



ATELIER

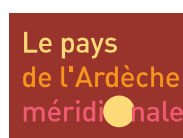
« HORS LES MURS »

EN ARDÈCHE

*De l'immersion in situ
au projet à distance*

Master 1 - Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble
Master 1 - Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine





Ce document a été imprimé avec le soutien financier de la région Auvergne Rhône-Alpes, du programme européen LEADER Ardèche³, de la communauté de communes des Gorges de l'Ardèche, du CAUE de l'Ardèche, de la Fédération nationale des Parcs naturels régionaux.

ATELIER

« HORS LES MURS »

EN ARDÈCHE

*De l'immersion in situ
au projet à distance*

2019-20
ENSAG
IUGA

SOMMAIRE

ÉDITOS	p. 8
CADRE PÉDAGOGIQUE	p. 12
PRÉSENTATION CRITIQUE DU TERRITOIRE	p. 17
/0 QUATRE THÉMATIQUES TRANSVERSALES AUX PROJETS	p. 36
/1 MOBILITÉS ET SAISONNALITÉ	p. 40
1.1 Ruoms, le site de la Petite Vitesse	p. 42
Nicolas ALFARO et Fabien TONNARD	p. 46
Pablo CABRERA MORENO et Olga CHERNOVA	p. 66
/2 RECYCLAGE ET RÉINVENTION DU TRAVAIL	p. 84
2.1 Ruoms, le site Fergusson	p. 86
Wendy BONCI, Matacha GAUJOUX et Rachel CORRIVEAU	p. 106
/3 PARCOURS RÉSIDENTIELS ET MUTATION DES ACTIVITÉS	p. 104
3.1 Ruoms, le site Salomon	p. 106
Mickael GENISIO et Tahir MEMIL	p. 110
Aitana ELDIN et Malaurie MAQUIN	p. 152
3.2 Vallon-Pont-d’Arc, le site Pablo Neruda	p. 176
Samantha SOENARJO et Benjamin GALENTI	p. 180
Yizhen LI et Isabel SANTOS DE MELO	p. 200
Phuc NGUYEN	p. 220
/4 SOLS PRODUCTIFS ET TRANSFORMATION DE L’EXISTANT	p. 240
4.1 Vallon-Pont-d’Arc, le site de l’ancien collège	p. 242
Lou CHAUBARD et Alicia ROUZE RIVIERE	p. 248
Adrien CADOUX et Justine VIBRAC	p. 264
/5 OUTILS EXPLORÉS, RÉFÉRENCES PARTAGÉES	p. 286
5.1 Le projet, le territoire et l’atelier, in situ et à distance	p. 288
5.2 Bibliothèque imaginaire	p. 292
5.3 Références-clés	p. 294
/6 REMERCIEMENTS	p. 296

Les gorges de l'Ardèche, un territoire à deux visages

Par Frank Le Bail, enseignant à l'ENSAG

L'atelier s'inscrit dans la lignée des enseignements engagés depuis plusieurs années au sein du master Architecture Ville Ressource portant, entre autres, sur les enjeux des territoires péri-urbain et des territoires en déprise qui s'avèrent être de véritables laboratoires de réflexion et d'action.

J'ai eu l'honneur et le plaisir cette année de porter cet atelier de Master 1 qui a questionné le territoire de la Communauté de communes des Gorges de l'Ardèche, dont nous ne connaissons pour la plupart qu'une face ; celle, bondée et saturée de soleil, celle de la pression du tourisme estival, axé essentiellement sur la rivière et la grotte Chauvet.

Le partenariat avec les acteurs ardéchois et l'IUGA, le temps de travail et de réflexion développés sur deux semestres intégrant des temps d'immersion intenses, du moins avant la période de confinement, ont permis de révéler une autre face, celle d'un territoire urbain et agricole hivernal, plus calme, habité de façon différente, plus nuancée. De nouvelles potentialités deviennent perceptibles, puis visibles, devenant supports pour des récits et projets alternatifs.

En relayant le travail des étudiants urbanistes et sur des sites de Ruoms et Vallon Pont d'Arc considérés à enjeux par les partenaires, les étudiantes et étudiants architectes ont aussi ouverts des pistes et des chemins de traverse quelques fois surprenants en ce qu'ils s'appuient sur des situations qui auraient pu être qualifiées a priori de banales, classiquement domestiques, ou portant simplement des indices d'urbanité : en suivant par exemple un sentier longeant un ruisseau qui relie les collines et Fays à la rivière, en explorant le potentiel de transformation de bâtiments existants (anciens ateliers, hangars de métal ou de pierre), en imaginant ce qui peut être construit avec les matériaux déjà là, en s'intéressant au patrimoine plus récent du XXème siècle (un ancien collège sous-occupé), en questionnant l'habitat « pour tous » en centre bourg et l'accueil des flux des touristes, des saisonniers, des migrants.

Ils n'ont cependant pas retrouvé certains symptômes présents dans les territoires socialement et économiquement plus fragiles sur lesquels nous travaillons habituellement (concernant l'habitat par exemple, il n'y a pas ou très peu de vacance dans les centres bourg étudiés et la pression foncière est bel et bien là). Ils ont en revanche été désarçonnés par certains sites comme les grands parkings bondés en été et vides en hiver, détestables en première approche, mais qui se sont avérés porteurs de potentialités et de qualité spatiales et d'usages fortes. Ils ont aussi très vite saisi l'importance de s'appuyer sur les besoins des habitants permanents, mais aussi de ceux qui passent ou ne restent qu'une saison, que ce soit pour les loisirs, pour le travail, ou parce qu'ils n'ont pas eu d'autres choix. Leurs projets ont systématiquement interrogé les enjeux environnementaux : la façon de se déplacer, l'eau qui devient plus rare (on parle de stress hydrique),

la production de la nourriture, le recours aux ressources matérielles et immatérielles locales, la recherche du confort en toute saison, en particulier en été aux heures les plus chaudes.

Le travail du semestre s'est enfin déroulé pour moitié dans un contexte épidémique que nous savons. Le choc du confinement nous a toutes et tous surpris, les étudiantes et les étudiants se sont adaptés et ont su rester créatifs avec les moyens du bord. Les interactions avec les partenaires n'ont alors pas pu se dérouler comme prévu, les dynamiques d'atelier n'étaient pas au rendez vous malgré les outils numériques. Il a manqué la chaleur et l'énergie du groupe, des échanges directs, formels ou informels, qui nous portent habituellement et contribuent à forger une culture commune d'atelier.

Ce livrable est aussi une façon de remercier les partenaires pour leurs retours et leur présence, même dématérialisée, et de remercier les étudiantes et les étudiants pour leur implication, leurs propositions généreuses, leur capacité à inventer et à tenir le cap, chacun à sa manière.

Un atelier hors les murs pour un habitat en transition

Par Vincent Lherm (architecte conseiller du CAUE de l'Ardèche), Jérôme Damour (Chargé de mission Architecture, Urbanisme et Paysages)

Les enjeux des transitions énergétiques, écologiques et sociétales imposent d'inventer de nouvelles manières de vivre les espaces ruraux. Comment proposer de nouvelles formes urbaines et architecturales contemporaines qui intègrent les patrimoines bâtis et paysagers et valorisent les ressources locales ?

Pour réfléchir à cette question complexe et partager des réponses innovantes, le territoire ardéchois accueille depuis plusieurs années des étudiants d'écoles d'architecture et d'urbanisme lors de résidences intitulées « ateliers hors les murs ».

Le regard neuf des étudiants sur un territoire, le croisement de disciplines différentes, les échanges avec les élus, les acteurs économiques, associatifs et institutionnels et le partage avec les habitants sont d'une grande richesse. Les projets présentés à l'issue des ateliers contribuent à partager de nouvelles visions de ce que pourrait être un urbanisme durable, renforçant l'attractivité du territoire tout en étant économes et respectueux des ressources locales.

Depuis trois ans, le CAUE et le PNR associent leurs moyens pour renforcer ces démarches avec l'appui du programme européen LEADER Ardèche³.

L'atelier organisé avec l'Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine (IUGA) de l'Université Grenoble Alpes et l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble (ENSAG) de septembre à juin 2019 sur la Communauté de Communes des Gorges de l'Ardèche a été l'occasion d'établir un diagnostic territorial, d'analyser des espaces bâtis vacants et des sites stratégiques pour concevoir des projets d'architecture.

De nombreuses pistes ont été proposées par les étudiants : recyclage du bâti existant, valorisation des ressources locales, mobilités nouvelles, parcours résidentiel, etc.

Ces réflexions sont venues en résonance avec la crise sanitaire de ce printemps 2020 qui nous questionne sur la manière d'habiter et de travailler, sur les enjeux écologiques et agricoles face à la consommation de l'espace et au changement climatique.

Les projets présentés par les étudiants sont à considérer pour le territoire intercommunal et au-delà comme autant de pistes pour aborder différemment les enjeux de planification, de mobilité, de travail, de solidarité. La pertinence des projets réunis dans la présente publication nous poussent ainsi à poursuivre ces démarches pluridisciplinaires.

Nous remercions les étudiants et leurs enseignants qui se sont fortement investis dans ce projet dans un contexte de travail très particulier durant ce printemps et vous souhaitons une bonne lecture, source d'inspiration pour de futurs projets.

Le projet en immersion au temps du Covid-19

Par Laurie Gangarossa, enseignante à l'ENSAG

Penser le projet comme un processus situé, en relation directe avec son territoire et ses acteurs, en favorisant l'immersion comme creuset de la connaissance : tel était l'enjeu enthousiasmant de ce semestre. Une inconnue manquait alors. La pandémie du Covid-19 a pris tout le monde par surprise. Très vite, le confinement, la fermeture des établissements d'enseignement supérieur, la continuité pédagogique et l'enseignement «en visio» sont venus bousculer un esprit d'atelier où le projet est un acte collectif et partagé. Comment faire alors ?

Au-delà des réponses techniques et organisationnelles, revenons sur la manière dont le projet peut intégrer de nouvelles variables et envisager l'incertitude dans ses scénarios prospectifs. Au temps de la Covid-19, des problématiques ordinaires se sont replacées au centre de nos préoccupations : se déplacer, vivre dans un logement décent, bien se nourrir, accéder à des services essentiels, préserver les plus vulnérables... Des questions qui infusent dans chacun des projets proposés. L'innovation se loge ainsi dans des terreaux ordinaires. Une posture qui invite à la modestie du geste et à l'économie de moyens. Des valeurs partagées au sein de l'atelier, déclinées par chacun des projets.

Loin les uns des autres, fallait-il encore que les parti-pris des projets se transmettent avec justesse entre étudiants, enseignants et partenaires. La représentation et la mise en récit du projet ne pouvaient ainsi plus être considérées comme acquies. Faire passer une idée à distance ne nécessite ni les mêmes outils, ni les mêmes formats qu'habituellement. Le format de la publication vise ainsi à porter les spécificités de chaque récit de projet dont les complexités ne se lisent parfois pas en plans, coupes et élévations. En effet, comment restituer les étapes d'un parcours résidentiel ou la saisonnalité de l'appropriation d'un espace public? Les étudiants se sont ainsi interrogés sur les manières d'édifier ces récits.

CADRE PÉDAGOGIQUE

UN ATELIER PÉDAGOGIQUE RÉUNISSANT 45 ÉTUDIANTS DES PROMOTIONS DE L'INSTITUT D'URBANISME ET DE GÉOGRAPHIE ALPINE (IUGA) ET L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE GRENOBLE (ENSAG)

Par Frank Le Bail, Silvère Tribout, Jennifer Buyck

Dans le cadre des programmes pédagogiques du Master Urbanisme et Aménagement - parcours Design Urbain (DU) de l'Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine (IUGA) et du Master Architecture - domaine Architecture Villes Ressources (AVR) de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble (ENSAG), une quarantaine d'étudiants ont travaillé cette année sur une commande visant à l'élaboration d'un débat prospectif dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) en construction de la Communauté de Communes des Gorges de l'Ardèche (CCGA) située dans le périmètre du projet Leader Ardèche³ 2014-2020.

