

Échanger sur des réalisations intercommunales d'urbanisme qui répondent à des objectifs de développement durable

Mercredi 8 avril 2009 à Paris

Les ateliers

ATELIER 1 Concilier agriculture durable et urbanisme

Communauté de communes du canton de Prayssas (47)

ATELIER 2 Préserver la biodiversité et les milieux naturels dans les documents d'urbanisme

Syndicat intercommunal d'aménagement du golfe du Morbihan et projet de PNR (56)

ATELIER 3 Prendre en compte les enjeux d'effet de serre dans les politiques urbaines

Le Plan Climat Territorial Aquitain et sa traduction dans les territoires intercommunaux

ATELIER 4 Gérer les ressources et l'espace de façon économe

SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné, et la traduction dans les PLU (38)

ATELIER 5 Prendre en compte le paysage dans les documents d'urbanisme

Communauté de communes de la terre des deux Caps (62)

ATELIER 6 Favoriser la mixité des usages

Le projet urbain de la commune de Héry-sur-Alby intégrant les orientations du Scot et du PLH de l'Albanais et les orientations du PNR du Massif des Bauges (74)

ATELIER 7 Mieux penser les déplacements et les transports, en lien avec une politique urbaine d'ensemble

La démarche mobilité dans le PNR du Pilat (42 - 69)

ATELIER 8 Adapter la gouvernance territoriale en favorisant la concertation et la mutualisation des moyens

L'existence d'une ingénierie intercommunale sur l'urbanisme avec l'ADEVAL au pays du Val de Lorraine (54)

8 Avril 2009

Echanger sur des réalisations intercommunales de développement durable

Pour préparer la journée d'échanges du 8 avril 2009, Mairie-conseils a demandé à Luc Blanchard, Laura Henimann (PCA), Emmanuelle Stroesser, Maryline Trassard et Jean Luc Varin, journalistes, d'interviewer les élus et les techniciens et partenaires qui ont initié et mis en œuvre les expériences présentées. Les huit articles, qui ont été validés par les élus, seront publiés dans la rubrique Expériences des sites www.mairieconseils.net et www.localtis.info.

SOMMAIRE

	Pages
ATELIER 1 CONCILIER AGRICULTURE DURABLE ET URBANISME Défendre ses paysages agricoles contre les appétits immobiliers Communauté de communes du canton de Prayssas (Lot-et-Garonne)	5
ATELIER 2 PRESERVER LA BIODIVERSITE ET LES MILIEUX NATURELS DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME Le Golfe du Morbihan intègre les corridors écologiques dans ses documents d'urbanisme SIAGM et projet de PNR.	7
ATELIER 3 PRENDRE EN COMPTE LES ENJEUX D'EFFET DE SERRE DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME Le Plan Climat Territorial Aquitain se décline dans les plus petites communes.	9
ATELIER 4 GERER LES RESSOURCES ET L'ESPACE DE FACON ECONOMOME La Boucle du Rhône s'impose une réduction draconienne de sa consommation foncière Le Syndicat mixte de la Boucle du Rhône (Isère)	11
ATELIER 5 PRENDRE EN COMPTE LE PAYSAGE DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME Des recommandations architecturales et paysagères dans les documents d'urbanisme Communauté de communes de la Terre des 2 Caps (Pas-de-Calais)	13
ATELIER 6 FAVORISER LA MIXITE DES USAGES Une loupe pour le projet d'urbanisme de la commune d'Héry-sur-Alby Pays d'Alby, PLH de l'Albanais et PNR du Massif des Bauges (Haute Savoie)	15
ATELIER 7 MIEUX PENSER LES DEPLACEMENTS ET LES TRANSPORTS EN LIEN AVEC UNE POLITIQUE URBAINE D'ENSEMBLE Le PNR du Pilat veut infléchir le « tout voiture ».	17
ATELIER 8 ADAPTER LA GOUVERNANCE TERRITORIALE EN FAVORISANT LA CONCERTATION ET LA MUTUALISATION DES MOYENS Le Pays Val de Lorraine est doté d'une agence d'urbanisme.	19

8 Avril 2009

Echanger sur des réalisations intercommunales de développement durable

ATELIER 1 CONCILIER AGRICULTURE DURABLE ET URBANISME

Défendre ses 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. Les élus ont mobilisé les partenaires concernés par l'élaboration d'une charte paysagère et d'un PLU intercommunal. La démarche fait maintenant école dans le département.

