

APPEL
A
PROJETS

URBANISME DURABLE DANS LE JURA

Olivier DRAUSSIN Architecte conseiller - décembre 2010



CHILLY - LE - VIGNOBLE



REFLEXIONS PREALABLES A LA REVISION DU POS EN PLU
ET A L'AMENAGEMENT D'UN NOUVEAU QUARTIER



CADRE DE LA REFLEXION

Depuis un siècle, l'activité humaine se développe de manière exponentielle au sein d'un écosystème dont on se rend compte seulement aujourd'hui qu'il possède des limites, et que celles-ci sont atteintes et même largement dépassées.

La fabrication et la gestion de notre cadre de vie « essentiellement bâti » produit un quart des émissions de CO₂, principal gaz à effet de serre responsable du dérèglement climatique en cours, et bien plus si l'on considère les déplacements induits par notre manière d'occuper l'espace. L'urbanisme et l'architecture sont donc des leviers d'action particulièrement efficaces pour limiter l'ampleur de ce phénomène inédit dans l'histoire de l'humanité.

Dans l'esprit du «Penser globalement, agir localement», le Conseil Général et le CAUE du Jura ainsi que l'ADEME de Franche-Comté pilotent une action intitulée **Urbanisme Durable dans le Jura**. L'objectif de cette action est d'accompagner les élus désireux de maîtriser l'urbanisme de leur collectivité dans le respect des critères du Développement Durable.

Les élus de la commune de Chilly-le-Vignoble ont ainsi décidé de s'inscrire dans le cadre de l'appel à projets lancé à cette occasion, suite à la décision de réviser l'ancien Plan d'Occupation des Sols en Plan Local d'Urbanisme.

Sans qu'il s'agisse à proprement parler d'un PLU intercommunal, la commune s'est engagée avec quatre communes limitrophes dans un processus de commande groupée pour s'assurer d'une cohérence d'ensemble avec les orientations des études menées dans le cadre du SCOT du Pays Lédonien. Pour autant, les communes limitrophes ne participant pas au présent appel à projets, les réflexions préalables synthétisées dans le présent document ne portent que sur la maîtrise du développement de Chilly-le-Vignoble.

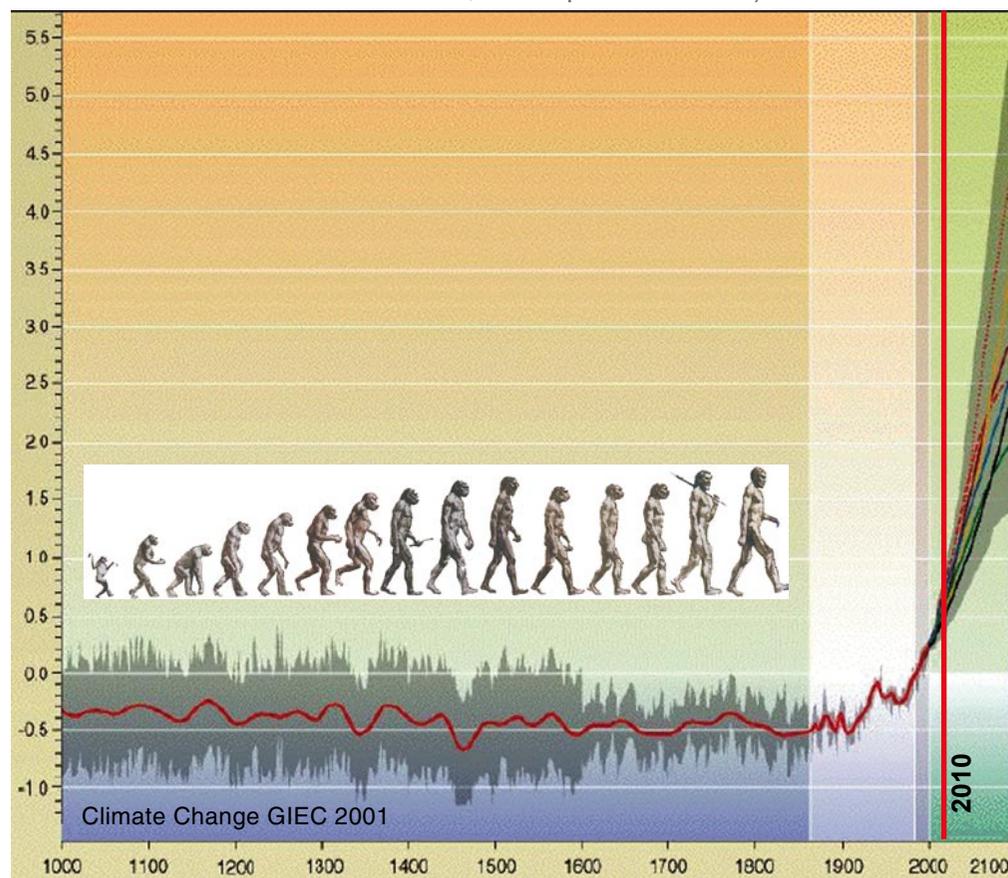
De plus, la commune, dans sa candidature à l'appel à projets, a souhaitée donner un coup de projecteur particulier sur l'aménagement potentiel de la plus vaste des zones IINA actuellement inscrite au POS. Ce site fera l'objet d'une réflexion complémentaire, abordant notamment les questions de couture urbaine entre deux secteurs discontinus (en lien avec le projet de piste cyclable prévu par la commune), de formes urbaines denses, d'équilibrage du centre ancien avec ce nouveau quartier, de traitement du carrefour principal du village, etc...

EN GUISE DE PREAMBULE

Au niveau planétaire

Le graphique joint, extrait du rapport Climate Change établi par le GIEC en 2001, montre l'évolution de la température moyenne mondiale sur le dernier millénaire. Notons que le petit âge glaciaire survenu au Moyen-Âge est à peine perceptible (moins de 1°C par rapport à la référence de 1990) au regard de l'ampleur des courbes prospectives. Les prévisions sont données dans une large fourchette allant du scénario le plus optimiste, basé sur un changement radical de nos modes de vie, au scénario inverse qui illustre la simple poursuite de nos habitudes actuelles.

Une politique immédiate très volontaire, conduite à tous les niveaux de la société, permettra de contenir le phénomène de réchauffement à des valeurs pourtant déjà très préoccupantes (élévation de la température moyenne mondiale de + 2°C à l'horizon 2050, + 3°C pour la France).



A l'échelle du temps

Si l'on concentre l'aventure humaine sur une échelle de temps d'une année :

- le 1er janvier, un Homo Habilis taille une pierre en fonction d'un projet,
- le 15 novembre, il domestique le feu,
- le 18 décembre naît l'angoisse métaphysique,
- le 26 décembre à 22h30, il peint des bisons et des mammoths,
- le 31 décembre à 10h00, il invente l'écriture à Summer,
- le 31 décembre à 23h55, il marche sur la lune.

Replacer notre évolution dans son contexte global permet de prendre conscience du peu de temps qu'il nous reste pour agir : sur cette échelle, 2050 sera atteint avant la fin de la lecture du présent document.

Au niveau national

Dans le panel des activités humaines, le secteur du bâtiment (urbanisme et architecture, hors transports induits) est responsable de :

- 50% de la consommation des ressources naturelles,
- 40% de la consommation d'énergie,
- 16% de la consommation d'eau,
- 50% de la production des déchets,
- 25% des émissions de CO₂.

Au niveau politique

Le Grenelle de l'Environnement a validé en 2007 l'objectif dit du facteur 4, c'est-à-dire la réduction de 75% des émissions de gaz à effet de serre du pays d'ici 2050 par rapport aux valeurs mesurées en 1990. L'objectif est ambitieux et impératif dans le même temps. Il impose des changements radicaux, à mettre en œuvre dès aujourd'hui. En comparaison avec le domaine des transports (autre gros producteur de CO₂), celui du bâtiment est beaucoup plus accessible aux modifications rapides et profondes, particulièrement dans la construction neuve. Les experts indiquent d'ailleurs que les objectifs ne pourront être atteints que si les bâtiments neufs sont conçus pour être à énergie positive (produisant plus d'énergie qu'ils n'en consomment) afin de contrebalancer le poids considérable du parc existant, plus difficile à améliorer et au taux de renouvellement très lent (2/3 des logements datent d'avant le premier choc pétrolier de 1974, soit 20 millions de logements peu ou pas isolés pour 1,75 milliard de m²).