Dans le cadre d'un partenariat avec plusieurs acteurs du territoire ardéchois : le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de l'Ardèche, le Parc Naturel Régional des Monts d'Ardèche et la Communauté de Communes des Gorges de l'Ardèche, la démarche a été conduite avec le soutien du Cermos - campus rural, antenne de l'Université Grenoble Alpes (UGA), rattachée à l'Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine et au laboratoire de recherche PACTE.

Ce partenariat a pour objectif de confronter les étudiants aux enjeux de l'urbanisme et de l'architecture en monde rural ou péri-urbain.

L'atelier pédagogique a réuni deux promotions d'étudiants :

- Le Master 1 Urbanisme et Aménagement - parcours Design Urbain (DU) de l'Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine (IUGA) est une formation élaborée en partenariat avec l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble (ENSAG) qui vise à former au métier d'urbaniste par un apprentissage des métiers de la conception d'espaces publics, de conception et d'animation de projets urbains et territoriaux. Dans le contexte actuel, l'ambition de ce master est double : répondre aux profondes mutations du territoire et au contexte de crise (économique, écologique, démocratique), déstabilisant les modalités courantes de la fabrique urbaine, et réunir les acteurs de la filière urbanisme architecture paysage pour former des professionnels capables de comprendre, d'expérimenter et de fabriquer les territoires de demain. La promotion engagée dans cette atelier, essentiellement composée d'étudiants de « Design Urbain », accueillait également quelques étudiants issus d'un autre parcours de l'IUGA : « Urbanisme et Projet Urbain »

- Le Master 1 Architecture-Villes-Ressources (AVR) de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble (ENSAG) est une formation questionnant le réel par le projet, à partir d'une approche transdisciplinaire de l'architecture, en y associant élus, acteurs locaux et habitants. Il s'inscrit dans une visée exploratoire en abordant la conception comme une

pratique opératoire en prise avec des situations réelles et comme une pratique réflexive visant à interroger et provoquer la production architecturale et paysagère contemporaine.

Il s'agit d'appréhender un contexte par un diagnostic objectif et sensible et de proposer ensuite en toute liberté des réponses programmatiques, urbaines, paysagères et architecturales, ouvrant le champ des possibles et en capacité de créer des dynamiques de régénération questionnant différentes échelles, du territoire jusqu'au détail. La pratique du projet structure l'atelier comme réponse à des enjeux réels de reconquête de populations vivant (dans) le territoire. Elle s'articule avec l'ensemble des dimensions qui participent à l'attractivité du territoire : qualité de l'habitat, des espaces publics, proximité et inventivité des commerces, équipement et services, développement touristique et économique, etc. La promotion 2019-20 de l'ENSAG compte vingt étudiants.

L'organisation d'un atelier sur la Communauté de Communes des Gorges de l'Ardèche a permis de mettre en application les objectifs du programme pédagogique de l'ENSAG et de l'IUGA sur un territoire sur lequel les élus et acteurs locaux sont mobilisés. Pour les deux masters réunis, la volonté conjointe est de confronter les étudiants à la réalité des territoires et des acteurs dans le cadre de leur atelier de projet urbain (aspect professionnalisant), de décaler les regards en s'intéressant à d'autres territoires que ceux habituellement étudiés (aspect exploratoire) et de travailler en lien avec d'autres disciplines (aspect interdisciplinaire).

Plusieurs questions ont été posées aux étudiants :

- Comment préserver et dynamiser les centre-bourgs de la Communauté de Communes des Gorges de l'Ardèche ?



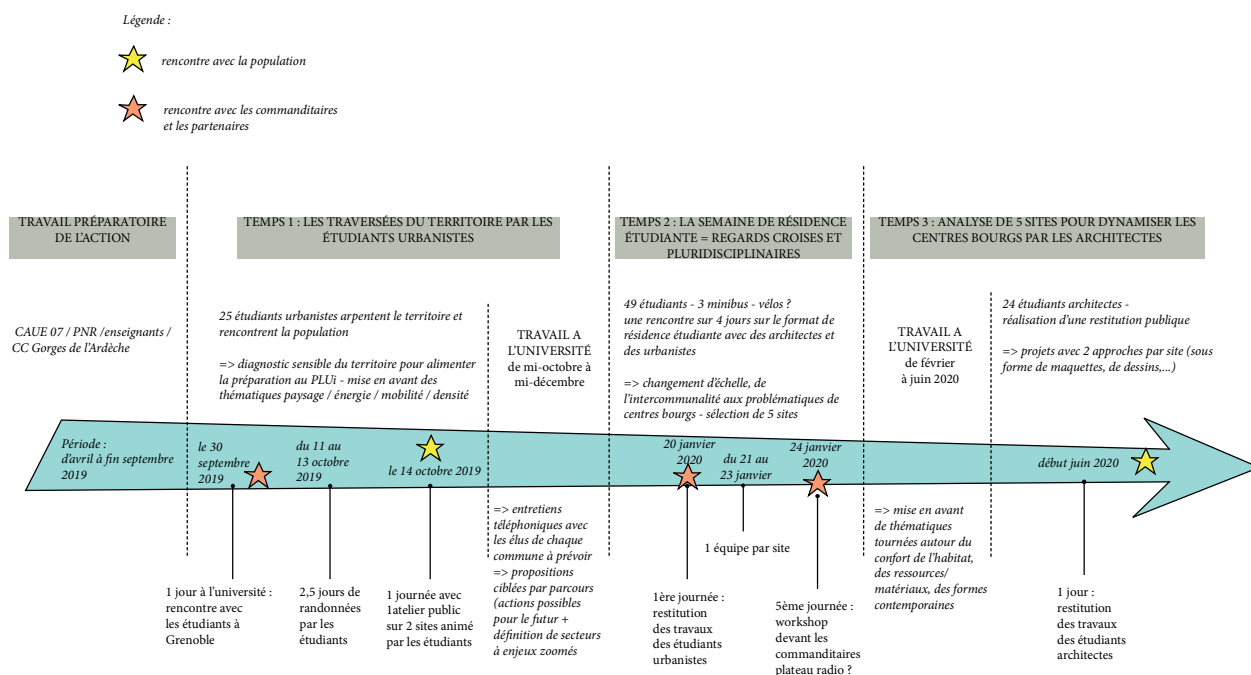
Rencontre avec les initiateurs du vieil Audon

- Comment favoriser un habitat innovant, à la fois accessible et de qualité, pour les habitants permanents de ces communes, pour les habitants et touristes saisonniers, peut-être aussi pour les demandeurs d'asile et réfugiés.
- Comment imaginer des évolutions au sein du territoire face au changement climatique ? Comment économiser l'énergie et en produire différemment ? Comment repenser les mobilités intra et intercommunales ? Comment s'adapter face à la raréfaction promise de la ressource en eau ? Comment accompagner l'évolution possible du ou des paysages de ce territoire ?
- Enfin, il a été demandé de réfléchir à des méthodes qui pourraient permettre de mobiliser les élus et les habitants dans les projets d'aménagement imaginés.

Pour répondre à ces questions, le travail des étudiants s'est organisé en trois grandes étapes entre septembre 2019 et juin 2020.

Etape 1 : Diagnostic prospectif réalisé par les étudiants en urbanisme.

La première étape a été réalisée par les étudiants de l'Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine entre septembre 2019 et janvier 2020. Encadrés par Jennifer Buyck et Silvère Tribout, ils ont tout d'abord engagé un travail intensif de terrain pendant 4 jours (11-14 octobre 2019). Répartis en groupes, et au départ de Vallon-Pont-d'Arc, ils ont arpenté le territoire suivant 5 cheminements prédéfinis avec les commanditaires. Relevés et rencontres multiples ont permis à chaque groupe de concevoir et présenter 5 transects auprès d'élus, techniciens et habitants le 14 octobre 2019, sur le parvis de la mairie vallonnaise.



Puis, à raison d'une journée par semaine, jusqu'en janvier 2020, les mêmes groupes ont imaginé des scénarii d'aménagement à l'échelle de la communauté de communes, proposant tour à tour des pistes de projet en matière de transition énergétique du territoire, d'évolution des formes de tourisme, d'agriculture et d'habitat face au changement climatique et à la raréfaction de la ressource en eau. Ils ont également imaginé des pistes pour renforcer les capacités de déplacement au sein du territoire, tout en réduisant la place de l'automobile ; des pistes, également, pour faire de la voie verte de la communauté de communes, un véritable axe fédérant grâce à des projets alimentaires, énergétiques et culturels, les communes qu'elle longe ou qu'elle traverse. Les étudiants ont enfin pu imaginer des pistes d'aménagement susceptibles de faire de ce territoire intercommunal une véritable terre d'accueil et d'habitat pour tous.

Ces travaux ont été présentés début janvier 2020, dans la salle communale de Sampzon, en présence d'élus, de professionnels de l'aménagement mais aussi devant les étudiants et les enseignants de l'école d'Architecture de Grenoble.

Etape 2 : Restitution du diagnostic prospectif et relais avec les étudiants en architecture.

La deuxième étape est un passage de relais au cours de laquelle les étudiants et enseignants en urbanisme et en architecture, accueillis et logés au sein du gîte du Vieil Audon, se sont rencontrés et ont collaboré pour poursuivre, préciser ou dépasser les réflexions engagées jusque-là. Pendant 4 jours, du 19 au 23 janvier 2020, les deux promotions, aux profils et parcours tout à fait complémentaires, ont travaillé intensément sur 5 sites :

- 3 à Ruoms : la place de la petite vitesse, les anciens entrepôts Salomon et la friche Ferguson ;
- 2 Vallon-Pont-D'arc : le parking Neruda et l'ancien collège situé entre la rue Henri Barbusse et le boulevard Peschaire Alizon.



Après des journées très denses d'arpentages sur sites, de rencontres avec des habitants et acteurs institutionnels du territoire, et d'affinage de leurs réflexions, les étudiants urbanistes et architectes, se sont réunis pour présenter cinq pistes de projets, un par site, et participer à un plateau radio dans la salle communale de Lanas, en présence d'élus, des partenaires et de professionnels locaux de l'aménagement.

Etape 3 : Développement des projets par les étudiants en architecture et restitution finale.

La troisième étape s'ouvrait alors, au cours de laquelle, les étudiants en architecture ont développé en binômes ou individuellement des projets en s'appuyant sur les étapes précédentes et avec les objectifs pédagogiques suivants :

- Placer la confrontation au réel au coeur de la démarche (ressources existantes, arpentage, rencontres/acteurs, workshop in situ.)
- Construire une méthode de prospection personnelle permettant d'énoncer un programme, d'organiser la conception, de la problématiser et de la structurer autour de notions et thématiques.
- Identifier les enjeux du projet, analyser les données recueillies, concrétiser et représenter un projet.
- Développer une connaissance diversifiée des programmes abordés (approche historique, typologique, sociologique, technique, et plus largement culturelle) qu'il s'agira de rendre opératoire par l'analyse architecturale.
- Savoir situer sa démarche par rapport aux pensées architecturales, historiques et contemporaines en identifiant les notions et thématiques sous-jacentes.
- Développer un projet situé physiquement et socialement.

Le contexte épidémique a fortement réduit le premier objectif de confrontation au réel. Un atelier avec les partenaires a pu heureusement être tenu à l'ENSAG avant le confinement. Les ateliers intermédiaires et les présentations finales se sont ensuite toutes déroulées en format dématérialisé.

