

PALMARÈS DES JEUNES URBANISTES 2016

ATELIER DE L'OURCO

FÉLIX MULLE

+

ATELIER DE MONTROTTIER

LOÏC PARMENTIER

membres du collectif virage,
avec Simon Teysou et Mathieu Bennet

24 rue du pré-saint-gervais, 93500 pantin
la madeleine, grand'rue, 69770 montrottier

courrier@virage.archi
<http://virage.archi>

FÉLIX MULLE

Félix Mulle est né en 1983 à Paris avant d'habiter dans plusieurs villes et plusieurs pays. Après des études d'architecture à Bordeaux et la présentation d'un projet de diplôme sur les processus participatifs et informels de transformation urbaine, il soutient un mémoire de Master 2 en sociologie à l'EHESS sous la direction de Laurent Thévenot. Entre 2008 et 2012, il travaille au Bureau des paysages d'Alexandre Chemetoff et y découvre la puissance d'une dynamique de conception basée sur une observation détaillée de l'existant. Il participe de 2011 à 2014 au comité de rédaction de la revue de critique architecturale criticat, et il publie régulièrement dans des revues françaises et européennes.

LOÏC PARMENTIER

Né en 1987 à l'ouest de Lyon, Loïc Parmentier a grandi dans les monts du Lyonnais, dans la commune de Montrottier (1200 habitants). Il étudie l'architecture à Clermont-Ferrand puis en Oklahoma. Diplômé en 2010 grâce à une étude urbaine et architecturale d'Anvers, il intègre l'agence Obras de Frédéric Bonnet et Marc Bigarnet. Pendant trois ans et demi, cette expérience le mène sur divers terrains et échelles d'études, de petits bourgs du Beaujolais à la dynamique périphérie toulousaine en passant par l'opération « cœur de ville » de Saint-Etienne. En 2014, il retourne à Montrottier y installer son propre atelier. Constructeur autant que concepteur, et à ce titre fin connaisseur des conditions matérielles dans lesquelles se concrétise l'architecture, il termine son deuxième projet personnel d'autoconstruction en rénovant une ferme dans le village voisin.

VIRAGE

Loïc Parmentier et Félix Mulle se sont rencontrés à l'école d'architecture de Clermont-Ferrand où ils sont tous deux enseignants. Avec Simon Teyssou et Mathieu Bennet, ils fondent le collectif virage en 2014, un réseau d'ateliers d'architecture dont trois d'entre eux pratiquent dans et depuis le milieu rural. Le quatrième est installé en banlieue parisienne. Ils sont liés par le partage de services, d'expériences et d'idéaux.



« ÊTRE LÀ », UN PREMIER GESTE D'URBANISME

En tant qu'architectes en milieu rural, notre première responsabilité vis-à-vis du territoire est de se rendre disponible. Nos ateliers fonctionnent comme des guichets, que les particuliers ou les élus des petites communes peuvent solliciter pour un simple conseil, un avis. À l'école, au club de foot, aux événements festifs, l'échange est permanent, souvent informel, mais efficace.

En banlieue parisienne, nous tentons de désacraliser l'intimidante fonction de l'architecte en proposant des consultations par le biais de petites annonces déposées dans les commerces de proximité. Il s'agit de répondre le plus simplement possible aux questions d'architecture que se posent les particuliers : isoler, apporter de la lumière, permettre d'accueillir un nouvel enfant en installant judicieusement une cloison. Dans ce cadre, l'architecture est un service au même titre que le babysitting ou les travaux de plomberie.

Rendre plus habitables une maison, un appartement, c'est rendre plus habitable le territoire. C'est, en

décloisonnant architecture et urbanisme, donner la possibilité à chacun de trouver son confort, là où il le souhaite. C'est opposer une résistance aux dynamiques de ségrégation spatiale qui font que les familles fuient vers le périurbain, que les étudiants restent cantonnés au centre-ville et que de nombreux centres-bourgs périssent.

UN RURAL MÉTROPOLISÉ

Qu'il s'agisse de la construction d'un café poste, d'une étude visant à implanter du logement, de la réalisation d'un espace public, les petites communes dans lesquelles nous travaillons le plus souvent sont absolument intégrées dans les logiques métropolitaines : il existe un réel continuum entre l'urbain, le périurbain et le rural. Bien que nous soyons dans des villages, parfois reculés, nous sommes au cœur d'un monde qui bouge. Les habitants travaillent majoritairement hors de la commune, sont connectés à internet, se déplacent en voiture, partent en vacances, connaissent une complexification de leurs modèles familiaux, etc. Les modes de vie y sont globalement urbanisés.

Cette évolution entraîne de forts bouleversements dans les périphéries des métropoles. Les villages se spécialisent en cités dortoirs, avec des formes d'habitat et des populations très homogènes (des familles essentiellement). Les services de proximité régressent du fait de l'usage exclusif de la voiture.

La petite taille des communes implique une difficulté d'investissement tant en termes financiers qu'en matière grise, et d'ingénierie surtout. En revanche, les systèmes de relations interpersonnelles propres à la vie à la campagne aident à la construction de projets. Cette spécificité, que nous voyons comme une opportunité d'innovation, nécessite d'accompagner leur évolution par une pensée urbanistique adaptée.

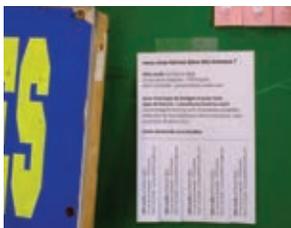
URBANISME DE PETITES CHOSES

L'urbanisme que nous pratiquons est un urbanisme de « petites choses » : un commerce qui se maintient, un nouvel espace public ou l'arrivée de quelques habitants supplémentaires. Pour les communes, chaque opération est rare et précieuse. Elle doit permettre d'engager une réflexion à une plus grande échelle et contribuer

à résoudre des questions urbaines élargies : ouvrir une sente, mettre en valeur des vues et un rapport à la géographie, mutualiser des usages, réduire l'impact de la voiture, etc. L'objectif est que chaque action participe à la redéfinition des représentations collectives, dans une logique incrémentale de montée en qualité générale de l'ensemble.

Ces opérations, bien qu'elles soient petites, sont souvent complexes. Il s'agit de « refaire la ville sur la ville » en investissant des dents creuses, en reprenant des îlots dégradés, en résorbant des friches. Dans l'idéal il faut combiner aménagement d'espaces publics et construction, mobilités douces et stationnement, programmes mixtes d'habitat, services privés et équipements publics. Les projets demandent des remembrements parcellaires, l'articulation de différentes typologies, un mélange entre réhabilitation et construction neuve.

Dans ce contexte, il ne suffit plus de dessiner de subtils espaces et imaginer que tout se construira. Il y a nécessité d'innover : sur le plan spatial, mais aussi sur le plan des procédures. En effet, nous constatons

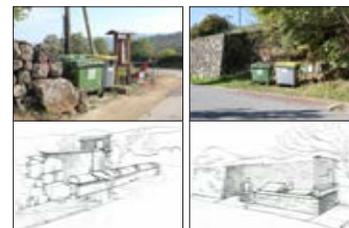


annonce dans une boulangerie à pantin (93)



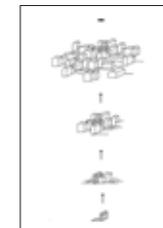
vérandas, fenêtres de toit, extensions diverses : autant de menus travaux qui témoignent du désir d'habiter contemporain

olliergues (63), étude de bourg



hier des lavoirs ou des balances, aujourd'hui le tri sélectif : prendre soin du petit patrimoine de demain

la versanne (42), étude de bourg



en milieu rural, la démarche « bottom-up » est une nécessité plutôt qu'une posture

bâtiment des genêts, montrotier (69), étude de faisabilité

chaque jour que l'outillage juridique de l'aménagement n'est pas bien adapté à cette démarche : trop lourd (ZAC), ou trop simple (lotissement). De plus, on trouve difficilement des opérateurs fonciers et immobiliers pour ces opérations peu rentables. Les quelques opérateurs qui s'y attèlent font preuve de bravoure et d'engagement : qu'en sera-t-il demain ?

PARTIR DE L'HABITANT, UNE NÉCESSITÉ

Pour concrétiser les projets, pour éviter que les études s'amoncellent dans les tiroirs, l'enjeu principal dans ces territoires est d'imbriquer les énergies intercommunales, communales, publiques, associatives et privées. Notre crédibilité s'évalue dans notre capacité à mener à bien des transformations lisibles au quotidien. Contrairement à ce qu'on peut imaginer, les besoins et désirs ne sont pas absents. Des dentistes ou des infirmières qui souhaitent s'installer, des familles qui cherchent à habiter, frappent régulièrement aux portes des mairies. Mais l'offre se résume à des produits standards et bien souvent inadaptés tels que les EPHAD ou les lotissements en sortie de bourg, alors que les besoins

sont le plus souvent spécifiques.

En milieu rural, partir de l'habitant n'est pas un programme idéologique, c'est une démarche pragmatique. C'est la condition pour qu'une opération « sorte », qu'elle ne reste pas qu'une belle image. Le projet de centre-bourg se fabrique à l'envers : sa plus petite partie -- l'habitant, le futur habitant, le boulanger qui cherche un local, le besoin d'un relais d'assistante maternelle -- en est le point de départ. Par le dessin, par les narrations, par les rencontres que nous mettons en place, nous aidons à révéler des potentiels, à activer des désirs. Mais nous nous montrons surtout agiles pour adapter le projet au fur et à mesure et coller le plus possible aux besoins exprimés. Il faut maintenir une veille, pour saisir les opportunités et les mettre en résonance. Il faut se rendre disponible pour répondre aux questions pratico-pratiques posées par des profanes qu'il faut rassurer : combien coûte l'isolation d'une maison ancienne dès lors qu'on souhaite conserver son caractère ? Quelles techniques mettre en œuvre ? Ainsi considéré, notre savoir-faire constructif a une véritable dimension urbanistique.