L'Approche Environnementale de l'Urbanisme

« L'urbanisme crée des potentiels, l'architecture HQE® les exploite » (PUCA 2006). En d'autres termes, une maison particulièrement bien conçue en matière d'efficacité énergétique perd une partie de sa pertinence si elle s'implante dans un urbanisme non réfléchi en ce sens.

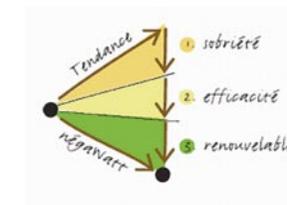
L'urbanisme peut également être présenté comme la part d'investissement qualitatif que la collectivité assume de prendre à sa charge pour le bien commun, en amont de l'investissement individuel qui se porte essentiellement sur l'architecture.

L'Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU®), démarche initiée par l'ADEME, vise à promouvoir et développer la qualité environnementale des projets d'urbanisme, au travers de la prise en compte dès la conception des axes suivants : (extrait de la plaquette ADEME 2008)

- **Energie et climat** : la forme urbaine (densité, typologie...), la topographie, l'ensoleillement, les vents... sont autant de facteurs qui influencent la consommation énergétique.
- **Déplacements** : la gestion des déplacements est un levier essentiel pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre et contribuer à la qualité du cadre de vie.
- **Déchets** : maîtriser le flux des déchets nécessite d'en produire moins (y compris par rapport au choix des modes constructifs) et d'en organiser la collecte et la valorisation.
- **Eau** : une gestion des eaux pluviales proche du cycle naturel permet de diminuer l'extension des réseaux et le surdimensionnement des ouvrages, tout en contribuant à la qualité des espaces publics.
- **Biodiversité et paysage** : l'urbanisation des dernières décennies s'est surtout développée au détriment des espaces naturels et agricoles. L'enjeu est de lutter contre cette prédation.
- **Sols et sites pollués** : réinvestir les friches urbaines et industrielles, en dépolluant leurs sols, permet de limiter la consommation foncière.
- **Bruit** : il s'agit d'organiser l'espace en fonction des sources de nuisances sonores.

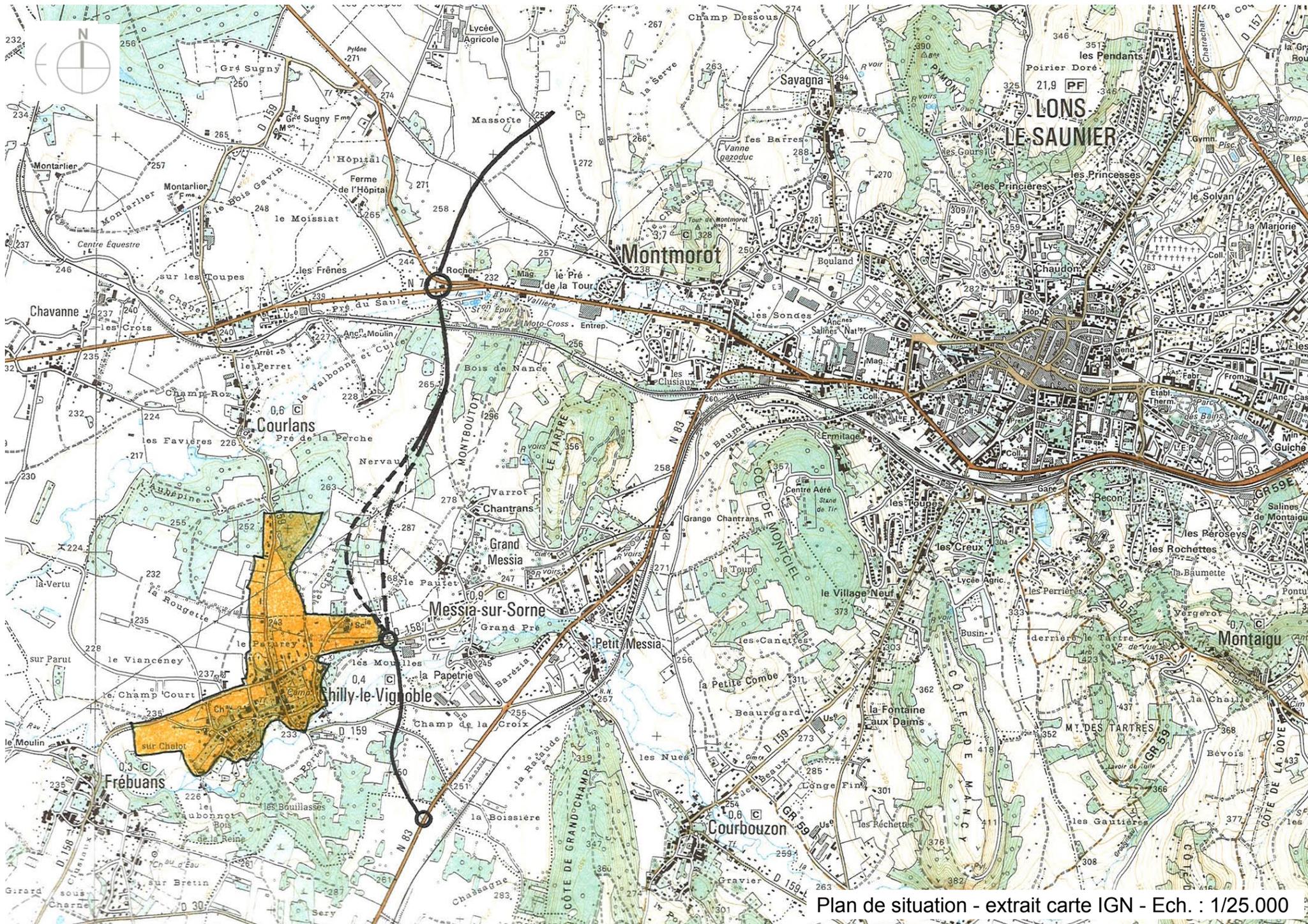
La démarche Négawatt

Partant du postulat que l'énergie la moins chère et la moins polluante est celle que l'on ne consomme pas, l'association Négawatt propose de revoir notre manière de consommer selon trois axes : sobriété, efficacité, renouvelable. En matière d'urbanisme et d'architecture, ces axes peuvent être déclinés dans les domaines suivants :



- **Sobriété** : Formes urbaines, densité, compacité Orientation des bâtiments, apports solaires passifs...
- **Efficacité** : Mutualisation (par exemple des moyens de chauffage, réseau de chaleur collectif)...
 - Efficacité des appareils (rendement élevé, entretien...)
- **Renouvelable** : Approvisionnement local (bois, biomasse...)
 - Solaire actif (panneaux photovoltaïques et/ou thermiques)...





Plan de situation - extrait carte IGN - Ech. : 1/25.000

PRESENTATION DE LA COMMUNE

Le village de Chilly-le-Vignoble se situe à environ 5 kilomètres à l'Ouest de Lons-le-Saunier, de coeur de village à centre-ville. Sa position en dehors des grands axes routiers (nationales 83 vers Lyon et 78 vers Châlon-sur-Saône et Tournus), au centre de la patte d'oie formée par ces directions, a préservé le caractère villageois de la commune malgré la proximité immédiate de la ville-préfecture.

La commune se structure autour des axes secondaires, routes départementales, qui la desservent :

- selon un axe Nord-Sud reliant Courlans à Courbouzon (RD 159)
- selon un axe Est-Ouest reliant Messia-sur-Sorne à Frébuans (RD 158).

Le territoire communal, d'une superficie d'un peu plus de 300 hectares, se trouve à la jonction de deux entités paysagères, telles que définies dans l'atlas des paysages de Franche-Comté (Néo Editions - 2000) : la Bresse Comtoise à l'Ouest et le Vignoble-Revermont à l'Est.

