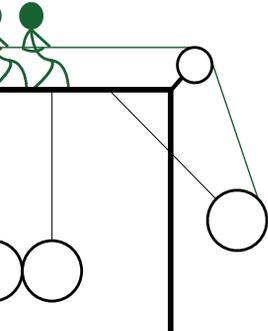
Autonomie



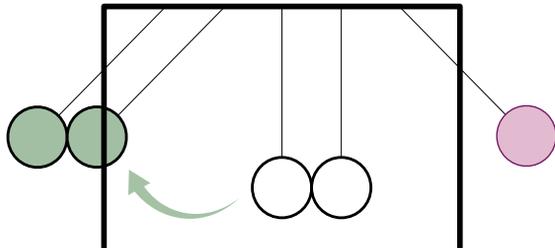
Ensuite, les modes de participation en développant une politique locale sera aussi autonome sur le plan économique en relocalisant la production et les services. Autonomie en repensant des inter



miser



Préparer



des citoyens seront autonomisés
ale démocratique directe. Malville
conomique, industriel et politique
services. Et le territoire deviendra
dépendances plus égalitaires.

Enfin, Malville sera préparée aux transformations démographiques futures, notamment en s'adaptant aux évolutions de la population malilloise et en prévoyant d'accueillir de nouvelles populations. Elle se prépare au changement climatique avec la mise en place de stratégies pour anticiper ses effets à court, moyen et long terme.

RÉSUMÉ DE L'AVENIR DE LA CROIX-BLANCHE

Malgré des prédictions scientifiques qui peuvent parfois être effrayantes sur le point de vue environnemental futur, il faut garder foi en la capacité de l'être humain à pouvoir s'adapter, même aux conditions les plus extrêmes.

La ZAE actuelle est à l'image des nombreux abus en tous genres qui nous ont poussés à mettre notre planète en péril, avec une industrie totalement déconnectée de son environnement et qui impacte directement l'économie, l'écologie et les enjeux sociaux proches. Ce lieu incarne les dérives d'une société où la valeur «travail» a pris plus d'importance dans la vie des populations¹, où le travailleur donne beaucoup de son temps, pour en recevoir bien trop peu en retour. Il n'est donc pas possible de dire actuellement que cette époque est révolue, bien au contraire tout est encore possible.

Nous établissons en réponse à la problématique **quelles proximités pour Malville ?** à travers des changements dans nos manières d'être et de concevoir.

Ces transformations passent par la création d'une autonomie, pour cela, la redéfinition des échelles et de nos modes de consommation est essentielle. Cette autonomie ne pourrait se réduire à un individu seul, la solidarité et l'entraide seront plus que jamais nécessaires dans les années à venir, c'est pourquoi le renforcement de l'esprit communautaire dans notre société permettra aux populations de s'investir dans les nombreux changements à venir. La prise de décision doit plus que jamais se faire localement, avec tous les individus du territoire. Notre avenir se basera sur un retour aux sources, en travaillant localement sur des tâches utiles et nécessaires mais aussi en pensant à ce qui participe réellement à notre bien-être et à notre bonheur.

Penser notre avenir est dès à présent nécessaire, repousser l'échéance n'est plus possible, et chaque jour qui passe cause toujours plus de dégâts irréversibles, tant à notre environnement qu'à notre société, si l'on veut bénéficier d'un futur plus radieux, il faut dès maintenant prendre le temps de le préparer.

¹ cf. figure 31

Au-delà d'une greffe urbaine, comment faire (la) ville ?

QUELLES PROXIMITÉS POUR MALVILLE ?

La zone d'activité économique de la Croix-Blanche est située dans la commune de Malville dans le département de Loire-Atlantique entre Saint-Nazaire et Nantes. Elle se trouve au carrefour de deux pôles importants reliés par la route nationale 165. La ZAE est intégrée dans un réseau de zones économiques comprenant la zone de la Croix-Rouge et la zone des Epinettes. Ce réseau génère plus de 800 emplois et participe au dynamisme de la commune.

La ZAE de la Croix-Blanche génère une déformation à la fois spatiale et temporelle de son territoire. En effet, elle a une influence sur le grand territoire avec un impact des entreprises à l'échelle locale (Harel), à l'échelle de Saint-Nazaire (Daher) et à l'échelle internationale (Tipiak). D'autre part, la zone de la Croix-Blanche a un effet attractif, une grande partie des travailleurs venant des villes et villages environnants.

Dans le cadre de notre thématique Chronotopie et Proximité, et pour répondre à notre problématique, nous exploitons ce décalage pour rapprocher les espaces, les productions et les acteurs.

«La ZAE de la Croix-Blanche» devient alors «le quartier de la Croix-Blanche».

Suite à notre diagnostic, nous avons observé que Malville était dans une situation délicate au vu des enjeux sociaux et climatiques de demain.

Pour répondre à notre problématique «quelles proximités pour Malville ?», nous allons réorienter la dynamique de Malville notamment en nous appuyant sur les atouts du quartier de la Croix-Blanche.

Pour ce faire, nous avons établi des orientations stratégiques.

D'abord, nous allons équilibrer le quotidien des habitants de Malville en transformant les rythmes de vie et en questionnant le rôle central du travail. Nous élaborerons une autre répartition spatiale des services pour réduire les déplacements à toutes les échelles. Et Malville deviendra autonome sur le plan économique, industriel et politique en relocalisant les productions vitales et les services.

D'un point de vue politique, la commune de Malville doit engager une transformation de sa politique locale vers des dynamiques de politique locale démocratique directe. Les politiques publiques doivent également être rééquilibrées de façon à porter davantage attention aux populations les plus discrètes.

Enfin, Malville doit se préparer au changement climatique en anticipant ses effets à court, moyen et long terme. Elle doit aussi anticiper les futures transformations démographiques et prévoir l'accueil de nouvelles populations.

Pour cela, nous allons questionner le système économique de la ZAE en le réorientant vers une économie plus locale, centrée sur le réemploi et le recyclage. Mais aussi s'appuyer sur les entreprises déjà existantes, en réorientant leurs productions, pour la création de matériaux géosourcés et biosourcés. Enfin, les flux internes seront retravaillés par la transformation des voies de déplacement afin d'apaiser le rythme du quartier de la Croix-Blanche.

Toutes ces stratégies nous aideront à reconnecter la ZAE sur l'ensemble de son territoire en révélant et en lui apportant de nouvelles proximités.

BIBLIOGRAPHIE

- ANTONIOLI Manola (dir.), *Saturations: individus, collectifs, organisations et territoires à l'épreuve*, Grenoble, Elya Éditions, coll. « Innovation autrement », 2019.

- GUEZ Alain, *C comme chronotopie*, Rosny-sous-Bois, Éditions BOA, 2022.

- GUEZ Alain et ZANINI Piero, *Des rythmes et des chronotopes*, EspacesTemps.net Revue électronique des sciences humaines et sociales., 2021. <https://www.espacestemp.net/articles/des-rythmes-et-des-chronotopes/#reference>

- DREVON Guillaume, GWIAZDZINSKI Luc, KLEIN Olivier et BENAYOUN Maurice, *Chronotopies: lecture étécrite des mondes en mouvement*, Grenoble, Elya éditions, coll. « L'innovation autrement », 2017. <https://shs.hal.science/halshs-01612569/document>

- GWIAZDZINSKI Luc, *Repenser la ville en fonction de l'espace et du temps?* TEDxINSA Toulouse, 2021. <https://www.youtube.com/watch?v=3AdDytoyCEw>

- DAMON Julien et PAQUOT Thierry, *Les 100 mots de la ville*, 2e éd. mise à jour., Que sais-je?, Paris, coll. « Que sais-je ? », 2021.

- MERLIN Pierre et CHOAY Françoise (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, 3e éd., Presses Univ. de France, Paris, coll. « Quadrige Dicos Poche », 2010.

- BRES Antoine, *Figures discrètes de l'urbain : à la rencontre des réseaux et des territoires*, MétisPresses, Genève, coll. « VuesDensemble », 2015.

- TOUSSAINT Amandine, MOULARD Julien et Collectif Point Virgule. « II. Les zones d'activités économiques. Ces espaces mal identifiés et pourtant leviers de développement économique et urbain », Isabelle Laudier éd., Prospective et co-construction des territoires au XXIe siècle. Hermann, 2020, pp. 213-225.

- Insee, *Évolution et structure de la population en 2018 - Commune de Malville (44089)*, 30 juin 2021

- Insee, *Évolution et structure de la population en 2020 - Département de la Loire-Atlantique (44)*, [archive], 27 juin 2023

- Commune de Malville, *Liste des industries de Malville*, https://www.malville.fr/fileadmin/user_upload/malville/malville.fr/Nouvelle_liste_industriels_MALVILLE.pdf

- <https://www.malville.fr/>

- <https://remonterletemps.ign.fr/>

- <https://fr.wikipedia.org/wiki/Malville>

- <https://www.geoportail.gouv.fr/plan/44089/malville>

- <https://www.ipcc.ch/reports/>

- <https://www.umr-cnrm.fr/>

- <https://theshiftproject.org/>

- https://donneespubliques.meteofrance.fr/?fond=rubrique&id_rubrique=38

- <https://www.ifop.com/>

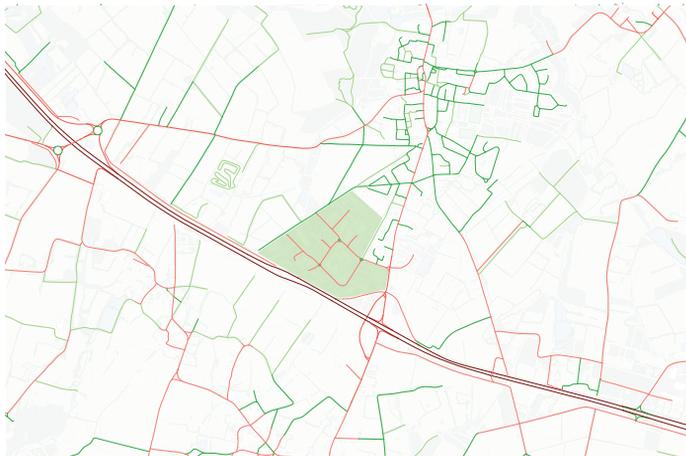
- <https://www.ademe.fr/>

- Document urbanistiques : SCOT, PLU, PADD, SRADETT, PDU.

TABLEAU DES FIGURES

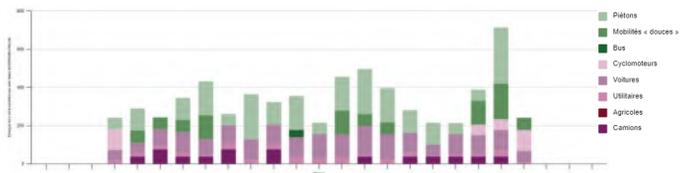
N°	Titre	Source
1	C comme Chronotopie	https://www.laa.archi.fr/C-comme-Chronotopie
2	Les 100 mots de la ville	https://www.google.fr/books/edition/Les_100_mots_de_la_ville/cdcnEAAAQBAJ?hl=fr&gbpv=1&printsec=frontcover
10	Statistiques INSEE	https://statistiques-locales.insee.fr/
11	Statistiques INSEE	https://statistiques-locales.insee.fr/
12	Statistiques INSEE	https://statistiques-locales.insee.fr/
13	Statistiques INSEE	https://statistiques-locales.insee.fr/
14	Statistiques INSEE	https://statistiques-locales.insee.fr/
15	Donnée PLU	p145 : https://www.malville.fr/fileadmin/user_upload/malville/rp_partie_2_.pdf
31	Étude IFOP	https://www.consoglobe.com/wp-content/uploads/2023/01/ifop.png
32	Constat ADEME	https://www.mondeville.fr/wp-content/uploads/2021/08/emissions-GES.png
33	Statistiques Météo France	https://beh.santepubliquefrance.fr/beh/2018/16-17/assets/img/contents/Art1-Fig4_zoom.jpg
34	6è Rapport du GIEC	https://esd.copernicus.org/articles/13/1397/2022/esd-13-1397-2022-avatar-web.png
x	Fond chapitre «Introduction»	Dessiné par Nicolas Heinecke
x	Fond chapitre «L'avenir de la Croix-Blanche»	Dessiné par Nicolas Heinecke

ANNEXE



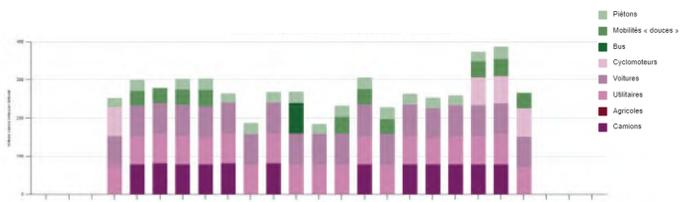
Cartographie des vitesses

Nous avons remarqué différents rythmes qui se développent sur l'ensemble de la commune, avec une grande majorité de voies réservées aux déplacements de véhicules lourds et rapides. On s'est rendu compte que les piétons n'ont pas leur place au sein de la ZAE avec un réel manque de voirie piétonne.



Énergie non-consommée en fonction de l'heure (sur une base de 65Kwh/véhicules)

Notre comptage de véhicules a permis de révéler aussi une quantité d'énergie qui pourrait être drastiquement réduite par l'utilisation de moyens de transport légers à Malville.



Volume sonore émis par les véhicules en fonction de l'heure (non représentatif du volume total)

L'utilisation de mobilité verte pourrait aussi réduire de nombreux désagréments dus au volume sonore des véhicules lourds.



La carte de localisation des entretiens permet de montrer les lieux où nous sommes parvenus à trouver des personnes à pied, et ayant du temps à nous consacrer pour les interviewer. Elle démontre aussi l'accroche des Malvillois vers la ZAE, les écoles et les grands axes routiers menant à Savenay et Nantes.

Cartographie des entretiens

«Les jeunes (ados) je pense qu'ils se font bien bien suer ici, il n'y a pas de structures adaptées, pas de propositions»

Aymeric, 49 ans, Restaurateur au Court-Circuit à Malville

«Ils savent qu'il y a beaucoup de jeunes qui prennent le bus, mais ils n'ont pas changé encore (les horaires)»
«Pour les jeunes arrivés à 17-18 ans il n'y a plus grand chose à part le sport»

Vanessa, 36 ans, animatrice scolaire

« De la Touche au Bois Tuaud, il n'y a pas de route partagée ou de chemin cyclable et ça, c'est un peu... [dangereux]»

Mireille et Gérard, 65-70 ans, Retraités

«En plus, les routes ne sont pas sécurisées pour aller à la campagne, à vélo, ce n'est pas possible, les voitures roulent vite en campagne dans des routes qui sont étroites.»

Patricia, 57 ans, Conductrice d'autocar chez Keolys

“Il ne faut pas prendre la route aux heures de pointe, c'est trop dangereux et je mets bien mon gilet jaune et mon casque (...) Les voiture elles te rase.”

Thérèse, 82 ans, Entrepreneuse Travaux Agricole

«La zone d'activité le midi c'est un bien 50% de ma clientèle, ici c'est la cantine du midi où on peut venir manger au quotidien, je suis pas très très chère non plus»

Aymeric, 49 ans Restaurateur

«On a un espace où on peut se poser mais j'aurais trouvé plus sympa si la boulangerie avait été installée dans la zone. C'est utile parce que la plupart des gens qui vont acheter à manger le midi ça pourrait être des gens de la zone»

Alexandre, 47 ans, Comptable chez Atlantec

«Je sais pas si un restaurant d'entreprise serait utilisé ou pas, je pense que chaque entreprise a son refectoire etcetera après ça dépend aussi des accords d'entreprise. Après le prix de la restauration peut rentrer, on a pas de participation ou de ticket restau»

Emmanuelle, 52 ans, Logicienne chez Maro-Océan

«Avant il y en avait une autre [société de sécurité], là c'est une nouvelle société, mais eux ils font vraiment... pour moi ils font très bien leur boulot [...] ils contrôlent même les usines et tout»

«Le grand parking, avant il y avait beaucoup de... y'en a qui faisaient des tours en voiture, les motos... y'a plus de ça»

Groupe de personnes, 43 ans, Employés GSF

“Il y a un portillon là et ici c'est sale, il y a plein de canettes de bière, des jeunes, des paquets en aluminium où on peut faire des grillades dessus»

Philippe, 68 ans, Retraité

«C'est une ville qui bouge beaucoup, on a la chance d'avoir beaucoup d'associations sportives et culturelles, il y a énormément d'actions entreprises par la mairie, c'est bien. C'est un phénomène qui nous a surpris au début»

Pierre-Jean, 60 ans, Buraliste

«On a monté une association musicale, on va faire des concerts à Malville, on va essayer d'occuper le créneau du dimanche, 15-19h, dans une salle de café-concert (80 places), si on peut essayer de faire un festival à terme, on va essayer»

«Lorsqu'on fait une proposition qui tiens la route les gens viennent, après c'est pas toujours évident car il n'y a pas de phénomène d'émulation, mais à la fête de la musique et au bal pop il y avait plein de monde»

Aymeric, 49 ans Restaurateur

Extraits d'entretiens



KERBRAT Thibault (Architecture - MOUJ), GOINVIC Guillaume (Architecture - MOUJ), GUNTZBURGER Anthoïne (Architecture - Ingénierie), SIMON Emma (Architecture - MOUJ), BURBAN Gladys (Sociologie - MOUJ).



ÉCOLE NATIONALE SUPERIEURE
D'ARCHITECTURE DE BRETAGNE
44 boulevard de Chézy
CS 16427
35064 Rennes Cedex
02 99 29 68 00
ensab@rennes.archi.fr



CRÉDITS

Maquette graphique : Atelier Wunderbar _ Réalisation : service communication ENSAB

Textes : BURBAN Gladys, KERBRAT Thibault, GOINVIC Guillaume, GUNTZBURGER Anthoïne, SIMON Emma

Photographies : BURBAN Gladys, KERBRAT Thibault, GOINVIC Guillaume, GUNTZBURGER Anthoïne, SIMON Emma

Nous avons réalisé ce diagnostic en suivant l'orientation des termes de Chronotopie et Proximité du territoire de Malville.

Après une introduction présentant Malville et la ZAE de la Croix-Blanche, l'état des lieux a révélé les forces, faiblesses, opportunités et menaces de ce territoire. Les notions de proximité sociale, spatiale et temporelle ont soulevé pour nous la question :

Quelles proximités pour Malville ?

Afin de définir un avenir favorable pour Malville, nous avons établi trois orientations stratégiques qui permettront de rendre ce quartier équilibré, autonome et préparé à l'horizon 2076.

DÉSIRS DE TERRITOIRES

Atelier de conception et pratique du projet urbain et architectural 2023 M1+M2 ENSAB et M2 MOUI

Au-delà d'une greffe urbaine, comment faire (la) ville ?

MOINS ET MIEUX Chronotopie / Proximité

Interventions urbaines et architecturales

BURBAN Gladys, KERBRAT Thibault, GOINVIC Guillaume,
GUNTZBURGER Anthoÿne, SIMON Emma

Ce carnet présente les propositions d'interventions urbaines et architecturales, menées sur le site de Malville dans la région de Nantes - Saint-Nazaire par les étudiant.es Gladys BURBAN, Thibault KERBRAT, Guillaume GOINVIC, Anthoyne GUNTZBURGER et Emma SIMON.
Encadrant.es Véronique ZAMANT, Valérian AMALRIC, Stéphane CHEVRIER

ISSN 2650-8753

© École Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne (ENSAB), 2023
www.rennes.archi.fr

LES CARNETS ENSAB

Au-delà d'une greffe urbaine, comment faire (la) ville?

ZAE de la Croix-Blanche, Malville.

Interventions urbaines et architecturales

L'EURYTHMIE

Chronotopie / Proximité

Quelles proximités pour Malville ?



Editos

L'avenir des sites d'activités ? Optimiser pour régénérer !

Le territoire de l'agglomération de Saint-Nazaire est un laboratoire idéal pour expérimenter un nouveau rapport au foncier économique au croisement des enjeux urbanistiques, énergétiques et environnementaux. L'agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire (addrn), l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne, l'Université Rennes 2 et l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Rennes s'associent en mode R&D pour explorer, sur sites, d'autres façons d'envisager le développement des espaces d'activités.

La maîtrise de l'étalement urbain est un défi majeur pour les territoires en développement. Il s'agit à la fois de limiter la consommation des espaces naturels et agricoles par l'urbanisation tout en privilégiant un aménagement plus compact et économe en infrastructures et en déplacements générateurs de gaz à effet de serre. La sobriété foncière est donc de mise et elle passe par l'optimisation d'usage des emprises urbaines tout en proposant une qualité d'aménagement porteuse d'aménités. La question de la densité génère de nombreux débats et son acceptation passe nécessairement par des réponses qualitatives.

La mise en œuvre de cet urbanisme qualitatif et vertueux basé sur la préservation du foncier comme valeur cardinale concerne à la fois l'habitat et le développement économique. Si de nombreux travaux d'experts illustrent la compacité possible des formes résidentielles, l'exploration des optimisations foncières des espaces économiques apparaît moins expertisée. Pourtant l'analyse de ces espaces met en évidence des marges d'optimisation où peut être imaginée une occupation plus contenue de l'espace tout en préservant les objectifs de productivité et d'efficacité économique, et cela quelles que soient ces zones d'activités, à vocations commerciales, industrielles, tertiaires, logistiques ou plus génériques dans leur diversité.

Cette dynamique de réflexion sur le foncier ou/et les bâtiments à vocation économique s'inscrit aussi dans un contexte fortement

concerné par des mutations environnementales. Au-delà de la recherche d'une sobriété foncière, l'économie nazairienne souvent associée à la construction navale et aéronautique mais aussi au transport maritime de produits carbonés, évolue vers de nouveaux processus industriels et de nouvelles productions. L'éolien, notamment flottant, la propulsion maritime vélique, l'hydrogène... comptent parmi ces activités émergentes qui interrogent la vocation d'espaces d'activités littoraux et rétro littoraux de plus en plus convoités car potentiellement en liaison avec les infrastructures portuaires.

Ces problématiques d'optimisation du foncier économique sont clairement identifiées au programme de travail de l'adrn et la sollicitation d'un partenariat avec le studio de projet de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne s'inscrit dans cette ambition contributive. Il s'agit de concilier les attendus académiques de la formation en enseignement supérieur avec ceux de l'agence d'urbanisme qui convoque un niveau d'expertise afin d'enrichir ses travaux d'accompagnement des politiques publiques.

Cette dynamique croisée entre l'adrn, l'ENSAB, l'Université Rennes 2 et l'IAUR a ciblé l'étude de deux sites économiques comme laboratoire de cette exploration urbaine compte tenu de leur possibilités d'optimisation foncière ou immobilière dans un contexte de mutation.

La zone d'activité Trignac Altitude est située au pied des emblématiques forges de Trignac et s'inscrit progressivement dans un environnement de plus en plus urbain. L'aménagement des rives du Brivet pour promouvoir des nouveaux usages récréatifs et l'ouverture d'une nouvelle voie de desserte de la zone vont contribuer à repositionner ce site comme un espace d'accueil proche du centre-ville de Trignac. La qualité des interfaces entre les tissus d'entreprises et les quartiers résidentiels ou d'équipements situés au contact est aussi un enjeu primordial.

De son côté la zone d'activités de la Croix-Blanche à Malville, située en bordure de la RN165 entre Nantes et Saint-Nazaire est aussi en entrée de ville. L'échangeur sera réaménagé et cette zone ancienne présente des possibilités de mutabilité. La Communauté de Communes Estuaire et Sillon prévoit la mise en place d'un projet de cour artisanale qui permettra de regrouper des entrepreneurs sur un seul site avec espaces et services qui seraient mutualisés.

Les élus des communes de Trignac et Malville et des intercommunalités respectives de Saint-Nazaire Agglomération et Estuaire et Sillon se sont montrées enthousiastes à l'idée d'accompagner cette réflexion inspiratrice proposée par l'adrn. La promesse de réflexions fertiles et innovantes portées par les étudiants de l'ENSAB et du master MOUI a motivé l'engagement des communes et des intercommunalités au côté de leur agence d'urbanisme. Une association collective pour interroger les modes de faire et les modèles « classiques » de l'aménagement.

Claude MAILLÈRE

Directeur du développement et de l'innovation à l'adrn

Editos

DESIRS DE TERRITOIRES. UN ATELIER DE PROJET INTERDISCIPLINAIRE AU PLUS PRES DES ACTEURS TERRITORIAUX

Pour investir les champs de la recherche et de l'innovation en contexte métropolitain, l'atelier de conception de projet urbain et architectural intitulé « Désirs de territoires » se déroule chaque année dans le cadre d'un partenariat pédagogique entre, d'une part, un acteur opérationnel de la fabrique territoriale et, d'autre part, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Rennes (IAUR), l'Université Rennes 2 et l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne (ENSAB).

En 2024, le partenariat pédagogique avec l'agence d'urbanisme de la région de Saint-Nazaire (addrn) offre la possibilité aux étudiants de travailler sur des sites et un territoire qui se retrouvent aujourd'hui au-devant de mutations géoclimatiques et socioéconomiques majeures : l'ouest de la zone métropolitaine Nantes/Saint-Nazaire et l'agglomération littorale de Saint-Nazaire appréhendée à l'échelle de son bassin économique.

Au-delà d'objectifs d'aménagement, c'est à un défi de ménagement que se retrouvent confrontés les acteurs locaux pour accompagner la mutation résiliente de leur territoire pris, d'une part, entre des risques de retrait du trait de côte et de submersion marine et, d'autre part, une pression foncière accrue par les objectifs ZAN et des dynamiques de migration climatique, de parcours résidentiel post-Covid et de tourisme. Ces paramètres géoclimatiques, socioéconomiques et fonciers imposent de réfléchir au devenir socio-économique du territoire et des manières d'habiter les quartiers d'activité et de produire en ville.

Cet atelier de projet, qui se déroule sur un semestre, se présente comme un espace de réflexion et d'expérimentation pour questionner les manières actuelles de fabriquer la ville et pour proposer d'autres modalités renouvelant l'urbanité d'un lieu. Il invite les étudiant-e-s en urbanisme du parcours Maîtrise

d'Ouvrage Urbaine et Immobilière (MOUI) de l'Université Rennes 2, les étudiant-e-s en architecture et celles-eux en double cursus architecture-Moui de l'ENSAB à expérimenter les étapes et codes de la conception urbaine et architecturale dans une perspective professionnalisante, tout en imaginant des devenirs désirables.

C'est donc dans un contexte de coopération interdisciplinaire que ces étudiant-e-s en master élaborent de façon imbriquée et prospective une stratégie urbaine de dynamisation territoriale et un projet architectural qui répondent aux enjeux identifiés sur les sites des zones d'activité économique (ZAE) des communes de Trignac et de Malville.

Outre la problématique de l'optimisation foncière des zones d'activité économique et de la prise en compte des objectifs ZAN, les étudiants engagent une réflexion sur le devenir des zones d'activité économique en contexte de sobriété qui les amène par ailleurs à questionner le rôle de l'architecte dans la spatialisation de cadres de vie aux prises avec des enjeux économiques clefs.

Au-delà d'une situation de greffe urbaine, comment une zone d'activité économique peut se lier à la ville et faire (la) ville dans un futur façonné par la transition socio-environnementale?

Pour apporter des pistes de réponse à cette problématique, les travaux de chaque groupe s'articulent autour de l'un des trois axes de réflexion suivants : (i) Métabolisme et process, entendu comme flux d'énergies et de matières à la croisée du monde du vivant et de l'industrie; (ii) Chronotopie et mixité, en quoi les rythmes de vie instruisent des modes d'appropriation et des usages ouverts à la diversité et (iii) Sols et vivant, comme une (nouvelle) alliance au cœur de la réflexion contemporaine du territoire.

Les travaux des six équipes d'étudiant-e-s sont regroupés dans des livrets (deux par équipes : diagnostic et interventions) qui retranscrivent leurs réflexions, expérimentations et propositions.

Véronique ZAMANT

Architecte - urbaniste _ Maîtresse de conférences
en villes et territoires - urbanisme projet urbain.

Coordnatrice du double cursus Archi-Moui
Responsable de l'atelier de projet «Désirs de territoires», ENSAB

Editos

L'atelier Désirs de territoires constitue un temps fort de la formation des étudiant.es inscrit.es en Master « Maîtrise d'Ouvrage Urbaine et Immobilière » (Université Rennes 2), en Architecture (Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Bretagne), ainsi qu'en double cursus Architecture et Maîtrise d'Ouvrage Urbaine et Immobilière.

Peu de formations aujourd'hui en France invitent les étudiant.es à collaborer pendant près de 4 mois autour de la conception de projets urbains et architecturaux. Deux cultures se rencontrent ici, celle de l'architecture et de l'urbanisme, celle de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre. Notons par ailleurs que les étudiant.es aujourd'hui en architecture et en urbanisme ont pu être, hier, étudiant.es en géographie, en sociologie, en économie, en ingénierie, en art, en droit ou en sciences politiques, rendant plus stimulants encore les échanges suscités.

Cette année, une promotion de plus de 35 étudiant.es répondait à une commande formulée par l'Agence d'Urbanisme de la Région de Saint-Nazaire. Il s'agissait, pour 6 groupes, de réfléchir au devenir de deux zones d'activité économique (Trignac et Malville) à l'horizon 2076. Comment penser le devenir de ces activités et plus généralement le devenir des territoires qui les accueillent aujourd'hui dans un contexte de réchauffement climatique, de montée des eaux, de transformation des conditions de mobilités, des modalités de travail et de production, et des modes de vie et d'habiter ?

L'exercice de conception architecturale et urbaine s'imbrique donc, dès le départ, avec l'exigence de formulation d'hypothèses prospectives qui constitueront l'un des socles de leur projet. C'est donc le double temps long qui est ici convoqué. Celui de la conception et de la mise en œuvre du projet, celui, également, de transformations sociétales profondes. Ce sont aussi les jeux

d'échelles spatiales d'analyse et de projet qui se structurent de manière concomitante au fil du semestre : comment comprendre le grand territoire pour mieux dessiner l'avenir de zones d'activités circonscrites ? Comment par ailleurs faire de ces propositions micro-locales et locales, des moyens d'interroger l'avenir du grand territoire ?

Ces mois de travail intenses, sous la responsabilité pédagogique d'enseignant.es de l'ENSAB, et en partenariat avec l'IAUR, sont des moments forts de collaborations, de confrontations positives de cultures disciplinaires, théoriques et pratiques fort différentes. Ils constituent en cela des temps majeurs de déconstruction et reconstruction des positionnements des étudiant.es, amené.es à écouter, se déplacer, se remettre en question, tout en affirmant leur place et leur légitimité. Autant de dispositions et attitudes qu'ils et elles auront à incarner au fil de leurs parcours professionnels.

Silvère TRIBOUT

Maître de conférences en aménagement et urbanisme
Responsable du master Maîtrise d'Ouvrage
Urbaine et Immobilière
Université Rennes 2, Département Géographie
et Aménagement de l'espace
UMR CNRS 6590 ESO, Espaces et Sociétés



SOMMAIRE

Malville 2076

- p. 16 – Aspirations collectives et contexte écologique
- p. 18 – Récit prospectif 2076
- p. 20 – Définitions
- p. 22 – Concept urbain
- p. 24 – Orientations stratégiques

Trajectoire

- p. 28 – Nouvelle organisation
- p. 30 – Stratégies
- p. 36 – Time-Line

Le quartier de la Croix-Blanche

- p. 40 – Scénarii d'implantation
- p. 42 – Plan guide : un quartier, deux rythmes

Les outils de la transition

- p. 52 – Opérations existantes
- p. 53 – Nouvelle AABV (Aide à l'Aménagement et au Bien-Vivre)
- p. 54 – Nouveau règlement d'urbanisme

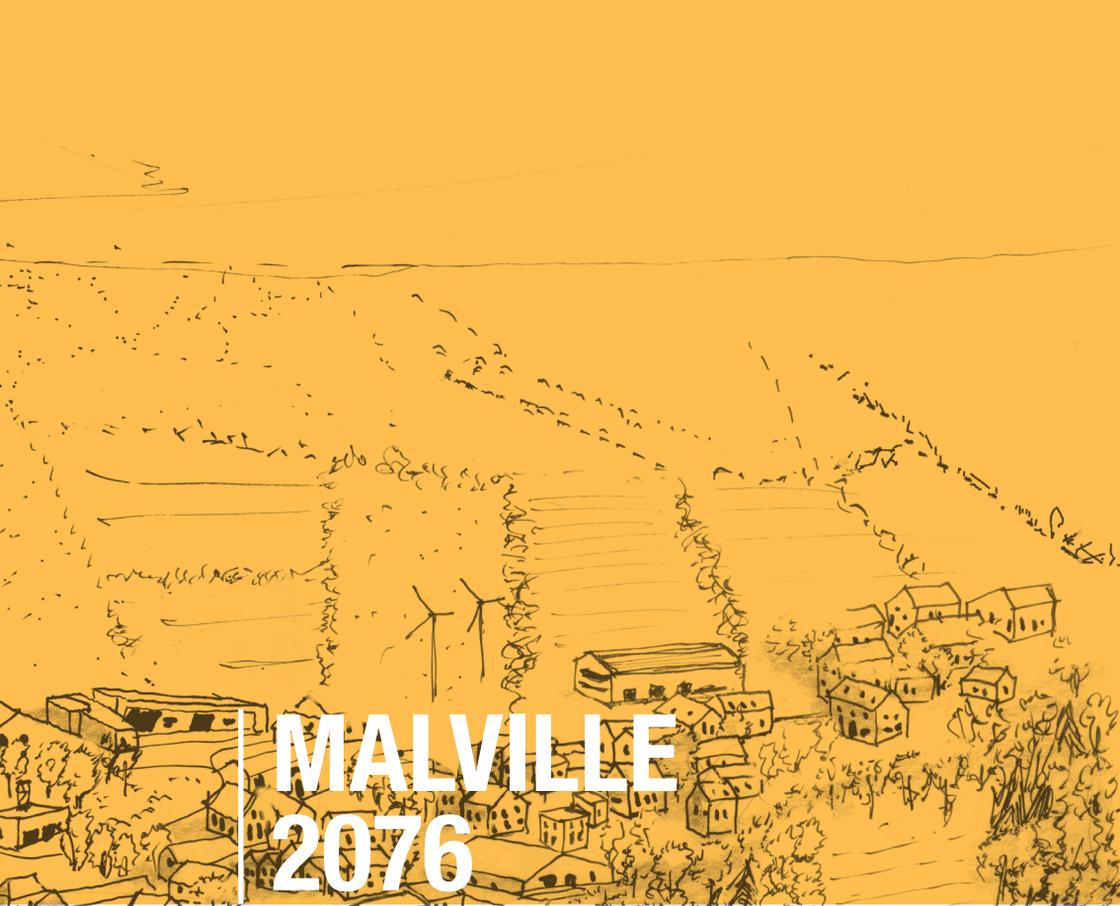
Le quartier de l'oscillation

- p. 58 – Plan masse : mise en valeur des *pauses urbaines*
- p. 60 – Approche contextuelle
- p. 72 – Les usages au-delà des limites spatiales
- p. 74 – Le futur est déjà là

p. 76 – Bibliographie d'ouvrages et de projets de références

p. 78 – ANNEXES





MALVILLE 2076



ASPIRATIONS COLLECTIVES ET CONTEXTE ÉCOLOGIQUE

En plus du diagnostic réalisée à Malville, et dont les conclusions sont trouvable dans le *livret diagnostic*, Malville s'inscrit dans un contexte social, politique, écologique, plus général. Ce contexte doit être pris en compte pour pouvoir formuler un futur désirable pour Malville et sa zone d'activité.

