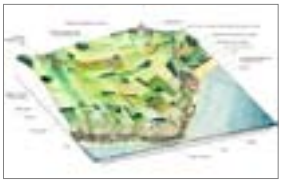
Mairieconseils



# Urbanisme et développement durable

## Huit territoires témoignent

UN SERVICE

Caisse des Dépôts

Mairie-conseils Caisse des Dépôts

# Urbanisme et développement durable : huit territoires témoignent

SEPTEMBRE 2009

ISBN : 978-2-916513-20-1

# Sommaire

Introduction
Huit territoires engagés dans une démarche d'urbanisme durable .....5

1. Concilier agriculture durable et urbanisme
Défendre les paysages agricoles contre les appétits immobiliers.....7

2. Préserver la biodiversité et les milieux naturels
dans les documents d'urbanisme
Le Golfe du Morbihan intègre les corridors écologiques
dans ses documents d'urbanisme ..... 13

3. Prendre en compte les enjeux d'effet de serre
dans les documents d'urbanisme
Le Plan Climat Aquitain et ses répercussions potentielles
en termes d'urbanisme..... 19

4. Gérer les ressources et l'espace de facon économe
SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné et traduction dans les PLU.....25

5. Prendre en compte le paysage dans les documents d'urbanisme
Des études de paysages dans le parc des Caps et marais d'Opale
à leur transcription opérationnelle dans les PLU ..... 31

6. Favoriser la mixité des usages
Le projet d'urbanisme de la commune d'Héry-sur-Alby.....37

7. Mieux penser les déplacements et les transports,
en lien avec une politique urbaine d'ensemble
La démarche mobilité dans le PNR du Pilat.....43

8. Adapter la gouvernance territoriale en favorisant la concertation
et la mutualisation des moyens
Une ingénierie intercommunale sur l'urbanisme avec l'ADEVAL
au pays du Val de Lorraine ..... 51

Ce document a été réalisé à partir de témoignages sur l'urbanisme durable apportés par huit structures intercommunales lors de la rencontre du 8 avril 2009.
Cette journée était co organisée par :

- **le service Mairie-conseils** (Caisse des Dépôts)
- et **la Fédération nationale des CAUE** (Conseils d'architecture, d'urbanisme et d'environnement).

Mairie-conseils a tiré parti de ces échanges et témoignages pour concevoir ce document et enrichir ainsi ses éditions portant sur la mise en œuvre du développement durable dans les intercommunalités.

Cet ouvrage a été conçu et réalisé par Maryline Trassard, journaliste, sous la responsabilité d'Yves Gorgeu, directeur d'études à Mairie-conseils.

# Introduction
## Huit territoires engagés dans une démarche d'urbanisme durable

« Urbanisme durable » ? Le vocable pourrait bien entrer dans le langage courant comme le montrent les expériences ici relatées de huit territoires.

Ce dossier témoigne de la volonté d'aborder de manière plus qualitative et plus maîtrisée les questions d'urbanisme et d'aménagement. Face à la nécessité de renverser les tendances qui depuis plus d'une décennie ont entraîné les phénomènes d'étalement urbain avec toutes les conséquences foncières, environnementales, financières et sociales que l'on connaît, il s'agit de mettre en œuvre au quotidien un urbanisme plus viable à long terme, c'est-à-dire plus économe en sols, en coûts d'aménagement et d'entretien, en coûts énergétiques et environnementaux.

Un premier séminaire en novembre 2008 a montré la pertinence des échelles intercommunales pour mieux prévoir et organiser la planification urbaine et accompagner l'urbanisme opérationnel. On constate en particulier une implication croissante dans ce champ des communautés de communes et des communautés d'agglomération. L'échelle communautaire est de plus en plus perçue comme appropriée pour réaliser une politique d'urbanisme cohérente et opérationnelle en articulant les différentes échelles des schémas de cohérence territoriale (SCOT) et des plans locaux d'urbanisme (PLU) communaux, et en développant une ingénierie de bon niveau qui manque tellement en milieu rural.

Les enjeux climatiques, énergétiques et de biodiversité appellent à repenser la façon d'occuper les territoires, de les investir, d'y vivre et de s'y déplacer. Des expériences allant en ce sens existent et se multiplient. Ce document reprend l'essentiel des paroles des élus et des techniciens venus témoigner de leurs initiatives lors de la journée d'échanges du 8 avril 2009, ainsi que les principales questions posées par les participants.

Parmi les expériences recensées, certaines montrent des résultats obtenus, d'autres en sont au stade d'une démarche engagée et pas encore tout à fait aboutie. Toutes ont pour points communs, d'une part de s'appuyer sur des emboîtements d'échelles comprenant par exemple un SCOT, un Parc naturel régional, une communauté de communes et des communes, d'autre part de bénéficier d'une ingénierie, à des degrés divers, à laquelle très souvent est associé un CAUE.

Chaque expérience répond à l'un des huit objectifs importants de développement durable que nous avons voulu mettre en évidence :
- concilier agriculture et urbanisme ;
- préserver la biodiversité et les milieux naturels dans les documents d'urbanisme ;
- prendre en compte les enjeux d'effet de serre dans les politiques urbaines ;
- gérer les ressources et l'espace de façon économe ;
- prendre en compte le paysage dans les documents d'urbanisme ;
- favoriser la mixité des usages ;
- mieux penser les déplacements et les transports ;
- adapter la gouvernance territoriale en offrant une ingénierie conséquente et de bon niveau.

# Communauté de communes du canton de Prayssas, trois grands ensembles de paysages

Plaine du Lot, la vallée avec la plaine, les terrasses puis les coteaux

«Pays de Serres», d'étroits plateaux calcaires entaillés de profondes vallées

Plateaux «élargis» légèrement ondulants et amplement ouverts à l'est

# Concilier agriculture durable et urbanisme

## Défendre les paysages agricoles contre les appétits immobiliers

**Dans la communauté de communes du canton de Prayssas (Lot-et-Garonne), la beauté des paysages modelés par l'agriculture fait partie de la qualité de la vie. Afin de préserver à la fois l'activité agricole et ces paysages en maîtrisant l'urbanisation du territoire, les élus ont mobilisé les partenaires concernés pour l'élaboration d'une charte paysagère puis d'un PLU intercommunal. La démarche fait maintenant école dans le département.**

### Le canton de Prayssas, territoire agricole

La communauté de communes du canton de Prayssas (dix communes, 4710 habitants) est un territoire rural situé à égale distance de trois pôles d'attraction urbains (Aiguillon, Villeneuve-sur-Lot et Agen). Le territoire comprend trois types de paysages qui ont été façonnés par l'agriculture : la plaine du Lot (vallée, plaine, terrasses puis coteaux), le pays de Serres composé d'étroits plateaux calcaires entaillés de profondes vallées et enfin des plateaux « élargis » légèrement ondulants et amplement ouverts à l'est. L'agriculture reste une activité dominante du territoire avec 70% de la surface consacrés aux prairies et cultures, 18% de boisements et 5% de vignes, vergers et truffières. Les agriculteurs représentent 18,4% des actifs (contre une moyenne de 8,3% dans le département et de 2,7% au niveau national). De 1988 à 2007, le nombre d'exploitations est passé de 450 à 316 et la surface moyenne de 27 à 33 hectares (42 ha en France, 33 ha pour le département). Cependant, la surface agricole utile a baissé de 6% entre 2000 et 2007. L'agriculture est aujourd'hui très diversifiée (bovins viande et lait, ovins viande, canard gras, poulets, tournesol, tabac, fruitiers...). Alain Merly, président de la communauté de communes du canton de Prayssas, insiste sur les racines paysannes de son territoire, véritable patrimoine cultural et culturel : *« En privilégiant l'agriculture, on privilégie les paysages, avec une alternance de bois, de champs, de prairies et de vergers. Au-delà de cette nécessité sociétale, la préservation de l'agriculture est liée à la préservation de l'idée que l'on se fait du territoire. Les agriculteurs apparaissent à ce titre comme des acteurs économiques mais aussi comme des acteurs de la qualité de la vie ».*

## Première étape : un état des lieux sous la forme d'une étude paysagère

*« En 2005, les élus ont mené une première réflexion sur la nécessité de maîtriser l'urbanisme*, explique Alain Merly. *Traditionnellement, le canton de Prayssas n'est pas soumis à une forte pression foncière et comprend peu de constructions. Mais la proximité d'Agen (17 km) représente une attractivité croissante. Les maires se sont aperçus que les nouvelles constructions apparaissaient rapidement et de manière anarchique, au sein d'une zone qui privilégie l'agriculture et la qualité des paysages. A partir d'un cahier des charges élaboré conjointement par le Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement (CAUE), la Direction départementale de l'équipement et le Service départemental architecture et patrimoine (SDAR), nous avons d'abord pris la décision de mandater le cabinet d'Hélène Sirieys, paysagiste, et de Philippe Millasseau, urbaniste OPQU (Office professionnel de qualification des urbanistes), afin de procéder à une étude paysagère, destinée à rappeler à la population locale la beauté et la richesse de son territoire ».* L'étude paysagère (d'un coût total de 36 500 euros), réalisée en 2006, a permis d'associer différents acteurs concernés (élus de la communauté, Direction départementale de l'équipement, Direction départementale de l'agriculture et de la forêt, Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement, architecte des Bâtiments de France, Chambre d'agriculture, société civile...) à travers des réunions de présentation des étapes de travail du cabinet. Elle a mis en évidence trois grandes tendances : une forte demande pour vivre sur le territoire, une demande de logements individuels en accession et une population qui travaille et consomme en dehors du territoire. Elle a enfin souligné les risques d'une périurbanisation non maîtrisée pour l'équilibre du territoire : banalisation des paysages, très grande consommation d'espace, fragilisation de l'agriculture et de la biodiversité, production d'un seul type de logement et risques pour les services, augmentation de la circulation. Philippe Millasseau indique que le point fort de la méthode a été la pédagogie afin d'expliquer le constat, les enjeux et les projets : *« Lors des réunions de présentation, des photographies et des croquis permettaient d'illustrer concrètement les différentes thématiques abordées par l'étude. Cette démarche a permis aux élus des dix communes de s'approprier la problématique et de mieux intégrer les documents de synthèse qui ont également été publiés dans journal de la collectivité. La charte paysagère a été facile à réaliser grâce à l'absence de toute contrainte juridique ».*

## De l'étude paysagère à un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI)

A l'issue de l'étude paysagère, le PLU intercommunal est apparu comme l'outil pertinent pour la mise en place du projet de territoire souhaité par les élus. *« Il a été convenu que les documents d'urbanisme s'inspirent de l'étude paysagère pour que la cohérence soit respectée*, explique Alain Merly. *La réflexion du conseil communautaire découle des dix conseils municipaux, mais vaut pour l'ensemble du territoire. Il est important de donner ce sentiment d'appartenir à une communauté en devenir. La démarche n'a pas été aisée. La pression auprès des élus municipaux pour pouvoir avoir accès à la vente de foncier constructible a été très forte. Les maires ont été contraints de résister aux assauts répétés de leurs concitoyens afin de protéger et pérenniser la nouvelle politique urbanistique de la communauté et la mise en œuvre du PLU intercommunal ».*
De mars à juin 2007, l'élaboration du projet d'aménagement et de développement durable (PADD)[1] a fait l'objet d'une série d'ateliers réunissant élus et partenaires. Ainsi, le premier atelier, intitulé « l'atelier des maires », a permis à chaque premier édile de présenter sa commune et son projet et d'entendre le point de vue des autres. Six autres ateliers ont suivi sur la démographie, l'habitat, le paysage et l'environnement, l'agriculture, les commerces, services et équipements, et sur la

(1) Constitutif du dossier du PLU, le PADD exprime le projet de la collectivité à moyen terme en matière de développement et d'urbanisme.

fiscalité de l'urbanisme. Une fois rédigé, le PADD a été lu et présenté lors d'un nouvel atelier. Il a ensuite été exposé à chacun des dix conseils municipaux. *« Après une interruption au moment des élections municipales du printemps 2008, le travail d'élaboration du PLUI a repris à l'automne autour du triptyque : règlement, règlement graphique (zonage) et orientations d'aménagement sur dix ans. Le travail d'explication préalable a été bénéfique,* estime Philippe Millasseau, *car lorsqu'a commencé le zonage, nous avons été heureusement surpris de constater qu'il déclinait le PADD ».*
L'objectif premier du PLUI est de protéger le cadre de vie, en faisant en sorte qu'il ne soit pas pollué par des interventions intempestives en matière d'urbanisme. Le document d'urbanisme intercommunal met en exergue la non-consommation d'espace agricole. Il veut bannir le mitage et prévoit une densification des bourgs et des hameaux. Philippe Millasseau précise que la rédaction du PLUI s'est traduite par la mise en place d'une méthode différente pour aborder les projets, en travaillant avec des orientations d'aménagement. *« C'était une petite révolution culturelle, car c'était une façon de faire qui n'était pas guidée par le court terme, l'opportunité et le pragmatisme mais par une réflexion sur la durée qui dessine ce que l'on souhaite pour l'avenir ».* Ensuite, il a fallu imposer une non-consommation du sol par l'implantation de nouvelles maisons. Cela a été traduit directement dans le règlement. *« À titre d'exemple, une surface de terrain peut être concédée à un propriétaire mais, en contrepartie, il sera interdit de placer la maison loin des limites séparatives par rapport à l'espace public ».*

## A travers le PLUI, trouver l'équilibre entre espaces agricoles et espaces urbanisés

*« Ce combat pour la préservation de l'agriculture se heurte parfois aux agriculteurs eux-mêmes, dont certains envisagent l'avenir avec pessimisme et préfèrent vendre leurs terrains pour y construire des maisons*, explique Alain Merly. *Mais les élus de la communauté s'y refusent et se projettent à plus long terme. De nouvelles activités, tels les loisirs ruraux, vont être privilégiées : la chasse, la pêche, la randonnée... Il convient de conserver des espaces affectés à l'agriculture et aux loisirs ruraux sans que le mitage ne prenne trop d'importance ».* Pour Philippe Millasseau, la question de l'équilibre entre les espaces urbains et les espaces naturels est délicate. Les élus ont fait un choix, qui s'est traduit très concrètement par le positionnement d'hectares : pour chaque commune, en fonction du nombre d'habitants souhaité pour l'avenir, un nombre d'hectares à urbaniser a été défini, soit pour l'ensemble de la communauté 78 hectares de zones à urbaniser. La question centrale reposait sur la volonté de permettre aux bâtis existants d'être restaurés. Ainsi, il n'est pas apparu opportun pour les élus d'autoriser la construction d'une maison à côté d'une maison vacante ou d'une ruine. Un repérage très précis des bâtiments et des éléments naturels a été mené au sein de chaque commune dans le cadre du PLUI. *« Les élus ont évalué le nombre d'habitants souhaités au regard des infrastructures existantes et de la nécessaire préservation du territoire*, ajoute Alain Merly. *La pédagogie que nous mettons en œuvre consiste notamment à rappeler aux habitants les bases de l'architecture locale et à combattre les projets immobiliers médiocres ».* Cette pédagogie se traduira concrètement par des réunions publiques animées par le CAUE pour expliquer aux habitants les règles du PLUI. Le document d'urbanisme intercommunal devrait aussi faire l'objet d'une exposition proposée par la communauté de communes.
Enfin, parallèlement au PLUI, une étude préalable a été confiée à l'ENITA (Ecole nationale d'ingénieurs des travaux agricoles) de Bordeaux, en vue de créer une zone agricole protégée (ZAP). L'un et l'autre, PLUI et ZAP, apparaissent comme des outils complémentaires pour concilier agriculture durable et urbanisme.
La démarche menée par la communauté de communes de Prayssas sert aujourd'hui de modèle à d'autres collectivités. Le conseil général du Lot-et-Garonne a décidé d'aider les intercommunalités adoptant une démarche comparable : il apporte désormais une aide qui s'élève à 40% du coût d'une étude paysagère, plafonné à 40 000 euros, dans le cadres des démarches de PLUI.

