

LA PREUVE PAR 7



Crédit photo Liliana Motta

CAHIER DE TRAVAIL

ORLÉANS LES GROUES • TISSER LA VILLE

Rue du Champ de Manœuvres • Orléans 45000
20 Février 2019

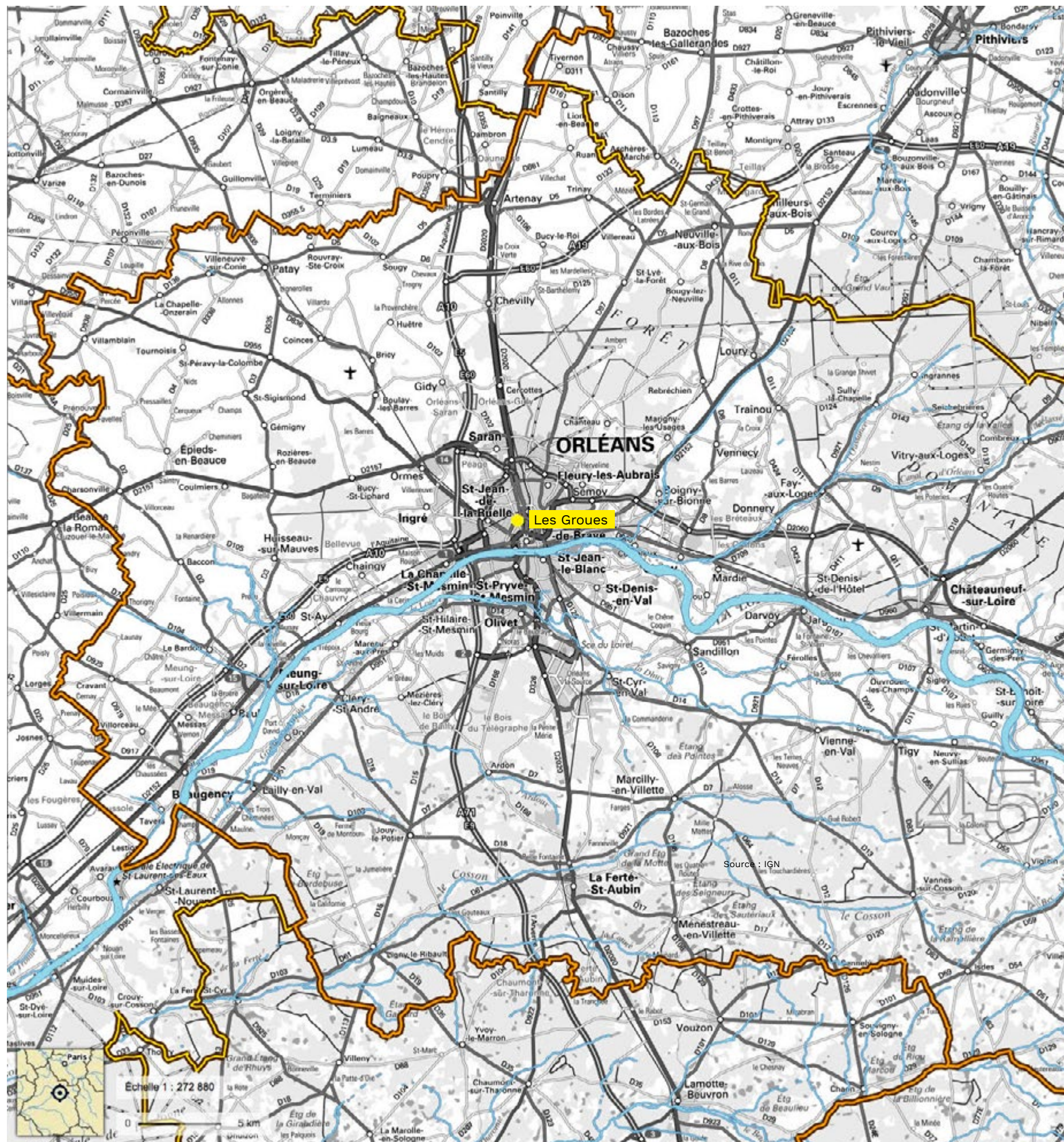
lapreuvepar7.fr • contact@lapreuvepar7.fr



CAHIER DE TRAVAIL

ORLÉANS LES GROUES • TISSER LA VILLE

Rue du Champ de Manœuvres • Orléans 45000
20 Février 2019



Le terrain • Les Groues

Source : Projet urbain des Groues, le temps de la ville. Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise. Juin 2006. 54 pages.

Le terrain des Groues, à cheval sur deux communes, s'étend sur environ 40 ha. Ancien terrain militaire, le lieu dit « Les Groues » se situe au nord-ouest d'Orléans Métropole. Orléans Métropole est une métropole française située dans le département du Loiret et la région Centre-Val de Loire. Créée en 1964 comme sivo (Syndicats Intercommunaux à Vocation Multiple) regroupant 12 communes d'Orléans et de son agglomération, cette structure intercommunale a adopté successivement les statuts de communauté de communes en 1999 (en s'associant avec le District de l'est orléanais et regroupant ainsi 20 communes puis 22 en 2001), communauté d'agglomération en 2002, communauté urbaine début 2017 et enfin métropole depuis le 1er mai 2017. Le projet urbain des Groues fait partie d'un vaste projet de développement urbain généré par le futur axe Libération-Pôle 45 (ex doublement de la RN 157), qui doit permettre de relier cette très importante zone d'emploi au cœur de l'agglomération, en créant de vastes secteurs d'habitat et d'activités à Ingré et Saint Jean de la Ruelle.

La ZAC des Groues se situe sur un terrain nu cédé par l'Armée, pour 2/3 sur la commune d'Orléans, (au contact à l'est du quartier des Blossières, au sud, au delà de la voie ferrée Orléans-Tours, du quartier Dunois Chateaudun jusqu'à l'hyper-centre, et à proximité côté est de la ZAC Dessault) et pour 1/3 sur la commune de Saint Jean de la Ruelle, (en contact avec sa zone centrale côté ouest, une zone hétérogène au nord, et à proximité, côté nord-ouest, de la ZAC d'Alleville)



Orléans. Champs de Manœuvre des Groues. Les officiers supérieurs d'artillerie. REF 26 FI 44 . Date 1900-1920 avant 1914. Négatif sur verre 90 x 120.

Source : Archives départementales du Loiret

Histoire du quartier • Les Groues

Source : Projet urbain des Groues, le temps de la ville, ibid.

Le terrain les Groues a servi de champ de manœuvre de 1884 (date à laquelle les bâtiments préexistants ont été détruits et remplacés par les installations militaires) jusqu'aux années 1980, soit pendant à peu près un siècle. Il a servi à héberger des prisonniers allemands pendant la Première Guerre mondiale et aussi accueilli la « Société d'encouragement à la navigation aérienne » fondée et animée entre autres par Louis Blériot.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, il a acquis une renommée sinistre avec l'exécution de 36 résistants (deux mémoriaux proches du terrain rappellent cet épisode). Après guerre des collaborateurs y ont été exécutés.