“En 2005, raconte Alain MERLY, député et maire de Prayssas, la situation risquait de devenir critique, car nous savions que notre seule richesse, dans ce canton très rural, était le paysage que l'agriculture avait forgé au cours des décennies précédentes. Mais nous subissions des pressions immobilières importantes à cause des deux pôles urbains proches d'Agen et de Villeneuve-sur-Lot et nous n'avions aucun outils qui nous permettent de résister à ces pressions. C'est pourquoi nous avons décidé de mener une politique volontariste et que nous avons mobilisé tous les partenaires possibles pour parvenir à nos objectifs. Il me semble que nous sommes sur le point de réussir”. La communauté de communes du canton de Prayssas est en effet privilégiée, car elle bénéficie d'une qualité paysagère harmonieuse, grâce à une agriculture familiale qui a doté ce plateau calcaire d'une qualité de vie exceptionnelle. Mais les projets de constructions se multipliaient et la moitié des communes de la communauté ne possédait pas de document d'urbanisme. “Si nous sommes élus, c'est pour prévoir l'avenir, poursuit Alain MERLY. Nous avons vite pris conscience qu'il nous fallait une politique paysagère et urbanistique au niveau intercommunal pour garder une cohérence territoriale, qu'il fallait construire pour accueillir de nouvelles populations, bien-sûr, mais qu'il fallait commencer par évaluer nos paysages pour ne pas construire n'importe où”.

Un état des lieux lancé par les élus de la communauté avec l'aide de la DDE, du CAUE, de la chambre d'agriculture...

Il fallait donc que le territoire s'invente des outils de gestion de l'espace. *“Ce n'est pas facile, dit encore Alain MERLY, car il faut contredire ceux qui vivent de la construction”.* Petit à petit, les élus de la communauté, avec l'aide de la DDE, de la DDAF, du CAUE, de l'Architecte des bâtiments de France, de la Chambre d'Agriculture et la société civile ont décidé de faire un état des lieux, pour pouvoir décider ensuite de la direction à prendre. L'habitat étant traditionnellement dispersé, l'étude lancée par un paysagiste et un urbaniste en 2006, d'un coût total de 36 500 euros, s'est concentrée sur les questions d'extension et de construction de maisons individuelles.

Le Plan local d'urbanisme (PLU) intercommunal en cours d'élaboration depuis la mi-2007 veut bannir le mitage. Il prévoit au contraire une densification des bourgs et des hameaux. Il veut même changer les mentalités et les habitudes culturelles qui consistent à placer systématiquement les maisons au milieu de la parcelle, ce qui ne correspond à aucune nécessité ! Sont identifiés les terrains ou les zones remarquables qui resteront agricoles. L'ENITA de BORDEAUX (Ecole Nationale d'Ingénieurs des Travaux Agricoles) a commencé également une étude préalable pour créer une zone agricole protégée à la demande des élus.

Philippe MAURIN, directeur de la communauté de communes, est fier de la façon dont ce petit pays, sans grands moyens, a su mobiliser tous les services publics et privés du département pour parvenir à définir une politique qui va bien au-delà des échéances politiques locales.

C'est sans doute pourquoi la démarche fait école. Le conseil général a décidé d'aider les intercommunalités adoptant une démarche comparable, en leur apportant prioritairement une aide. Il apporte désormais une aide qui s'élève à 40 % d'un montant de dépenses plafonné à 40 000 euros HT.

Jean-Luc Varin, pour la rubrique Expériences des sites Mairie-conseils et Localtis

Contact :

Communauté de communes du Canton de Prayssas
Place de l'Hôtel de Ville
47360 Prayssas
Tél. : 05 53 95 29 48

8 Avril 2009

Echanger sur des réalisations intercommunales de développement durable

Président, Alain MERLY, député du Lot-et-Garonne, conseiller général du canton de Prayssas,
Président de la communauté de communes du canton de Prayssas, maire de Prayssas
Philippe Maurin, directeur - cdcprayssas.admi@orange.fr

10 communes, 4 400 habitants, dont Prayssas 1000 habitants

ATELIER 2
PRESERVER LA BIODIVERSITE 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, 38 communes dont les 34 adhérentes au syndicat intercommunal d'aménagement, sont candidates au classement en parc naturel régional. Elles ont réalisé un important travail de repérage des corridors écologiques, des espaces naturels et en particulier des zones humides, pour intégrer le respect de cette biodiversité dans les documents communaux d'urbanisme.

Annaëlle Mézac est chargée de mission "Biodiversité-Urbanisme" au syndicat intercommunal d'aménagement du Golfe du Morbihan, où s'élabore actuellement le Projet de Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan. *"Les élus de cette partie du Golfe du Morbihan entre Vannes et Auray, confirme-t-elle, sont impliqués pour leur candidature au classement en PNR, en particulier, Dominique Pirio et David L'appartient, nouveaux vice-présidents du syndicat intercommunal. Je suis donc très soutenue dans ma mission et c'est très important"*.

Important parce que, quand, elle a été engagée en 2003, dans le cadre de cette préfiguration de 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.

Les élus, aidés d'Annaëlle Mézac, ont donc travaillé sur les éléments paysagers existants, les zones boisées et les zones humides, qui sont souvent mal ressenties par les nouvelles populations, alors qu'elles abritent des espèces particulières et précieuses.

Il a fallu d'abord identifier la structure de l'écosystème de la région, le sens que pouvaient avoir les liens entre chacune des parties, pour identifier les fameux "corridors écologiques", autrement dit 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.