Pour télécharger/écouter les émissions des plateaux radios réalisés par la radio locale info RC, (journaliste Christelle Borel) :

L'interview des partenaires

<https://www.inforc.fr/medias/podcast/UNIVERSITES/ITWPartenaires.mp3>

Projets-Ruoms

<https://www.inforc.fr/medias/podcast/UNIVERSITES/UniversitesGrenoble-Ruoms.mp3>

Projets-Vallon Pont d'Arc

<https://www.inforc.fr/medias/podcast/UNIVERSITES/UniversitesGrenoble-Vallon.mp3>

Un film a été produit par les services de communication de l'IUGA, (Karine Cannard, chargée de communica-

PRÉSENTATION CRITIQUE DU TERRITOIRE

Les textes qui suivent ont été écrits par les étudiants de l'IUGA pendant le premier semestre précédant les travaux des architectes. Il sont extraits d'études effectuées après la première période d'immersion et des transects réalisés en octobre 2019.

« Le territoire que nous devons questionner puis mettre en projet est celui des gorges de l'Ardèche : une intercommunalité de 20 communes à dominante rurale, soumise à une forte saisonnalité, comptant de nombreux sites touristiques ce qui implique une forte pression touristique.

Notre mission est de comprendre et projeter le territoire dans son fonctionnement socio-économique, patrimonial, paysager, écologique et énergétique. Les axes de recherches sont nombreux et sont laissés libres mais ils peuvent intégrer la préservation et la (re)dynamisation des centres-bourgs, l'habitat, les espaces publics, les opportunités et potentialités, les enjeux énergétiques etc. Nous nous sommes rendus sur le territoire une première fois en octobre 2019 pour un transect de 2 jours.

Notre parcours traverse toutes les communes de la Communauté de communes de Gorges de l'Ardèche sur plus de 30 kilomètres : au départ de la commune de Vallon Pont d'Arc pour finir à Lanas, passant ainsi par les communes de Lagorce, Rochecolombe, Vogüé etc...

Durant ce transect, nous nous sommes attachés à comprendre le fonctionnement du territoire, repérer des éléments phares, d'éventuels problèmes afin de les retranscrire et de choisir un axe de développement de projet. (Cabesos et al., 2020, p. 2)»

Les étudiants ont constitué 5 groupes et ont proposé les thèmes suivants :

Groupe 1 : Les gorges de l'Ardèche en transition.
Claire - Lise Cabesos, Chi Chen Yi, Alexandre Grondin, Clémence Inard

Groupe 2 : L'Ardèche sans Ardèche
Anaïs Bechelli, Idrissi Khadija, Malak Bouzidi, Lucas Metreau, Yann Lebranchu, Madja Souatarrih

Groupe 3 : Un axe – mille projets
Blaithin Augier, Steven Bailleux, Julie Cotiche, Louise Gasse, Sara Niroumand

Groupe 4 : Ardèche, terre d'accueil
Nathan Guillon-Rodet, Sidy Diop, Louise Pellen, Alix De Marliavre, Amandine Gomes.

Groupe 5 : Une voie polymère
André Auriane, Natalia Bernal-Sanchez, Emelyne Chilin, Saeed Kamali, Eva Ventalon.

Groupe 1 : Les gorges de l'Ardèche en transition. (Extraits)

Ce groupe a abordé plusieurs thèmes comme l'eau, l'énergie (méthanisation), la recours aux ressources locales. Il a également proposé de connecter le territoire à la recherche.

Notre proposition est basée sur deux mots qui seront centraux :

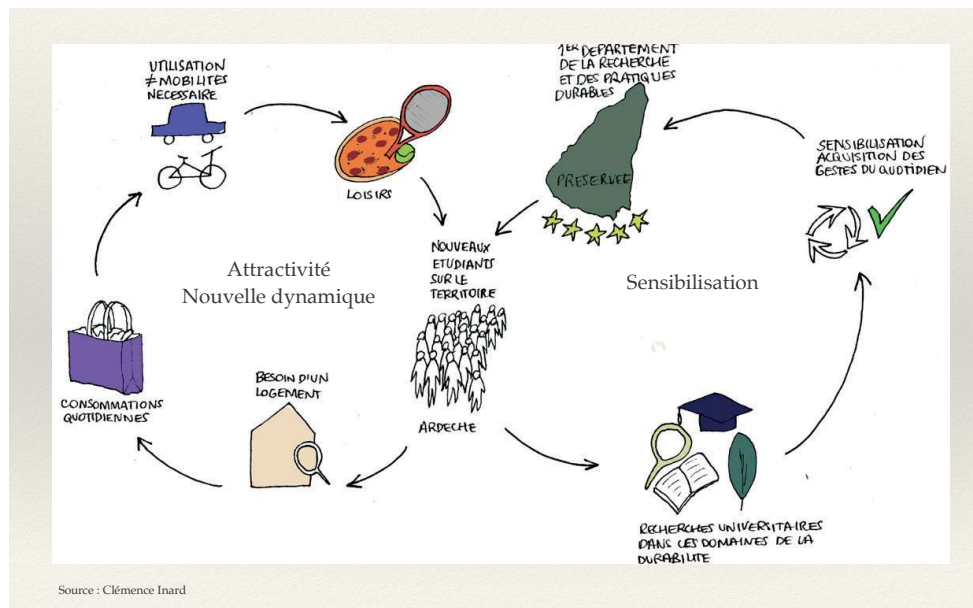
- Expérimenter

Processus de constatation des opportunités propres au territoire pour y développer des essais qui pourraient résoudre certaines problématiques observées. Toutefois, cette démarche intègre une marge de risque et nécessite un suivi précis de chaque projet et une analyse des résultats afin de pérenniser l'action ou de la suspendre s'il s'avère inefficace.

Il s'agit d'un principe à mettre en place en suivant un principe développé dans un territoire pilote du développement durable : Loos-en-Gohelle (commune dans le nord de la France), et qui a fait ses preuves. Il s'agit de EEG : expérimenter, étendre, généraliser. »

- Insérer le territoire dans la recherche

L'expérimentation pourrait être renforcée par de la recherche insitu, à ciel ouvert, par la mise à disposition de formations pour étudiants et/ou professionnels sur les domaines d'avenir (énergies douces, paysages, eau, etc).



Insérer le territoire dans la recherche

Les thématiques abordées seraient : énergies douces, hydrologie, gestion et valorisation des ressources naturelles et locales, agronomie, paysage, aménagement du territoire.

Il n'est pas ici question de construire des grandes infrastructures pour accueillir les étudiants mais de mettre à profit des lieux déjà présents sur le territoire qui pourraient devenir, tour à tour, des centres de formations temporaires : notamment mairies, salles et bâtiments municipaux...

Cette insertion de formations supplémentaires sur le territoire nous permettrait ainsi d'instaurer une nouvelle dynamique territoriale : en effet, la présence d'étudiants permettrait de relancer la croissance du territoire basse saison et permettrait en parallèle d'aller vers une sensibilisation accrue et une acquisition massive de gestes quotidiens durables.

En premier lieu, nous n'avons pas abordé la question de l'énergie éolienne, qui nous apparaissait comme une solution ayant un impact fort sur les paysages. Pour autant, l'éolien reste bien évidemment une solution de production d'énergie verte. Sur ce sujet, nous pourrions nous appuyer sur les travaux d'Edith Cheznel qui est à l'origine d'une thèse sur la fabrique collective des paysages. Une étude qui porte sur les parcs éoliens et citoyens en France.

Cette étude nous amène à penser que la naissance d'un paysage énergétique peut être le pivot de l'action pour parvenir à l'autonomie énergétique et pourrait faire de l'Ardèche un véritable territoire pilote énergétique, et ce, même visuellement. Il s'agirait bien de faire de ce paysage, une fierté du territoire.

A ce titre, les micro-usines ou usines de méthanisation pourraient bénéficier d'un traitement architectural spécifique, en esthétisant les infrastructures énergétiques. Marquer visuellement et esthétiquement le territoire de ces infrastructures, créer une armature territoriale dont la base est la

production d'énergie verte permettrait au territoire de s'inscrire dans une démarche globale de durabilité.

Ensuite, il est apparu que certaines mesures complémentaires pouvaient être envisagées et notamment l'installation de toilettes sèches, qui, en plus de préserver la ressource en eau, permettrait la collecte de déchets organiques que l'on pourra insérer dans un circuit de production de bio-gaz et de compost à micro-échelle.

L'exemple de la recherche du Docteur Pathak en Inde sur la valorisation des déchets organiques des êtres humains est une démarche à expérimenter et à approfondir sur la communauté de communes des Gorges de l'Ardèche. L'installation de plusieurs toilettes publiques aujourd'hui en Inde permet de revaloriser les excréments humains en compost.

L'idée du Docteur Pathak ne s'arrête pas là, il va pousser son intention dans une démarche durable en utilisant les déchets organiques des humains des établissements sanitaires publics pour en faire du biogaz. Le méthane produit par les hommes est transformé en kilo watt heure, l'énergie produite est ensuite utilisée pour les éclairages publics qui manquent énormément dans les quartiers d'Inde. Cette initiative lancée par le Docteur Pathak s'inscrit dans une démarche durable qui réduit les impacts du méthane dans l'atmosphère et rentre dans une démarche d'expérimentation circuit-court énergétique au service de la population et du territoire. L'objectif est d'agir à petite échelle et de se concentrer sur une dimension locale au lieu d'actions qui nécessitent une demande en ressources à plus grandes échelles, notamment une liaison avec les autres départements qui engendre un certain coût d'action. Il est alors possible de s'inspirer de cette méthode pour renforcer le parcours vers l'autonomie de l'Ardèche.

En somme, développer sur le territoire un chapelet de coopératives énergétiques pour aller vers le statut de TEPOS : territoire à énergie positive pour la croissance verte. En somme, obtenir des titres qui glorifient les actions que mène le territoire. Mais aussi pour réduire ses besoins d'énergie au maximum et y répondre par les principes de sobriété et d'efficacité énergétique permettant donc de couvrir les besoins d'électricité, de chaleur et de mobilité par les énergies renouvelables locales.

Aussi, il s'agit de préciser que l'expérimentation sous-entend la mise à profit des expertises habitantes (experts d'usages) qui par leur connaissance et leur attachement au territoire peuvent ensemble développer une intelligence collective. L'objectif étant de mobiliser les populations pour répondre aux enjeux du territoire qu'ils connaissent bien.

Ces habitants devront co-décider avec les acteurs locaux pour atténuer voire réduire les conflits d'usages que l'on constate, notamment autour de la ressource en eau.

Ce mode de gouvernance locale se veut être le pivot de la création de micro-réseaux au sein du territoire, non autarcique, permettant la modulation des usages, un fort investissement des populations, amenant au renouvellement de la fierté habitante de leur territoire.

Aussi, il est important d'étendre les actions territoriales aux populations touristiques, en très grande nombre l'été. Développer ainsi des actions pour parvenir à un tourisme sobre énergétiquement, passant de la sensibilisation des touristes aux problématiques et en développant une conscience écologique et une éco-responsabilité.