Constat actuel sur le travail

La préférence entre argent et temps libre

Base : Salariés



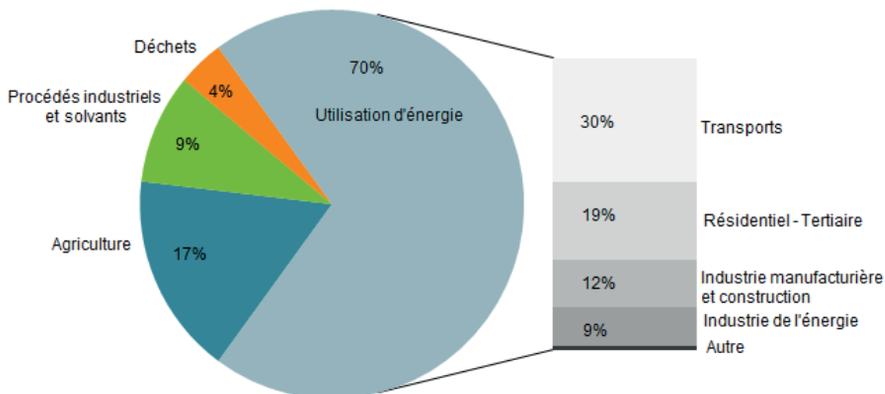
■ Gagner plus d'argent mais avoir moins de temps libre
 ■ Gagner moins d'argent pour avoir plus de temps libre

Actuellement, on constate que de plus en plus de Français préfèrent gagner moins d'argent pour avoir plus de temps libre, 61% en 2022 contre 38% en 2008 (Figure 1).

En outre, on remarque que les émissions de gaz à effet de serre proviennent principalement de l'énergie utilisée pour les transports, le logement résidentiel et le tertiaire, les industries manufacturières et la construction, ainsi que les industries de l'énergie, mais aussi de la production agricole, et en particulier l'élevage. (Figure 2)

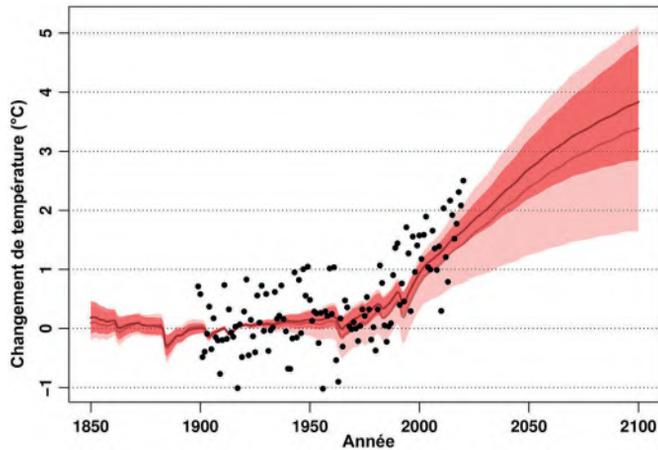
1. « Je t'aime, moi non plus » : les ambivalences du nouveau rapport au travail, [<https://www.jean-jaures.org/publication/je-taime-moi-non-plus-les-ambivalences-du-nouveau-rapport-au-travail/>], 2023.

Constat actuel sur l'émission de gaz à effet de serre



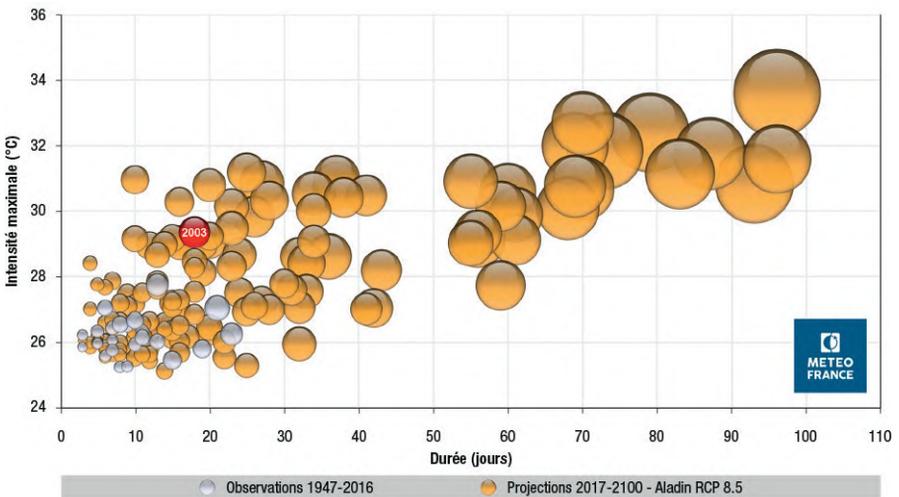
2. Bouvet César et Grenier César Bouvet Jean-Baptiste, « Grands enjeux énergétiques français : l'intégration des énergies renouvelables », 2021

Projection concernant les énergies fossiles



3. Le réchauffement climatique en France s'annonce pire que prévu | Délégation Occitanie Ouest du CNRS, [https://www.occitanie-ouest.cnrs.fr/fr/cnrsinfo/le-rechauffement-climatique-en-france-sannonce-pire-que-prevu], 2022.

Projection concernant le changement climatique



4. Schneider Michel et Corre Lola, « Evolutions passée et future des vagues de chaleur en France », 2022.

En ce qui concerne l'avenir, les énergies fossiles sont vouées à disparaître, d'ici 54 ans pour le pétrole, 63 ans pour le gaz, 112 ans pour le charbon et 100 ans pour l'uranium. Aussi, selon le GIEC et le CNRM, le

réchauffement s'élèverait de 3 à 4°C dans le meilleur des cas (Figure 3). Ces vagues de chaleur seront aussi plus longues, passant de 5 jours actuellement à 25 en fin de siècle (Figure 4).

RÉCIT PROSPECTIF 2076

Pas d'alarme, pas de sonnerie, pas de cloche. Et pourtant, je me réveille naturellement [1]. Précisément un quart d'heure avant le lever du soleil. Vers 6h30 en ce début de mois d'août. Le temps de préparer deux tartines de confiture de prunes et de mûres récoltées dans les haies bocagère productives [2]. Je sors les déguster devant un ciel rose. Quelques voisins font de même, on fait mine de trinquer à distance avec nos verres de jus de pomme. Les oiseaux mettent rapidement fin à ce moment de partage silencieux. La journée promet d'être chaude, pas le temps de traîner. Je me débarbouille à la bassine [3] car lors des périodes d'été, l'eau devient une ressource rare qu'on ne saurait gaspiller. Puis j'enfourche mon vélo et file vers l'ouest sur la route cahoteuse. Heureusement, le bambou avec lequel est fait mon cadre amorti bien les chocs.

Depuis deux semaines, je participe à la construction de nouveaux logements. La population endémique n'augmente plus aussi vite qu'il y a quelques années, heureusement, mais tout de même, quelques habitats d'avance pour accueillir des réfugiés climatiques [4] ne seront pas de trop. Au pire, on en fera des espaces communautaires, je crois que le club de théâtre, redevenu un divertissement très apprécié [5], manque d'espace. Avec la nécessité de densifier les petites villes, le projet consiste en un remembrement [6] de trois maisons des années 2000. On en profite pour les remettre en état : parpaing, placo et laine de verre n'ayant pas franchement tenu la distance. Je sais bien que je suis un peu vieille maintenant pour porter les gros éléments de charpente, mais l'activité physique quotidienne et l'évacuation du stress m'a préservé une bonne santé [7] aussi bien physique que mentale. Ainsi, je sais encore me rendre très utile, heureusement d'ailleurs, pourquoi ne devrais-je rien faire sous prétexte que je suis âgée et fatiguée [8] ?

Avec l'âge, j'ai acquis une bonne vision d'ensemble sur l'organisation du chantier et surtout, je crois ne pas être mauvaise

pour la taille des petits éléments en bois, ce dernier étant redevenu une ressource importante [9]. Tout comme les déchets agricoles devenus ressources comme la paille. Quel chemin parcouru depuis mon ancien emploi dans la finance mondiale [10] !

Soudainement, ça sent très bon. Tous les indicateurs biologiques sont clairs : c'est l'heure de manger. On termine en vitesse ce que nous étions en train de faire et on se rend à pied vers l'ancienne zone de la Croix-Blanche. Pas sûr que cela soit la cantine collective [11] la plus proche du chantier, mais ces derniers temps, c'est celle que nous préférons ! Pendant que je me sers du gaspacho avec des croûtons à l'ail, Loïc – de cuisine cette semaine – me parle des nouvelles variétés de tomates [12] de la ferme de Bois Renard, que le repas contient. On a arrêté de compter les variétés mais on leur donne toujours des noms : la Rose de Guérande ou la Zébrée verte. Je m'assieds sur la longue table à côté de mes camarades du matin. Comme toujours, on a du mal à parler d'autre chose que de notre travail matinal communautaire [13]. "On a bien avancé aujourd'hui, mais il nous reste encore beaucoup de travail pour accueillir tous les nouveaux arrivants" s'exclame un de mes camarades. "Oui, c'est sûr, d'ailleurs combien de personnes viennent nous rejoindre ?" s'interroge un autre. "La semaine dernière, on a décidé durant l'assemblée générale, qu'il était possible d'en accueillir une petite vingtaine ce mois-ci", "Parfait, si nous continuons comme ça, tout le monde pourra trouver sa place". Forcément, tout le monde se sent concerné. En effet, l'organisation politique a beaucoup changé en 50 ans. Chaque habitant est désormais engagé dans un groupe de travail à l'échelle communale et produit un rapport régulier. Ce rapport détaille les options possibles aux différentes échelles – locale, communale, fédérale, nationale. Ces options et orientations sont soumises au vote lors d'assemblées générales, prodiguant un mandat impératif aux membres du groupe de travail.

Ils sont ensuite chargés de faire remonter ces décisions aux échelles supérieures. Heureusement que la baisse du temps de travail permet de s'engager pour la vie de la société !

Dans l'après-midi, je m'adonne à mes activités favorites : marche à pied et botanique. L'occasion de cartographier les sentiers et d'y repérer les plantes rencontrées, toujours utile pour les jours de glanage et de cueillette dans les haies bocagères [2]. La température monte vite quand je traverse la Liaison, l'ancienne 4 voies. Depuis le choc pétrolier de 2037, le nombre de véhicules utilisant la RN165 a drastiquement diminué. Elle est aujourd'hui divisée en route simple pour le transport de marchandises devenu de plus en plus rare et en une large piste cyclable pour les véhicules à pédales. Des arbres ont été plantés pour ombrager la route et leur taille sert comme bois de chauffage. Je ne peux m'empêcher de contempler l'étendue d'asphalte quelques instants et de profiter d'un peu de solitude. Au bout d'une heure sur les chemins ombragés, la médiathèque de Savenay-Sur-Mer [14] est en vue. Ce n'est pas une médiathèque comme on en trouvait en 2020, mais un lieu de concentration des savoirs et des mémoires grâce aux livres ou archives. Elle a même une connexion internet ! C'est quand même très pratique pour glaner les dernières nouvelles internationales ou échanger quelques emails avec des amis. À cette heure-ci, elle fourmille de monde. J'emprunte quelques BD du XXe siècle pour les gamins des voisins – et un peu pour moi aussi.

De retour à Malville, je choisis de laisser filer la fin de l'après-midi avec un peu de lecture au bord du lac de la Croix-Blanche [15] et de ses deux grues que personne n'a souhaité démonter. J'adore y observer le changement d'ambiance : d'abord les gosses qui braillent et les « plouf » de leurs plongeurs, puis les apprentis musiciens qui ne résistent pas aux bords de l'eau pour concerner, et finalement la cacophonie des groupes qui mangent

ensemble et profitent de la fraîcheur qui arrive, enfin.

Je suis d'ailleurs rejoint par l'Héritier, cela fait un moment que l'on a prévu de partager un repas. On a le même âge, mais lui n'a connu que Malville. Alors autour des légumes rôtis [16] et du blé cuit, on se remémore. Je raconte à nouveau ma traversée de l'Atlantique en cargo [17] après le déclin de New York [18], celui de la première fois où il a fait 50 °C à Malville. C'était en 2032, les "jours chauds" (scientifiquement nommés dôme de chaleur) sont restés durant une dizaine de jours sur la France. Malgré l'insistance des scientifiques, rien n'avait été prévu pour y pallier. Évidemment, la vie s'est arrêtée. Malgré la climatisation, il faisait toujours 37°C dans les bureaux. Aujourd'hui, en 2076, les jours chauds sont anticipés avec précision grâce au réseau météorologique mondial qui s'est considérablement développé et qui a pris une grande importance. Les périodes de travail se réorganisent tôt le matin et tard le soir [13].

Je lui rappelle comment, malgré les difficultés, moi et beaucoup d'autres nous avons été accueillis [4] ici. Lui me parle du temps passé à convaincre les gens des bienfaits de la sobriété et comment nous avons divisé par 10 la consommation d'énergie [19] en 50 ans. Je lui dis qu'on a eu de la chance, et il me répond comme toujours, que celle-ci n'y est pas pour grand-chose.



DÉFINITIONS

[1] Réveil : Avec la baisse de la production énergétique, l'éclairage nocturne est devenu plus rare. Les activités ne nécessitant pas explicitement d'être accomplies la nuit, se déroulent à la lumière du jour. Peu à peu, le rythme cosmo-bio-social (Barreau, 2009) s'est aligné sur la course du soleil, les changements de température et les rythmes saisonniers.

[2] Confiture : Depuis que les bords de routes ne sont plus fauchés, le nouvel écosystème qui s'y développe est entretenu et cultivé. Des fruits y sont récoltés et transformés en confiture. Des variétés oubliées de tous comme l'alliaire officinale ou la barbarée commune composent les salades. L'ortie dioïque et le laiteron maraîcher, autrefois couramment utilisés dans la soupe, reviennent dans le régime alimentaire de base.

[3] Bassine : Lors des périodes estivales l'utilisation de l'eau est restreinte au vu des pics de chaleur atteints. La toilette passe en dernier dans la hiérarchie de l'utilisation de l'eau douce. Les habitants doivent réutiliser d'anciennes techniques pour se laver telles que l'utilisation d'une simple bassine ou directement la toilette dans les points d'eau environnants qui le permettent.

[4] Réfugiés climatiques : Le changement climatique et les catastrophes qu'il a engendrées ont rendu de nombreux espaces invivables multipliant les flux de population inter et intra-nationaux. Grâce à l'anticipation de ces migrations par le réseau de petites et moyennes villes françaises, les populations ont pu être accueillies, facilitant la coexistence et l'échange culturel entre habitants de la première heure et nouveaux arrivants. L'augmentation démographique s'est depuis stabilisée peu après avoir dépassé les 10000 âmes à Malville en 2073. Les nouvelles conditions de vie et le bon niveau d'éducation assure un renouvellement de la population qui a tendance à rajeunir. Pour un scénario sans catastrophe, mais avec une croissance de la population toujours importante en Loire-Atlantique (INSEE, 2022).

[5] Club de théâtre : Le théâtre et le spectacle vivant en général ont connu un essor important depuis une vingtaine d'années. Les troupes locales et itinérantes se multiplient, assurant l'ambiance presque tous les soirs. C'est également l'occasion d'avoir des nouvelles, parfois de villes très lointaines, en échange d'un bon couchage et d'un repas chaud. (Pour plus de théâtre en période difficile : Mandel, 2016)

[6] Sols agricoles : La nécessité d'accueillir toujours plus d'habitants sur une surface constante – en raison entre autres de la loi Climat et résilience de 2021 qui a fixé un objectif de « zéro artificialisation nette » – a obligé les professionnels de l'espace et leur commanditaire à s'adapter fortement. A Maville le tissu pavillonnaire est depuis longtemps déjà le terrain d'expérimentation de remembrement : quelques maisons isolées-groupées sont associées par des extensions et des surélévations pour former de petits collectifs. Les aménagements intérieurs travaillés de concert avec les futurs habitants sont adaptés aux besoins de chacun tout en gardant une forte versatilité. Les gains de foncier, d'espace bâti, de matériaux, d'énergies de chauffage, de sociabilité et de qualité de vie qui en résultent ont fini de convaincre les habitants. Les grandes villes devenues ingérables avec l'énergie restante, le modèle de ville le plus durable et résilient est une petite ville dense, à l'image des bastides ou villes fortifiées médiévale comme Cahors – 20 159 habitant dans la vieille ville (Masboungi, 2014 et Jancovici 2019).

[7] Santé : Si l'espérance de vie a légèrement diminué en raison de la difficulté à maintenir un niveau de soin équivalent sans les ressources énergétiques nécessaires, l'espérance de vie en bonne santé a, elle, fortement augmenté. Les raisons sont imputables à une meilleure alimentation, une diminution du niveau de pollution global, une diminution du stress et un rythme de travail moins soutenu.

[8] Âgée : La décorrélation entre emploi et sécurité financière et sociale (Méda, 2022) a rendu l'idée même de retraite obsolète. Le vieillissement n'est ainsi pas la fin de la vie dite active, mais nécessite simplement un ajustement entre le corps, l'esprit et les tâches consenties par les personnes. Cette continuité assure une intégration pleine et entière des personnes âgées à la vie sociale.

[9] Bois : En 2076, la filière agroforestière initiée en 2024 porte tous ses fruits. Les haies bocagères et les talus plantés fournissent l'essentiel du bois de chauffage et du bois d'œuvre. Les champs de graminées, en plus de la base alimentaire, assurent les besoins en paille, isolant principal des constructions. Les animaux sont mis à contribution pour le travail de la terre, les déplacements, mais aussi pour la chaleur corporelle qu'ils dégagent.

[10] Finance mondiale : Avec le cours des marchés financier calqué sur celui du pétrole (Jancovici 2020) et sans découplage de l'économie, le système financier basé sur la croissance va périodiser. Au pire, un krach boursier sans précédent, au mieux une organisation préalable mais de dernière minute servira de parachute. Quoiqu'il en soit, la finance fait partie du passé. Notre protagoniste, anciennement financier à Wall Street, a vu cet effondrement financier. Elle qui se sentait intouchable par l'argent et par la digue qui protégeait la ville s'est rendu compte que la résilience urbaine de New-York était basée sur une fiction.

[11] Cantine collective : À Malville, les repas du midi et du soir sont préparés collectivement, permettant des gains substantiels d'énergie et de matière, en évitant entre autres le gaspillage alimentaire par une bonne visibilité et gestion des stocks. Traditionnellement chaque cantine prépare quelque chose de différent des autres afin de varier les menus et d'assurer à chacun l'accès à ses plats favoris. On peut manger sur place, dans le bruit des couverts et des conversations, ou emporter son assiette chez soi pour manger en famille ou seul, dans un silence bienvenu.

[12] Tomates : Avec la fin de la capitalisation des semences, il est autorisé de semer ses propres semences en toute légalité depuis 2027. Il n'y a plus de noms de variété officiels, et chaque maraîcher les nomme selon son imagination pour s'y retrouver... (Cash investigation, 2019)

[13] Travail : Le travail a lui aussi changé. Les Malvillois ne travaillent plus que le matin avec le désir de contribuer au bon déroulement de la société. Leurs après-midis sont libres, pour permettre à chacun de vaquer à ses activités favorites et de participer à l'organisation politique.

[14] Savenay-Sur-Mer : L'évolution des températures d'au moins 3 °C en 2076, pourrait engendrer une montée des eaux et une érosion des côtes. L'estuaire de la Loire pourrait être particulièrement impacté faisant de Savenay, une ville portuaire (The Shift Project, 2021).

[15] Lac de la Croix-Blanche : Ancien bassin d'orage, c'est en 2030 que ce plan d'eau s'est vu aménagé afin de pouvoir accueillir les usagers de la Croix-Blanche. Il fonctionne avec un système de phytoépuration et permet la baignade – bienvenue – lorsque la température augmente. Longé par les logements et repris par la

nature locale, il participe au paysage vert de ce quartier.

[16] Légumes rôtis : Le régime alimentaire est principalement végétarien. La viande est devenue une denrée d'exception, sa consommation est rare et ritualisée. Le porc et la volaille sont les deux viandes avec le bilan carbone le plus bas parmi les autres viandes conventionnelles. Le lait animal est principalement du lait de brebis, mais son utilisation est réduite à la fabrication du fromage. Les brebis elles-mêmes sont placées sur les parcelles que la ville ne souhaite pas entretenir pour avoir une pelouse tondue gratuitement. Seul l'élevage de poules pondeuses est préservé. Il est inclus dans un système circulaire : les déjections sont utilisées comme fertilisant.

[17] Traversée de l'Atlantique : la traversée de l'Atlantique par cargo s'est légèrement démocratisée en 2040. Une traversée dure entre 8 et 10 jours. Les cargos sont pour la plupart équipés de Turbovoiles à effet Magnus – rotor cylindrique qui crée une poussée vélique – pour réduire la consommation de carburant. Ce système a l'avantage d'être facilement déployable sur des cargos déjà existants et permet de réduire les consommations de ces derniers de 20 à 40 %.

[18] Déclin de New York : Le rythme actuel de la montée des eaux est de 4 à 6 mm/an selon le rapport de la World Meteorological Organization, (WMO 2022).

Le poids de la technosphère new-yorkaise est tel que la ville s'enfonce de 1 à 2 mm/an dans le sol (Parson 2023). En considérant aucune augmentation des rythmes actuels de ces deux chiffres, dans 26 ans, soit en 2050, nous pouvons nous attendre à une élévation du niveau de la mer relativement à la chaussée de New York de 13 à 20,6 cm en moyenne, ce qui augmente considérablement le risque d'inondation.

[19] Sobriété : Depuis 2025 la consommation d'énergie a progressivement diminué allant jusqu'à atteindre 10 à 15 % de la production actuelle. Cette diminution est due à la disparition progressive et anticipée des moyens de production d'énergies telles que les énergies fossiles en 2037 suite au choc pétrolier, l'énergie nucléaire en 2045 après l'épuisement des stocks nationaux d'uranium (Académie 235, 2023), puis une diminution des énergies solaires et éoliennes en raison de l'indisponibilité des terres rares. La source d'énergie qui perdure est celle de l'hydraulique devenue populaire à la suite de la montée des eaux.

CONCEPT URBAIN

Pour ce qui est de notre concept urbain, nous nous sommes intéressés au système du pendule de Newton (Figure 6).

Ce système est assez simple, car il est composé de plusieurs boules en métal suspendues à deux fils. Si l'on vient soulever une boule à l'extrémité afin de produire un choc en la laissant retomber sur les autres, la boule à l'autre extrémité va s'écarter avec le même mouvement et la même quantité d'énergie et ainsi dérouler le même procédé.

Le processus fonctionne avec autant de boules tirées et relâchées à chaque extrémité.

Ce système est représentatif de deux processus que nous voulons mettre en place dans une prospective de Malville en 2076.

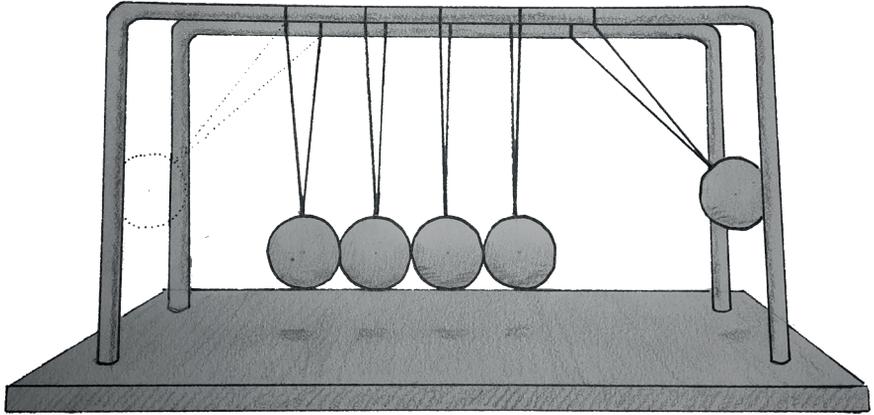
En premier lieu, il y a la séparation de la journée en deux parties, l'une de travail, et l'autre libre, avec un regroupement des populations au milieu pour le repas de midi.

Avec le même mouvement, on développe l'idée de travail communautaire afin de servir les autres habitants de Malville et de bénéficier de services produits par d'autres et ainsi de suite (Figure 7).

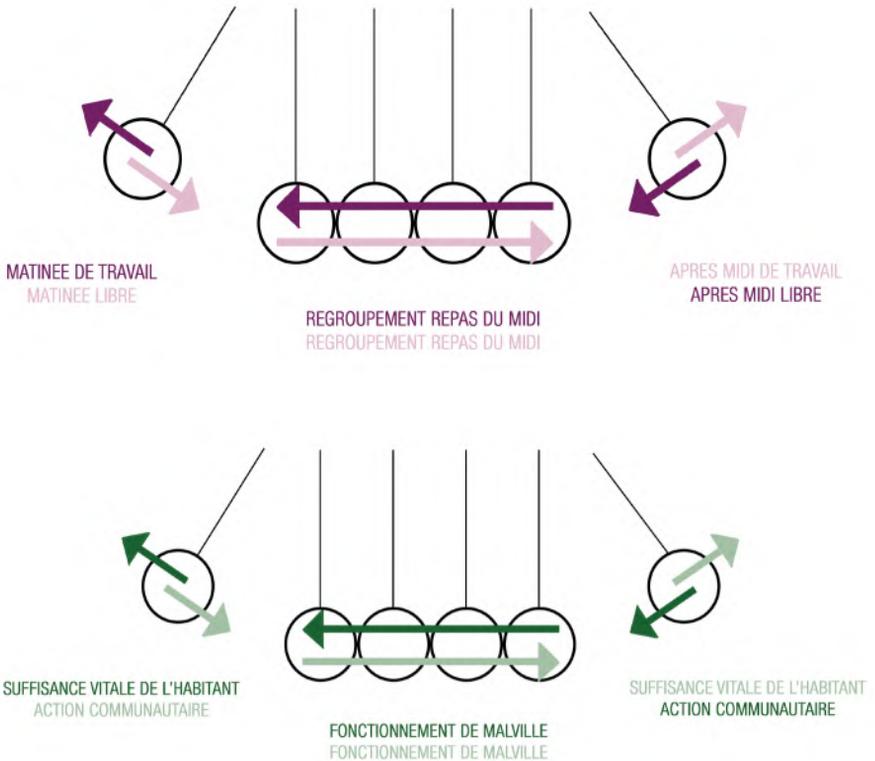
L'œuvre « After Life » de l'artiste français Pierre Huygues (Figure 5) a été réalisée dans le cadre du Skulptur Projekte de Münster en 2017. L'artiste introduit dans l'espace d'une piscine abandonnée de nombreuses formes de vie hétérogènes – abeilles, cellules cancéreuses, champignons, spectateurs etc. – et les relie via un système de capteurs. Ce réseau est ensuite connecté à la commande qui ouvre et ferme la toiture de la piscine – apportant air et lumière – et c'est finalement l'action éparpillée mais conjointe des formes de vie qui module en temps réel les conditions mêmes de leur existence. Une façon d'interroger la place de chacun au sein des systèmes complexes au principe même de la vie et des sociétés.



5. Photographie de l'œuvre «After Alife Ahead» de Pierre Huygues



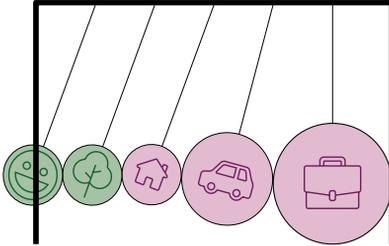
6. Pendule de Newton



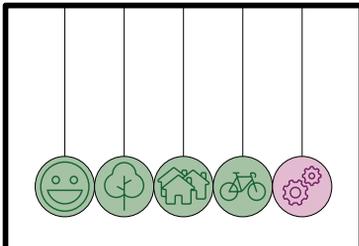
7. Schématisation du concept urbain

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

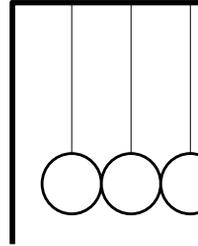
Les orientations stratégiques définissent nos trois grands axes de développement pour la suite du projet. Il permettent de cadrer nos recherches et de nous donner des pistes précises sur l'orientation de notre réflexion.



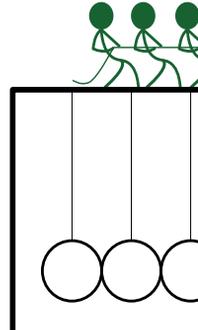
Équilibrer



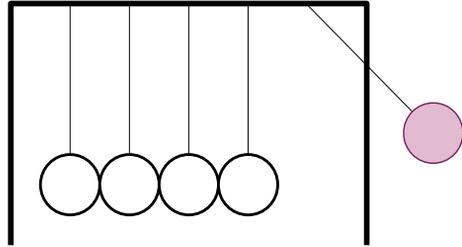
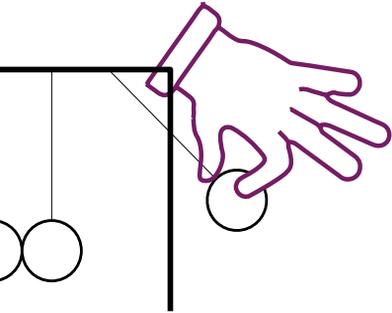
Dans un premier temps, nous proposons d'équilibrer le quotidien des habitants de Malville en remodelant le rôle central du travail. Pour ce faire, nous devons aussi équilibrer les politiques publiques en portant attention aux populations les plus discrètes. Et l'équilibre de la répartition spatiale des services permettra de réduire les déplacements à toutes les échelles.



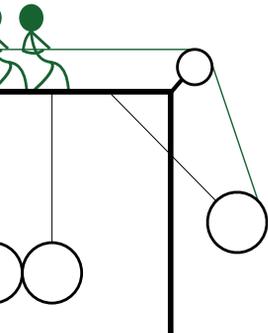
Autonomie



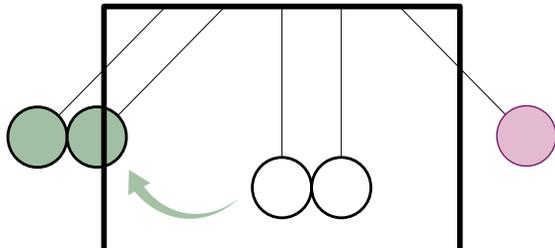
Ensuite, les modes de participation en développant une politique locale sera aussi autonome sur le plan économique en relocalisant la production et les services, en favorisant l'initiative autonome en repensant des interconnexions.



miser

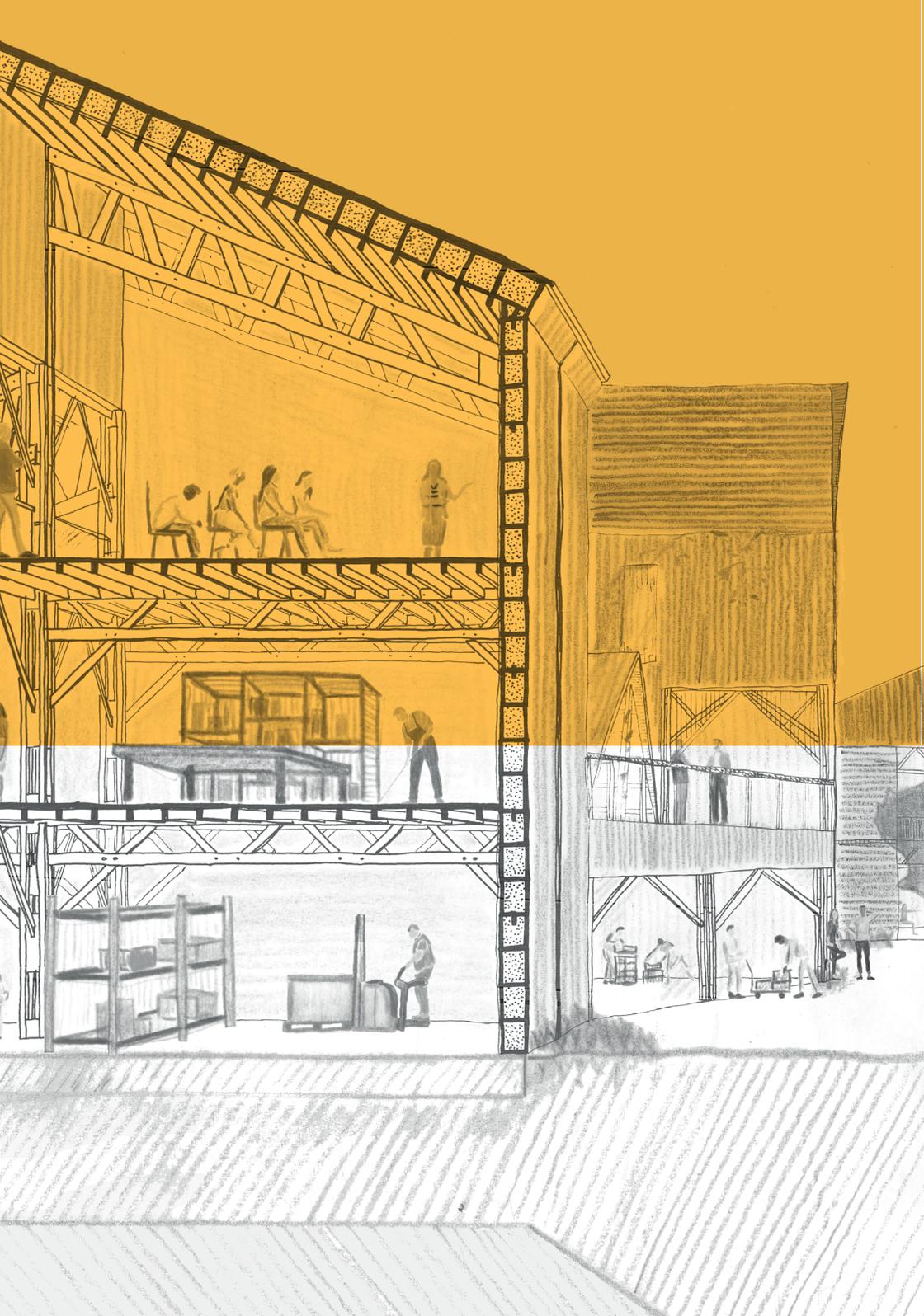


Préparer



... des citoyens seront autonomisés
... ale démocratique directe. Malville
... économique, industriel et politique
... services. Et le territoire deviendra
... dépendances plus égalitaires.