Cette zone de contact entre deux entités aux caractéristiques très tranchées fait écrire aux auteurs : *«Au Sud-Ouest de Lons-le-Saunier, le Val de la Vallière, qui n'apparaît pas en tant que tel parce qu'il n'est pas délimité par des bois comme ceux de l'Orain ou de la Cuisance, offre les mêmes surprises que dans les villages du Val de Seille : habitat de vignoble dans un paysage bressan ouvert.»*

La carte ci-contre, sur laquelle figure en orangé la zone urbanisée ou prévue comme telle dans le document d'urbanisme actuel, indique également le tracé du futur contournement Ouest de l'agglomération lédonienne. Cet ouvrage va profondément modifier le positionnement de Chilly-le-Vignoble par rapport à la ville-préfecture dans la mesure où le village se trouve tangenté par le tracé, mais à l'extérieur de celui-ci. Ce type d'ouvrage forme souvent une ceinture artificielle, frontière souvent infranchissable sauf ponctuellement, aux endroits prévus à cet effet (échangeurs, ponts...). Il y a fort à parier qu'au fil du temps et de l'aménagement progressif des secteurs «encore disponibles», se dessinera un secteur de périurbanisation plus ou moins continue à l'intérieur de la rocade, tourné vers la ville, et un secteur qui conservera plus naturellement son caractère rural, tourné vers la campagne, comme c'est le cas de Chilly-le-Vignoble.

Un rond-point est prévu à l'entrée Est de la commune, connectant la route départementale 158 avec la rocade, qui fait craindre une augmentation du trafic en traversée de village. Cette crainte doit pouvoir être modérée dans la mesure où cette départementale ne dessert finalement que quelques villages également situés dans la patte d'oie des deux nationales (Frébuans, Trenal...) et que le trafic issu de ces villages existe déjà. Nous pensons que le maintien au gabarit actuel de la RD 158, (voie étroite entre le futur rond-point et le carrefour principal du village), ainsi que la réalisation de quelques ouvrages «dissuasifs» et qualitatifs au sein du village (voir en fin de dossier) et à ses entrées, suffiront à contenir le niveau du trafic de transit. Seuls les habitants de la partie Sud de Courlans, se dirigeant vers Bourg-en-Bresse, auront intérêt à utiliser ce parcours passant par Chilly. Mais ne le font-ils pas déjà ? En définitive, ce rond-point servira essentiellement à rendre l'accès vers le Nord du département plus aisé aux habitants de Chilly-le-Vignoble eux-mêmes qu'à drainer un nouveau trafic vers le village.

Sur le plan démographique, l'évolution de la population est marquée par la pression foncière et la situation de périurbanité du village, mais aussi par l'aspect brutal et non linéaire de sa courbe : au sortir de la seconde guerre mondiale, et jusqu'en 1954, Chilly compte à peine plus de 300 habitants, pour passer en 20 ans à près de 400 en 1975 (+29%, soit +1,4% par an). La population régresse alors jusqu'en 1990 (phénomène probablement lié au caractère trop mono-typé des lotissements précédemment construits, sans mixité générationnelle), puis retrouve son niveau de 1975 en 1999.

La décennie écoulée a vu de nouveau une très forte progression de la population, notamment par l'ouverture de nouveaux lotissements, mais aussi de constructions «à la parcelle» au sein de secteurs déjà urbanisés. En 2007, les habitants de Chilly étaient 495 (+27% sur la période, soit +3,36% par an). Le phénomène déjà très marqué, voir exceptionnel pour la région, s'est encore accentué ces toutes dernières années, puisqu'on estime la population actuelle à environ 600 habitants, soit une augmentation de plus de 7% par an sur les trois dernières années.

Chilly-le-Vignoble a donc doublé sa population en moins d'un demi siècle, avec une évolution extrêmement forte concentrée sur la dernière décennie, de plus de 50%.

ANALYSE ARCHITECTURALE ET URBANISTIQUE

LE DOCUMENT D'URBANISME EN VIGUEUR

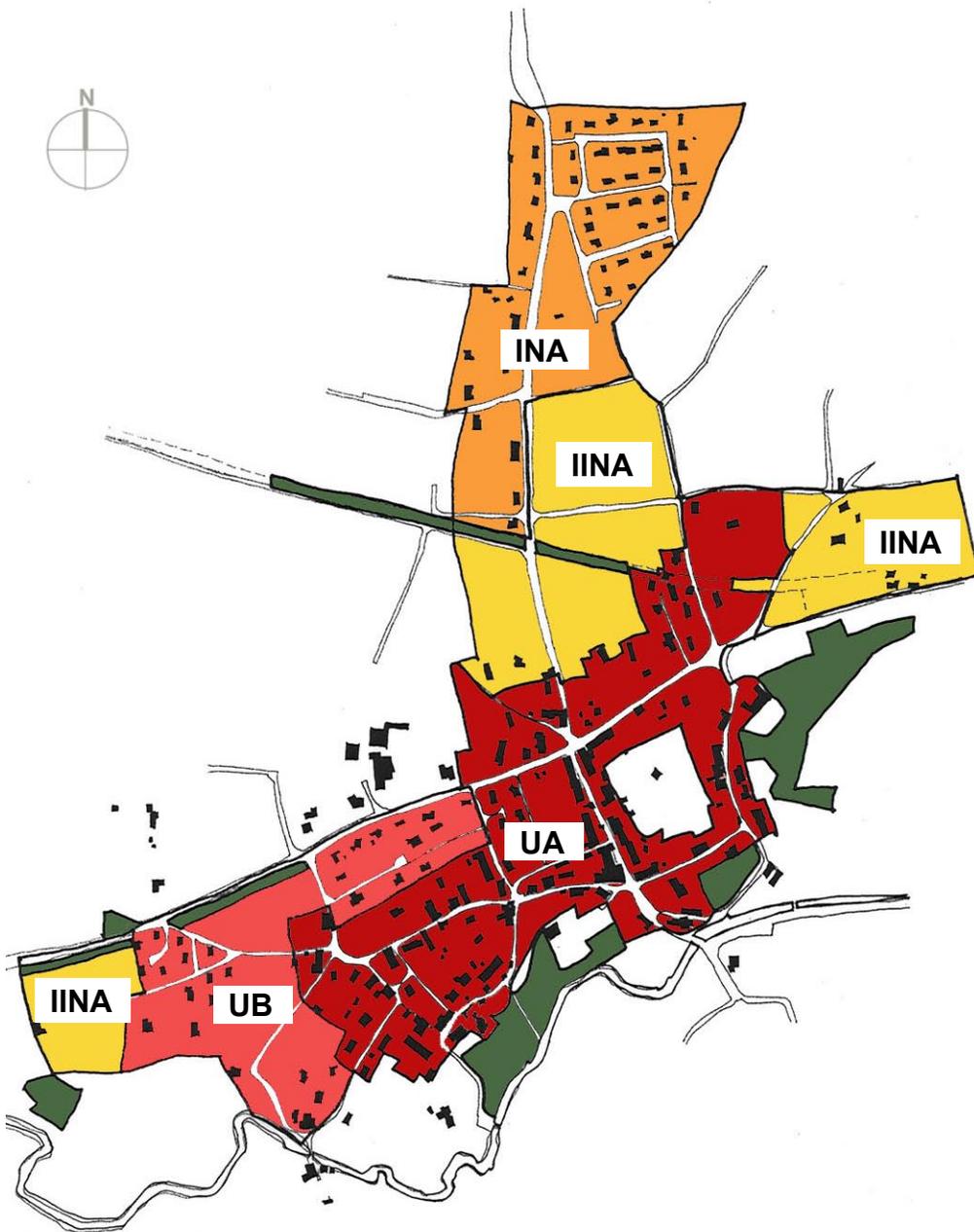
Le Plan d'Occupation des Sols qui régit le développement de la commune date de 1989. Il a été révisé en 2000. Cette révision a donné lieu à la très forte augmentation de population observée dernièrement, principalement par l'ouverture à l'urbanisation du secteur des Teppes au Nord du village, ayant eu pour effet d'accueillir environ 35 nouvelles maisons, très majoritairement individuelles, rarement jumelées.

Le schéma ci-contre synthétise ce document, où apparaissent les zones urbaines et celles à urbaniser :

- UA : «zone à caractère urbain correspondant essentiellement au noyau ancien du village et pouvant comporter une pluralité de fonctions : habitat, services, activités économiques, la principale restant toutefois l'habitat.»
- UB : «correspond à la périphérie immédiate de la zone UA et aux extensions urbaines. Elle présente une structure assez lâche, avec une pluralité de fonctions parmi lesquelles domine cependant l'habitat, principalement sous forme de pavillons individuels.»
- INA : «zone à vocation d'habitat non (ou insuffisamment) équipée, réservée à l'urbanisation future, à court ou moyen terme, sous forme de quartier nouveau aménagé de façon cohérente.»
- IINA : «zone non équipée réservée à une urbanisation future à long terme.»