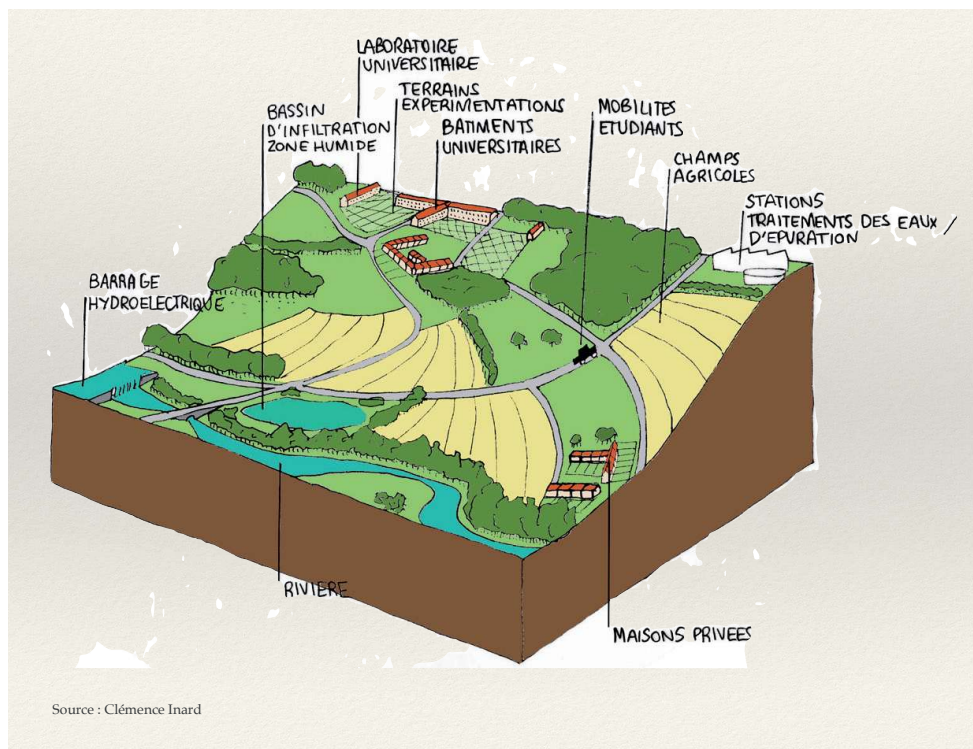
L'idée de ces expérimentations cumulatives est d'accéder à un cycle vertueux pour préserver et protéger le territoire, mais aussi de le faire émerger parmi les territoires autonomes. Faire de l'Ardèche, un territoire en mutation, en s'appuyant sur les opportunités locales et les requalifier. »

Groupe 2 : l'Ardèche sans Ardèche (extraits)

Ce groupe a focalisé son travail sur la réduction des ressources en eau.

QUELLES PERSPECTIVES D'ADAPTATION POUR LE TERRITOIRE ?

« Le parcours choisi par notre groupe est une boucle qui part de Vallon-Pont-d'Arc. Le trajet inclut Vallon-Pont-d'Arc, la grotte Chauvet 2, Saint



Remèze, Aven Marzal, la grotte de la Madeleine, les gorges de l'Ardèche et le Pont d'Arc. Il s'agit d'un secteur fortement marqué par l'activité touristique.

Cette première analyse sensible du site nous a permis de faire des rencontres et de connaître le territoire pour ensuite retenir les éléments forts de la région. D'un côté, elle se caractérise par un tourisme aquatique important, nous parlons d'activités sportives sur les cours d'eaux. Puis du tourisme culturel, notamment, la grotte Chauvet 2.

Les activités touristiques marquent énormément l'Ardèche et font donc son image. Nous avons également été interpellés par la sécheresse que la région commence à connaître. Les habitants ont mis le doigt à maintes reprises sur cette décadence de la source majeure de l'Ardèche et son image de marque.

La question qui s'est posée initialement a donc été celle de "l'Ardèche sans Ardèche". Prenant en compte que l'eau est au cœur de ces activités majeures, nous avons considéré le traitement de cette question comme prioritaire dans la gestion de crise à laquelle l'Ardèche pourrait faire face dans le futur. Nous avons effectué un diagnostic de l'eau pour évaluer l'état actuel de la ressource.

Le bassin versant de l'Ardèche est alimenté par la rivière de l'Ardèche, affluent en rive droite du Rhône. Depuis cette rivière, des cours d'eau découlent pour parcourir tout le département.

Cependant, la situation quantitative des sous bassins de l'Ardèche montre qu'ils sont en majorité en situation d'équilibre fragile, le reste étant déjà en déséquilibre. La situation observée montre donc, que la possibilité d'une situation de crise d'eau s'annonce déjà et n'est pas qu'une simple hypothèse.

Pour pouvoir proposer des solutions d'accompagnement de ce développement, nous étudions les volumes moyens des prélèvements annuels et en période d'étiage sur la bassin de l'Ardèche. Nous observons que les prélèvements en eau potable sont les plus importants, étant de 71% par an et de 57% en période d'étiage. L'irrigation se place en second, avec un volume de 26% de prélèvement annuel et de 41% en période d'étiage.

Nous observons également que les prélèvements d'eau sont les plus importants durant les mois de Juin, Juillet et Août.

Durant ces trois mois le niveau de débit est le plus faible. C'est donc durant la période d'étiage que les prélèvements sont les plus importants. C'est aussi durant cette période que la capacité d'accueil touristique atteint son maximum à un chiffre égal à 189 000 personnes, face à 110 300 habitants permanents dans le sud de l'Ardèche. Les besoins en eau déjà importants durant le reste de l'année explosent, ce qui rend difficile la réponse à cette demande.

Les changements climatiques sont également des éléments contributeurs au défi du manque d'eau que connaît l'Ardèche. D'abord par l'augmentation de la chaleur, la baisse des précipitations ainsi que l'augmentation des périodes de sécheresse.

Les consommations en eau sont réparties principalement entre la population permanente de l'Ardèche (56%), les activités économiques (21%) et l'irrigation (23%). Ce diagnostic a donc permis de relever à quel point la question de l'eau n'était pas qu'une observation subjective, mais une réalité qui se base sur de vrais chiffres. Nous en concluons donc :

- C'est en été que le niveau des rivières est le plus bas; c'est à cette même période que la population du territoire monte en ardèche avec l'arrivée des touristes.
- La majorité des prélèvements en eau dans les rivières concernent l'alimentation en eau potable
- Les précipitations annuelles sont amenées à diminuer au cours des prochaines décennies.
- A l'horizon 2080, la diminution des précipitations pourrait atteindre 10 à 20% sur l'année.

Nous considérons que les solutions à proposer pour accompagner ce changement doivent se faire au niveau de ces trois axes. Nous en ressortons 4 perspectives d'améliorations à différentes échelles :

- La commune
- L'agriculture
- Le camping
- L'habitat



L'Ardèche sans l'Ardèche

Groupe 3 : Un axe – mille projets (extraits)

Ce groupe a focalisé son travail sur la mobilité.

DES BESOINS EN MOBILITÉ

Des besoins de déplacements existent sur le territoire de la Communauté de Communes des Gorges de l'Ardèche. En effet, malgré l'existence de tronçons relativement bien desservis avec des transports en commun - le réseau de bus départemental "Le Sept" sur l'axe Aubenas - Vallon-Pont-d'Arc ou encore la voie verte - certaines communes ne bénéficient pas de ces moyens de déplacements.

Des problématiques de coordination et d'organisation des transports s'imposent également entre Vallon-Pont-d'Arc (département de l'Ardèche) et Alès (département du Gard). En effet, malgré un dépôt de bus localisé dans la commune de Vallon-Pont-d'Arc, aucune liaison de transports en commun rejoint directement la commune d'Alès. Les individus qui souhaitent se rendre à Alès sont dans l'obligation de se rendre à Barjac puis de prendre le bus en destination d'Alès. Les deux bus (en direction d'Alès et en direction d'Avignon) partant à la même heure, ne permettent donc pas une efficacité et complémentarité des déplacements pour les personnes sans moyen de transport personnel.

Les demandes des habitants ne sont pas prises en compte dans l'organisation des transports de proximité. Certaines lignes de transports en commun peu fréquentées ont été supprimées (comme celle qui allait à Bourg-Saint-Andéol) ou ont vu leurs horaires modifiées (deux bus pour Montélimar ont été mis en place à 14h00 et 22h30 pour remplacer celui de 17h00).

Les mobilités douces ne sont que peu pensées sur le territoire, actuellement. En effet, malgré la présence d'une voie verte, les routes relativement étroites et la visibilité très faible n'incitent pas aux déplacements doux. De plus, peu d'espaces sont délimités pour ces modes hors des centres-bourgs. La sécurisation des voies pour les piétons ou les vélos n'existant pas, cela accumule les problématiques de déplacements.

Lors de la période estivale, les transports en commun sont plus nombreux mais leur fluidité n'est pas présente. En effet, seulement quatre bus par jour relient les communes de Vallon-Pont-d'Arc et Avignon.

Malgré les dispositifs d'aide à la mobilité mis en place par le Conseil Départemental, ces financements restent minimes et à destination des jeunes ou des personnes âgées. Toute la population n'est donc pas impactée, ni sollicitée à utiliser des alternatives à la voiture individuelle. En complément de notre projet, de nouveaux dispositifs d'aide à la mobilité pourraient être proposés.

LES PROJETS

I. L'AXE VALLON-PONT-D'ARC - AUBENAS

Pour pallier à ces problématiques de déplacements, nous proposons le développement de trois axes de déplacements : Vallon-Pont-d'Arc - Aubenas,

au Nord, Vallon-Pont-d'Arc - Alès, au Sud-Ouest et Vallon-Pont-d'Arc - Bourg-Saint Andéol à l'Est. Le choix de ces destinations s'effectue en fonction des pôles attractifs en termes d'emplois ou d'infrastructures publiques, mais également d'activités de loisirs. Nous choisissons de développer l'axe Vallon Pont d'Arc-Aubenas pour renforcer les moyens de déplacements déjà présents sur ce territoire. Ainsi, il pourrait devenir un modèle pour d'autres itinéraires sur le territoire. C'est également sur cet axe que se situe les communes avec le plus grand nombre d'habitants. Les routes départementales (D579 et D1) de ce territoire sont également surutilisées par rapport aux autres routes qui desservent le territoire étudié. En effet, la population de notre Communauté de Communes est comme "dépendante" de la ville d'Aubenas, du fait de la concentration de nombreux emplois et services (hôpitaux, lycées...).

II. LES MOBILITÉS

DÉVELOPPER LA MOBILITÉ AUTONOME POUR FACILITER LES DÉPLACEMENTS DES INDIVIDUS SUR LE TERRITOIRE

La mise en place de voitures partagées et autonomes sur le territoire, pourrait faciliter les déplacements des habitants du territoire de la Communauté de Communes. L'OCDE propose "des robots-taxis". Le principe de ce système se base sur une plateforme numérique, en ligne, qui permet à l'utilisateur de commander son robot-taxi depuis son smartphone, lorsqu'il veut réaliser un trajet. Ce véhicule peut récupérer et/ou déposer des usagers à l'endroit où ils le souhaitent. Ce système de déplacements se rapproche de l'autopartage et du covoiturage. C'est également un service à la demande individualisé.

Cependant, le développement de ce système nécessite un fort engagement de la part de la Communauté de communes. Sa mise en place entraîne des coûts financiers et matériels importants. En effet, chaque voiture possède un ordinateur de bord qui contient une cartographie précise du territoire et sur chaque axe des capteurs sont implantés très régulièrement. De plus, ce système de pilotage automatique nécessite aussi un réseau très haut débit (5G). L'ordinateur avec ses capteurs sont responsables de la trajectoire et des occupants de la voiture. Il pourra circuler sans intervention humaine mais nécessitera l'équipement des routes et des rues en capteurs pour faciliter le guidage. Malgré tout, dans un premier temps, une équipe devra y être dédiée car la voiture totalement autonome n'existe pas encore. La présence humaine permet de reprendre le contrôle en cas de problème. Un dispositif de partenariat pour la supervision locale des véhicules sera également nécessaire (repérer les véhicules en panne, les problèmes de circulation, etc.). Selon l'OCDE, une voiture autonome pourrait remplacer dix voitures actuelles à l'horizon 2035-2040.

En développant ce modèle, cela permettrait à la Communauté de Communes des Gorges de l'Ardèche d'avoir des retombées à la fois sociales, environnementales et économiques. En effet, les déplacements des habitants de la Communauté de Communes des Gorges de l'Ardèche seraient facilités et répondraient aux problématiques du territoire.