La question du montage opérationnelle est également centrale. Toujours dans une optique de pragmatisme radical, il faut savoir innover, sans pour autant se perdre dans la création d'« usines à gaz ». Les groupes de constructeurs, les sociétés d'investissement, ou l'habitat participatif sont des formules particulièrement adaptées. Les « sociétés coopératives d'intérêt collectif », très à la mode actuellement, sont parfois très lourdes à mettre en place.

PORTER L'ARCHITECTURE ET L'URBANISME DANS LE DÉBAT PUBLIC

En tant qu'architectes-urbanistes en milieu rural, nous sommes confrontés à des maîtres d'ouvrage qui ne sont pas des techniciens. Cela nous oblige à travailler des documents extrêmement pédagogiques et didactiques, bien éloignés des cartes élégamment épurées et minimalistes, mais souvent un peu opaques qui circulent dans les revues spécialisées. Le dessin à la main, les maquettes, les résidences de plusieurs jours sur le territoire, tous ces dispositifs permettent avec une grande facilité d'échanger autour des projets.

Un effort est aussi fait sur les mots. Il s'agit d'appeler un chat un chat, d'éviter à tout prix le jargon technicien qui met à distance et confère une fausse autorité à celui qui l'utilise, car personne n'est dupe. Participer à diffuser une culture architecturale et urbaine fait aussi partie de notre mission dans ces territoires reculés. Militer pour un langage commun, simple, mais précis, appropriable par tous, c'est démocratiser l'accès aux questions architecturales et urbaines : c'est le point de départ de la coconception/coproduction de la ville dont tout le monde parle aujourd'hui.

Par ailleurs, ce souci du partage, décroisement de la discipline et de ses problématiques, nous le portons également à une autre échelle et dans d'autres contextes, en enseignant, en écrivant des articles, en concevant des expositions à destination du grand public.

LA CAMPAGNE POUR COMPRENDRE LA VILLE, ET INVERSEMENT

Comme nous l'avons exposé ci-dessus, nous avons



première action à wandignies-hamage, un appel aux habitants, relayé par la presse locale

wandignies-hamage (59), étude de bourg



olliergues (63), étude de bourg



un « conflit créatif » autour des espaces délaissés de milan in *criticat* 2008



exposition « constellation.s » pour arc-en-rêve bordeaux 2016

des maquettes pour discuter, des articles dans des revues spécialisées, ou des expositions à destination du grand public : la pédagogie et le partage au cœur de notre pratique

construit notre culture de projet au contact d'un monde rural en profonde mutation. Néanmoins, nous ne nous considérons pas comme des « spécialistes » de l'urbanisme à la campagne. Au contraire, cette approche très pragmatique, modeste et ambitieuse à la fois, se nourrit d'expériences à l'étranger, de l'enseignement qui nous fait découvrir d'autres univers, de notre amour et de notre intérêt pour les villes, toutes les villes. La posture d'un localisme idéologique, le repli sur la tradition, nous sont tout à fait étrangers : la campagne est aussi le produit de l'histoire, de réseaux d'échanges, d'innovations techniques et sociales qui précèdent largement ce que l'on appelle « l'urbain globalisé ».

Nous pensons par contre que cette culture de projet nous fournit de formidables outils pour aborder avec fraîcheur et imagination d'autres types de commande, d'autres types de problématiques, notamment au cœur ou en périphérie immédiate des grandes villes. La contrainte économique, la demande sociétale de coproduction de l'espace, la mutualisation des usages, la nécessité d'innover dans la manière de fabriquer la

ville, toutes ces questions se font sentir de manière pressente sur l'ensemble du territoire français, y compris dans les milieux les plus denses. Elles sont, de fait, depuis longtemps incontournables dans les campagnes où les budgets d'étude et de travaux sont parfois moins importants que dans certaines copropriétés parisiennes, où le conseil municipal est avant tout un conseil d'habitants soucieux du devenir de leur commune.

L'ENGAGEMENT COMME MOTEUR

Que ce soit en concevant, en enseignant, en construisant ou en écrivant, faire de l'architecture et de l'urbanisme est pour nous un engagement. Mais de quel engagement parle-t-on ? Comment se dire engagé sans vivre dans l'inconséquence de l'utopie, destructrice à long terme ? Et comment pour autant ne pas renoncer à toute possibilité d'infléchir la marche du monde ? « Utopie et désenchantement, écrit Claudio Magris, ne doivent pas s'opposer, mais plutôt se soutenir et se corriger mutuellement », car « le désenchantement est une forme ironique, mélancolique et aguerrie

de l'espérance ». À la suite de Claudio Magris, nous envisageons notre pratique d'architectes-urbanistes comme une forme poétique d'espérance, non pas vainement incantatoire, mais ténue, agile et dans un état d'hyperconscience par rapport à la réalité qui l'entoure.

Cela demande une enquête permanente sur les conditions de fabrication du réel, sur l'imbrication toujours plus complexe du social, du technique et de l'économique, sur la part maîtrisable de l'incertitude qui caractérise les problématiques urbaines ainsi que sur les tenants et aboutissants de l'âge du co — (cofabrication, collaboration, co-conception, concertation, coopération, coopération...) que nous traversons. Mais cela demande encore davantage : cet état d'hyperconscience, ce sens aigu et subtil de l'époque, sans aigreur et sans complaisance, ne doivent pas être la finalité du travail de l'architecte-urbaniste en milieu rural, qui se contenterait ainsi d'être un simple commentateur. Pour nous, ce n'est rien que le rebord, la tranche sur laquelle appuyer une poésie propre à réenchanter la matérialité du monde.



la réhabilitation de quartiers anciens dégradés, un nouveau sujet pour virage

quartier saint-roch, saint-étienne (42), consultation en cours

TROUVILLE -
ÉTUDE D'AMÉNAGEMENT DURABLE SUR
L'HYPOTHÈSE D'UNE VILLE SANS VOITURE

CLIENT Commune de Trouville-sur-Mer
ÉQUIPE Virage + FX Boussarie (architecte)
CALENDRIER Concours d'idée - lauréat 2014
LIEU Trouville-sur-Mer (14)

Dans la salle des spectacles du casino de Trouville-sur-Mer, au bord de la plage dite des « Planches ». Le jury composé essentiellement d'élus est sur l'estrade pour remettre les prix.

- Les lauréats sont... MM. Boussarie et Mulle pour leur projet « Trouville-sur-Mer-et-Sans-Voiture »!
- Merci
- Bon, pour le prix de l'innovation, on s'est dit que supprimer la voiture n'était pas particulièrement innovant. Il y a cent ans, il n'y avait aucune voiture à Trouville! Mais c'est très bon pour l'accessibilité... Si si... On vous remet donc le « prix de l'accessibilité »!

(Juste derrière les grandes baies vitrées de la salle qui donnent sur l'horizon, nous profitons du spectacle du plus gros chantier de la mandature : un parking en sous-sol et en bord de mer de plus de deux-cents places)

Lorsque nous visitons Trouville pour la première fois, nous sommes marqués par la présence agressive de la voiture, qui s'enfonce en masse jusqu'à l'extrémité de cette petite commune en cul-de-sac. Elle a accaparé l'ensemble du domaine public et a comme stérilisé la ville.

Notre hypothèse est alors volontairement radicale. Elle est un scénario, un catalyseur de volontés plutôt qu'une image définitive. Une proposition à retourner, détourner, amender, consolider, réviser et, surtout, à laisser mûrir. Comme le dit Jean-Luc Godard : « Ce n'est pas une image juste, mais c'est

juste une image ». Nous voulons de cette manière prendre à bras le corps l'ambition stipulée dans les documents du concours d'idée : « Aller au-delà d'une simple métamorphose urbaine en proposant un outil qui favorise la concertation et une nouvelle manière de concevoir la ville ». Notre hypothèse est réaliste dans le sens où le réel est en perpétuelle évolution, et qu'il est toujours le produit d'une volonté. Les situations dont nous héritons, les permanences — ou prétendues permanences — ont elles aussi connu un commencement. Le plus souvent, ce commencement était une rupture.

Supprimer la voiture individuelle sur l'ensemble du territoire communal est un projet spatial, social et économique. En d'autres termes, c'est un projet urbain dans son sens le plus complet. Il s'agit de se défaire de l'image actuelle de l'automobile, son rapport à la propriété, au prolongement hors de chez soi de la sphère privée. En mettant plutôt en avant sa valeur d'usage et sa complémentarité avec d'autres modes de transports, c'est la redécouverte de la ville et de la qualité du vivre ensemble qui est rendu possible. Les déplacements sont plus fluides et plus confortables, car sans sentiment d'insécurité. La ville entière est un grand parc. L'accessibilité des lieux pour tous, enjeu fort du concours, est renforcée : trottoirs, barrières et autres potelets qui contraignent les flux piétons, sont remisés.



La restitution du projet s'est faite sous la forme d'une vidéo de 7 minutes maximum.

Ce format, inhabituel pour nous, est apparu particulièrement adapté à la mise en récit d'un projet, et notamment d'un projet urbain.