Enfin, Malville sera préparée aux transformations démographiques futures, notamment en s'adaptant aux évolutions de la population malilloise et en prévoyant d'accueillir de nouvelles populations. Elle se prépare au changement climatique avec la mise en place de stratégies pour anticiper ses effets à court, moyen et long terme.



| TRAJECTOIRE



NOUVELLE ORGANISATION

Avant de mettre en place des stratégies pour concevoir le projet du quartier de la Croix-Blanche, il est nécessaire de retravailler certains aspects réglementaires. Il est donc important de revoir le processus de prise de décisions mais aussi d'envisager des stratégies de maîtrise du foncier afin de pouvoir passer à l'étape de projet.

Afin de répondre à la première notion d'équilibre, de nos orientations stratégiques, il est primordial de redistribuer les pouvoirs pour offrir aux usagers les moyens d'intervenir plus facilement sur leur territoire, et de se rapprocher des personnes publiques compétentes. (Figure 8)

Ensuite pour rendre autonome la ZAE, la mise en place d'une gouvernance locale, d'un système économique interne et d'une mutualisation des espaces et des activités sera nécessaire.

Enfin, pour préparer le territoire aux tensions migratoires grandissantes et au déclin du contexte écologique, les échelles intermédiaires devront agir grâce aux leviers déjà existants tels que le PLUi, le PAI et le PDU pour accueillir une nouvelle population.

Pour que cette nouvelle gouvernance puisse être établie, il faudra aussi repenser les moyens d'acquisition du foncier.

Aujourd'hui il existe plusieurs outils parmi lesquels nous pouvons trouver l'acquisition à l'amiable, l'expropriation, la DUPE et la préemption et la préemption des fonds de commerce. (Figure 9)

Dans le cadre du projet, nous souhaitons utiliser uniquement des modes d'acquisition amiable ou de préemption.

Nous décidons d'exclure l'expropriation et la DUP car ces modalités d'acquisition vont à l'encontre des principes de démocratie directe que nous souhaitons favoriser dans ce projet.

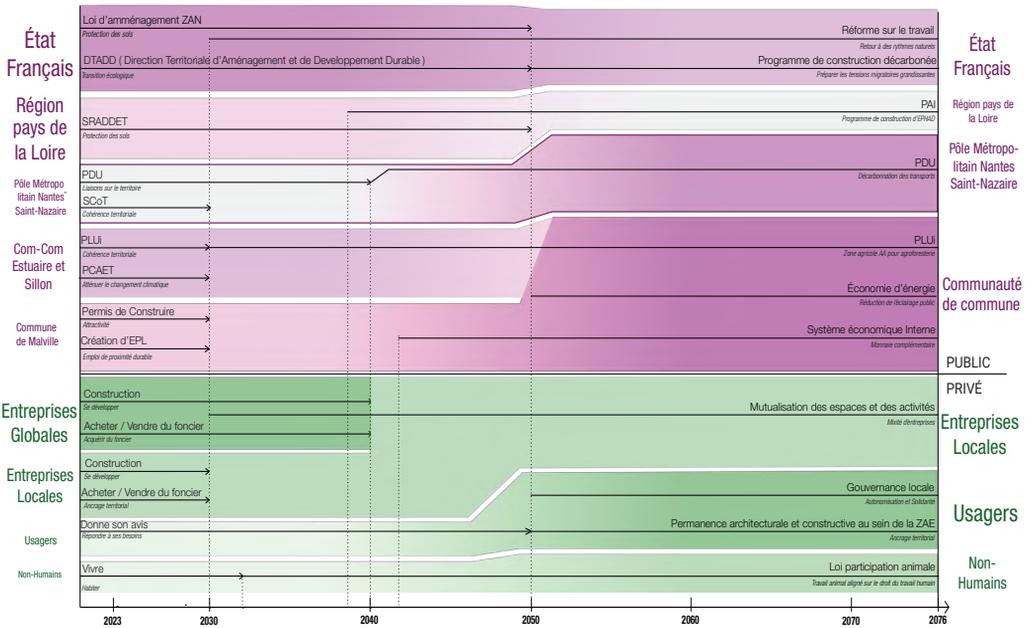
Afin de maîtriser le foncier, deux dispositifs peuvent être mis en place.

D'abord il y a les associations foncières urbaines. Ce sont des associations de propriétaires de terrains qui ont pour objet de réaliser un aménagement de remembrement foncier commun et maîtrisé. Dans l'objectif de faire la vente d'une partie du terrain aux établissements publics ou à une société d'aménagement et de construction.

D'une part, ce dispositif pourrait permettre une densification urbaine dans un premier temps pour ensuite compléter les aménagements en rachetant les terrains initiaux à l'amiable. Puis, d'autre part, il pourrait être un levier pour favoriser la démocratie participative directe en enjoignant ce type d'association à penser au projet urbain dans son ensemble avec des ateliers de concertation, la mise en avant de leurs idées et besoins pour les incorporer aux projets.

Enfin l'observatoire foncier pourrait être utile pour nous encadrer tout le long de l'opération qui prend place sur un temps long. L'observatoire permet de repérer les opportunités foncières et apporte des connaissances chiffrées et localisées du marché foncier. Il permet d'épauler la mise en œuvre d'outils d'intervention foncière comme l'expropriation ou la préemption. Pour finir il permet d'obtenir une meilleure évaluation de la charge foncière, dans la réalisation des opérations d'aménagement.

Au-delà d'une greffe urbaine, comment faire (la) ville ?



8. Schéma de l'évolution de l'organisation des acteurs sur le territoire



Acquisition amiable



Expropriation / DUPE



Préemption -
des fonds de commerce



Observatoire foncier



Associations Foncières Urbaines (AFU)

9. Modes d'acquisition du foncier

STRATÉGIES

À partir de nos trois grandes orientations (équilibrer, autonomiser, préparer) nous avons déployé dans l'espace puis dans le temps 5 stratégies urbaines.

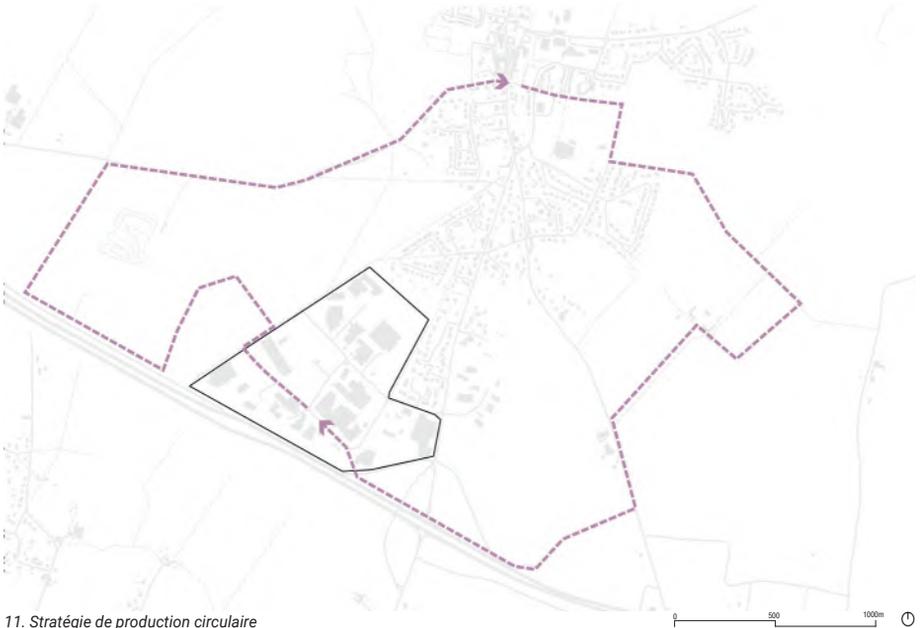
Parmi ces 5 stratégies, on retrouve un apaisement des rythmes, des connexions logiques, une gouvernance locale, une production circulaire et un accueil volontaire.



10. Schéma représentant les stratégies dans l'espace



Production circulaire :



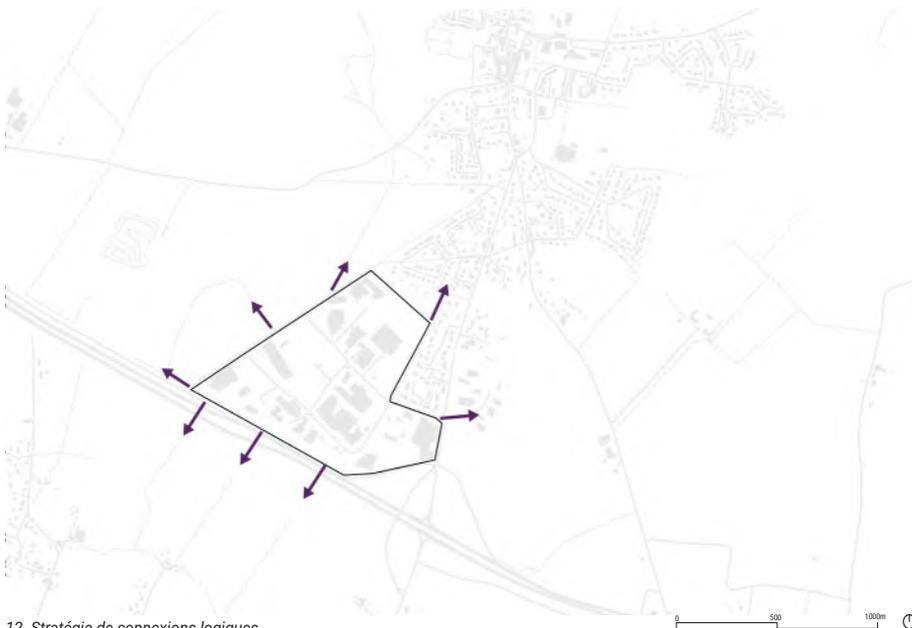
11. Stratégie de production circulaire

Nous pensons que la ZAE doit rester un espace productif. Mais il faut se demander ce que l'on y produit ? pourquoi est-ce qu'on le produit ? et surtout, comment on le produit ?

Notre première stratégie porte ainsi le nom de production circulaire : Il s'agit de transformer l'activité sur la ZAE en imaginant des activités en lien avec le territoire proche afin de satisfaire aux impératifs de souveraineté alimentaire et productives, ainsi qu'aux ambitions écologiques affichées.

Nous pensons qu'une filière du bâtiment biosourcée et le renforcement des dispositifs de restauration collective pourraient, par exemple, constituer d'excellents débouchés pour une nouvelle filière agroforestière. Celle-ci remplaçant progressivement et avantagusement la filière bovine actuelle.

Connexions logiques :



12. Stratégie de connexions logiques

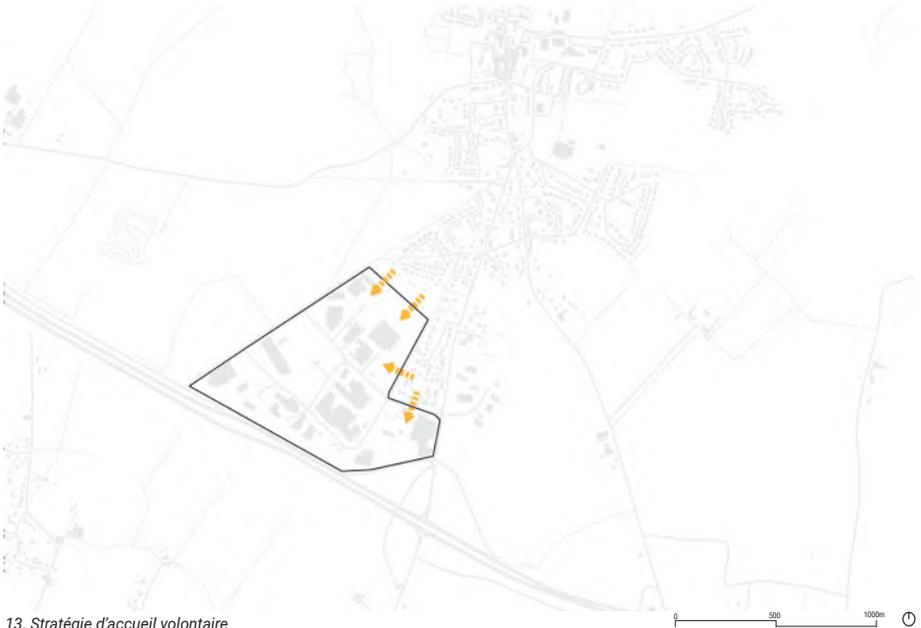
Actuellement dépendante pour son approvisionnement de la 4 voies et de ressources d'origine lointaine, il s'agit d'ouvrir la ZAE sur le territoire communal et notamment sur le territoire agricole productif.

Cette ouverture favoriserait l'émergence de proximités entre les éléments constitutifs des nouvelles filières, mais également entre les Malvillois, les usagers de la ZAE et la zone d'activité elle-même.

Ce rapprochement de la ZAE avec les autres éléments de la commune ne doit pas faire perdre de vue l'importance d'une connexion à plus large échelle en développant l'offre de transports en commun et les liens productifs avec les ZAE proches.

Ces proximités seraient à même de transformer ensuite l'image de la ZAE qui serait perçue non plus comme un appendice de la ville, mais comme un nouveau quartier.

Accueil volontaire :



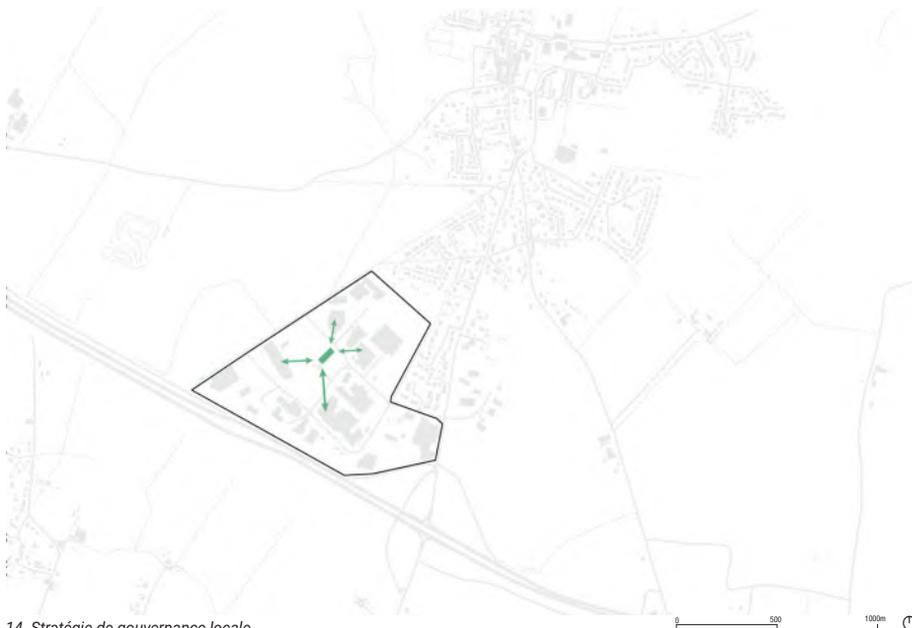
13. Stratégie d'accueil volontaire

Ce nouveau quartier pourrait ainsi être propice à de multiples formes d'accueil. Il s'agit, d'une part, pour la ZAE d'accueillir la ville en imaginant des programmes d'habitations diversifiés – eux-mêmes débouchés pour les nouvelles filières de production.

Ces programmes permettraient dans un premier temps d'accueillir toutes celles et ceux qui, en raison de la faible offre de logements à Malville, sont contraints de se loger ailleurs : Jeunes actifs, saisonniers, retraités, personnes en situation de handicap, etc.

Dans un second temps, on espère que ces programmes pourraient inspirer la ville pour une politique d'accueil plus volontariste anticipant les migrations probables résultantes des changements climatiques.

Gouvernance locale :



14. Stratégie de gouvernance locale

Tous ces changements ne peuvent s’imaginer sans l’acceptation de tous les concernés et cette acceptation ne se décrète pas, elle se construit.

Ainsi en impliquant les usagers et les habitants dès maintenant dans la fabrique du projet et en permettant à tous non seulement de se faire entendre, mais surtout d’avoir un impact sur les décisions, nous pouvons développer de nouvelles proximités émotionnelles nécessaires.

Ces nouvelles gouvernances doivent s’incarner spatialement au sein même de la ZAE et dans le centre-bourg créant ainsi de nouveaux lieux d’échange et de rassemblement.

Ces lieux doivent également articuler les stratégies précédentes : espace commun pour les nouveaux programmes d’habitations, espaces de restauration collective, support de la vie associative, etc.

Apaisement des rythmes :



15. Stratégie d'apaisement des rythmes

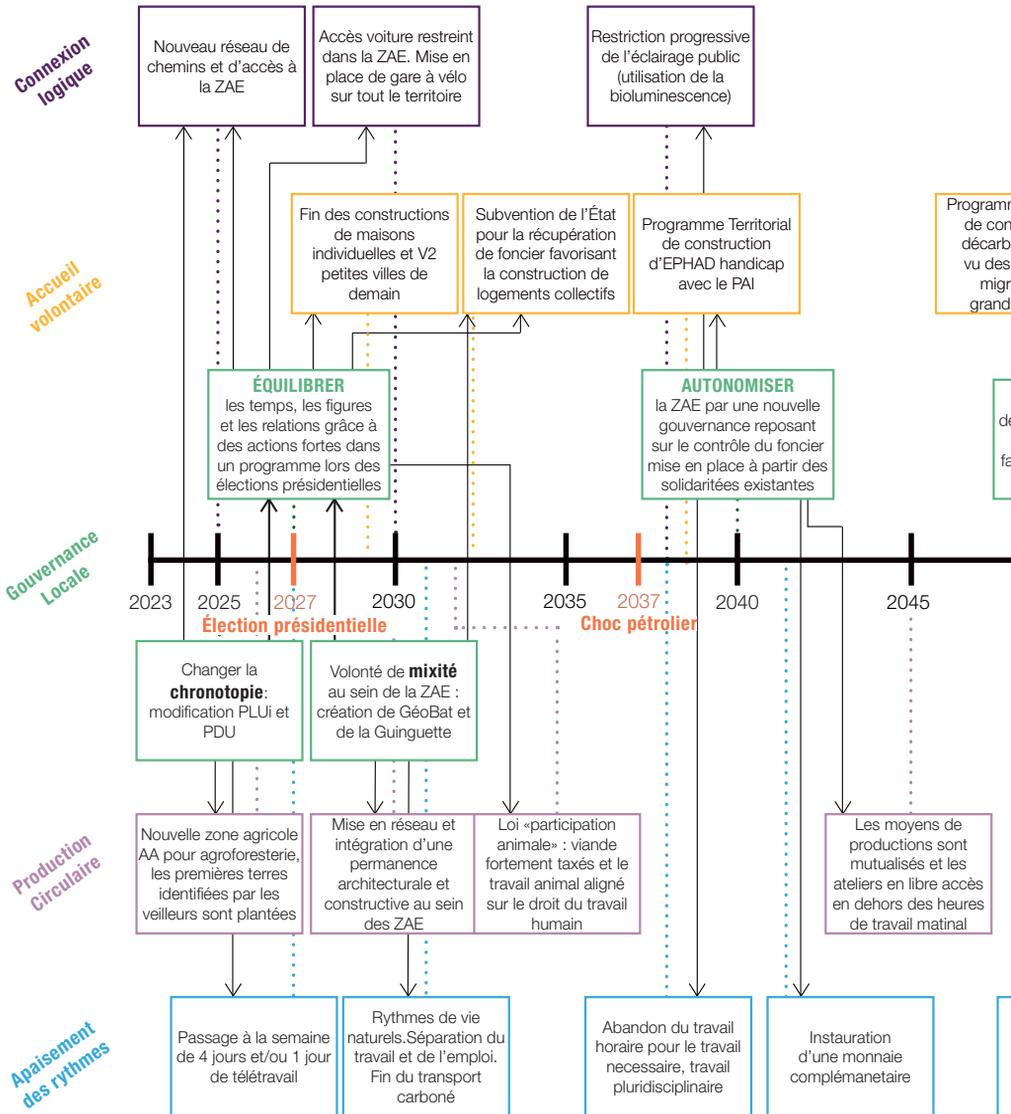
Enfin la question de l'apaisement des rythmes est à la fois au principe mais également le résultat de ces stratégies.

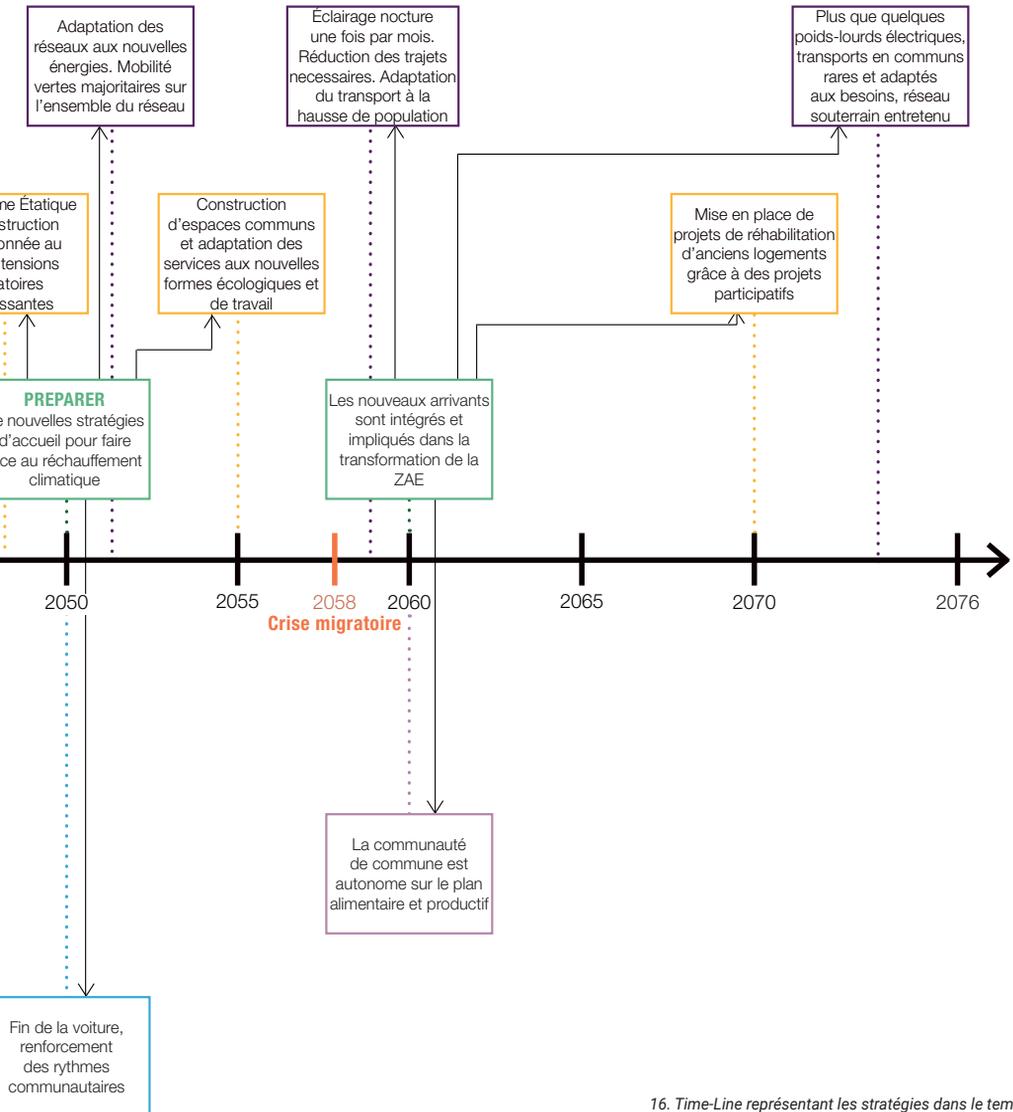
Ces enjeux dépassent bien évidemment le cadre de Malville : les questions relatives à l'organisation du travail par exemple, qui pourrait être par bien des égards, déclencheur de transformations profondes pour la ZAE reste théorique.

Néanmoins l'introduction de mobilités douces, le retour dans la production selon les rythmes saisonniers, les nouvelles logiques d'accueil et de temps de partage et de concertation sont susceptibles dès aujourd'hui de changer les vécus à Malville et au sein de la Croix-Blanche.

TIME-LINE

Ces stratégies sont spatialement situées, mais également déployées dans le temps. Cette frise en présente les grands moments articulés autour de trois événements majeurs : l'élection présidentielle de 2027, un choc pétrolier en 2037 et une crise migratoire en 2058.



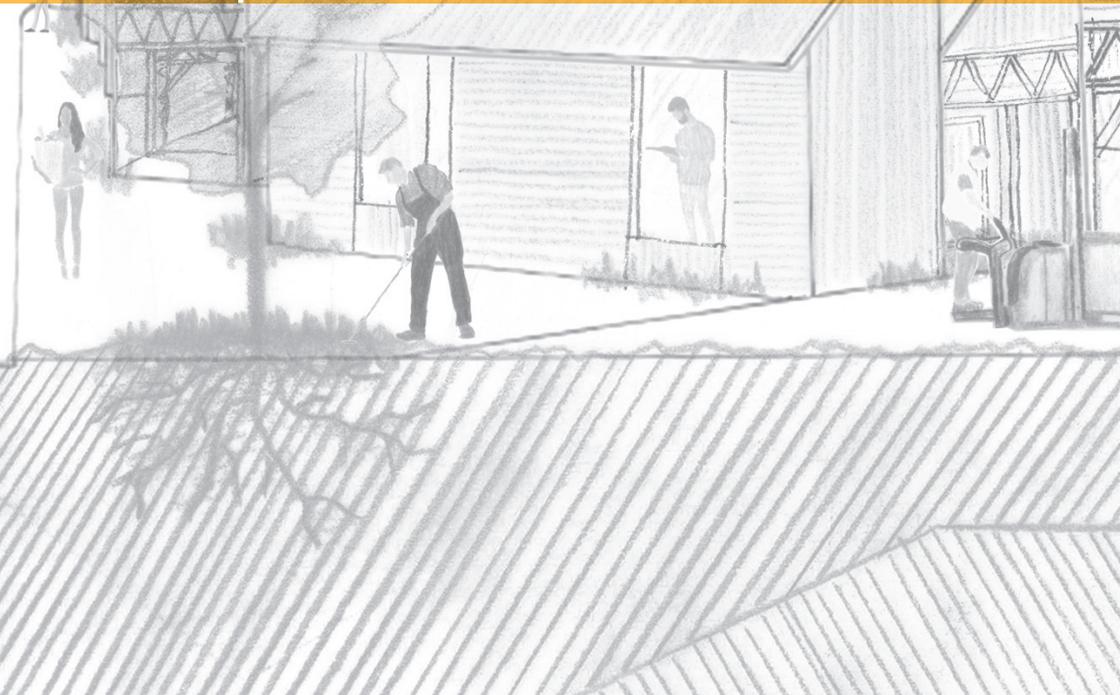


16. Time-Line représentant les stratégies dans le temps



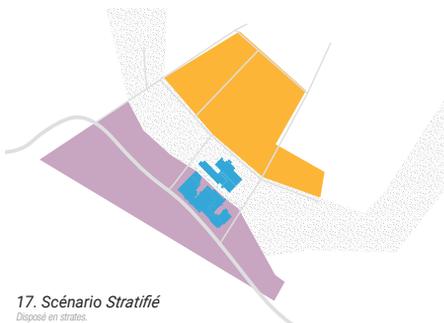


LE QUARTIER
DE LA CROIX-
BLANCHE

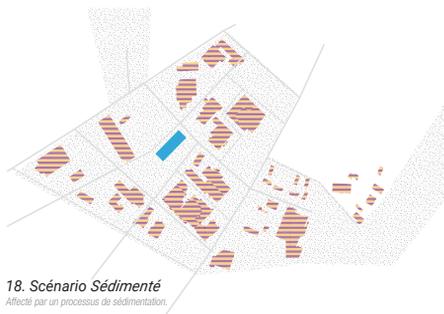


SCÉNARIIS D'IMPLANTATION

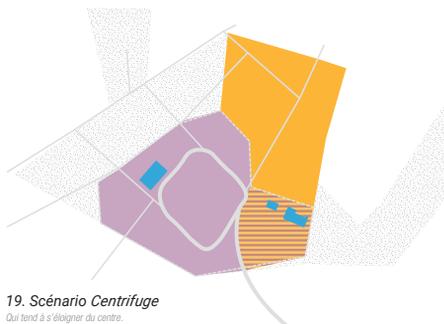
Nous avons cherché à spatialiser plus précisément ces stratégies à travers 3 scénariis dont chacun était porteur d'un concept fort.



17. Scénario Stratifié
Disposé en strates.



18. Scénario Sédimenté
Affecté par un processus de sédimentation.



19. Scénario Centrifuge
Qui tend à s'éloigner du centre.



Le premier scénario appelé «Stratifié» fonctionne sous forme de strates successives. Les activités productives et de transformation sont regroupées autour d'une grande avenue permettant la circulation des engins de logistique.

Une seconde strate connecte la partie productive au reste de la ville grâce à une grande halle où transitent et où sont consommés les produits de l'agriculture locale.

Une troisième strate vient connecter et assembler la trame verte et bleue déjà existante autour de Malville.

Enfin les espaces au nord permettent l'extension de l'habitat en connectant le quartier et le tissu pavillonnaire existant densifié. (Figure 17)

Le second scénario appelé «Sédimenté» viens conserver l'entièreté de l'emprise au sol du bâti au cours du temps long. En fonction des besoins les bâtiments sont adaptés à de nouvelles fonctions. Nous pouvons conserver la dalle jusqu'à la structure complète, toiture comprise.

Sur les espaces non bâtis, la pleine terre est retrouvée là où c'est possible et alors devenir un grand parc productif. (Figure 18)

Enfin le troisième scénario, appelé «Centrifuge», consiste à intensifier l'activité de manière décroissante depuis le centre contenu dans le carré central dans lequel sont actuellement Tipiak et Techna.

Le tissu pavillonnaire vient s'accrocher à ce centre par l'ouest et le reste des espaces libérés deviennent propices à une renaturation. (Figure 19)



20. Scénario Eurythmique

Dont la composition est harmonieuse ; qui a de l'harmonie.

La compilation des trois scénarii précédents vient faire émerger un dernier scénario appelé «Eurythmique» (Figure 20).

Il reprend les idées fortes de chacun des trois précédents scénarii.

Ce scénario est composé en strates. Il accueille dans une partie sud l'activité intensifiée, tandis qu'au nord le tissu pavillonnaire vient s'interfacer avec une activité plus faible sur les dalles déjà existantes.