La mobilité des jeunes et des personnes âgées ne seraient donc plus contraintes à cause de l'absence de permis ou de véhicules. En complément du covoiturage, ce système est une source de mise en relation des individus sur le territoire. La cohésion sociale et le dynamisme au sein de ce territoire serait alors reconsidérés. De plus, la circulation routière serait réduite et fluidifiée, de nouveaux espaces sur l'emprise routière pourraient être présents pour les mobilités douces. La réduction des surfaces de parking ainsi que la requalification de la physionomie du territoire et des espaces publics sont donc repensées. Avec des nuisances sonores, olfactives et visuelles réduites, une meilleure qualité de vie apparaîtrait. Enfin, au niveau économique, le robot-taxi serait bien plus économique pour l'utilisateur. La sécurisation des différents espaces diminuerait le nombre d'accidents également.

RENFORCER LES PRATIQUES D'AUTOPARTAGE AFIN DE LIMITER LES DÉPLACEMENTS EN VOITURE INDIVIDUELLE ET LA POLLUTION

Aujourd'hui, malgré la présence d'un réseau de véhicules électriques, les déplacements s'effectuent en majorité avec la voiture individuelle, et donc carbonée. Pour réduire les dépenses énergétiques, le développement des pratiques d'autopartage et des transports à la demande peut être mis en place. Les véhicules et les stations de rechargement seraient mis en place par une association ou un service de l'intercommunalité et placées sur les places requalifiées (voir la partie des espaces publics). Ces véhicules pourront être utilisés par des habitants ou touristes, et seront également l'occasion de faire du covoiturage. Une plateforme numérique et un espace dédié à ce service devra être mis en place pour permettre les réservations et les mises en contact entre habitants. Rendant la mobilité moins dépendante du pétrole et diminuant la pollution de l'air et sonore, ce projet permettrait aussi de favoriser les échanges et les liens entre habitants. C'est une manière de réduire l'isolement et d'accroître le potentiel de déplacements des individus.

La commune nouvelle de Tinchebray-Bocage, située dans le Département de l'Orne en Normandie, est un exemple de territoire qui a mis en place l'autopartage et le covoiturage. Ce service payant uniquement si l'individu utilise le véhicule dans le mois, permet de développer les potentiels de mobilités sur le territoire. De plus, les services de la ville et notamment la médiathèque sont impliqués dans le projet et permettent aux individus qui ne possèdent pas Internet de réserver leur trajet. Des partenariats ont également été effectués avec un opérateur pour mettre en ligne une plateforme Internet de réservation, avec une entreprise qui met à disposition les batteries. Ce système de mobilité a des retombées positives pour le territoire et ses habitants notamment la souplesse des déplacements (horaires, utilisation, destinations).

TRANSFORMER LA PHYSIONOMIE DU TERRITOIRE ET REDONNER UNE PLACE AUX MOBILITÉS DOUCES

Dans le territoire de la Communauté de Communes des Gorges de l'Ardèche, face aux manques de place dédiée aux mobilités actives, une transformation de la physionomie du territoire et une intégration des mobilités

douces pourraient être une solution. En effet, l'intercommunalité et les différentes communes pourraient être un relais dans la mise à disposition des vélos à assistance électrique et encourager cette pratique en proposant des abonnements attractifs à la population. Des stations de vélos seraient implantées à proximité des places mais également des habitations pour faciliter "le dernier kilomètre" entre les arrêts des navettes collectives autonomes et les lieux de résidences et développer des déplacements alternatifs à la voiture. Des partenariats publics-privés pourraient également être mis en place avec les entreprises locales pour des réparations par exemple. Ces services seraient à destination des habitants mais également des touristes. La mise en place des vélos électriques dans la Communauté de Communes Thouarsais, dans les Deux-Sèvres en région Nouvelle-Aquitaine est un bon exemple de projets de mobilité douce. En effet, en un peu plus de 3 mois, 38 contrats de location ont été signés (80% VAE, 55% pour un mois ou plus) par des habitants du territoire alors que les premières cibles étaient les touristes sur le territoire.

Le développement des mobilités alternatives et douces sur cet axe profiterait également aux habitants des communes situées aux alentours. Par exemple, grâce à la mise en disposition de vélos électriques en libre-service, les populations pourraient rejoindre l'axe en question à partir de leur domicile, puis utiliseraient les transports collectifs autonomes ou les véhicules en autopartage jusqu'à leur lieu de destination. Ainsi, une forme de complémentarité des infrastructures donnerait à toute la population la possibilité de se déplacer

III. LES ESPACES PUBLICS

Sur l'itinéraire partant de Vallon-Pont-d'Arc et en destination d'Aubenas, la mise en place de ces mobilités alternatives et douces entraînerait une modification des rôles joués par les vastes espaces de stationnements situés en centres-bourgs.

En effet, ceux-ci devraient accueillir de nouveaux usages et seraient l'occasion de requalifier et redynamiser les communes traversées.

Une pluralité de parking



Groupe 4 : Ardèche, terre d'accueil (extraits)

Ce groupe a focalisé son travail sur l'accueil des populations en situation de migration.

Dans un contexte de réchauffement climatique, de problèmes politiques ou de guerres dans certains pays, le monde connaît d'importants bouleversements notamment en ce qui concerne les flux de personnes. Considérées comme "migrantes", ces personnes se déplacent et cherchent de nouveaux espaces où s'installer. Cependant, tous les migrants ne sont pas forcément issus de ces contextes climatiques et d'insécurité : un migrant peut simplement être défini comme une personne mobile à travers le monde. Notre projet va concerner uniquement les réfugiés et les demandeurs d'asile, personnes ayant eu ou étant dans l'attente du statut de réfugié dans un pays donné.

Au cours de nos recherches, nous avons tenté de comprendre les circonstances et modalités de leurs déplacements, les épreuves qu'ils ont dû traverser ainsi que les conditions d'arrivée et d'installation dans le pays d'accueil. En effet certains pays, dont la France fait partie, proposent des espaces d'accueil ; cependant si ces espaces permettent de loger les réfugiés et demandeurs d'asile, les conditions de cet accueil sont bien souvent difficiles.

Prenant en compte ces enjeux sociétaux importants, le projet que nous avons développé vise à faire de l'Ardèche un territoire qui s'adapte et anticipe ces mouvements de populations en proposant des structures fournissant les aides nécessaires à leur intégration. Cette aide pourrait sembler unidirectionnelle aux yeux du plus grand nombre ; la réalité se trouve au contraire bien différente. À travers l'analyse que nous ferons, des localités ayant de fortes similitudes avec le territoire ardéchois, nous montrerons en quelle mesure la venue de migrants peut avoir des impacts positifs sur celui-ci et répondre aux problématiques actuelles et à venir. C'est au cours de notre transect, à travers la Communauté de Communes des Gorges de l'Ardèche et à partir de nombreux constats, que nous avons identifié ces problématiques et formulé différentes hypothèses :

- La baisse des ressources en eau du territoire : le tourisme bleu et les activités qui en découlent seraient fortement impactés ;
- Une désertion des associations : ces dernières sont essentielles à l'entretien du territoire et le manque d'investissement d'une population jeune ne permet pas un renouvellement et un maintien du milieu associatif ;
- Le manque de structures (de restauration ou culturelles) ouvertes toute l'année : les habitants, confrontés à ce problème de saisonnalité, doivent parcourir de nombreux kilomètres pour avoir accès à ces structures ;
- La fermeture d'écoles dans de petites communes : les habitants doivent se déplacer plus loin pour emmener leurs enfants.

Tout en étant orienté sur la thématique de l'accueil des réfugiés et demandeurs d'asile, ce projet a également pour vocation de répondre à ces constats et hypothèses, en traitant la question suivante :

Comment faire de l'Ardèche une terre d'accueil pour les réfugiés et demandeurs d'asile ?

I. Contexte migratoire : de l'international à la France

1. Contexte migratoire international

L'UNHCR (Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés) comptabilise 25,9 millions de réfugiés dans le monde en 2019, dont 57% d'entre eux proviennent de Syrie, d'Afghanistan et du Soudan.

Ils dénombrent également un total de 3,5 millions de demandeurs d'asile. En 2019, 17,2 millions de personnes ont dû quitter leur domicile en raison de catastrophes ayant eu une incidence négative sur leur vie. Cependant, les pronostics pour 2050 varient fortement selon l'organisme qui diffuse l'information ; ainsi en mars 2018, la Banque Mondiale évoquait 143 millions de migrants climatiques contre 1 milliard selon l'ONU.

2. Contexte migratoire en France

Le pays abrite 67 millions d'habitants dont 4,8 millions d'immigrés. Le taux d'immigrés présent sur le territoire français est de 7,2%. Et, à en croire les estimations de la Banque Mondiale et de l'ONU citées précédemment, ce chiffre tend à croître dans les prochaines années.

EVOLUTION DE LA POPULATION IMMIGRÉE EN FRANCE DE 1921 À 2018

En voulant faire de l'Ardèche une terre d'accueil, en anticipant ces flux et en proposant par ce fait des espaces adaptés aux besoins des réfugiés et demandeurs d'asile à leur arrivée sur un territoire, nous avons cherché un modèle duquel s'inspirer.

II. Riace et l'Ardèche : quelles similitudes ?

À l'échelle internationale, des villes telles que Palerme ou New York mettent en avant les efforts faits en faveur des migrants et montrent que la question de leur accueil est un enjeu mondial bien réel. La ville de Palerme, en Italie, permet ainsi une représentation politique des migrants, quand New-York se place en "ville sanctuaire" dont les autorités locales se refusent à dénoncer les migrants aux autorités fédérales ?.

Par ailleurs, si ces modèles sont intéressants, la différence de leur contexte par rapport à celui de l'Ardèche, leur échelle d'exécution et leur caractère très urbain, ne permettent pas leur application sur le territoire ardéchois. En revanche, celui de Riace, petit village italien, comporte bien plus de similitudes avec ce territoire.

1. Riace

En 1968, une embarcation vient s'échouer sur les plages proches de Riace, au Sud de l'Italie. Les trois cents Kurdes débarqués seront logés sur place par les habitants.

Les quelques mois durant lesquels ces migrants sont hébergés et leur participation à la vie de la commune permettent d'envisager l'idée de l'accueil de migrants à long terme. Le Maire, Mimmo Lucano, voit dans cet accueil une manière d'aider les populations mais aussi de sauver sa ville dont la population décroît fortement et dont les activités économiques sont en périls.

Durant les années 90 est mise en place une politique d'accueil. En se signalant auprès du gouvernement italien comme ville d'accueil, la commune se voit accueillir un grand nombre de migrants du Nord de l'Italie. L'arrangement est bilatéral, Riace souhaitant s'ouvrir à plus de réfugiés et le gouvernement Italien voulant les disperser hors des grandes villes du Nord.

Grâce à des politiques économiques et d'insertions, le village génère une nouvelle impulsion. Ainsi, la courbe de population qui avait tendance à diminuer s'inverse, et le nombre de naissances devient supérieur au nombre de décès, maintenant l'école ouverte. De nombreuses boutiques d'artisanat local qui avaient mis la clé sous la porte renaissent et les chantiers de constructions se multiplient. La population quasi en dessous de 1 500 habitants remonte à plus de 1 900 personnes.

Ces succès sont dus à l'implication du territoire et de ses habitants dans l'accueil de nouvelles populations.

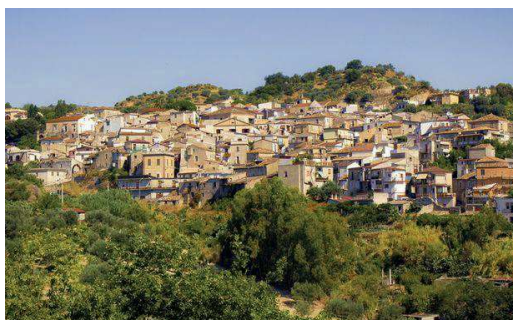
Selon le maire M. Lucano, la clé de voûte de la réussite est la construction d'une économie collective. Les fonds versés par l'Etat sont ainsi transformés en monnaie locale et permettent de fournir de l'argent aux arrivants. Cet argent, dépensé localement, permet à la ville de bénéficier de tous les fonds versés pour développer les activités. Les commerçants acceptent d'être payés en monnaie locale et de faire crédit aux migrants. Dès que l'Etat verse ces aides, la monnaie locale est échangée et les commerçants sont ainsi remboursés.