L'étape suivante a été un travail sur l'occupation des sols, qu'ils soient boisés, couverts de landes, humides, en friches, construits ou agricoles. La densité du maillage bocager (les haies étant des corridors particulièrement denses et importants) a été calculée, puis traduite dans un système numérique, simple et précis, d'information géographique.

Un SIG sur la biodiversité pour travailler sur l'urbanisme

En 2006, cette étude a été éditée sous forme de cartes et de textes explicatifs. Le syndicat intercommunal porteur du projet de parc, l'a utilisé comme base documentaire pour le travail sur les plans locaux d'urbanisme avec les communes adhérentes.

Une nouvelle étape de la mission a débuté ensuite, spécifique dans chacune des communes volontaires. Certaines avaient déjà des espaces boisés classés, d'autres peu, mais sans lien "biologiquement logique" avec la commune voisine ! Il a fallu déterminer, avec chacune, les zones à protéger, utiliser les bons outils urbanistiques pour traduire cette volonté dans les PLU, le document global servant de référence pour préserver les continuités qui avaient été repérées.

"Ces trois nouvelles années de travail sur l'urbanisme, commente Annaëlle Mézac, ont permis aux élus, sur le terrain, d'assimiler la démarche. Ils ont intégré ce souci dans leurs politiques d'aménagement, beaucoup mieux que s'ils avaient dû appliquer un règlement. Cette démarche a été très pédagogique pour appréhender cette notion de corridor écologique".

Reste une prochaine étape : faire le même travail d'intégration de la biodiversité dans les politiques urbaines de Vannes et Auray. Et les élus devront, non pas préserver ce qui peut l'être, mais certainement restaurer des milieux qui avaient disparus.

Jean-Luc Varin pour la rubrique Expériences des sites Mairie-conseils et Localtis

Contact :

Syndicat intercommunal d'aménagement du Golfe du Morbihan (SIAGM)
1 allée de Goalères - 56000 VANNES

8 Avril 2009

Echanger sur des réalisations intercommunales de développement durable

34 communes, 165 000 habitants, dont Vannes, 55 000 habitants. 4 autres communes sont également candidates à l'adhésion au futur Parc naturel régional

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

Dominique Piro, vice-présidente, 1ère adjointe à Arradon : 02 97 62 03 04.

David Lappartient, vice-président, Maire de Sarzeau.

Annaëlle Mézac, chargé de mission "Biodiversité-Urbanisme : 02 97 62 75 21 -
annaelle.mezac@golfe-morbihan.fr

ATELIER 3 PRENDRE EN COMPTE LES ENJEUX D'EFFET DE SERRE DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

Le Plan Climat Territorial Aquitain se décline dans les plus petites communes.

Rose-Marie Schmitt, vice-présidente du conseil régional d'Aquitaine se dit elle-même intarissable sur le Plan Climat Territorial. Sa conviction et les appuis techniques des CAUE et de l'ADEME finissent par convaincre toutes les collectivités de la Région.

Le changement climatique étant planétaire, la question se pose de savoir à quoi peut bien servir un plan Climat sur une surface aussi réduite qu'une région française. *“Nous n'avons pas vraiment le choix, répond Rose-Marie Schmitt, conseillère régionale, et vice-présidente du conseil régional d'Aquitaine. Le protocole de Kyoto a été ratifié à ce jour par de nombreux pays, dont la France, qui a adopté son propre Plan Climat en 2004. Il faut réduire nos émissions de gaz à effet de serre autant qu'il est possible. « Nous avons donc 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. Je vous assure que la population commence à savoir ce qu'est le changement climatique et qu'elle attend de pouvoir agir concrètement. Cela lui donne même des arguments pour s'opposer ici ou là à des couvertures de bitume supplémentaire que l'on veut construire pour les transporteurs routiers ! De la même façon, les collectivités locales mutualisent leurs efforts pour répondre à ces nouvelles exigences. On peut même dire que, sans s'imposer, sans règles contraignantes, une nouvelle façon de faire de la politique qui le jour. Beaucoup de choses ont changé au cours des 20 dernières années. Nous n'avons plus de certitude définitive. Les agrocarburants, par exemple, sont apparus comme une nouvelle source d'énergie renouvelable pour finalement être abandonnés... Je pourrais vous en parler pendant des heures !”*

Il est plus facile de travailler sur l'urbanisme que sur les transports

De son côté, Paul Vo Van, l'animateur du Plan Climat Aquitain au CAUE de Lot-et-Garonne, raconte concrètement comment les priorités du Plan Climat Aquitain, ont évolué pendant leur mise en place. Un Plan climat doit travailler de front sur les modes de consommation, les transports, et l'urbanisme. Mais les collectivités disposent de plus de moyens réglementaires pour maîtriser l'espace que les grands réseaux de circulation où les habitudes de consommation. Le Conseil régional a donc décidé de porter un effort particulier sur l'urbanisme.