À voir sur youtube.com : <https://youtu.be/pf9pviHszuc>



Carte synthétique montrant les aménagements programmés.

La particularité de Trouville est d'être divisée entre la partie basse, ville dense en bord de mer, et le plateau, au départ bocager et petit à petit construit en diffus.

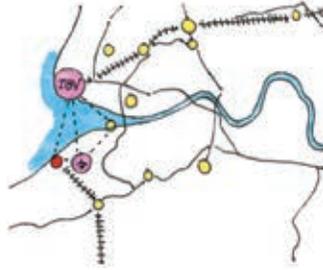


UN CONSTAT : TROUVILLE, UNE PETITE VILLE CHARMANTE, BIEN ÉQUIPÉE ET BIEN CONNECTÉE

UN « VILLAGE MÉTROPOLITAIN »

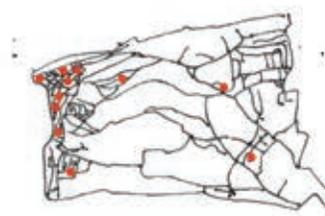
- * Un point spécifique, mais connecté
- * Aujourd'hui à 2 h de train de Paris
- * Qui va bénéficier du projet de LNPN et des réseaux secondaires qui irrigueront l'épaisseur du territoire

L'avenir de Trouville doit être pensé en regard de ces évolutions à venir, dans l'éventail complémentaire de toutes les mobilités, du TGV à la marche



UNE PETITE VILLE TRANQUILLE ET BIEN ÉQUIPÉE

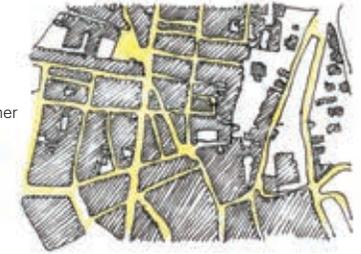
- * Malgré sa petite taille, Trouville bénéficie de tous les équipements nécessaires
- * Autant en termes d'accueil des touristes que pour les habitants au quotidien
- Trouville bénéficie en cela d'une relative autonomie : il faut penser son évolution à partir de cet atout majeur



les principaux équipements de la commune

UN PATRIMOINE REMARQUABLE, MAIS CONTRAIGNANT

- * Dans la ville basse, un tissu chaotique, fragmenté, irrégulier qui découle d'une histoire liée à la découverte des bains de mer par la grande bourgeoisie parisienne
- * Confère à la commune son charme indéniable et sa puissance évocatrice, bien que d'un point de vue du fonctionnement urbain, cette particularité rend difficile la gestion des flux, par exemple.



UN PROBLÈME : LA VOITURE A ACCAPARÉ L'ENSEMBLE DU DOMAINE PUBLIC

UNE OMNIPRÉSENCE DE LA VOITURE...

- * Pas d'espaces publics à l'échelle de la commune
- * Une accessibilité grevée par tous les aménagements routiers, les barrières, les potelets, les bacs plantés...
- * Une ambiance urbaine agressive
- * Des déplacements automobiles inefficaces



... QUI SE POURSUIT DANS LA VILLE HAUTE

- * Des lotissements entièrement dépendants de l'usage de la voiture
- * Une large part des surfaces lui est dédiée, imperméabilisant d'anciens sols agricoles.
- * L'utilisation de la voiture déplace le lien social hors du village pour « l'emmener » dans les lieux de regroupements communautaires (clubs de sport, activités des enfants, etc.)
- * La voiture « désurbanise » la ville, la stérilise

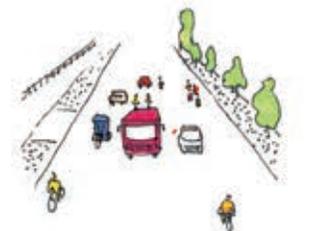
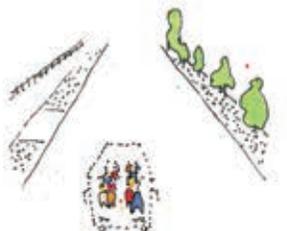


les chemins du HautTrouville avant et après leur aménagement pour la voiture

UNE HYPOTHÈSE : SUPPRIMER LA VOITURE INDIVIDUELLE DES RUES DE TROUVILLE

LES ALTERNATIVES EXISTENT

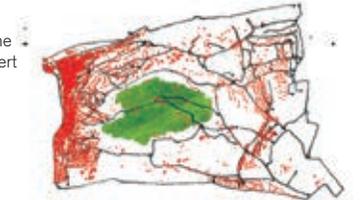
- * Vélos en libre-service, bus en site propre, autopartage, taxis collectifs, location à des particuliers... les alternatives pullulent
- * L'impact négatif de la voiture sur les villes et la qualité de l'air est de plus en plus flagrant
- * Demande de privilégier la valeur d'usage de la voiture plutôt que la valeur symbolique de la propriété



Transporter 35 personnes : en voiture, en bus ou en diversifiant les modes de déplacement ?

UNE MORPHOLOGIE ADAPTÉE

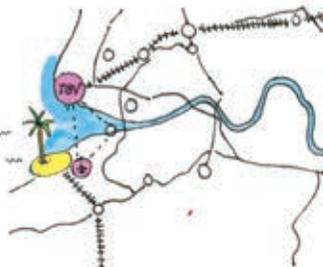
- * La géographie bâtie de Trouville forme une couronne quasi continue autour du cœur vert du vallon de Callenville
- * Un plan de déplacement alternatif simple et efficace peut être mis en œuvre en s'appuyant sur cette réalité bâtie
- * Du fait de la densité, dans la ville basse et dans la grande majorité des cas, les déplacements en voiture individuelle peuvent être remplacés par la marche ou le vélo



UN EFFET : TROUVILLE-SUR-MER-ET-SANS-VOITURES, UNE VILLE APAISÉE QUI ATTIRE DE NOUVEAUX HABITANTS

NOUVELLE IDENTITÉ DANS LA MÉTROPOLÉ

- * L'île métropolitaine, sans voitures : un lieu où habiter, où travailler, et où partir en vacances
- * Par son absence de voitures, un lieu emblématique dans la métropole Paris-Le Havre, à l'image de Venise, ou d'Illa Grande au Brésil
- * Une attractivité touristique renforcée et diversifiée, notamment en développant le tourisme vert sur sa partie haute



RECONQUÊTE DU DOMAINE PUBLIC PAR L'APPROPRIATION COLLECTIVE

- * Supprimer les potelets, les barrières et l'enrobé par endroits pour retrouver de la perméabilité et améliorer l'accessibilité pour tous
- * L'effort financier est minime, l'appropriation fait l'espace public
- * Un nouveau vivre-ensemble : la rue ou la raquette du lotissement deviennent l'objet d'une attention partagée



une venelle appropriée par ses riverains

REVITALISATION DÉMOGRAPHIQUE PAR L'ATTRACTIVITÉ D'UN NOUVEAU MODE DE VIE

- * Attractivité renforcée d'une ville apaisée, oxygénée, plus fluide, plus pratique, plus facile à vivre et plus saine, comme un territoire de mobilités douces et positives
- * De jeunes actifs attirés par un cadre de vie unique, à deux heures de Paris
- * Un mode de vie qui met le lien social au centre des préoccupations



ÉQUIPER LA VILLE POUR SA MUTATION

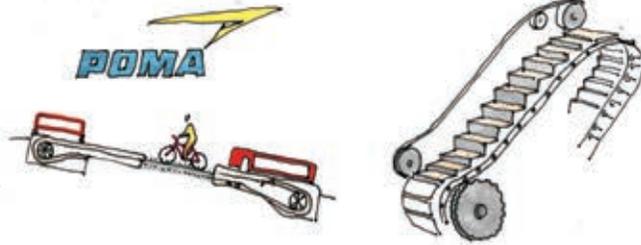
ÉQUIPER LA TOPOGRAPHIE

* La topographie de Trouville ne doit pas suggérer que seule la voiture est adaptée

En étudiant précisément ce relief, il s'agira d'implanter un nombre limité d'équipements simples afin de résoudre le problème de la mobilité verticale :

* Des escalators urbains, fréquents dans les villes

* Un système de remontée mécanique pour vélos tel que celui mis en place par une entreprise française à Trondheim, en Norvège



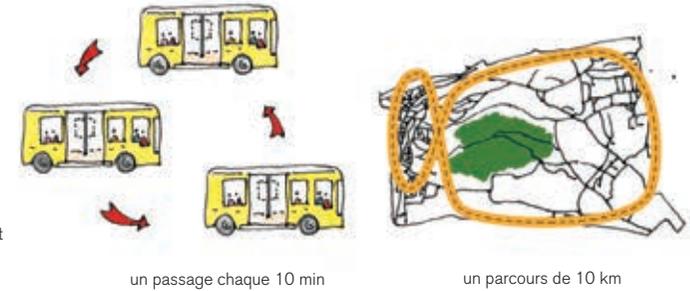
UN « GRAND HUIT TROUVILLAIS »

* Une boucle simple, lisible, donc efficace

* 10 km : cadence de passage de 30 min si un bus en circulation, 15 min si deux bus, etc. 95 % des habitants à moins de 5 min à pied de la boucle