Entre ces deux strates, la trame verte et bleue

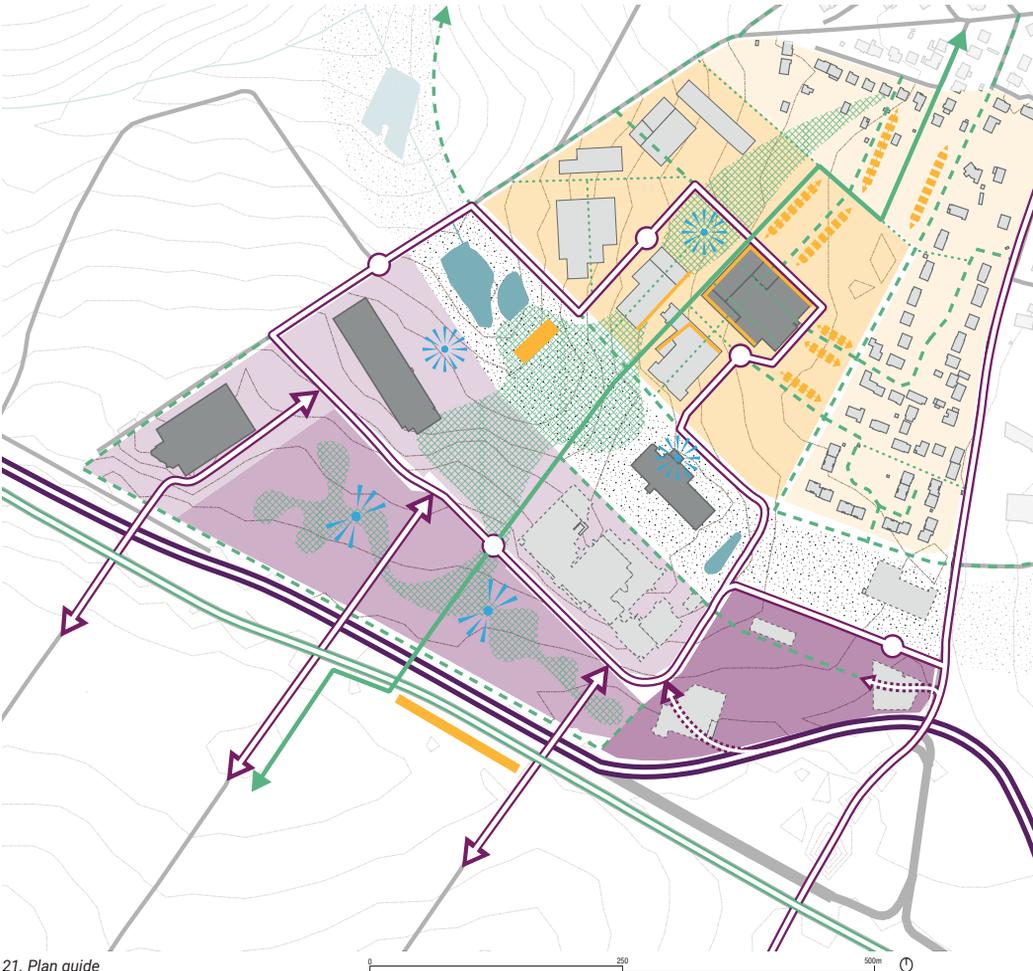
vient recomposer celle qui ceinture Malville. Une autre trame perpendiculaire à celle-ci vient accueillir des pauses urbaines permettant de réunir les différentes trames.

Au centre du quartier, certains bâtis sont conservés dans la trame verte et bleue afin de devenir des espaces de regroupement. Parmi ces bâtis on trouve la cantine proche du bassin de rétention, la partie nord de Techna, y compris sa tour, et la partie nord de TPG packs.

UN QUARTIER, DEUX RYTHMES

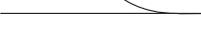
Le scénario «Eurythmique» a permis de nourrir le plan guide, venant orienter la conception du quartier de la Croix-Blanche. Il vient décrire deux secteurs : au nord, celui du fourmillement et au sud celui de l'oscillation, ainsi que des trames se traduisant par des pauses urbaines.

De plus on y trouve différents moyens de créer de nouvelles proximités : par la liaison physique et visuelle, ainsi que certaines recommandations quant à la conservation des bâtis existants.



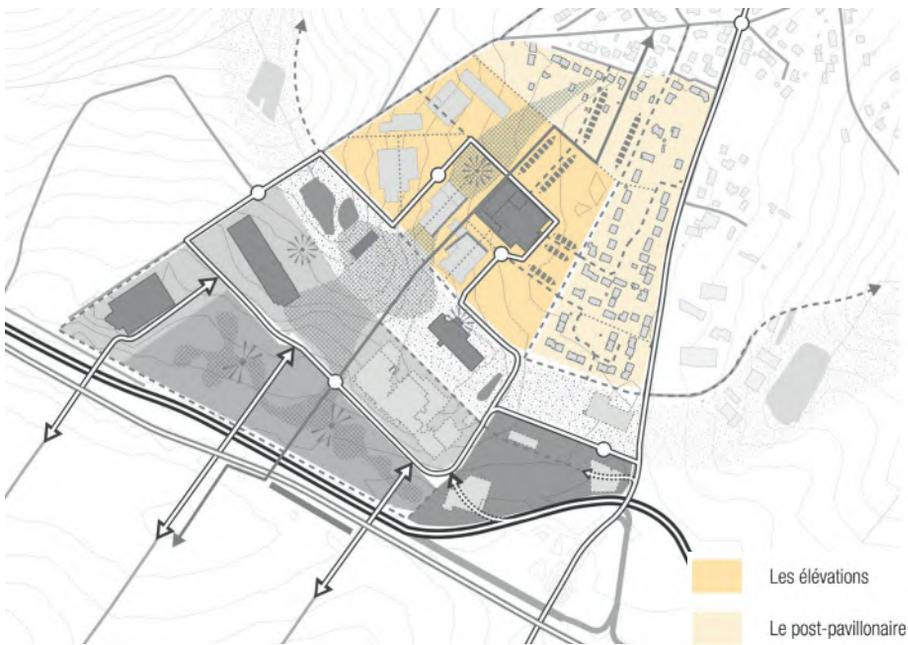
21. Plan guide



- | | | | |
|---|---------------------------------|---|---------------------------|
|  | Espace de décélération |  | Quartier de l'oscillation |
|  | Espace d'optimisation |  | |
|  | Espace de conservation |  | |
|  | Les élévations |  | Quartier du fourmillement |
|  | Le post-pavillonnaire |  | |
|  | Les temps libres |  | pauses urbaines |
|  | trame verte et bleue |  | |
|  | Conservation complète |  | Bâti neuf |
|  | Conservation dalle et structure |  | Coutures urbaines |
|  | Conservation dalle |  | Alignements bâti |
|  | La liaison - voie active |  | La liaison - voie passive |
|  | Axe piétons majeur |  | voies utiles |
|  | Voies vélo principales |  | Rupture de charge |
|  | Cheminement piétons |  | Transports en communs |
|  | Édifice signal |  | Orientation des vues |

Secteur du fourmillement :

Au nord de la Croix-Blanche se trouve le secteur du fourmillement. C'est un espace habité vivant tout au long de la journée. C'est un espace qui fourmille de par ses usages.



22. Le quartier du fourmillement

C'est un espace dédié au logement et aux petits commerces et artisanats. Il crée une liaison avec le bourg grâce au tissu pavillonnaire existant.

De nouveaux espaces pourront être construits sur les dalles existantes conservées. En fonction des nécessités et usages, la structure et la toiture peuvent être conservées. L'objectif étant de créer l'imaginaire d'une ville dans la structure à la manière du projet Neoma Business School de Patriarche. (Figure 23)

Le tissu pavillonnaire se verra densifié horizontalement et marquera la transition entre le bourg et le nouveau quartier de la Croix-Blanche.



23. Neoma Business School - Patriarche



24. Eco hameau le Pré Commun - Guinée Potin Architecte Plasticien

Secteur de l'oscillation :

Le sud du quartier de la Croix-Blanche est quant à lui orienté sur l'industrialisation et l'artisanat. Le franchissement de la ville vers le grand territoire est possible grâce au ralentissement de la RN165 et permet ainsi au territoire de rentrer dans le quartier de la Croix-Blanche, mais aussi dans le centre de Malville.



25. Le quartier de l'oscillation

Cette nouvelle situation transformerait le quartier qui pourrait être divisé en 3 parties. Dans un premier temps l'espace de décélération offrirait une nouvelle entrée à la Croix-Blanche. Il permettrait de libérer le faubourg des transports carbonés et de fluidifier la réception de marchandises.

Le second espace serait celui de l'optimisation. Il concentrerait l'ensemble de l'industrie et de l'artisanat grâce à la création d'îlots denses, tout en proposant une ouverture sur le grand paysage.

Enfin, l'espace de conservation préserverait le bâti existant, composé de la Feunteun et de Tipiak, tout en transformant leurs activités dans l'optique de répondre aux nouveaux enjeux climatiques.



26. Pôle Culturel QE - Atelier Philippe Madec

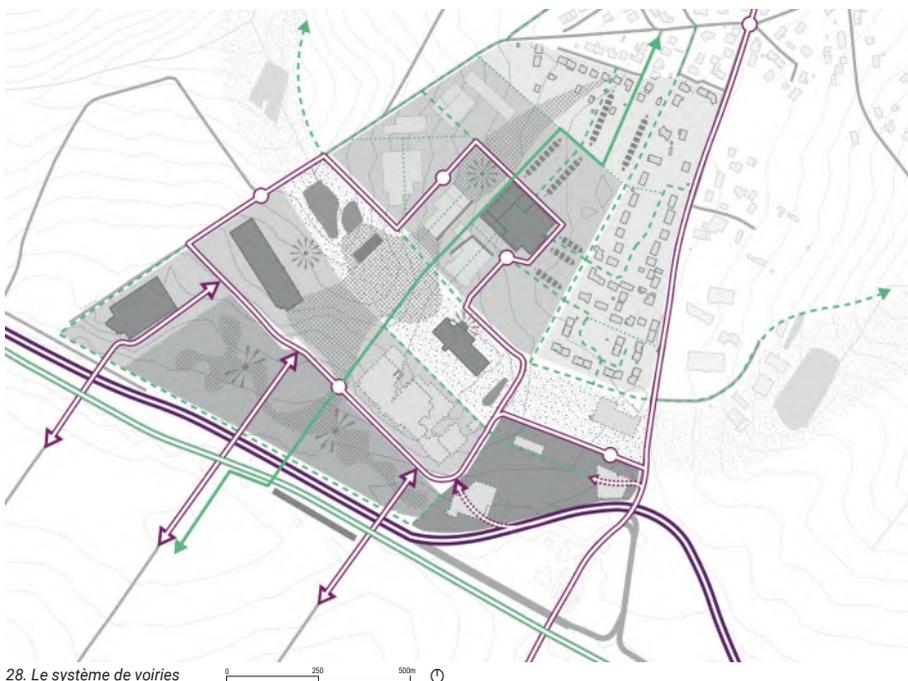


27. Plateforme logistique du dernier kilomètre, Toulouse - Agence Expérience

Articulation par les voiries :

Le réseau de voiries que l'on a développé est adapté aux différents usages et reprend des constatations du diagnostic.

La RN165 est un élément essentiel pour la connexion de Malville au grand territoire. Nous avons donc souhaité l'intégrer dans notre plan de circulation.



Pour cela, nous imaginons dans un premier temps une reconnexion de cette route nationale au quartier de la Croix-Blanche.

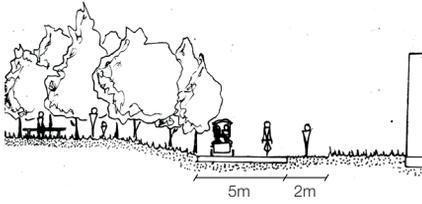
Mais comme rappelé précédemment, l'épuisement des ressources pétrolières, pourrait provoquer un ralentissement de la voie rapide vers 2050 avec une séparation en 2 usages : au Nord, une voie passive avec la préservation de véhicules de livraison vers le quartier, et au Sud, une voie active, pour les déplacements nécessitant l'énergie humaine. (Figure 34).

Puis en 2076, une traversée piétonne et cyclable sera possible et intégrera pleinement la RN dans le quartier. Elle ouvrira davantage Malville au reste du territoire.

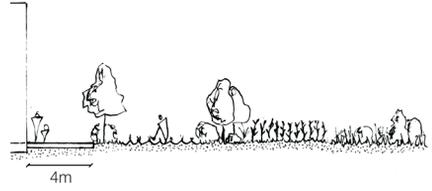
Ensuite au sein du quartier, un réseau de voiries utiles est aménagé à partir des voiries existantes pour la distribution des ressources venant du quai de déchargement vers les différents quartiers (Figure 32). Cette voirie est déjà suffisamment large pour le passage de vélos-cargo, mais sera réaménagée pour y inclure une place nécessaire pour les déplacements piétons. (Figure 33)

Nous souhaitons donc questionner la place des mobilités carbonées existantes pour laisser place aux mobilités vertes (Figures 29 et 30).

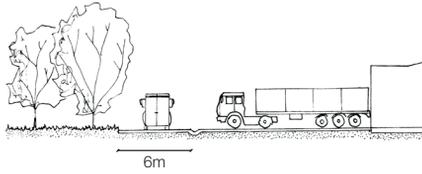
Au-delà d'une greffe urbaine, comment faire (la) ville ?



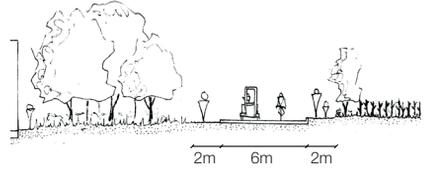
29. Voirie vélo principale -->



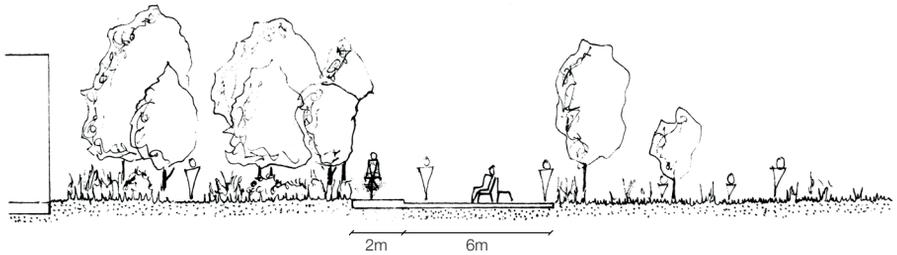
30. Cheminement piéton



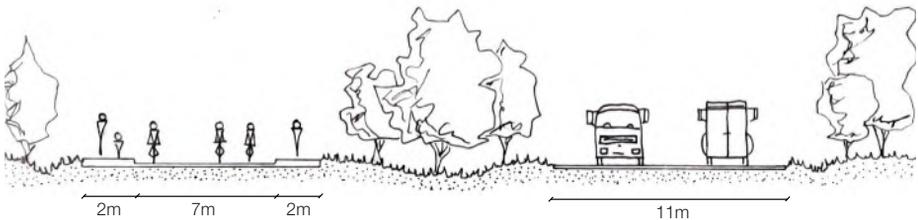
31. La liaison - voie passive ==



32. Voies utiles ==



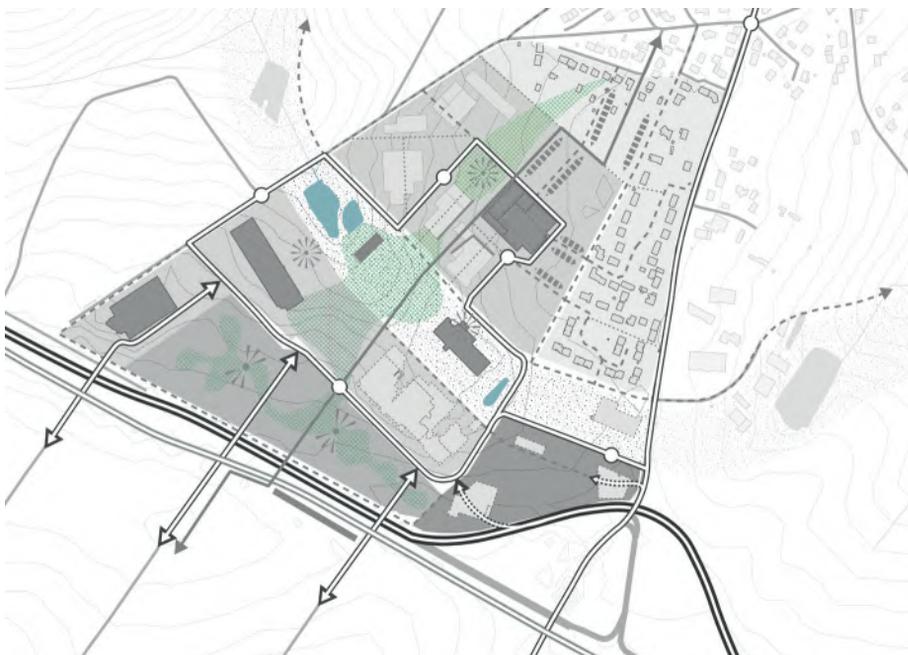
33. Axe piéton majeur ->



34. La liaison - voie active ==

Articulation par les trames :

Ces deux quartiers sont articulés par la présence de deux trames croisées, avec un rythme différent de ces 2 quartiers, que l'on a nommé la pause urbaine.



35. La pause urbaine

La première est la trame verte et bleue qui est la continuité de la ceinture verte qui enveloppe Malville.

Dans cet espace, la friche urbaine est mise en valeur pour laisser place au développement d'une faune et d'une flore naturelle préservant aussi la trame bleue.

La seconde est intitulée «temps libre», en référence à la rupture qu'elle crée dans l'agitation des quartiers.

Elle traverse le quartier du Nord au Sud et se propage à l'intérieur du secteur de l'oscillation. Elle se destine ainsi à des usages de pause, de contemplation et de concertation.



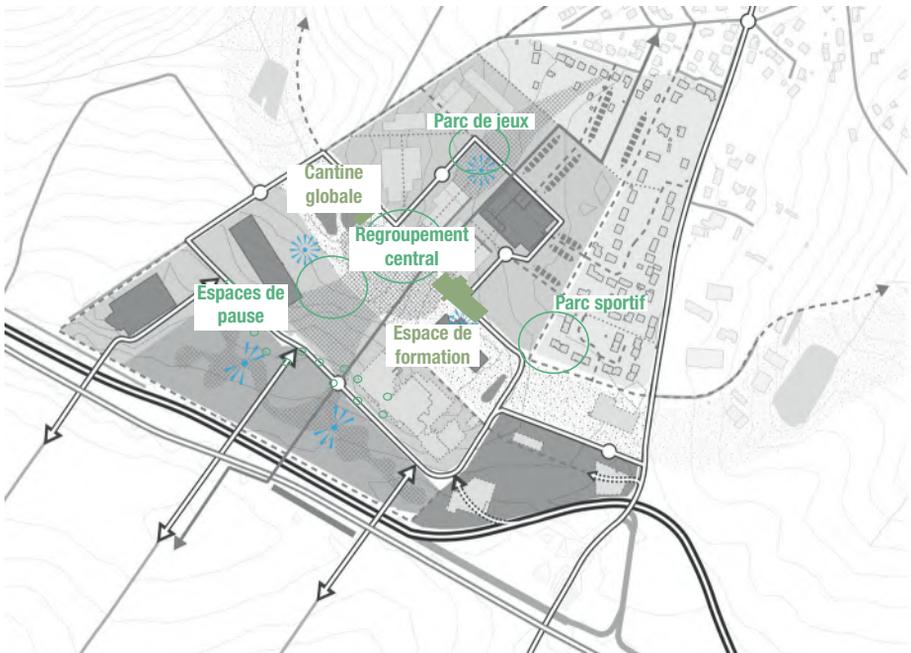
36. La MicrobigForest - Yokohama, Japon - Miyawaki



37. El Paseig del Salmontael - Saint-Feliu, Espagne - Agence TER

Articulation par les espaces publics et les points de vue :

Enfin, des espaces publics permettent d'articuler les différents quartiers de la Croix-Blanche en points de rencontre entre les différents usagers. En parallèle, la mise en valeur de points de vue permettant de recréer des percées visuelles entre les différents quartiers et le centre-bourg de Malville engendre de nouvelles proximités.



38. La liaison - voie active

Parmi les espaces publics on retrouve, d'une part, les espaces de temps libres avec un parc de jeux près des habitations, une cantine globale pour accueillir les habitants et les travailleurs du quartier et de la commune, de nombreux espaces de pause.

D'autre part, à l'intérieur de la trame verte et bleue se fondent un espace sportif et un pôle de formation agricole pour développer les moyens de production et de consommation du territoire.

Au centre, un lieu de regroupement se crée au croisement des deux trames, utile notamment pour réunir tous les habitants et entamer des discussions pour le développement de la commune

Pour finir, les grues de Le Feunteun et la tour Techna interviennent comme des édifices signaux dans le paysage.



39. Cantine actuelle



40. Tour techna comme un point de vue du quartier et un espace de formation



Les habitants vous aident et apportent leurs soutiens dans la création de votre projet



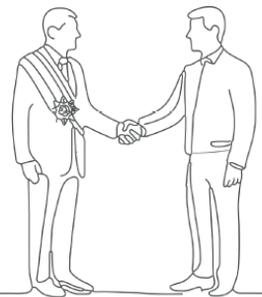
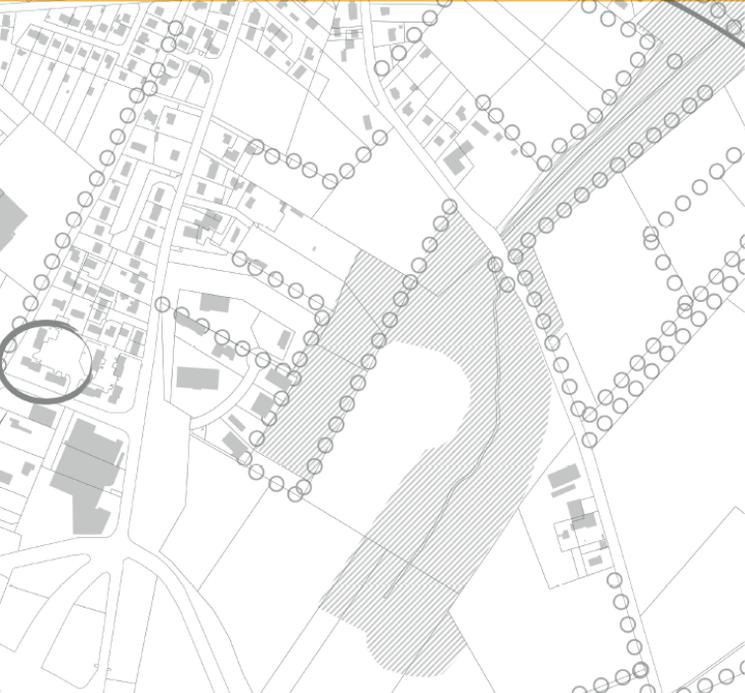
Géobat vous apporte son aide et ses connaissances pour vos nouvelles constructions





L'AFU vous accompagne dans la transformation de votre foncier

LES OUTILS DE LA TRANSITION



La Mairie est là pour toute question à propos de votre projet ou sur l'avenir de

OPÉRATIONS EXISTANTES



ZAC maîtrise foncière partielle

On fait le choix de ne pas utiliser l'outil ZAC car elle est peu adaptée à l'évolutivité naturelle d'un projet d'aménagement. Elle représente aussi une lourdeur et une lenteur administrative.

Elle s'impose trop aux habitants dans ses modes d'application et ne permet pas de s'ancrer dans l'idée de démocratie directe que nous souhaitons impulser dans le projet. De plus, elle impose des zones d'exception et nous souhaitons privilégier des outils de droit commun.

Pour finir, le zoning des ZAC crée des coupures urbaines et ne s'intègre pas dans la trame urbaine déjà existante.



PLUi alternatif

Nous souhaitons mettre en place un PLUi alternatif, coordonné à des ateliers de réflexion avec les habitants pour intégrer pleinement les habitants aux projets urbains.

L'objectif de ces ateliers est de former et de sensibiliser les habitants aux questions urbaines pour les inclure dans les projets.

Les ateliers de travaux seront encadrés par différents acteurs tels que des architectes, urbanistes, sociologues, écologues, juristes, économistes, philosophes, etc.



Bail sur un terrain nu



Baux à longue durée



Bail emphytéotique

Les baux à longue durée permettent à la commune de garder le foncier tout en autorisant le preneur à construire sur la parcelle et de gérer les ouvrages édifiés. Le bail sur terrain nu va permettre à la commune de Malville dans le secteur de l'oscillation de remembrer les parcelles pour ensuite les louer aux nouvelles entreprises.

Ces nouvelles entreprises vont ensuite pouvoir construire sur ces parcelles tout en respectant

le PLUi (modifié) et le CPAUPE qui sera mis en place.

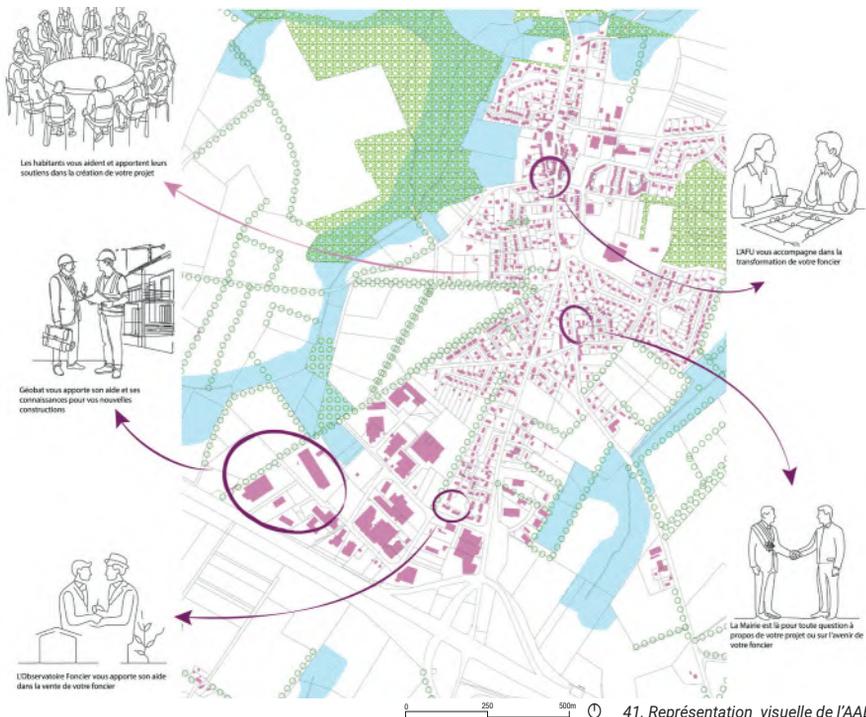
Le bail emphytéotique, adapté pour le secteur nord, va permettre à la commune de proposer à la location des parcelles appartenant au domaine public à des personnes privées qui vont ensuite mener à bien des constructions d'intérêt général et de service public sur ces parcelles.

NOUVELLE AABV

Aide à l'Aménagement et au Bien-Vivre

Apporter le volet Démocratie Participative et Co-construction au PLUi

- Obligation d'intervention d'un certain nombre d'acteurs dans la conception du projet : habitants, associations, sociologue, écologue, juriste, urbaniste, architecte... Ces professionnels peuvent aussi être les habitants issus des différents groupes de travail.
- La participation citoyenne doit toujours être au coeur du projet.
- Concertation durant toute la durée de l'élaboration du projet, avec les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.
- Pour les constructions privées, la concertation repose sur les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.
- Pour les constructions publiques ou d'utilité publique, la concertation repose sur les habitants à proximité directe.
- La phase travaux se doit d'être participative et ouverte au public

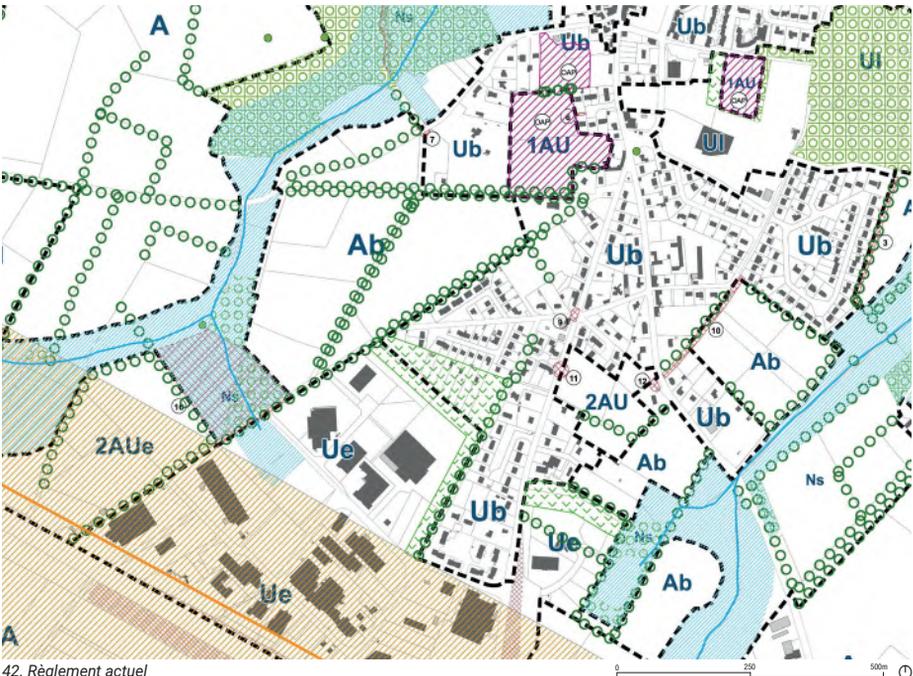


NOUVEAU RÈGLEMENT D'URBANISME

Le règlement actuel (Figure 42) est très normé et trop impersonnel pour réellement parler aux habitants, de plus il divise le territoire à travers des normes préétablies. On peut par exemple citer les zones Ua, Ub, Ue, etc.

L'idée du nouveau règlement (Figure 43) est de refaire territoire, à travers des normes simples et universelles mais surtout d'offrir aux habitants l'occasion de comprendre et d'agir. La zone urbaine y est par exemple plus unifiée et l'aménagement repose à présent bien plus sur le paysage et l'expertise d'usage des habitants.

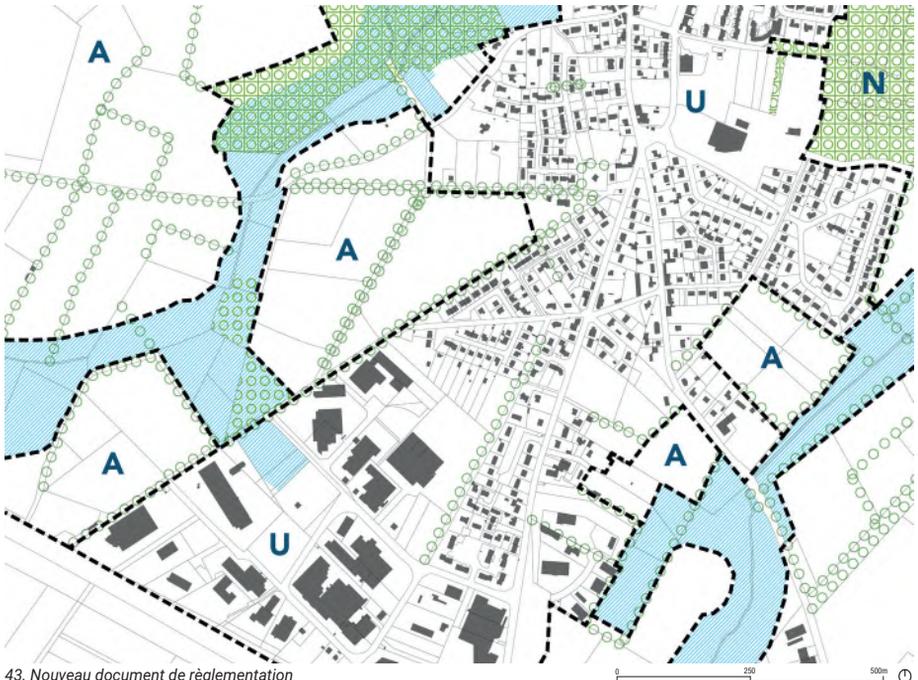
Ainsi, en permettant aux habitants de comprendre et de participer pleinement à l'aménagement du territoire, ils pourront, à travers ces connaissances et ces sensibilités nouvelles, programmer les modalités de réorganisation du parcellaire et définir la charte des projets d'aménagement et d'équipement, donnant à ce PLUi un aspect plus opérationnel.



42. Règlement actuel

Réglementation universelle:

- 1.1 : Les espaces sont séparés en zones U, A, N, sans subdivision possible. Dans le cadre du ZAN, le périmètre des zones U est définitif.
- 1.2 : Il est possible de céder ou de concéder ultérieurement les terrains à des utilisateurs publics ou privés.
- 1.3 : Les propriétaires déjà présents sur une zone de projet peuvent y rester si leur présence correspond aux objectifs et sous condition que leur structure s'intègre au projet.
- 1.4 : La Zone U est indivisible, les règles d'aménagement reposent à présent sur les nécessités locales et ultra-locales et sur le contexte environnant proche.
- 1.5 : Les constructions faisant l'objet de nuisances ne pourront pas s'installer à proximité des habitations.
- 1.6 : Chaque construction doit être desservie par une voie publique.
- 1.7 : Les nouvelles constructions doivent laisser un écart de 2m minimum avec la construction la plus proche ou s'y accoler.







LE QUARTIER DE L'OSCILLATION

PLAN MASSE

Le plan masse, bien que centré sur l'ensemble du quartier de la Croix-Blanche, se précise particulièrement au niveau du secteur de l'oscillation au sud.



44. Plan masse du quartier de la Croix-Blanche



Il met en exergue les espaces publics, les espaces naturels mais aussi les toitures, qu'elles soient construites ou conservées.

Il faut noter que la proposition de projet pour l'espace d'optimisation du secteur de l'oscillation, en plus d'être encore en réflexion, n'est pas une forme définitive et n'est qu'une solution parmi tant d'autres.

C'est plus précisément dans ce quartier que nous espérons répondre à la commande de l'ADDRN : optimiser le foncier industriel.

Sa proximité avec la route nationale est un emplacement stratégique pour son rapport avec le territoire, que ce soit aujourd'hui ou en 2076.



APPROCHE CONTEXTUELLE

Afin que cette proposition pour l'espace d'optimisation du secteur de l'oscillation prenne place, une certaine liberté était essentielle à mettre en place afin de laisser aux futurs usagers la possibilité de concevoir eux-mêmes leurs espaces en fonction de leurs besoins.