Ainsi il participe 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. Il envisage d'aider les CAUE d'Aquitaine par le biais de leur Union régionale à recruter des animateurs “Urbanisme et effet de serre” pour assister les communes et les intercommunalités dans la prise en compte du Plan climat dans les documents d'urbanisme.

Mais pour ne pas perdre la dimension globale de son Pan Climat, la Région a mis en place huit groupes de projet réunissant fonctionnaires et acteurs des territoires, 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 Pan régional Forêt-bois-énergie, sur les pratiques agricoles, l'éco-conditionnalité des aides publiques, les chartes climat des entreprises et la consommation durable-distribution.

Enfin, un Comité de pilotage opérationnel se constitue, sous l'égide du conseil régional, avec les animateurs des groupes de projet, pour coordonner l'ensemble des actions engagées dans le cadre du Plan Climat Territorial.

Jean-Luc Varin pour la rubrique Expériences des sites Mairie-conseils et Localtis

Contact :

Conseil Régional d'Aquitaine

14 Rue François de Sourdis - 33000 Bordeaux

Tél : 05 57 57 80 00

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

Paul Vo Van, CAUE de Lot-et-Garonne, animateur du Plan Climat Aquitain - T. : 05 53 48 46 70 - paul.vovan@free.fr

8 Avril 2009

Echanger sur des réalisations intercommunales de développement durable

ATELIER 4 GERER LES RESSOURCES ET L'ESPACE DE FACON ECONOMIE

La Boucle du Rhône s'impose une réduction draconienne de sa consommation foncière

Le Syndicat mixte de la Boucle du Rhône, sur un territoire subissant une pression foncière importante, a souhaité densifier l'habitat pour consommer le moins de terrain agricole possible. En votant le SCOT, les élus locaux se sont même engagés à respecter des règles draconiennes.

Tous les contextes sont particuliers par définition, mais la structure et l'emplacement du territoire de la Boucle du Rhône explique pourquoi il a fallu du courage et de l'intelligence collective de la part de ses élus pour résoudre l'équation qui leur était posée.

Le Syndicat mixte de la Boucle du Rhône rassemble trois communautés de communes, 46 communes au total, à l'est de Lyon, dans le nord du département de l'Isère. Les habitants disent se situer dans la "troisième couronne" de la métropole régionale, qui exerce évidemment une attraction importante. L'est du territoire, lui est plus rural. Il débouche sur les monts du Bugey au nord-est et les Alpes à l'est. 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 de voies de chemins de fer et d'autoroutes qui se croisent là.

Le Scot avait donc 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'agissait donc de réhabiliter l'existant et de densifier les agglomérations pour ne pas s'étaler sur des terres boisées ou cultivées.

"C'est une méthode, une façon de faire, explique Christophe Bilic, le chef de projet Scot remplaçant au Syndicat mixte, qui s'est traduit par un niveau d'exigence très précis, chiffré et contraignant. La loi a établi le cadre et les élus, après réflexion, ont définis et voté le contenu du Scot. Maintenant il faut le mettre en œuvre et le président, Serge Menuet avec 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 Scot prévoit en effet que 50 % des opérations urbaines doivent se faire sans utilisation de terrain supplémentaire. Des ratios déterminent également la densité des constructions en périphérie des communes et le pourcentage minimum de logements collectifs à construire ou à aménager. Chaque commune a accepté de construire 80 % de ses nouveaux logements à l'intérieur de son agglomération, 20 % seulement en dehors. Les communes rurales ont accepté de limiter leur développement à 10 % de leur population, les 5 pôles urbains du territoire pouvant aller jusqu'à 30 % d'augmentation des logements. Toutes ces règles cumulées permettent un contrôle réel de l'étalement urbain et une cohérence de développement qui ne compromet pas le caractère rural de l'ensemble.

Christophe Bilic, dans ce cadre si précisément défini, apporte aux communes les conseils techniques dont elles ont besoin, il assiste aux séances de travail des communes sur leur PLU, aide à rédiger les cahiers des charges pour le choix des urbanistes.

Le Scot a été approuvé en décembre 2007. Depuis, sur les 46 communes, 4 ont approuvé leur PLU (8 avaient déjà des PLU), 11 sont en cours, 10 engagent la réflexion sur la démarche, 13 enfin, sont encore en POS pour l'instant.

Il faudra au moins d'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 mise en place le plus rapidement possible et sur des indicateurs pertinents afin de confirmer les effets induits. Tout ce temps sera nécessaire à la réalisation des procédures mais aussi à l'évolution des mentalités car si il y a bon nombre de propriétaires de terrains qui étaient constructibles et qui, de par l'application du SCOT ne le seront plus.

Les élus, désormais, recherchent une stratégie pour développer l'offre de transports en commun sur le territoire, pour rendre celui-ci plus accessible et pour faciliter la vie des habitants qui travaillent dans l'agglomération lyonnaise. Les voies ferroviaires abandonnées dans les années 70 sont autant de tracés soigneusement préservés et les lieux idéaux pour y créer de nouvelles infrastructures de transport pour le jour où les projets se concrétiseront.