* Circulée par des petits bus électriques qui transporteront aussi les vélos

* Si nécessaire, mutualisation du matériel roulant avec les grandes villes à proximité, Le Havre ou Caen pour augmenter les cadences en été



un passage chaque 10 min

un parcours de 10 km

LA VOITURE N'EST PAS ABSENTE, MAIS À LA PLACE QUI LUI REVIENT

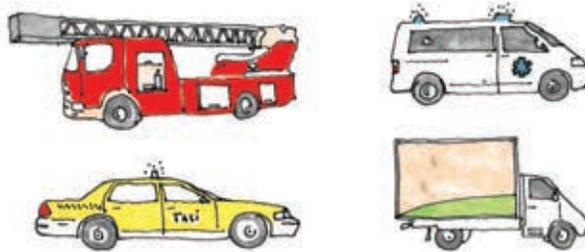
UNE SÉRIE DE VÉHICULES AUTORISÉS

* L'objectif n'est pas de nier la valeur d'usage de la voiture, mais de faire évoluer les mentalités quant à la nécessité d'en être propriétaire

Peuvent utiliser la voirie municipale :

* Les véhicules d'intérêt public (ambulances, pompiers, les voitures des personnes à mobilité réduite) ; les véhicules de livraison et d'artisans ; une flotte de taxis collectifs ou non

* Les voitures de la SCIC d'autopartage (cf. ci-après)



DES PARKINGS LE LONG DE LA BOUCLE

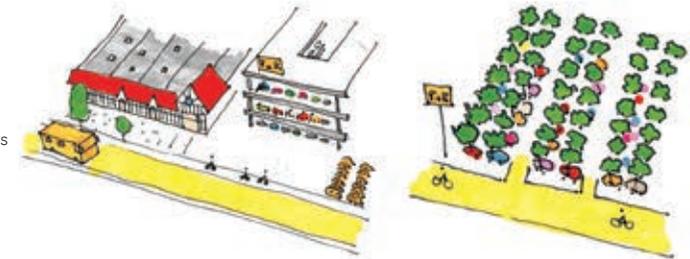
* Facilement accessibles depuis la boucle, ils fonctionnent comme des hubs intermodaux

* Permettent l'accès à Trouville en voiture individuelle et permettent les déplacements intercommunaux, et notamment pour les travailleurs

Ils sont installés :

* En surface autour de Hennequeville, sous forme de parkings verger

* En silo le long de la RN177, pouvant à terme être transformés en bureaux ou en surfaces commerciales



LES MODES DE DÉPLACEMENT DOUX AU CŒUR DE LA SOLUTION

LE VÉLO SOUS TOUTES SES FORMES

* Vélo électrique, vélo-taxi, vélo triporteur, vélo-glacier, vélo-facteur, vélo-bus, vélo-logistique, vélo-libre-service, etc.

* Seul ou à plusieurs, chargé ou non, jamais les possibilités du vélo comme mode de déplacement quotidien n'ont fait l'objet d'autant d'attentions qu'aujourd'hui

* L'emblème d'un mode de vie sain, moderne, et respectueux de l'environnement

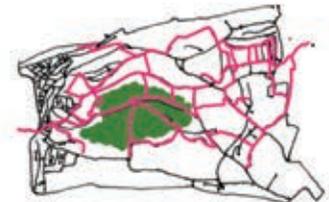


ÉTENDRE LE RÉSEAU DES CHEMINS

* Tout le haut Trouville est fortement marqué par une structure paysagère en bocage

* Longeant les haies, des chemins creux subsistent, et certains s'inscrivent même dans des GR (GR223, GRP tour pays d'Auge)

* À partir de la structure bocagère, il s'agira de compléter le maillage, pour proposer des cheminements alternatifs permettant d'inscrire ces chemins dans la mobilité du quotidien



D'AUTRES RAPPORTS À LA CONSOMMATION, PRIVILÉGIANT L'ÉCONOMIE COLLABORATIVE

UN RÉSEAU D'ÉPICERIES

* Points relais regroupant les commandes internet

* Point de dépannage pour les aliments de base sous forme de distributeur

* Lieux de développement d'autres modes de consommation en lien avec les producteurs locaux, comme les AMAP par exemple



UNE SCIC D'AUTOPARTAGE

* La Société coopérative d'intérêt collectif permet de regrouper la collectivité et des particuliers coopérateurs : les familles donnent leur voiture à la SCIC et entrent ainsi dans son capital

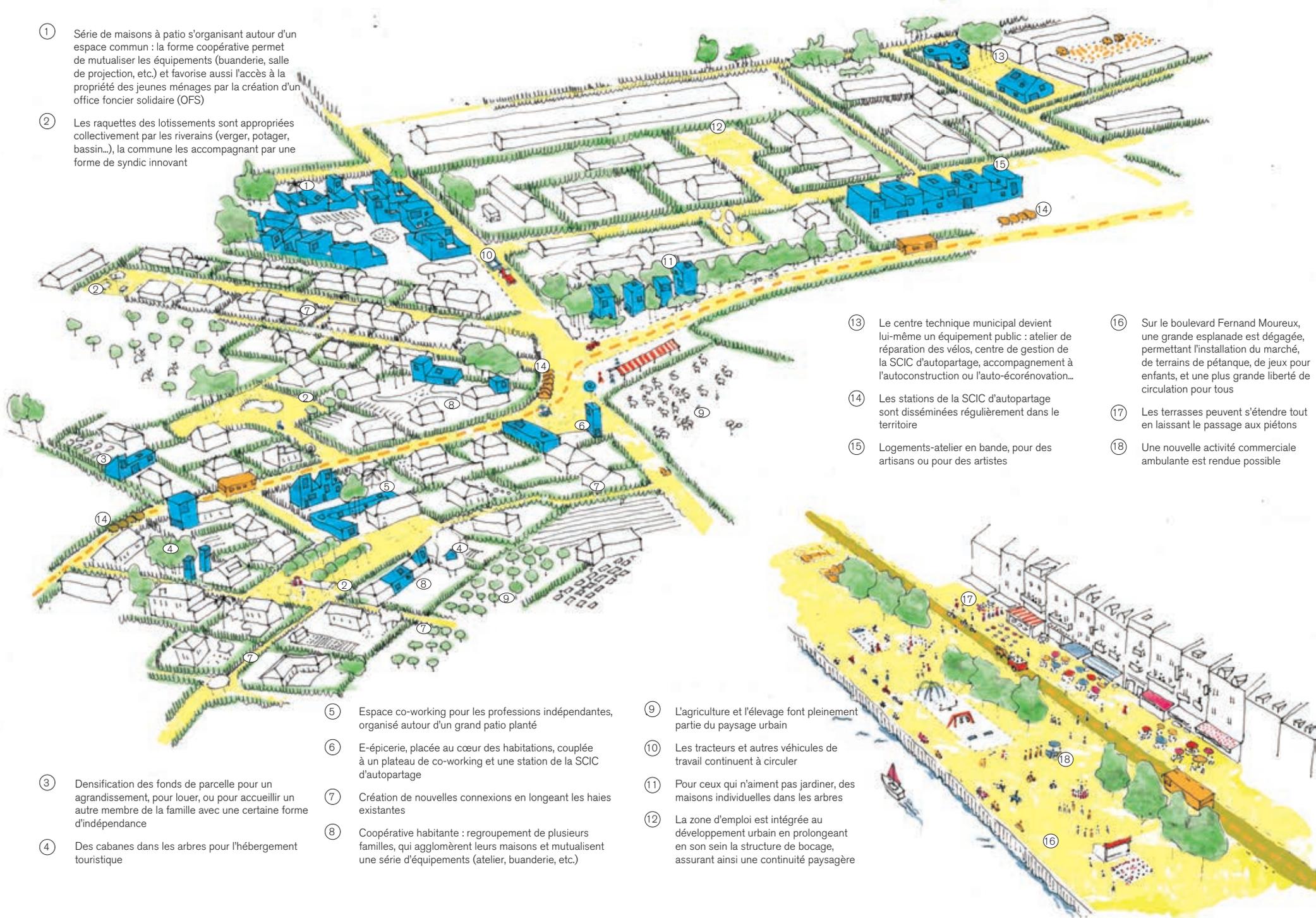
* La SCIC, avec la commune, s'occupe de gérer le parc, les abonnements, les réparations

* A chaque déplacement le véhicule adapté : petit, moyen ou grand, pour des petites distances ou des longs weekends



① Série de maisons à patio s'organisant autour d'un espace commun : la forme coopérative permet de mutualiser les équipements (buanderie, salle de projection, etc.) et favorise aussi l'accès à la propriété des jeunes ménages par la création d'un office foncier solidaire (OFS)

② Les raquettes des lotissements sont appropriées collectivement par les riverains (verger, potager, bassin...), la commune les accompagnant par une forme de syndicat innovant



③ Densification des fonds de parcelle pour un agrandissement, pour louer, ou pour accueillir un autre membre de la famille avec une certaine forme d'indépendance

④ Des cabanes dans les arbres pour l'hébergement touristique

⑤ Espace co-working pour les professions indépendantes, organisé autour d'un grand patio planté

⑥ E-épicerie, placée au cœur des habitations, couplée à un plateau de co-working et une station de la SCIC d'autopartage

⑦ Création de nouvelles connexions en longeant les haies existantes

⑧ Coopérative habitante : regroupement de plusieurs familles, qui agglomèrent leurs maisons et mutualisent une série d'équipements (atelier, buanderie, etc.)

⑨ L'agriculture et l'élevage font pleinement partie du paysage urbain

⑩ Les tracteurs et autres véhicules de travail continuent à circuler

⑪ Pour ceux qui n'aiment pas jardiner, des maisons individuelles dans les arbres

⑫ La zone d'emploi est intégrée au développement urbain en prolongeant en son sein la structure de bocage, assurant ainsi une continuité paysagère

⑬ Le centre technique municipal devient lui-même un équipement public : atelier de réparation des vélos, centre de gestion de la SCIC d'autopartage, accompagnement à l'autoconstruction ou l'auto-écocoréovation...