On note particulièrement sur ce schéma :

- la déconnexion de la zone INA des Teppes par rapport au tissu villageois ancien,
- le secteur non ou très peu urbanisé dans le quart Nord-Ouest, correspondant aux terres agricoles principales de la commune,
- l'urbanisation contenue par la rivière et ses zones inondables et/ou paysagères au Sud,
- la localisation des zones IINA, la plus vaste étant destinée à faire la couture entre la zone INA maintenant aménagée et le carrefour principal du village, les deux autres aux entrées Est et Ouest de la commune,
- la grande «tâche blanche» au coeur du village, qui correspond à l'emprise du parc communal aménagé en camping municipal,
- la trace linéaire (espace boisé classé) de l'ancienne voie ferrée qui traverse la principale zone IINA.



Synthèse du POS actuel - Ech. : 1/10.000

TRACE BATIE

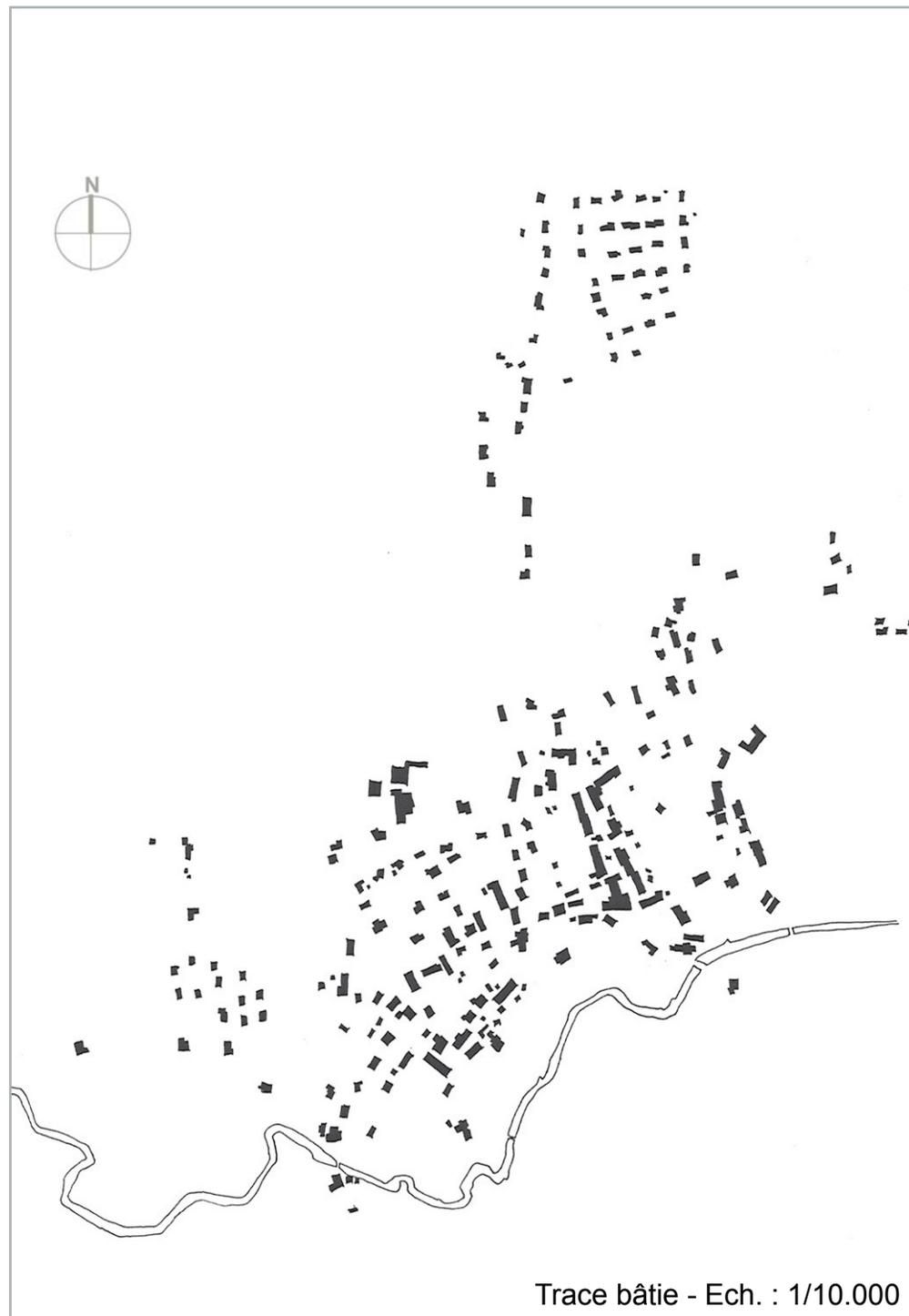
La synthèse de la trace bâtie du village fait ressortir les éléments les plus marquants de l'organisation urbaine, qu'elle soit ancienne ou plus récente.

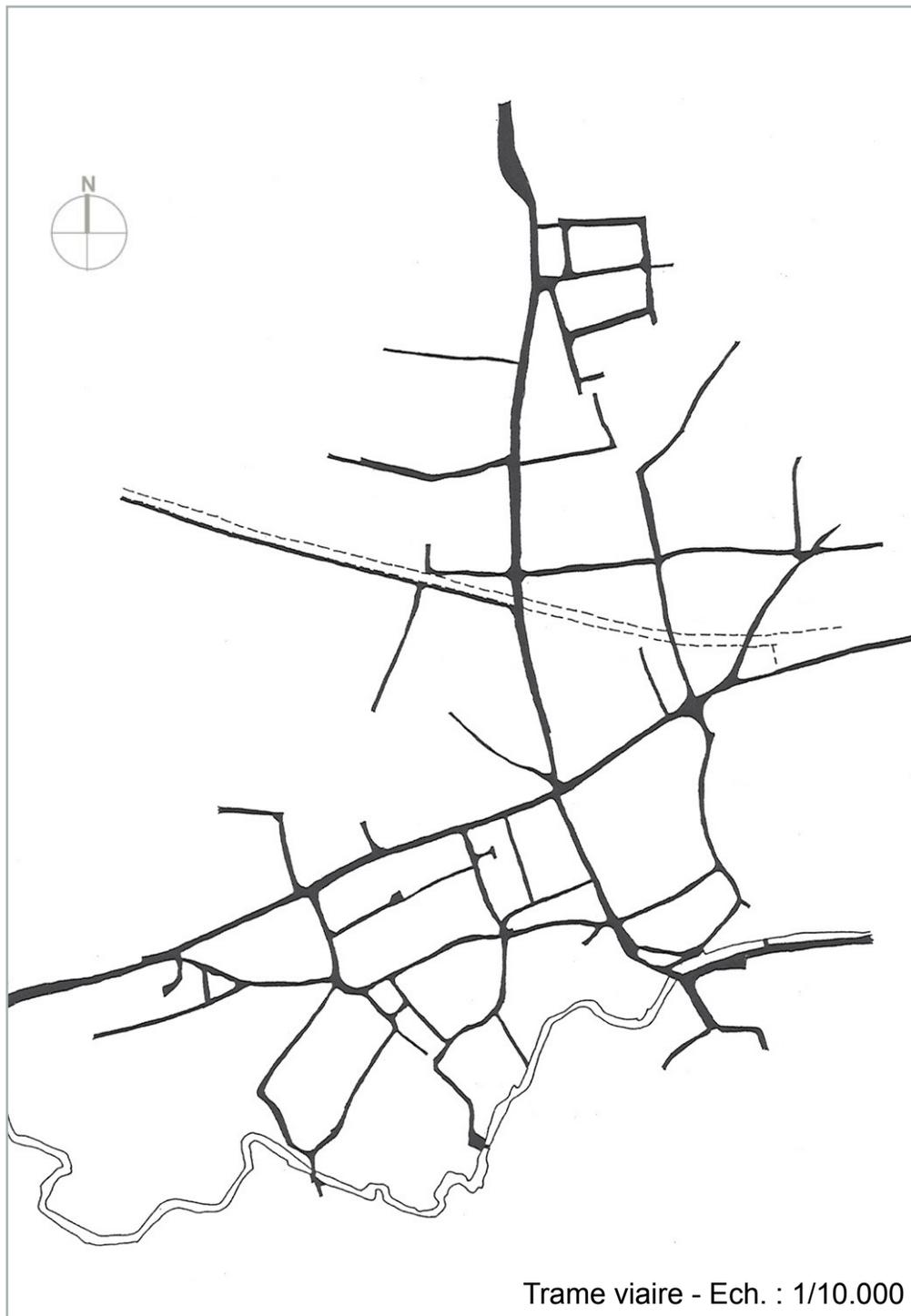
Le schéma ci-contre montre un village qui s'est organisé à proximité de la rivière tout en se préservant des secteurs inondables. La Sorne définit le flanc Sud du village et forme une limite naturelle à l'urbanisation, qui n'a jamais été franchie.