Cette liberté est d'une importance capitale étant donné qu'il est quasiment impossible de prévoir précisément quels seront les besoins en 2076.

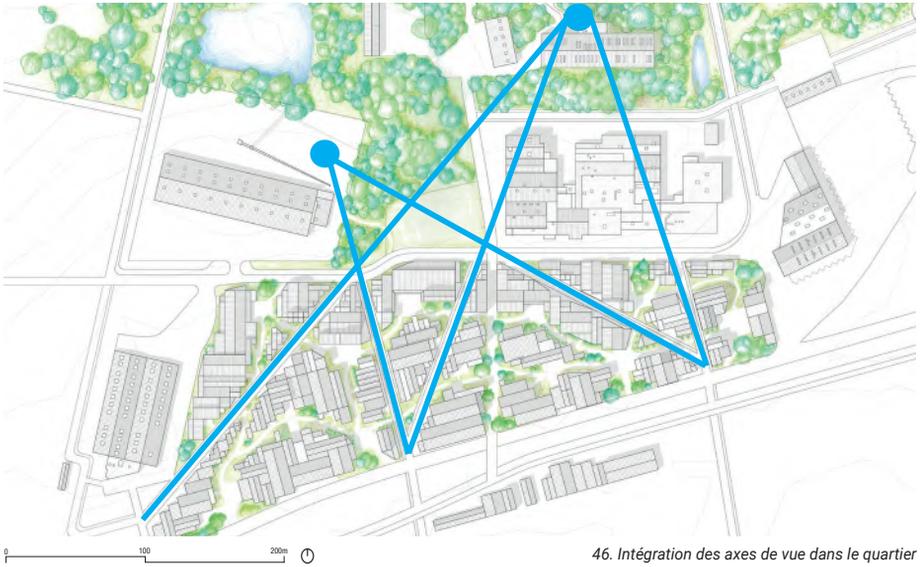
Approche contextuelle par le grand territoire

Afin de tout de même cadrer la conception de cet espace, il est nécessaire de mettre en place certaines limites. Ces limites proviennent d'un élément qui n'est pas forcément de notre ressort : le grand territoire.

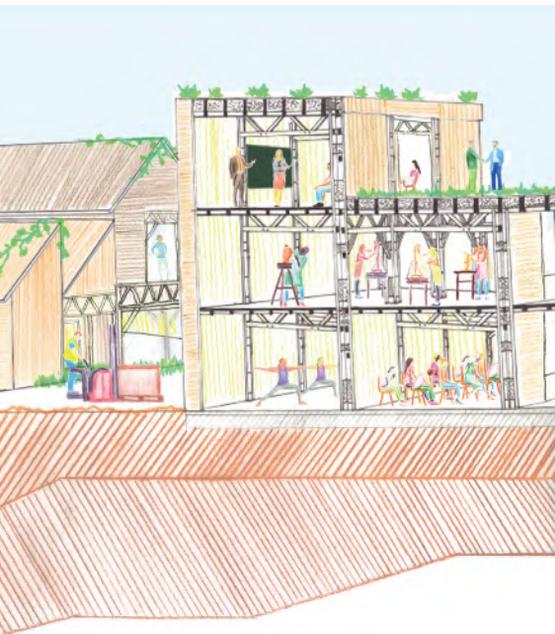
C'est pour cela qu'une approche contextuelle nous a paru indispensable dans l'objectif d'imaginer le futur de ce secteur.

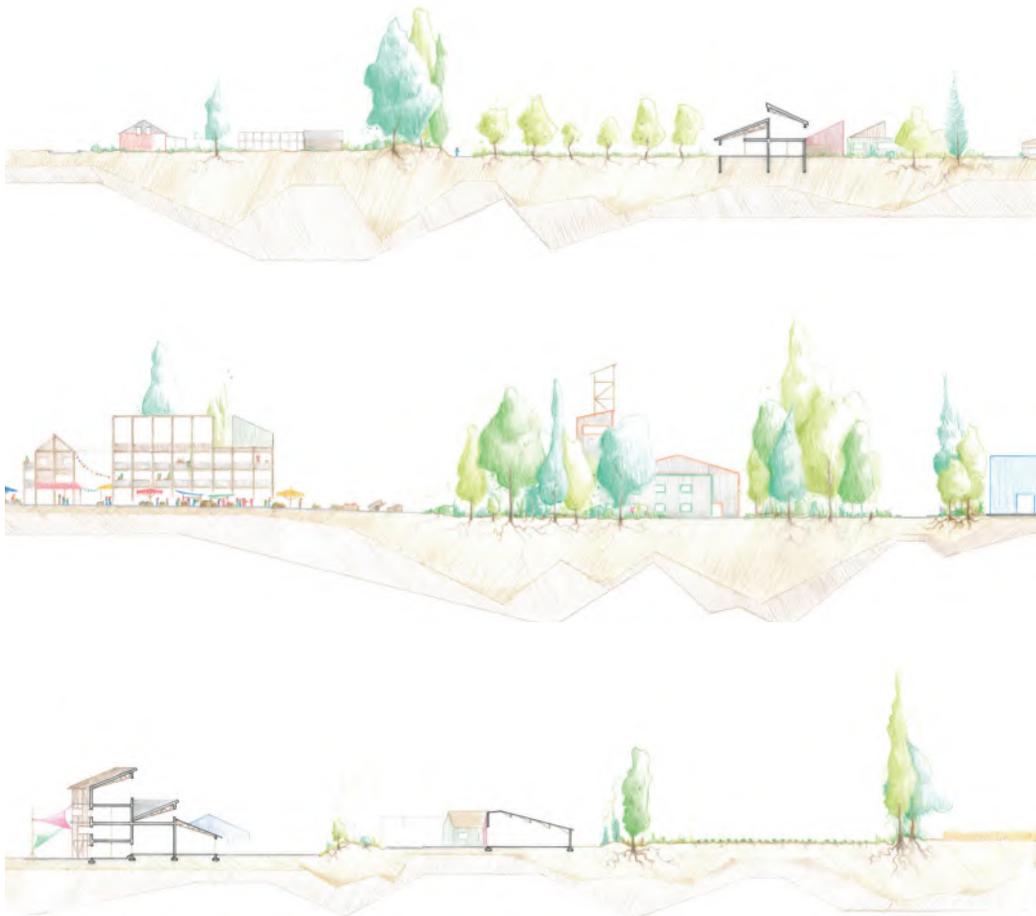


45. Coupe perspective immersive d'une percée visuelle vers les grues de Le Feunteun



46. Intégration des axes de vue dans le quartier





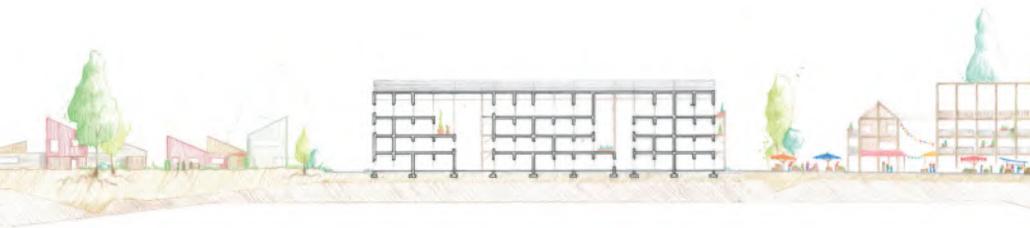
47. Coupe transversale du quartier de la Croix-Blanche 0 50 100m ①

Avec le ralentissement de la RN et l'espace de décélération, ce quartier devient à la fois la porte de Malville vers le centre-bourg, mais est également la surface de contact entre Malville et le grand territoire productif.

Ces axes dessinent ainsi une grande continuité paysagère, multipliant les ambiances, qu'il est plaisant de parcourir pour se rendre au centre-bourg, pour travailler dans le quartier, venir y faire la fête, ou simplement se promener.

Pour l'organiser il est découpé par 5 axes qui lient visuellement des éléments constitutifs du faubourg au grand territoire comme la grue de le Feunteun ou la tour Techna.

Au-delà d'une greffe urbaine, comment faire (la) ville ?



Approche contextuelle par la vie des entreprises :

En complément de cette ouverture sur le grand territoire, nous avons voulu développer le vécu des entreprises.

Il s'incarne à travers des « collectifs de production » qui se retrouvent en cœur d'îlots et qui sont chargés de gérer ensemble les questions qui les rapprochent comme la gestion des eaux de pluie, celle des sanitaires, ou le partage des espaces.

Nous avons souhaité conserver des dimensions humaines et des ambiances liées au vécu des entreprises avec la conservation d'ouvertures vers le ciel, déjà remarquées durant le diagnostic et qui permettent une respiration dans la production.



48. Coupe perspective immersive d'un coeur d'îlot

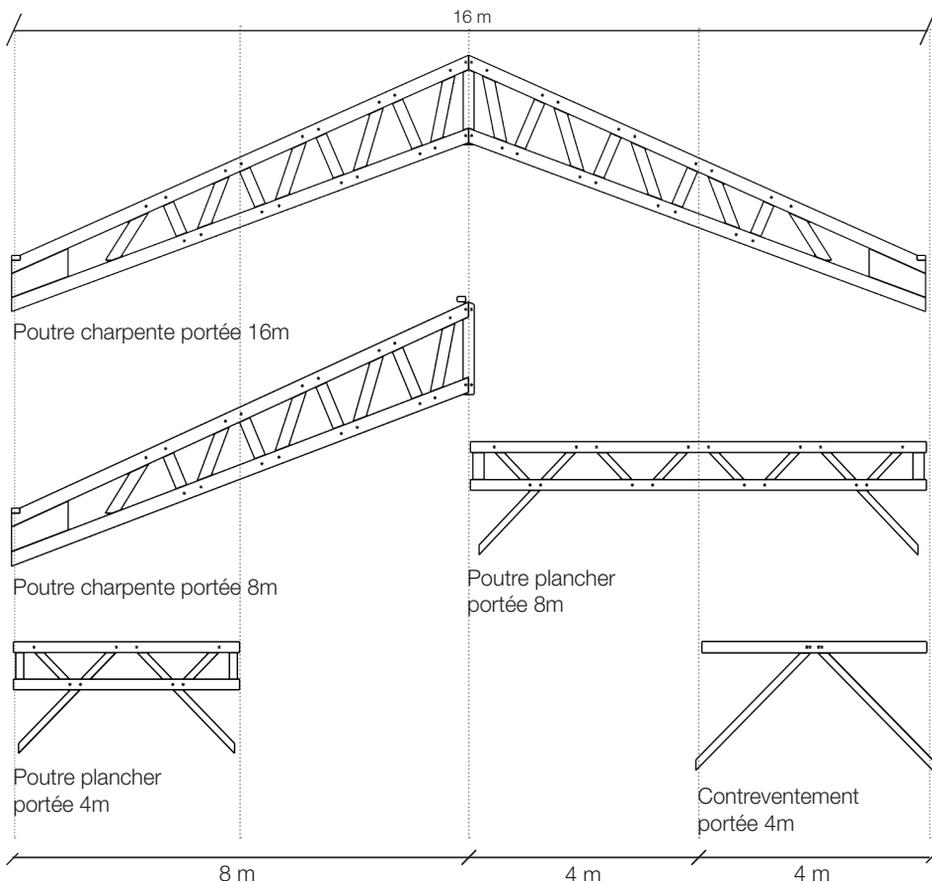


49. Implantation des coeurs d'îlot au sein du secteur de l'oscillation



Approche contextuelle par des ressources locales :

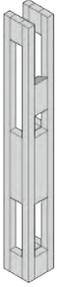
Le croisement du grand territoire avec la vie des entreprises prend place dans des espaces au sein du quartier de l'oscillation.



50. Éléments structurels en bois

Le nouveau quartier de la Croix-Blanche fonctionne grâce à des flux locaux.

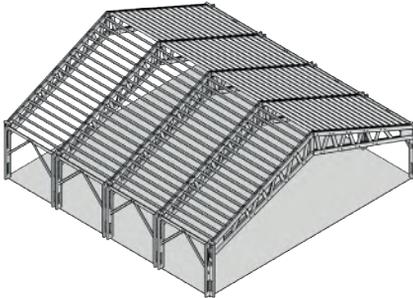
Parmi ces flux locaux, il y a celui du bois. Récolté sur le territoire productif à proximité de Malville, il est découpé et traité dans l'actuel bâtiment de Le Feunteun pour ensuite être réparti dans la ville en fonction des besoins.



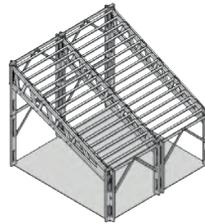
51. Poteau modulaire en bois brut

L'objectif étant de laisser la liberté aux futurs occupants quant à la construction d'espaces, nous avons proposé la possibilité de construire avec un bois local.

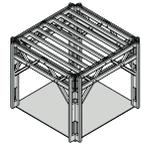
Dans notre cas, cette liberté est permise par un poteau (Figure 51), assemblage de petites pièces de bois, permettant à un bâti de venir s'installer à côté ou sur un autre déjà existant.



52. Structure sur trame de 16x16m5159



53. Structure sur trame de 8x8m



54. Structure sur trame de 4x4m



55. Cheminement du bois issu de l'agroforesterie



Approche contextuelle par des réalités économiques et réglementaires :

Au sujet de l'aspect financier du quartier, nous avons pu estimer les dépenses à une hauteur de 8 690 000€ pour l'acquisition du foncier et la dépollution. Ces acquisitions se réaliseront en 3 étapes, réparties de 2024 à 2040. En ce qui concerne les revenus, ils sont estimés à 8 689 920€ et se basent sur la location d'unités de 16m² basée sur la trame de constructions via un bail à terrain nu. Une fois les 20 ans atteints pour chaque unité, l'opération sera donc équilibrée et pourra devenir rentable.

Chiffrage du projet

Estimation du prix total de l'acquisition du foncier et de la dépollution dans le quartier «L'Oscillation» :
8 690 000 €

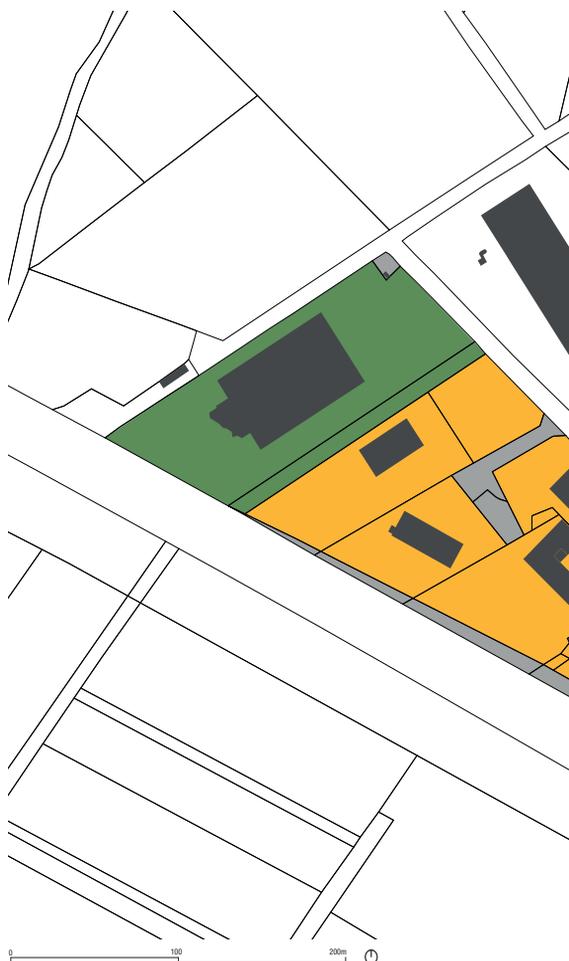
Estimation des revenus totaux du foncier dans le quartier «L'Oscillation» :
8 689 920 €

Estimation approximative sur une durée de 20 ans basée sur la surface constructible dans le cadre d'un bail sur terrain nu

Le loyer fixé par le bail réel solidaire se basera sur des unités de 16m² (4m par 4m) que chaque entreprise pourra louer sur une durée de 12 à 99 ans reconductibles

- Surface minimale par entreprise : 16 m² soit 1 unité
- Surface maximale par entreprise : 768m² soit 48 unités
- Loyer pour une unité: 19,50€

- Surface industrielle actuelle: 64 000 m²
- Surface industrielle future: 119 385 m²



 Parcelles acquises par l'interco entre 2024 et 2030
Dépenses estimées : 4 400 000 €

 Parcelles acquises par l'interco entre 2030 et 2035
Dépenses estimées : 1 100 000 €

 Parcelles acquises par l'interco entre 2035 et 2040
Dépenses estimées : 2 690 000 €

 Parcelles déjà possédées par la commune, l'interco ou la direction départementale de l'équipement



56. Acquisition du foncier en trois étapes

Approche contextuelle par des réglementations :

Prescription 1 : Grille d'implantation

L'implantation des bâtis dans cet espace se fait selon deux grilles. La première, en rose, est en continuité de l'orientation des bâtiments et de la voirie de la partie nord de la ZAE. La seconde, en vert, s'aligne avec la RN et les voies qu'elle coupe. La rencontre de ces deux grilles pourrait créer des espaces marquant la reconnexion de ces territoires.



57. Grille d'implantation

Prescription 2 : Règles de hauteur

Afin de diriger au maximum les vues des bâtis vers les territoires du quartier de la Croix-Blanche et de celui productif au sud, une certaine régulation des hauteur est indispensable.

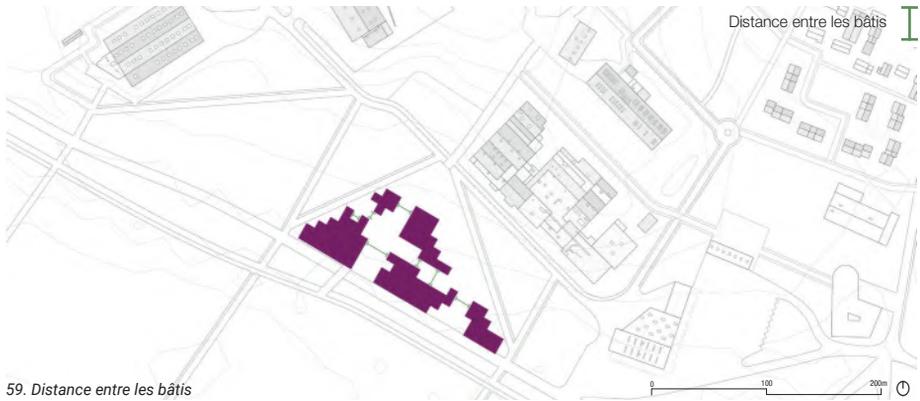
De manière pyramidale, les bâtis aux bords nord et sud se voient limités en R+1 tandis que ceux au centre de l'espace d'optimisation se voient limités en R+4. Cela crée une rupture importante au centre du secteur.



58. Règles de hauteur

Prescription 3 : Distance des bâtis

Pour pouvoir mettre en place des voiries permettant de desservir chacune des entreprises qui vont venir s'installer ici, une certaine limite entre les bâtis de chaque îlot est mise en place. Cette distance ne doit jamais être inférieure à 4m afin de laisser l'espace nécessaire pour qu'un véhicule utile puisse passer.

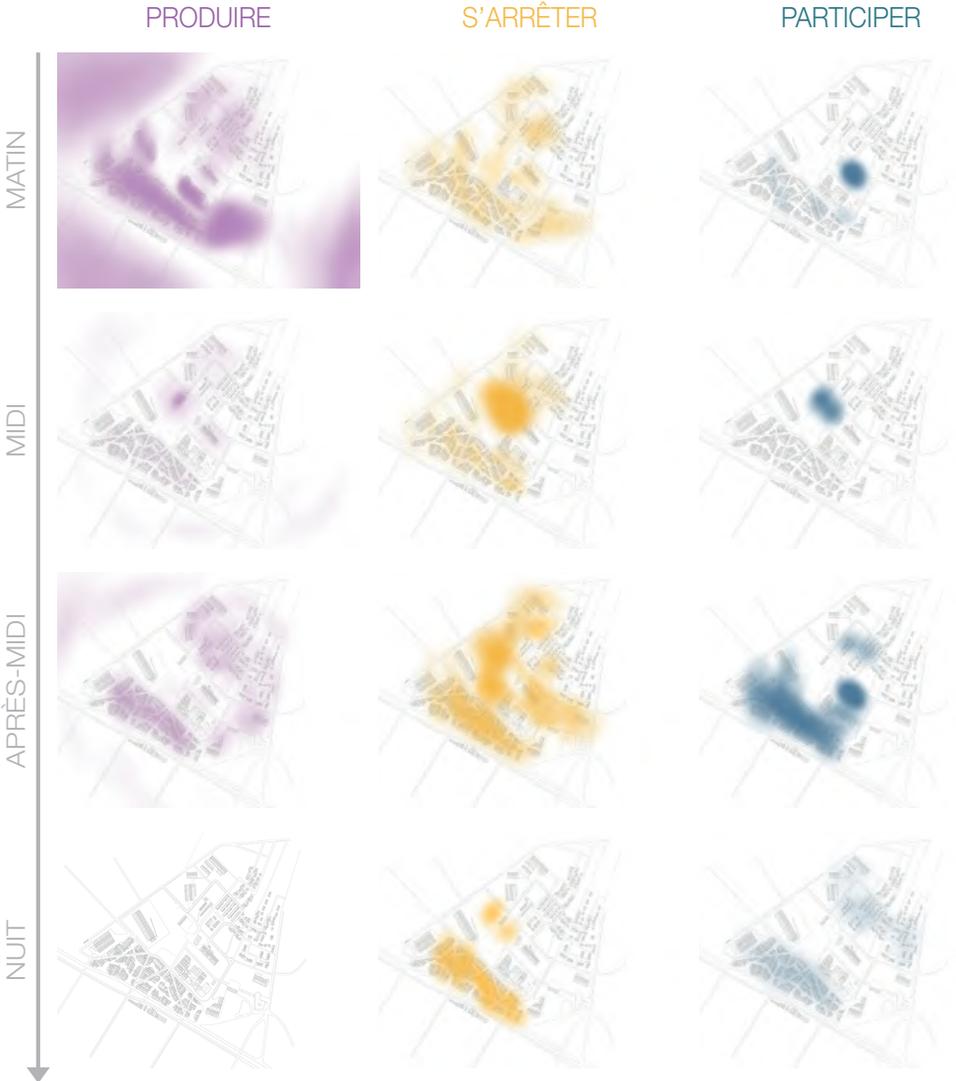


Prescription 4 : Connexion en bord d'îlots

Enfin lors de la mise en place des différents bâtis les uns à côté ou sur les autres, un accès aux voiries dessinées est à prendre en compte. Cela favorisera la densification et permettra à toutes les entreprises d'avoir un contact direct avec les voiries favorisant les échanges à l'extérieur du quartier tout comme à l'intérieur des patios.



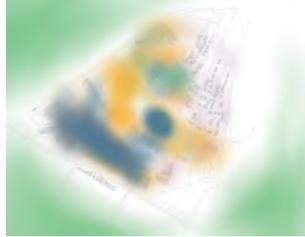
LES USAGES AU-DELÀ DES LIMITES SPATIALES



Un dernier constat que l'on peut faire quant au quartier de la Croix-Blanche est la répartition des usages projetés. Pendant les périodes du matin et de l'après-midi, les usages sont répartis sur l'ensemble du quartier tandis que lors des périodes du midi et de la nuit, ceux-ci sont plus localisés.

C'est à travers les usages que de nouvelles proximités se forment, débordant les limites spatiales, le tout dans différentes temporalités qui viennent se compléter formant une toute nouvelle chronotopie.

SE RETROUVER



LE FUTUR EST DÉJÀ LÀ

Si l'horizon temporel est lointain – 2076 – la situation, elle, est proche, voire commune : un bourg de 4000 habitants, Malville, et sa zone d'activité économique, la zone de Croix-Blanche. Leur position géographique, à égale distance de deux attracteurs urbains – Nantes et Saint-Nazaire – provoque une forte dépendance économique et politique. Pourtant, Malville et sa ZAE présentent les ressources nécessaires à une autonomisation accrue du territoire.

La commande de l'agence d'urbanisme de la Région de Saint-Nazaire porte sur « l'optimisation du foncier des ZAE ». Si à court terme, l'enjeu est bien une forme de densification ou d'intensification de l'activité pour répondre aux exigences de la loi Climat et résilience et à l'objectif de Zéro Artificialisation Nette, à moyen et long terme, il s'agit surtout de savoir quoi produire, comment produire et pour qui produire ?

Pour répondre à ces questions nous avons usé des possibilités offertes par la prospective et l'imaginaire : probablement produire moins. Si possible produire mieux. Produire peut-être pour ceux – et avec ceux – qui sont là, tout proche. À la vérité, le mieux est encore d'admettre que nous ne pouvons pas encore répondre à ces questions.

Pourtant la posture d'humilité qui s'impose ne doit pas conduire à l'inaction ou à la conservation du statu quo. Aujourd'hui, déjà, nous savons que Malville a besoin de retrouver un certain équilibre dans les rythmes qui se déploient au sein de son territoire et dans l'attention qu'elle porte à tous ses habitants.

Nous savons aussi qu'elle a besoin de s'autonomiser, sur le plan politique et économique. Nous savons enfin qu'elle doit se préparer aux changements qui impactent déjà le monde auquel elle appartient.

Ces convictions permettent dès maintenant de dessiner des trajectoires possibles et désirables pour sa zone d'activité économique, futur quartier de la Croix-Blanche. On imagine comment la création d'un cadre de vie meilleure, la simple possibilité de disposer d'un logement adapté à ses besoins, ou le loisir de s'engager individuellement et collectivement dans les décisions qui impactent toute la communauté productive de Malville, pourraient transformer en profondeur le vécu de ceux qui habitent aujourd'hui ce quartier.

Reste à identifier les outils, autant réglementaires que productifs, dont nous disposons ; à inventer ceux qui n'existent pas encore ; et à s'assurer que ces outils restent au service de ceux qui les emploient.

BIBLIOGRAPHIE

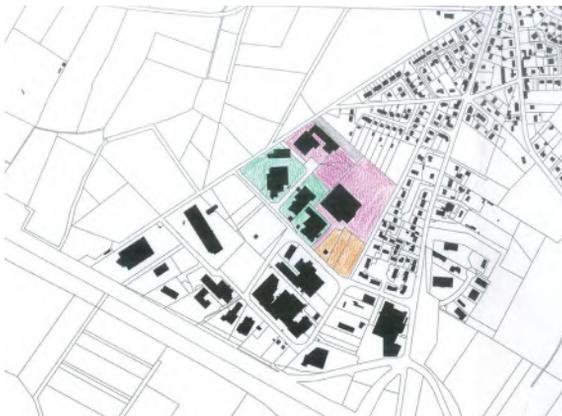
- ANTONIOLI Manola (dir.), Saturations: individus, collectifs, organisations et territoires à l'épreuve, Grenoble, Elya Éditions, coll. « Innovation autrement », 2019.
- GUEZ Alain, C comme chronotopie, Rosny-sous-Bois, Éditions BOA, 2022.
- GUEZ Alain et ZANINI Piero, Des rythmes et des chronotopes, EspacesTemps.net Revue électronique des sciences humaines et sociales., 2021. <https://www.espacestems.net/articles/des-rythmes-et-des-chronotopes/#reference>
- DREVON Guillaume, GWIAZDZINSKI Luc, KLEIN Olivier et BENAYOUN Maurice, Chronotopies: lecture et écriture des mondes en mouvement, Grenoble, Elya éditions, coll. « L'innovation autrement », 2017. <https://shs.hal.science/halshs-01612569/document>
- GWIAZDZINSKI Luc, Repenser la ville en fonction de l'espace et du temps? TEDxINSA Toulouse, 2021. <https://www.youtube.com/watch?v=3AdDytoyCEw>
- DAMON Julien et PAQUOT Thierry, Les 100 mots de la ville, 2e éd. mise à jour., Que sais-je?, Paris, coll. « Que sais-je ? », 2021.
- MERLIN Pierre et CHOAY Françoise (dir.), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, 3e éd., Presses Univ. de France, Paris, coll. « Quadrige Dicos Poche », 2010.
- BRES Antoine, Figures discrètes de l'urbain : à la rencontre des réseaux et des territoires, MétisPresses, Genève, coll. « VuesDensemble », 2015.
- TOUSSAINT Amandine, MOULARD Julien et Collectif Point Virgule. « II. Les zones d'activités économiques. Ces espaces mal identifiés et pourtant leviers de développement économique et urbain », Isabelle Laudier éd., Prospective et co-construction des territoires au XXIe siècle. Hermann, 2020, pp. 213-225.
- Insee, Évolution et structure de la population en 2018 - Commune de Malville (44089), 30 juin 2021
- Insee, Évolution et structure de la population en 2020 - Département de la Loire-Atlantique (44), [archive], 27 juin 2023
- Commune de Malville, Liste des industries de Malville, https://www.malville.fr/fileadmin/user_upload/malville/malville.fr/Nouvelle_liste_industriels_MALVILLE.pdf

- <https://remonterletemps.ign.fr/>
- <https://fr.wikipedia.org/wiki/Malville>
- <https://www.geoportail.gouv.fr/plan/44089/malville>
- <https://www.ipcc.ch/reports/>
- <https://www.umr-cnrm.fr/>
- <https://theshiftproject.org/>
- https://donneespubliques.meteofrance.fr/?fond=rubrique&id_rubrique=38
- <https://www.ifop.com/>
- <https://www.ademe.fr/>
- Document urbanistiques : SCOT, PLU, PADD, SRADETT, PDU.
- <https://www.patriarche.fr/>
- <https://www.guineepotin.fr/>
- <https://www.atelierphilippemadec.fr/philippe-madec.html>
- <https://toulouse.latribune.fr/economie/developpement-economique/2021-12-13/un-nouveau-batiment-de-20-000-m2-a-toulouse-pour-verdir-la-logistique-urbaine-898344.html>
- <https://www.minibigforest.com/solutions/la-methode-miyawaki/>
- <https://agenceter.com/>

ANNEXES

Chiffrage du secteur du «Fourmillement» :

	Parcelles acquises par l'interco entre 2024 et 2030. Dépenses estimées : 2 500 000€
	Parcelles acquises par l'interco entre 2030 et 2035 Dépenses estimées : 2 350 000€
	Parcelles acquises par l'interco entre 2035 et 2044 Dépenses estimées : 370 000€
	Parcelles déjà possédées par la commune, l'interco ou la direction départementale de l'équipement :



Estimation du prix total de l'acquisition du foncier dans le quartier du "Fourmillement" avec la dépollution : **5 720 000 €**

Estimation approximative basée sur le prix de vente d'entreprises au sein de la ZAE ces cinq dernières années et sur les ventes d'entreprises similaires sur le territoire.

L'acquisition sera divisée en trois grandes étapes :

Estimation des revenus totaux du foncier dans le quartier du "Fourmillement":

Le loyer fixé par le bail réel solidaire se basera sur des modules de 16m² (4m par 4m).

sur 20 ans : **5 720 000€**

par an : **286 000 €**

par mois : **23 833 €**

loyer pour un module : **11 €**

- Surface de logement actuel sur la ZAE = **0m²**

- Surface de logement total dans un immeuble en R+4 : **14575m²**

- Possibilité de louer **2 155 modules** sur le quartier de "l'oscillation".

Etude capacitaire :

Etude capacitaire pour un immeuble en R+4 dans le secteur de "l'oscillation":

T1 (32m²), construction de 46 logements dans l'immeuble ce qui correspond à **1472 m²**.

T2 (48m²), construction de 66 logements dans l'immeuble ce qui correspond à **3168m²**.

T3 (80m²), construction de 30 logements dans l'immeuble ce qui correspond à **2400m²**

T5(96m²), construction de 25 logements dans l'immeuble ce qui correspond à **2400m²**.

Ce qui correspond à **14575m²** de logement au total dans cet immeuble.

Chiffrage du secteur de «l'Oscillation» :

Estimation du prix total acquisition du foncier dans le quartier «L'Oscillation» : **8 190 000 €**

Estimation approximative basée sur le prix de vente d'entreprises au sein de la ZAE ces 5 dernières années et sur les ventes d'entreprises similaires sur le territoire.

L'acquisition sera divisée en 3 grandes étapes:

-  Parcelles acquises par l'interco entre 2024 et 2030
Dépenses estimées : 4 400 000 €
-  Parcelles acquises par l'interco entre 2030 et 2035
Dépenses estimées : 1 100 000 €
-  Parcelles acquises par l'interco entre 2035 et 2040
Dépenses estimées : 2 690 000 €
-  Parcelles déjà possédées par la commune, l'interco ou la direction départementale de l'équipement



Revenus:

Estimation approximative basée sur la surface constructible dans l'espace d'optimisation.

Les entreprises pourront louer des unités dans le cadre d'un bail à construction.

Le loyer fixé par le bail réel solidaire se basera sur des unités de 16m² (4m par 4m) que chaque entreprise pourra louer sur une durée de 12 à 99 ans reconductibles.

Une fois les 20 ans atteints pour chaque unité, l'opération sera équilibrée et pourra devenir rentable.