La création par l'État, en 1950, de la cité de relogement d'urgence des Groues a opéré une première ponction sur les emprises acquises par l'armée en 1874. La cité de relogement d'urgence composée de baraquements en bois était organisée rigoureusement selon une trame de 6 voies parallèles bordées d'alignements d'arbres dont certains sont encore visibles de nos jours.

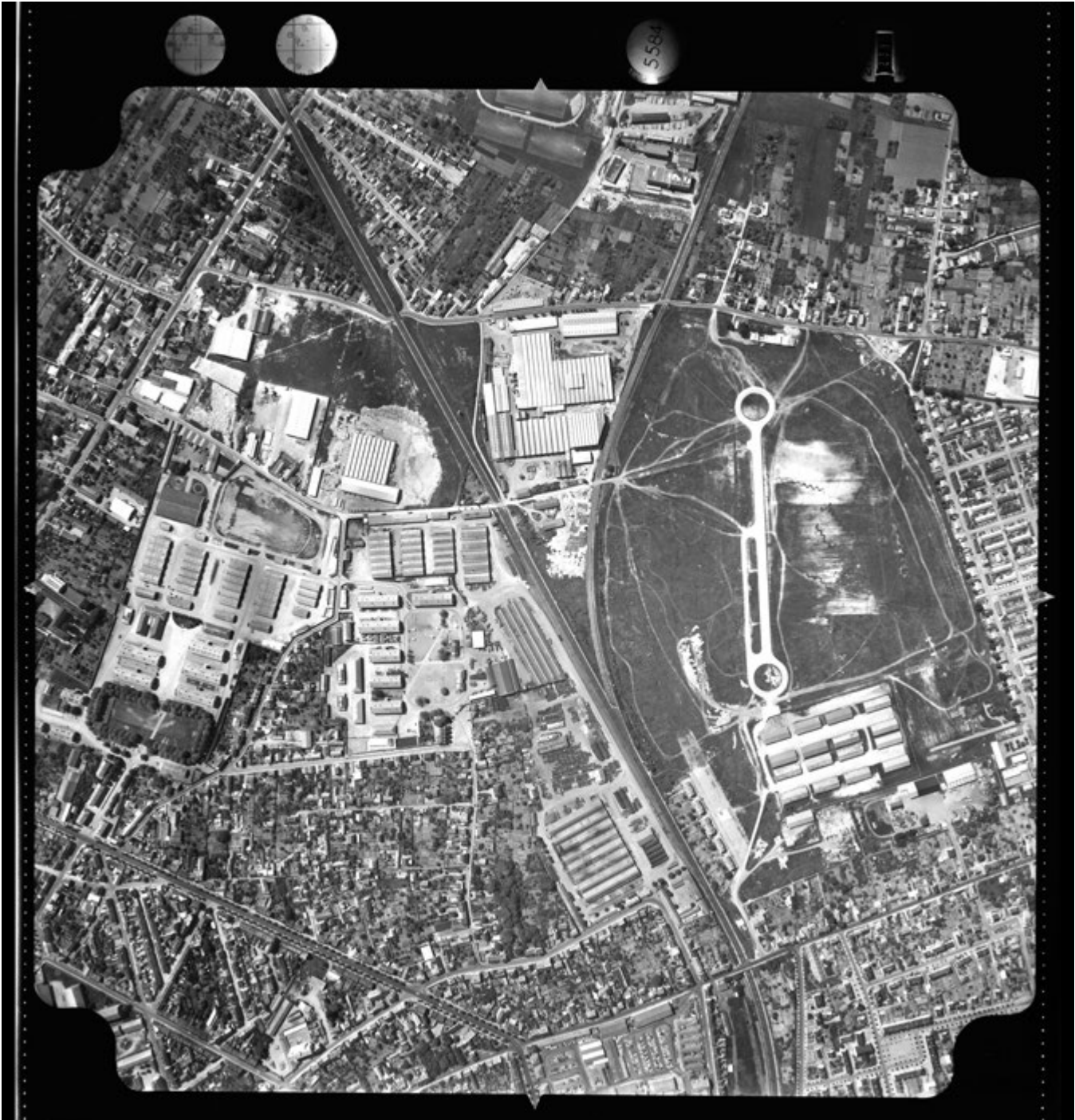
Cette cité a été revendue à la Ville entre 1965 et 1969, puis cédée à l'Office Municipal d'HLM en 1970 pour construire les 5 plots de la Cité Benoni Gaultier.

Le champ de manœuvres des Groues

Source : Orléans pendant la Grande guerre. Une ville et des vies à l'arrière. Ville d'Orléans. A. Bonnet-Chavigny, V.Boyer, C. Bruant, M. Maignaut, G. Pichon. Photos : Ville d'Orléans, Archives municipales (AMO), Médiathèques d'Orléans (MO), Centre Charles Péguy (CCP), Musée des Beaux-Arts (MBAO), Maison Jeanne d'Arc (MJA), coll. particulières, ©J. Grelet, G. Pichon, V. Boyer, C.Camus. 2015. 28 pages.



Source : IGNF_PVA_1-0_1944-08-10_C2219-0461_1944_US7GP2831_3055



Source : IGNF_PVA_1-0_1964-05-15_C2220-0161_1964_CDP4033_2381

En 1873, Orléans devient le siège du 5e corps d'armée. A compter de cette date, les constructions militaires se multiplient et marquent profondément le paysage urbain. Jusqu'à la guerre de 1870, Orléans compte peu de casernes. Les deux principales sont installées dans d'anciens couvents. La première est la caserne Saint-Charles, près de Saint-Jean-le-Blanc. La seconde est en centre ville et s'appelle Jean-Jacques Rousseau, dénommée par la suite caserne de l'Etape puis Duportail. Elle se situe entre le boulevard Alexandre-Martin et le quartier de la cathédrale, à la place de l'actuelle place Halmagrand et des rues Fernand-Rabier et Théophile-Chollet. Outre le quartier général de la rue de la Bretonnerie, Orléans compte une école d'Artillerie, quai du Fort-Alleaume, une prison militaire à la place de l'actuel Palais des Sports, un parc à fourrage, rue de Coulmiers, un parc d'artillerie, rue du Parc et la manutention militaire, boulevard Rocheplatte. Les entraînements se font alors à l'île Arrault ou sur le champ de manœuvres des Groues.

Orléans et l'entrée en guerre

Un afflux massif qui transforme la ville

Source : La reconstruction dans le Val de Loire, 2015.