Jean-Luc Varin pour la rubrique Expériences des sites Mairie-conseils et Localtis

Contact :

Syndicat mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné
19 Cours Baron Raverat - 38460 Crémieu Tel. : 04 37 06 13 26

Commune de Tignieu-Jamezieu,

Président : Serge Menuet, maire-adjoint à Vezeronce-Curtin

Christophe Bilic, chef de projet SCOT (remplacant)

christophe.bilic@symbord.fr –

Chef de projet titulaire : Pamela Reymond

ATELIER 5 PRENDRE EN COMPTE LE PAYSAGE DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

Des recommandations architecturales et paysagères dans les documents d'urbanisme

Territoire aux paysages remarquables, la communauté de communes de la Terre des 2 Caps (Pas-de-Calais), accompagnée depuis plusieurs années par le Parc Naturel Régional des Caps et marais d'Opale, s'est 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.

Le territoire de la communauté de commune de la Terre des 2 Caps (entre les agglomérations de Calais et Boulogne-sur-Mer) est caractérisé par des paysages remarquables qui, depuis plusieurs années, font l'objet d'études et de mesures de protection et de mise en valeur. La communauté est située dans le parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale, très actif sur cette question des paysages. Il a par exemple participé à l'élaboration du « plan paysager du bassin carrier de Marquise » qui concerne des carrières de roches massives situées sur quatre communes de la communauté. Ce plan prévoit l'évolution des paysages dans les trente années à venir. Par ailleurs, les Caps Gris nez et Blanc nez, falaises de grès et de calcaires, classés grand site national, bénéficient de la vaste opération d'aménagement « grands sites ». La communauté de communes ayant la volonté politique de maîtriser les espaces de son territoire, sous la houlette de son président Martial Herbert, a pris les compétences « Elaboration, approbation, révision et modification des plans locaux d'urbanisme (PLU) » et la compétence « Elaboration, approbation et suivi du SCOT ». Ainsi, la communauté est l'interlocuteur principal pour les documents d'urbanisme. Toutefois, les PLU sont élaborés à l'échelle communale et leur mise en œuvre (maîtrise d'œuvre) est confiée par convention à l'agence d'urbanisme de Boulogne.

Le CAUE a rédigé un cahier de recommandations et un guide d'aide à la traduction réglementaire

Pour optimiser la prise en compte des spécificités locales dans les documents d'urbanisme, la communauté s'est appuyée sur plusieurs partenaires. En 2004, elle a commandité à des étudiants de l'école du paysage de Versailles une étude qui identifie les grandes entités paysagères du territoire et envisage leur évolution. Par ailleurs, le PNR des Caps et Marais d'Opale a cofinancé et accompagné la réalisation d'études paysagères préalables aux PLU. « 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 CAUE du Pas-de-Calais. « Ces documents cadres permettent aux élus de faire des choix en connaissance de cause et à l'agence d'urbanisme de pouvoir disposer d'indications précises ». En 2005-2006, la communauté a engagé des études pour élaborer un SCOT tenant compte des entités paysagères identifiées par les étudiants de l'école du paysage. Dans cette perspective, elle a passé une convention avec le CAUE du Pas-de-Calais, sur les années 2006-2008, pour la rédaction d'un cahier de références et de prescriptions architecturales et paysagères destinées aux particuliers désireux de construire. 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 cahier a été annexé au SCOT et il sera annexé aux futurs PLU. Pour donner davantage de poids à ces recommandations, le CAUE a également rédigé « un guide d'aide à la traduction réglementaire du cahier de références et de prescription dans les PLU ». « Ce document technique permettra par exemple 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. Par exemple, pour l'article concernant l'implantation des constructions par rapport aux voies, le guide propose une rédaction pour tout type de paysages et un recul particulier dans certains cas : maison de cœur de commune, maison de maître, maison balnéaire et ferme traditionnelle. Pour accompagner la communauté jusqu'à l'application du cahier de recommandations et du guide pratique, le CAUE suit son expérimentation dans la rédaction d'un règlement de permis d'aménager, dans le cadre d'un projet de création d'un quartier d'une commune littorale.

Maryline Trassard, pour la rubrique Expériences des sites Mairie-Conseils et Localtis

Contact :

Communauté de communes Terre des 2 Caps

Avenue de Beaupré

BP 60

62250 Marquise

03 21 87 57 57

contact@terredes2caps.com

Président de la communauté : Martial Herbert

CAUE Pas-de-Calais

03 21 21 65 65

Nathalie Gal, paysagiste

Caue62@caue62.org

Mail validation : ngal@caue62.org

ATELIER 6 FAVORISER LA MIXITE DES USAGES

Une loupe pour le projet d'urbanisme de la commune d'Héry-sur-Alby

Dans le Pays d'Alby, les petites communes autour d'Annecy connaissent une pression démographique croissante depuis une dizaine d'années. Pour contrôler 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 pour favoriser la diversité sociale, la mixité des usages et une meilleure gestion des ressources.