Loyer pour une unité: 18,30€

Dépenses HT	Unités		Quantités	Total prévu	2024-2030	2030-2035	2035 - 2040	2040 et suiv	CUMUL
	Unité	PU							
Etudes									
-Etudes préalables (faisabilité technique et économique)									
-Etudes d'impact									
-Etudes de faisabilité									
-Relèves Géomètre									
<i>Sous total études</i>					500 000	-	-	-	500 000
Foncier									
-Acquisitions				8 190 000	4 400 000	1 100 000	2 690 000	-	8 190 000
-Autres frais (taxes foncières, assurances...)				81 900	49 140	12 285	20 475	-	81 900
<i>Sous total foncier</i>			1	8 271 900	4 449 140	1 112 285	2 710 475	-	8 271 900
Travaux									
-Déconstruction et dépollution	€/Bâtiment	40000	10	400 000	160 000	40 000	200 000	-	400 000
-Aménagement	€/m2	90	10 000	900 000	270 000	-	630 000	-	900 000
-Construction et rénovation				450 000	400 000	50 000	-	-	850 000
<i>Sous total travaux</i>				1 750 000	830 000	90 000	830 000	-	1 750 000
Moe, csp, Assurances									
-Mo VRD et paysage AVP à ADR	% sur travaux estimés	7.0		122 500	36 750	36 750	36 750	12 250	122 500
-Divers : CSPS, imprévus		2		35 000	10 500	10 500	10 500	3 500	35 000
<i>Sous total honoraires</i>				157 500	47 250	47 250	47 250	15 750	157 500
Aménageur									
-MO	% sur dépenses	5.0		572623.0536	143 156	143 156	143 156	143 156	572 623.05
<i>Sous total Aménageur</i>					143 156	143 156	143 156	143 156	572 623
Fond de concours									
			0		-	-	-	-	-
Divers imprévus									
	% sur travaux et foncier	2		200 438	100 219	20 044	80 175	-	200 438
Total dépenses					6 069 765	1 412 735	3 811 056	158 906	11 452 461
Total dépenses cumulées						7 482 499	11 293 555	11 452 461	

Recettes HT	Unités		Quantité	Total prévu	2024-2030	2030-2035	2035 - 2040	2040 et suiv	CUMUL
	Unité	PU							
Location									
-Location des unités	€/Unité/Mois	18,30	1 859	8 164 728	1 632 946	1 632 946	2 449 418	2 449 418	8 164 728
Subventions									
-Région				1 000 000	1 000 000	-	-	-	1 000 000
-Département				500 000	500 000	-	-	-	500 000
-Estuaire et Sillon				1 000 000	330 000	330 000	340 000	-	1 000 000
-ADEME				200 000	66 000	66 000	66 000	-	200 000
-Chambre du commerce et de l'industrie				572 623	-	-	572 623	-	572 623
<i>% sur dépenses</i>		5		572 623	-	-	572 623	-	572 623
Total recettes					3 528 946	2 028 946	3 430 041	2 449 418	11 437 351
Total recettes cumulées						5 557 891	8 987 933	11 437 351	
Solde					(2 540 819)	816 211	(381 015)	2 290 513	(15 110)

Étude capacitaire: Aménagement

Il existe actuellement 22 entreprises sur le site de la ZAE, permettant de créer environ 800 emplois.

Du fait de la liberté d'aménagement offerte aux habitants, il est difficile de définir précisément le nombre d'entreprises total pouvant s'implanter dans le nouvel aménagement. Il est cependant possible de définir une fourchette large.

Dans le cas d'une implantation majoritaire d'entreprises de grande surface, le nombre d'entreprises sera de **41**, ceci est le nombre le minimum d'entreprises pouvant être atteint. Dans le cas d'une implantation plus équilibrée entre petites et grandes entreprises, il sera possible d'atteindre un maximum d'environ **800 entreprises**.

En ce qui concerne le nombre d'emplois créés, si nous estimons qu'une unité de 16m² représente un emploi, il serait possible de créer **6282 nouveaux emplois**. Ce chiffre n'est probablement pas réaliste en tenant compte du fait que plus la surface d'une entreprise est grande, plus son nombre de travailleur au m² est faible. Nous estimons donc plutôt qu'il y aura environ **3000 emplois créés**.

Le nombre d'unités au sol disponible à la location est de **1859**, les loyers ne prennent en compte que la surface au sol. Il est ainsi possible pour chaque entreprise de construire verticalement en respectant les normes de constructions imposées ainsi que les prescriptions de hauteur. Il sera ainsi possible de construire un total de **6282 unités** soit :

- 1859 unités en RDC
- 1859 unités en R+1
- 1008 unités en R+2
- 1008 unités en R+3
- 548 unités en R+4

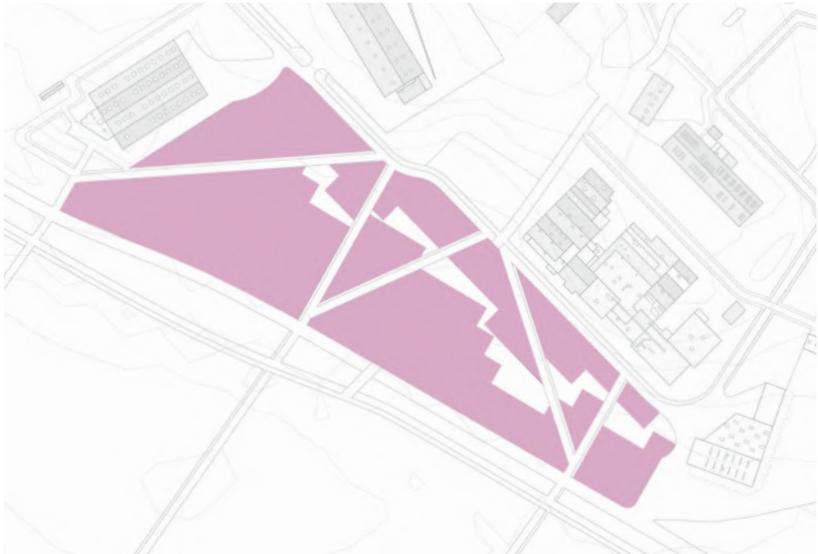


La surface industrielle existante au sein de la ZAE est actuellement d'environ 64 000m².

Dans le cas de ce programme d'aménagement, la surface au sol sera bien plus dense, le Funtun et Tipiak seront conservés, représentant une surface de 18 855m². À cela viendront s'ajouter dans l'espace d'optimisation 29 744 m². La surface au sol industrielle bâtie sera donc réduite de 15 401m² et entièrement située dans le Sud du Quartier de la Croix-Blanche, libérant le Nord pour de nouveaux types d'usages.

Si nous prenons à présent la surface totale, la verticalisation des nouvelles constructions permettra de créer jusqu'à 119 367 m² de surface industrielle et artisanale.

Chaque entreprise ne pourra dépasser une certaine surface au sol pour préserver l'équilibre de l'aménagement, la surface minimale représentera donc 1 unité, soit 16m². La surface maximale sera quand à elle de 48 unités soit 768m².



Pour que la future entreprise **Géobat** (Actuellement le Funtun) située dans le Quartier de la Croix-Blanche puisse lancer sa filière de construction bois au plus vite, il faut renforcer la sylviculture sur le territoire malvillois. Entre 2024 et 2030, **100 hectares** de terre seront dédiés à la production de bois, principalement autour du **Peuplier** dans un premier temps car il bénéficie d'une croissance rapide permettant sa récolte à partir de 10 années.

Pour les constructions réalisées **entre 2024 et 2034**, les nouvelles surfaces industrielles ne pourront donc être réalisées avec la nouvelle filière bois

du Funtun, elle se feront donc avec des matériaux bois issus d'**entreprises locales existantes**.

Les constructions réalisées **à partir de 2035** pourront quant à elles bénéficier du bois issu de la sylviculture malvilloise, la filière bois de Géobat aura commencé sa production depuis 1 an. **L'entièreté** de la construction pourra être réalisée par la nouvelle filière.

La culture de peuplier peut permettre de produire environ **10m³ de bois par hectares et par an**, il serait ainsi possible de produire dès 2034 jusqu'à **1000m³** de bois chaque année.

Exemple de ce que peut représenter 100 hectares à l'échelle du territoire :



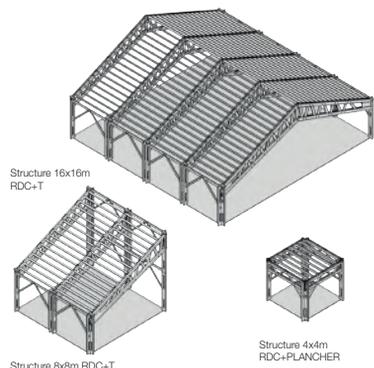
Regardons à présent le volume de bois nécessaire pour la création de l'espace d'optimisation.

Il est nécessaire de produire un total 6282 unités, chacune d'entre elles nécessite 2,32 m³ de bois pour la construction de sa structure. Cela représente un total de **14 574 m³ de bois**.

Il faut de plus produire un total de 930 structures de toitures, chacune d'entre elles nécessite 3,48 m³ de bois, soit un total de **3 236 m³ de bois**.

Nous estimons qu'à partir du lancement de la filière bois en 2034, il restera 3728 unités et 586 toitures à produire, soit un total de **10 687m³ de bois**.

À raison de 1000m³ par an, soit presque **11 ans** au total pour terminer la construction des nouvelles industries.



Étude capacitaire: L'entrepôt

L'espace de livraison se situe à l'emplacement d'un **bâtiment existant** de 2 290 m², ce dernier sera en grande partie conservé et rénové, et bénéficiera d'une extension de 500m² au Nord. Le prix total de la transformation est estimé à **400 000€**.

L'entrepôt de livraison et d'expédition bénéficiera de **22 places** de stationnement pour camions, 14 seront dédiés à la réception, 8 pour l'expédition.

Il permettra de stocker un grand nombre de palettes, ces dernières devront néanmoins respecter certaines dimensions, à savoir le format de **palette européen** (120 par 80cm) et ne devront pas dépasser une hauteur de 120 cm. Ces dimensions permettent aussi d'optimiser le remplissage des camions, leur volume plein pourra passer de 33 palettes (lorsqu'elles dépassent les 120cm) à 66 palettes, réduisant le nombre de livraisons et d'expéditions nécessaires.

Ces dimensions permettent aussi de pouvoir stocker les palettes sur **4 niveaux**, la hauteur sous plafond du bâtiment existant n'étant que d'environ 7m.

Le bâtiment disposera d'une surface totale de **2 790 m²** divisés en 3 zones:

-**La zone de stockage** pour la réception, d'une surface de 1602 m², elle permettra d'accueillir 468 mètres de paletiers, soit une capacité totale de stockage de **1 872 palettes**.

-**La zone de stockage** pour l'expédition, d'une surface de 660m², elle permettra d'accueillir 228 mètres de paletiers pour une capacité totale de stockage de **912 palettes**.

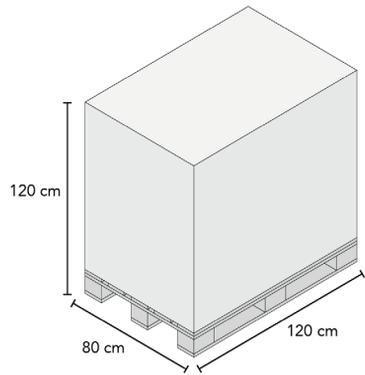
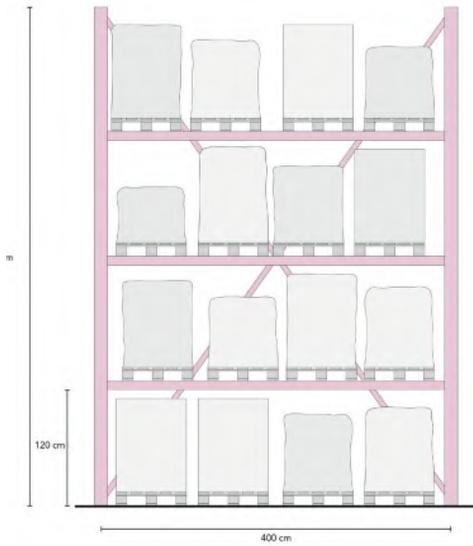
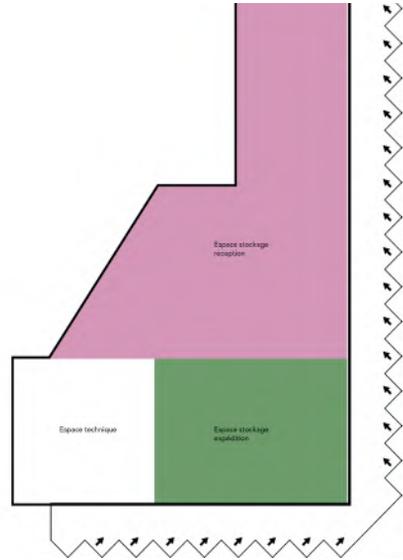
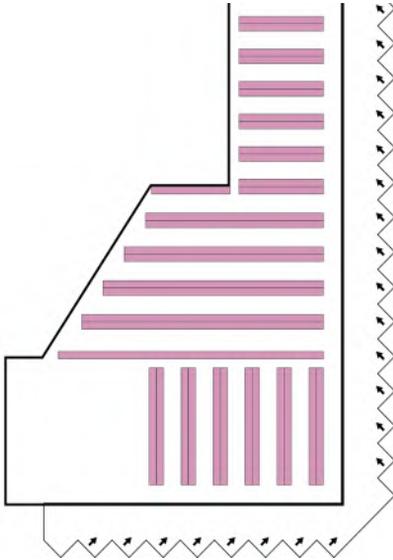
-**La zone technique**, d'une surface de 528m², qui permet de préparer les palettes.

L'entrepôt permettra de stocker un volume considérable de marchandises, à savoir un total d'environ **2 784m³** de marchandises.

L'entrepôt permet ainsi d'offrir un espace de stockage d'une palette aux entreprises pour chaque unité au sol louée et permettra aussi de créer une quinzaine d'emplois.



Au-delà d'une greffe urbaine, comment faire (la) ville ?





Parklets in Tordenskioldsgate (Photographer: Ingar Sørensen)

ATELIER DÉSIRS DE TERRITOIRES

Analyse d'un projet urbain

THE CAR-FREE LIVABILITY PROGRAMME
OSLO- NORVÈGE

Gladys BURBAN

Véronique Zamant et Valerian Amalric
Le 12/12/2023



Balançoire familiale sur Myntgata 2 (Photographe : Ingar Sørensen)

Sommaire

- Présentation de la ville d'Oslo
- Présentation générale du projet urbain
- Analyse du projet au regard des problématiques Chronotopie et Mixité
- Apport pour le projet
- Bibliographie

PRÉSENTATION DE LA VILLE D'OSLO

Oslo est la capitale de la Norvège, elle était autrefois appelée "Christiania" et a été rebaptisée Oslo en 1925. C'est le centre économique de la Norvège

Elle abrite de nombreuses entreprises nationales et internationales notamment dans le secteur de la finance, de la technologie et maritime. C'est une ville cosmopolite avec un fort dynamisme économique et culturel. D'un point de vue politique, la municipalité s'oriente principalement vers des sujets en lien avec le développement durable, les structures publiques, la culture et l'inclusion sociale. La municipalité d'Oslo s'est engagée à réduire son empreinte carbone et ses gaz à effet de serre de moitié d'ici 2020 et de devenir sans combustibles fossiles d'ici 2030.

Elle promeut également l'utilisation des transports en commun, les mobilités douces, l'utilisation des véhicules électriques. La ville d'Oslo investit dans des projets de développement durable et met en avant des initiatives écologiques. Elle a été élue capitale verte Européenne en 2019.

D'un point de vue démographique Oslo compte en 2022 plus de 690 000 habitants, dont 25,6% d'immigrants. La population d'Oslo connaît une augmentation de 30% depuis les années 2000 ce qui en fait une des plus dynamiques d'Europe. Cette forte croissance démographique peut cependant entraîner plusieurs problématiques telles qu'une pression importante sur le logement, une congestion et des problèmes de transport et enfin un impact important sur l'environnement.



Le front de mer d'Oslo. (Photographie : Norway,mv)



Sauna du fjord sur le front de mer d'Oslo. (Photographie : Mennio Schaefer)

THE CAR-FREE LIVABILITY PROGRAMME

Pour répondre à ces problématiques en 2015 une majorité rose-verte municipale est entrée en fonctions et a décidé d'adapter les politiques de planification urbaine et d'investir dans des infrastructures pour gérer les défis posés par la croissance démographique à Oslo. Leurs objectifs étaient de réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 et de devenir sans combustibles fossiles d'ici 2030. Afin d'atteindre ces objectifs le programme "habitatés sans voiture" a été mis en place en 2016.

Ce programme consiste à réduire la part des voitures dans Oslo et plus particulièrement dans le centre-ville et de favoriser les modes de transport plus durables. Pour ce faire, la municipalité d'Oslo a restreint la circulation dans certaines zones de la ville en instaurant des péages urbains et en limitant l'accès aux véhicules privés dans le centre-ville.

Ces restrictions ont été accompagnées d'une réduction de près de 800 places de stationnement. Encourageant ainsi les habitants à utiliser les modes de transports plus respectueux de l'environnement. A l'origine, la municipalité voulait que le centre-ville d'Oslo soit une zone sans voiture, mais face à la forte opposition des habitants, ils ont opté pour une approche plus progressive.

La ville a également investi dans les transports en commun en augmentant le réseau de tramways, en améliorant les lignes de bus et en proposant des tarifs réduits pour les transports en commun. Oslo a de la même façon augmenté le nombre de pistes cyclables en améliorant leur sécurité avec un élargissement des trottoirs pour rendre plus attrayant et sécurisant les déplacements à vélo et à pied.

La municipalité a également augmenté le nombre de voies piétonnes dans le centre-ville et a investi dans l'entretien des espaces vélos et piétons déjà existants. La ville a aussi installé des bornes de charge électrique dans toute la ville en parallèle d'un assouplissement des restrictions en centre-ville pour les véhicules électriques avec une exemption de péages et des réductions fiscales pour les utilisateurs de véhicules électriques.



By Kåben 22. (Photographie : Ingar Sørensen)

THE CAR-FREE LIVABILITY PROGRAMME

Enfin, la ville d'Oslo a mis l'accent sur la proximité dans leurs projets de planification urbains. Permettant aux habitants d'avoir accès à des services près de chez eux et évitant ainsi les déplacements de longues distances pour leurs besoins du quotidien. Ils ont également aménagé des espaces publics plus qualitatifs, augmenté le nombre d'espaces verts et amélioré les connexions à travers le centre-ville. La ville a aussi travaillé à l'amélioration de la logistique urbaine en mettant de nombreuses places à disposition pour les livraisons de marchandise. La municipalité a aussi fait le choix d'augmenter le nombre de places pour les personnes en situation de handicap. C'est par le biais de ces mesures que la municipalité d'Oslo souhaite réduire la pollution et la congestion, encourager les modes de déplacements doux et offrir ainsi une meilleure qualité de vie aux habitants d'Oslo.

Pour mettre en place ces différentes mesures, la municipalité a invité les habitants et les usagers du centre à donner leurs avis et à partager leurs idées avec l'organisation de réunions, de présentations, mais aussi en ligne sur la plateforme de la municipalité. Suite à cette concertation différents projets ont été mis en place tels que l'installation de mobilier urbain, l'amélioration des équipements et l'organisation d'événements.

A chaque étape du programme, la municipalité a effectué des enquêtes sur la circulation automobile. On apprend alors que la circulation automobile a diminué de 19% entre 2018 et 2019 en centre-ville et que le taux d'occupation est passé de 1,41 à 1,85 passagers par véhicule. Du côté des habitants d'Oslo, 52% se considèrent ouverts à un centre-ville avec moins de véhicules selon les sondages de la municipalité et 27% d'entre eux vont maintenant à pied à leur travail dans Oslo. De plus, les statistiques montrent que les magasins ont connu une augmentation de 10% de leur fréquentation depuis l'interdiction des voitures dans le centre-ville d'Oslo.

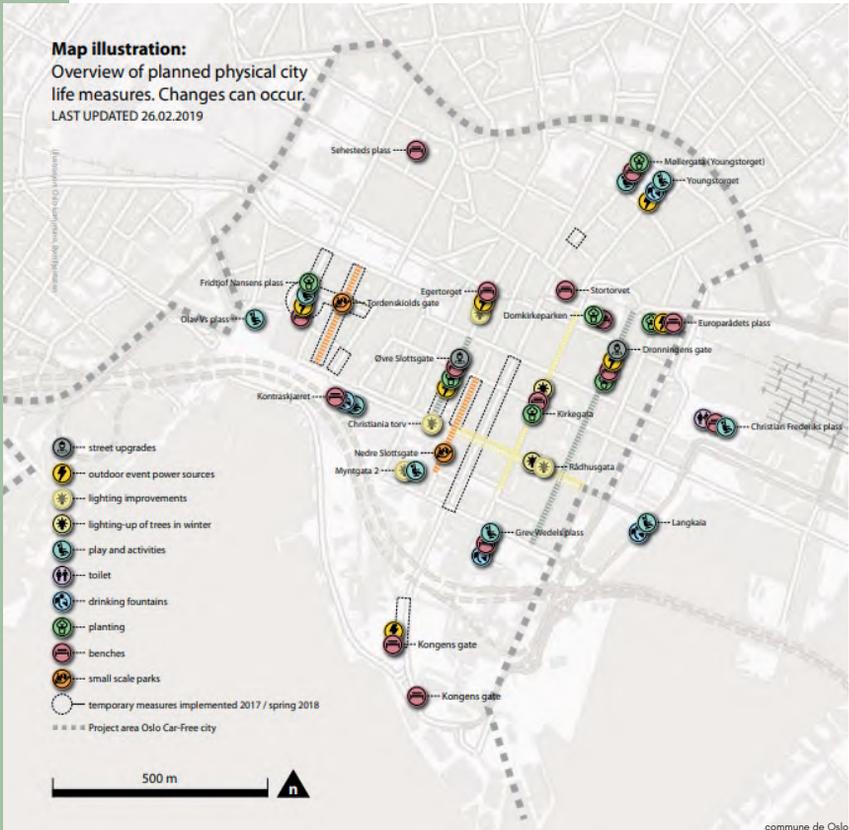


Parklets à Møllergata (Photographe : Ingar Sørensen)



Pilot Furniture in Oslo Slottsgate (Photographe : Terje Brand)

THE CAR-FREE LIVABILITY PROGRAMME



THE CAR-FREE LIVABILITY PROGRAMME



CHRONOTOPIE ET MIXITÉ

Ce sujet raisonne directement avec notre projet et avec les différentes stratégies que nous avons décidées de mettre en œuvre.

Tout d'abord du point de vue de notre thématique Chronotopie et Mixité le programme habitabilité sans voiture proposait des stratégies pouvant influencer l'utilisation du temps et de l'espace des habitants notamment en adaptant les horaires et l'offre des transports en commun permettant de répondre aux besoins des habitants à différents moments de la journée. Avec par exemple des horaires étendus le soir pour les loisirs et avec des services spéciaux pour des événements culturels ou sportifs.

La municipalité a aussi créé des espaces et des activités temporaires à différents moments de la journée :

- Projection de films en extérieur le soir à Fridtjof Nansens plass
- Installation de hamacs dans la rue l'après-midi pour faire la sieste
- Installation de tables de ping-pong et organisation d'activités sportives le matin

Ces événements en plus de proposer un environnement urbain plus stimulant pour les habitants permettent aussi d'étendre leurs activités à différents horaires de la journée et de modifier leurs pratiques. De plus, la municipalité aménage des espaces publics sécurisés, inclusifs et attractifs alliés à une diversité des options pour des activités nocturnes. (ex: installation de brasero sur la place Fridtjof Nansens.)

Dans le cadre du programme habitabilité sans voiture la municipalité à aménager les espaces urbains en espaces polyvalents et modulables permettant aux habitants de se réapproprier les espaces selon différentes temporalités et activités. Ces aménagements favorisent une utilisation dynamique de l'espace en fonction des heures de la journée. Ces différents événements et aménagements adaptés à différentes temporalités offrent des expériences variées en fonction des heures et des saisons et influencent la façon dont les habitants vivent et perçoivent le temps et l'espace dans la ville d'Oslo.



Various alternative street activities (Photographie : la ville d'Oslo)



Various alternative street activities (Photographie : la ville d'Oslo)

CHRONOTOPIE ET MIXITÉ

Le projet habitabilité sans voiture reprend plusieurs de nos stratégies et de nos grandes orientations. Il propose comme nous d'équilibrer les relations trajets pour les besoins quotidiens des habitants. De la même façon, la ville d'Oslo propose de nombreuses habitations et d'emplois rendant possible le fait d'habiter proche de son travail et ainsi de pouvoir s'y rendre en mobilité douce.

La municipalité a aussi mis en avant la création d'aménagements urbains garantissant une accessibilité pour tous, notamment aux personnes âgées et en situation de handicap (installations de bancs, aménagement de la voirie et des trottoirs pour les rendre plus accessibles et sécurisants, multiplication des places de stationnement pour les personnes en situation de handicap, construction de toilettes et fontaines publiques.). La ville fait d'ailleurs partie du réseau d'organisation mondial de la santé des villes "age-friendly". Ces aménagements favorisent l'inclusion sociale et la proximité fonctionnelle pour tous les habitants.

Pour poursuivre la ville à augmenter le nombre d'espaces verts en ville et à aménager des espaces publics qualitatifs bien entretenus et accueillants favorisant les rencontres informelles entre les habitants et renforçant les liens sociaux locaux. Aussi piétonner certaines zones permet de la même façon de promouvoir la convivialité. La ville encourage la création d'espaces partagés, d'événements publics inclusifs permettant de renforcer les liens sociaux et d'offrir des opportunités de partage et de collaboration entre les habitants.

Enfin, l'utilisation de la concertation par la municipalité permet d'impliquer les résidents dans le processus de planification urbaine pour comprendre leurs besoins spécifiques en termes de proximité et de vie de quartier. Cette concertation permet de concevoir des espaces répondant réellement aux attentes et aux modes de vie des habitants.

De par ses mesures et aménagements, la municipalité d'Oslo favorise la proximité entre les individus dans la ville favorisant les interactions sociales, mais aussi en facilitant les proximités fonctionnelles.



Les besoins fondamentaux de la ville (Photographe : Ingar Sørensen)



Réunion de Concertation (Photographe : la ville d'Oslo)

APPORT POUR LE PROJET URBAIN

Le projet habitabilités sans voiture reprend plusieurs de nos stratégies et de nos grandes orientations. Il propose comme nous d'équilibrer les relations spatiales en réduisant la nécessité des déplacements quotidiens avec des services de proximité et la possibilité d'être logé près de son lieu de travail. Cependant, dans notre projet, nous proposons d'aller un peu loin en proposant de relocaliser les productions vitales à Malville et de disposer les entreprises dans le village d'activité en fonction de leurs proximités avec leurs lieux d'acheminement et de provenance. On propose aussi d'avoir une production locale évitant ainsi d'importer les produits vitaux des quatre coins du pays. Cela permet à la fois à Malville de s'autonomiser, mais aussi d'avoir un circuit plus court et donc moins polluant. Ces orientations s'accompagnent de stratégies avec par exemple l'orientation de la production des entreprises vers les besoins réels de Malville et une mutualisation des moyens de production. L'installation d'une filière de construction bio-sourcée et géo-sourcée comme débouché de la nouvelle filière agroforestière. Et enfin, le renforcement des dispositifs de restaurant collectif pour orienter le développement agricole et favoriser une alimentation locale. Pour finir, nous avons aussi pour objectif le renforcement du tissu maraîcher en permaculture dans le quartier de la Croix Blanche.



Sur la thématique des mobilités douces comme la ville d'Oslo, nous avons pour projet de réduire voire supprimer la présence des voitures dans notre projet urbain. Nous trouvons que l'idée du péage dans certaines zones est intéressante. Nous avons aussi trouvé pertinent d'avoir un retour statistique au sujet de l'augmentation du covoiturage et du nombre de personnes qui se rendent à pied au travail. Aussi, le retour de la population est positif ce qui montre que ce type de dispositif porte ses fruits. La statistique sur l'augmentation des fréquentations des commerces est aussi très enrichissante, elle permet de contrecarrer l'idée reçue selon laquelle le manque de places de stationnement au bord des commerces ferait réduire la fréquentation. De la même façon que la ville d'Oslo, nous allons privilégier les mobilités douces avec des aménagements piétons et vélos qualitatifs et sécurisés. Nous allons favoriser l'utilisation des transports en commun avec une navette collective qui dessert le quartier de la Croix Blanche. Nous proposons aussi la location de voitures électriques en libre-service dans le parking multimodal à l'entrée sud du quartier. Dans notre projet, on prévoit de supprimer toutes les places de parking dans le quartier de la Croix Blanche. A la place, nous proposons un parking multimodal mutualisé à tout le quartier en entrée de zone. Ce parking nous permet de réduire le nombre de places de parking, de libérer du foncier et d'apaiser les déplacements dans la zone. Un accès contrôlé par un péage pourra cependant être mis en place dans le secteur pavillonnaire déjà existant le rendant uniquement accessible en voiture aux habitants du secteur. Pour faciliter les mobilités douces, nous proposons également de redessiner l'accès aux entreprises et aux lieux de vie pour raccourcir les distances pour les piétons et les mobilités douces.

APPORT POUR LE PROJET URBAIN

Au sujet des proximités, nous voulons aussi favoriser la concertation, mais plus que créer du lien social et connaître les besoins des habitants nous voulons autonomiser les habitants en engageant une transformation de la politique locale vers des dynamiques de démocratie directe. De manière interne au quartier de la Croix Blanche, nous voulons proposer des espaces de rencontres, de concertations, de propositions, de débats et de votes. Ils seront mis en place par étape, permettant l'ancrage politique dans les mœurs de façon progressive. Cette nouvelle organisation politique engage une redistribution des pouvoirs sur des échelles plus petites.

De la même façon que le programme d'habitabilité, nous souhaitons rendre l'espace public plus inclusif en pensant aux personnes âgées et en situation de handicap. Pour cela, nous devons créer des espaces de repos avec des bancs, mais aussi proposer tous les services de nécessité avec l'installation de plusieurs toilettes publiques gratuites et des fontaines à eau. Nous devons également prêter attention aux aménagements des voiries pour qu'elles soient accessibles à tout le monde. Nous proposons aussi dans notre projet des logements mixtes inter-générationnels.



Berit Reedt (Photographie : NTB - Sean Fra)

Du point de vue de la chronotopie nous voulons nous inspirer de la ville d'Oslo en créant des espaces sécurisés et accueillant de nuit comme de jour. Mais aussi proposer des événements notamment artistique permettant de changer les pratiques des habitants de façon temporaire, à différents moments de la journée pour améliorer leur cadre de vie et pour générer de la convivialité dans le quartier de la Croix Blanche. Au niveau de la thématique de la chronotopie nous souhaitons aussi avoir un impact sur la vie des habitants à horizon 2076 en réduisant le rôle central du travail, en réorganisant le temps de la vie et en apaisant les rythmes.

Pour finir là où la ville d'Oslo a pour objectif de réduire son impact environnemental nous avons pour objectif aussi de réduire l'impact environnemental du quartier de la Croix Blanche à Malville, mais nous avons aussi pour objectif de préparer Malville en anticipant les effets du changements climatiques à court, moyen et long terme. Plus que de vouloir réduire notre impact énergétique, nous proposons aux Malvillois de commencer à s'adapter aux changements climatiques inévitables.



Installation de Brasero à Fridtjof Nansens plass (Photographie : ville d'Oslo)



Oslo Byliv, Kirkegata (Photographe : Christoffer Kröok)

Bibliographie

Gillaud, M., Chéreau, M. (2022). *Inventer les villes durables: Idées et outils pour relever les défis d'aujourd'hui*. Dunod.

Tortosa, G. (2023). *La réussite des mesures de restriction automobile dans les villes norvégiennes, résultat d'une convergence nationale imposée et cohérente*. Revue d'Économie Régionale & Urbaine, vol. , no. 1, pp. 59-81.

Sitographie

Consulté le 09/12/2023 :

De Labaca, J. (2022). *Centre sans voiture ou accès restreint ? L'exemple inspirant d'Oslo*. Rue de l'Avenir.

URL: <https://rue-avenir.ch/themes/quartiers-sans-voitures/oslo/>

Consulté le 09/12/2023:

Tortosa, G. (2021). *L'établissement d'un centre ville sans voiture à Oslo, ou l'eupéanisation de la capitale norvégienne*. Nordiques. Journals Open edition.

URL: <https://journals.openedition.org/nordiques/2259>

Consulté le 09/12/2023:

Ecologie.gouv. *Oslo, une ville durable exemplaire pour l'Europe*

URL: <https://www.ecologie.gouv.fr/oslo-ville-durable-exemplaire-leurope>

Consulté le 09/12/2023:

Oslo Kommune. *The Car-free Livability Programme*.

URL: [https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13319592-](https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13319592-1553857948/Content/Politics%20and%20administration/City%20development/Car%20free%20city/The%20Car-free%20Livability%20Programme%202019.pdf)

[1553857948/Content/Politics%20and%20administration/City%20development/Car%20free%20city/The%20Car-free%20Livability%20Programme%202019.pdf](https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13319592-1553857948/Content/Politics%20and%20administration/City%20development/Car%20free%20city/The%20Car-free%20Livability%20Programme%202019.pdf)

Dessau, ville décroissante

Thibault KERBRAT - Analyse d'un projet urbain
Atelier Désirs de Territoires



Sommaire

- Mise en contexte avec le projet à Malville
- Dessau: Une histoire urbaine, architecturale et sociale
- Une stratégie par le vide
- Retrouver un lien avec la nature
- Les vagues migratoires, réponses à la décroissance ?
- L'habitant au coeur du changement
- Inspirations pour Malville 2076
- Bibliographie

Mise en contexte avec le projet à Malville

Dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAE à Malville, nous nous sommes appuyés sur des crises majeurs pouvant se produire dans les prochaines années, nous avons par exemple cité un choc pétrolier en 2037, puis une crise migratoire en 2058, c'est cette seconde crise qui va nous intéresser ici. Elle serait principalement causée par le réchauffement climatique, certaines zones, principalement les régions du Sud, auraient des températures telles qu'elles en deviendraient presque invivables. C'est aussi le cas de villes, la densité bâtie et les matériaux utilisés n'ont pas été imaginés pour lutter contre une hausse des températures. Cela aurait de nombreuses conséquences, pour la structure même du bâti, mais surtout pour les habitants, la hausse des températures serait bien plus forte dans les zones urbaines que dans les zones rurales. Cela pourrait mener dans les prochaines années à un fort exode urbain. C'est alors que nous pourrions parler de villes décroissantes, les villes qui doivent lutter contre la perte de population. Dans un avenir fortement bouleversé par les changements climatiques, nous pouvons nous demander si la décroissance représente une menace ou au contraire une opportunité pour les villes ?