La commune met également en place un projet nommé "Città Futura" qui va développer des activités visant à insérer les réfugiés et demandeurs d'asile aux populations locales, avec l'aide de dons venant de l'Italie ou d'ailleurs : moulin à huile communautaire, bourse du travail, événements culturels, ateliers, ferme pédagogique, etc.

Les migrants vont pour certains trouver des emplois dans la commune quand d'autres vont aider dans des travaux de réhabilitation de lieux abandonnés, par exemple. Cet accueil et cette coopération relancent ainsi l'économie de la commune, qui devient un modèle à l'international. De plus, cela mènera à la mise en place d'un tourisme solidaire, attirant des personnes venant du monde entier qui souhaitent voir ce modèle en pratique et le soutenir. Dans cette dynamique, d'autres communes dans l'entourage de Riace vont prendre le village pour modèle et s'ouvrir à la venue de migrants. Un réseau de communes solidaires se met ainsi en place.

L'émergence d'une politique nationaliste en Italie à partir des années

L'exemple de Riace (Italie)



2007/2008 vient faire barrage à cette politique d'accueil. Les fonds destinés à soutenir et aider la venue des migrants sont coupés et le maire, accusé de détournements de fonds et d'avoir illégalement régularisé certains papiers de migrants par des mariages, est exilé de Riace. L'économie a depuis repris sa chute et les migrants partent de la commune. Si ces problèmes politiques sont évidemment à prendre en considération, c'est avant tout sur les impacts positifs, que la présence de ces réfugiés et demandeurs d'asile a eu sur la commune de Riace, que nous souhaitons focaliser notre propos. D'abord, par l'aide à une population en grande précarité et dans le besoin, puis par l'apport considérable qu'elle peut apporter à un territoire donné. Concernant l'Ardèche, nous avons observé la fermeture de commerces et de nombreuses écoles dans des villages comme Ruoms. La venue de demandeurs d'asile et réfugiés peut permettre une augmentation de la population pendant l'année et participer à la réouverture de plusieurs activités.

Notre transect et nos recherches nous ont permis de voir à quel point certains villages s'affaiblissent. Cette asthénie est visible à travers plusieurs exemples comme la fermeture de certaines écoles dans les petits villages, et celle d'activités commerciales, la perte de population dans certains centres-bourgs, un taux de natalité inférieur au taux de décès, etc.

Ce sont ces similitudes avec l'exemple de Riace qui ont axé nos recherches et nos propos quant à l'idée de faire de l'Ardèche une terre d'accueil.

2. L'Ardèche

Nous n'avons pas de chiffres précis concernant le solde migratoire de la région mais nous avons pu rencontrer la présidente de la Cimade et l'éducatrice au centre d'accueil pour les demandeurs d'asile (CADA) qui ont étayé nos connaissances concernant les différentes structures d'accueil, les statistiques, etc.

Il est ressorti de ces entretiens que, malgré les places disponibles dans les structures d'aide sur le territoire Ardéchois, un manque important se fait ressentir en termes de capacité d'accueil mais aussi d'accompagnement (démarches administratives, aide psychologique, prise en charge de la santé, etc.) et d'insertion (professionnelle, sociale, etc.). Ces structures ne suffisent donc pas à accueillir les réfugiés et demandeurs d'asile et encore moins si l'on veut faire de l'accueil des migrants un point fort pour l'Ardèche.

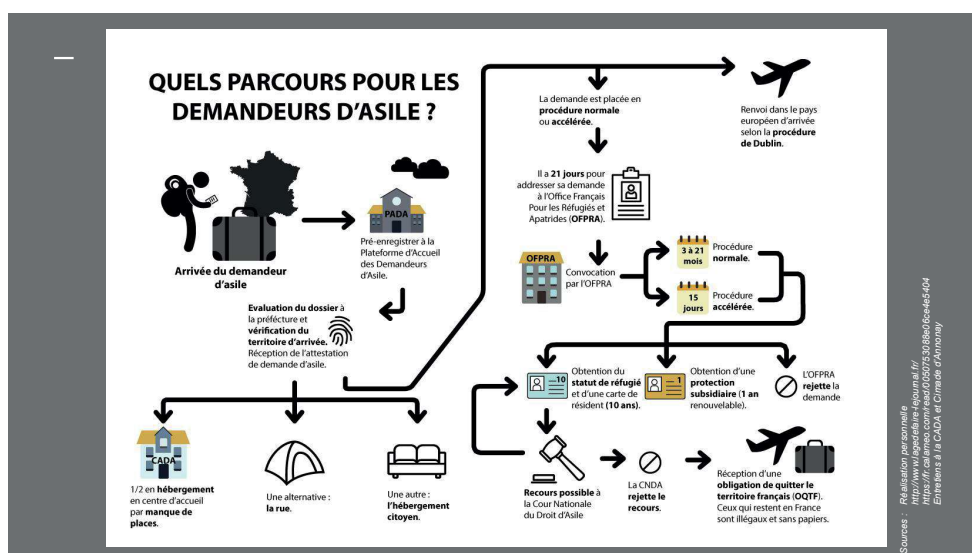
En effet, ces associations proposent un accompagnement administratif et juridique (CADA), et une aide aux personnes déboutés du droit d'asile qui ont reçu une obligation de quitter le territoire (OQTF) mais qui ont des recours possibles visant à régulariser leur situation (Cimade). Elles accueillent une majorité de familles en demande d'asile et quelques hommes isolés. Les réfugiés et demandeurs d'asile sont attirés par les grandes villes, du fait des connaissances qu'ils ont et de la proximité de leur communauté. Bien qu'il y ait autant d'hommes que de femmes migrantes, les femmes isolées sont assez rares puisqu'elles sont généralement accompagnées de leurs enfants. Ces derniers facilitent souvent l'intégration de leurs familles par le biais de l'école. La difficulté d'intégration des hommes isolés est probablement liée

à leur errance.

Les liens entre les associations étant à la fois fragiles et essentiels, notre projet s'inscrit dans la création d'un réseau associatif d'entraide traitant les divers cas des réfugiés ou des demandeurs d'asile en assurant un suivi plus complet d'une personne à l'autre (cf : infographie des parcours des migrants en Annexe).

Il est également ressorti de nos entretiens le fait que les habitants semblent peu concernés, si ce n'est peu informés, de l'existence de ces centres et de l'accueil des migrants sur le territoire.

Pour que l'Ardèche soit en capacité d'accueillir des populations migrantes, par le biais de structures accompagnantes suivant le modèle de Riace, il faut que les collectivités territoriales s'impliquent dans les décisions en faveur des réfugiés et des demandeurs d'asile. De plus, les structures doivent faciliter l'insertion et il est nécessaire qu'il y ait un fort engagement auprès de la population.



Groupe 5 : Une voie polymère (extraits)

Ce groupe a focalisé son travail sur le potentiel de la voie verte existante qui traverse le territoire du nord au sud.

La voie verte

La vie de l'usager ne s'arrête pas à la vie d'une commune, en effet il est voué à se déplacer dans le territoire afin d'accéder aux différentes activités et lieux qu'il fréquente quotidiennement. Aujourd'hui un des éléments liant de ce territoire est la voie verte. Cette voie verte, dans son état actuel propose un tracé qui sillonne les paysages de l'Ardèche et amorce une idée de circulation secondaire verte pour la région.

Il nous semble donc pertinent de nous intéresser à la voie verte qui apparaît comme une base de réflexion intuitive étant donné l'échelle du territoire. Ainsi, la voie verte qui traverse le territoire, correspond mieux aux mobilités locales, et donne une alternative pour répondre aux nouveaux modes de vie. Cependant,

ce projet (toujours en cours de réalisation et réhabilitation), ne répond pas, dans son tracé (revêtement, circuit, ...) et son usage actuel (sport, balade, ...), à la demande locale.

En effet, la voie verte manque aujourd'hui terriblement d'ancrage au territoire, que ce soit au niveau paysager (ou l'on observe de nombreuses ruptures), au niveau du parcours (hors centre-bourg) ou au niveau de la signalisation (inappropriée). De plus, la voie verte n'est pas accessible ni adaptée aux différentes mobilités présentes : il y a donc souvent conflit d'usagers et d'usages. Son tracé actuel est entrecoupé et ne permet pas une bonne connexion entre les usagers ni entre les activités.

Néanmoins, de par sa forme plus facilement malléable, elle possède un fort potentiel pour développer des liens entre les projets sur le territoire. Elle nous permet ainsi d'enclencher des réflexions sur :

- Revalorisation des centres-bourgs
- Diversification du tourisme
- Requalification paysagère (déjà en cours)
- Support de vie sociale
- Valorisation du circuit-court local
- Hyper-connectivité du territoire

Ainsi, considérant la voie verte comme une base de projet intéressante, nous souhaiterions développer sa visibilité, son attractivité ainsi que les circuits-courts lui étant adjacents.

En effet, le territoire possède de nombreuses ressources qui lui confèrent un fort potentiel tant au niveau de l'autoproduction énergétique et alimentaire qu'au niveau de la vie sociale et collective.

Problématisation et présentation du projet.

Notre propos et nos propositions se localisent tout le long et sur le pourtour de la voie verte, elles vont transformer cette voie. Nos intentions de projets vont modifier son statut autour de 3 entrées thématiques : alimentaire, énergétique, et culturelle. Dans un premier temps nous proposons d'introduire notre propos par une analyse du territoire et de ses ressources (qui deviendront des potentiels repris à travers nos intentions). Par la suite, nous présenterons nos intentions axées sur nos trois pistes de réflexion. Enfin, l'ancrage, les propositions qui suivront auront une implantation sur le territoire dans des lieux concrets et stratégiques situés sur les abords de la voie verte. Cependant, ces sites, issus de nos analyses, pourraient très bien être utilisés et mis en valeur par d'autres fonctions.

RESSOURCES ET POTENTIEL A PROJET

Ressource agricole :

En plus du bassin de vie commun et associatif, représentatif de l'intérêt de la population à s'investir dans son territoire, nous avons pu identifier un ancien bassin agricole important. Cependant, ces anciennes plaines agricoles manque aujourd'hui de diversification de culture, dû principalement à l'orientation vinicole de la région (comme nous le montre la carte). Ce type de développement spécialisé crée des dents creuses agricoles qui pourraient servir de base à l'exploitation de cultures mixtes.

En effet, la communauté de commune est située dans un territoire qui bénéficie d'une terre arable permettant le développement d'une agriculture foisonnante et riche. De par sa position géographique, le territoire bénéficie d'un ensoleillement et de condition météorologique favorable au développement d'une agriculture variée, en prenant modèle sur les formes agricoles anciennes. On souhaiterait atteindre un triple objectif :

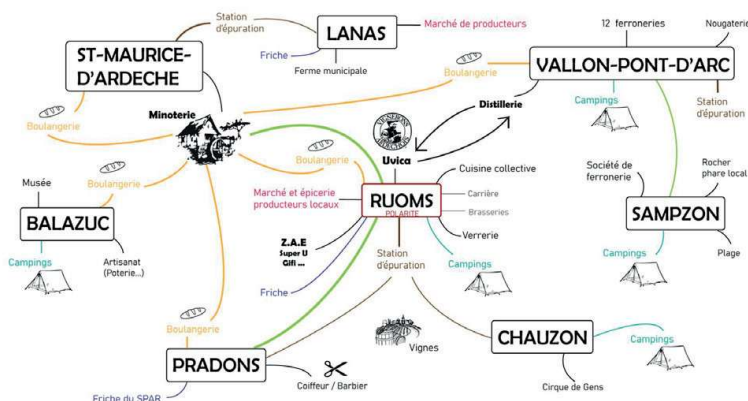
- redynamiser une économie plurielle
- rendre la consommation locale
- créer une diversité paysagère dans le but de rendre le territoire plus résilient...