⑭ Les stations de la SCIC d'autopartage sont disséminées régulièrement dans le territoire

⑮ Logements-atelier en bande, pour des artisans ou pour des artistes

⑯ Sur le boulevard Fernand Moureux, une grande esplanade est dégagée, permettant l'installation du marché, de terrains de pétanque, de jeux pour enfants, et une plus grande liberté de circulation pour tous

⑰ Les terrasses peuvent s'étendre tout en laissant le passage aux piétons

⑱ Une nouvelle activité commerciale ambulante est rendue possible

WANDIGNIES-HAMAGE -
CONSTRUIRE LA VILLE SUR LA VILLE ET
DIVERSIFIER L'OFFRE DE LOGEMENTS

CLIENT PNR Scarpe-Escaut, Commune de Wandignies-Hamage (59) - 1200 habitants
ÉQUIPE Virage + Jean-Michel Roux (montages urbains)
CALENDRIER livré en septembre 2015

Avec le maire de Wandignies-Hamage, en visite dans le village.

- *Tous ces terrains, là, autour de la mairie, appartiennent à M. G ?*
- *Oui. Ça, c'est la maison qu'il a commencé de construire dans les années 1980 et qui n'a pas bougé depuis. Ça c'est sa maison à lui... et là c'est là où habite sa sœur.*
- *Là ? C'est une maison qui est en ruine !*
- *Oui, tout à fait. J'ai voulu mettre en place une procédure de péril. On a pénétré dans la maison avec quelques policiers et on a avancé de pièce en pièce. Je ne vous raconte pas l'état de l'intérieur ! Tout à coup, on est tombé nez à nez avec M. G et sa sœur, dans ce qui ressemblait à une cuisine... C'est comme ça que j'ai su qu'elle y habitait toujours.*
- *Et cette maison-là, qui est aussi en ruine ?*
- *Ah celle-là ? M. G l'a mise à la location. Il ne voit pas de problème, pour lui elle est parfaitement habitable...*

Wandignies-Hamage, pour répondre à de nouvelles demandes sociétales et pour limiter l'extension du bourg sur les espaces naturels environnants, cherche à construire des logements autrement : il faut diversifier les typologies pour les personnes âgées, les familles monoparentales et les jeunes ; il faut également construire les logements à l'intérieur du tissu existant et en profiter pour consolider le réseau des espaces publics de la commune.

Cependant, nous sommes là face à un problème d'envergure nationale pour lequel il n'existe pas de solutions miracles : ces opérations de centre-bourg, dès lors qu'elles ne sont pas une simple maison posée au milieu de sa parcelle, sont à fois trop petites et trop complexes pour attirer les opérateurs habituels du logement, qu'il s'agisse d'aménageurs, de promoteurs sociaux ou privés.

L'enjeu est donc d'innover sur le plan spatial, en mutualisant les énergies et les espaces, mais aussi sur le plan opérationnel. Après avoir proposé un Plan Guide ainsi qu'une série d'interventions tirant parti des spécificités de ce village constitué en réseau, nous avons accompagné la commune dans le recensement de ses besoins habitants ainsi que dans sa relation avec les différents opérateurs.

Deux pistes sont explorées en parallèle et proposées aux opérateurs :

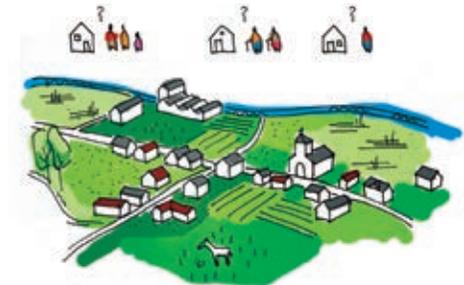
1. Rassembler en amont un panel d'habitants potentiels pour sécuriser la commercialisation des logements.
2. Réduire les coûts de la construction en développant des procédés de préfabrication en série adaptés à ce tissu complexe.

Vue depuis la rue et à travers les jardins privés sur les « campagnes intérieures » de Wandignies-Hamage, un des fondements du projet.

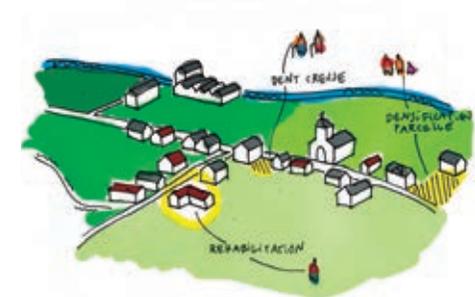


UNE PROBLÉMATIQUE BIEN CIBLÉE

Dans un environnement contraint par la présence d'espaces naturels protégés, Wandignies-Hamage a besoin de construire de nouveaux logements. Il s'agit de maintenir la population et de s'adapter à son évolution en diversifiant l'offre.



Où et comment construire ces logements ? Qui y habitera ? Qui les construira ? Comment ces projets peuvent-ils servir à augmenter la qualité de vie dans l'ensemble de la commune ?

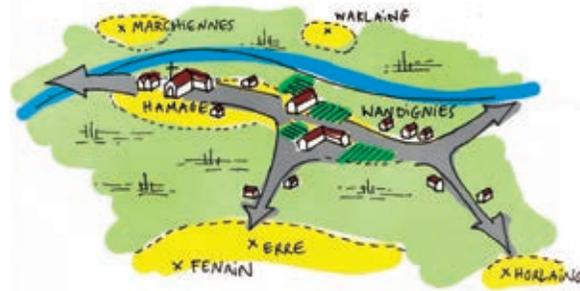


LES SPÉCIFICITÉS DE WANDIGNIES-HAMAGE

UNE FORME URBAINE EN RUBAN QUI DÉCOULE D'UNE HISTOIRE LONGUE

À la dernière ère glaciaire, un merlon de forme oblongue s'est formé au milieu d'une grande plaine alluviale. Les hameaux de Wandignies et de Hamage se sont d'abord développés indépendamment, sur ce merlon, les pieds au sec.

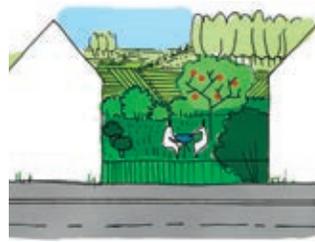
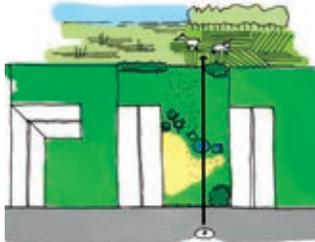
L'urbanisation s'est ensuite amplifiée le long des voies de liaison avec les villages alentour.



LE BÂTI TRADITIONNEL ET LES « FENÊTRES PAYSAGÈRES »

Exhibant leurs pignons sur rue, les fermettes traditionnelles offrent des cadrages sur la « campagne intérieure » à travers les jardins.

Ces fermes ont pour la plupart été transformées en logements, mono-orientés.



QUEL(S) PROJET(S) POUR LE VILLAGE DE WANDIGNIES-HAMAGE ?

TIRER PARTI DE LA RICHESSE DE SES AMBIANCES

Les implantations traditionnelles ouvrant sur la campagne intérieure ; les corons, témoignages du passé industriel de la commune ; les bords de la Scarpe, un patrimoine naturel aujourd'hui trop absent de la vie quotidienne ; les bâtiments de l'ancienne faïencerie ; une « campagne intérieure » riche en ambiances et textures qu'il faut donner à voir et à parcourir...



CONSIDÉRER LE VILLAGE COMME UN VILLAGE-RÉSEAU

L'image d'Épinal du village concentrique (une place publique entourée d'une église, de la mairie et de quelques commerces) est inadaptée.

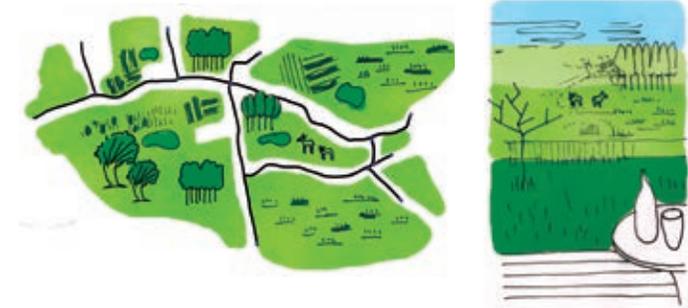
Wandignies-Hamage est un village-réseau composé de micro-centralités et intégré lui-même dans un plus grand réseau. Il faut s'appuyer sur cette réalité pour envisager son avenir, et regarder l'ensemble.



UN VILLAGE-RUBANS ET SES CAMPAGNES INTÉRIURES

Ainsi constitués, les rubans bâtis de Wandignies-Hamage délimitent de larges pans de « campagnes intérieures » qui font la richesse du paysage de la commune.

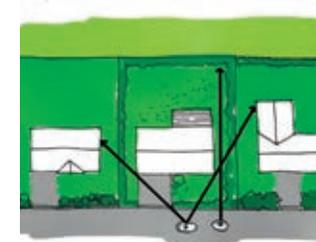
Du fait de la faible épaisseur construite, presque chaque maison a « la campagne au bout du jardin ».