Dès les premiers jours de la guerre, la ville change d'aspect sous l'afflux massif de nouvelles populations, civiles ou militaires. Ce sont des milliers d'hommes qui vont transiter ou s'arrêter à Orléans, nécessitant une formidable logistique d'accueil et de ravitaillement : troupes françaises et coloniales, anglaises, anglo-indiennes puis américaines, jeunes recrues, réfugiés, blessés venant du front, infirmiers indochinois, travailleurs spécialisés retirés du front, travailleurs chinois, bûcherons canadiens...

Des réfugiés désemparés et démunis du strict nécessaire, venus de Belgique et des départements envahis du nord de la France trouvent refuge à Orléans.

Le 2 décembre 1914 « Le Républicain orléanais » écrit : « La population orléanaise sait-elle que pas moins d'un millier d'émigrés vivent dans ses murs depuis plus de trois mois ? ».

Les difficultés pour trouver un logement à Orléans s'accroissent en 1917-1918. Le recours en 1918 à des réquisitions crée des tensions entre la population, les réfugiés et les ouvriers étrangers venus pour travailler dans les usines de guerre.

En 1918 le nombre de réfugiés est au plus haut dans le Loiret et Orléans en concentre le plus grand nombre. Les gares d'Orléans et des Aubrais sont un lieu de transit où se fait la répartition des réfugiés par département. Ce sont aussi des convois de plus d'un millier de prisonniers allemands et austro-hongrois qui débarquent à Orléans, souvent de nuit, nécessitant un important service d'ordre. Ils viennent d'autres camps de prisonniers ou des lieux de leur capture : la Somme, Verdun, Douaumont. Ils couvrent à pied la distance entre la gare d'Orléans et le champ de Manœuvres des Groues, aménagé en camp de prisonniers en juillet 1915. Ils seront affectés aux moissons, aux corvées de manutention ou mis à disposition des entrepreneurs pour l'achèvement du canal d'Orléans.



Constructions provisoires, cité des Groues, 26 septembre 1945.

Source : La reconstruction dans le Val de Loire, 2015.



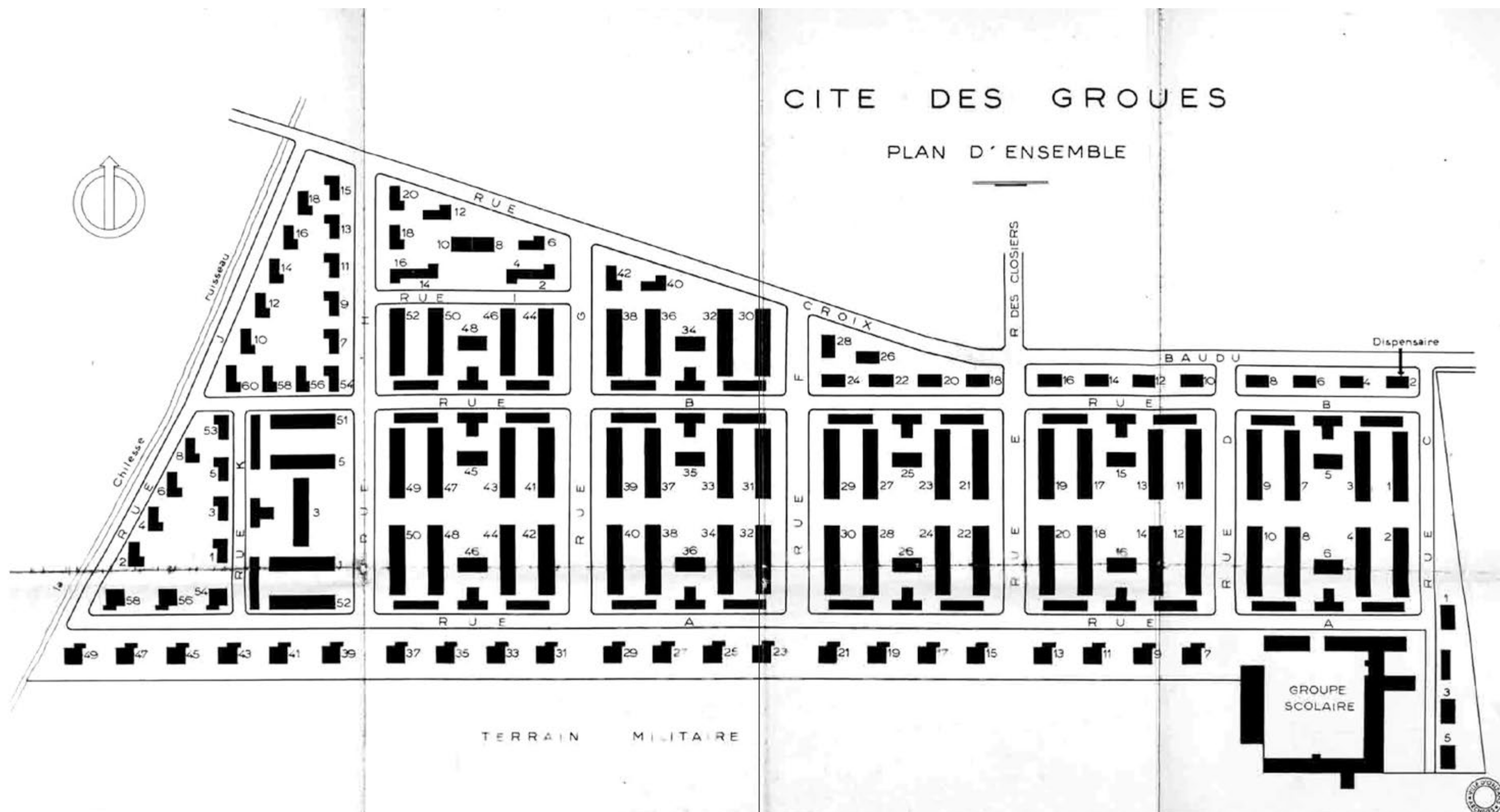
Constructions provisoires, cité des Groues, chambre avec lit,

Source : La reconstruction dans le Val de Loire, 2015.



Constructions provisoires, cité des Groues, sanitaires collectifs.

Source : La reconstruction dans le Val de Loire, 2015.



Plan d'ensemble de la cité des Groues vers 1950.

Source : «La reconstruction dans le Val de Loire»

Le terrain militaire des Groues fut le premier aérodrome orléanais

Source images : Archives départementales du Loiret - Fonds Brucy. Le fonds Brucy comprend un ensemble de négatifs sur plaques de verre datant du début du XXème siècle. La majeure partie du fonds concerne le terrain militaire des Groues qui fut le premier aérodrome orléanais, ainsi que Léon Delagrange, orléanais célèbre pour avoir été l'un des pionniers de l'aviation, qui a décollé, lui aussi, depuis Les Groues.