# Questions–réponses

**Alain Merly**, président de la communauté de communes du canton de Prayssas
**Philippe Millasseau**, urbaniste

**Il semble qu'un compromis ait été trouvé entre la position de la maison et la superficie du terrain. La communauté de communes peut proposer de grands terrains. Mais ces terrains sont tout de même détournés de leur vocation agricole. N'est-ce pas paradoxal ? Comment convaincre les nouveaux propriétaires de ne pas construire leur maison au centre de leur terrain mais à proximité des limites parcellaires ?**

**Philippe Millasseau** *: La surface totale ouverte à l'urbanisation est faible par rapport à la surface totale, soit environ 78 hectares de zones à urbaniser sur 15 800 hectares. Chacun est libre de prendre ses responsabilités, sachant que les règles du jeu sont affichées. Celui qui ne parvient pas à renoncer à une grande surface mettra en péril l'objectif souhaité par la commune. Néanmoins, le droit de l'urbanisme et le droit privé interviennent. Le PLU prévoit que chaque zone ouverte doit être remplie avant d'envisager d'en ouvrir une autre. Il s'agit bien d'un choc culturel, qui nécessitera de nombreuses discussions et une dimension pédagogique importante.*

**Alain Merly** *: Le but de la démarche est d'amener les gens à la réflexion et à la prise de conscience. Cela se traduit notamment par l'intervention du CAUE, par la création d'associations dédiées au patrimoine et au paysage.*

**Certains élus étaient sensibles aux problèmes de constructions anarchiques et à la pression foncière alors que d'autres ne l'étaient pas du tout. Comment sensibiliser l'ensemble des élus ?**

**Alain Merly** *: Il a fallu attirer leur attention sur ces problèmes, entamer les débats et mettre en œuvre cette fameuse pédagogie. La démarche reste néanmoins récente, car la pression foncière s'est accélérée ces dernières années. L'inquiétude des élus a été suscitée par certains modèles de maisons, qui sont des insultes au paysage.*

**Par rapport au PLU intercommunal, quelles orientations d'aménagement ont pu être développées ? Les orientations d'aménagement correspondent généralement à la déclinaison du projet politique…**

**Philippe Millasseau** *: Des orientations d'aménagement ont été réalisées, basées sur des préoccupations de paysages et de projets. Ces orientations sont le moyen de faire de la prospective et permettent de se projeter dans l'avenir. Le travail a été mené avec des concessionnaires de réseaux qui ont analysé les propositions et estimé le coût. Le résultat obtenu est apparu comme un électrochoc pour les élus, qui ont déclaré qu'ils ne pourraient jamais payer. Mais le document de prospective fixe les objectifs sur un long terme. Les élus savent ce que le projet dessiné peut coûter en valeur absolue et sur quelle période. L'orientation d'aménagement général, au niveau intercommunal, est claire : les constructions se font autour des bourgs et de certains hameaux identifiés comme pouvant accueillir de nouveaux habitants. Cette démarche autorise un auto-contrôle entre les élus, l'intercommunalité servant parfois de tampon entre un élu et la population de sa commune.*

**Des zones agricoles ont-elles été protégées « paysagèrement » en étant rendues inconstructibles pour les agriculteurs ?**

**Philippe Millasseau** *: S'agissant de l'agriculture et du paysage, certains secteurs ont été classés en zones naturelles, tout en étant cultivées par les agriculteurs. Ces zones n'intègrent aucun bâtiment agricole, afin de ne pas dénaturer un point de vue ou une vallée.*

**Comment la maîtrise de l'agrandissement de la commune a-t-elle pu être traduite dans les textes ?**

**Alain Merly** *: La discussion a été menée au sein de chaque conseil municipal. Après avoir étudié l'historique de la population de la commune de Prayssas, aujourd'hui peuplée d'un millier d'habitants, il a été convenu que le village pouvait supporter 1200 habitants. En fonction de cette donnée théorique, la surface à urbaniser sera définie sur les dix prochaines années.*

**Philippe Millasseau** *: Le constat réel du nombre de permis déposés dans les prochaines années sera pris en compte, au même titre que le choix des élus. Cela repose à la fois sur les textes législatifs et sur les équipements existants sur la commune. Le nombre des nouveaux habitants dépend donc de l'adéquation entre les équipements et un nombre d'habitants qui demandent des services auxquels il faut faire face. Sur le territoire en question, le choix s'est fait en fonction des demandes de services exprimés, des finances de la collectivité et de la volonté de maîtriser le cadre. Le choix a été fait de maîtriser le développement, avec la définition claire des surfaces à urbaniser. Cela ne répond néanmoins pas à la question de la densité. Le nombre d'habitants n'est pas uniquement lié à la surface mise à disposition.*

## Contact

Communauté de communes du Canton de Prayssas
Place de l'Hôtel de Ville
47360 Prayssas
05 53 95 29 48
cdcprayssas@orange.fr

Alain Merly, conseiller général du canton de Prayssas, président de la communauté de communes du canton de Prayssas, maire de Prayssas

Philippe Maurin, directeur général des services de la communauté
cdcprayssas.dgs@orange.fr

Bureau d'études d'urbanisme
25 rue Fon Nouvelle
47 000 Agen

Philippe Millasseau, urbaniste
06 83 13 40 85
philippe.MILLASSEAU@wanadoo.fr

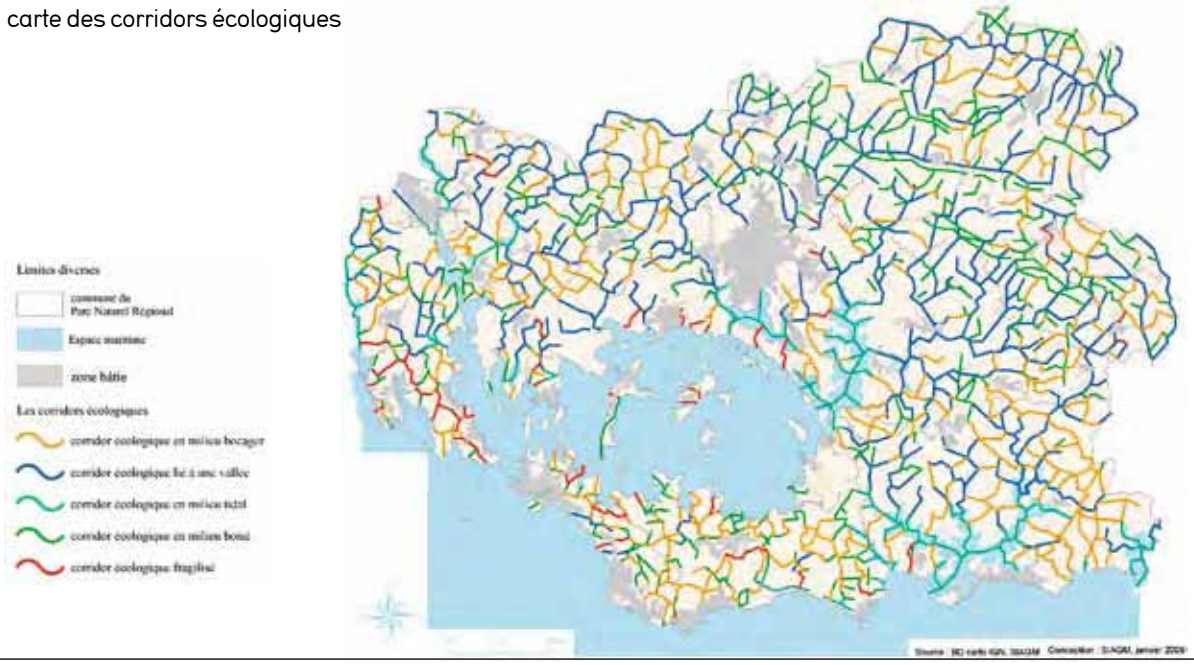
# Les grands types de corridors écologiques du projet de parc naturel régional du Golfe du Morbihan

Corridor de fond de vallée ►

Corridor écologique de type tidal (espaces soumis à la marée des rivières : estuaire, ria, marais saumâtres)

Corridor de type bocager

carte des corridors écologiques



# Préserver la biodiversité et les milieux naturels dans les documents d'urbanisme

## Le golfe du Morbihan intègre les corridors écologiques dans ses documents d'urbanisme

**Dans le golfe du Morbihan, trente-huit communes, dont les trente-quatre adhérentes au syndicat intercommunal d'aménagement, sont candidates au classement en Parc naturel régional. Dans cette perspective, un important travail de repérage des corridors écologiques, des espaces naturels et en particulier des zones humides a été réalisé, pour intégrer le respect de la biodiversité dans les documents communaux d'urbanisme.**

### Vers un Parc naturel régional du golfe du Morbihan

Le projet de Parc naturel régional du golfe du Morbihan, initié en 1994, se situe sur un territoire de 75 000 hectares regroupant trente-huit communes et 170 000 habitants. *« La mise en place du projet de Parc naturel régional passe d'abord par la reconnaissance du patrimoine du territoire, qui présente des paysages emblématiques, avec des côtes basses, des plages, des roches, des marais, des îles… Cette diversité nourrit un intérêt écologique majeur »*, explique David Lappartient, vice-président du syndicat intercommunal d'aménagement du golfe du Morbihan (SIAGM) en charge de l'aménagement du territoire et du projet de PNR. *« Le patrimoine culturel doit également être pris en considération, avec de nombreux monuments historiques classés et des sites archéologiques, architecturaux et ethnologiques de grande importance »*. La convoitise suscitée par ce territoire se traduit par un développement économique rapide et dynamique, une croissance démographique importante (population multipliée par deux en 40 ans), un fort étalement urbain (taux d'urbanisation de 18%, les espaces urbanisés ont été multipliés par huit en 40 ans) et une attractivité touristique accrue (2 millions de visiteurs par an). Ces mouvements fragilisent la biodiversité et les milieux naturels. *« Il existe aujourd'hui de nombreuses couches de protection, établies sans cohérence entre elles : directive Oiseaux, directive Habitat, ZICO (zones d'intérêt communautaires), sites classés, Réserve naturelle nationale, réserve de chasse,*

*zones Natura 2000 et schéma de mise en valeur de la mer. Il est parfois difficile de tenir compte de l'ensemble de ces éléments dans les documents d'urbanisme… Les missions du Parc naturel régional sont de protéger et de valoriser le patrimoine par une gestion adaptée des milieux naturels et des paysages,* rappelle David Lappartient. *Même si ces idées générales sont bien partagées, leur mise en application suscite quelques difficultés, notamment auprès de certains élus, qui considèrent que le projet du Parc, avec ses contraintes, est une ingérence au sein de leur territoire. Les missions d'un PNR consistent également à contribuer à l'aménagement du territoire et au développement économique et social. Il ne s'agit pas d'une mise sous cloche du territoire mais bien d'un développement économique et social en parallèle à la préservation des milieux. Il convient également d'assurer la pédagogie et la communication envers le public, qui perçoit parfois ces contraintes comme une restriction d'un certain nombre de libertés, même si 75% des habitants sont favorables à la création d'un projet de Parc naturel régional. La réalisation d'actions expérimentales ou exemplaires permet de favoriser la démarche. À ce titre, le Conservatoire du littoral vient d'acquérir l'île Ilur, au centre du golfe, exceptionnelle en termes de biodiversité. Le syndicat du golfe du Morbihan va récupérer la gestion de cette île en privilégiant les milieux naturels. Cette action permet de faire adhérer l'ensemble de la population au projet de Parc naturel régional ».*

## Le projet de charte : faire des patrimoines un atout pour le territoire

L'avant-projet de charte du Parc est essentiel car il sera pris en compte dans les documents d'urbanisme. Il s'articule autour de trois axes : faire des patrimoines un atout pour le territoire ; assurer pour le territoire un développement durable et solidaire ; mettre l'homme au cœur du projet de territoire. Ces différents axes sont eux-mêmes déclinés en plusieurs orientations. Ainsi, quatre orientations découlent du premier axe : préserver et sauvegarder la biodiversité ; préserver l'eau, patrimoine universel ; valoriser la qualité des paysages du territoire ; contribuer à la préservation et à la valorisation du patrimoine culturel du territoire. Chaque orientation intègre enfin un certain nombre d'articles. Ainsi, la première orientation du premier axe s'accompagne des articles suivants : enrichir et transmettre la connaissance sur la nature ; consolider le cœur de biodiversité en facilitant la mise en œuvre de dispositifs de protection ; préserver les corridors écologiques et les maillages naturels ; agir ensemble pour le patrimoine naturel remarquable, emblématique, et pour la nature ordinaire ; fédérer un réseau de gestionnaires des espaces naturels.

*« La charte du Parc naturel régional renvoie au plan de parc (carte au 1/50 000e)*, explique David Lappartient. *Le fait que la Commission nationale de protection de la nature ait refusé le projet deux ans auparavant, à cause du faible engagement des élus en matière de maîtrise de l'urbanisation, a permis d'affiner l'ensemble des éléments présentés sur la carte* ». Le dossier du Parc naturel est présenté une nouvelle fois à la Commission nationale de protection de la nature le 6 juillet 2009. L'un des enjeux majeurs de la charte repose sur la consommation d'espaces. L'engagement, à l'horizon 2012, est de consommer 365 hectares (soit 0,5% des 75 000 hectares du territoire), en plus des zones déjà définies comme constructibles. Enfin, dans le cadre de la loi littoral, une centaine d'hectares ne recevra pas de zones constructibles.

## Identifier les corridors écologiques

Lorsqu'Annaëlle Mezac, chargée de mission urbanisme et biodiversité, a été engagée en 2003, dans le cadre de la préfiguration du PNR, les connaissances locales étaient ténues sur le fonctionnement des espèces, leurs déplacements, les lieux de nidification et l'équilibre général de la

biodiversité dans ce morceau de côte bretonne. Accompagnée par les élus, elle a donc travaillé sur les éléments paysagers existants, les zones boisées et les zones humides, souvent mal ressenties par les nouvelles populations, alors qu'elles abritent des espèces particulières et précieuses. *« La notion de corridors écologiques est récente »*, explique Annaëlle Mezac. Cette notion met en évidence les continuités de milieux qui permettent la circulation des différentes espèces animales, les unes se déplaçant vite ou beaucoup, les autres moins, les unes étant prédatrices, d'autres pas. Tout cela est difficile à appréhender, parce qu'un mulot, par exemple, ne bouge guère de la haie dans laquelle il s'est installé, tandis qu'un papillon y passera occasionnellement avant d'aller butiner ailleurs. *« Il a d'abord fallu travailler sur l'occupation du sol, sur l'identification des différents types de milieux qui composent le territoire. La réalisation du préinventaire a consisté à identifier et à localiser les zones humides sur le territoire. Le travail s'est fait sur deux échelles : celle du 1/50 000e et celle du 1/25 000e afin de mettre en évidence toutes les liaisons qui existent entre ces différents milieux naturels »*. Quatre milieux ont ainsi été identifiés : les corridors écologiques constitués de vallées, de cours d'eau, avec le maillage des zones humides ; les corridors écologiques plutôt situés en milieu agricole et bocager ; les corridors localisés en milieux boisés ; les corridors au niveau des marais ou des zones de pénétration d'eaux salées. *« L'échelle au 1/25 000e a permis d'analyser les zones fragilisées, gagnées par l'urbanisation, où les passages naturels se réduisent. Le travail a ensuite porté sur l'identification du maillage bocager (les haies étant des corridors particulièrement denses et importants) »*. Les données recueillies ont nourri un système d'informations géographiques, qui a constitué la base des sources d'interprétation. L'observation du maillage bocager a permis de travailler sur des densités hectare par hectare. Ces éléments sont à la base des trames écologiques (maillage entre les boisements, les haies…).

## Prise en compte des corridors écologiques dans les documents d'urbanisme

*« Le premier objectif de ce travail d'identification des corridors écologiques est d'abord pédagogique*, souligne Annaëlle Mezac. *Ensuite, il permet d'accompagner les communes dans la révision des PLU, qui doivent être compatibles avec le plan de parc. L'analyse des corridors écologiques, synthétisée dans un document, est présentée aux élus dans le cadre des groupes de pilotage du PLU de chaque commune et fait l'objet de discussions et de concertations. Au printemps 2009, vingt-cinq communes ont intégré dans leur PLU ces notions de corridors et les ont traduites à travers les choix opérés au niveau des documents d'urbanisme. Ainsi, certaines zones de la commune de Saint-Avé, à vocation commerciale et de loisirs, ont changé de destination et sont repassées en zonage à vocation naturelle. D'autres communes ont également fait ces choix. La commune de Locmariaquer, située sur le littoral, avec une part importante de résidences secondaires, a également revu son projet d'aménagement de lotissement dans le souci de conserver sa trame verte. Il est toujours possible de prévoir un projet immobilier au sein de la trame verte, à condition qu'il fasse l'objet d'une réflexion »*. La trame bleue s'appuie quant à elle sur les inventaires des cours d'eau et des zones humides, également traduits dans les documents d'urbanisme.

Le plan de parc, resté longtemps à l'état de projet, devient progressivement un document officiel. De nouvelles rencontres avec les élus seront organisées avant l'officialisation du Parc naturel. « *Les communes bénéficieront d'un délai de trois ans pour se mettre en compatibilité avec la charte du Parc naturel régional à partir du moment où le parc sera officiellement approuvé »* indique David Lappartient.

# Questions-réponses

**David Lappartient**, vice-président du syndicat intercommunal d'aménagement du golfe du Morbihan
**Annaëlle Mezac**, chargée de mission biodiversité-urbanisme

### Quel est l'apport des services de l'Etat (DIREN, DDE...) au travail de réflexion précédant la mise en œuvre d'un Parc naturel régional ?

**Annaëlle Mezac** *: Cet apport a été important au niveau départemental grâce à la DDE et aux services de la préfecture. Le travail de concertation mené avec la DDE depuis 1997 a débouché sur deux projets : Le Parc naturel régional et le schéma de mise en valeur de la mer. Ces deux démarches sont issues du même travail de concertation avec les acteurs locaux. La DIREN, pour sa part, a suivi le projet avec une certaine distance, mais s'en est rapprochée plus récemment. Enfin, le CNRS et l'INRA s'intéressent de leur côté à la structuration de maillages et au déplacement des espèces.*

**David Lappartient** *: La Fédération des parcs et d'autres intervenants ont estimé que ce territoire, au regard de sa spécificité et de son urbanisation, n'était pas le plus approprié à l'accueil d'un Parc naturel régional. Aujourd'hui, les services de l'État adhèrent au projet, notamment grâce au travail mené sur les trames bleues et vertes et à la volonté politique d'avancer. Le regard a donc évolué, grâce aux actions concrètes menées sur le terrain.*

### S'agissant du changement de classification de zones, quels arguments seront employés auprès des propriétaires ?

**David Lappartient** *: Je ne suis pas certain de les convaincre ! Le premier argument est la non-conformité du POS avec la loi littoral. La loi s'applique donc directement au document d'urbanisme. Il existe aujourd'hui de nombreux contentieux. Souvent, ces propriétaires sont des personnes âgées, circonspectes sur le Parc, synonyme à leurs yeux d'une couche supplémentaire d'interdictions.*

### Quelle est la réaction des agriculteurs face au projet ?

**David Lappartient** *: Un travail est mené avec les agriculteurs sur l'agriculture littorale. Certaines communes ont perdu tous leurs agriculteurs, alors que les surfaces agricoles existent toujours. Il n'est pas possible d'avoir une agriculture intensive sur le territoire, plutôt une agriculture de labels et qualifiée. Des initiatives sont également menées pour privilégier l'agriculture biologique.*

### Après la réduction des zones constructibles, un travail a-t-il été mené sur la re-division parcellaire ?

**David Lappartient** *: Un travail important sur la notification du potentiel foncier a été réalisé sur chacune des communes. Cette démarche a permis d'identifier les surfaces « densifiables » et les populations susceptibles d'être accueillies.*

**Annaëlle Mezac** *: Le travail a également porté sur le potentiel à très long terme, sur l'analyse des re-divisions de parcelles potentielles. Cette étude a montré que la capacité d'accueil de nouveaux habitants était importante, de l'ordre de 80 000 personnes.*

### Quel est le degré d'acceptation de cette densification par les élus ?

**David Lappartient** *: Les communes du littoral ne sont pas dans la même problématique que les communes périurbaines, où les densifications plus fortes sont mieux acceptées. La densification est moins bien perçue au niveau des villages du littoral.*

### Les communautés adhèrent-elles au syndicat intercommunal ?

**David Lappartient** *: Seules les communes adhèrent au syndicat intercommunal, qui regroupe trente-quatre communes sur trente-huit. À l'avenir, un syndicat mixte sera créé afin de gérer le Parc. Le syndicat mixte regroupera le département, la région, les EPCI et les communes. Le territoire comprend cinq EPCI. Le décret de 2007 relatif aux parcs naturels oblige à associer les EPCI à l'élaboration des documents d'urbanisme.*