La trace de la rue principale, orientée plus ou moins Nord-Sud, est bien lisible grâce à l'implantation le plus souvent continue du bâti le long de cet axe. De plus, les différents bâtiments qui composent le cadre de cette rue sont construits avec un recul très faible par rapport à la voirie. Comme en écho à cet axe premier, la rue de l'Hospital reprend ce schéma de manière un peu moins dense, vers l'Est.

En revanche, à l'Ouest de la Grande Rue, l'organisation urbaine prend une orientation générale Nord/Est-Sud/Ouest et définit un quartier moins linéaire, plus épais, dont le point fort est marqué par la Cour des Poiriers, qui fut peut-être considérée à l'origine comme un hameau du village principal.

On note également dans le secteur Nord-Ouest l'emprise plus importante de l'exploitation agricole, et surtout à l'extrême Nord le nouveau lotissement des Teppes dont l'implantation très déconnectée du tissu bâti ancien transforme profondément la morphologie traditionnelle du village. Celle-ci était restée jusque-là relativement groupée si l'on excepte quelques implantations formant des tâches ponctuelles à l'Est et à l'Ouest du village ainsi que l'implantation linéaire le long de la route menant à Courlans vers le Nord.





Trame viaire - Ech. : 1/10.000

TRAME VIAIRE

Le système viaire qui soutient le développement du village est fondé sur le croisement à l'équerre des deux routes départementales Nord-Sud (RD 159) et Est-Ouest (RD 158), définissant quatre cadrans aux statuts très différenciés :

- le cadran Sud-Ouest est celui du village traditionnel, structuré autour de son réseau de rues, venelles, chemins offrant aux promeneurs et aux résidents des cheminements très variés et tous reliés les uns aux autres,
- le cadran Sud-Est, prolongement du village vers son château, beaucoup moins densément desservi car accueillant le parc occupé par l'actuel camping municipal, et dont les rues en boucle forment l'unique îlot,
- le cadran Nord-Ouest est encore entièrement dédié à l'agriculture et ne présente donc que quelques chemins d'exploitations assurant l'accès aux parcelles cultivées (le diagnostic agricole réalisé par la Chambre d'Agriculture en mai 2010 note d'ailleurs : «*Les cultures se rencontrent dans la zone de plaine à l'Ouest de la commune. Cette zone a un fort potentiel agricole. Outre ses dispositions aux grandes cultures, cette zone présente un potentiel très intéressant pour d'éventuelles productions maraîchères de proximité.*»),
- le cadran Nord-Est dont le réseau viaire est encore calqué sur les anciens chemins d'exploitations, mais qui s'est petit à petit urbanisé «au coup par coup», urbanisation probablement liée à la position de la petite gare le long de l'ancienne voie ferrée dont on sent encore aujourd'hui la trace paysagère, mais qui ne peut plus former le support d'une nouvelle voie de communication car entièrement privatisée.

Enfin, le lotissement des Teppes à l'extrême Nord, reprend des dimensions et configurations d'îlots connues au sein du village traditionnel, bien que les nouvelles voiries soient calibrées de manière beaucoup plus large.

On note que, tant dans les extensions récentes proches du village qu'au lotissement excentré des Teppes, l'écueil des voies en impasse a su être évité, rendant les circulations de tous types fluides au travers des différents quartiers.



Vue d'ensemble - Ech. : 1/10.000



1 : l'église et la Sorne

L'ARCHITECTURE TRADITIONNELLE DU VILLAGE

Le bâti traditionnel remarquable est bien sûr constitué par le très bel ensemble de l'église et ses bâtiments attenants, bordé par la Sorne, mais aussi par l'alignement des maisons, souvent de facture assez modeste, qui forme le cadre de la Grande Rue descendant vers la rivière.



2 : le bâti continu de la Grande Rue



3 : chemins et venelles, anciennes fermes et maisons vigneronnes

On trouve également de nombreuses anciennes fermes ou maisons vigneronnes, bâtisses qui jalonnent au gré des venelles étroites les quartiers situés entre la route départementale Est-Ouest et la rivière.

L'entrée Est de la commune est marquée par la présence d'une belle demeure bourgeoise construite sur un plan rectangulaire enrichi de deux ailes perpendiculaires abritant les dépendances. Son vaste parc s'étend à l'arrière jusqu'aux limites de Messia-sur-Sorne, et sera amputé de sa partie la plus éloignée pour la construction du contournement Ouest de Lons.

Le quartier Ouest, incluant la Cour des Poiriers et le Clos Chamberland, présente une structure spécifique particulièrement intéressante, tant sur le plan de l'urbanisme que de l'architecture. Ce quartier s'est en effet constitué à partir de quelques fermes et maisons vigneronnes plus ou moins isolées à l'époque de leur édification, reliées entre elles par un réseau serré de venelles et chemins qui subsistent encore aujourd'hui sous leur forme et leur étroitesse d'origine. Cette disposition, à l'écart de tout axe de circulation, donne au quartier un caractère calme et convivial où le piéton prédomine sur l'automobile contrainte de circuler à vitesse très réduite uniquement par la configuration des lieux.



4 : demeure bourgeoise implantée à l'entrée du village



5 : architecture importée de la ville proche



6 : La Cour des Poiriers, témoin du caractère agricole du quartier d'origine

Autre fait notable, ce quartier s'est peu à peu densifié par la construction au fil du temps de quelques maisons nouvelles qui ont pris place assez naturellement dans le tissu préexistant. La proximité de la ville-préfecture a donné lieu à des «importations» d'architectures citadines, y compris dans le vocabulaire des clôtures en ferronnerie, comme en atteste la photographie ci-contre.

Le résultat obtenu par ce développement non organisé donne une impression de diversité au sein d'une trame homogène, où se mêlent avec bonheur l'architecture traditionnelle agricole telle celle de la Cour des Poiriers (photo ci-dessus) à des architectures plus récentes marquant chacune leur époque et s'échelonnant de la fin du XIXe siècle à nos jours.

On imagine que la culture vivrière (vergers, jardins potagers...) était prédominante dans la structure d'origine. Un certain nombre de ces petits coins de paradis subsistent encore malgré le progressif et relatif «remplissage» du quartier. Il pourrait être opportun d'intégrer au futur document d'urbanisme la conservation de ces espaces de respiration paysagère et sociale comme un des éléments caractéristiques de ce secteur de Chilly-le-Vignoble.



7 : des vergers et potagers subsistent avec bonheur



8 : l'entrée Ouest du village, au bâti très peu marqué

LES EXTENSIONS RECENTES

Le développement urbain le plus récent, essentiellement depuis les années 70, se caractérise ici comme presque partout ailleurs par une structure beaucoup plus lâche des constructions, formant un tissu bâti très peu dense et souvent peu lisible car implanté très en retrait des limites du domaine public.

C'est ainsi qu'à l'entrée Ouest du village, comme illustré ci-dessus, la petite route de campagne qui relie Chilly-le-Vignoble à Frébuans peine à se transformer en rue de village. Les rives du domaine public sont très peu densément construites et l'élément végétal assure encore une forte présence dans le paysage de l'automobiliste, que rien n'incite à ralentir.