Source texte : L'aviation et notre quartier. Ancien journal du quartier des Blossières. 2013. École Jean-Mermoz. 10 rue Charles le Chauve. 45 000 Orléans. ec-jean-mermoz-orleans@ac-orleans-tours.fr

LES BALBUTIEMENTS DE L'AVIATION ET NOTRE QUARTIER

« En 1908, nous sommes aux premiers balbutiements de l’aviation et notre ville s’y intéresse de près. Le 31 juillet 1908, l’ingénieur Bajonneau donne une conférence salle Hardouineau sur les vols planés, avec projection relative à l’aérostation et l’aviation. Déjà, lors d’une interview en février, Delagrange suggérait la construction, en plus des hangars de Cercottes, de garages au terrain de manœuvres des Groues, pour permettre aux aviateurs orléanais d’accomplir leurs envolées de début. Orléans, avec l’aéro-club du Centre, est décidée à faire tout ce qui lui sera possible en faveur de l’aviation. A la mi-août, c’est chose faite. Outre l’autorisation d’effectuer des « expériences d’aviation sur le terrain militaire », le Ministère de la guerre a donné à bail le terrain nécessaire à l’édification d’un bâtiment.

Le hangar, payé par la Municipalité, est construit au nord-ouest du champ de manœuvre à l’angle de la rue des Murlins et de la rue Pavée (est-ce la rue Croix Baudue ?).

L’entreprise Venant emporte le marché pour 6 780 F. mais l’offre à 3 500 F. moyennant la possibilité d’affichage sur toutes les paroïs pendant dix ans. La charpente est en fer, ses dimensions sont impressionnantes : 14 m de large, 16 m de profondeur et 4 m de hauteur sous tirant. La porte fait 14 m de long et 5 m de haut.

A peine terminé, le hangar abrite déjà deux machines : la première reçoit des transformations au niveau du moteur mais on ne sait pas si elle volera ; la seconde, préparée à Paris, arrive par le train pour être assemblée dans le hangar au cours de la première semaine d’août. Probablement en l’honneur de sa ville d’accueil, elle reçoit le nom de Jeanne d’Arc.

Son fuselage et ses plans sont en bambou, matériau fort coûteux donnant une résistance maximum pour un minimum de poids. Les hélices, en noyer et acajou, sont un remarquable travail d’ébénisterie. Elles sont entraînées par un moteur Grégoire 35/41 hp. Le Jeanne d’Arc est un monoplan très élaboré avec déjà des petits plans divergents. Peut-être la correspondance avec des volets sur les ailes pour assurer une meilleure portance à l’atterrissage comme au décollage ainsi que des volets correcteurs sur toutes les gouvernes, ailes, profondeur et gouvernail. Il mesure 5,60 m pour 9,50 m d’envergure. Les essais débutent le 23 août en fin d’après midi et attirent plus de 1 200 curieux. L’avion sorti de son hangar sera remorqué par une voiture automobile jusqu’à la ligne de Tours, le nez face à St Jean de la Ruelle. C’est Monsieur Delable fils qui doit le piloter. Un tour de manivelle, le moteur ronfle et en avant ! L’oiseau file à vive allure, mais s’arrête au bout de 150 mètres. Revenu à son point de départ, l’essai sera réédité avec la même facilité. Il sera toutefois interrompu car l’aéroplane s’incline fortement à droite sur son chariot.

Rentré au hangar, le Jeanne d’Arc n’en sortira plus. Un peu plus tard, le maire d’Orléans priera le président de l’aéro-club de faire procéder à l’enlèvement de ces deux appareils dans les plus courts délais pour laisser la place disponible pour d’autres appareils. Les Orléanais devront attendre encore, mais peu de temps, pour voir les premiers avions voler. »

L'ESSOR

« Le premier vol soutenu au monde fut réalisé par les frères Wright le 17 décembre 1903 à Kitty Hawk. En septembre 1904, ils réalisèrent le premier virage et leur premier vol en circuit fermé. C’était il y a plus d’un siècle. Pour nous, au champ de manœuvres de la grange des Groues, le défi fut lancé par le prix Arnodin (mécène de Châteauneuf sur Loire, membre de l’aéro-club du Centre) : effectuer cinq tours consécutifs du terrain sans toucher terre. C’est Guyot qui, ayant transporté son aéroplane au hangar, se lance dans cette compétition sur un Blériot similaire à celui qui permit la première traversée de la Manche. Le 16 novembre 1909 à 5 heures du matin, les portes du hangar s’abaissent et l’aéroplane poussé par les mécaniciens apparaît. Une foule considérable envahit les abords du terrain. On compte jusqu’à cinq mille personnes. Le moteur ronfle (puissance 50 à 80 HP) et tourne à 1 500 t/mn. L’aéroplane est retenu par les mécaniciens et, au signe du pilote, c’est le lâchez-tout. A chaque mètre, son allure s’accroît et d’un bond l’oiseau monte à cinq mètres de hauteur. Volant à une vitesse minimum, il ne peut pas prendre de l’altitude. Il est obligé de se poser après avoir réussi son premier virage pour éviter les obstacles de l’environnement : les spectateurs indisciplinés marchant sur le terrain, la ligne de chemin de fer, la poudrière ou le hangar. A deux reprises, Guyot prend l’air et, chaque fois, il doit se reposer. Au quatrième essai, le tour est presque réalisé, mais l’heure tardive met un terme à cette journée mémorable qui a vu un aéroplane voler sur un terrain orléanais : les Groues. La ville offrira 50 francs pour sa participation aux frais.

Après avoir vu le premier aéroplane voler, on assiste à l’arrivée du premier pilote venant par la voie des airs. Le 10 septembre 1910, c’est Bielovucic, jeune pilote d’origine Péruvienne, célèbre par le premier vol du Dôme des Invalides et de la tour Eiffel, reliant Bordeaux avec son biplan Voisin, qui fait escale dans notre ville. Il la survole et contourne la cathédrale dans un magnifique virage avant de venir se poser sans avarie face à la poudrière. Il nous donne ses impressions : « Je suis enchanté, mais sapristi, il ne fait pas chaud là-haut ». Les membres de l’aéroclub du Centre et M. le maire Courtin-Rossignol adressent leur chaudes félicitations : « Au premier voyageur venu jusque dans notre ville par voie des airs ». Là aussi, une foule de curieux se forme, arrivés en voiture à cheval, à bicyclette ou à pied. Le soir venu, il faut démonter l’aéroplane pour le remiser dans le hangar déjà trop petit. Ensuite le pilote, après un rapide repas et une bonne nuit, repart le lendemain en direction de Poitiers. Il a attaché à chacune de ses cuisses une carte lui indiquant la route de Tours, puis Poitiers. L’aéroplane roule parallèlement à la rue des Murlins, vers le nord, puis après avoir décollé, vire deux fois au dessus de l’aérodrome, montant progressivement jusqu’à 200 mètres. »

Bibliographie : Les pionniers de l'aviation dans le Loiret de Alain Kurc et le Cercle des cartophiles du Loiret. Le petit Larousse.