### Contact

Syndicat intercommunal d'aménagement du golfe du Morbihan (SIAGM)
1 allée de Goalères
56000 Vannes
02 97 62 03 03

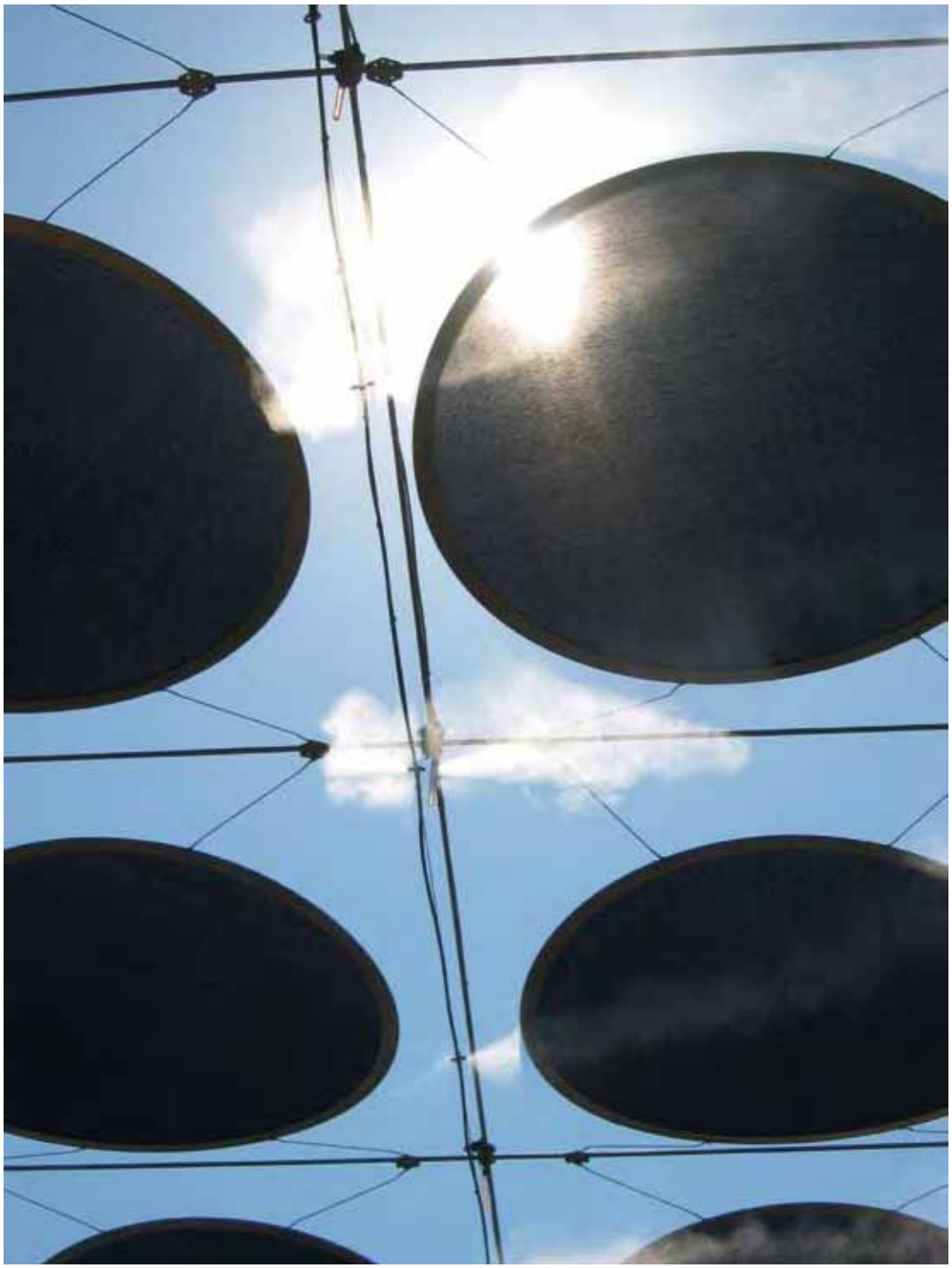
Joël Labbé, président du SIAGM, conseiller général du canton d'Elven
et maire de Saint-Nolff

Dominique Pirio, vice-présidente, première adjointe à Arradon
02 97 62 03 04

David Lappartient, vice-président, maire de Sarzeau
Lappartient-d@mairie-sarzeau.fr

Annaëlle Mézac, chargé de mission biodiversité-urbanisme
02 97 62 75 21
annaelle.mezac@golfe-morbihan.fr

# Aquitaine, climat et urbanisme



Exemple de diffuseurs utilisés lors de l'exposition internationale de Saragosse (août 2008) : un litre d'eau qui s'évapore refroidit de 2° 1000 m$^3$ d'air.

# Prendre en compte les enjeux d'effet de serre dans les documents d'urbanisme

## Le plan climat aquitain et ses répercussions potentielles en termes d'urbanisme

**Le plan climat territorial aquitain comprend des mesures qui touchent directement aux questions d'urbanisme. Il a été conçu pour pouvoir être mis en œuvre à l'échelle des différentes collectivités composant la région, y compris les petites communes. Dans le cadre de sa réflexion sur le plan climat, le conseil régional a sollicité l'Association climatologique de la Moyenne Garonne et du Sud-Ouest (ACMG), dirigée par Jean-François Berthoumieu. Ce météorologue explique comment la présence de l'eau en milieu urbain peut faire baisser la température de l'air et propose d'une manière générale que les phénomènes climatiques soient pris en compte dans les politiques d'urbanisme.**

### Le plan climat aquitain se décline dans les petites communes

En Aquitaine, c'est en 2007 qu'ont été prises les premières mesures pour mettre en route le plan climat, avec la naissance d'un front commun État/région/Ademe (Agence de l'environnement et la maîtrise de l'énergie). Le premier souci a été d'essayer de travailler avec l'ensemble des personnes influentes sur la consommation des gaz à effet de serre en Aquitaine. Parmi les secteurs visés figurent l'urbanisme et les transports. Actuellement, quarante-huit mesures sont définies. Une cellule d'animation permanente a été mise en place et un travail sur l'évaluation des émissions propres au territoire aquitain est mené. *« Nous avons conçu logiquement un plan climat régional adapté à notre territoire dans ses détails et qui peut donc être mis en œuvre à l'échelle d'une petite commune, pour peu que ses initiatives soient cohérentes avec le plan général dont l'Ademe coordonne l'application pour le compte de l'Etat »*, souligne Rose-Marie Schmitt, vice-présidente du conseil régional.

Le conseil régional s'est donné pour mission d'accompagner les territoires sur la question climatique, selon plusieurs phases. Lors de la première phase, un cabinet coordonnera le travail de la collectivité dans le cadre du plan climat régional. La deuxième phase permettra d'entamer les études de faisabilité souhaitées par le territoire. Ces études seront de tous types : bilans carbone, diagnostics énergétiques... La troisième phase s'attachera au programme dédié aux énergies renouvelables et au travail mené sur les documents d'urbanisme. Le conseil régional participera au financement de l'accompagnement des collectivités investies dans l'élaboration d'éco-quartiers et la mise en œuvre des principes de l'approche environnementale de l'urbanisme. *« Le conseil régional envisage d'aider les CAUE d'Aquitaine à recruter des animateurs "urbanisme et effet de serre" par le biais de leur union régionale, pour assister les communes et les intercommunalités dans la prise en compte du plan climat dans les documents d'urbanisme »*, explique Paul Vo Van, animateur du plan climat aquitain, directeur du CAUE de Lot-et-Garonne. Pour ne pas perdre la dimension globale de son plan climat, le conseil régional a mis en place huit groupes de projet réunissant fonctionnaires et acteurs des territoires (conseil économique et social, entreprises, université, agriculture et forêt, agglomérations...), personnels des CAUE et de l'Ademe, pour définir précisément les mesures à prendre sur le logement social et la basse consommation d'énergie, ou l'urbanisme et l'effet de serre, mais aussi sur l'impact environnemental des transports, sur le plan régional forêt-bois-énergie, sur les pratiques agricoles, l'éco-conditionnalité des aides publiques, les chartes climat des entreprises et la consommation durable. Enfin, un comité de pilotage opérationnel se constitue, sous l'égide du conseil régional, avec les animateurs des groupes de projet, les départements, les agglomérations et bientôt les pays pour coordonner l'ensemble des actions engagées dans le cadre du plan climat territorial.

## Pour rafraîchir l'air, faire venir l'eau dans la ville

Associé aux discussions sur l'élaboration du plan climat aquitain, le météorologue Jean-François Berthoumieu a apporté un point de vue à la fois scientifique et pratique mettant en évidence les liens de cause à effet entre choix urbanistiques et répercussions climatologiques. Un peu d'histoire tout d'abord. L'Empire romain, qui a duré six siècles de manière durable, a existé grâce à une société guidant l'eau vers la ville, rappelle Jean-François Berthoumieu. L'eau a toujours été un moyen de faire baisser la température et de permettre des conditions de vie satisfaisantes. Les civilisations méditerranéennes ont su transmettre ces conditions de vie et les utilisent toujours, comme l'a montré l'exposition internationale de Saragosse (2008) consacrée à l'eau. Aujourd'hui, le cadre législatif et toutes les réflexions sont liés à des principes d'une écologie anglo-saxonne nordique. Mais ces principes ne sont pas transposables au sud de la France. Les techniques modernes permettent d'évaporer l'eau afin de profiter de la « mécanique » des nuages, qui transforme l'eau liquide en vapeur (un litre d'eau qui s'évapore refroidit de 2°C 1000 $m^3$ d'air). A contrario des principes d'écologie anglo-saxons, il serait souhaitable de disposer d'une eau de qualité en abondance quand les températures sont élevées. Cette eau serait prélevée dans les nappes alluviales, qui se rechargent naturellement en hiver, et rapportée progressivement vers les villes.

De nombreuses villes ont été construites sur d'anciens méandres de rivières. La Garonne en est un exemple, avec une zone de stockage d'eau que les gens ont l'habitude d'utiliser grâce aux puits. Mais ces puits ne sont jamais remplis, à cause notamment du climat défavorable de ces dernières années. Il conviendrait de travailler sur une ré-alimentation artificielle afin de profiter en permanence de cette eau disponible. Les rivières doivent également avoir des débits suffisants.

En ville, les solutions reposent en partie sur la climatisation des lieux publics dans le but d'éviter l'utilisation des énergies fossiles dans la production électrique destinée à climatiser les bureaux. En effet, plutôt que de voir des villes avec des bureaux et des appartements climatisés soufflant leurs calories dans les espaces publics où l'on est presque obligé d'utiliser des véhicules

climatisés pour se déplacer (la ville de Murcie en Espagne aurait vu sa température maximale chuter de 4°C à la suite d'une panne de courant électrique ayant privé les habitants de climatiseurs pendant plusieurs heures de la journée...), il serait plus logique de rafraîchir les espaces publics. Pour cela, il serait nécessaire de créer des espaces publics (parcs, rues, places) où l'eau circulerait (fontaines, circuits d'eau libre et courante, brumisation...) et laverait les poussières et les aérosols dangereux pour la santé. Des ceintures vertes irriguées permettraient également d'atténuer l'onde de chaleur. *« L'une des solutions ne consisterait-elle pas à installer des cultures irriguées aux abords des villes afin de réduire la consommation d'énergies fossiles ?*, s'interroge Jean-François Berthoumieu. *La France, située sur un couloir de transfert d'humidité qui part de l'océan vers les régions intérieures, pourrait lutter efficacement contre le réchauffement des températures en ayant recours à des modes d'action inspirés d'une écologie méditerranéenne ».*

# Questions-réponses

**Paul Vo Van**, animateur du plan climat aquitain
**Jean-François Berthoumieu**, météorologue

**Pouvez-vous nous donner l'exemple d'un territoire (commune ou communauté de communes) de la région Aquitaine qui décline le plan climat aquitain : comment s'y prend-il, et comment est-il concrètement accompagné par la région pour ce faire ?**

**Paul Vo Van** *: A ma connaissance, cet aspect n'est pas encore traité de façon explicite dans les documents d'urbanisme. Cependant, on constate en Lot-et-Garonne une forte mobilisation vers des pratiques de gestion coordonnée de l'urbanisation qui tendent à favoriser la prise en compte des principes du développement durable. Cela se fait par la mise en œuvre de plans locaux d'urbanisme intercommunaux (cinq en cours d'étude ou sur le point d'être prescrits). En projetant de soutenir l'animation d'un réseau d'acteurs « urbanisme et effet de serre », la région facilitera l'établissement de tels documents cadres et le partage des expériences.*

**Parmi les 48 mesures du plan climat, quelles sont les plus importantes, concernant l'urbanisme et le transport ?**

**Paul Vo Van** *: Soutien à la création d'éco-quartiers, soutien à la création d'un réseau d'acteurs « urbanisme et effet de serre ».*

**Quels sont le rôle et le fonctionnement du groupe-projet « urbanisme et effet de serre » ?**

**Paul Vo Van** *: Le groupe-projet préfigure le réseau d'acteurs « urbanisme et effet de serre ». Il réfléchit aux pistes de réflexion à développer au niveau régional et travaille à l'organisation de rencontres thématiques. Il a notamment organisé le colloque « Urbanisme durable » le 28 janvier 2009 au conseil régional d'Aquitaine.*

**Jean-François Berthoumieu, êtes-vous sollicité par des communes, communautés de communes ou pays pour être associé à leurs réflexions ? Si oui, comment et dans le cadre de quels travaux ? Pouvez-vous citer des exemples ?**

Jean-François Berthoumieu *: Oui, par exemple la ville de Montauban et celle de Hyères au travers de notre entreprise commerciale Agralis services (www.agralis.fr).*

*Ces deux villes utilisent nos outils pour piloter l'irrigation de leurs espaces verts et ainsi économiser de l'eau qui prochainement sera destinée à « climatiser » des espaces publics.*

*Le conseil général des Hauts-de-Seine nous fait travailler pour aider à l'implantation durable d'arbres majeurs qui, outre l'aspect esthétique, servent à améliorer la qualité de l'atmosphère (évapotranspiration et photosynthèse).*

*Nous sommes sollicités par des conseils municipaux et des conseillers généraux pour débattre sur ces principes. Aujourd'hui la crise économique semble retarder des prises de décisions qui semblaient imminentes (ou bien les étés sont en ce moment trop frais !).*

## Contact

Conseil régional d'Aquitaine
14 Rue François de Sourdis
33000 Bordeaux
05 57 57 80 00

Rose-Marie Schmitt, vice-présidente
rm.schmitt@orange.fr

CAUE de Lot-et-Garonne
Paul Vo Van, animateur du plan climat aquitain
05 53 48 46 70
paul.vovan@free.fr

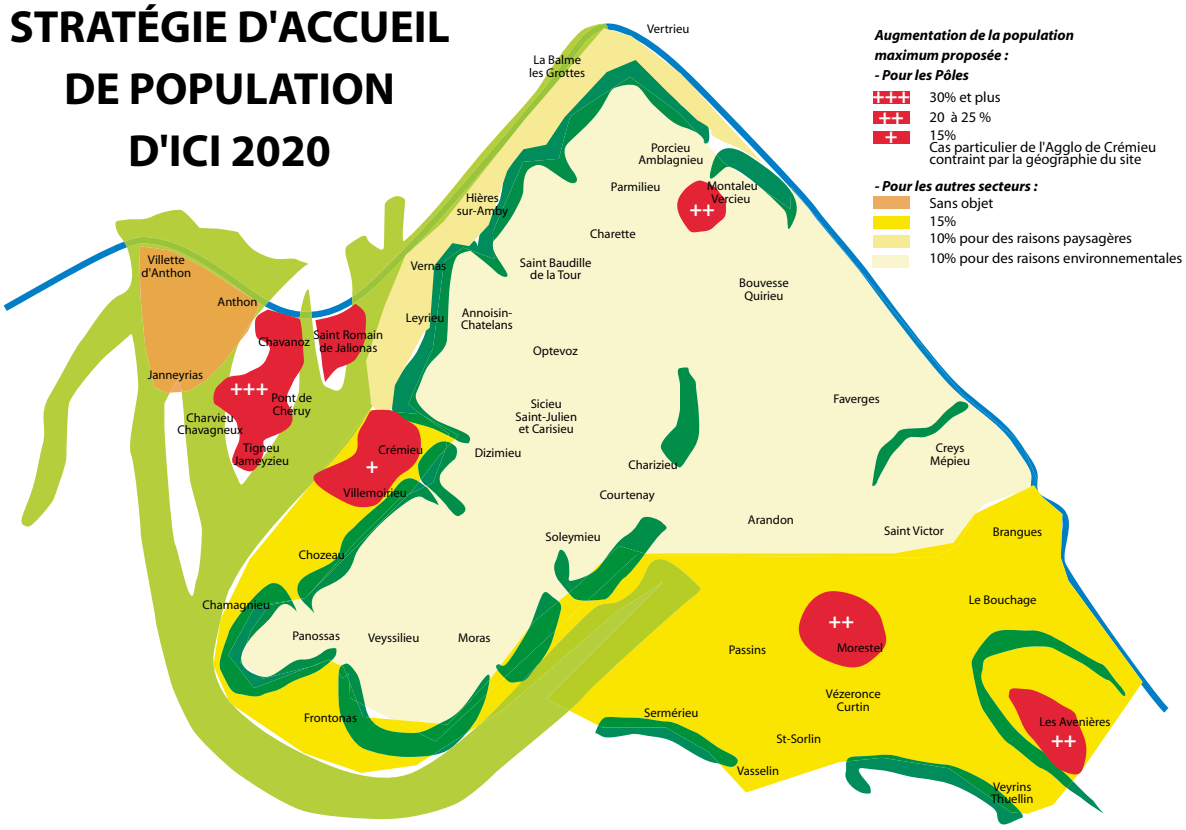
ACMG (association climatologique de la Moyenne Garonne et du Sud-Ouest)
Jean-François Berthoumieu, météorologue
Aérodrome d'Agen
47520 Le Passage
05 53 77 08 48
acmg@acmg.asso.fr

# Le SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné vise à densifier les agglomérations

Lotissement se construisant sans cohérence urbanistique ni architecturale

Constructions traditionnelles organisées et harmonieuses

## STRATÉGIE D'ACCUEIL DE POPULATION D'ICI 2020



# Gérer les ressources et l'espace de façon économe

## SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné et traduction dans les PLU

**Sur un territoire subissant une pression foncière importante, le syndicat mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné (Isère) a souhaité densifier l'habitat pour consommer le moins de terrains agricoles et naturels possibles. En votant le SCOT, les élus locaux se sont engagés à respecter des règles très volontaristes qui commencent à être traduites et mises en œuvre à travers les PLU des communes.**

### Un SCOT pour protéger l'identité du territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné

A l'est de Lyon, dans le nord du département de l'Isère, le syndicat mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné rassemble trois communautés de communes et une commune isolée, soit quarante-six communes au total. Il compte 77 000 habitants sur un peu moins de 60 000 hectares. Les habitants disent se situer dans la « troisième couronne » de la métropole régionale qui exerce une attraction importante. L'est du territoire, qui débouche sur les monts du Bugey au nord-est et sur les Alpes à l'est, est plus rural. Cinquante nouveaux hectares sont urbanisés chaque année et la population a doublé ces cinquante dernières années. Par rapport aux besoins de la population active qui travaille à l'extérieur du territoire, les transports en commun sont trop peu nombreux aux dires des habitants et de leurs élus, bien que le territoire soit cerné – et non traversé – de voies de chemins de fer et d'autoroutes.
*« Cinq années ont été nécessaires aux élus et techniciens pour élaborer le projet du schéma de cohérence territoriale (SCOT), approuvé à l'unanimité en décembre 2007, explique Christophe Bilic, chef de projet du SCOT. Le territoire exige une certaine protection au regard de la croissance de l'urbanisation. La stratégie du SCOT consiste à protéger l'identité du territoire, à estimer précisément les besoins fonciers sur une échelle de quinze ans à l'intérieur de son périmètre. Cela se traduit ensuite par la déclinaison de ces besoins au niveau de chaque commune avec des objectifs d'organisation de l'urbanisme ».*

Le SCOT a pour objectif principal de réorganiser l'offre de logements sur le territoire en empiétant le moins possible sur les zones naturelles ou les terres agricoles. Il s'agit donc de réhabiliter l'existant et de densifier les agglomérations pour ne pas s'étaler sur des terres boisées ou cultivées.