DES CONSTRUCTIONS PLUS RÉCENTES QUI TENDENT À FERMER LES PAYSAGES

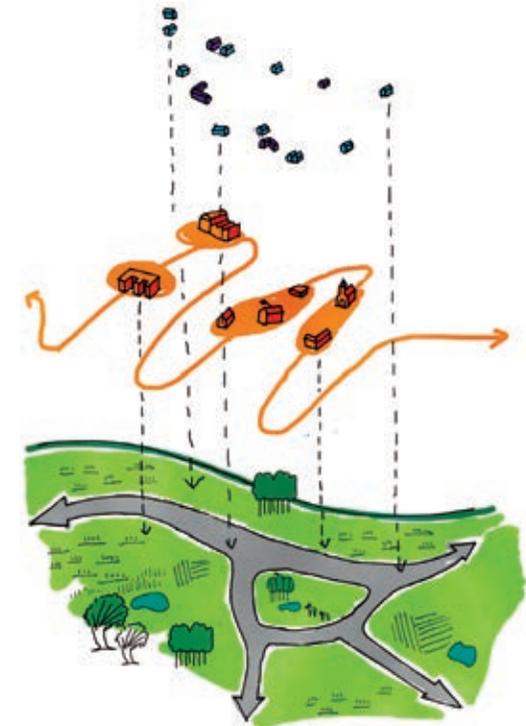
Les implantations plus récentes limitent les possibilités d'ouverture sur les « campagnes intérieures » depuis l'espace public.

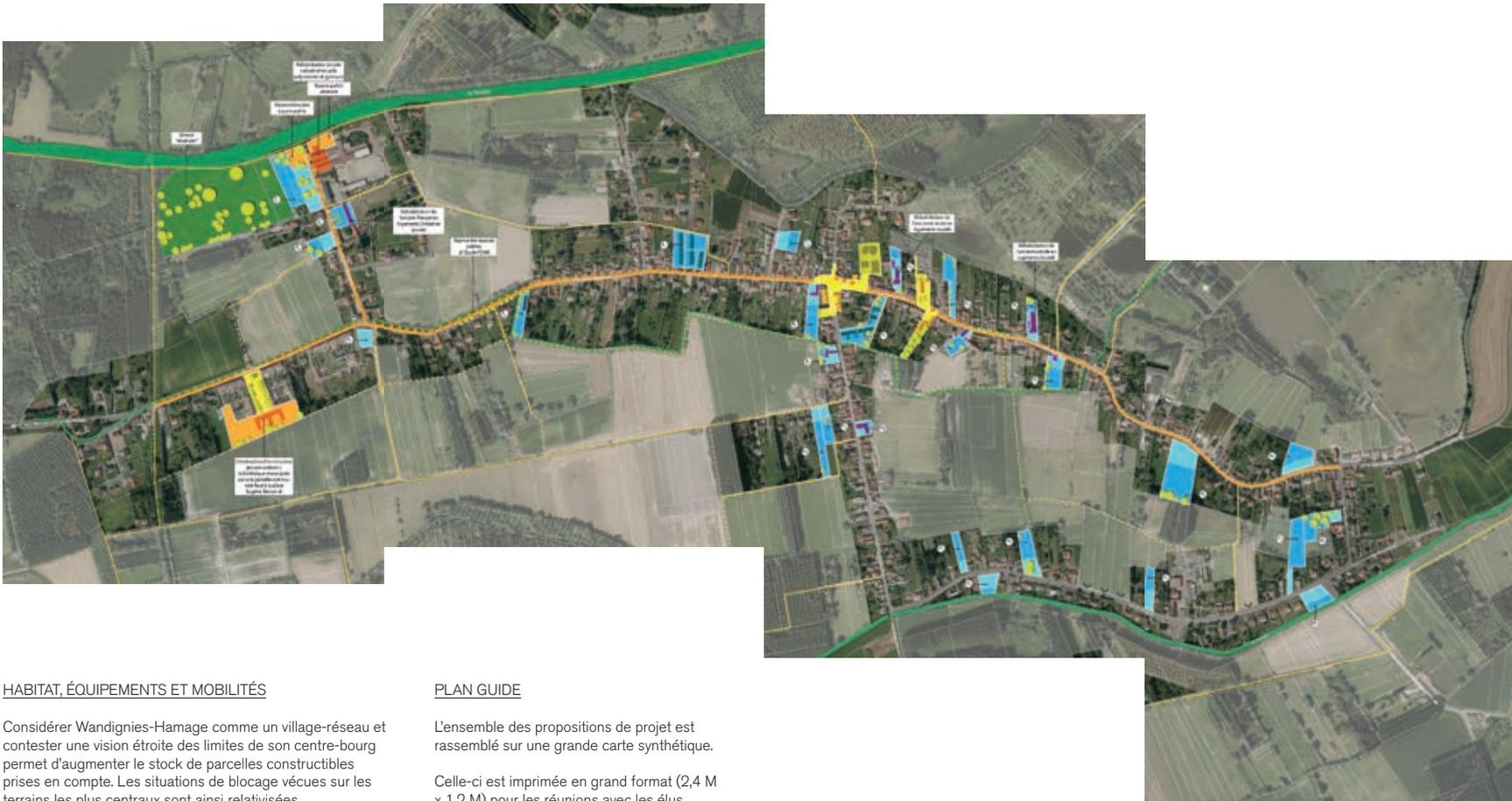
Les haies, trop hautes et trop denses, contribuent à fermer les paysages. Le désir contemporain d'intimité entre ici en contradiction avec la préservation des qualités de l'existant.



PROJETS POUR UN VILLAGE RÉSEAU

- 1- Insérer de nouvelles opérations de logement dans le tissu existant, en adaptant l'offre à l'évolution des besoins
- 2- Mieux répartir les équipements et services sur les deux parties du village et assurer la qualité et la diversité de leurs liaisons
- 3- S'appuyer sur les qualités urbaines de Wandignies-Hamage : village-ruban, fenêtres paysagères et « campagne au bout du jardin »





HABITAT, ÉQUIPEMENTS ET MOBILITÉS

Considérer Wandignies-Hamage comme un village-réseau et contester une vision étroite des limites de son centre-bourg permet d'augmenter le stock de parcelles constructibles prises en compte. Les situations de blocage vécues sur les terrains les plus centraux sont ainsi relativisées.

En déplaçant l'école vers Hamage, en prévoyant de développer le secteur de la faïencerie, le village dans son ensemble est rééquilibré. La qualité des liaisons entre chaque « micro-centralité » est cruciale. Un réseau de chemins doux est proposé, donnant à vivre au quotidien la « campagne intérieure » de Wandignies-Hamage.

PLAN GUIDE

L'ensemble des propositions de projet est rassemblé sur une grande carte synthétique.

Celle-ci est imprimée en grand format (2,4 M x 1,2 M) pour les réunions avec les élus.

Inspiré des méthodes du paysagiste Alain Freyret, ce type d'affichage demande aux parties présentes d'engager leur corps dans la lecture de la carte, impliquant une approche beaucoup plus physique et moins distanciée du territoire.

RECENSER LES BESOINS HABITANTS

Une des premières actions menées au démarrage de l'étude a été d'enclencher un recensement méthodique des besoins habitants : registres en mairie, mais aussi campagne de communication par le Parc Naturel Régional.



LA QUESTION PÉDAGOGIQUE

La question de la pédagogie a été absolument centrale dans notre approche de l'étude. Au près d'élus mobilisés, mais profanes, un projet véritablement partagé demande à l'architecte d'exprimer clairement et synthétiquement même les idées les plus complexes.



Des groupes d'habitants (ici porteurs d'un projet d'habitat participatif) ont ensuite été rencontrés pour voir s'ils pouvaient trouver place dans la commune.

FAISABILITÉS

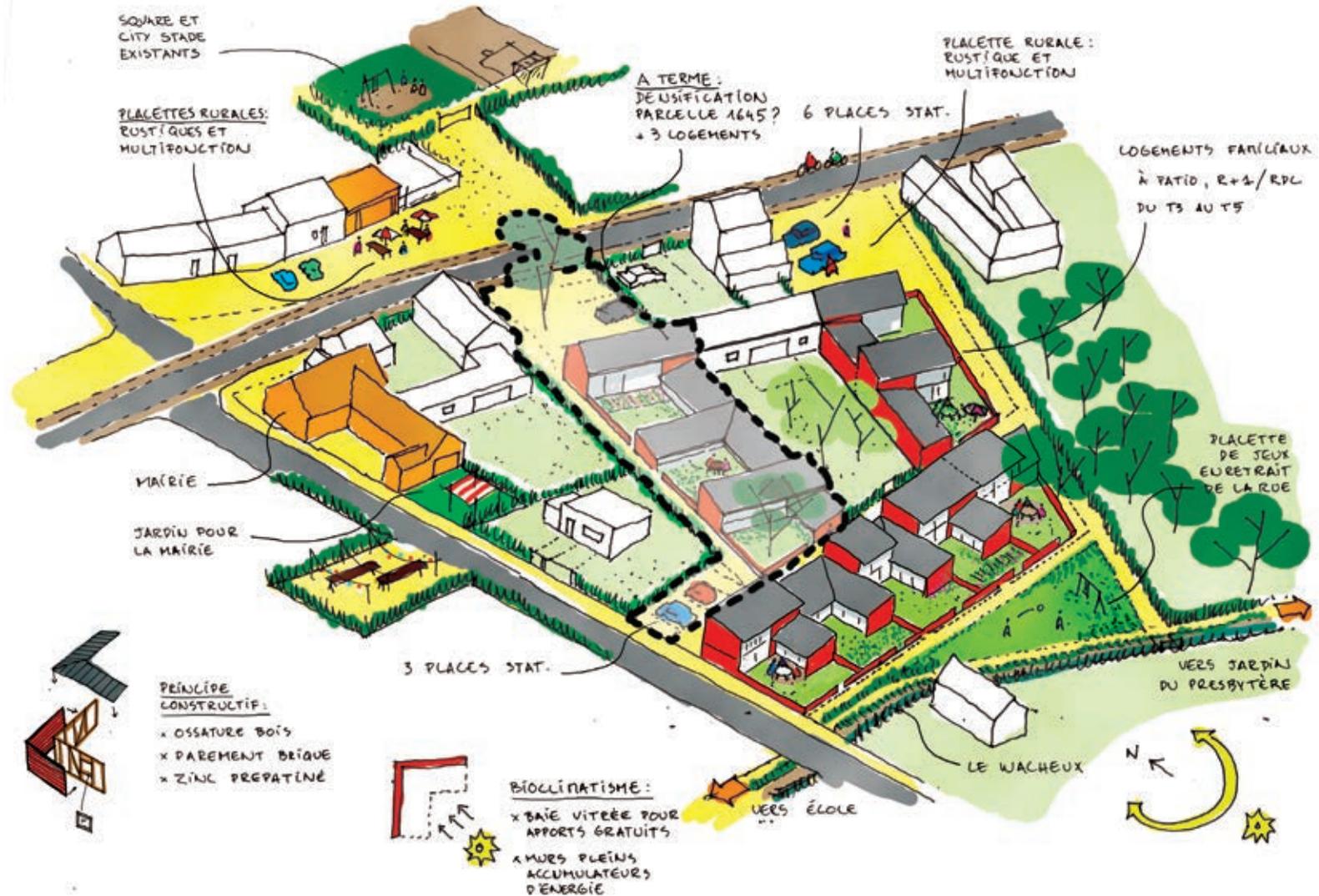
Une série d'études de faisabilité a été développée sur les terrains identifiés.