Les Groues. Terrain d'aviation. Premier voyage de l'aviateur Blériot, Toury, Artenay, à 15h. Sortie du monoplane du hangar. Ref 26 FI 96. Date : 31 octobre 1908. Négatif sur verre 90 x 120.

Source : Archives départementales du Loiret

Tisser la ville en cohérence avec l'existant

Source : Le fleuve dans la ville La valorisation des berges en milieu urbain. Note de synthèse réalisée par Gabriele Lechner. Octobre 2006. Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction. Centre de Documentation de l'urbanisme. 90 pages.

AFFIRMER UNE SPÉCIFICITÉ LIGÉRIENNE

Le patrimoine architectural fut longtemps considéré comme l'unique attrait du Val de Loire. Aujourd'hui, avec, entre autres, son inscription par l'UNESCO au patrimoine mondial au titre des paysages culturels¹, sa valeur paysagère est également reconnue. Dans le cadre de la mission Val de Loire, une charte, signée à Orléans en 2002 par les principales collectivités territoriales, engage ces dernières à conserver et à mettre en valeur l'héritage paysager et culturel du Val de Loire². Réunissant depuis 1994 l'établissement public Loire et l'Agence de l'eau Loire-Bretagne, le plan Loire, dans un premier temps centré sur les risques liés au débordement du fleuve, intègre lui aussi dans ses missions un volet de valorisation naturelle, paysagère et culturelle. Lorsque la Communauté urbaine d'Orléans se penche sur le devenir de sa façade fluviale, elle décide de la traiter à travers une trame verte à mettre en place à l'échelle de l'agglomération.

Prenant en compte les vingt-deux communes de la communauté urbaine – et non seulement les treize directement en contact avec le fleuve, le projet « Loire-trame verte » est approuvé en 2002 dans le cadre du projet d'agglomération.

Mettre en valeur les berges, soutenir l'agriculture péri-urbaine, valoriser les paysages et préserver les espaces naturels de qualité, relier les parcs et jardins par un réseau de cheminements piétons et de pistes cyclables, sont autant d'objectifs inscrits dans le projet. Distinguant la Loire urbaine et la Loire paysagère, le plan de paysage du schéma directeur de l'agglomération prévoit différentes séquences de mise en valeur des bords de la Loire avec, pour chacune d'entre elles, des sites à privilégier.

1 • L'inscription date du 30 novembre 2000 et concerne un territoire s'étendant sur une longueur de deux cent quatre-vingt kilomètres, depuis Sully-sur-Loire jusqu'à Chalonnes-sur-Loire, incluant dans son périmètre les agglomérations d'Orléans, Blois, Tour et Angers. Rappelons que le paysagiste Alexandre Chemetoff fut déjà chargé en 1993-1994 d'un plan de paysage du Val de Loire entre Orléans et Blois.

2 • Lire : Tremblay, Dominique, « La mission Val de Loire. Les enjeux de l'inscription du Val de Loire au patrimoine mondial de l'UNESCO ».

LA CHILESSE

Source : La Chilesse et son histoire.

Réalisé par Georges Lamirault, en 2009 à partir des documents archives de Monsieur Chanteau. 24 pages.

Construction du collecteur principal

L'Assainissement de Saint Jean de la Ruelle en 1962 Par Rémi Cosson Secrétaire Général de la Mairie de St Jean de la Ruelle.

Construction de la station de relèvement et de l'ouvrage de dégrillage et de dessablage.

Réalisation d'un chenal en Loire au niveau de la CHILESSE.

Souvenir et anecdotes.

Le culte de la Fontaine de SAINT-CLAIR à FLEURY

Moulin PORTHAULT. Moulin à vent de la Grande CHILESSE.

Pétition tendant au curage de la CHILESSE (1894).

PONTS ET CHAUSSÉES

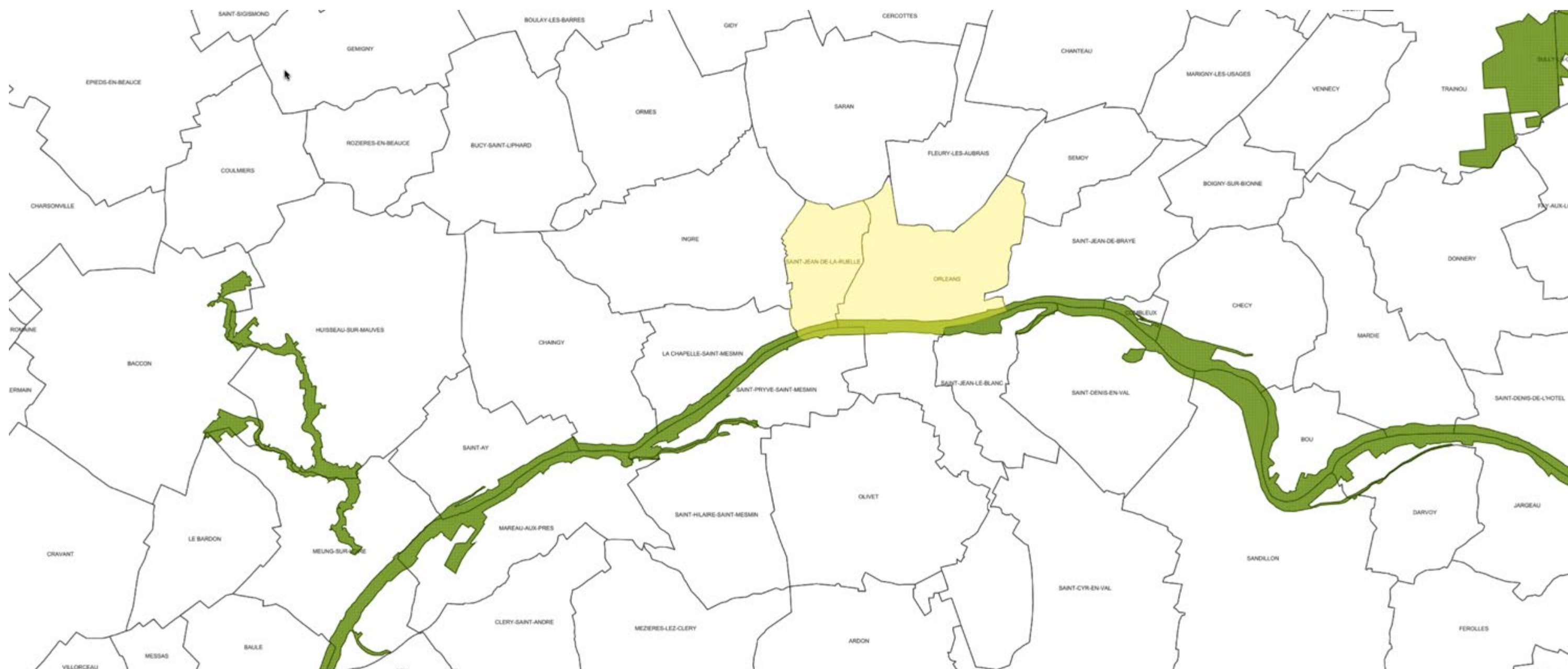
Régularisation du Profil en long de La Chilesse et organisation d'un Service de Surveillance et d'Entretien de ce cours d'eau. Vœu du Conseil Municipal d'Orléans. Rapport du Subdivisionnaire. 1924