## Le document d'orientation général du SCOT se décline en sept dispositifs

Le SCOT comprend deux parties : La partie politique, qui concerne le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), et une partie technique : le document d'orientation générale (DOG). Dans le cadre du PADD, les élus se sont positionnés sur une croissance de population de 20% sur la période 2005/2020, ce qui entraîne la création de plus de 8500 logements. L'autre élément important est l'affirmation d'une identité et d'environnements spécifiques au territoire. Enfin, le développement urbain a été hiérarchisé : certaines communes connaîtront un développement important à la différence de certaines autres, déjà soumises à une forte pression.

Ces objectifs politiques sont traduits dans le DOG, à travers sept dispositifs (ces dispositifs sont des orientations, sauf le deuxième et le quatrième qui sont des prescriptions). Premier dispositif : la fixation d'une période de référence 2005/2020. Le deuxième dispositif revient à associer à ce repère temporel un repère quantitatif en termes de croissance démographique (20%) et de croissance du parc de logements (8500). Le troisième dispositif consiste à hiérarchiser cette croissance : elle sera d'environ 30% de la population dans les principales villes du territoire, pourvoyeuses de services, d'emplois, d'équipements (dix communes accueilleront 75% du développement) et de 10 à 15% sur le reste du territoire, rural (trente-six autres communes accueilleront 25% du développement). *« Il existe donc un plafond de pourcentage de croissance pour le parc de logements depuis 2005,* explique Christophe Bilic. *Ce plafond peut varier de 19% (zones à protéger) jusqu'à 45% pour les pôles urbains qui seront développés ».* Une fois le nombre de logements connu, apparaît un quatrième dispositif qui repose sur le principe des ceintures vertes : 80% du développement des communes devront se situer au sein du périmètre dessiné par des ceintures vertes, afin de limiter l'étalement urbain en surface, mais aussi sa dispersion. Le cinquième dispositif est un ratio densification/extension. Il est envisagé, lorsqu'une commune prévoit de construire 100 logements, que 40 soient construits au sein de la partie déjà urbanisée. Ce pourcentage varie légèrement selon les communes et le contexte. Le sixième dispositif consiste à dire qu'il existe des typologies de densité qui doivent être respectées et s'organisent autour de trois types : le logement individuel (10 à 15 logements/hectare) ; le logement semi-groupé (25 à 35 logements/hectare) ; le logement collectif (50 logements/hectare). Les communes doivent se positionner par rapport à cet exercice et déclarer dans quelles échelles de valeurs elles se trouvent. Pour les communes urbaines : 30 à 50% de logements individuels, 30 à 40% de logements semi-groupés et 10 à 40% de logements collectifs. Pour les communes rurales : 60% de logements individuels, 40% de logements semi-groupés et petits collectifs.

## Le calcul des besoins fonciers

L'ensemble de ces données permet de calculer les besoins fonciers. C'est le septième dispositif. *« La méthode de calcul utilisée permet aux communes de savoir si leur document d'urbanisme est compatible, et aux communes qui vont réaliser leur document d'urbanisme de profiter d'une méthode déjà établie*, souligne Christophe Bilic. *Les communes déjà dotées d'un POS ou d'un PLU appliquent les coefficients de densité et d'extension, avec le nombre maximal de logements à produire tel que défini par le second dispositif. La marge de rétention foncière est de 50%. Si les surfaces constructibles de la commune sont supérieures de 100% aux besoins calculés, les zones à urbaniser (AU) seront bloquées afin de ne conserver que les zones urbanisées (U). Si malgré*

*tout, les zones à urbaniser sont toujours supérieures à plus de 50 % par rapport aux besoins, il sera considéré que le PLU est surdimensionné et exigera une révision ».*

La méthode utilisée permet de délimiter l'urbanisation dans le temps et l'espace, et de la quantifier en masse et en volume. Ainsi, le foncier est utilisé si nécessaire et de façon économe. Cette méthode de quantification des besoins de logements et de surfaces foncières est complétée par des dispositions qualitatives : intégration d'orientations d'aménagement, recommandations de prescriptions architecturales, recommandations d'études particulières (approche environnementale de l'urbanisme...), dispositifs de mixité sociale ; et des dispositions managériales : accompagnement politique en amont, en aval et au besoin, accompagnement technique en amont et en continu.

## Comment le SCOT sera-t-il traduit dans les PLU des communes ?

Depuis l'approbation du SCOT, sur les quarante-six communes, quatre ont approuvé leur PLU (huit avaient déjà des PLU), onze sont en cours, dix engagent la réflexion sur la démarche, treize enfin sont encore en POS pour l'instant. Pour mettre en œuvre ce SCOT si précisément défini, le président du syndicat mixte, Serge Menuet, et son équipe, pratiquent l'assistance conseil auprès des communes et font preuve de toute la pédagogie nécessaire pour rendre applicables et opérationnelles les orientations définies. Le chef de projet SCOT en particulier apporte aux communes des conseils techniques, assiste aux séances de travail sur les PLU, aide à rédiger les cahiers des charges pour le choix des urbanistes. Il liste un certain nombre de limites : *« Les limites sont liées au problème des communes dotées d'un PLU avant l'élaboration du SCOT, au problème de lecture et d'appropriation du SCOT, au problème d'utilisation de la méthode de calcul, au problème du décalage par rapport à la période de référence, à la faible évolution des règlements, au manque de retour sur l'opérationnel et le terrain, et enfin au problème de positionnement juridique ».*

Il faudra au moins une décennie pour constater les effets produits par le SCOT : le temps que les PLU se réalisent et soient opérationnels et que les programmes de construction répondant aux nouvelles prescriptions se réalisent. Les premières évaluations devront être mises en place le plus rapidement possible et sur des indicateurs pertinents afin de confirmer les effets induits. Ce temps sera nécessaire à la réalisation des procédures mais aussi à l'évolution des mentalités : pour certains propriétaires, leur terrain constructible ne le sera plus avec l'application du SCOT.

# Questions-réponses

**Serge Menuet**, président du syndicat mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné
**Christophe Bilic**, chef de projet SCOT

### Le syndicat mixte a-t-il diffusé un document de sensibilisation pour expliquer la méthode de calcul aux élus et aux différents maîtres d'œuvre ?

**Serge Menuet** *: Plusieurs actions ont été menées, dont des actions de sensibilisation et de formation par rapport au contenu du SCOT. Devant la difficulté des élus à intégrer ce document de synthèse, un nouveau document plus pédagogique a été diffusé,*

*afin de donner plus de sens au contenu et de sensibiliser les élus aux éléments à prendre en compte dans l'élaboration de leur PLU. Les PLU ayant actuellement intégré les éléments du SCOT proviennent essentiellement des communes rurales.*

**Les élections municipales et l'arrivée de nouvelles équipes ont-elles compliqué les choses ?**

Serge Menuet *: Les équipes municipales, au sein du territoire concerné, n'ont pas été renouvelées de façon significative. Les documents reflètent les compromis obtenus après de longues discussions. Mais la démarche n'est jamais aisée, surtout lorsqu'un maire doit expliquer à des propriétaires que leurs terrains, jusque-là constructibles, ne le sont plus. Le syndicat mixte cherche à travailler avec les élus en amont, et à s'investir à leurs côtés. Le travail fait sur un territoire dépend beaucoup du positionnement de l'urbaniste qui aura été retenu. Les communes qui présentent des difficultés sont celles qui ont retenu des urbanistes au langage peu clair. A contrario, les urbanistes à l'écoute des élus et respectueux du SCOT émettent des propositions qui vont dans le sens de l'intérêt général. Cela est également le cas lorsque des réductions de surfaces sont inévitables. Les notaires expriment souvent leur mécontentement face à tous ces changements (difficulté d'attribuer une valeur aux biens fonciers dans les successions), mais ils doivent s'adapter à l'évolution des documents d'urbanisme.*

**D'autres méthodes de travail avec les habitants ont-elles été anticipées, du style Agenda 21, pour pouvoir travailler sur l'usage et associer les éléments de développement économique par rapport à des planifications de consommation de l'espace ?**

Serge Menuet *: Ce travail pourrait être mené, mais l'objectif fixé consiste à dire que le SCOT est opposable depuis décembre 2007. Il y a trois ans de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes. Nous souhaitons que l'ensemble des documents d'urbanisme du territoire soit révisé dans ces délais, de façon à ce que toute évolution puisse s'appliquer à tous. L'autre préoccupation est d'essayer de trouver des indicateurs pertinents et non contestables qui permettent d'évaluer les effets de la mise en place du SCOT. Cet exercice est difficile. Les communes ou communautés de communes qui portent les compétences dans le domaine de l'urbanisme ne sont pas spécialement disposées à aider le syndicat mixte sur le recensement de ces données. Passée la période de trois ans de mise en compatibilité, il conviendra de faire évoluer le contenu du SCOT.*

**Comment avez-vous articulé le problème de ressources (temps, personnes, espace naturel...) ?**

Christophe Bilic *: La présentation est ciblée sur l'économie de l'espace, avec un volet de prescription environnementale pour protéger le territoire en termes de ressources, qu'il s'agisse de l'eau, du sol ou des espaces de biodiversité. Tout un travail a été mené sur la qualification des espaces agricoles, des espaces naturels, des corridors biologiques ou écologiques. La réflexion a porté aussi sur l'espace-temps et l'énergie. Le budget du contrat de développement régional, issu du conseil régional et du conseil général, permet de financer des actions dédiées au développement durable. Ce budget sert aussi à la mise en œuvre du SCOT, notamment sur les questions énergétiques.*

**Serge Menuet** *: La région se désintéressait, au départ, du SCOT. Mais la situation a favorablement évolué. Prochainement, la région Rhône-Alpes va organiser une réunion faisant le lien entre les SCOT et les contrats de développement régionaux, preuve qu'elle accepte le développement d'un certain nombre d'actions pour aider les communes sur la modification de leur PLU.*

**Comment s'est passée la démarche au niveau des zones d'activité, notamment par rapport aux nombreuses contraintes ?**

**Serge Menuet** *: Le potentiel de zones d'activité était important à l'amorce du projet, ce qui a constitué une vraie inquiétude. Les communes de l'une des communautés de communes du territoire avaient déjà entamé une démarche pour mettre en œuvre une seule zone d'activité bénéficiant aux dix-huit communes au lieu de développer une zone d'activité dans chaque commune. D'autres collectivités se sont engagées dans cette voie. La réflexion a progressé sur la différenciation des types d'activités. Certaines zones artisanales ont donc été conservées. L'élaboration du SCOT a intégré un phasage d'aménagement, avec la détermination d'une réserve foncière consacrée aux activités de service et commerciales. Certaines communes se sont déjà lancées dans ces réserves foncières, dans le but d'éviter que les zones d'activité soient mal situées. Depuis l'approbation du SCOT, le service de l'État a rendu un avis favorable sur la création d'une ZAC d'une centaine d'hectares.*

## Contact

Syndicat mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné
19 cours Baron Raverat
38460 Crémieu
04 37 06 13 26

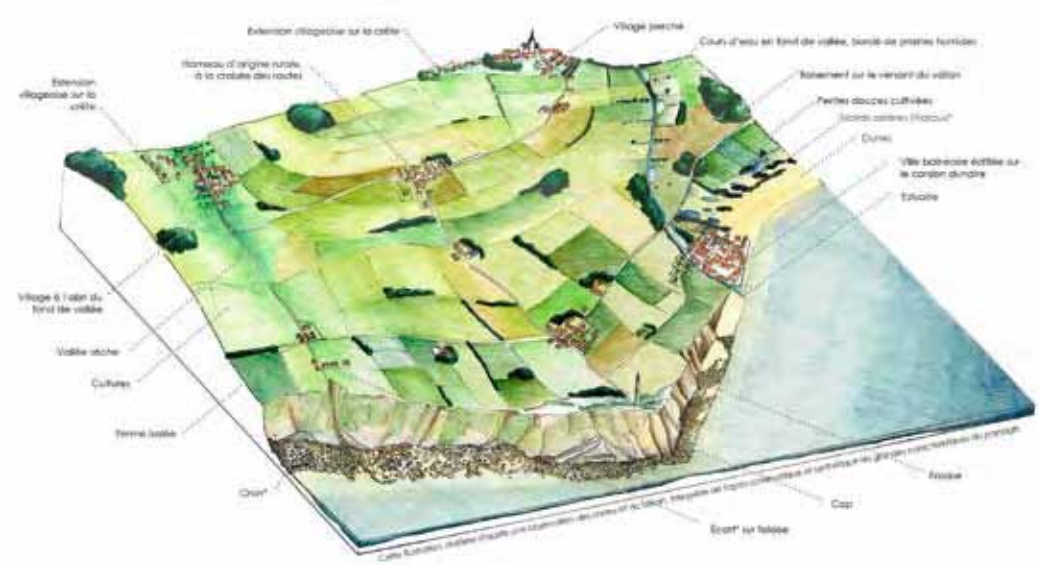
Serge Menuet, président du syndicat mixte, maire-adjoint à Vezeronce-Curtin

Christophe Bilic, chef de projet SCOT (remplaçant)

Chef de projet titulaire : Pamela Reymond
pamela.reymond@symbord.fr

# Typologie des paysages de la communauté de communes de la Terre des 2 Caps transcrite dans le cahier de références et de prescriptions paysagères et architecturales

Paysages des littoraux et arrière littoraux ►




Paysages de l'arc urbain et du bassin carrier de Marquise ►

◄ Paysages des monts et vallons bocagers

# Prendre en compte le paysage dans les documents d'urbanisme

## Des études de paysages dans le Parc des Caps et marais d'Opale à leur transcription opérationnelle dans les PLU

**Territoire aux paysages remarquables, la communauté de communes de La Terre des 2 Caps (Pas-de-Calais) est accompagnée depuis plusieurs années par le Parc naturel régional des Caps et marais d'Opale pour que ces paysages soient pris en compte dans les projets d'aménagement de l'espace. Elle s'est également appuyée sur le Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement (CAUE) du département pour transcrire de façon opérationnelle un cahier de recommandations architecturales et paysagères dans les documents d'urbanisme.**

### L'exploitation des carrières compatible avec la préservation des paysages

Située entre les agglomérations de Calais et de Boulogne-sur mer, la communauté de communes de La Terre des deux Caps (vingt-et-une communes, 21 459 habitants) existe depuis trente-cinq ans. Bien que située dans un contexte de périurbanisation, elle possède des sites remarquables. Ainsi, cinq des huit communes du littoral sont impliquées dans l'opération d'aménagement « grands sites », lancée en 2004, qui concerne les caps Gris-nez et Blanc-nez, majestueuses falaises de grès, de calcaire et de craie. À l'arrière du littoral, sur quatre communes de la communauté, le bocage est entrecoupé d'un bassin carrier important, exploité à 80 mètres de profondeur. *« Les roches massives sont l'un des poumons économiques de la région*, souligne Martial Herbert, président de la communauté. *Cela donne lieu à des paysages particuliers de terrils »*. Un plan de paysages du bassin carrier de Marquise a été réalisé en collaboration avec le Parc naturel régional des Caps et marais d'Opale. Par ce biais, la communauté de communes a été soutenue par les services de l'Etat, le conseil régional et toutes les collectivités pour planifier la gestion de

l'exploitation des carrières et leur intégration dans le paysage pour les trente ans à venir. *« Ce travail en est actuellement à sa quinzième année*, explique Martial Herbert. *Le plan de paysages impose le respect de la topographie de la boutonnière du Boulonnais dans le cadre de l'exploitation du bassin carrier »*. Il y a quinze ans, les collectivités se sont engagées à mettre leurs POS en conformité avec ce plan de paysages. Elles se sont également engagées à favoriser les opérations de mutation foncière pour sa mise en œuvre. *« Les sociétés exploitant les carrières se sont, elles aussi, engagées,* ajoute Martial Herbert. *Au moment où était négociée la première charte du parc, l'enjeu était de démontrer que cette exploitation dure était compatible avec la préservation du territoire »*.