L'objectif pour chacune de ces petites opérations de logement est de contribuer à résoudre une problématique urbaine plus large : offrir une nouvelle liaison, reconfigurer la salle des fêtes, ajouter un morceau de jardin à la mairie, etc.

Ces faisabilités sont avant tout destinées aux élus, qui peuvent ainsi se positionner sur de nouvelles formes urbaines et de nouvelles densités.

Elles servent aussi à démarcher des opérateurs pour ces opérations villageoises, à la fois petites et complexes.

Une discussion est alors engagée avec eux. Quid d'un système préfabriqué qui permettrait de réduire les coûts de construction ? Et si la commercialisation était facilitée par le recensement au préalable d'habitants potentiels ?



OLLIERGUES -
ÉTUDE D'AMÉNAGEMENT DE CENTRE BOURG
« HABITER OLLIERGUES EN 2030 »

CLIENT Commune d'Olliergues - Communauté de commune du pays d'Olliergues

ÉQUIPE Virage + La Motrice (paysage)

CALENDRIER - livré en 2014

LIEU - Olliergues (63)

Dans la salle du conseil municipal d'Olliergues, à l'étage d'un imposant bâtiment en pierre de taille sur la place centrale. Le comité de pilotage accueille les lauréats de l'appel d'offres. Le président de la communauté de commune introduit la séance :

- *Vous savez, c'est la troisième étude que nous lançons spécifiquement sur cette partie du village. Nous avons à nouveau réussi à rassembler des subventions pour financer une réflexion, nous espérons que cette fois cela donner des résultats concrets !*
- *En tant que maire, je dois vous dire que nous sommes une petite commune et que nous n'avons que très peu de ressources... Si on se paye une étude, c'est pour qu'elle soit réaliste : on les connaît les architectes !*

Un an plus tard, dans la salle des fêtes d'Olliergues, lors de la séance de présentation finale du projet :

- *Au départ j'étais sceptique... Je venais de prendre mes fonctions. Je misais davantage sur d'autres projets déjà programmés, l'extension urbaine en sortie de bourg. Mais voilà qu'en lieu et place d'extensions, on nous propose une soustraction ! L'écroulement de l'immeuble sur la route principale cet été a été l'électrochoc. Chers administrés, je vous propose donc de réorienter nos priorités pour ce mandat et de se concentrer sur cette opération du centre bourg !*

Olliergues est un petit bourg du Puy-de-Dôme à la topographie marquée. Surplombant la Dore, le bourg est charmant, voire exceptionnel par sa situation géographique. Mais il est traversé par une route départementale où circulent de nombreux poids lourds.

Malgré ses qualités pittoresques, il se trouve totalement inadapté à la demande contemporaine de lumière, d'espaces extérieurs, de confort thermique, d'accès facile au stationnement, et se vide petit à petit. La dépression foncière est saisissante. L'espoir de renouvellement est mince.

Parce qu'elle est la condition de survie du bourg, notre étude est entièrement tournée vers cette question : comment intégrer des aspirations génériques, la demande sociétale actuelle en matière d'habitat, dans une situation qui ne l'est pas ?

À l'inverse de l'idée habituelle de l'architecture, qui consisterait à ajouter de la matière, nous proposons d'agir par soustraction, en démolissant certains immeubles abandonnés. Nous ouvrons ainsi sur le paysage et créons les respirations nécessaires aux habitations qui restent.

Moment d'échange avec les habitants autour de la maquette à Olliergues. Ceux-ci ont été très sensibles au bon sens de nos arguments. Il en était tout autre avec les autorités étatiques, notamment l'ABF avec qui nous avons du longuement discuter pour le convaincre que démolir était la condition de survie de tout un bourg.



CATALOGUE DE TRANSFORMATIONS HABITANTES

S'ÉCLAIRER

L'éclairage naturel participe au confort du logement et est, à ce titre, un des désirs les plus communs des habitants.

De nombreux dispositifs satisferont votre demande.



16-437. Petite marquise incurvée et porte-fenêtre, verre et acier



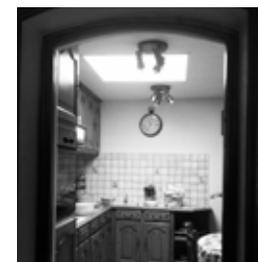
16-443. Tuile d'éclairement HDR translucide



16-439. Véranda, verre et acier



16-438. Puit de lumière sur terrasse, verre et acier



16-438. Puit de lumière dans cuisine

VIVRE À L'EXTÉRIEUR

Profiter d'un espace extérieur est un critère récurrent lors d'une recherche de bien à la campagne. Encore faut-il prévoir les aménagements adéquats permettant de s'y installer confortablement et de se protéger contre les intempéries et le soleil.



16-445. Terrasse en béton sur poteaux



16-447. Abri en acier en avancée sur la Dore



16-441. Tonnelle de jardin en structure métallique et tissu, avec rideaux



16-440. Terrasse en béton avec abri inférieur



16-439. Véranda, verre et acier

CONFORT THERMIQUE

La hausse du prix du chauffage ainsi que les préoccupations écologiques concernant les déperditions thermiques invitent aujourd'hui les habitants à mieux isoler leurs logements.



16-442. Façade isolée par l'extérieur, bardage bois



16-446. Façade isolée par l'extérieur, bardage PVC



16-449. Fenêtre verre et acier, orientation Sud



16-444. Façade bois, extension sur élévation



16-447. Fenêtre, menuiserie PVC

STATIONNER

Dans un centre-bourg, les déplacements en voitures sont souvent quotidiens. À cela s'ajoute le nombre croissant de véhicules par foyer.

Le besoin d'un stationnement de proximité est donc un réel enjeu.