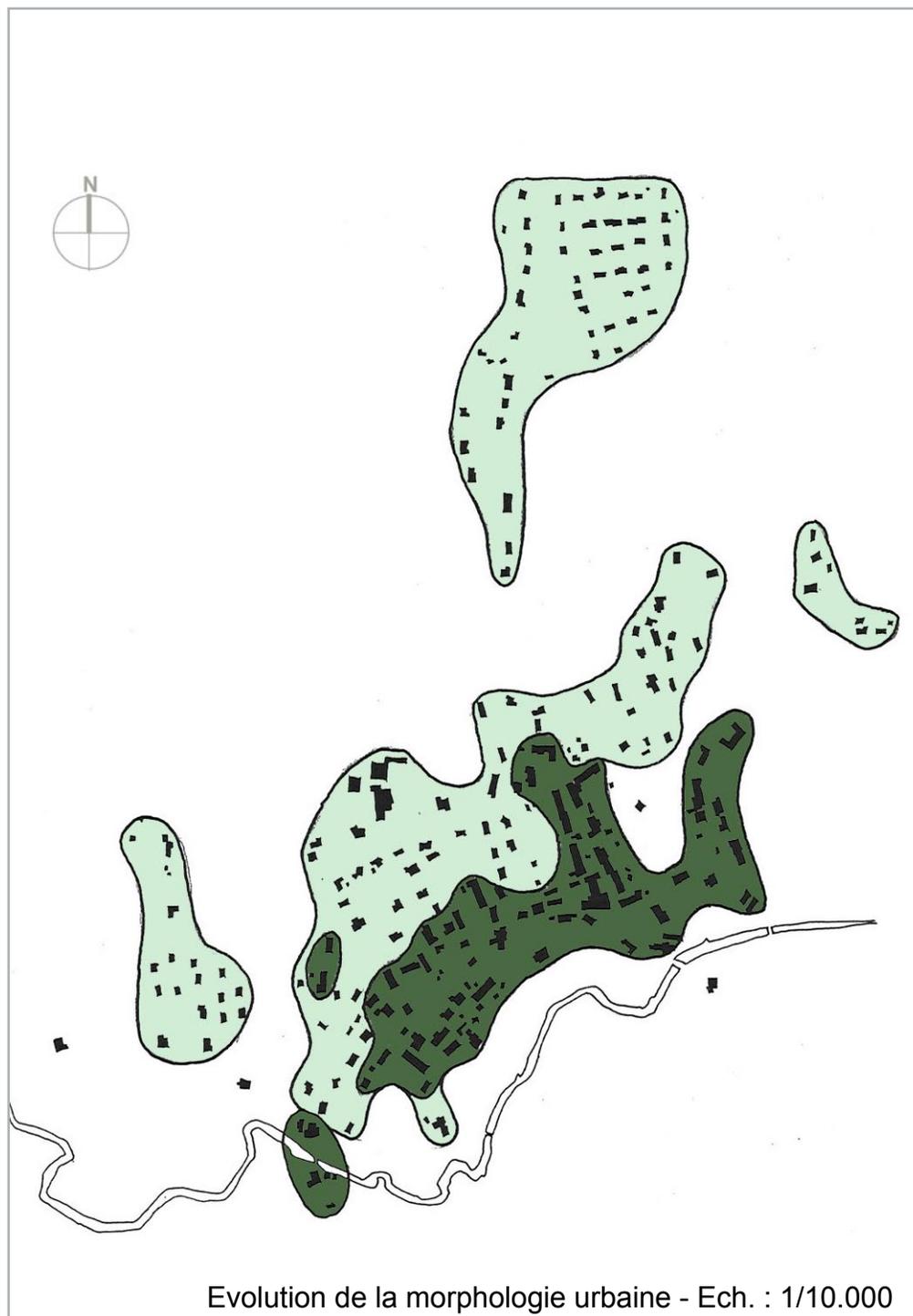
L'alignement de résineux qui marque cette entrée de sa masse sombre et très compacte, noté en espace boisé classé au POS actuel de la commune, aurait peut-être intérêt à disparaître au profit d'un aménagement dense de la zone UB située à l'arrière de cette barrière artificielle, afin d'affirmer l'arrivée progressive vers le coeur de village.

Les trois photos de gauche illustrent le caractère très isolé de l'implantation du dernier lotissement de la commune, aux Teppes, le long de la départementale qui mène à Courlans et à la voie verte. Une piste cyclable va être construite le long de cet axe afin de tenter de «rapprocher» un peu le lotissement du coeur de village. Malgré son implantation surprenante, on note que ce quartier, apparaissant un peu comme un hameau, présente une relative densité et une maîtrise des volumes, teintes et orientations qui inscrit un ensemble cohérent dans le paysage ouvert de ce secteur Nord de la commune.



9 : le lotissement des Teppes à l'extrême Nord de la commune





EVOLUTION DE LA MORPHOLOGIE URBAINE

Le schéma ci-contre représente l'évolution morphologique synthétisée du village :

- en vert foncé est figurée l'emprise du village d'origine. Le territoire nécessaire pour accueillir les 307 habitants de 1954 (ainsi que les 432 habitants de 1820...) était de l'ordre de 13,5 hectares. A noter que la tâche urbaine ainsi obtenue diffère quelque peu de celle de l'actuelle zone UA du POS mis en révision, qui classait sous le vocable de «noyau ancien» le secteur qui s'est étendu au Nord de la route départementale Est-Ouest, jusqu'à l'ancienne voie ferrée.

- en vert clair sont regroupés les différents secteurs d'extensions récentes de la commune, à savoir les constructions ayant vu le jour dans la seconde partie du XXe siècle et jusqu'à nos jours. Cette emprise multiforme a principalement épaissi le village d'origine en direction du Nord et de l'Ouest, englobant de petites entités anciennes autonomes, et notamment le secteur du moulin sur la Sorne. Ce développement urbain a également créé des poches déconnectées du tissu ancien, aux entrées Est et Ouest de la commune, mais surtout au Nord avec l'urbanisation linéaire le long de la route de Courlans et avec le lotissement des Teppes. Cette seule poche représente une artificialisation de territoire de l'ordre de 10 hectares, à comparer aux 13,5 hectares de l'ensemble du village ancien. L'ensemble des territoires pris par les extensions récentes se monte à 31 hectares environ, portant la superficie totale urbanisée à 44,5 hectares.

Si l'on considère que la commune a doublé sa population en un demi-siècle, elle a, pour accueillir ces nouveaux habitants, plus que triplé sa superficie.

A l'échelle - longue - du temps de l'urbanisme, peut-on envisager que Chilly-le-Vignoble puisse poursuivre son développement sur le schéma du demi-siècle passé ? Peut-on imaginer dans une cinquantaine d'années un village devenu bourg de 1.200 habitants, occupant une superficie de 150 hectares (soit la totalité des surfaces agricoles actuelles) ? Ces chiffres paraissent aberrants, ils sont pourtant simplement le reflet de ce que produirait un urbanisme basé sur l'habitat individuel isolé quasiment exclusif tel qu'il est pratiqué actuellement (soutenu bien sûr par un développement économique et démographique en adéquation...). L'urbanisme de demain se définissant aujourd'hui, d'autres formes urbaines et modèles d'organisation sont à mettre en place dès maintenant pour préserver le développement raisonné des communes tout en participant à la lutte contre le dérèglement climatique en cours et au maintien des terres agricoles.

UN CAS CONCRET : EXPLORATION DES PRINCIPES

L'objet de la présente réflexion n'est pas de tracer les grandes lignes des futures Orientations d'Aménagement (OA) qui compléteront utilement le zonage et le règlement du PLU, travail dévolu au Bureau d'Etudes missionné à cet effet, mais bien de sensibiliser - au travers d'exemples d'organisation spatiale - le Conseil Municipal sur les incidences et conséquences de tel ou tel type de décisions politiques en amont sur le devenir de l'urbanisme communal.

Nous en avons déjà fait mention, le POS actuel de la commune définit une vaste zone IINA, située entre le village ancien et le nouveau lotissement des Teppes, et destinée à devenir constructible à court ou moyen terme dans le futur document d'urbanisme.

Il s'agit d'un territoire composé de trois sous-secteurs :

- la zone principale, située au Nord de l'ancienne voie ferrée et s'étendant jusqu'aux limites Sud du lotissement, présente une superficie de l'ordre de 4 hectares,
- deux secteurs complémentaires situés de part et d'autre de la route de Courlans, dans l'espace interstitiel restant entre les franges Nord du village et l'ancienne voie ferrée, qui totalisent 3 hectares, 1,7 à l'ouest de la route et 1,3 de l'autre côté.

Le secteur principal est actuellement cultivé. Il présente une faible pente d'environ 2% moyen, tournée vers le Nord-Ouest. Il est essentiellement desservi par la route de Courlans qui longe tout son flanc Ouest, mais aussi par la petite rue qui devient chemin, en provenance de la partie Nord-Est du village. Un chemin d'exploitation situé dans le tiers Sud du terrain relie ces deux voies d'accès. Sa limite Nord est marquée par un fossé, son flanc Est étant bordé d'un massif forestier. Une ligne moyenne tension tangente son périmètre dans l'angle Nord-Ouest.

Le paysage est fortement marqué par la ligne d'arbres de hautes tiges (espace boisé classé) qui s'est développée sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée.