Héry-sur-Alby, commune de 710 habitants et 7 km², se situe dans le canton d'Alby-sur-Chéran (Haute-Savoie). Membre de la communauté de communes du Pays d'Alby (CCPA, 11 communes, 12.000 habitants), le village s'inscrit également sur le territoire du Parc naturel régional du Massif des Bauges (PNRMB). Situées entre Aix-les-Bains et Annecy, les communes du canton de l'Albanais Haut-Savoyard ont vu leur population fortement augmenter depuis une dizaine d'années. "Cette dynamique démographique a fortement impacté notre territoire. Nous devons continuellement adapter l'offre résidentielle au flux de nouveaux résidents. 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, 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 naturel régional. "On assiste depuis quelques années à une 'banlieurisation' de l'Albanais par l'agglomération d'Annecy". Pression importante sur le foncier et inflation des loyers, engorgement routier des centres, déplacements pénibles... : conscient des enjeux de développement de son territoire, le village d'Héry-sur-Alby s'est engagé depuis 2003 dans une démarche intercommunale d'urbanisme, aux côtés des autres communes du territoire de l'Albanais (29 communes, 33.000 habitants). Cette dynamique s'est notamment formalisée par l'articulation de la Charte du PNRMB avec les documents d'urbanisme des villes situées sur le territoire du Parc : schéma de cohérence territoriale (Scot), plan local d'urbanisme (PLU), programme local de l'habitat (PLH)...

Un zoom sur les six communes du Parc naturel régional du massif des Bauges

En 2003, le Scot de l'Albanais Haut-Savoyard a été porté par le syndicat mixte intercommunal pour la gestion du contrat global et le développement de l'Albanais (SIGAL) composé de deux cantons : la CCPA et la communauté de communes de Rumilly. "L'objectif du Scot est avant tout quantitatif et vise à distribuer les surfaces à construire entre les communes des deux cantons", souligne 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". 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 six communes de la CCPA situées sur le Parc. "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...)", explique Simon Paillet, architecte urbaniste du Parc naturel régional du Massif des Bauges. "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...". Elaborée à la suite du Scot, cette loupe visait à renforcer l'exigence du schéma de cohérence territoriale. Par exemple, ce dernier proposait des engagements quantitatifs, mais qui n'était 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 futures et auprès des différents acteurs, notamment vis-à-vis des bailleurs et des 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.

Le PHL de l'Albanais : assurer la diversité sociale et la mixité des usages

Les documents d'urbanisme de type PLH et PLU doivent être compatibles avec le Scot d'une part, et avec la charte du PNRMB d'autre part. "La commune d'Héry-sur-Alby a intégré les orientations du Scot pour élaborer son PLU. Par exemple, la zone à urbaniser repositionnée au centre village dans le PLU est détaillée : équipements, typologie des logements, qualité des aménagements, aires de stationnement... On a extrait les principaux enjeux de ces grandes lignes pour les inscrire dans le PLU. La pièce maîtresse est la construction d'un centre de vie pour handicapés lourds, à proximité duquel seront créés des logements collectifs aidés en location et de logements en accession à la propriété, privés et aidés, précise Jean-Louis Dubois. En imbriquant ces différents documents, les acteurs acquièrent une vision d'ensemble du territoire. "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", souligne Simon Paillet. "La mixité des usages, c'est une urbanisation bien pensée : un espace combinant habitations, activités et équipements publics avec cohérence." Dans une logique intercommunale cette fois, le canton de Rumilly et le Pays d'Alby se sont une nouvelle fois réunis en 2007 autour du SIGAL pour réaliser le document d'orientation et le programme d'actions de leurs PLH respectifs. Ils retiennent quatre grandes lignes stratégiques dans une logique de mixité sociale : maîtriser la pression foncière (loyers...), garantir l'équilibre social de l'habitat (logement social...), préserver et valoriser le patrimoine bâti, aménager des logements pour accueillir les publics spécifiques (retraités...). "Sur le plan opérationnel, le PLH d'Héry-sur-Alby se décline en neuf fiches d'action pour une mise en oeuvre concrète des orientations", indique Jean-Louis Dubois. "Il faut arrêter le mitage, sauver l'agriculture et continuer le développement du village en le réorganisant". Dans cette logique, les projets d'urbanisme veilleront à la qualité de l'habitat (éco-construction, approches environnementales...) et à l'équilibre des typologies de logements par une gestion rigoureuse du foncier.

Laura Henimann / PCA, pour la rubrique Expériences des sites Mairie-conseils et Localtis

Contact :

Mairie d'Héry-sur-Alby
74540 Héry-sur-Alby
tel : 04 50 68 17 62
fax : 04 50 68 83 87
courriel : infomairie@herysuralby.fr

Jean-Louis Dubois : jeanlouis-dubois@orange.fr

Maire d'Héry-sur-Alby et vice-président de la communauté de communes du Pays d'Alby chargé de l'aménagement du territoire.