16-450. Sur espace public terrassé, rue du Pavé



16-451. Garage dans ancienne vitrine, rue Rhin - Danube



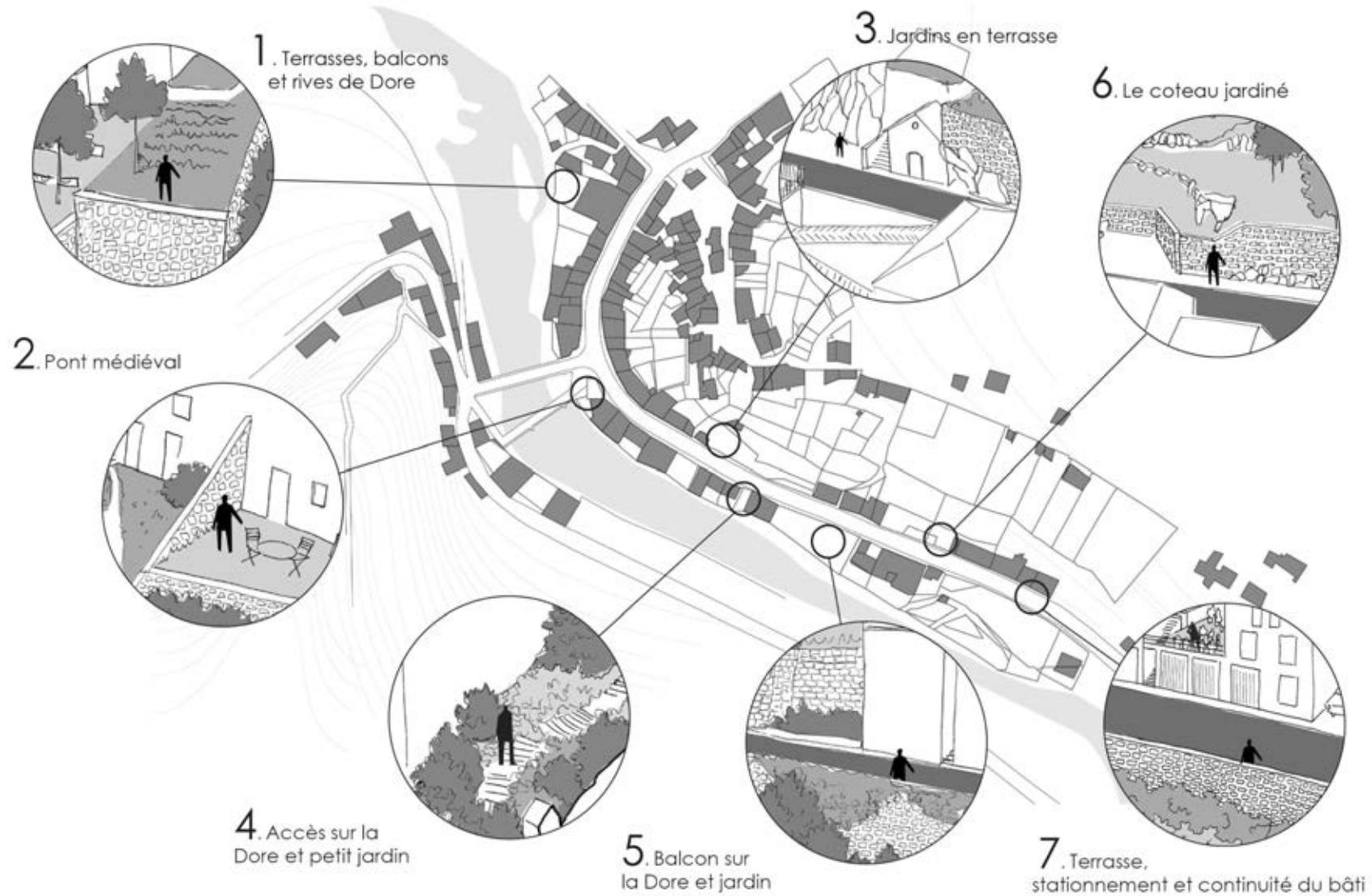
16-452. Sur emplacement spécifique, avec empiètement sur trottoir, rue Rhin - Danube



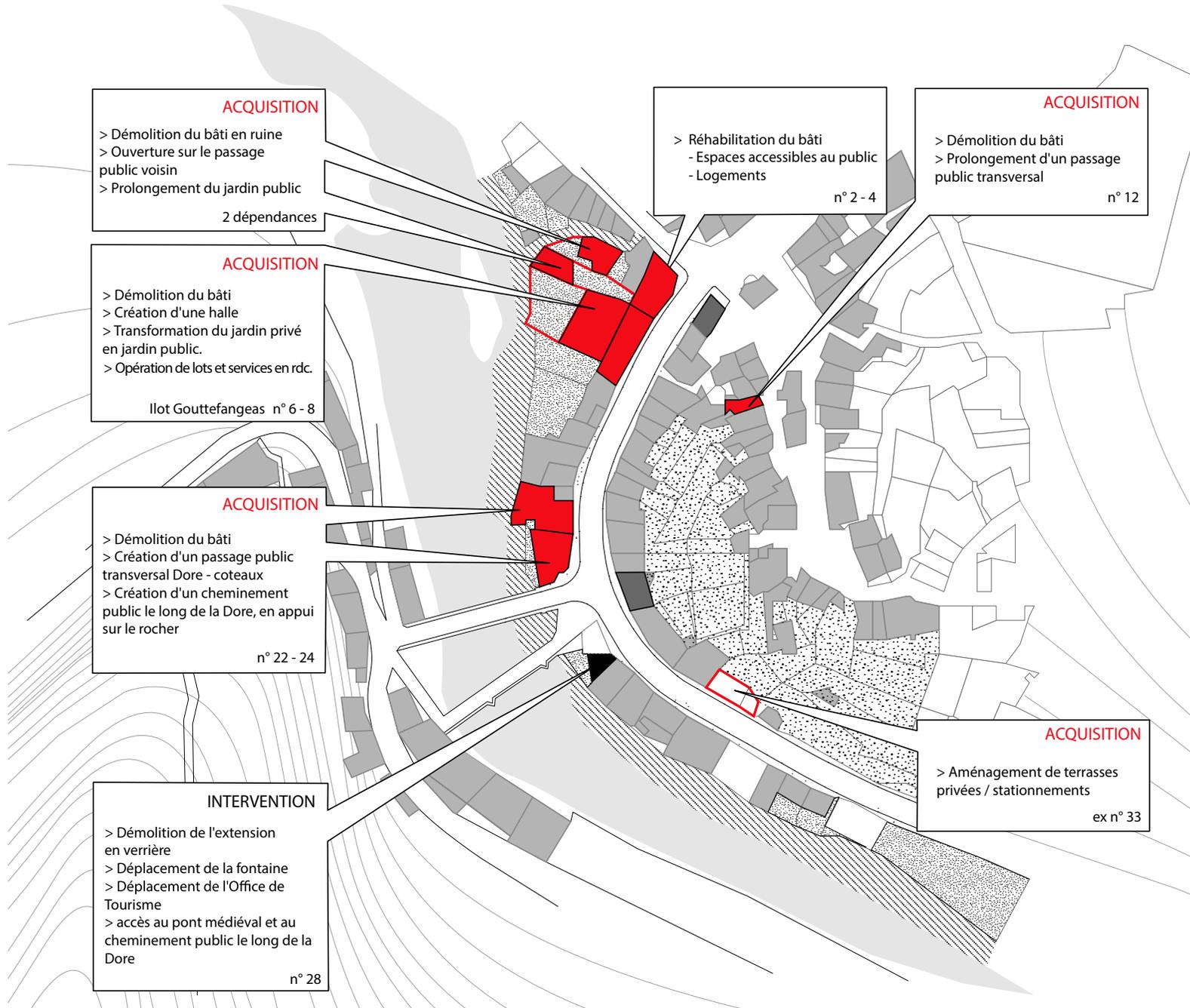
16-453. Sur trottoir, rue Maréchal de Lattre de Tassigny



16-454. Dans le retrait de la façade sur la rue, sur le seuil du logement



Le vide est vite apparu comme une ressource rare sur la commune. Nous avons voulu cartographier ses différentes manifestations en insistant sur leurs spécificités et leurs qualités.



SYNTHESE DES ACQUISITIONS
ET INTERVENTIONS PUBLIQUES

-  *Projet d'acquisition publique*
-  *Projet d'intervention publique*

SYNTHESE DES ACQUISITIONS
ET INTERVENTIONS PRIVEES

-  *Acquisition privée en cours*

QUI EST VIRAGE ?

DÉMARCHE ET VALEURS DU COLLECTIF

Virage est une association de quatre ateliers d'architecture dont trois d'entre eux pratiquent dans et depuis le milieu rural. Le quatrième est installé en banlieue parisienne. Ils sont liés par le partage de services, d'expériences et d'idéaux.

Virage est un collectif engagé. Pour faire face à la grave crise économique, écologique et sociale dont souffrent les territoires, il cherche à politiser les questions architecturales ou urbaines et aborder la situation comme une occasion de changer de modèle.

Virage est une association de structures autonomes, mais solidaires économiquement par un système d'actionnariat croisé. Considérant que la bonne santé des territoires demande des entreprises d'architecture en bonne santé, l'invention de modes d'exercice adaptés à la situation est au cœur de notre projet.

Virage s'intéresse avant tout aux situations en marge des grandes et très performantes métropoles françaises. La baisse des dotations aux collectivités territoriales ainsi que l'urbanisation généralisée des modes de vie fabriquent un nouveau contexte socio-économique riche en défis et en urgences.

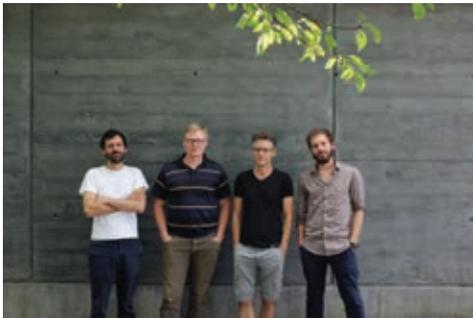
Virage est constitué d'architectes de terrain, disposant un bagage technique conséquent. Ce savoir-faire est la condition de réalisation de projets souples dans leur adaptation au contexte, à l'écoute des besoins, et inventifs quant à la question écologique.

Virage considère l'intelligence économique comme une dimension centrale du savoir-faire de l'architecte contemporain. Elle demande d'approcher les problèmes globalement, de s'appuyer sur ce qui existe, d'optimiser les efforts techniques et financiers engagés, d'être attentif aux besoins exprimés pour apporter des solutions adaptées.

Pour virage, l'intelligence économique n'est cependant pas qu'une question financière. Elle a également une dimension culturelle : elle est mise au service de projets valorisant les qualités de l'ordinaire et du vivre-ensemble plutôt que les satisfactions éphémères de la société de consommation.

Virage s'intéresse à la question de la pédagogie, autant dans les écoles d'architecture que sur le terrain, au contact des élus et des habitants. Parce que le devenir de notre environnement concerne tout le monde, l'architecte se doit d'être accessible et pédagogue.

Virage s'est formé pour une durée de 10 ans. Passé ce terme, le collectif se repensera en fonction des évolutions du contexte. Il pourra se dissoudre, se reconfigurer, s'étendre ou au contraire se recentrer.



De gauche à droite :
Félix Mulle, Loïc Parmentier,
Simon Teyssou, Mathieu Bennet