## De la communauté à la région, en passant par le Parc, les interventions en matière de paysages se conjuguent sur un même territoire

La notion de paysage n'est donc pas nouvelle sur le territoire de la communauté. *« Cette réflexion sur le paysage a été structurée sur la base du vécu*, explique Martial Herbert. *Les vingt-et-une communes sont couvertes par un plan d'occupation des sols (POS), ce qui signifie que la compétence urbanisme a été exercée depuis de nombreuses années »*. Ayant la volonté politique de maîtriser les espaces, la communauté a pris la compétence Aménagement de l'espace, qui comprend l'élaboration, l'approbation, la révision et la modification du plan local d'urbanisme (PLU) en concertation avec chacune des communes concernées, sur proposition de chaque commune ou du conseil communautaire (les PLU sont élaborés sous maîtrise d'ouvrage communautaire) ; ainsi que l'élaboration, la révision et le suivi du schéma de cohérence territoriale (SCOT) et des schémas de secteur ; et l'étude, la réalisation et la révision d'un carnet architectural de préconisations. *« La communauté de communes a demandé au préfet de pouvoir bénéficier d'un SCOT, en s'appuyant sur son engagement paysager à travers l'expérience du bassin carrier de Marquise et l'opération grands sites »*, explique Martial Herbert. Ce SCOT paysager a démarré en 2005.

Le président de la communauté de communes souligne que le Parc naturel régional des Caps et marais d'Opale est un partenaire important : *« Alors que la communauté de communes est en train de passer des POS aux PLU, il a été décidé que toute révision des documents d'urbanisme devait commencer par une étude paysagère préalable, financée en grande partie par le Parc et accompagnée par lui »*. *« Ces études vont jusqu'à identifier les secteurs les plus cohérents pour les extensions urbaines et comportent des préconisations pour les futures constructions »*, explique Nathalie Gal, paysagiste au Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement (CAUE) du Pas-de-Calais. *« Elles permettent aux élus de faire des choix en connaissance de cause et à l'agence d'urbanisme Boulogne-sur-mer développement Côte d'Opale, chargée de réaliser les PLU (maîtrise d'œuvre confiée par convention), de pouvoir disposer d'indications précises »*. L'action du Parc va au-delà de ces études paysagères : il effectue un travail de fond depuis plus d'une dizaine d'années sur la sensibilisation aux enjeux paysagers. En 2008, il a par ailleurs réalisé huit fiches techniques intitulées « Du projet d'habitat durable et paysager… à sa traduction dans les plans locaux d'urbanisme », qui abordent différentes thématiques : préserver la forme du village, prendre en compte la topographie, préserver les éléments naturels et favoriser la biodiversité… Le Parc a également conçu deux livrets-nature de référence, qui rassemblent tous les éléments concernant les biotopes, la faune et la flore.

D'autres partenaires interviennent sur les aspects paysagers du territoire de la communauté : les trames vertes et bleues, définies par la région, sont reprises dans le SCOT. Par ailleurs, l'opération grands sites des caps est menée par le conseil général du Pas-de-Calais. *« La communauté de communes en est au stade où elle demande aux communes de valider l'étude paysagère, avant de commencer à construire le PLU*, précise Martial Herbert. *L'étude paysagère préalable alimente le*

*rapport de présentation du PLU et le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) »*, ajoute Nathalie Gal. En outre, en 2005, la communauté a sollicité les étudiants de l'Ecole du paysage de Versailles, qui, dans le cadre d'un atelier régional, ont produit un diagnostic paysager à l'échelle de la communauté de communes, qui a permis d'identifier trois entités paysagères. Les orientations du SCOT ont ensuite été travaillées par entité paysagère.

## Construire et rénover sur la terre des deux Caps

Afin de réviser un carnet architectural existant qui ne concernait que la restauration et l'étendre à la construction, la communauté de communes a établi une convention avec le CAUE du Pas-de-Calais pour diffuser et faire connaître au public les caractéristiques paysagères et architecturales du territoire, et améliorer la prise en compte des spécificités locales dans les pratiques de constructions individuelles et de réhabilitation. Dans le cadre de cette convention (2006-2008), le cahier de référence et de prescription architecturale et paysagère datant des années 1990 a été réactualisé, avec extension à la construction neuve. Le nouveau cahier, annexé au SCOT et aux PLU, est destiné à sensibiliser le grand public et notamment les porteurs de projets de construction individuelle. Il comporte une partie diagnostic qui décrit les entités paysagères et les typologies architecturales traditionnelles pour chaque entité, et deux parties préconisations, l'une pour les réhabilitations et les extensions et l'autre pour les constructions neuves. *« On ne construit pas de la même manière suivant que l'on se situe dans le paysage des Monts et vallons bocagers ou dans celui du Bassin carrier, que l'on se situe en centre-bourg ou à l'écart »,* souligne Nathalie Gal. Ce cahier, intitulé *Construire et rénover sur la terre des deux Caps*, a été publié à 2000 exemplaires et présenté aux publics relais (élus, secrétaires de mairie, professionnels) et au grand public au cours de quatre réunions d'information. Il est aussi consultable et téléchargeable sur le site Internet de la communauté (www.terredes2caps.com).

Le CAUE a également réalisé une transcription réglementaire de ces préconisations dans un guide technique intitulé « Guide d'aide à la traduction réglementaire du cahier de références et de prescription dans les PLU ». Il est destiné notamment aux rédacteurs de règlements de PLU et aux bureaux d'études travaillant, par exemple, sur les règlements de permis d'aménager. *« Ce document technique permettra à l'agence d'urbanisme qui rédige les PLU de mieux traduire les recommandations du cahier en les rendant contraignantes, pour une bonne insertion des constructions »,* explique Nathalie Gal. Ainsi, pour l'article concernant l'implantation des constructions par rapport aux voies, le guide propose une rédaction pour tous types de paysages et un recul particulier dans certains cas : maison de cœur de commune, maison de maître, maison balnéaire et ferme traditionnelle. Ce travail s'est appuyé sur un comité de pilotage partenarial, rassemblant le Parc naturel régional des Caps et marais d'Opale, la DDE, et l'agence d'urbanisme de Boulogne-sur-Mer.

# Questions-réponses

**Martial Herbert**, président de la communauté de communes de la Terre des 2 Caps
**Nathalie Gal**, paysagiste au CAUE

**La communauté de communes a une compétence dans le domaine de l'urbanisme, mais les PLU restent communaux avec des analyses paysagères préalables communales. Comment articuler et rendre cohérents les différents documents ? La solution du PLU intercommunal a-t-elle été envisagée ? Comment se passe la relation entre la commune et la communauté de communes suite à ce transfert partiel de la compétence urbanisme ?**

**Martial Herbert** *: La compétence urbanisme a toujours été affirmée dans les statuts du district, mais n'a jamais été exercée pleinement. Aujourd'hui, les PLU prennent le relais des POS communaux, mais ils n'existent pas encore à l'échelle intercommunale. La réflexion paysagère est venue se superposer aux POS existants, et nous essayons aujourd'hui d'articuler l'ensemble. Les différents règlements intérieurs des POS ou des PLU représentent une difficulté aujourd'hui, et nous espérons une harmonisation à l'échelle des grandes unités paysagères. Le SCOT, intercommunal, assure donc une cohérence à cette échelle.*

**Le cahier intitulé** Construire et rénover sur la terre des deux Caps **a-t-il été validé par les acteurs du territoire, en dehors des élus et de la DDE ? Existe-t-il un accompagnement permettant de continuer le débat avec le grand public suite à la diffusion du document ?**

**Nathalie Gal** *: Le document a été relu par des non-professionnels pour vérifier son accessibilité au grand public. Par ailleurs, le CAUE a recommandé à la communauté de communes d'assurer une permanence par un architecte conseiller pour tous les particuliers porteurs de projets de construction, à l'image de ce qui se fait déjà ailleurs.*

**Dans le parc, il est nécessaire de respecter une certaine homogénéité d'architecture traditionnelle. Comment est gérée la coexistence entre le bâti traditionnel et le bâti contemporain en fonction du paysage ?**

**Martial Herbert** *: La sensibilisation du public vise aussi à montrer qu'il existe une structuration spatiale du bâti (maisons de pêcheurs du littoral, corons dans les secteurs industrialisés de l'intérieur des terres, etc.), qu'il convient de respecter dans les nouveaux projets. Il n'existe pas d'habitat régional typique sur ce territoire, mais il existe une série de typologies. Le Parc des Caps et marais d'Opale contient une grande variété d'architectures et de modes de construction, allant de la pierre au torchis. Il y a un certain respect de la création dans le domaine de l'architecture contemporaine.*

**Nathalie Gal** *: Il est nécessaire d'avoir connaissance de ces typologies traditionnelles pour réaliser une construction contemporaine. Les gabarits et les proportions des constructions préexistantes doivent être respectés, même s'il existe ensuite des marges de modernité à travers l'utilisation de matériaux nouveaux. L'objectif du travail réalisé par le CAUE était d'exposer les critères à respecter pour favoriser l'insertion des constructions nouvelles par rapport aux constructions existantes et au paysage.*

**Martial Herbert** *: La notion de paysage doit être déclinée à plusieurs échelles. Le détail du paysage a toute son importance, mais, à travers le SCOT, un travail a aussi été effectué sur la sensibilité de certaines zones belvédères offrant de spectaculaires points de vue.*

**Vérifiez-vous que la traduction réglementaire du guide est bien reprise dans les PLU ?**

**Martial Herbert** *: Bien qu'ayant effectué ce travail, la communauté de communes ne maîtrise pas les permis de construire, et il y a parfois des constructions non souhaitables sur le territoire. C'est là qu'intervient une nécessaire pédagogie. Par ailleurs, il existe actuellement une convention avec l'agence d'urbanisme de Boulogne-sur-Mer, qui suit l'ensemble des révisions et modifications de documents d'urbanisme.*

**Chaque commune concernée par l'exploitation du bassin carrier a été amenée à réviser ou à créer un document d'urbanisme pour se mettre en conformité avec le plan paysager. Quel outil réglementaire a-t-il été utilisé pour cela ?**

**Martial Herbert** *: Toutes les communes concernées par l'exploitation carrière avaient auparavant un POS. Avant le plan paysager, la question était de savoir comment déposer les terrils. Les communes ont largement participé à ces débats. Lorsque le Parc a mis en place sa charte, il a été le relais d'une discussion plus collective, impliquant les services de l'Etat et les entreprises carrières. Le Parc a donc pris la main sur des réflexions qui étaient restées à l'échelle du bassin carrier. Un plan de paysages a été signé officiellement par le préfet du Pas-de-Calais, qui représentait l'Etat, les entreprises carrières, et les communes concernées. Sur cette base, les POS ont été amenés, au gré de leurs révisions, à prendre en compte les principes définis dans le plan de paysages du bassin carrier. Le plan de paysages, document contractuel, indiquait que cela devait être fait dans un délai de deux ans. Le comité de pilotage du plan de paysages du bassin carrier se réunit une fois par an, et permet de négocier de petits ajustements.*

## Contact

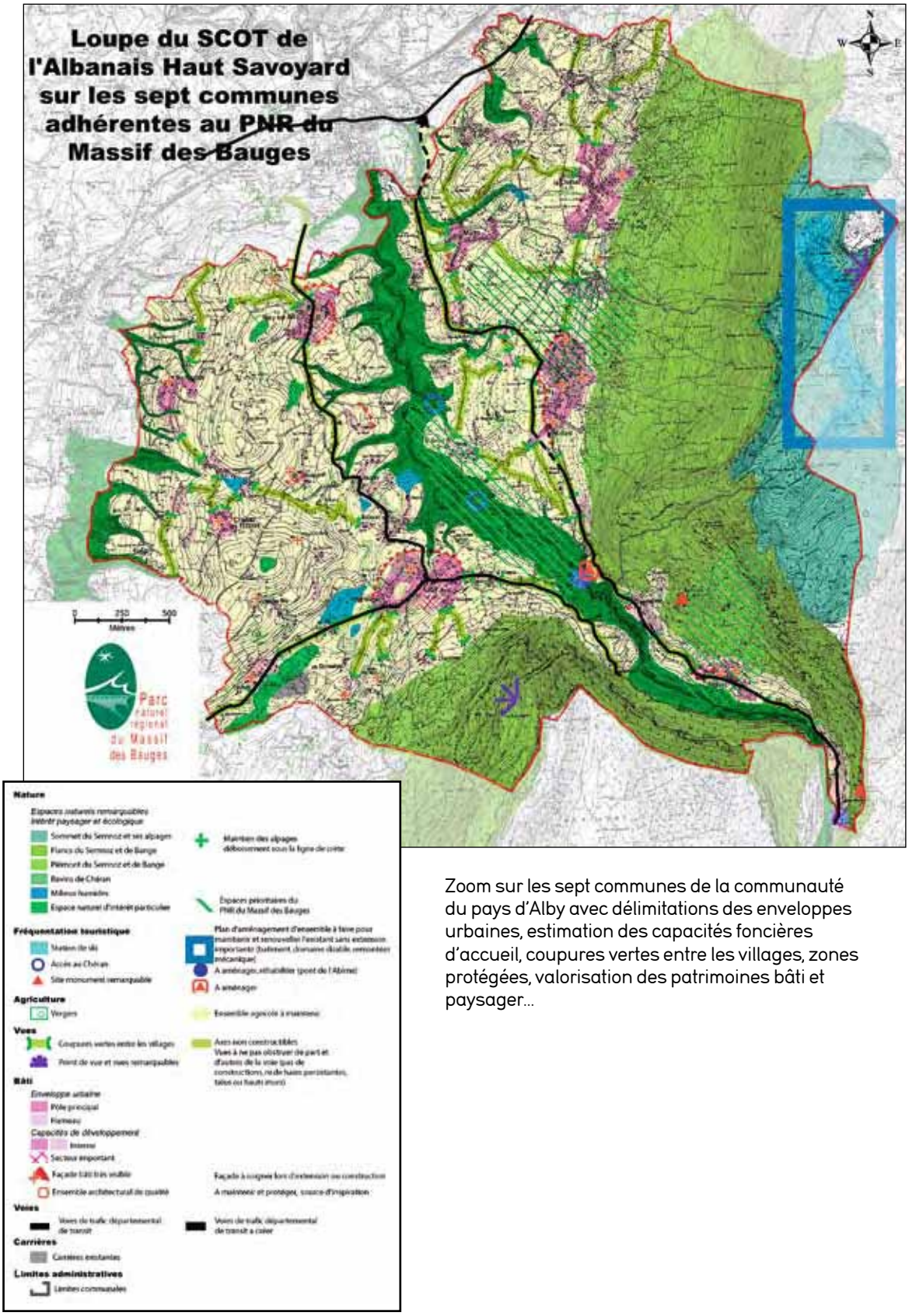
Communauté de communes de La Terre des 2 Caps
Avenue de Beaupré
BP 60
62250 Marquise
03 21 87 57 57
contact@terredes2caps.com

Martial Herbert, président de la communauté

CAUE Pas-de-Calais
03 21 21 65 65

Philippe Druon, directeur et ingénieur urbaniste
caue62@caue62.org

# Héry-sur-Alby engagée dans une démarche intercantonale d'urbanisme




Zoom sur les sept communes de la communauté du pays d'Alby avec délimitations des enveloppes urbaines, estimation des capacités foncières d'accueil, coupures vertes entre les villages, zones protégées, valorisation des patrimoines bâti et paysager...

# Favoriser la mixité des usages

## Le projet d'urbanisme de la commune d'Héry-sur-Alby

**Dans le secteur de l'Albanais (Haute-Savoie), les petites communes autour d'Annecy connaissent une pression démographique croissante depuis une dizaine d'années. Pour maîtriser l'urbanisation et préserver l'environnement paysager et agricole, elles ont défini de grandes orientations d'urbanisme. Les villages situés dans le Parc naturel régional du Massif des Bauges, comme Héry-sur-Alby, doivent articuler leurs documents d'urbanisme avec la charte du parc afin de favoriser la diversité sociale, la mixité des usages et une meilleure gestion des ressources.**

### Héry-sur-Alby engagée dans une démarche intercantonale d'urbanisme

Située à 19 km d'Annecy et 22 km d'Aix-les-Bains, Héry-sur-Alby est une petite commune rurale de 916 habitants. Elle fait partie du pays de l'Albanais, du canton d'Alby-sur-Chéran et de la communauté de communes du pays d'Alby (onze communes, 12 000 habitants). Elle s'inscrit également sur le territoire du Parc naturel régional du Massif des Bauges. « *Huit exploitations agricoles pérennes sont installées sur la commune* », précise Jean-Louis Dubois, maire d'Héry-sur-Alby, vice-président de la communauté de communes du Pays d'Alby chargé de l'aménagement du territoire, et président de la commission aménagement du territoire du parc. « *Les surfaces agricoles occupent environ les deux tiers de la superficie totale qui est de 733 hectares. La carte communale dont a hérité la municipalité en 2001 lors de son premier mandat prévoyait une superficie constructible de 23 ha* ». Dans un département qui accueille chaque année 10 000 habitants supplémentaires, Héry-sur-Alby connaît une forte problématique foncière. « *Nous devons continuellement adapter l'offre résidentielle au flux de nouveaux résidents. On assiste depuis quelques années à une «banlieurisation» de l'Albanais par l'agglomération d'Anney : pression importante sur le foncier et inflation des loyers, engorgement routier des centres, déplacements difficiles… Si la croissance urbaine n'est pas maîtrisée rapidement, on peut non seulement craindre des déséquilibres dans l'aménagement urbain et l'accession à la propriété, mais aussi une altération générale du patrimoine naturel local* », souligne Jean-Louis Dubois.

Consciente des enjeux de développement de son territoire, Héry-sur-Alby s'est engagée depuis 2003 dans une démarche intercommunale d'urbanisme, aux côtés des autres communes du territoire de l'Albanais Haut-Savoyard (composé des cantons d'Alby-sur-Chéran et du canton de

Rumilly, 29 communes, 33 000 habitants). Elle est notamment partie-prenante du schéma de cohérence territorial (SCOT) de l'Albanais Haut-Savoyard, porté par le syndicat mixte intercommunal pour la gestion du contrat global et le développement de l'Albanais (SIGAL). « *L'objectif du SCOT est avant tout quantitatif et vise à distribuer les surfaces à construire entre les communes des deux cantons*, explique Jean-Louis Dubois. *Il doit être compatible avec la charte du parc. C'est une obligation puisque cette dernière prédomine sur les documents d'urbanisme : entre la charte du parc, le SCOT et la loi SRU (solidarité et renouvellement urbain), nous sommes contraints d'élaborer des PLU et des PLH très cadrés* ».