Pour répondre à cette question, nous pouvons nous appuyer sur des exemples actuels de villes décroissantes et des leviers qu'elles ont mis en place pour y remédier. J'ai choisi de prendre l'exemple de la ville de Dessau en Allemagne.

Dessau : Une histoire urbaine, architecturale et sociale

Dessau est une ville d'Allemagne, située au Sud-Est de Berlin. Historiquement riche en matière d'urbanisme et d'architecture, la ville a su développer de nombreux atouts. Dès le XVIII^e siècle, une réforme paysagère permet à la ville de créer un grand réseau de parcs d'agrément et agricoles qui constitue une grande ceinture verte autour de la ville, appelé le « Royaume des Jardins » et aujourd'hui reconnu au patrimoine de l'UNESCO. La ville est aussi connue pour être devenue le terrain d'expérimentation du Bauhaus et avoir accueilli son école, une école d'art, d'architecture et de design fondée en 1919 par l'architecte Walter Gropius à Weimar, en Allemagne. En 1925, en raison de pressions politiques et financières, le Bauhaus a déménagé à Dessau. Le nouveau bâtiment emblématique conçu par Gropius lui-même a été inauguré en 1926 mais fermé en 1932 avec l'arrivée au pouvoir du Parti nazi, le bâtiment ne pu rouvrir ses portes qu'à partir de 1976, son intérêt est maintenant patrimonial et pédagogique.

Le Bauhaus est un mouvement révolutionnaire possédant une forte vocation sociale. Artistes et artisans recherchent la simplicité à tout prix pour permettre une production en série à faible coût accessible pour le plus grand nombre. Les ouvrages sont minimalistes et fonctionnels et s'appuient sur des matériaux hérités de la révolution industrielle, comme le béton, l'acier, le verre et le plexiglas, et dessinent des



Bâtiment du Bauhaus - Source: Pen Magazine



Le Wörlitz Lake, appartenant au «Royaume des Jardins» - Source: officetourisme

Anciennement une ville très industrialisée, Dessau a subi lors de la réunification en 1990, comme beaucoup de villes d'Allemagne, la restructuration économique du pays. De nombreuses entreprises industrielles disparaissent et causent un fort exode urbain, la

La stratégie urbaine

Afin de faire face au désintérêt de la population pour la ville, la municipalité décide d'innover ses stratégies d'aménagement pour la ville afin de lutter contre le taux de vacances élevé, le vieillissement de la population et la perte d'attractivité. Tout cela commence avec le problème du taux de vacances très élevé, à hauteur de 14,1% en 2015, à titre de comparaison, à Berlin la même année le taux de vacances était de 1,2%. Ces immeubles vides représentent un fort coût d'entretien (50% du budget de DWG, le plus grand bailleur de la ville) et se font symbole de la perte d'intérêt pour la ville. La première mesure fut donc d'instaurer une politique de démolition et de débiter une nouvelle approche d'aménagement par le vide. Dès 2002, l'état fédéral accorde une aide financière aux communes pour la démolition des bâtiments vacants appelée « Abriss zum Aufwerten » (« Démolir our mieux valoriser »). Ainsi entre 2002 et 2019, DWG a détruit 5104 de ses logements. La subvention représentait un avantage certain pour les bailleurs grâce à la loi « Altschuldenhilfegesetz », qui permettait de détruisant des logements de se défaire des dettes anciennes qui y étaient rattachées.

Cette vague de démolition n'a cependant pas eu que des effets positifs sur la ville, les barres d'immeubles étant la principale cible de destruction, de fortes disparités se créent entre le Sud de la ville où sont situées la plupart des barres de logements sociaux, et le Nord composé de quartiers pavillonnaires privés, non destinés à être détruits. De même que le centre ville continue à être délaissé tout en poursuivant le développement du foncier en périphérie, rendant impossible une décroissance concentrique. Cela a pour résultat que le Centre et le Sud de la ville se retrouve maintenant envahis de terrains vagues. De plus pour les bailleurs, les surfaces terrains libérées ne sont pas sources de réflexions pour de futurs usages. La municipalité est donc parvenue au fil des années à stabiliser les dépenses par la démolition, mais maintenant, que va t-il advenir de tout ces terrains libérés ?

Une première réflexion autour de ce sujet se développe dans les années 2000, grâce à la fondation Bauhaus avec le processus de réflexion de l'IBA 2010 Stadtumbau, l'Exposition internationale d'architecture dédiée au renouvellement urbain en Saxe-Anhalt. Ainsi donc, en 2006, l'expérience « 400 qm Dessau » est mise en place, consistant à céder gratuitement des parcelles de 400m² aux citoyens afin d'en définir librement l'utilisation transitoire. Ces surfaces sont définies sur la base d'une pixellisation du territoire. 19 parcelles seront alors parrainées pour développer 13 projets citoyens tels qu'un terrain de BMX, un jardin médicinal ou encore une ferme urbaine. Tout cela s'accompagne aussi d'une volonté de sensibilisation des citoyens aux divers projets, mis en place très facilement par un concept de « fil rouge », de simple piquets surmontés de drapeaux rouges balisant un parcours piéton et cycliste le long des différentes parcelles.

la construction bien plus sceptique aux idées de l'IBA. Ainsi il ne reste aujourd'hui plus de 3 projets actifs sur les 19 réalisés. La cause de cet abandon peut aussi être imputée à l'IBA pour sa volonté de créer un projet urbanistique innovant sans s'intéresser réellement aux problèmes sociaux du territoires, dont les habitants essaient de survivre au jour le jour.



Pixellisation du territoire - Source: Brückner



Des espaces fortement denses - Source: Google Map



De nombreux liens avec les sujets de Chronotopie et de mixité (ou Proximité)

Retrouver le lien avec la nature

La ville est historiquement connue pour son « Royaume des jardins » datant du XVIII^e siècle, cette base a été une source d'inspiration pour les urbanistes afin de redéfinir la place de la nature en ville. En effet, les destructions ont permis de créer de nouveaux espaces végétalisés et de dessiner la nouvelle trame verte de la ville. Les chemins paysagers partant de la périphérie venant amener la « campagne » en ville se développent alors peu à peu, les bailleurs faisant en sorte de libérer en priorité le foncier situé sur ces tracés. Cependant tout le foncier n'est pas détenu par la ville et les bailleurs, et la municipalité n'a pas toujours les moyens d'acquérir le foncier privé ou d'indemniser les résidents de ces zones. La ville tente aussi de faire revenir la nature sauvage dans le centre avec programme écologique permettant de développer la biodiversité végétale naturelle, mais le principal intérêt de ce projet est surtout d'alléger le poids financier de l'entretien de ces espaces par la ville. On remarque ici une volonté de créer une nouvelle identité à la ville, auparavant essentiellement industrialisée et bâtie, puis désertée au profit de terrains vagues. L'idée était ici d'en faire une ville ouverte sur la ruralité, où bâti et nature s'entremêlent, mais encore une fois, face à l'incapacité de la municipalité à trouver les fonds nécessaires et à contrôler le foncier, ce projet ne viendra jamais à son terme, et les trames vertes se retrouveront discontinues.

Les vagues migratoires, réponses à la décroissance ?

L'accueil des réfugiés en Allemagne est inscrit dans un cadre législatif national, l'article 16 du Grundgesetz accorde le droit d'asile aux personnes persécutées pour des raisons politiques. L'arrivée de cette population peut présenter une source de dynamisme pour la ville, par exemple, en 2014, la région Saxe-Anhalt, où se situe Dessau perdait 9000 habitants, mais en 2015, le solde migratoire est devenu positif avec plus de 9900 nouveaux arrivés, ce en grande partie grâce aux nombreuses demandes d'asiles accordées pour ce territoire. Cette nouvelle population permettrait de répondre au problème de vacance des logements et trouverais elle aussi des logements facilement et rapidement. C'est ce que fait actuellement Dessau en utilisant les logements vacants pour héberger les nouveaux arrivants le temps qu'ils obtiennent leurs titres de séjour. Dans un contexte où les habitants essaient de se réapproprier une ville désertée, l'arrivée d'une nouvelle population pourrait rassembler autour d'une volonté commune de redynamisation et de mixité pour la ville de Dessau. Souvent vu comme une problématique, l'arrivée de population migrantes sur un territoire peut se révéler être une véritable opportunité pour renforcer l'économie tout comme l'activité associative.

L'habitant au coeur du changement

On peut remarquer que Dessau possède une activité associative très riche, avec pas moins de 300 associations, dont nombre d'entre elles sont portées par une volonté d'autonomisation alimentaire, énergétique et intellectuelle. Elles militent pour redonner vie à certains quartiers qui ont particulièrement subis la politique de démolition de la ville, tout en proposant des expérimentations en accord avec la situation de décroissance de la ville. Les vides urbains ont donc représenté une aubaine pour ces associations afin de développer un système d'innovation par le bas, remettant l'habitant au centre du projet, démontrant un vrai attachement à la ville mais aussi l'échec des politiques locales à relancer ces espaces. Tout cela a mené à politiser toujours plus les citoyens jusqu'à créer en 2007 une liste citoyenne aux élections municipales afin de représenter les intérêts des habitants au sein du conseil municipal.

Ces initiatives ont mené à la réussite de plusieurs projets sociaux et culturels. Le premier étant la VorOrt-Haus (« la maison in situ »), s'appuyant sur la rénovation d'un ancien hôpital abandonné depuis 1999, de nombreux projets y ont vu le jour comme un jardin partagé, une bourse d'échange, une cuisine partagée, un bar, une scène de concert et de nombreux ateliers artistiques. Cette maison devient un lieu de vie et de fête où peuvent se dérouler de nombreux événements tels que la fête de la musique, sa réhabilitation se fait au fil du temps et selon les moyens à disposition. La ville cède gracieusement l'utilisation du bâtiment en 2016 en reconnaissant l'action spontanée et pérennisante du projet.





L'autre grande réussite associative est l'Urbane Farm Dessau (« la Ferme urbaine de Dessau »), qui est née du processus de l'IBA en 2010, située dans un quartier défavorisé qui a fortement subi les démolitions. Le projet, porté par la chercheuse-paysagiste Heike Brückner, devait tenter d'expérimenter les formes urbaines du Dessau du futur dans les domaines de l'énergie, de l'alimentation et de la mobilité. Il débuta sur un terrain d'environ 1 km² ou se situait initialement des barres d'immeubles, les jeunes défavorisés pouvaient y venir temporairement apprendre des métiers autour du jardinage. Le lieu devient peu à peu un espace urbain productif permettant de renforcer le lien social à une échelle ultra locale. Les jardins s'étendent grâce à la location de nombreux terrains dans la ville, permettant d'expérimenter des moyens de production plus ou moins intensif afin de stabiliser l'économie du projet.



Des espaces d'expérimentation, d'éducation et de production - Source: Fondation Bauhaus

Face à l'incapacité des villes à mettre en place de nouveaux leviers d'action, la participation habitante peut souvent s'avérer être une solution, cela permet de transformer les modes d'habiter et de redynamiser certaines zones, à moindre frais pour la ville. Les espaces délaissés développent un nouveau rythme quotidien autour du partage, tout en restant à une échelle locale, encré dans le territoire et en répondant aux besoins et nécessités de ses habitants. Ces deux projets étaient à la base considérés comme des initiatives temporaires, permettant d'entrevoir une nouvelle manière d'aménager la ville dans une forme de développement

Inspirations pour Malville 2076

Le cas de Dessau, ancré dans un paysage urbain, peut être tout de même une source d'inspiration pour les communes plus rurales comme Malville. Il pose dans un premier temps la question de la place des entreprises et de l'industrie dans le territoire et l'impact que leurs disparition pourrait engendrer. Face aux nombreux enjeux du changement climatique, les entreprises de Malville seront-elles en mesure de perdurer ? Qu'advient-il pour une commune dont l'essentiel de son économie repose sur sa ZAE ?

Dans une volonté de densification intensive pour préparer le ZAN, la nécessité n'est peut-être pas de construire toujours plus, mais de transformer et réinterpréter les espaces afin de convenir aux vrais besoins actuels et à venir. Cela induit de nombreux changements, comme la recherche d'une économie plus durable et à une échelle plus localisée, les projets citoyens comme l'Urbane Farm Dessau pourrait être des initiatives qui apporteraient à Malville et sa ZAE, créant un circuit court servant principalement les Malvillois et renforçant le lien entre les entreprises et les habitants tout en leur permettant d'être au centre du processus de transformation.

Bibliographie

-Mary Dellenbaugh-Losse, Andrea Haase, *Designing in Shrinking Cities – the case of Eastern Germany*, ResearchGate, 2014

-Guillaume Surmont, Gaëtan Kimmel, *De la décroissance démographique à la transition écologique, économique et sociale? Le cas de la ville de Dessau en Allemagne*, [Rapport de recherche] Urbanistes de la Transition/Collectif Villes et Décroissance, 2019

-Heike Brückner, *The Bauhaus as a designer of transition, Post-growth approaches in East Germany after reunification – between false growth and unwanted non-growth*, Post-Growth Geographies, 2021

-Antonin Girardin, *Le quartier de Plagwitz à Leipzig : vingt ans de revalorisation entre gestion de la décroissance urbaine et politiques entrepreneuriales d'attractivité*, Géographie, économie, société, 2019, Pages 23-44

-Marguerite Brault, Hélène Daccord, Julie Lenouvel, *Les lieux de l'insertion et de l'intégration sociale des réfugiés. Le cas de Dessau, ville en décroissance*, Espaces et sociétés, 2018, Pages 55-72

-Von Rainer Müller, *Eastern German Project Provides Hope for Shrinking Cities*, Spiegel International, 2010, <https://www.spiegel.de/international/germany/when-less-is-more-eastern-german-project-provides-hope-for-shrinking-cities-a-688152.html>

-Site de la Fondation Bauhaus, <https://www.bauhaus-dessau.de/en/index.html>

**Un projet d'habitat coopératif,
LE VILLAGE VERTICAL
Villeurbanne - Rhône (69)**



SIMON Emma - Atelier de projet - Rendu Individuel - S7
AMALRIC Valérien et ZAMANT Véronique - MI - 2023-2024



SOMMAIRE

01	Introduction	p.1
02	Le village verticale, un projet pionnier en France	
	• Naissance du mouvement	p.2
	• Encrage dans le réel	p.3
03	Analyse urbaine, en suivant les thématiques du projet	
	• Chronotopie	p.5
	• Proximité	p.6
04	Conclusion	p.7
05	Bibliographie	p.8

01- INTRODUCTION

Dans le cadre de l'atelier de projet Désir de Territoire et de l'approfondissement Horizon-Prospective nous avons été amené à penser un futur possible et vivable à l'instar de la situation actuelle en visant l'année 2076. Cette prospective nous a poussé à nous rendre compte des enjeux auxquels nous devons faire face aujourd'hui pour répondre activement aux besoins de demain.

Nous avons développé en atelier de projet, trois orientations stratégiques qui nous permettent d'être résilient face aux événements qui nous attendent. Premièrement, il s'agit d'équilibrer le quotidien des habitants, mais aussi les politiques publiques avec un regard portant principalement sur les habitants eux-mêmes, mais aussi équilibrer la répartition spatiale des services pour réduire les temps de déplacement à toutes les échelles. Secondement, les modes de participation des citoyens sont autonomisés en développant une politique publique local démocratique direct. Les productions et les services sont produits localement, pour être autonome sur les plans politique, social et productif. Enfin, la population se prépare pour accueillir de nouvelles populations et réagir au changement climatique avec la mise en place de stratégies pour anticiper ses effets à court, moyen et long terme.

Le projet urbain que j'ai analysé a été choisi pour sa réponse aux enjeux sociétaux, politiques, économiques et environnementaux. Un projet complet, largement médiatisé et marqueur de nouvelles ambitions pour avancer en suivant les bonnes orientations.

Il s'agit d'un projet pionnier en France, qui a su marquer un mouvement de revalorisation de la coopérative d'habitation. Et qui a réussi -grâce à de nombreux moyens humains- à s'encrer dans un territoire et faire évoluer les valeurs du projet urbain.

Ce projet s'incarne selon les notions de chronotopie et de proximité. La chronotopie induit que les transformations spatiales sont susceptibles de changer la manière d'être dans le temps et la proximité permet une meilleure compréhension des causes et des systèmes, dont découle un désir de participation, seul garant d'une empathie pour ce qui nous est proche.



02- LE VILLAGE VERTICAL, UN PROJET PIONNIER EN FRANCE

- **Naissance du mouvement**

Le Village vertical est un projet monté par un collectif d'habitants en 2005, il s'agit du premier collectif du XXI^e siècle qui a su être épaulé pour devenir un des marqueur principaux du développement des habitats alternatifs.

La coopérative d'habitation était un statut très utilisé jusque dans les années 70, où elle a été interdite. C'est en 2014, avec la loi Alur, que ce statut a été recréé sous le nom de coopérative d'habitants, en même temps que les OFS (Organisme de Foncier Solidaire) dans le but de soutenir le mouvement de l'habitat alternatif en y incluant trois principes fondamentaux : la démocratie, la propriété collective et la déconnexion du marché. En 2006, une fédération des coopératives d'habitant se constitue sous le nom de Habicoop pour soutenir les projets habitats alternatif à l'origine des coopératives d'habitation.

En France on comptait 8 coopératives en fonctionnement, 13 en travaux et une cinquantaine en projet en septembre 2019. Dont le Village vertical, démarré en 2005.

Le projet Village vertical a été pensé tout d'abord par un groupe de 10 ménages fondant une association portant le même nom. Des statuts et une charte sont rédigés. Ces textes énoncent les valeurs du projet : voisinage solidaire, écologie urbaine, et démocratie, et définissent ensemble son mode de fonctionnement. Se met alors en place une gestion suivant une méthode de partage des compétences, des tâches et des responsabilités.

En 2006, la fédération Habicoop prend contact avec l'association et leur propose de devenir les « porte-drapeaux » de l'habitat coopératif en France. Grâce à ce soutien en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage, ils parviennent à obtenir un partenariat avec la société HLM Rhône Saône Habitat. Et avec l'appui du Grand Lyon et de la ville de Villeurbanne ils obtiennent un terrain.

En 2008, le foncier est obtenu et des discussions avec les architectes du cabinet Arbor&Sens et Détry-Lévy sont entamées.

Afin que leur projet puisse être concevable financièrement, il est décidé que deux tiers des logements seront en accession à la propriété et que le tiers restant sera réservé au « village ».

En 2010, le permis de construire est obtenu et l'association des futurs habitants se transforme en coopérative. Un montage juridique est conçu par Habicoop pour pallier l'absence de reconnaissance légale des coopératives d'habitants avant la loi Alur en 2014. Et la région Rhône-Alpes leur accorde une subvention de 4000€ par logements.



• **Encrage dans le réel**

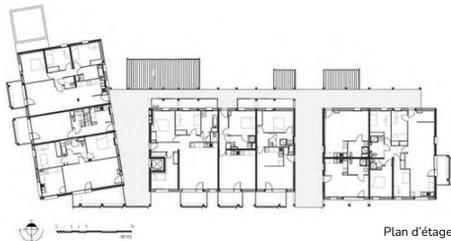
Le projet s'est développé sur la commune de Villeurbanne, une commune limitrophe au Nord-Est de la ville de Lyon.

Elle bénéficie de la population et de l'emploi de la métropole en se situant sur la première couronne de l'aire d'attraction de Lyon. Sa démographie fait d'elle la deuxième plus grande ville de la métropole lyonnaise.

Très attractive elle développe de nombreux projets, tel que des Zones d'Aménagement Concertés, dont la ZAC des maisons neuves où se trouve le projet du Village vertical.



Élévation de façade du village vertical



Plan d'étage

03 – ANALYSE URBAINE, EN SUIVANT LES THÉMATIQUES DU PROJET

- Chronotopie

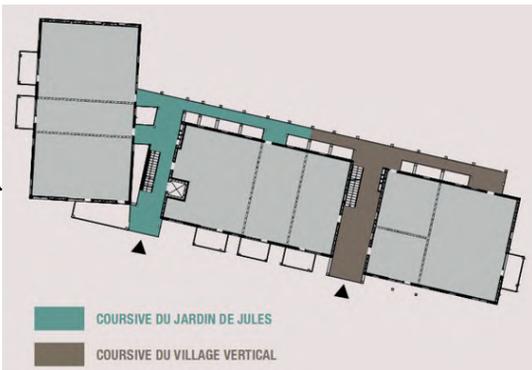
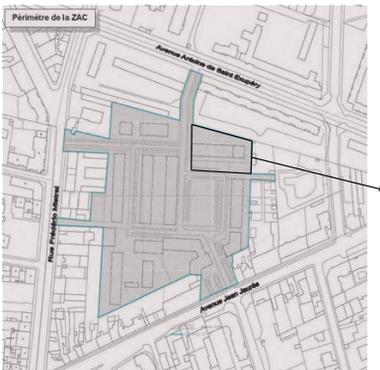
Le secteur de la ZAC des Maisons Neuves est bordée au Sud par une pénétrante importante de l'Agglomération Lyonnaise, la rue Jean Jaurès, et à l'Ouest par une voie à vocation de liaisons entre différents pôles de la ville, la rue Frédéric Mistral. Ces deux voiries convergent vers la place des Maisons Neuves, conférant une image de nœud routier saturé, plutôt que de véritable espace public, emblématique du quartier, comme elle l'a été au début du siècle.

Au cœur du tènement, les occupations sont très disparates et ne contribuent pas à donner une image claire du quartier.

Les maîtres d'œuvre ont travaillé ensemble dans l'objectif de redéfinir une identité à ce quartier en tant que pôle urbain, mais surtout humain.

La recherche de compacité a amené les maîtres d'œuvre à travailler des formes simples, parallélépipédiques, cadrant les deux accès principaux, chacun de ces volumes venant se placer en limite du recul défini par le règlement de ZAC. Deux failles viennent briser le linéaire de la parcelle et permettent d'ouvrir les appartements sur des orientations diverses et d'assurer l'ensemble des circulations verticales des deux programmes. Elles sont le lieu d'espaces collectifs généreux, permettant leur appropriation par les usagers et la desserte des logements. Elles sont complétées par des coursives au nord qui permettent de mutualiser l'ascenseur.

Les journées de travail ont conjoint à la fois les notions d'espace et de temps, ce qui a permis de créer un ensemble adapté à chacun des "villageois" et qui respecte chacun de leurs rythmes. La programmation du bâti a été pensée de façon collective, mixant des habitants et des professionnels de l'habitat, offrant ainsi tout les besoins nécessaires aux coopérateurs, mais aussi respectant les contraintes budgétaire, écologique et structurelle encadrées par les architectes.



• Proximité

Les cadres classiques de la négociation des projets entre élus, techniciens, professionnels de l'immobilier et citoyens se voient, en effet, remis en cause lorsque ces derniers revendiquent d'être davantage que des consommateurs et des administrés. Le Village vertical, avec son projet de vie et de participation citoyenne dépassant la seule perspective immobilière, montre que le pari peut au moins être tenté.

Du fait d'une double maîtrise d'ouvrage, entre la coopérative d'habitants Village Vertical et la copropriété Rhône Saône Habitat, un projet architectural sans rupture était souhaité, offrant la même qualité aux deux programmes. L'ensemble du bâtiment a été travaillé avec les mêmes principes architecturaux (desserte, appartements traversants, matériaux, traitement des espaces extérieurs...) et les deux entités mutualisent certains équipements : ascenseur, sous sol, chaufferie, toiture solaire.

Afin de renforcer la notion de proximité au sein du projet, il a été décidé que plusieurs villageois verticaux pourront aussi développer sur place une activité professionnelle. Toutes les décisions concernant la vie collective sont prises en commun, démocratiquement, au sein des assemblées et conseils de village, selon les principes coopératifs. Chacun des villageois est signataire de la charte du village vertical qui promeut la propriété collective comme antidote à la spéculation immobilière.

Ces valeurs ne sont pas seulement abstraites mais s'incarnent dans des attitudes concrètes et dans une valorisation de l'action quotidienne, que certains tendent à distinguer (voire à opposer) de ce qu'ils nomment « la politique ». « Ce n'est pas de la politique, c'est concret » dit un villageois sur son engagement. Ces valeurs irriguent différents comportements : transparence sur les revenus et les financements individuels au sein du projet immobilier collectif, adoption de compromis individuels sur le futur logement pour faciliter les décisions collectives, tolérance à l'égard des discontinuités d'investissement de certains dans le projet, refus de leadership trop appuyé. Autant de proximités relevées chez les « villageois verticaux », qui montrent que la cooptation entre membres comporte une dimension affinitaire même si le groupe annonce se méfier des affects. « On est des voisins, pas des amis » disent-ils souvent.



04- CONCLUSION

Le projet du Village Vertical, menée pour la première fois en France au XXI^e siècle est bien une preuve de la volonté de la société d'avancer dans de nouvelles démarches, plus proche de l'homme et en respect avec son environnement.

Il aussi permis de démontrer la difficulté à mener un projet d'une telle ambition sans avoir la juridiction qui appuie chacune des démarches. Les membres de la coopérative d'habitant ont été largement soutenue localement et ont réellement créés un mouvement de renouveau quant à la façon de concevoir un projet, qui a même été retenue et concrétisée à travers la loi Alur de 2014, soit un an après la livraison du projet.

De plus, le projet prend place sur un territoire en périphérie de la métropole de Lyon, sur la commune de Villeurbanne, démontrant l'envie d'étirement de ce concept au delà des frontières des grandes villes, et que chacun à son échelle peut agir pour un meilleur "vivre ensemble".

Ce projet urbain a été choisi pour ses réponses aux différents rythmes de vie des habitants, de la ville et de l'ensemble du territoire qui gravite autour, mais aussi pour son impact social hyper pertinent sur les relations de proximité qu'il dégage.

Le Village vertical, est la preuve que ce que nous développons en projet peut être mené à bien, si nous parvenons à trouver les bonnes clés qui permettent d'établir nos convictions.

05- BIBLIOGRAPHIE

- Guez Alain, *C comme chronotopie*, Éditions BOA, Rosny-sous-Bois, coll. « Abécédaire de la transformation urbaine », 2022.
- Topophile, *La chronotopie*, Savoir, 2021, <https://topophile.net/savoir/la-chronotopie/>
- La ZAC Maisons neuves, *Le Village vertical*, <http://www.zacmaisonsneuves.com/home/maisons-neuves/futur-quartier.html>
- Wikipédia, *Coopérative d'habitation*, 2023, https://fr.wikipedia.org/wiki/Coop%C3%A9rative_d%27habitation
- Géoportail, 2023, <https://www.geoportail.gouv.fr/>
- Le Village Vertical, <https://www.village-vertical.org/>
- Mandon, L.M., Olivier, *Un projet pionnier d'habitat coopératif: le Village vertical à Villeurbanne* - Institut Paris Région, <https://www.institutparisregion.fr/societe-et-habitat/habitat-et-logement/habiter-autrement/un-projet-pionnier-dhabitat-cooperatif-le-village-vertical-a-villeurbanne/>
- Marchand, M.-P., *Le Village vertical: la longue marche d'une coopérative d'habitants à Villeurbanne*. Métropolitiques. 2012, <https://metropolitiques.eu/Le-Village-vertical-la-longue.html>
- Reporterre, « C'est génial de vivre là ! » *Le Village vertical, précurseur des coopératives d'habitants*, le média de l'écologie, <https://reporterre.net/C-est-genial-de-vivre-la-Le-Village-vertical-precurseur-des-cooperatives-d-habitants>
- Rhône Saône Habitat, *Dossier de presse : Un habitat écologique et coopératif à Villeurbanne*, 2010, https://www.rhonesaonehabitat.fr/wp-content/uploads/2016/06/dossier_de_presse_.pdf

ZAC DES RIVES DU BLOSNE

Un quartier entre ville et bocage

Atelier Désirs de Territoires - Analyse de Projet Urbain

Anthoine Guntzburger - S7 - M1



CHANTEPIE

Rennes Métropole, France

ROYAUME-UNI

BELGIQUE

La ZAC des Rives du Blossne est une ZAC située dans la ville de Chantepie en Ille et Vilaine dans la région Bretagne.

Habité par 10 236 habitants (2020) sur une superficie de près de 12 km², cette ville appartient à l'agglomération de Rennes Métropole.

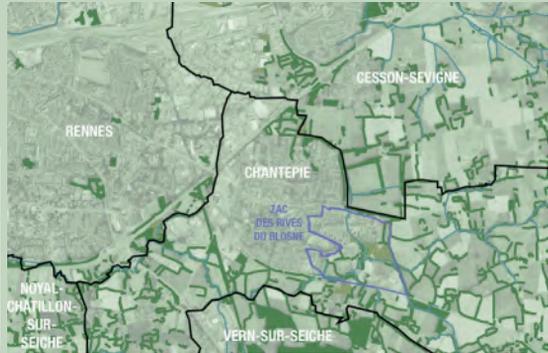
Elle est donc entourée par Rennes, qui est un pôle très attractif concernant cette ville, et par d'autres villes qui composent cette agglomération telles que Verne-sur-seiche, Cesson-Sévigné, Noyal-Chatillon-sur-Seiche ou encore Domloup.

Chantepie

FRANCE

ZAC DES RIVES DU BLOSNE

Localisation, contexte et mitoyenneté



Le territoire de Chantepie s'articule entre les zones urbaines, les haies bocagères et forêts ainsi que certains ruisseaux dont le plus importants est celui du Blossne.

La ZAC des rives du Blossne est donc située au sud-est de Chantepie entre la D463 et la D286 et marque ainsi l'entrée dans Chantepie par l'est.

Sur une surface de 84 hectares, elle a pour objectif d'accueillir 2800 logements dont 2186 semi-collectifs, 72 individuels groupés et 271 individuels sur 254 000 m², 4500 m² d'équipements ainsi que 30 600 m² de locaux d'activités.

Les démarches principales sont de mettre en place une forme de

mixité sociale grâce au développement du logement semi-collectif tout cela dans une démarche environnementale dans laquelle l'existant est très pris en compte.

A l'intérieur du périmètre on constate la présence de haies bocagères importantes, de zones humides ainsi que de landes.

UN PROJET LABELISÉ

Entre Ecoquartier et Victoires du Paysage



PAR VALMOR



En 2012, l'aménagement des quartiers des rives du Blossne a été l'un des lauréats des victoires du Paysage. Lauréat d'argent, le projet était entouré de celui de «l'aménagement de la place du mail à Allonnes», lauréat or, et le projet d'«andromède ou l'expérience d'un écoquartier, l'écharpe verte et les 5 cours d'andromède», lauréat bronze, dans la catégorie d'aménagement de quartier.

En avril 2016, le projet de la ZAC des rives du Blossne reçoit le label écoquartier phase 1, concernant l'étape «en projet».

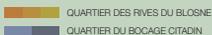
«Les concepteurs de cette opération ont eu pour volonté à la fois de limiter l'étalement urbain, et de protéger les espaces naturels. Concernant la lutte contre l'étalement urbain, il y a eu un travail important sur la densification des constructions et sur la réduction de la taille des parcelles tout en apportant une grande diversité dans la typologie des habitats, de l'intimité et du confort d'habitat. L'autre point marquant de cette opération est la préservation des milieux naturels.» (écoquartier.logement.gouv.fr)

Fait étonnant, ce n'est pas le projet dans son entièreté qui reçoit le label à la phase 2, concernant l'étape «en chantier», mais seulement l'un des deux quartiers qui compose le projet : le bocage citadin.

«Notre choix d'engager la démarche Éco Quartier seulement sur cette partie de la ZAC des Rives du Blossne est mûrement réfléchi. En effet, le Bocage Citadin, dernière étape de la ZAC des Rives du Blossne, possède sa propre identité. Il a été repensé dans le même temps que la Commune refondait son PLU (approuvé le 25/02/2013), qui s'inscrit dans une démarche environnementale forte.» (écoquartier.logement.gouv.fr)

Le projet aspire à recevoir le label phase 3 suite à la livraison des premiers logements de ce quartier.

UN PROJET EN PLUSIEURS PHASES De 2001 à aujourd'hui



Le déroulement du projet s'effectue sur 5 phases réparties sur deux quartiers différents.

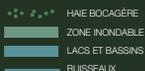
Le premier quartier est le quartier des rives du Blosne. Il est composé de la phase 1 «Chêne Roux» (2003-2006), la phase 2 «Touche Annette» (2006-2009) et de la phase 3 «Neuf Journaux» (2009-2013).

Ce quartier est le seul que l'on peut visiter et habiter à l'heure actuelle.

L'autre quartier qui constitue la ZAC est le quartier du bogage citadin. Constitué de deux autres phases : «pont-boeuf» et «quatre vents», le premier est actuellement en construction depuis la première livraison en 2020.



CONSTRUCTION CONJOINTE AU CONTEXTE Habiter dans le paysage



Les 5 phases se sont constituées autour des éléments du paysage déjà existants.

Ils sont séparés par les ruisseaux ainsi que par les haies bocagères déjà présente. Ces espaces motivés par une volonté de conservation, permettent des espaces tampons entre les différentes phases au sein même de la ZAC.

Il est étonnant de constater que parmi les deux quartiers principaux, le seul qui soit longé par le ruisseau du Blosne est celui du Bogage Citadin et non celui des Rives du Blosne.

Les landes déjà présentes sont conservées et servent d'espace de ballade et de parcours sportif.