La Chilesse est un cours d'eau non navigable ni flottable dont le rôle principal est d'écouler vers la Loire les eaux d'égouttement de la forêt d'Orléans. Elle est entièrement située sur le territoire des communes de Fleury-les-Aubrais, d'Orléans et de Saint Jean de la Ruelle. Sur la commune de Fleury-les-Aubrais elle est à sec pendant une bonne partie de l'année. Ce n'est que lorsque le sol de la forêt est suffisamment saturé d'humidité et n'absorbe plus, c'est à dire au cours de l'hiver et au commencement du printemps que le cours d'eau joue le rôle de collecteur dans sa section précédent le faubourg Bannier. A partir de ce dernier point, la Chilesse traverse l'agglomération du faubourg à cheval sur les communes de Fleury-les-Aubrais et d'Orléans et celle de la rue des Ecoles dépendant d'Orléans. Le cours d'eau est couvert en partie seulement dans une petite section longeant le faubourg située sur la commune de Fleury mais la couverture de la partie restante est projetée et paraît devoir être réalisée dans un avenir peu éloigné. Dans la traversée du faubourg et dans la rue des Ecoles, la Chilesse est couverte et ce n'est qu'à partir du point où elle quitte cette rue qu'elle redevient à ciel ouvert. Nous signalerons, toutefois, qu'à l'aval de la rue des Ecoles, le cours d'eau est couvert sur une petite longueur, dans une propriété particulière. A partir du Faubourg, la Chilesse reçoit les eaux pluviales et ménagères des agglomérations et sert d'égout. Pendant la belle saison elle n'évacue que des eaux usées dont la fermentation est facilitée par sa faible pente. D'autre part, après la me des Ecoles, la Chilesse borde de nombreux jardins. Les riverains, pour avoir une réserve d'eau, en vue de l'arrosage, creusent des trous dans le lit où l'eau séjourne. Il en résulte autant de foyers d'infection. Sur le territoire de Saint Jean de la Ruelle, la Chilesse longe le chemin vicinal ordinaire n°10 sur une longueur de 1700 mètres. De nombreuses habitations ont été édifiées le long de ce chemin et les lotissements de terrains effectués laissent entrevoir que beaucoup d'autres seront construites. L'assainissement du cours d'eau est demandé, au moins dans la section comprise entre la rue des Ecoles et le chemin vicinal ordinaire N°2 de Saint Jean de la Ruelle, à partir duquel la Chilesse est située en pleins champs, nous paraît amplement justifié.



Légende

-  Zone de protection UNESCO
-  Zone tampon du périmètre UNESCO
-  Zone orléanaise du terrain des Groves



 ZNIEFF Continentale de type 2, Identifiant régional : 60030000

LA LOIRE ORLEANAISE

Source : IE&A (ALLION Y., STEVAN F.), INPN, SPN-MNHN Paris, 31P. inpn.mnhn.fr/zone/znief/240030651
Identifiant national : 240030651 / ZNIEFF Continentale de type 2 / Identifiant régional : 60030000

La Loire orléanaise correspond à la boucle septentrionale du fleuve. Elle se caractérise par un lit mineur largement occupé par des îles et grèves sableuses. Ces milieux soumis au marnage annuel recèlent de multiples habitats plus ou moins temporaires. C'est pratiquement la seule section qui présente des méandres. On observe, sur les basses terrasses, quelques formations sablo-calcaires. Le rôle écologique principal tient dans la fonction d'étape migratoire et de territoire de chasse

de nombreuses espèces inféodées à l'eau. Depuis les années 70, on note la fermeture de nombreux espaces ouverts du lit mineur et du lit majeur (extension du Peuplier noir en particulier). C'est une des sections importantes de la Loire moyenne sur le plan du patrimoine naturel. Quelques espaces de haut intérêt sont inclus dans cette section : la Boucle de Guilly (grand méandre en partie inondable), Réserve Naturelle de Saint-Pryvé-Saint-Mesmin.

Mesures de protection : Site classé selon la loi de 1930 - Réserve naturelle nationale - Arrêté de protection de biotope, d'habitat naturel ou de site d'intérêt géologique - Site inscrit au titre de la Directive Oiseaux (ZPS) - Site inscrit au titre de la Directive Habitats (ZSC, SIC, PSIC) - Zone de la Convention du Patrimoine Mondial (UNESCO)

ÉCOQUARTIER

Source : site internet Orléans Métropole, consulté en février 2019

À cheval sur les communes d'Orléans et de Saint Jean de la Ruelle, l'ancien terrain militaire des Groues est appelé à accueillir un éco-quartier. Le comité d'acteurs du projet réunit des associations, des habitants des deux communes, les institutions territoriales et les instances participatives des deux villes. Le comité participe à des ateliers de concertation dans quatre thématiques-clés : desserte et circulation ; identité du quartier avec la définition de l'équipement public ; nature et environnement ; qualité de l'habitat.

Le nombre de logements qui devraient être construits, individuels et petits collectifs, se situe aujourd'hui à 900 à l'issu d'un processus de concertation engagé par la Métropole, au lieu des 1 700 annoncés en 2014. Le programme a ainsi évolué avec une forte augmentation de la trame verte (+30%), soit 11,1 hectares d'espaces verts dont 9,4 ha de parc paysager et de corridor vert. C'était un souhait fort des habitants, à l'instar de cet équipement public marquant l'identité du quartier.

Le pré-verdissement du site est lancé avec la constitution, en plein cœur des Groues, d'un arboretum de 100 spécimens et 200 autres plantés. À l'est, la dalle militaire sera prochainement démolie pour créer une pépinière permettant de produire environ 1000 arbres destinés à végétaliser les espaces publics.

QU'EST-CE QU'UN ÉCOQUARTIER ?

Source : Ministère de la Cohésion des Territoires et des Relations avec les Collectivités Territoriales

La démarche ÉcoQuartier vise à favoriser l'émergence d'une nouvelle façon de concevoir, de construire et de gérer la ville durablement. Elle concerne tous les types de projets : neufs ou de renouvellement urbain, rénovation de quartiers sensibles, opérations dans de grandes agglomérations ou dans des contextes périurbains et ruraux, en France métropolitaine comme à l'Outre-mer.