Au-delà de cette limite, le secteur Sud-Est est composé des fonds de parcelles en lanières très profondes d'habitations existantes, le secteur Sud-Ouest étant une grande parcelle en herbe.



Les grandes lignes du paysage - Ech. : 1/5.000



vue du terrain en venant du village



vue du terrain depuis le lotissement des Teppes



l'espace interstitiel entre le village et l'ancienne voie ferrée

L'INITIATIVE LAISSEE AU PRIVE, SANS REFLEXION D'ENSEMBLE

Le secteur principal de l'actuelle zone IINA est réparti en six parcelles, la plupart de grande taille (de 6.000 à 10.000 m²), et cinq propriétaires, les deux parcelles Nord appartenant à la même personne et représentant presque la moitié du terrain.

Le schéma ci-contre tente de simuler quel type de paysage bâti pourrait se constituer dans le cas où d'une part le secteur est effectivement validé comme constructible dans le futur document d'urbanisme, et d'autre part les propriétaires décident, indépendamment les uns des autres, de «lotir» les terrains dont ils ont la maîtrise.

Partant du principe que l'on ne peut pas, sauf cas exceptionnel, attendre du privé qu'il prenne à sa charge l'intérêt collectif, chaque propriétaire est susceptible d'aménager sa parcelle sans tenir compte de ce que fera son voisin, sans tenir compte des besoins réels de la communauté villageoise, et donc de créer des «zones d'habitat» non intégrées au village. C'est notamment le cas des deux grandes parcelles du Nord appartenant au même propriétaire, qui risquent d'être desservies par une voie en impasse raccordée à la route départementale, créant ainsi une entité d'une quinzaine de maisons totalement refermée sur elle-même, en un lieu stratégique du village où la recherche urbanistique doit plutôt être tournée vers la constitution de liens Nord-Sud.

Les deux grandes parcelles du Sud bénéficient de la desserte existante par le chemin d'exploitation. Des deux parcelles les plus petites à l'extrême Sud, l'une d'elle est particulièrement difficile à aménager décemment du fait de son éloignement des voies existantes et de la présence écrasante de l'espace boisé au plein Sud, portant ombre sur une partie des terrains de ce secteur.

Au titre des inconvénients individuels (portant sur les futurs habitants), on peut également mentionner qu'une telle disposition tourne la moitié des habitations vers le Nord (façade principale et jardin), ce qui est inenvisageable aujourd'hui plus qu'hier encore (cf règlementation BBC 2012 et Passif 2020).

Mais les inconvénients de l'ordre de l'intérêt collectif sont bien plus nombreux et lourds de conséquences pour la cohérence du village :

- création d'un «quartier» mono-fonctionnel, composé exclusivement de maisons individuelles, essentiellement en accession à la propriété, donc drainant une population au profil socio-économique unique.

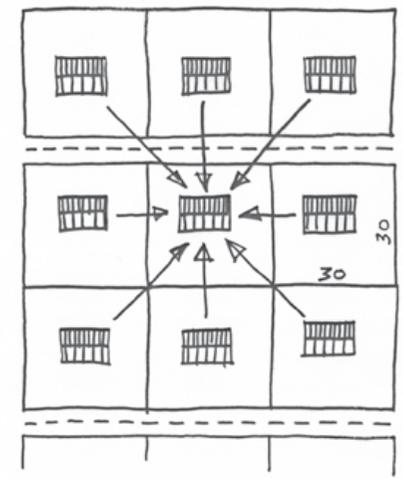
- grande consommation de foncier de par la densité relativement faible de l'opération vue dans son ensemble, sur un des derniers territoires potentiellement constructible de la commune,

- pas de création d'espaces publics, lieux de convivialité et de lien social,

- pas de création de lien Nord-Sud entre le lotissement excentré des Teppes et le village, mais seulement le remplissage d'une portion de paysage «disponible»...,

- pas d'influence sur la route départementale dans le but de la transformer en rue de village mais au contraire un renforcement de la dangerosité de cet axe par la constitution d'un front très peu bâti et en retrait de la voie, malgré la présence de la future piste cyclable programmée par la commune, qui risque de n'être perçue que comme un élément accélérateur plus que ralentisseur de la circulation motorisée à cause de son caractère linéaire,

- etc...



bâti isolé et co-visibilité

Un aménagement au coup par coup, sur la base du cadastre actuel - Ech. : 1/2.000



UNE ACTION CONCERTÉE, UN PORTEUR DE PROJET UNIQUE

L'émergence d'un quartier cohérent nécessite de se dégager des limites cadastrales actuelles afin de pouvoir mener la réflexion sur l'ensemble du site, et donc de partir du présupposé que l'ensemble des propriétaires privés sont d'une part volontaires pour voir leur bien aménagé, et d'autre part acceptent de le réunir avec les biens voisins, bénéficiant alors d'une plus-value équitablement répartie entre eux, quelle que soit la destination finale de leur portion de territoire.

De plus, la greffe d'un nouveau quartier dans le tissu villageois répondant de manière satisfaisante aux besoins de liaisons interquartiers, de création d'espaces publics, de mixité sociale et fonctionnelle, requiert l'intervention d'un aménageur (public ou privé) qui apporte notamment l'ingénierie qui manque par définition au simple particulier. D'autre part, on n'imagine naturellement pas un particulier prendre en charge l'aménagement d'espaces publics ou la création d'équipements publics.

Considérant que ces conditions pourraient être remplies à terme, le schéma ci-joint a pour objectif d'illustrer une des très nombreuses possibilités formelles d'aménagement du secteur. Le Bureau d'Etudes actuellement en charge du PLU, puis par la suite le concepteur (architecte, urbaniste...) du quartier, apporteront à la commune leurs compétences, sensibilité conceptuelle, force de proposition, à l'élaboration progressive du projet, et pourront baser leur travail de conception sur la trame d'un cahier des charges permettant d'affirmer les principes d'aménagement exprimés au travers de ce schéma à visée pédagogique et d'aide à la décision envers les élus de la commune.

Les principes d'aménagement développés ici peuvent être synthétisés comme suit :

- création d'un **espace public à dominante minérale** (placette de village qui fait actuellement défaut à la commune), conçu et positionné de manière à marquer clairement l'arrivée dans le secteur dense du village, puisque le lotissement des Teppes au Nord ne peut assurer cette fonction de marquage de l'espace. Ce nouvel espace symbolique du village doit être accompagné par l'implantation d'**équipements publics et / ou services à la population** (par exemple maison médicale, éventuellement transfert de la Mairie...). Un équilibre doit être trouvé entre ce nouveau pôle d'attraction du village et le secteur de la Grande Rue, sans affaiblir le coeur de village traditionnel.

- préservation et aménagement d'un **espace public végétal** en bordure Nord de l'espace boisé classé, soumis à l'ombrage des arbres de haute tige et de ce fait peu apte à accueillir un secteur de logements.

- raccordement viaire avec les secteurs environnants (route de Courlans à l'Ouest, chemin d'exploitation à l'Est, lotissement des Teppes au Nord) et création de **rues traversantes**. Affirmation des **déplacements «mode doux»** piétons, vélos, par la création de cheminements dédiés et leur raccordement à la future piste cyclable qui va tangenter le site et aux chemins environnants à l'Est.

- en coeur d'îlot, organisation d'une trame urbaine apte à accueillir une **diversité de logements** (tant en taille qu'en mode d'occupation - accession à la propriété, location-accession, location), basé sur le **logement individuel groupé** et le **logement intermédiaire** sur petites parcelles, à l'exclusion du logement individuel isolé dévoreur de foncier et incompatible avec les critères environnementaux de l'urbanisme (réduction des surfaces imperméabilisées, compacité des enveloppes bâties chauffées, potentialisation des apports solaires passifs et actifs, etc...)

- préservation d'une zone non construite sous la ligne moyenne tension au Nord du site (bassin de rétention paysager, jardins potagers, verger...)