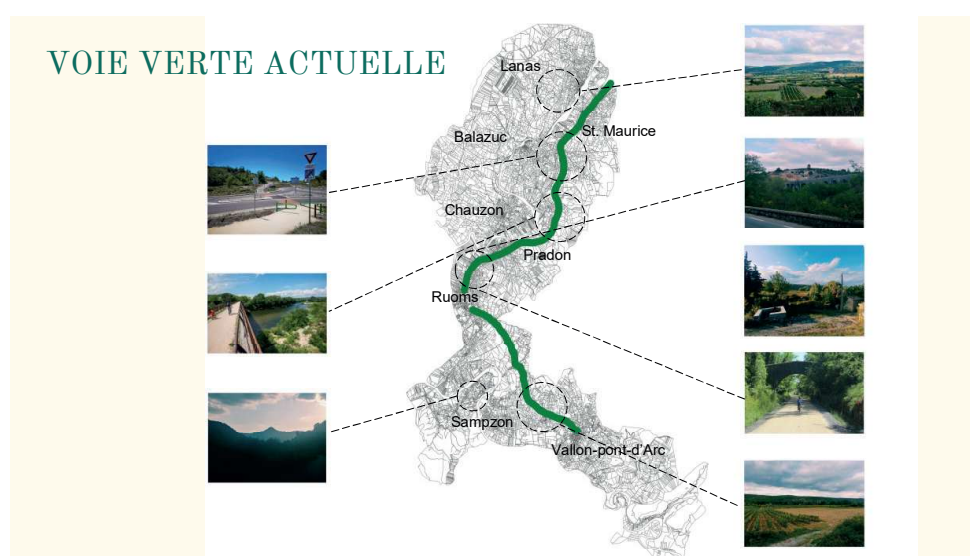
Ressources énergétiques

Au vu des constats précédents, nous nous sommes rendu compte que l'agriculture génère un nombre important de déchets pouvant être utilisés comme ressource pour une revalorisation énergétique des déchets. Notre territoire d'analyse possède 3 stations d'épuration produisant des boues récupérables auxquelles s'ajoutent les tontes d'herbes récupérées des nombreuses prairies. De plus il serait possible de récupérer les résidus issus de l'exploitation des vignes ainsi que les déchets issus des magasins alimentaires, et des ménages pour investir dans la création de biomasse.

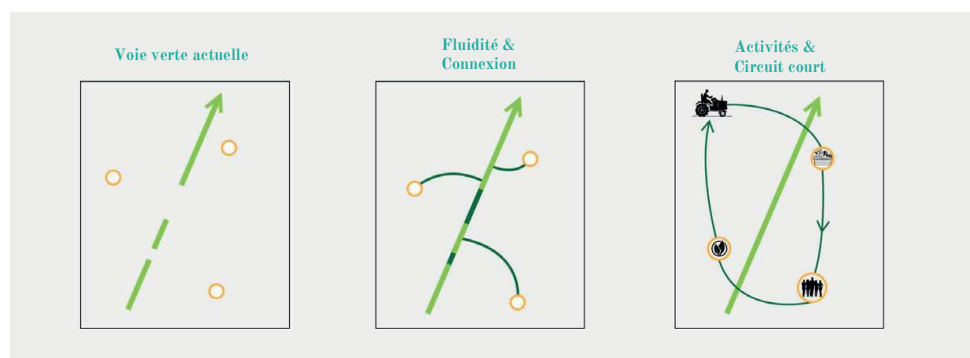
Ressources sociales et culturelles

La région possède actuellement une saison estivale très importante, basée autour de l'activité des Gorges (canoé...) et de la culture viticole. Étant donné la baisse du tourisme (dû à la baisse de l'Ardèche et au réchauffement climatique), une diversification des activités économiques et touristiques est fondamentale à la pérennité du territoire. En effet, dû au nombre important d'associations culturelles et patrimoniales (bâti et environnement) dans la région, nous pourrions facilement développer une activité touristique parallèle axée sur ces thématiques. »





Voie verte actuelle



Une voie verte ? ou bien plus que ça





/0 QUATRE THÉMATIQUES TRANSVERSALES AUX PROJETS

4 THÉMATIQUES TRANSVERSALES

Les études des étudiants ont révélé l'importance des enjeux de mobilité ; du potentiel représenté par les populations en situation de migration ; de la réduction en cours et à venir des ressources en eau ; du nécessaire ancrage aux ressources matérielles et immatérielles locales ; de l'intérêt de relier ce territoire ardéchois à des programmes de recherche ambitieux concernant entre autres l'énergie, le recyclage et l'agriculture de demain.

A l'issue du workshop commun, les étudiants en architecture se sont appuyés sur leurs échanges et ces études précédentes pour développer dix projets à Ruoms et à Vallon Pont D'Arc qui peuvent être regroupés sous les thématiques transversales suivantes :

MOBILITÉS ET SAISONNALITÉ



PARCOURS RÉSIDENTIELS ET MUTATION DES ACTIVITÉS

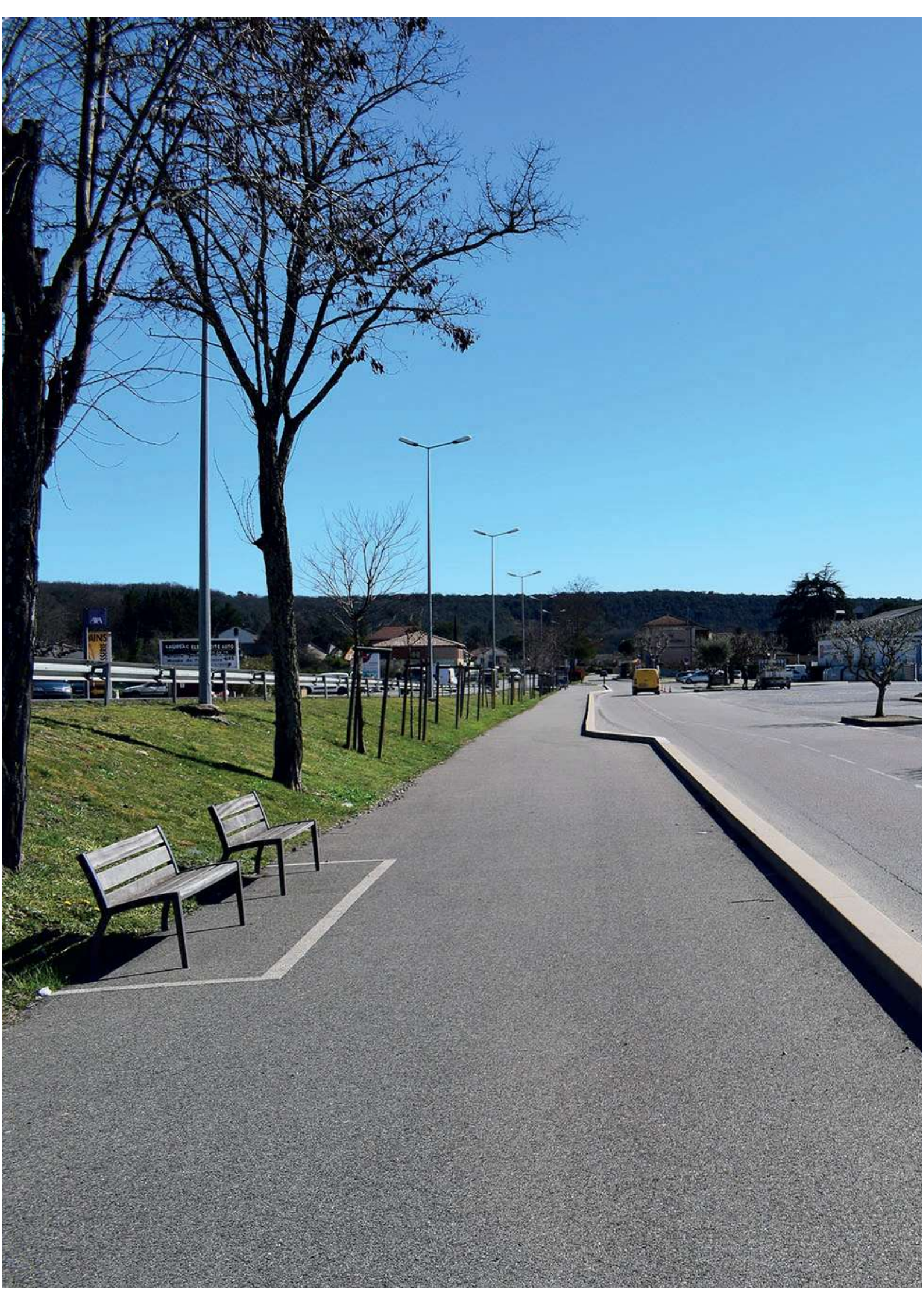


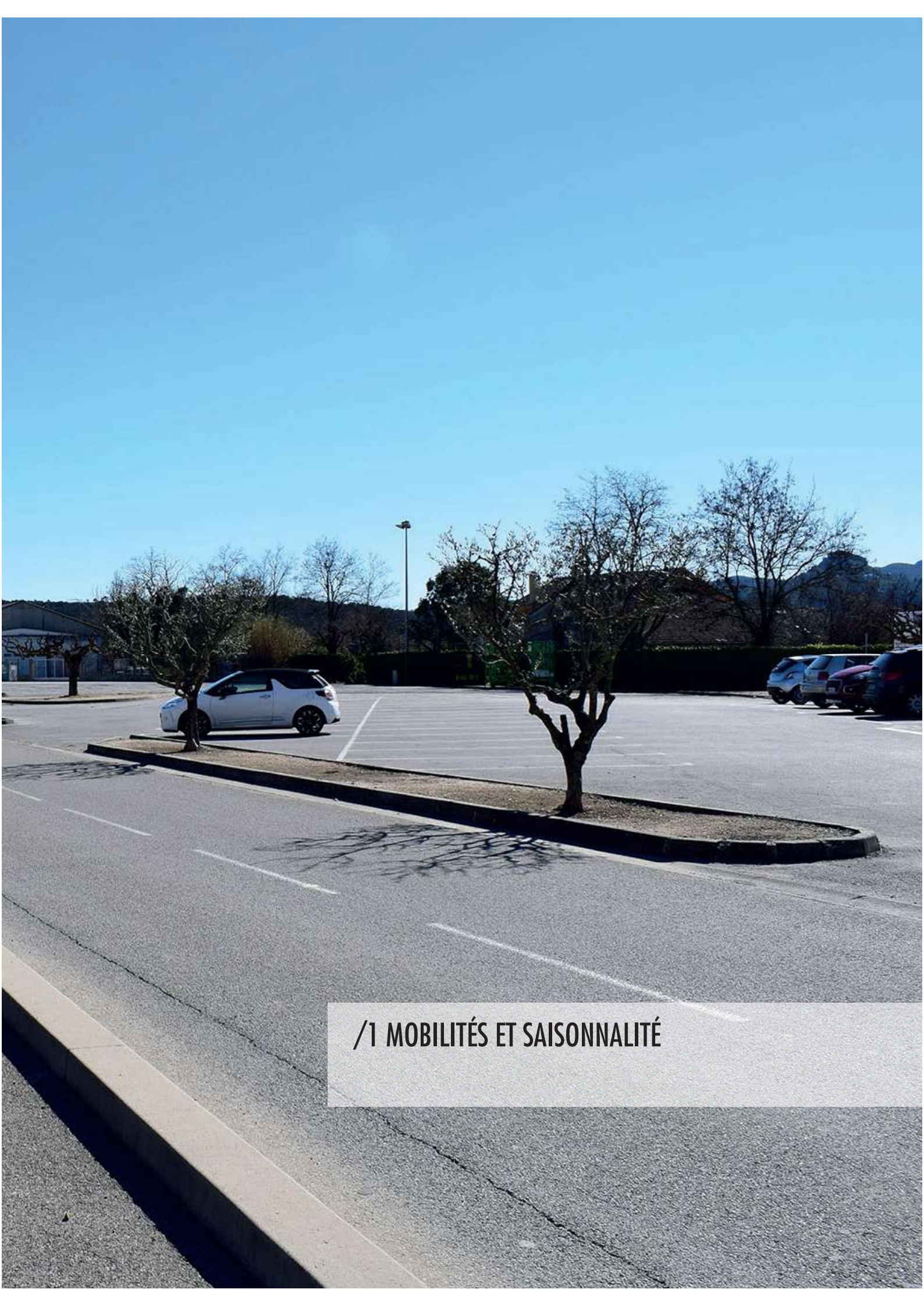
RÉCYCLAGE ET RÉINVENTION DU TRAVAIL



SOLS PRODUCTIFS ET TRANSFORMATION DE L'EXISTANT





A photograph of a parking lot under a clear blue sky. In the foreground, a grey asphalt road with white dashed lines runs diagonally. A concrete curb separates the road from a parking area. In the parking area, a white hatchback car is parked on the left. To its right, a small tree stands in a landscaped area. Further back, more trees and a few other parked cars are visible. In the background, there are buildings and hills under a bright blue sky.