Un ÉcoQuartier est un projet d'aménagement multifacettes qui intègre tous les enjeux et principes de la ville et des territoires durables : le pilotage et la participation : les ÉcoQuartiers sont des projets collectifs. Parce qu'ils doivent répondre aux besoins de tous, leur gouvernance mobilise tous les acteurs de la ville, du citoyen à l'élu, et doit proposer les outils de concertation et de suivi pour garantir la qualité du projet dans la durée et à l'usage ; la contribution à l'amélioration du quotidien, par la mise en place d'un cadre de vie sain et sûr pour tous les habitants et usagers de l'espace public ou privé, et qui favorise le lien social ; la participation au dynamisme économique et territorial, grâce à la mixité fonctionnelle et sociale et à une offre adaptée de mobilité propice au développement d'alternatives à la voiture individuelle ; la promotion d'une gestion responsable des ressources et de l'adaptation au changement climatique, intégrant les préoccupations liées à la place de la nature en ville. Un ÉcoQuartier vise à faire émerger parmi ses habitants des modes de vie fondés sur la prise en compte des ressources locales.

UN LABEL POUR GARANTIR LA QUALITÉ DES ÉCOQUARTIERS

Pour promouvoir ces principes, l'État a lancé dès 2008, la démarche ÉcoQuartier, concrétisée en décembre 2012, par la création du label national ÉcoQuartier. Le label ÉcoQuartier se fonde sur 20 engagements rassemblés dans la Charte des ÉcoQuartiers. Ces 20 engagements peuvent s'appliquer à toute opération d'aménagement durable, indépendamment de sa taille et de son contexte territorial et géographique.

Le label n'est pas une norme et ne propose pas de modèle unique. Au contraire, s'il garantit la qualité des projets sur un socle d'exigences fondamentales. Il a été conçu comme un outil permettant la contextualisation et l'adaptation de la démarche à tout type de territoire, quelle que soit sa taille, son contexte, son histoire, sa culture et à tous les stades d'avancement du projet.

L'ÉCOQUARTIER EN PROJET

Le label ÉcoQuartier – étape 1 est obtenu par la signature de la charte ÉcoQuartier par les élus et leurs partenaires pour le projet concerné. Cette étape correspond au démarrage de la phase d'étude du projet. Dès cette étape, les acteurs du projet sont invités à l'identifier avec le label et le projet est répertorié comme « Label ÉcoQuartier – étape 1 » dans la communication nationale. Les collectivités ayant déjà signé la charte ÉcoQuartier seront invitées à confirmer leur engagement sur un projet précis.

LES 20 ENGAGEMENTS DE LA CHARTE ÉCOQUARTIER

Dimension « Démarche et processus »

Engagement 1 : Réaliser les projets répondant aux besoins de tous en s'appuyant sur les ressources et contraintes du territoire.

E1 : Formaliser et mettre en œuvre un processus participatif de pilotage et une gouvernance élargie créant les conditions d'une mobilisation citoyenne.

E3 : Intégrer la dimension financière tout au long du projet dans une approche en coût global.

E4 : Prendre en compte les pratiques des usagers et les contraintes des gestionnaires tout au long du projet.

E5 : Mettre en œuvre, à toutes les étapes du projet et à l'usage, des démarches d'évaluation et d'amélioration continue de la dimension « Cadre de Vie et Usages ».

E6 : Travailler en priorité sur la ville existante et proposer des formes urbaines adaptées pour lutter contre l'étalement urbain.

E7 : Mettre en œuvre les conditions du vivre-ensemble et de la solidarité

E8 : Assurer un cadre de vie sûr et qui intègre les grands enjeux de santé, notamment la qualité de l'air.

E9 : Mettre en œuvre une qualité urbaine, paysagère et architecturale.

E10 : Valoriser le patrimoine (naturel et bâti), l'histoire et l'identité du site.

Dimension « Développement territorial »

Engagement 11 : Contribuer à un développement économique local, équilibré et solidaire

E12 : Favoriser la diversité des fonctions et leur proximité

E13 : Optimiser l'utilisation des ressources et développer les filières locales et les circuits courts

E14 : Favoriser les modes actifs, les transports collectifs et les offres alternatives de déplacement

E15 : Favoriser la transition numérique vers la ville intelligente

Dimension « Environnement et climat »

Engagement 16 : Produire un urbanisme permettant d'anticiper et de s'adapter aux risques et aux changements climatiques

E17 : Viser la sobriété énergétique et la diversification des ressources au profit des énergies renouvelables et de récupération

E18 : Limiter la production des déchets, développer et consolider des filières de valorisation et de recyclage dans une logique d'économie circulaire

E19 : Préserver la ressource en eau et en assurer une gestion qualitative et économe

E20 : Préserver et valoriser la biodiversité, les sols et les milieux naturels des jardins privés

« Racontez nous votre quartier ! »

Source : Interview de Franck Faucheux. Scoop : un dossier d'écoquartier, ça s'écrit !
In Medias Res. www.agenceinmediasres.fr/newsletter/?q=node/68

Franck Faucheux, ingénieur architecte a été responsable d'un groupe Construction au CETE (Centre Technique de l'Équipement aujourd'hui CEREMA) à Nantes (1999 à 2005). Il intègre en 2005 le plan Urbanisme Construction et Architecture - PUCA, à Paris pour piloter l'appel à expérimentation «Villas Urbaines Durables». Franck Faucheux a piloté entre 2008 et 2014 la démarche EcoQuartier du Ministère du développement durable. En 2015, il a participé à la mission de préfiguration de l'Institut pour la Ville durable. Depuis juillet 2016, il est chargé de mission pour le réseau Vivapolis des acteurs publics et privés de la Ville durable.

COURT

Le plus important est de sentir le projet. L'expérience de 2009 montre que beaucoup de dossiers partent dans tous les sens et sont beaucoup trop longs, oubliant de nous dire pourquoi ils font ou refont un quartier.

ANCRÉ

Ce qui est bon à un endroit est mauvais à un autre, c'est une question d'échelle, d'adéquation avec les besoins du territoire, de prise en compte des possibilités réelles de la collectivité.

ADÉQUAT

Aujourd'hui, tout le monde parle de performance ! Plus intéressant : la pertinence des choix. Une chaudière collective pour cinq maisons c'est, à l'échelle du lotissement, un choix aussi intéressant qu'une ferme solaire sur une grosse ZAC ! L'inverse serait une erreur : à chacun ses solutions.

PROSPECTIF

Le dossier doit montrer que le candidat connaît son territoire, démontrer son attention au territoire et à son avenir. On ne doit pas faire un écoquartier pour suivre un effet de mode, mais il s'agit bien de se lancer dans une optique de développement. On ne peut plus créer du logement à un endroit, sans penser en même temps à l'activité, ou vérifier qu'il existe à proximité une activité (on espère) pérenne. La question à se poser: en quoi l'écoquartier qu'on veut faire va améliorer le territoire d'ici 20 ans ?