Tel : 04 50 68 17 62

Simon Paillet : s.paillet@parcdesbauges.com

Architecte urbaniste du Parc national régional du massif des Bauges

Tel : 04 73 95 19 13

La présentation de la Charte du Parc naturel régional du Massif des Bauges

<http://www.parcdesbauges.com> rubrique « tout savoir sur le Parc »

La présentation du Scot de l'Albanais :

http://www.albanais-haute-savoie.fr/frameset_scot.htm

La "loupe" sur les 7 communes du PNR du massif des Bauges :

<http://www.albanais-haute-savoie.fr/dog.pdf>

Les orientations d'aménagement du PLU d'Héry-sur-Alby :

http://www.observatoire-territoires-durables.org/amenagement/DOCS/DOCUMENTS/30_PNRBauges/30_PNRBauges_orientation%20d'amenagement%20H%E9ry_Alby.pdf

ATELIER 7

MIEUX PENSER LES DEPLACEMENTS ET LES TRANSPORTS EN LIEN AVEC UNE POLITIQUE URBAINE D'ENSEMBLE

Le PNR du Pilat veut infléchir le « tout voiture ».

Imaginer un système de transports collectif pour pallier l'utilisation croissante de la voiture individuelle semble illusoire dans le Pilat, 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 multi modales et notamment le covoiturage.

Depuis février 2009, le Parc naturel régional du Pilat dispose d'une centrale de mobilité. Une sorte de « boutique » chargée d'organiser, coordonner, et animer le développement de modes de déplacement conciliant mobilité et développement durable. Avec un axe majeur, la multi modalité et la combinaison covoiturage avec les autres approches alternatives (pédibus, vélobus, auto partage, Plans de déplacements des entreprises et des administrations (PDE-PDA)... « Il y a quelques années encore, l'entraide et le fait d'aller à l'école à pied ou en vélo étaient naturels. On ne réinvente rien, mais on essaye de redonner à cette alternative une réalité pragmatique », explique Anne de Beaumont, élue référente « mobilité » au PNR.

Un élément stratégique mieux pris en compte

« Il est impossible d'aborder le développement durable sans tenir compte de la question des déplacements et notamment de la voiture individuelle », énonce Jean Lavallez, responsable de la direction Economie durable du PNR. L'implication du parc sur cette problématique répond donc à un souci de cohérence avec son projet de territoire. Mais il aura fallu l'insistance de l'ADEME, pour que le parc intègre cette réflexion comme un élément stratégique et s'engage dans une démarche Energie plus volontariste en 2007. Cela a commencé par une étude, pour connaître la réalité de la problématique dans ce territoire de moyenne montagne, aux portes des agglomérations Lyonnaise et stéphanoise.

En automne 2007, le cabinet d'études, l'Agence régionale Energie et l'ADEME concluent que les enjeux sociaux sont aussi importants que les enjeux environnementaux. « Dans le Pilat, le transport est le premier poste de dépense, avant le logement ... C'est donc un sujet très sensible », pose Anne de Beaumont. La population active du PNR travaille surtout dans les agglomérations de Lyon, Saint Etienne, Vienne et cela entraîne des migrations journalières importantes et des coûts conséquents. « Il y avait jusque là une sorte de non dit et d'acceptation du mode de transport individuel comme le seul possible. L'actualité (hausse du prix du carburant, notamment) et l'étude ont montré le challenge qu'il y avait à sortir de cela », commente Jean Lavallez. Et pour en sortir, de miser notamment sur le développement du covoiturage.

Agence de mobilité et covoiturage

« L'étude nous a montré que le covoiturage était une réelle solution, à condition de l'organiser, avec des aires de covoiturage, une communication efficace, une signalétique adaptée, etc., », explique Jean Lavallez. Ce choix été facilité par l'expérience de l'association Pilatitude, qui a commencé à mettre en place un réseau de covoiturage. « C'est une base incontournable », insiste Anne de Beaumont. Avec un positionnement original : le réseau de Pilatitude s'appuie sur des relais locaux (des particuliers) plutôt que le seul support internet souvent de mise, ce qui permet de toucher, à priori, un plus large public (personnes âgées, touristes, etc.). Dans une petite commune, on trouve déjà quarante covoitureurs ! Le PNR a confié à l'association l'animation de « l'agence centrale de mobilité ». « L'appui sur une association est intéressant car on travaille 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. Après « beaucoup de concertation » pour faire se rencontrer le projet de l'association et celui du Parc, une convention a été signée. Celle-ci porte le poste du chargé de mission de l'agence ; son financement est pris en charge pour la première année à 100% par le ministère de l'environnement (Appel à projets sur la thématique du climat) et dans les années à venir, sans doute par la Région Rhône Alpes .

Lever les freins...