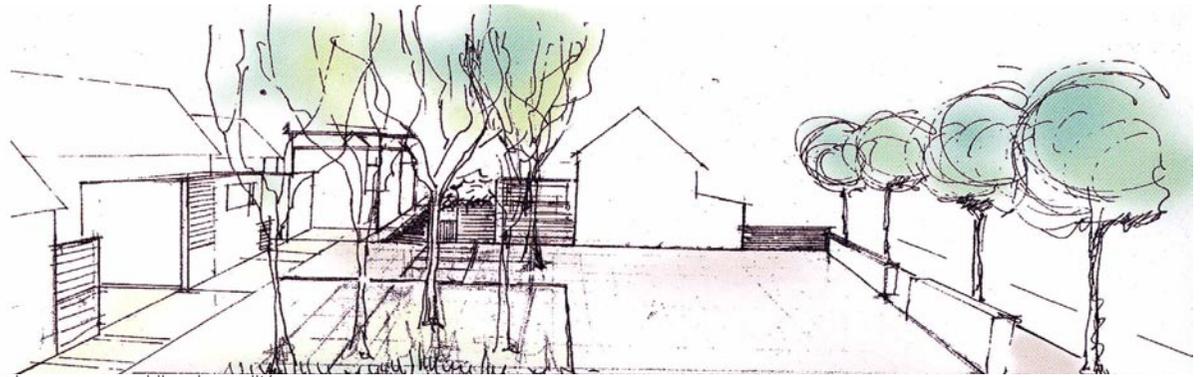
- au Sud de l'ancienne voie ferrée, **densification** affirmée des constructions **le long de la route** départementale, favorisant sa transformation en rue de village, à l'image de la Grande Rue.

La mise en oeuvre de ces principes définit une capacité d'accueil de 30 logements individuels groupés et 10 logements intermédiaires dans le secteur Nord, 5 individuels groupés et 20 intermédiaires au Sud-Est, 15 individuels groupés et 20 intermédiaires au Sud-Ouest, soit une capacité totale d'une centaine de logements, représentant une augmentation potentielle de la population de plus de 50%.

Cette capacité démesurée au regard des prospectives démographiques, des orientations du SCOT, et tout simplement de la cohérence sociale du village, doit être comprise comme un potentiel sur le très long terme, ce seul secteur étant parfaitement à même de répondre aux légitimes besoins de développement de la commune, étalé sur plusieurs décennies. Un phasage rigoureux et pérenne est à établir, qui donne la priorité à l'aménagement des rives de la route de Courlans avant d'urbaniser les futurs coeurs d'îlots.



Une réflexion d'ensemble - Ech. : 1/5.000



des espaces publics de qualité



habitat individuel groupé, chemins piétons (France)



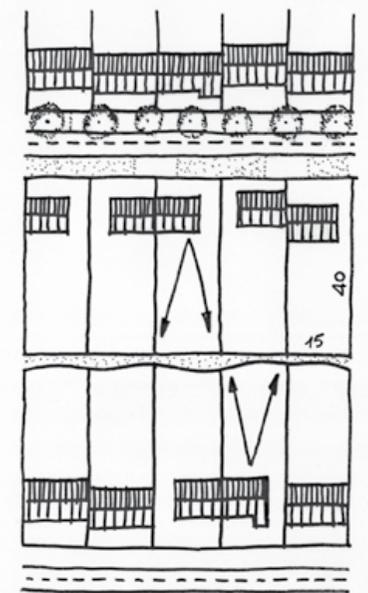
des espaces partagés



habitat individuel groupé, construction bois (Autriche)



habitat individuel groupé, petites parcelles (Suisse)



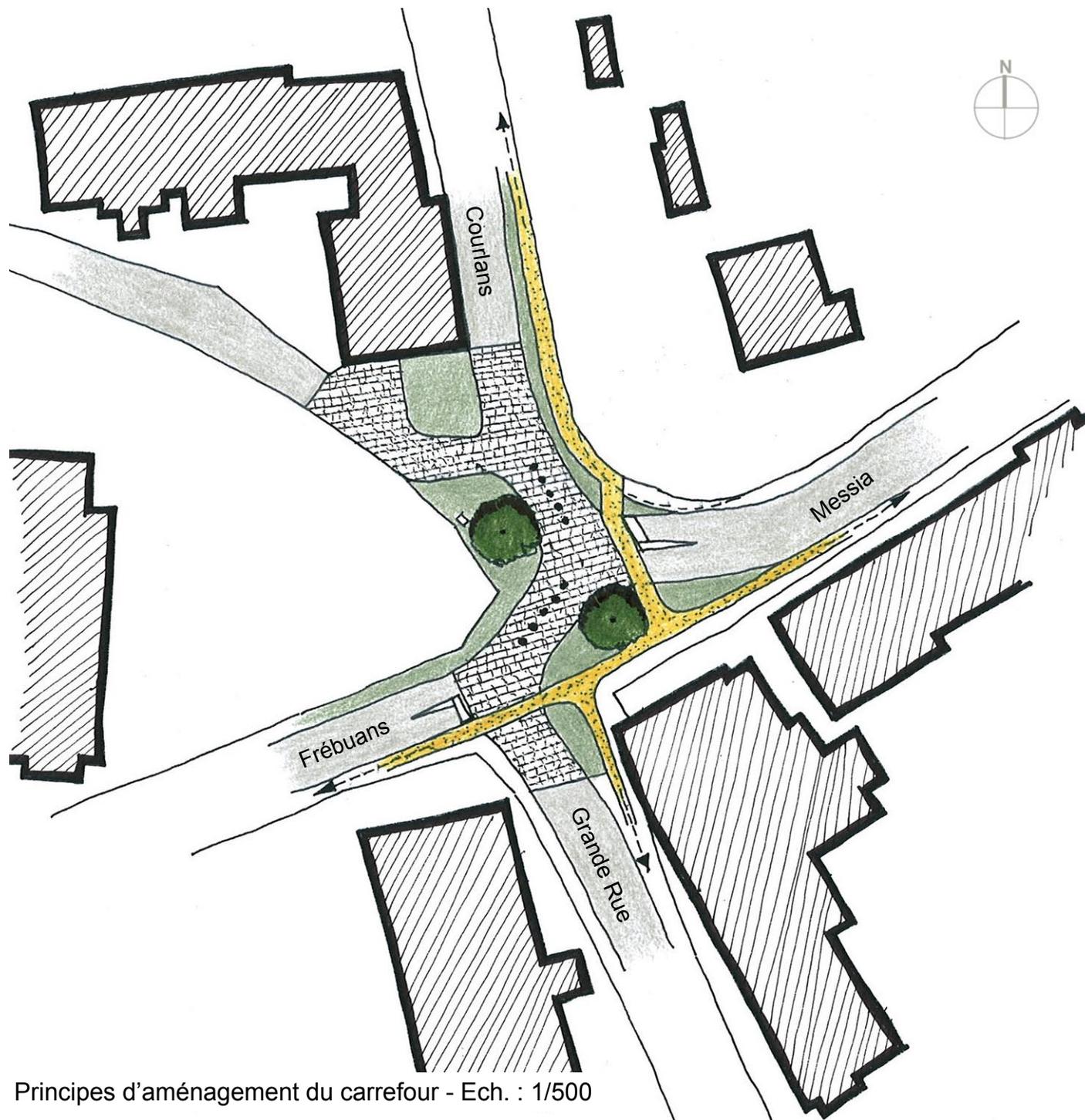
bâti groupé et intimité

PRINCIPES D'AMENAGEMENT DU CARREFOUR

Comme le montrent les deux panoramiques, le carrefour qui gère le croisement des deux routes départementales au niveau de l'entrée de la Grande Rue est aujourd'hui traité de manière exclusivement « routière » : vastes surfaces goudronnées, larges courbes qui n'incitent pas l'automobiliste à ralentir. Le piéton n'a guère sa place dans cet environnement. Ce croisement doit devenir un lieu d'articulation important entre les nouveaux quartiers Nord de la commune et le village ancien.

Quelques principes d'aménagement, se basant sur un fort ralentissement des véhicules et dont une illustration possible est figurée sur le schéma, permettront de sécuriser mieux ce lieu stratégique qui doit être un élément de jonction et de continuité des circulations douces plutôt qu'un obstacle à franchir pour les piétons et les deux-roues :

- priorité donnée à la circulation Nord-Sud (véhicules et piétons), mais en décalant les voies pour créer un effet de baïonnette,
- mise en place de « stop » et création d'une chicane dans le sens Est-Ouest,
- forte diminution de la surface goudronnée, réduite à son strict minimum au profit du végétal et d'un traitement de sol « roulant » de qualité, type pavés,
- plantation de deux arbres marquant un effet de porte, un rétrécissement du champ visuel de l'automobiliste et une rupture de la perspective Est-Ouest,
- travail sur l'élément lumière pour une ambiance nocturne de village et non de route.



Principes d'aménagement du carrefour - Ech. : 1/500



vue du carrefour vers Frébuans et Courlans



vue du carrefour vers Messia et la Grande Rue