## Les exigences du SCOT renforcées par un « zoom » sur sept communes

Afin d'articuler les documents d'urbanisme avec la charte du parc, le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du SCOT comprend une « loupe » sur les sept communes de la communauté de communes du pays d'Alby situées sur le parc. « *Nous avons encouragé la réflexion sur une approche intercommunale des documents d'urbanisme afin de gérer l'espace de manière plus cohérente et plus précise* », rappelle Simon Paillet, architecte urbaniste du Parc naturel régional du Massif des Bauges. « *Les enjeux ne se limitant pas au seul problème de constructibilité, ce zoom a eu l'intérêt de spatialiser les objectifs communs des différents villages et de fédérer ainsi leurs intérêts en catégorisant les enjeux par thèmes : développement économique, tourisme, agriculture, paysage… Le tout est formalisé par un croisement cartographique entre le plan du parc et les objectifs du SCOT. Ce travail offre un diagnostic dynamique du territoire des communes concernées : délimitations des enveloppes urbaines, estimation des capacités foncières d'accueil, coupures vertes entre les villages, zones protégées, valorisation des patrimoines bâti et paysager… Il met en valeur les potentialités de chaque commune et fait apparaître les perspectives d'un développement partagé* ». Cette loupe visait à renforcer l'exigence du schéma de cohérence territoriale. Par exemple, ce dernier proposait des engagements quantitatifs, mais qui n'étaient pas spatialisés (population, logements à créer…), et des projets d'urbanisme peu cartographiés. « *Cette démarche traduit la volonté partagée du Parc et des communes d'être davantage prescriptifs dans les projets d'urbanisation futurs et auprès des différents acteurs, notamment vis-à-vis des futurs maîtres d'ouvrage (aménageurs, bailleurs, promoteurs…)* », indique Simon Paillet. En effet, cette loupe est inscrite dans les orientations d'aménagements du SCOT et a valeur juridique vis à vis des PLU en révision. Ce travail a également eu l'intérêt de proposer un nouvel outil de gestion aux élus pour encadrer l'urbanisation et préserver l'attractivité du paysage naturel, économique et urbain de leur territoire.

## Du SCOT au PLU d'Héry-sur-Alby

En 2006, la carte communale arrivant à son terme, Jean-Louis Dubois a décidé avec le conseil municipal d'élaborer un PLU redonnant une identité de village à la commune. « *Les grandes orientations du schéma de cohérence territoriale ont permis de fixer le cadre dans lequel devait se faire le PLU* ». La municipalité est passée d'une logique de distribution des terrains à une logique d'aménagement du territoire en respectant trois grands principes : un attachement rural très marqué ; le souci de maîtriser le développement résidentiel ; la diversification de l'économie. L'enjeu premier étant de protéger l'agriculture, il a été décidé de regrouper la surface constructible au cœur du village sur 10 hectares en supprimant la possibilité de construire des maisons individuelles en dehors, et sans appliquer le coefficient de rétention du SCOT. Cette urbanisation s'écrit en trois zones à urbaniser dans les délais prévus par le SCOT de l'Albanais, c'est-à-dire à l'horizon 2024. La mise en œuvre de l'urbanisation de la première zone est prévue pour 2009.
Sur le plan de l'habitat, les projets d'Héry-sur-Alby sont guidés par les grandes orientations du PLH de l'Albanais : maîtriser la consommation foncière et la croissance de l'habitat ; garantir

l'équilibre social ; améliorer la qualité environnementale dans le parc social ; répondre aux besoins spécifiques des populations. Pour la commune, ces orientations se traduisent notamment par la réduction des parcelles de 1500 à 750 m² et la construction de six logements sociaux d'ici 2015. Le schéma d'organisation générale combine habitations, activités et équipements publics avec un recentrage sur le cœur du village en respectant le bâti existant. À partir d'un travail sur le terrain et d'une étude paysagère, le scénario d'aménagement qui a été retenu prend en compte l'occupation du sol et la relation du site à son environnement (bâti voisin, équipements, ensoleillement, vents, pentes, vues, eaux pluviales...). Il intègre toutes les formes d'habitat et organise le territoire autour d'un centre de vie pour handicapés lourds, à proximité duquel seront créés des logements collectifs aidés en location et des logements en accession à la propriété, privés et aidés. Il favorise enfin les déplacements piétons par la création d'un cheminement qui, à la limite de toutes les zones à urbaniser, va irriguer les autres zones. Il permettra ainsi une circulation interne interdisant toute communication automobile entre les différentes zones. « *La question du développement du commerce et de l'artisanat ne s'est pas posée dans le cadre du PLU*, ajoute Jean-Louis Dubois. *En effet, la chambre des métiers de Haute-Savoie n'a pas souhaité voir s'installer une concurrence entre Héry-sur-Alby et le village voisin, situé à 5 km, dans ce domaine* ». Néanmoins, une réflexion devra être engagée sur cette question du commerce, car il n'est pas impossible que l'implantation du centre pour handicapés génère une demande.
« *En imbriquant les différents documents, les acteurs acquièrent une vision d'ensemble du territoire*, estime Simon Paillet. *En termes de mixité des usages, cette compatibilité des documents permet de trouver le juste équilibre entre zones d'habitat, agricoles, économiques, et de préserver ainsi la biodiversité et les AOC locales. La mixité des usages, c'est une urbanisation bien pensée : un espace combinant habitations, activités et équipements publics avec cohérence* ».
« *Je n'ai pas parlé de développement durable*, souligne Jean-Louis Dubois. *Mais en préconisant une réduction de la circulation automobile et une irrigation du centre du village par des voies piétonnes, des constructions en bois local, la récupération des eaux pluviales, etc., il est évident que le projet s'inscrit dans cette démarche* ».

# Questions-réponses (1)

**Jean-Louis Dubois**, maire d'Héry-sur-Alby

**Comment le maire que vous êtes, et le conseil municipal ont-ils pris conscience de la nécessité de partir sur de nouvelles bases en matière d'urbanisme ?**

**Jean-Louis Dubois** *: Lorsque nous avons été élus en 2001, nous avons hérité d'une carte communale avec 23 hectares constructibles. Fort opportunément, la loi SRU votée en 2000 nous avait appris à nous occuper d'urbanisme en ayant une réflexion plus élevée que la simple distribution de terrains, telle qu'elle se faisait auparavant. Mon premier travail de maire a été d'acheter une photo aérienne à l'IGN avec le découpage cadastral, pour regarder la commune d'en haut. En la voyant ainsi, nous avons tout de suite compris la problématique du mitage. Cette photo a permis aux élus d'une part, et aux habitants d'autre part, de voir le mal qui était fait : des maisons partout, individuelles bien sûr, sur de grandes parcelles de terrain, donc un grignotage progressif de l'espace agricole. Or, si nous voulions garder cette richesse que sont les fermes du village, il fallait mettre en place quelque chose qui leur permette de faire correctement leur métier, et d'en vivre. Première action : suppression immédiate des 23 hectares constructibles ; constructibilité ramenée à zéro ; et réflexion sur les surfaces à rendre*

(1) Cet échange est extrait d'une rencontre du réseau paysage et urbanisme durable de Mairie-conseils dans le PNR du Massif des Bauges sur le thème de la coopération entre territoires, et de l'Ecole supérieure d'architecture, d'urbanisme et de paysages, les 14 et 15 mai 2009.

*constructibles. Pour mener cette réflexion, nous nous sommes appuyés sur le SCOT de l'Albanais. L'objectif du SCOT de maîtriser l'afflux de population et de réduire les surfaces consommées par l'habitat et l'industrie, s'est traduit par une grille des surfaces constructibles, réparties par commune entre maisons individuelles et habitat collectif ou intermédiaire. Nous avions donc un potentiel de 10 hectares qui nous était donné par le SCOT. A Héry, nous n'avons pas mis en place le coefficient de rétention de 2%, ce qui fait que nous sommes à 11 hectares. Nous avons donc supprimé 12 hectares de terrains constructibles. Vous vous en doutez, cela ne s'est pas fait sans pleurs ni grincements de dents... Ces surfaces, à part quelques petites dents creuses, ont été mises en zone à urbaniser pour que le conseil municipal, celui-là et d'autres dans l'avenir, ait la maîtrise de la construction sur ces parcelles. Nous avons expliqué à tous les propriétaires d'une parcelle située en zone à urbaniser, et qui ont reçu une lettre signée de ma main, que leur terrain n'était pas constructible, qu'il avait vocation à l'être sur décision qui imposerait des directives d'aménagement sur ces zones. Grâce à l'aide apportée par le Parc naturel régional du Massif des Bauges sur le fonds d'urbanisme[2], nous avons pu financer une étude d'aménagement des zones à urbaniser. Nous l'avons fait sur trois hectares dans un premier temps. Cela nous a permis de réfléchir sur l'utilisation économe de l'espace. En allant au bout de la démarche PLU, nous avons une orientation d'aménagement qui est donc opposable aux tiers. Ce qui fait qu'aujourd'hui, nous avons les outils en main pour maîtriser l'urbanisme sur ces parcelles.*

**Dans votre commune, il y avait une carte communale avec de nombreux terrains à urbaniser. Et vous avez réussi à faire basculer les choses. Comment s'est fait le passage d'une politique où l'on peut faire ce que l'on veut à une politique très maîtrisée ?**

**Jean-Louis Dubois** *: Le premier élément de réponse est que les élus doivent avoir des convictions. C'est la première des choses : avoir des convictions sur ce que l'on doit faire pour maîtriser les éléments de réponse aux questions qui se posent. Dans notre cas, le constat était qu'il y avait des maisons partout et qu'inévitablement nous allions vers des conflits d'usage avec les agriculteurs. Dans nos régions, pour bénéficier de l'appellation d'origine contrôlée, il est nécessaire que les vaches aillent pâturer. Cela veut dire des troupeaux de 80 bêtes, qui d'ailleurs ont à peu près les mêmes horaires de « travail » que les humains. Les conflits d'usage peuvent aussi concerner les engins agricoles qui aujourd'hui sont de la taille des routes, que nous n'avons plus la possibilité d'élargir puisque l'on a construit tout autour. Nous sommes donc complètement prisonniers de cette ancienne façon d'urbaniser. Il y avait une véritable réflexion à mener sur ce passif, pour trouver comment le corriger. C'est le domaine de la conviction. Le deuxième élément de réponse, c'est la pédagogie. En 2008, dans notre profession de foi, nous avions affiché, en gras, le projet d'un centre pour handicapés et des logements aidés. Dix jours avant le scrutin, on s'est dit : on est morts ! Eh bien non, nous avons été réélus. Et nous avons la faiblesse de penser que c'est parce qu'on a fait un travail de terrain considérable. Chaque fois que nous étions interpellés par les habitants, si on avait deux minutes, on leur disait : venez à la mairie. On sortait les cartes. On sortait les dossiers et on disait : voilà, on va vous expliquer. Il y a des propriétaires à qui on a enlevé des terrains constructibles qui nous ont dit : « Bon, on n'est toujours pas d'accord, mais on a compris le sens de ce que vous faisiez ». Cela veut dire que l'explication était passée. On n'est pas obligé de le partager, mais au moins l'action avait du sens. Donc pédagogie, donner du sens à son action. L'objectif est d'essayer de faire en sorte que les gens réfléchissent pour qu'ils s'approprient la vie dans un espace qui est nouveau, et qu'ils le voient différemment, qu'ils s'impliquent dans la vie communale...*

(2) Fonds urbanisme : une aide à la décision et l'accompagnement des collectivités locales. Le Parc propose une assistance technique et financière aux collectivités sur les questions d'urbanisme et d'aménagement. http://www.parcdesbauges.com/urbanisme-et-architecture/accompagnement-des-collectivites/le-fonds-d-urbanisme-du-parc.html

**Ce qui est intéressant, c'est que la réflexion de la commune s'est inscrite dans une réflexion plus large à l'échelle intercommunale, correspondant au SCOT de l'Albanais. Ce n'est pas uniquement la commune seule. On imagine qu'il n'est pas évident de s'intégrer dans une logique d'ensemble, pour qu'ensuite les choix qui vont être faits dans la commune s'inscrivent dans un travail de planification à une autre échelle…**

**Jean-Louis Dubois** *: Nous avons expliqué que le Parc est intervenu au moment de la réalisation du SCOT pour proposer ce qu'il a appelé une loupe sur le territoire particulier de six communes de la communauté de communes du pays d'Alby. Cela s'est fait grâce au Parc, avec Simon Paillet, architecte urbaniste, et un bureau d'études (URBICAND) représenté par Anne Gentil, architecte urbaniste, qui nous ont mis à l'épreuve sur le plan pédagogique. Ils nous ont réunis, ont sorti la carte du territoire, ils nous ont donné des crayons de couleurs, et nous étions sept maires autour de la table, avec pour mission de regarder, d'abord chacun d'entre nous puis ensemble, comment on pouvait voir notre territoire, les coupures vertes notamment entre les espaces de construction, l'agriculture, et les espaces très spécifiques. Cela a été un exercice surprenant, auquel nous n'étions pas préparés du tout. Jusqu'alors, avec mes collègues qui étaient plus anciens, nous n'avions jamais fait cet exercice. On l'avait parfois fait individuellement, dans le cadre d'une carte communale ou d'un POS, accompagné par l'architecte en charge du projet. Mais là, nous étions seuls. C'était comme à l'école : « Voilà votre devoir, et nous verrons après ce qu'il en est ». Le Parc et URBICAND sont intervenus ensuite pour nous aider à réfléchir. Cela a été un moment fondamental qui m'a fait comprendre la nécessité pour un territoire d'abandonner le principe du clocher pour avoir un regard d'ensemble sur l'aménagement. On ne peut plus construire chacun son petit bout d'école, son petit bout de ceci, son petit bout de cela. Nous sommes obligés de travailler ensemble. L'urbanisme aujourd'hui ne peut être qu'intercommunal. Sinon, isolément, les communes en paieront le prix. Je cite souvent, et cela étonne mes collègues, une phrase du prophète Isaïe. Le prophète Isaïe a dit : « Elargissez l'espace de vos tentes ». Autrement dit, ouvrez votre regard sur l'espace, regardez ailleurs, voyez beaucoup plus large que le petit bout de votre commune. C'est la traduction que je fais de la phrase du prophète Isaïe.*

## Contact

Mairie d'Héry-sur-Alby
74540 Héry-sur-Alby
04 50 68 17 62
infomairie@herysuralby.fr

Jean-Louis Dubois, maire d'Héry-sur-Alby et vice-président de la communauté de communes du Pays d'Alby chargé de l'aménagement du territoire
04 50 68 17 62
jeanlouis-dubois@orange.fr

Parc naturel régional du Massif des Bauges

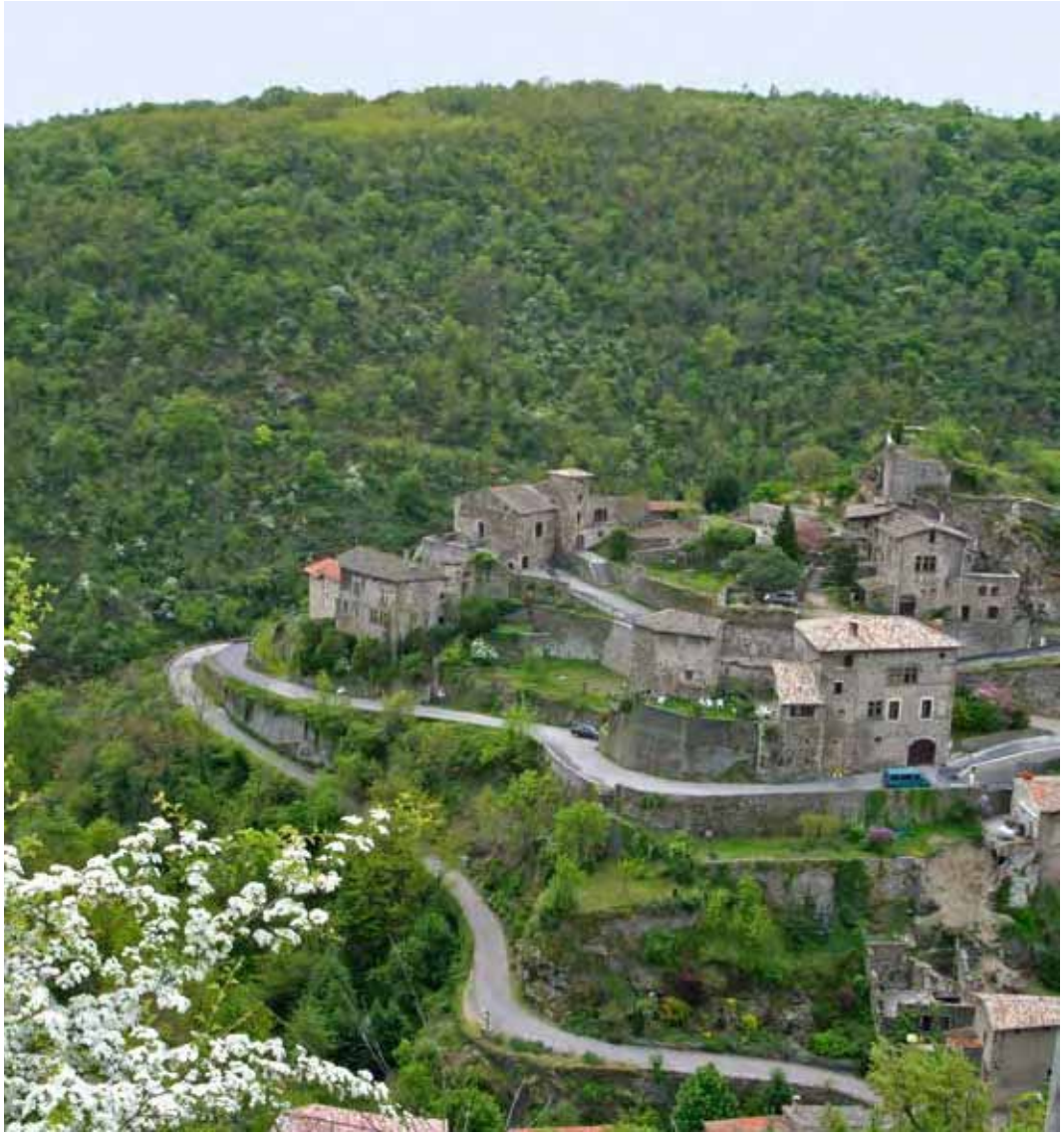
Simon Paillet, architecte urbaniste
04 73 95 19 13
s.paillet@parcdesbauges.com

Présentation de la charte du Parc naturel régional du Massif des Bauges
http://www.parcdesbauges.com, rubrique « tout savoir sur le Parc »

Présentation du SCOT de l'Albanais
http://www.albanais-haute-savoie.fr/frameset_scot.htm

Loupe sur les 7 communes du PNR du Massif des Bauges
http://www.albanais-haute-savoie.fr/dog.pdf

# Un démarche Mobilité dans le Parc naturel régional du Pilat



Village médiéval de Malleval. Dans ce territoire de moyenne montagne, la mobilité passe notamment par le covoiturage.