LIÉ

Nous sommes souvent déçus par la faiblesse du lien entre projet et territoire. On fait un écoquartier pour faire un écoquartier.

DESTINÉ

A qui s'adresse-t-on? Pour quel public fait-on un écoquartier ? L'idée est de penser à la société telle qu'elle est : la ville doit être pratique pour les jeunes, les vieux, les étudiants, les parents divorcés qui cherchent à rester à proximité de leurs enfants, les actifs qui arrivent, les familles qui se recomposent ...? Il faut imaginer la vie concrète des gens dans le détail pour proposer des solutions utiles.

LOCALISÉ

Le quartier le plus performant du monde, mais éloigné de tout pôle d'activité et de service dans la ville aura du mal à nous convaincre. Une bonne localisation, c'est la moitié du pari de gagné pour les écoquartiers. Mais cela veut dire des terrains souvent plus chers qu'en périphérie. Autrement dit, les villes ont intérêt à investir dans le foncier pour faire des bons écoquartiers.

RÉALISTE

Si on fait porter les innovations uniquement sur le logement, le surcoût est de 20 000 € par logement, et ce n'est pas possible pour les trois quarts des français en privé comme en social. Pour faire baisser la note, on peut penser à mutualiser certains équipements comme le chauffage, le stationnement, l'eau... Mais à condition de trouver quelqu'un qui accepte de faire la gestion. Il faut un bon compromis entre équilibre économique et possibilités locales.

CONNECTÉ

À quoi sert d'investir dans un écoquartier si on n'est pas sûr que l'eau potable sera toujours là dans 20 ans, que les transports ne seront pas saturés, que les réseaux énergétiques seront à la hauteur, que l'organisation du ramassage des déchets suivra, qu'il y aura des emplois alentour ? Pour bien vivre chez soi, aujourd'hui et pour longtemps, il faut vivre ensemble. Ecolo, ça ne peut plus se faire tout seul, parce que même la maison autonome en pleine campagne a besoin d'une route... et ça, elle ne la paie pas toute seule.

ENTRAÎNANT

Un écoquartier doit être un espace de recherche voir d'expérimentation. Pas forcément sur tout l'écoquartier, mais pourquoi pas sur un bâtiment, sur une rue, en mode expérimental, avec des volontaires prêts à se passer de voiture ? C'est pédagogique: regardez, ça marche ! Tout le monde ne changera pas de comportement mais au moins, on montrera qu'on peut avoir 3 enfants et pas de voiture ! C'est possible, même si cela demande de l'organisation !

PIONNIER

L'important pour nous : faire entrer le plus de villes sur le chemin de l'écoquartier. Il n'y a pas de modèle, à chaque ville de trouver sa solution pour aboutir à des gains: gains de densité, gains énergétiques, gains d'espaces de nature, gains d'emplois... L'appel à projets écoquartier souhaite mettre en évidence les villes qui ont su trouver localement un compromis entre leurs ambitions et leurs besoins.





Etat des lieux • février 2019

Crédit photo Liliana Motta

LA CONVIVIALITÉ

Source : L'aménagement urbain en mode durable. L'analyse de Vincent RENAULD, Doctorant INSA de Lyon – ITUS/UMR5600. Chargé de Recherche Ville Durable – SCET/CDC. www.magazine-durabilis.com/modes-de-vie-ecoquartiers/

« Il nous faut principalement questionner l’absence de dimension pilote ou expérimentale à l’échelle française de tels aménagements et mettre en perspective cette floraison massive de projets d’écoquartiers dans une longue lignée de tradition urbanistique : depuis les doctrines de Cerdà, de l’hygiène ou du progrès, organiser au mieux l’espace permettrait d’organiser au mieux les mœurs. Ainsi, face à des habitants gaspilleurs, déviants, inconséquents et imprévisibles, l’habitat et le quartier devraient se charger d’éduquer et de normaliser les comportements sociaux. Cette vieille idée, qui a fait particulièrement couler d’encre depuis le rêve il y a 50 ans d’hommes modernes dans des quartiers modernes, renvoie directement les écoquartiers aux utopies urbaines, et à toutes ses déclinaisons qui voulaient changer la vie en changeant la ville. Cela inquiète d’ailleurs les opérationnels, comme P. Flouret de la Ville de Grenoble, qui reconnaît que « dans ces quartiers là [écoquartiers] c’est l’aspect environnemental et énergétique qui a pris le pas sur les pratiques sociales, c’est une évidence. La conception des quartiers se fait par des normes d’aménagement et des normes économiques, des normes standards de qualité mais pas en fonction des usages ». Il existe pourtant des pistes de réflexions et d’actions possibles pour repenser la durabilité non comme projection d’un mode de vie mais comme réponse politique à une réalité des besoins et des rapports sociaux qui constituent aujourd’hui les pratiques sociales en ville. Par exemple, nos connaissances sociologiques des modèles culturels et sociaux et des règles d’usage qu’ils sous-tendent pourraient tout d’abord instruire les projets d’architecture et d’aménagement et en contrôler ainsi la pertinence et la légitimité. La fabrication serait alors orientée pour l’usage. De plus, des innovations pourraient être menées à partir d’une sous-programmation des espaces, notamment à l’échelle de l’habitat, afin de permettre d’habiter par l’usage, c’est-à-dire partant de nos habitudes.

Ainsi, « la durabilité deviendrait convivialité ». Nous reprenons ici le sens donné par Ivan ILLICH dans *La Convivialité* (1973). Un objet technique est dit convivial lorsque qu’il constitue un instrument au service des usages, soit ce par quoi l’architecture peut durer parce que c’est la réalité des usages qu’elle sert, s’oubliant alors dans la vie quotidienne et permettant à chacun d’habiter « sans y penser » et de lutter ainsi librement contre son usure. Cette orientation pourrait permettre d’éviter certains contournements, abandons, dégradations ou encore destructions dont l’ensemble des acteurs de l’urbain sont parfois acculés dans le cas des quartiers modernes... »

Note : *La convivialité* est un essai d'Ivan Illich, paru en 1973 à New York, qui s'attache à développer une critique morale de la société industrielle. Il analyse ainsi l'évolution de nos sociétés occidentales comme « autodestructrice » et dénuée de sens, les outils du capitalisme ne se justifiant que par et pour eux-mêmes. L'homme devient donc esclave de ces outils. Illich propose des pistes vers d'autres possibilités, qui s'expriment selon lui par un retour à des outils conviviaux, qu'il oppose aux machines. Ainsi la mise en place d'une société « d'austérité joyeuse » conviviale doit succéder à la crise de la société industrielle.



→ **lapreuvepar7.fr** ←

contact@lapreuvepar7.fr

15 rue Moussorgski, 75018 Paris