L'INTÉGRATION DES MOBILITÉS DOUCES

Une transition vers des mobilités écologiques

-  LIGNE DE BUS
-  ACCÈS QUARTIER
-  VOIE CARROSSABLE
-  VOIES DOUCES
-  VOIES PIÉTONNES
-  TRAVERSÉE URBAINE

Afin de pousser les habitants petit à petit à l'utilisation des mobilités douces, plusieurs types de voiries prennent place dans le projet afin d'en donner la possibilité.

Dans le quartier des rives du Blossne, les voies piétonnes et vertes permettent aux habitants de se déplacer partout sans passer par les voies carrossables.

Dans le quartier du Bocage Citadin, une partie de la route initiale passe en grande voie verte autrement appelée traversée urbaine, favorisant ces mobilités.

Afin de lier le quartier au centre ville de Chantepie et à Rennes, une ligne de bus est prolongée et passe dans 4 des 5 phases du projet.



DES TYPOLOGIES D'HABITATS ÉCLECTIQUES

Une évolution dans le temps

HABITATS

Du fait de la construction de chaque phase à des temporalités différentes, chaque partie du quartier même à l'intérieur des phases possède une identité architecturale différente.

Même si l'aspect paysager est réfléchi par la même agence (SCE Nantes) tandis que l'aspect urbanistique dépend du quartier (Agence Enet Dolowy pour le quartier des rives du Blossne et l'Agence DBW Ducamp pour le quartier du bocage citadin), les habitations elles sont dessinées par de multiples agences d'architecture et de promoteurs ce qui nourrit cette diversité.



L'ÉDUCATION INTÉGRÉE DANS LE QUARTIER

Élément central du projet

GRUPE SCOLAIRE

Lorsque le quartier des rives du Bloune a été réfléchi afin de penser l'habiter comme un rapport entre le bâti et l'espace public, celui du bocage citadin questionne de manière plus importante les sujets de l'activité et de l'éducation.

En effet, prévu pour 2024, un groupe scolaire comportant école, cantine et un complexe sportif.

Son emplacement central permet d'être utile à l'ensemble du quartier ainsi qu'au reste de la ville notamment grâce à la ligne de bus s'arrête à proximité.



DES ZONES D'ACTIVITÉS EN REZ-DE-CHAUSSÉE

Du pôle central à la rue active

LOGEMENTS ET ACTIVITÉ EN PDC

Lors de la conception du quartier des rives du Blosne, la place du logement était majoritaire.

Cependant un pôle, central au quartier, regroupant des locaux d'activités tels qu'une boulangerie et un carrefour city, permet de servir le quartier d'une manière isolée.

On constate une modification des pensées lors de la conception du quartier du bocage citadin où apparaît le concept de la rue active avec des locaux d'activité en rez-de-chaussée et des logements au dessus. Ces espaces permettent une nouvelle forme de mixité et de proximité entre le lieu d'habiter et les lieux de nécessité.



ET UNE ZONE D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Le lien avec la D463

LOCAUX D'ACTIVITÉ

Dans la continuité de la présence de hangars d'activité tels qu'un magasin de literie, un magasin de meubles et un atelier de métallerie, de nouveaux locaux permettent de former une zone accueillant seulement de l'activité.

Cette zone permet un apport d'emploi à proximité pour les futurs habitants du quartier du bocage citadin, mais est aussi liée avec le reste du territoire par son lien direct avec la D463.



INCIDENCE DU PLUI ET MESURES D'ÉVITEMENT

Compromis entre projet et existants

La conception de ce projet impacte d'une manière plus ou moins importante le contexte déjà présent ainsi que les usagers qui vont intégrer ce projet.

Afin de réduire ou contrôler cet impact des mesures d'évitement sont mises en place. On pense notamment aux problèmes d'étalement urbain assez évidents ou alors de destruction d'espaces naturels.

Le projet fonctionne sur une ambition de conservation des espaces naturels tels que haies bocagères et zones humides.

La proximité avec les grandes routes et l'intégration de nouvelles activités amènent un risque de santé pour les usagers mais aussi des risques de pollution pour le site.

Une réflexion autour de la compatibilité des activités et habitations est effectuée et l'outil paysager est mis en place afin de faire espace tampon avec les routes ou de faire filtre pour les eaux polluées dans le cas des haies bocagères.

THEMATIQUE	ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	INCIDENCES POTENTIELLES DU PLUI	MESURES D'ÉVITEMENT/REDUCTION
Concentration d'espaces naturels	Le zone se situe en extension urbaine. Sa superficie est de 42,1 ha. Elle est composée de prairies, de haies et de quelques espaces d'herbage. Plusieurs chemements aménagés dans la grande partie de la ZAC des Rives du Blossne limitent le secteur (station de métro Fléno). Des axes de transports en commun sont présents à proximité de la limite nord du secteur. La site multivalent de plus ancien est situé sur la commune de Thémis, à environ 3,2km.	(1) Etalement urbain avec une consommation d'espaces naturels (haies, prairies, ...)	(1) L'OMP favorise la continuité en continuité du tissu urbain. (2) L'OMP favorise d'éviter les espaces naturels. (3) Conserver des espaces prairiaux ou au sein de haies denses. (4) Développer le bâti afin de limiter l'étalement des sols, notamment en mutualisant les équipements (collectivités). (5) Réaliser et valoriser les espaces végétalisés présents au sein du secteur. (6) Valoriser l'usage des transports en commun et de la multimodalité. (7) Développer le maillage de liaisons douces permettant la connexion avec les espaces naturels.
Milieux naturels et biodiversité	Plusieurs zones humides sont présentes sur le site qui ont permis par le temps de s'élever. Ils pourront être identifiés par le SCOT au niveau de l'extension vers la limite du cœur d'axe. Le site est également concerné par un projet de conception paysagère à mener d'après le SCOT. Le site est également en grande partie inclus au sein d'un corridor de promenade, agricole et écologique, ainsi que de fonds de vallées et prairies fauchés à conforter.	(1) Régression de zones humides. (2) Dégradation de la fonctionnalité écologique du site.	(1) Favoriser les zones humides. (2) Créer une zone tampon de chaque côté de cœur d'axe. (3) Maintenir les haies.
Paysage et patrimoine	Le secteur borde le champ urbain du Bois de Sauroux présent au sud. Il est situé en limite de ville via la D66 et la D163.		(1) L'OMP favorise d'éviter les espaces naturels. (2) Préserver des perspectives paysagères vers les paysages environnants. (3) Assurer une intégration architecturale et paysagère des nouvelles constructions avec l'existant.
Risques naturels et technologiques	Le site est concerné par les périmètres de Haies des Zones Inondables (AZI).	(1) Exposition de nouvelles populations à des risques naturels (inondation). (2) Incompatibilité des usages entraînant une augmentation des risques liés aux tassements des eaux souterraines.	(1) L'OMP favorise d'éviter les espaces naturels. (2) Prévoir en concertation les mesures d'évitement à la présence de zones à risque en intégrant les zones d'expansion de crue dans la trame verte et bleue d'après le règlement de zonage. (3) Ne pas accentuer les zones d'étalement. (4) Favoriser une infrastructure à la parcelle et à proximité.
Santé	Le site est impacté par des nuisances sonores liées à la D66 et la D163.	(1) Augmentation du nombre de parcelles exposées aux nuisances sonores routières. (2) Augmentation des nuisances sonores liées à certaines zones. (3) Impact de la proximité des routes à proximité des habitations.	(1) L'OMP favorise d'éviter les espaces naturels. (2) Favoriser la végétalisation des activités avec des habitats denses. (3) Favoriser l'usage des modes doux permettant de réduire les nuisances sonores. (4) Mettre en place des mesures de confort acoustique, de végétalisation et de mode doux permettant de réduire les nuisances sonores. (5) Mettre en place des mesures de confort acoustique, de végétalisation et de mode doux permettant de réduire les nuisances sonores.
Eau	Le site est impacté par des nuisances sonores liées à la D66 et la D163.	(1) Risque de pollution accidentelle de l'eau (eaux souterraines et de surface) suite à un événement (par exemple inondation).	(1) L'OMP favorise d'éviter les espaces naturels. (2) Favoriser la collecte des déchets séparés à proximité des zones de plantation (zones humides). (3) Prévoir la collecte et traitement des eaux pluviales avec attention (haies, ...)

LA ZAC DES RIVES DU BLOSSNE

Croisement entre les espaces publics...

L'envie de créer des espaces de rencontre dans les espaces publics s'est introduit au début du projet. On y retrouve des jardins partagés mais aussi simplement les espaces paysagers qui entourent les habitations. Cependant cette volonté s'est amplifiée dans la conception du quartier du bocage citadin.

Ces espaces publics sont de l'ordre du paysage avec la mise en place de parc à thématiques comme par exemple le parc sportif où l'on trouve des parcours de sport. Mais ils sont également de l'ordre de l'urbain avec les concepts de friche routière, de traversée urbaine ou des différents lots thématisés dans lesquels des potagers et autres lieux permettent la mixité.





ZAC DES RIVES DU BLOSNE

... Et des espaces paysagers

Les espaces publics sont fondus ou annexés à des espaces paysagers ayant parfois des utilités fonctionnelles.

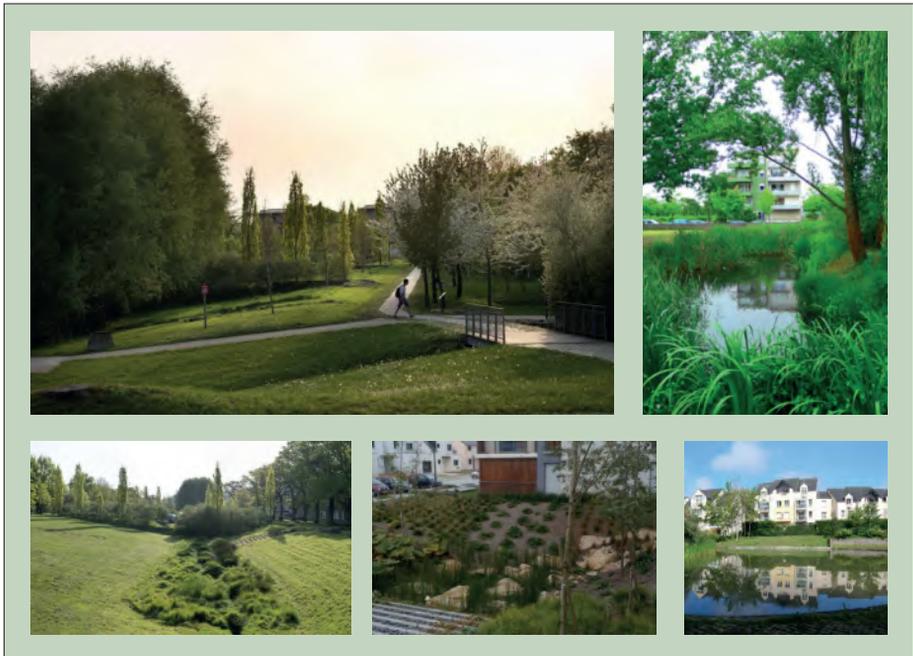
On y trouve des bassins de rétentions et des noues permettant de prévenir les inondations probables.

Parmi les espaces de rencontres il existe également différents jardins comme les jardins de pluie ou jardins odorico beaucoup plus situés dans le quartier des rives du Blossne.

Et enfin un respect du paysage déjà existant est présent avec la conservation du ruisseau, des haies bocagères, landes ou pâturage.

Une zone humide prend une place centrale permettant de laisser place à la nature dans le projet.





SOURCES

SITES INTERNET

<https://chantepie.fr/urbanisme/projets-cours/bocage-citadin/>
<https://www.agencecdw.com/projets-urbains/bocage-citadin-chantepie>
<https://www.dcl-architectes.fr/groupe-scolaire-bocage-citadin-chantepie/>
<http://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/operation/8/>
<http://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/operation/1892/>
<http://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/carte-interactive/?vue=list&page=23&sens=desc&tri=date-creation>
<https://lilnelgo.com/fr/projets/habiter/maxilot-4-183-logements>
<https://vincentboutin.fr/portfolios/eco-quartier-chantepie/>

DOCUMENTS PDF

http://www.paysagistes-conseils.org/sites/apce/files/contenus/publication_annuelle/2015/r-chantepie.pdf
https://www.saint-gregoire.fr/wp-content/uploads/2020/01/243500139_PLUi_RP_Tome5_annexe_20191219.pdf
https://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/17_02_07_fiche_chantepie.pdf
<https://d3tspamaz31jkd.cloudfront.net/partials/marches.megalisbretagne.org/url/98504/unnamed.0.pdf>
<https://api.groupe-keran.com/api/upload/89cba025c88b10f41f04bbac9a1fe7c8.pdf>
https://www.ressources-caue.fr/GED_K/114275793245/bp46_compressed.pdf
http://www.paysagistes-conseils.org/sites/apce/files/contenus/publication_annuelle/2015/r-chantepie-inuits.pdf

La Ferme du Rail

SCOP Grand Huit

2 bis rue de l'Ourcq, 75019 Paris, France
2014 – 2020



entrée du projet via la rue de l'Ourcq

Guillaume Goinvic

Analyse d'un projet urbain et architectural - 2024
Atelier désirs de territoires - Véronique Zamant et Valerian Amalric

Approche urbaine

Réinventer paris ?

Le projet de la Ferme du Rail a vu le jour au sein du programme « réinventer Paris », qualifié d'appel à projet innovant (API). Ces API ont pour objectif de mobiliser les opérateurs privés de la ville autour de propositions programmatiques faisant la part belle à « l'intérêt collectif ». Dans le cadre spécifique des appels « réinventer paris », la municipalité réalise des concours sur un ensemble de sites lui appartenant. Les groupements de maîtrise d'ouvrage / maîtrise d'œuvre lauréats peuvent alors acheter ou louer la parcelle concernée et ainsi réaliser le projet¹. Cette nouvelle façon de faire la ville plaçant les opérateurs privés au cœur de la stratégie urbaine suscite de nombreuses critiques². Parmi elles, la perte de souveraineté foncière, le difficile contrôle de ce qui relève de l'intérêt collectif à long terme ou encore le désengagement des pouvoirs publics dans la fabrique de la ville.

Les architectes à l'origine du projet eux y voient plutôt l'occasion d'une liberté architecturale en les laissant, en partenariat avec la maîtrise d'ouvrage, « définir le programme, de monter un groupement et de s'assurer du financement³ », là où « trop souvent l'exercice se réduit à articuler des objectifs de coût et de surface à des ambitions esthétiques hors sol en vue de livrer un produit fini ».

Pour ce qui nous concerne, on voit bien là déjà comment c'est le dispositif d'appel à projet lui-même qui conduit à la fabrique d'une ville, bien en amont des désirs des architectes. Reste à faire en sorte que le dispositif choisi s'assure que la « liberté architecturale » est bien guidée par « l'intérêt collectif » de long terme et non par l'intérêt particulier, voire, exclusivement financier. Une piste de réflexion classique serait de favoriser la participation habitante dès la rédaction des appels à projet, laissée dans le cas présent à la seule bonne volonté des groupements une fois le concours remporté.



¹ Réinventer Paris, [https://www.paris.fr/pages/reinventer-paris-4632].

² Trautmann Vincent Jossé & Nicolas Rio & Flore, « Le privé au chevet de l'intérêt public : Les programmes privés d'intérêt collectif dans les appels à projets urbains innovants », Métropolitiques, 2018.

³ Simay Clara, Simay Philippe, Lananpere Baptiste et Jéggy Anna, La Ferme du rail : pour une ville écologique et solidaire, Actes Sud, Arles, coll. « Domaine du possible », 2022.

Groupement et gestion

Comme on vient de le voir pour répondre aux API de réinventer Paris, il s'agit de constituer une équipe pluridisciplinaire compétente. C'est la maîtrise d'ouvrage qui agrège les acteurs autour d'elle, ici Réhabail, une foncière sociale incluse dans le dispositif « maîtrise d'ouvrage d'insertion (MOI) qui s'assure de qualités techniques, financières, sociales et d'une gestion désintéressée en échange de financements accordées par l'Agence Nationale de L'habitat (ANAH) ». Autour de Réhabail on retrouve les associations qui exploiteront le site (voir partie suivante) et en face l'équipe de Maîtrise d'œuvre architecturale est emmenée par la société coopérative de production (SCOP) Grand Huit. C'est Clara Simay qui sera l'architecte mandataire et Julia Turpin une autre membre de Grand 8 qui se chargeront du projet. On retrouve enfin la maîtrise d'œuvre paysagère, emmenée par Mélanie Drevet. Les deux équipes de maîtrise d'œuvre (architecture et paysage) s'entourent ensuite des compétences nécessaires à la bonne tenue du projet. Les pièces rapportées sont nombreuses : ingénieurs, économistes, agroécologue, etc. mais presque toutes ont la particularité de fonctionner en coopérative ou collectif.

Il est donc intéressant de noter que malgré son hétérogénéité technique et une certaine complexité, les parties prenantes du groupement semblent partager une vision sur l'organisation du travail et plus généralement sur les valeurs à porter. On peut aisément supposer que cet état de fait implique une organisation du projet spécifique, mais aussi un résultat architectural et urbain influencé par ce mode d'organisation et ces valeurs (hybridations d'usages, mixité sociale, centralité des espaces productifs, importances des communs, etc.).



La question de la place de l'architecte peut évidemment être posée dans ce cadre. Si la notion de « chef d'orchestre » serait probablement récusée par les intéressées, l'architecte reste en charge de l'articulation des différents corps qui interviennent. On le voit si dans l'organisation du travail souhaité plus horizontale, la centralité de l'architecte s'exprime probablement moins c'est peut-être en revanche dans le choix de collaborateurs qui partagent des valeurs et des modes de fonctionnement qu'un des rôles de l'architecte

¹ La maîtrise d'ouvrage d'insertion, un dispositif à vocation sociale | Anah, [https://www.anah.gouv.fr/actualites/la-maitrise-d-ouvrage-d-insertion-un-dispositif-a-vocation-sociale]

s'exprime le plus : ici promouvoir en donnant accès au projet des groupes structurés et travaillant différemment.

En revanche, si ce vivier de coopérative et d'association est présent à Paris, qu'en est-il de Malville ? On pourrait imaginer que le projet de la ZAE soit également le moment de la constitution locale de ces compétences et de ces valeurs, le projet urbain de la croix blanche étant lui-même à l'origine de leurs naissances en s'appuyant sur des ressources associatives locales ou sur des savoir-faire propre à la ruralité comme l'auto-construction¹.

L'exploitation du site est confiée à 4 acteurs qui chacun versent un loyer à Réhabail proportionnel aux surfaces occupées par leurs activités. Trois d'entre elles sont des associations fondatrices de Réhabail : Atoll 75 est spécialisée en hébergement d'urgence, Bail pour Tous est engagée dans l'accès au logement et enfin Travail et Vie, une entreprise d'insertion spécialisée en maraîchage et second œuvre. Dernier acteur en charge de l'exploitation du site, Le passage à niveau qui gère le restaurant de la Ferme.

Cette forte présence des associations interroge sur le montage financier nécessaire à la tenue de l'opération, la part de subventions impliquées, etc. et finalement les conditions de possibilité économique d'un tel projet. On peut en outre se demander si des ressources similaires sont mobilisables dans le contexte Malvillois ?



¹ Maucort Pauline, Le complexe rural, [https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/serie-le-complexe-rural]

Le quartier Ourq – Jaurès

L'espace sur lequel se situe la Ferme du Rail se trouve dans le 19^e arrondissement de Paris, sur une parcelle enfrichée, séparée de la rue de l'Ourcq par une voie ferrée appartenant à la « ligne de la petite ceinture ». Cette ligne de 32 km faisant le tour de Paris, ouverte au milieu du 19^e siècle, est aujourd'hui partiellement inutilisée. Elle forme cependant une réserve foncière importante au cœur de Paris et de nombreux projets temporaires sont envisagés. Le quartier en lui-même a une histoire ouvrière et populaire ; quartier portuaire notamment, le canal de l'Ourcq ayant été un temps « le quatrième port de fret fluvial français ». La proximité avec la Villette, son marché aux bestiaux et ses abattoirs, oriente le quartier vers un destin industriel fait d'ateliers, de fabriques, de petites usines et d'entrepôts, bien visibles sur les photographies aériennes du milieu du 20^e siècle. Progressivement le quartier perd son caractère industriel et le renouvellement bâti se fait en faveur d'un important parc social prenant la forme notamment d'immeubles collectifs et qui forme aujourd'hui le vis-à-vis de la parcelle qui nous intéresse. Malgré le renouvellement des populations et l'arrivée de populations immigrées le quartier reste populaire, marqué par un taux de chômage particulièrement élevé. La mobilisation du tissu associatif du quartier et l'engagement de Réhabail sont ainsi plus que jamais nécessaires pour garantir « l'intérêt collectif » qu'ambitionne l'appel réinventer Paris.

Si le quartier à perdu sa capacité productive il n'en reste pas moins un quartier un peu en marge, ayant en partie échappé à la gentrification à l'oeuvre autour du canal de l'Ourcq. L'enjeu est donc de taille pour la Ferme du Rail : amener de la qualité de vie, des aménagements urbains, des espaces de partage, de la mixité sociale, etc. sans participer activement à la gentrification dans l'arrondissement.

Projet urbain?

Si le projet n'a rien de commun en superficie avec le projet de la ZAE de la Croix Blanche, il reste néanmoins un projet urbain. D'abord parce que nous l'avons vu il s'inscrit dans un processus de renouvellement urbain à travers l'API réinventer Paris, mais également parce qu'en tant qu'espace « ouvert » il fait émerger et articule plusieurs fonctions urbaines.

Si la Ferme du Rail porte son nom de ferme c'est évidemment en raison de son ambition productive et nous aurons l'occasion de l'évoquer plus loin. Cependant elle s'inscrit également dans un petit système de parc et de promenade le long de l'ancienne voie ferrée. On y retrouve en plus de la Ferme du Rail (5), deux espaces de maraîchage associatif (1, 2), un jardin partagé appartenant au réseau Main Verte qui implique une ouverture au public (3) et enfin un petit équipement sportif (4) lui probablement laissé en gestion à la mairie de l'arrondissement. On a donc à une gestion des espaces verts qui se fait dans un mélange public privé. S'il est heureux que des habitants et associations trouvent des espaces de maraîchage pour produire près de chez eux, on s'interroge à nouveau sur le désengagement des pouvoirs publics dans la gestion des espaces verts et le recours *in fine* au bénévolat et à la bonne volonté citoyenne.

La Ferme est également un espace traversant puisqu'on peut théoriquement y entrer par l'accès sous la voie ferrée au 2 bis rue de l'Ourcq et en ressortir par la promenade de la petite ceinture. On en précise le caractère théorique puisqu'au moment de visiter le lieu, le lien entre la Ferme du Rail et la voie de chemin de fer était fermé et que l'espace de la Ferme est lui-même restreint, notamment la nuit. Ce caractère traversant permet tout de même de relier les fonctions internes à la Ferme du Rail (restauration, formation, parc) au reste du quartier et l'enjeu de cette traversabilité n'est pas à négliger puisqu'elle conditionne la réussite ou l'échec du projet : trop fermée et l'économie du restaurant ou la volonté d'inclusivité risque d'en pâtir, trop ouverte et c'est la partie logement qui devient invivable. À ce titre le projet semble réussir ce qu'il entreprend puisque l'accès se fait presque sans contrainte, mais les seuils eux sont bien marqués au niveau urbain (tunnel, accès aux voies ferrées discrète, etc.) redoublé par une architecture qui sait exprimer ses fonctions internes, de sorte que l'on ne se dirige pas vers la partie logement lorsque l'on rentre au cœur de l'îlot.



Approche architecturale

Espaces Extérieurs

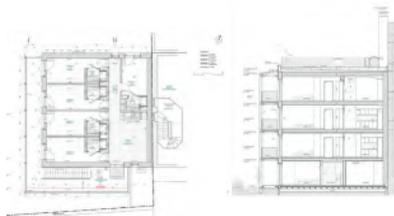
Sur le plan architectural, l'opération consiste en deux bâtiments principaux articulés par deux espaces verts jouant à la fois un rôle productif et un rôle d'agrément. Le premier de ces espaces (1) forme le lien entre la rue de l'Ourcq, le bâtiment 2 et la voie ferrée. Le second (2) constitue une mise à distance du Bâtiment 1 et se termine par une terrasse qui lie de façon plus intime les deux bâtiments.



Batiment 1

Le bâtiment 1 est le bâtiment qui accueille les fonctions de logements, à savoir 15 chambres pour les « fermiers en insertion » et 5 chambres étudiantes. Adossé au bâti de la parcelle voisine à l'est, il s'élève sur trois niveaux en plus du rez-de-chaussée. La distribution se fait par un escalier extérieur qui flanque le bâtiment au sud. Chaque niveau est construit de la même manière, quatre chambres orientées ouest donnent sur des terrasses de deux mètres qui assurent la protection solaire et une mise en retrait vis-à-vis de l'espace semi-public central. Une cinquième chambre prend place au nord. Chaque niveau est distribué en son cœur par un espace commun équipé d'une cuisine et qui donne sur l'escalier extérieur. Ainsi chaque étage est pensé comme une forme de « petite colocation1 ». Ces chambres étant entre autre destinées à des populations en situation de grande précarité, les architectes ont imaginé que le retour à la sociabilité se ferait par étapes, d'abord via ces espaces communs partagés à chaque niveau, puis par les espaces communs partagés par tout l'îlot et les visiteurs. Dans le même ordre d'idée il semble que l'on peut sortir des chambres en passant par les terrasses ce qui permet de contourner l'espace commun lorsque l'on souhaite sortir sans croiser ses voisins.

Il est intéressant de noter que la Ferme du Rail propose ici un renversement des valeurs habituelles en ce qui concerne le logement collectif. D'une part, les architectes réduisent l'espace individuel au minimum (une chambre qualitative) et multiplient les espaces communs (cuisines, salle de pause, restaurant, pièces non attribuées). Ce geste est remarquable à deux points de vue, d'une part il permet de mutualiser les espaces et donc de réduire l'espace par habitant ainsi que la nécessité d'équipement individuel. D'autre part, il propose une nouvelle manière d'habiter ensemble et par là même de faire société. On pourrait être cependant tenté de faire remarquer que ce genre d'expérience d'habitat « hors normes » s'adresse à une population déjà « hors norme » et d'interroger les effets produits par cet habitat sur ses habitants et de l'association qui peut être faite entre logements alternatifs et précarités subies.

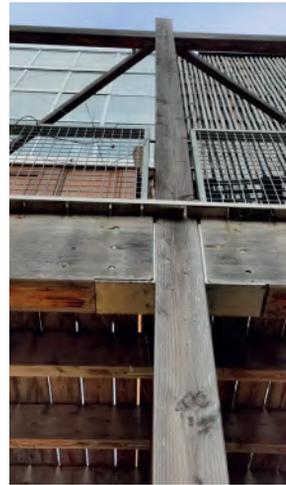


Bâtiment 2

Le bâtiment 2 accueille quant à lui les fonctions « actives » de l'îlot. En rez-de-jardin une champignonnière, un garage, des espaces techniques et une nouvelle salle commune qui donne sur la petite terrasse pincée entre les deux bâtiments. Au premier étage, le restaurant « Le passage à niveau », ses cuisines et deux espaces extérieurs : la terrasse du restaurant à l'ouest et une terrasse qui accueille un « potager en sac de culture ». Enfin au dernier étage, la serre avec son toit en pente simple ouverte au sud, devient aisément l'emblème du site.

On le voit toutes les fonctions de production, de transformation et de consommation alimentaire sont ainsi assemblées dans la verticalité du bâtiment. Chaque étage offre un rapport à l'extérieur différent : le rez-de-jardin est plutôt ouvert sur le cœur de l'îlot, le R+1 lui donne plutôt sur l'ancien chemin de fer et la promenade alors que la serre du dernier étage elle dirige le regard en direction des toits parisiens. Les circulations verticales sont assurées par un escalier extérieur ainsi que par un ascenseur. Ascenseur qui en outre permet un accès PMR à la promenade de la petite ceinture.

On comprend bien comment les architectes ont souhaité proposer presque une petite ville au sein d'un îlot en favorisant les mixités, voire, les proximités. Mixité sociale déjà en offrant quelques logements étudiants au sein de la parcelle. Proximités fonctionnelles surtout avec la possibilité de loger, de se reposer, de travailler, de se nourrir, et de participer dans un espace contenu et connu. Évidemment le projet se tenant sur lui-même, son ouverture au quartier reste difficile, malgré le caractère traversant détaillé dans la partie précédente. L'auto-suffisance de l'îlot pouvant presque jouer contre lui, l'architecte Clara Simay « regrette, c'est que les habitants de la barre d'en face ne viennent pas au resto ».



Structure et matérialité

Le bâtiment 1 est assis sur une dalle béton puis construit en ossature bois préfabriquée. Le remplissage paille assurant l'isolation lui est réalisé sur le site (l'occasion d'un chantier d'insertion). En revanche la terrasse praticable accueillant des cultures est elle réalisée en caissons de bois remplissage paille préfabriqués, assemblés hors site et « simplement » montés sur place. Le bâtiment 2 reprend le même principe constructif mais pour des raisons structurelles il comprend également un noyau de béton.

Le bois est également utilisé selon le principe poteau/poutre pour supporter les balcons filants.

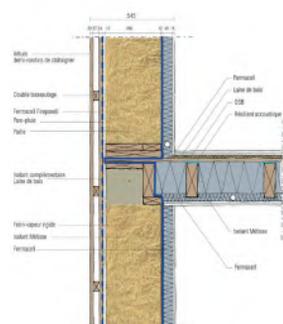
De nombreuses pièces métalliques viennent faire contraste avec l'organicité du bois et assure de nombreux rôles : structurel comme les pieds de poteau ou les équerres d'assemblage, fonctionnel comme c'est le cas des escaliers, des gardes corps, des descentes d'eau, ou strictement esthétique comme l'habillage des encadrements de portes ou certaines menuiseries.

En plus du bois, de la paille et des pièces métalliques, une grande importance a été donnée au réemploi organisé par l'association Bellastock :

« Réemploi de fenêtres bois pour le parquet et des jardinières, de carrelages pour les salles de bains, de rebus de la fashion week pour le mobilier des chambres, de pierres obsolètes de voirie pour les murs de soutènement¹ »

Si la centralité des matériaux biosourcés, l'économie de matière et de moyen généralisée et le réemploi semble tenir à cœur des architectes, il reste à se demander quelle économie pourrait pousser ces logiques encore plus loin.

Détail n°2
Mix ossature - Plancher intermédiaire



¹ La Ferme du rail ou la bienveillance réciproque | Faire | Topophile, <https://topophile.net/faire/la-ferme-du-rail-ou-la-bienveillance-reciproque/>.

Bibliographie

Ouvrages et articles

Simay Clara, Simay Philippe, Lanaspeze Baptiste et Jaggy Anna, La Ferme du rail: pour une ville écologique et solidaire, Arles, Actes Sud, coll. « Domaine du possible », 2022.

Trautmann Vincent Josso & Nicolas Rio & Flore, « Le privé au chevet de l'intérêt public ? Les programmes privés d'intérêt collectif dans les appels à projets urbains innovants », Métropolitiques, , 2018.

Podcasts

Maucort Pauline, Le complexe rural, [https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/serie-le-complexe-rural].

Sites

AMC, « Réinventer Paris, La Ferme du rail, site Ourcq-Jaurès (XIXe arr.) », , 2016.

La Ferme du rail ou la bienveillance réciproque | Faire | Topophile, [https://topophile.net/faire/la-ferme-du-rail-ou-la-bienveillance-reciproque/].

La Ferme du Rail : ossature bois et isolation répartie en paille, [https://www.batirama.com/article/25965-la-ferme-du-rail-ossature-bois-et-isolation-repartie-en-paille.html].

La maîtrise d'ouvrage d'insertion, un dispositif à vocation sociale | Anah, [https://www.anah.gouv.fr/actualites/la-maitrise-d-ouvrage-d-insertion-un-dispositif-vocation-sociale].

Projets d'architecture Grand Huit, [https://grandhuit.eu/].

Réinventer Paris, [https://www.paris.fr/pages/reinventer-paris-4632].



KERBRAT Thibault (Architecture - MOUJ), GOINVIC Guillaume (Architecture - MOUJ), GUNTZBURGER Anthoïne (Architecture - Ingénierie), SIMON Emma (Architecture - MOUJ), BURBAN Gladys (Sociologie - MOUJ).



ÉCOLE NATIONALE SUPERIEURE
D'ARCHITECTURE DE BRETAGNE
44 boulevard de Chézy
CS 16427
35064 Rennes Cedex
02 99 29 68 00
ensab@rennes.archi.fr



Au-delà d'une greffe urbaine, comment faire (la) ville ?

CRÉDITS

Maquette graphique : Atelier Wunderbar _ Réalisation : service communication ENSAB

Textes : BURBAN Gladys, KERBRAT Thibault, GOINVIC Guillaume, GUNTZBURGER Anthoïne, SIMON Emma

Photographies : BURBAN Gladys, KERBRAT Thibault, GOINVIC Guillaume, GUNTZBURGER Anthoïne, SIMON Emma

Si l'horizon temporel est lointain – 2076 – la situation, elle, est proche, voire commune : un bourg de 4000 habitants, Malville, et sa zone d'activité économique, la zone de Croix-Blanche. Leur position géographique, à égale distance de deux attracteurs urbains – Nantes et Saint-Nazaire – provoque une forte dépendance économique et politique. Pourtant, Malville et sa Zone d'Activité Économique présentent les ressources nécessaires à une autonomisation accrue du territoire.

La commande de l'agence d'urbanisme de la Région de Saint-Nazaire porte sur « l'optimisation du foncier des ZAE ». Si à court terme, l'enjeu est bien une forme de densification ou d'intensification de l'activité pour répondre aux exigences de la loi Climat et résilience et à l'objectif de Zéro Artificialisation Nette, à moyen et long terme, il s'agit surtout de savoir quoi produire, comment produire et pour qui produire ?