# Mieux penser les déplacements et les transports, en lien avec une politique urbaine d'ensemble

## La démarche mobilité dans le PNR du Pilat

**Imaginer un système de transports collectif pour pallier l'utilisation croissante de la voiture individuelle semble illusoire dans le Pilat (Loire et Rhône), territoire de moyenne montagne. Le Parc naturel régional n'a d'ailleurs ni la compétence ni le souhait de s'investir dans cette voie. En revanche, il s'est penché sur les problèmes de mobilité des actifs, des retraités, des jeunes, des touristes… pour infléchir les attitudes centrées sur la voiture vers des pratiques multimodales et notamment le covoiturage.**

### Un territoire éclaté entre plusieurs bassins d'emploi

Le Parc naturel régional du Pilat regroupe quarante-sept communes et 54 000 habitants. Le territoire du Parc est éclaté entre plusieurs bassins d'emploi périphériques, ce qui a une incidence sur le transport : la moitié de la population travaille dans les pôles urbains (Saint-Etienne, Lyon, Vienne…). Par ailleurs, 13% des ménages ne sont pas motorisés (personnes âgées, jeunes, apprentis, personnes en recherche d'emploi…). Il y a notamment une forte population jeune sur le territoire qui a besoin de circuler : il existe dans le Pilat différents équipements et bases de loisirs, mais il faut pouvoir s'y rendre. Actuellement, les parents et certaines associations prennent en charge ces déplacements.

Sur le territoire du Parc, la démarche mobilité en est à ses débuts. Cependant, l'énergie, le climat et le management environnemental sont trois préoccupations de longue date qui ont motivé la mise en place de la réflexion sur les transports. *« Il est impossible d'aborder le développement durable sans tenir compte de la question des déplacements et notamment de la voiture individuelle »*, souligne Jean Lavallez, responsable de la direction Economie durable du Parc. L'implication du Parc sur cette problématique répond donc à un souci de cohérence avec son projet de territoire.

Pour avancer dans cette direction, le Parc a saisi l'opportunité d'un contrat Atenee (Actions territoriales pour l'environnement et l'efficacité énergétique) qui a permis un soutien financier de l'Ademe et de la région Rhône-Alpes pour lancer une étude composée d'un diagnostic, d'une mise en évidence des enjeux, de propositions d'axes stratégiques et d'un programme d'actions.

## Pour certains habitants, le budget transport annuel est de 8500 euros

*« La cohérence territoriale, le contexte périurbain, l'énergie, les problématiques économiques et sociales étaient les grands enjeux de l'étude transports pour le Pilat »*, rappelle Jean Lavallez. Cette étude a été menée de mai 2007 à mars 2008. Elle a été conduite par le cabinet Altermodal et encadrée par un comité de pilotage partenarial composé de l'État/Ademe, la région, les départements de la Loire et du Rhône, les communautés de communes et d'agglomération, les deux SCOT (Sud Loire et Rives du Rhône), Rhônalpénergie-Environnement (agence régionale de l'énergie Rhône-Alpes), Epures (agence d'urbanisme de l'agglomération de Saint-Étienne), les associations Héliose et Hespul (points info énergie), les associations locales Aid'Auto 42 et Pilattitude, les chambres consulaires, les élus et techniciens du Parc. Le cabinet d'étude a analysé les données INSEE, les données enquêtes ménages, les conclusions des études menées par les SCOT et les CRDA (contrat régional de développement et d'aménagement), les pôles générateurs (services, commerces, loisirs), et a mené un important travail de rencontres de terrain, avec les professionnels du transport, les collectivités locales et leurs groupements, les administrations, les divers organismes compétents, les travailleurs sociaux…

*« Cette étude transport très complète a été réalisée avec une approche globale qui ne traite pas seulement des transports, et des transports en commun en particulier, mais de la notion de déplacements, de circulation à l'intérieur et autour du Parc. Cela a permis de quantifier la dépense énergétique, mais aussi économique des déplacements »*, explique Odile Proust, présidente de la commission Performance environnementale-énergie du Parc.

Les résultats de l'étude mettent en évidence une comparaison éloquente concernant le budget transport des ménages : en France, un ménage affecte en moyenne 17% de ses revenus au poste transport, soit un peu plus de 5000 euros. Dans le Pilat, compte tenu de la configuration topographique et l'éloignement des lieux de travail, ce budget est de 8500 euros (29% des revenus) pour les personnes travaillant à plus de vingt-cinq kilomètres, entraînant une baisse des autres postes de dépenses. La problématique de l'emploi s'est révélée plus forte que les élus ne pouvaient l'imaginer : ainsi, l'étude confirme que les personnes manquant de mobilité rencontrent des difficultés pour aller travailler.

En plus des investigations sur la problématique domicile/travail, l'étude a appliqué sa démarche à d'autres domaines : les problématiques de loisirs-tourisme, en proximité et en séjour, la mobilité des touristes en séjour, la mobilité de proximité avec une forte utilisation de la voiture et une quasi-inexistence des transports en commun, la mobilité des jeunes, des personnes âgées, des personnes en insertion ou à faible revenu, des foyers non motorisés ou handicapés. L'étude a également permis d'identifier un enjeu social de risque d'isolement, lorsque des villages ne sont plus reliés aux autres par des moyens réguliers de transport. Faute de budget, l'étude a quelque peu laissé de côté, pour l'instant, la problématique du transport de marchandises.

## Un plan d'actions : agir pour une mobilité durable

*« Aborder les problématiques de mobilité implique de travailler en amont sur la maîtrise de l'étalement urbain, en collaboration avec la commission aménagement, en étant vigilant à l'amé-*

*nagement des bourgs et des villages,* souligne Anne de Beaumont, élue référente Mobilité. *Les lignes de transports en commun doivent être développées, mais il faut également promouvoir les lignes existantes auprès de la population, même s'il y en a peu, et renforcer la desserte des gares et de la vallée du Rhône ». « Il y avait jusque là une sorte de non-dit et d'acceptation du mode de transport individuel comme le seul possible, ajoute Jean Lavallez. L'actualité (hausse du prix du carburant, notamment) et l'étude ont prouvé l'urgence qu'il y avait à sortir de cela ».* Pour ce faire, le plan d'actions, qui découle de l'enquête, préconise le développement du covoiturage, un mode de transport adapté au territoire rural, par la mise en réseau des acteurs et habitants, par des parkings de covoiturage dans les gares et aux péages d'autoroute, ainsi que par des tarifs ferroviaires et autoroutiers attractifs pour les covoitureurs. *« Il faut également faciliter les déplacements de proximité par le transport à la demande, le covoiturage pour les activités extrascolaires et des solutions pour le déplacement des jeunes non motorisés,* explique Anne de Beaumont. *Il faut aussi développer les opérations "pédibus", c'est-à-dire encourager les enfants à se rendre à l'école à pied, encadrés par des parents, ou en "bus cyclables", qui réunissent plusieurs enfants à vélo, accompagnés de parents et avec une signalisation spécifique. Lorsque les distances sont trop importantes, il est possible d'effectuer des "mélanges" : covoiturage jusqu'à un point de départ de pédibus, puis trajet à pied ; cela ajoute un aspect santé, encourage les enfants à marcher et les empêche de prendre l'habitude de la voiture ; dans le futur, ils utiliseront plus facilement les transports en commun ».*

Le plan prévoit également le développement des PDE (plan de déplacement d'entreprise) ou des plans de déplacement inter-entreprises pour les petites entreprises du milieu rural, et des PDA (plan de déplacement d'administration). Il prend aussi en compte la situation des personnes âgées ne pouvant plus conduire, des jeunes n'ayant pas leur permis, des personnes n'ayant pas les ressources pour avoir une voiture, et suggère la mise en place d'initiatives permettant à ces personnes de se déplacer : covoiturage, transports à la demande ou encore prêt de mobylettes pour les chercheurs d'emploi. *« Le Parc avait déjà mis en place un service de prêt de mobylettes, afin de répondre à une demande ciblée pour les jeunes et les personnes en difficulté d'insertion »*, rappelle Odile Proust.

Enfin, le Pilat étant un territoire très touristique, l'hiver pour le ski et l'été pour les randonnées et les activités nature, *« il est nécessaire de faire évoluer les déplacements touristiques et d'éviter que les personnes ne prennent systématiquement leur voiture pour venir au Pilat, en encourageant les activités sportives comme le vélo ou la marche, combinées avec des transports en commun »*, estime Anne de Beaumont. Le site Internet du Parc promeut déjà des produits touristiques tout intégrés « sans voiture », pour les Lyonnais ou les Stéphanois qui souhaitent se rendre dans le massif.

## Création d'une centrale de mobilité

A l'issue de l'étude, la commission Performance environnementale-énergie du Parc a décidé la création d'une centrale de mobilité : un service qui regroupera toutes les offres, toutes les propositions de transport, de déplacements sur un territoire rural. *« Le premier objectif de cette centrale de mobilité, en cours de création, sera de développer la culture multimodale, c'est-à-dire d'encourager les personnes à combiner les moyens de déplacements,* explique Anne de Beaumont. *La centrale rassemblera les informations et expliquera comment s'organiser ».* Parmi les possibilités référencées, le covoiturage aura la part belle. *« L'étude nous a montré que le covoiturage était une réelle solution, à condition de l'organiser, avec des personnes-relais, avec des aires de covoiturage, une communication efficace, une signalétique adaptée, etc. »,* explique Jean Lavallez. Ce choix a été facilité par l'expérience de l'association Pilattitude, qui a commencé à mettre en place un réseau de covoiturage avec un positionnement original : le réseau de Pilattitude s'appuie sur des relais locaux (des particuliers) plutôt que sur le seul support Internet souvent de mise,

ce qui permet de toucher, à priori, un plus large public (personnes âgées, touristes, etc.). Dans une commune de mille habitants, on trouve déjà quarante « covoitureurs ». Après une phase de concertation pour faire se rencontrer le projet de l'association et celui du Parc, une convention a été signée fin janvier 2009, par laquelle le Parc confie à l'association l'animation de la « centrale de mobilité ». Dans ce but, grâce au financement du ministère de l'Ecologie (appel à projets sur la thématique du climat), l'association a recruté en février 2009 un chargé de mission mobilité. A partir de la fin 2009, la région Rhône-Alpes et l'Ademe prendront le relais en apportant aussi un concours financier à cette démarche (le Parc du Pilat ayant été l'un des lauréats de l'appel à projets « modes doux de déplacement », lancé par le conseil régional en septembre 2007). *« L'appui sur une association est important car nous travaillons ainsi avec la société civile, ce dont nous avons peu l'habitude. Or, c'est un levier important pour que la population s'approprie l'action »,* estime Jean Lavallez.

## Lever les freins au covoiturage

*« Il y a beaucoup de freins à lever pour que le covoiturage se développe*, reconnaît Odile Proust. *Il faut avoir une offre suffisante pour que les gens ne se sentent pas dépendants les uns des autres. On a généralement peur des retards, des imprévus, or c'est une prise de conscience à mûrir. Moi-même, je sais qu'en passant par le covoiturage, je vais perdre en souplesse dans mon emploi du temps, c'est finalement une autre organisation à trouver »*. Lever ces freins, développer la communication, animer le covoiturage, promouvoir de nouveaux produits (notamment sur le champ touristique), former des réseaux de proximité, repenser le transport des enfants (pédibus), et encourager d'autres modes de déplacements professionnels dans les entreprises et administrations, etc. : voilà donc le travail confié à la centrale de mobilité. *« La mobilité ne doit surtout pas s'envisager sous un seul angle, en saucissonnant les réponses, car les situations vécues par les ménages sont complexes, il faut donc les traiter globalement et associer tous les acteurs concernés,* souligne Anne de Beaumont. *Il y a des liens très forts entre un pédibus et un plan de déplacement d'une entreprise. Parce que les parents ne peuvent covoiturer s'ils doivent déposer ou récupérer les enfants à l'école. Il faut parvenir à concilier tout cela »*. Cette complexité rend nécessaire l'approche transversale, l'interdépendance des politiques menées au niveau du Parc ou des collectivités : de l'urbanisme aux services à la personne en passant par le tourisme. C'est pourquoi a été créé en mars 2009 un « conseil en mobilité », instance permanente de suivi qui doit rassembler les élus des différentes commissions du Parc, mais aussi des communautés de communes et des acteurs-clés (travailleurs sociaux, parents d'élèves, entreprises, etc.). L'enjeu est que chacun s'approprie cette démarche « mobilité » et participe à sa généralisation.

# Questions-réponses

**Anne de Beaumont**, élue référente mobilité au PNR du Pilat
**Odile Proust**, présidente de la commission Performance environnementale-énergie
**Jean Lavallez**, responsable direction Economie durable

**Pour toutes ces initiatives, la commission du Parc a-t-elle uniquement un rôle d'incitation, de coordination, ou une action plus engagée ? D'où proviendront les financements ?**

**Odile Proust** *: Il s'agit d'une année d'expérimentation ; des communes ont mis en place des groupes de travail pour le développement de pédibus et se chargent de développer les outils de communication spécifiques. D'autres sont déjà associées à la promotion du covoiturage avec l'association Pilattitude. Pour le transport à la demande, le Parc ne sera certainement pas le maître d'œuvre, même s'il peut le susciter. Au vu de sa taille, l'expérimentation ne se fera pas à l'échelle du territoire dans son ensemble, mais d'autres partenariats pourront se mettre en place avec des communautés de communes. La commission du Parc, ou plus précisément l'instance partenariale nouvelle, le « Conseil en mobilité », pourra effectuer de l'accompagnement de projet ou du montage de projet commun. Concernant le financement, l'Ademe et la région Rhône-Alpes ont financé l'étude préalable, le ministère de l'Ecologie porte les dépenses relatives au poste de chargé de mission ainsi qu'une partie de la communication, la région financera les projets mobilité durable ; l'Ademe est sollicitée en vue d'apporter également un concours financier dans le cadre du « contrat d'objectif énergie climat » du Parc du Pilat (appel à projets décembre 2008).*

**Anne de Beaumont** *: L'intérêt est de créer un pôle qui anime la question du transport sur le territoire, qui soit une ressource pour les communautés de communes. Il faut solliciter les partenaires, les forces locales et les fédérer pour les mettre en action.*

**Jean Lavallez** *: Le financement de la majorité des projets, comme les parkings de covoiturage, seront à la charge des communes ou de leurs groupements, sauf pour certaines infrastructures à caractère touristique très particulier que le Parc pourrait éventuellement financer. La démarche en est à ses débuts ; la réalisation de l'étude est déjà une première manière d'agir. Le partenariat avec l'association Pilattitude est très prometteur, l'association mettant déjà en œuvre du covoiturage.*

**Les réticences envers le covoiturage sont importantes. Comment l'association s'est-elle créée et comment a-t-elle pu déclencher cette pratique ?**

**Anne de Beaumont** *: Cette initiative provient de citoyens très engagés qui ont organisé un forum social et identifié ce besoin. Ils ont créé plusieurs associations, dont Pilattitude. Ils ont ensuite voulu aller plus loin qu'une démarche associative, car il faut un relais institutionnel pour développer l'initiative sur un large territoire. Mener une politique publique avec le monde associatif, donc partager les responsabilités, est une manière d'aborder le développement durable. Il est indispensable, dans les territoires, de s'appuyer sur les associations de citoyens.*

**Est-il plus difficile de travailler avec les associations qu'avec d'autres partenaires ?**

**Jean Lavallez** *: Pas du tout, il s'agit tout simplement d'une autre culture que celle du syndicat mixte du Parc.*

**Odile Proust** *: Certains élus sont méfiants. Il est important de maintenir un certain équilibre, avec les associations, mais aussi avec les élus, car le projet touche à beaucoup de secteurs, dont l'urbanisme. Le sujet « transports » a été rattaché à la commission Performance environnementale-énergie, car c'est par le biais de la thématique « énergie » que, initialement, le Parc a été amené à aborder les problématiques locales de déplacement. Mais ces préoccupations relatives à la mobilité débordent aujourd'hui sur des sujets qui ne relèvent normalement pas de cette commission.*

**La commission a-t-elle déjà réfléchi à la manière dont elle allait travailler et articuler sa réflexion avec l'élaboration de documents d'urbanisme ?**

**Jean Lavallez** *: Les éléments du futur sont inscrits dans la méthode : le partenariat et le comité de pilotage, qui intègre les représentants des collectivités locales (via la représentation des communautés de communes) et des SCOT, permettront sans nul doute de trouver des solutions. Le chargé de mission du Parc participe à l'élaboration de tous les PLU, ce qui est un mode privilégié pour faire passer le message.*

**Quels sont les moyens pour mettre en place les opérations « pédibus » et les faire accepter aux parents ?**

**Anne de Beaumont** *: La difficulté principale est de trouver des parents. La solution peut être de s'appuyer sur les « conseils municipaux d'enfants » : si la demande provient des enfants, les parents se sentiront plus stimulés. Il est également possible de faire du premier itinéraire un événement festif, en organisant un pique-nique par exemple. Il faut beaucoup insister sur la culture multimodale : on constate le plus souvent que les parents qui emmènent leurs enfants à l'école en voiture se rendent ensuite directement sur leur lieu de travail, dans une direction opposée. Il faut réussir à résoudre le problème de déplacement des enfants et des parents, avec le PDE (plan de déplacement d'entreprise) par exemple, en faisant de l'école le point de départ du covoiturage. Pour que le pédibus fonctionne correctement, il ne faut pas insister sur l'aspect écologique mais sur les aspects économiques et de santé ; d'autre part, les enseignants considèrent que les enfants venant en pédibus sont plus concentrés et obtiennent de meilleurs résultats scolaires, ce qui constitue un argument supplémentaire. En outre, cela leur apprend à respecter les horaires et les encourage à devenir des utilisateurs des transports en commun.*