« Il y a beaucoup de freins à lever pour que le covoiturage se développe », reconnaît Odile Proust, présidente de la commission « performance environnementale-énergie » du PNR. « 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 », défend-t-elle.

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 jeunes (pédibus), et encourager d'autres modes de déplacements professionnels dans les entreprises et administrations (PDE et PDA) etc. : voilà donc le travail nouvellement confié à la centrale de mobilité. Comme le souligne Anne de Beaumont, il doit reposer sur une prise en compte globale des problèmes et associer tous les acteurs concernés. « 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 », soutient-elle. « 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 », évoque-t-elle. 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 le comité de pilotage de l'étude (commission Energie du PNR, conseil régional, ADEME, agence régionale énergie, autorités organisatrices des transport des départements de la Loire et du Rhône) vient de décider la création d'un « conseil en mobilité », instance de suivi permanent qui doit rassembler les élus des différentes commissions du parc, mais aussi des communautés de communes et d'acteurs clés (travailleurs sociaux, parents d'élèves, entreprises, etc.). L'enjeu est que chacun s'approprie cette démarche « mobilité » et participe à sa généralisation !

(1) Etude financée par conseil régional et l'ADEME. Soutient technique de l'ADEME et de l'Agence régionale Energie pour le montage et déroulement de l'étude.

Emmanuelle Stroesser, pour la rubrique Expériences des sites Mairie-conseils et Localtis.

Contact :

Parc naturel régional du Pilat, 47 communes, 50 000 habitants

Maison du Parc - Moulin de Virieu

2, rue Benay - BP 57

42410 Pélussin

Tel. 04 74 87 52 01

Jean Lavallez, responsable direction économie durable

javallez@parc-naturel-pilat.fr

Odile Proust, présidente de la commission performance environnementale-énergie

odile.proust@laposte.net

Anne de Beaumont, élue référent transport

adebeaumont@free.fr

ATELIER 8
ADAPTER LA GOUVERNANCE TERRITORIALE EN FAVORISANT LA CONCERTATION ET LA
MUTUALISATION DES MOYENS

Le Pays Val de Lorraine est doté d'une agence d'urbanisme.

Le Pays du Val de Lorraine s'est doté, il y a plus de 10 ans, de structures lui permettant de mutualiser les moyens. En matière de développement et d'urbanisme, l'outil est une agence d'urbanisme sur un territoire à la fois urbain, rural et périurbain. Elle intervient à l'échelle du Pays, des communautés de communes mais aussi des communes elles-mêmes.

Au cœur de la Lorraine, entre Nancy et Metz, le Pays du Val de Lorraine comprend quatre-vingt-douze communes et sept intercommunalités, soit 94 000 habitants. La démarche Pays a été initiée en 1990 et, dès 1994, les représentants du territoire se sont dotés d'une agence d'urbanisme : l'ADEVAL. Cette structure, plus légère qu'une agence d'urbanisme classique, est financée à hauteur d'un euro cinquante par habitant. Elle permet au Pays de maîtriser son destin.

L'équipe de l'ADEVAL est composée de cinq personnes : une paysagiste, une architecte, un géographe des déplacements, un urbaniste et un directeur, très présent sur le terrain. Difficile d'être plus polyvalent ! Franck Dailly, directeur de l'ADEVAL, explique ce choix : « *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 d'appréhender chaque sujet de façon transversale, nous avons besoin de compétences multiples* ».

A l'échelle du Pays, l'Agence élabore des documents supra communaux en liaison avec les services de l'Etat, de la région et du département mais elle intervient également, comme prestataire de services, à la demande des communes. C'est ainsi que l'ADEVAL accompagne l'élaboration des plans locaux d'urbanisme, des plans de circulation, des traversées... Enfin l'Agence peut, sous l'autorité des élus qui président la structure, s'autosaisir d'une question qui lui semble importante. En ce moment, elle travaille sur les temps de déplacement afin de permettre aux élus d'appréhender autrement les questions de distances.

D'une façon générale, les communes du Pays du Val de Lorraine s'appuient sur l'expertise de l'ADEVAL comme sur un bureau d'étude intégré ou un service technique. Le cadre de travail de ces experts est précis et bien délimité. Pour prendre un exemple, l'agence n'a pas vocation à organiser la participation citoyenne, ce sont les communes, elles-mêmes, qui s'en occupent. Il peut arriver que l'ADEVAL travaille avec des associatifs, comme la Ligue de protection des oiseaux (LPO) mais c'est toujours très ponctuel. L'Agence de développement et d'urbanisme du Val de Lorraine est une structure de conseil en développement au service des élus, c'est déjà tout un programme.

Luc Blanchard, pour la rubrique Expériences des sites Mairie-conseils et Localtis

Contact :

ADEVAL

17 rue des Capucines

54340 POMPEY

Franck Dailly, directeur

03 83 49 42 22

f.dailly@adeval.org

<http://www.adeval.org>

8 Avril 2009

Echanger sur des réalisations intercommunales de développement durable