**Jean Lavallez** *: Il faut prouver aux parents que le dispositif est créateur de liberté, et pas seulement générateur de contraintes. Par ailleurs, le pédibus sécurise les abords de l'école en limitant le nombre de voitures : toute la collectivité y gagne !*

## Contact

Parc naturel régional du Pilat
Maison du Parc - Moulin de Virieu
2 rue Benaÿ BP 57
42410 Pélussin
04 74 87 52 01

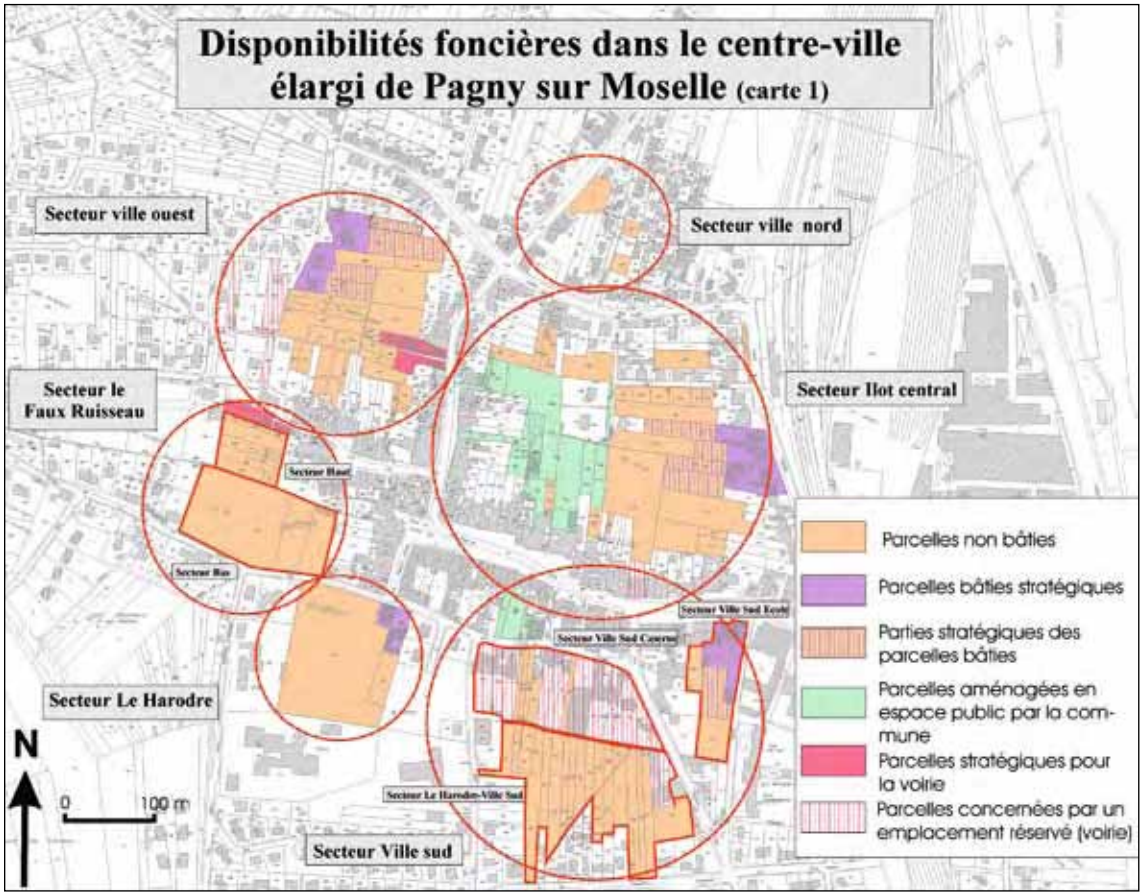
Jean Lavallez, responsable direction Economie durable
jlavallez@parc-naturel-pilat.fr

Sophie Badoil, chargée de mission Energie

Odile Proust, présidente de la commission Performance environnementale-énergie
odile.proust@laposte.net

Anne de Beaumont, élue référente Mobilité
adebeaumont@free.fr

# Dans le Val de Lorraine, une agence, l'ADEVAL, assure une ingénierie en urbanisme




Pagny : Observation du foncier par l'Adeval afin de promouvoir la densification du centre ville

Prény, un site remarquable du val de Lorraine, au cœur du projet de la charte de paysages conduite et animée par l'Adeval

# Adapter la gouvernance territoriale en favorisant la concertation et la mutualisation des moyens

## Une ingénierie intercommunale sur l'urbanisme avec l'Adeval au Pays du Val de Lorraine

**Le Pays du Val de Lorraine (Meurthe-et-Moselle) s'est doté en 1994 d'une agence d'urbanisme sur un territoire à la fois urbain, rural et périurbain. L'agence de développement du Val de Lorraine, l'Adeval, intervient en matière d'urbanisme, de transports et de paysages, à l'échelle du Pays, des communautés de communes mais aussi des communes, afin d'éclairer les choix des élus.**

### Urbanisme, transports, paysages

Zone interstitielle entre Metz et Nancy, le Val de Lorraine, devenu Pays en 1990, comprend quatre-vingt-douze communes et sept intercommunalités, soit 94 000 habitants. Dans un objectif de redéveloppement économique, les élus de ce territoire se sont trouvés face à la nécessité de mener une réflexion sur l'urbanisme et l'aménagement afin de construire une stratégie de métropolisation entre les deux villes. Pour ce faire, ils ont créé, en 1994, l'Adeval, l'agence de développement du Val de Lorraine. L'équipe de l'Adeval se compose de trois chargés de mission – sur les paysages, l'architecture et les déplacements –, d'un directeur et d'un géomathicien qui gère un système d'information géographique à l'échelle du Val de Lorraine. Le budget de l'agence est de 400 000 euros et provient des cotisations des collectivités à hauteur de 1,50 euro par habitant, des subventions du conseil général et du conseil régional, et de prestations de service. *« Notre agence intervient dans trois grands domaines : l'urbanisme, les transports et les paysages. Pour éclairer les élus sur les choix qu'ils ont à faire, nous devons allier une vision prospective et une vision réglementaire. Passer constamment du global au local. Afin appréhender chaque sujet de façon transversale, nous avons besoin de compétences multiples »*, explique Franck Dailly, directeur de l'Adeval.

Les activités de l'Adeval sont de quatre ordres : définition de projets en milieu urbain, rural et périurbain ; études prospectives, concernant par exemple l'arrivée du TGV Est en Lorraine ; urbanisme réglementaire, au travers des plans locaux d'urbanisme ; conseil auprès de collectivités ayant besoin d'une première vision de leur territoire, avant le lancement de PLU.

L'agence intervient au bénéfice du conseil de développement du Val de Lorraine, qui lui demande de procéder à des études particulières, par une demande officielle de ses bureaux ou d'un élu du territoire. La convention liant le Pays et l'Adeval a défini des outils d'analyse et d'intervention sur le territoire, avec l'observatoire des paysages par exemple, qui tente de recomposer un paysage de qualité. L'Adeval peut également intervenir sur des questions particulières, comme un projet autoroutier, et en déterminer les avantages et les inconvénients pour le Pays. Les modalités d'intervention sont différentes pour les intercommunalités et les communes, où l'Adeval est prestataire de services et répond à des consultations ou à des appels d'offres des collectivités, concernant des plans d'urbanisme, de déplacement, de paysage. L'Adeval n'est pas reconnue au titre de la FNAU, la Fédération nationale des agences d'urbanisme.

## SIG et SCOT

En 2008, la première action conduite par l'agence a été la création d'un système d'information géographique, en créant un poste de « sigiste » mutualisé à l'échelle du territoire. L'Adeval a également mutualisé l'achat des informations nécessaires et s'est doté d'un mode d'intervention permettant aux collectivités territoriales d'utiliser le SIG seules au sein de leur structure, au niveau du conseil municipal ou dans le cadre d'un conseil communautaire. L'agence a défini, pour les cinq ans à venir, des conventions avec chacune des communautés de communes : pour chaque projet, elle développe l'outil informatique et met à la disposition de la collectivité le service allant avec cet outil. Le SIG permet également de faire de l'animation, afin de développer des services permettant une réflexion générale à l'échelle du territoire.

En outre, dans la perspective d'élaboration d'un SCOT d'environ quatre cents communes incluant le Val de Lorraine qui s'étend du pied des Vosges à la limite de la Meuse, l'agence a conduit une réflexion sur les quatre-vingt-douze communes du pays, en menant trois études sur des thèmes importants.
La première étude a porté sur les extensions urbaines : avant 1970, 2 000 hectares avaient été urbanisés. Cette surface a doublé en trente ans, pour une population restée stable. L'agence a effectué une analyse de chaque communauté de communes afin de connaitre son potentiel de développement. Les résultats ont été présentés, avec la commission d'habitat ou d'urbanisme, afin de nourrir les projets de territoire. La méthode de l'agence est de travailler sur une question générale à l'échelle du Pays, puis de l'adapter à l'échelle des communautés de communes du Val de Lorraine. Elle organise ensuite des formations avec les élus du territoire, sous forme de réunion de travail ou de formation générale où les élus sont amenés à réfléchir sur leur PLU. Pour montrer aux élus du territoire de nouvelles approches en termes d'urbanisme, l'agence a choisi des situations types, et a réalisé des opérations tests afin de réfléchir à de nouvelles façons d'urbaniser les communes.
La deuxième étude conduite par l'Adeval concernait le renouvellement urbain : le territoire a été marqué par l'industrie lourde pendant près d'un siècle. *« En même temps que les réflexions sur l'extension, il faut s'intéresser au potentiel du tissu urbain existant. L'agence a recensé toutes les friches urbaines, industrielles et naturelles du territoire afin de mesurer le potentiel de renouvellement, et d'amener les élus à réfléchir davantage en termes de renouvellement que d'extension »*, explique Franck Dailly.
Enfin, la troisième étude a porté sur l'espace agricole : *« L'activité agricole est une ressource économique du territoire, la Moselle permet un accès rapide aux ports d'Anvers et de Rotterdam. Le territoire est à la fois urbain et rural, traversé par les infrastructures régionales et européennes.*

*La question des espaces agricoles se pose, principalement pour les espaces situés aux franges des zones d'activité desservies par les autoroutes »*. Le projet, mené avec la Chambre d'agriculture, conciliait le développement agricole et économique : il s'agissait de développer des zones d'activité, nécessaires au territoire, tout en trouvant des compensations pour les agriculteurs grâce à un portefeuille de terrains.
Ces études ont mobilisé des compétences en termes de paysage, d'architecture, d'urbanisme, d'économie et de déplacement. Elles ont été proposées aux élus, distribuées sur l'ensemble du territoire, et ont été suivies de formations auprès des élus des communes, des intercommunalités et des élus agricoles.

Au cours de l'année 2009, l'agence va être amenée à travailler à l'échelle du SCOT, en interaction avec les deux agences d'urbanisme du territoire. Cela va permettre d'adopter un nouveau mode de fonctionnement et de dialogue entre agences et territoires.

## Assistance à maîtrise d'ouvrage

L'agence a également une activité importante d'assistance à maîtrise d'ouvrage : les collectivités la sollicitent pour les cahiers des charges de PLU ou de projets d'extension. Elle peut donc concevoir des projets, mais également des documents permettant d'organiser une consultation et s'appuyant davantage sur le fonctionnement du site. *« L'objectif n'est pas simplement d'urbaniser, mais de regarder les conditions d'urbanisation et de développement des espaces »*, précise Franck Dailly.

Pour les petites communes rurales, l'agence produit des documents d'urbanisme afin de les amener à une réflexion sur leur développement. Elle intervient également sur les questions liées au déplacement, pour les transports en commun comme les déplacements individuels. Elle fournit des conseils pour le devenir des bâtiments publics, afin de déterminer la manière de les réutiliser pour l'accueil d'activités associatives ou économiques. A la demande des collectivités territoriales, l'agence fournit des conseils aux particuliers, avant la demande de permis de construire.

# Questions-réponses

**Franck Dailly,** directeur de l'agence de développement du Val de Lorraine

**Depuis la loi de 2005, les territoires sont confrontés à la mise en place des commissions intercommunales d'accessibilité des personnes handicapées ; font-ils appel à l'agence dans le cadre de la mise en place de ces commissions ?**

**Franck Dailly** *: Sur cette question de l'accessibilité, l'agence ne possédait pas les compétences en termes d'architecture ; elle a recruté un architecte afin de pouvoir répondre aux problématiques de bâtiments publics et d'adaptation. Elle propose aux communes un service de première approche de ces bâtiments, afin d'imaginer une reconversion qui prendrait en compte l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. La question de l'accessibilité se pose, mais le travail sur le devenir de ces*

*bâtiments est aussi important et plus intéressant ; l'agence travaille à la réaffectation des bâtiments pour d'autres usages. À ce titre, elle répondra aux sollicitations des communes et effectue actuellement une dizaine de diagnostics par trimestre.*

**Sur la notion d'assistance à maîtrise d'ouvrage, l'agence est-elle parfois mise en concurrence avec des bureaux d'études ?**

**Franck Dailly** *: Pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage, l'agence effectue le travail sur fonds propres ; elle réalise les premières analyses afin de définir un cahier des charges, sans échange financier avec la commune. Elle peut en revanche être assistant à maîtrise d'ouvrage dans le cadre d'une consultation.*

**Pour quelle raison l'agence n'est-elle pas reconnue par la FNAU ?**

**Franck Dailly** *: L'agence a une capacité d'ingénierie moins importante que les agences d'urbanisme qui ont une approche sur des territoires urbains, sur des agglomérations et non sur des territoires interstitiels, périurbains ou ruraux. L'agence a des volumes d'ingénierie faibles par rapport aux agences classiques et n'a pas les moyens d'en avoir d'autres sans augmentation des cotisations.*

**Les conseils aux particuliers sont-ils rémunérés par le particulier ou l'agence intervient-elle comme un CAUE ?**

**Franck Dailly** *: Il n'y a pas d'échange monétaire avec les particuliers ; l'agence n'intervient pas sur tous les projets mais doit être sollicitée par la commune. D'autre part, elle intervient sur le principe et ne va pas définir ou construire le projet. Elle travaille en bonne intelligence avec le CAUE, qui n'a qu'une personne sur le secteur ; une rencontre a lieu une fois par trimestre, afin d'échanger sur les projets suivis. Cela permet de mutualiser l'ingénierie potentielle sur le territoire.*

**Combien d'études l'agence mène-t-elle actuellement ?**

**Franck Dailly** *: L'agence a deux à trois demandes d'assistance à maîtrise d'ouvrage par mois. Les études de prestations de service représentent un volume de 100 000 à 140 000 euros. En moyenne, l'agence suit trois à quatre études en même temps.*

**Les PLU sont-ils intégrés dans ces chiffres ?**

**Franck Dailly** *: L'agence n'était pas certaine de poursuivre les PLU, qui prennent beaucoup de temps et sont moins bien rémunérés ; elle choisit les PLU qui l'intéressent. Les PLU ne doivent pas dépasser 30% du volume d'activité. L''agence ne veut pas rentrer dans un processus de « standardisation » de sa démarche PLU mais tient à proposer des réflexions et des approches spécifiques à chaque commune.*

**À quoi ont mené les diagnostics de territoire en matière agricole ? Cela concerne-t-il des lieux en déficit, en perte de vitesse ?**

**Franck Dailly** *: L'agriculture est très bien organisée, sur un mode de fonctionnement traditionnel mêlant élevage et culture ; l'activité fruitière a disparu. L'agence se pose la question de la gestion des coteaux en friche. Le principal intérêt est de travailler avec la Chambre d'agriculture, qui était auparavant sur des positions défensives, sans vision prospective ; le territoire devait dialoguer sur les futures zones d'urbanisation et déterminer comment concilier le maintien d'une activité*

*agricole, tout en trouvant des solutions compatibles avec le développement de la commune. Ce travail s'effectue zone par zone. Il fallait également amener les exploitants du territoire à vivre le lien avec le milieu urbain autrement que dans le conflit, en définissant des circuits courts de développement, mais aussi ramener l'agriculture dans les fonds de vallée, avec des modes de gestion adaptés ».*

**Comment l'Adeval peut-elle choisir les projets sur lesquels elle souhaite travailler et être retenue par une collectivité territoriale en tant que maîtrise d'œuvre, sans entrer dans le champ concurrentiel ?**

**Franck Dailly** *: Parfois, l'agence est à l'origine de la réflexion. Elle engage ses moyens pour sensibiliser les élus à la problématique. Dans le cadre de PLU, le conseil général de Meurthe-et-Moselle est amené à rédiger des cahiers des charges. L'agence se positionne sur le PLU en fonction de ses besoins et des enjeux territoriaux.*

**Dans le cadre de la concurrence obligatoire du code des marchés publics, comment l'Adeval peut-elle être retenue par une collectivité territoriale sans être mise en concurrence ?**

**Franck Dailly** *: L'agence est mise en concurrence : elle est informée d'une consultation et construit une offre.*

**L'Adeval ne remplit-elle qu'une mission ponctuelle ou s'engage-t-elle sur un suivi de prestataire de service ?**

**Franck Dailly** *: L'agence effectue un suivi de la prestation, au-delà de la durée prévue par la convention liant le maître d'ouvrage à son maître d'œuvre.*

**Comment l'agence travaille-t-elle avec les personnes du SCOT ? L'Adeval choisit ses études, selon les valeurs qu'elle souhaite véhiculer ; quelle est sa légitimité ? S'appuie-t-elle sur une charte validée par les adhérents ? Cela fait-il l'objet de débats réguliers entre les adhérents ou est-ce un libre positionnement ?**

**Franck Dailly** *: L'agence travaille en partenariat avec l'agence de développement et d'urbanisme de l'aire urbaine de Nancy sur la définition du SCOT. Le positionnement se fait par libre arbitre ; les choix de positionnement de l'agence sont présentés au conseil d'administration et au bureau, qui choisissent. Le bureau, composé de sept personnes, se réunit tous les deux mois afin d'effectuer un bilan sur le fonctionnement de l'agence et sur les modalités d'intervention qu'elle propose de réaliser.*

## Contact

Adeval
48 square Herzog – ZAC ban de la Dame
54390 Frouard

Franck Dailly, directeur
03 83 49 42 22
f.dailly@adeval.org

www.adeval.org

Conception réalisation Studiograph
www.studiograph.net