/1 MOBILITÉS ET SAISONNALITÉ

1.1 RUOMS, LE SITE DE LA PETITE VITESSE

PAR PABLO CABRERA MORENA, OLGA CHERNOVA ET NICOLAS ALFARO, FABIEN
TONNARD

/ ENTRÉE DANS LE TERRITOIRE

L'Ardèche est un département qui se situe dans un contexte privilégié entre le Massif Central et les Alpes. C'est un lieu très prisé pour ses richesses naturelles et pour ses activités de plein air.

Le territoire se situe à proximité directe de l'autoroute reliant Lyon à Marseille et passant par Montélimar. Cependant peu de transports en commun irriguent ce territoire entraînant l'usage massif de la voiture.

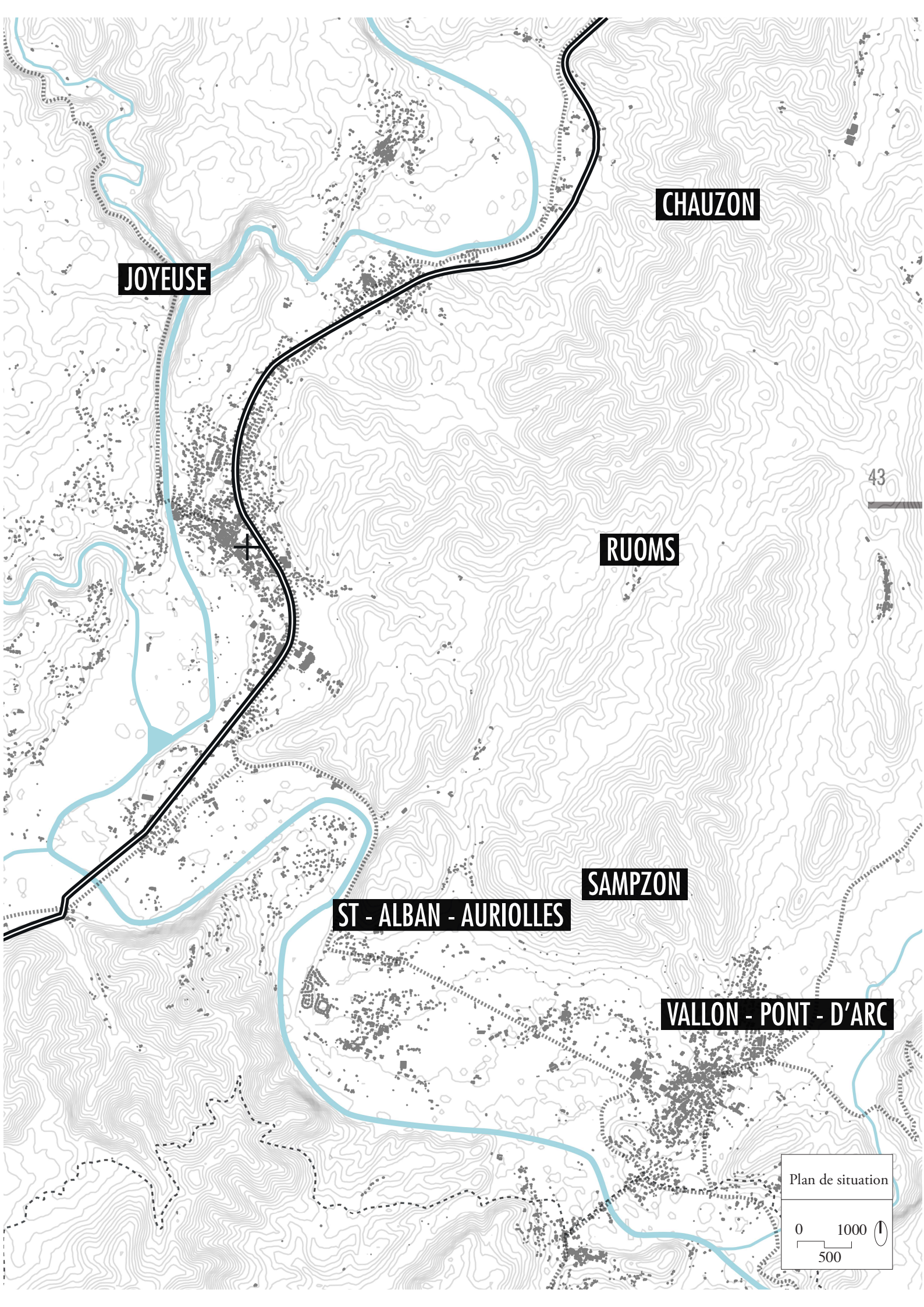
Le site étudié se situe dans la commune de Ruoms, un petit village d'environ 2300 habitants. A l'entrée du village et à proximité de la départementale et de la voie verte reliant les différentes communes du territoire, on aperçoit une grande étendue minérale, qui à première vue questionne fortement. Une place où espaces résiduels se mélangent à des espaces de parking. Un entre deux sur lequel il n'est pas facile de se projeter. Toutefois, cette grande nappe minérale étanche et inerte laisse apercevoir les anciennes terrasses agricoles sur les collines qui font face. Un atout essentiel.

Ces collines remarquables depuis le bas du village le sont tout autant depuis leurs sommets. Elles laissent entrevoir le paysage très urbanisé dans son ensemble. A l'avant du village cette place vierge questionne donc : Quel est son rôle ? Quelle est son histoire ?

/ ÉVOLUTION DU SITE : UN PASSÉ FERROVIAIRE

Ruoms est une commune ardéchoise qui bénéficie d'une situation stratégique dans le territoire puisque qu'elle se situe à l'intersection de voies desservant de multiples communes de Sud Ardèche. Dès 1876, le train arrive et permet l'essor de la commune. Les marchandises s'échangent et les touristes affluent. Ce moyen de locomotion permet dans le même temps, à Ruoms, d'exporter l'une de ses ressources principales de l'époque : la pierre. A proximité directe de la gare, toute une place sera réservée pour effectuer l'entreposage et les chargements de pierres sur les trains de marchandises.

Néanmoins, près d'un siècle plus tard, en 1970, l'activité ferroviaire prend fin et la gendarmerie s'installe dans l'ancienne gare. Une déviation est ensuite créée en 1986 dans le but de circuler sur le territoire de manière plus fluide et plus directe pour contourner le centre-bourgs. Par ses mutations la Place de la Petite Vitesse, dénouée de sa fonction originale est délaissée.



JOYEUSE

CHAUZON

RUOMS

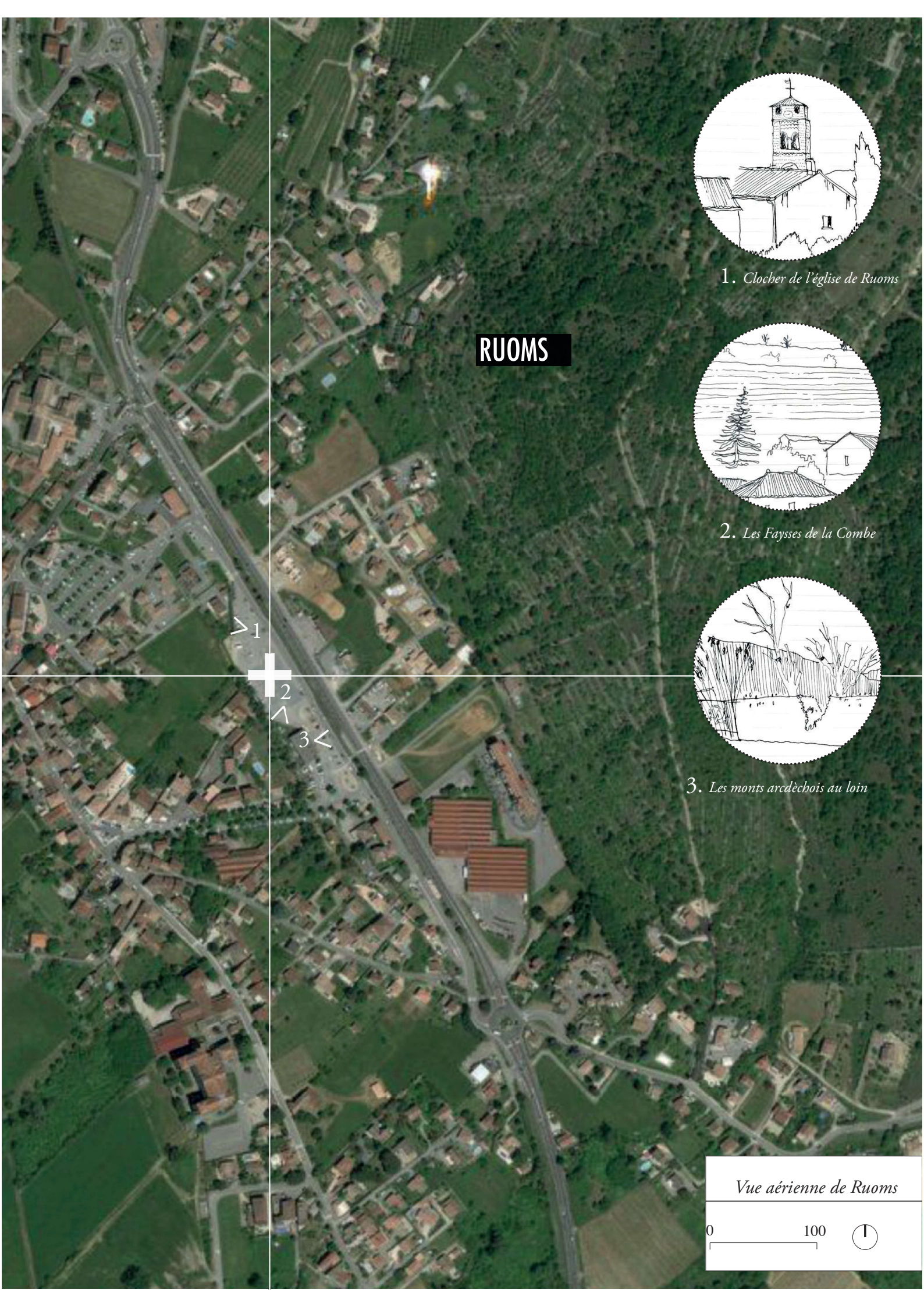
ST - ALBAN - AURIOLLES

SAMPZON

VALLON - PONT - D'ARC

Plan de situation

0 1000 500



RUOMS



1. Clocher de l'église de Ruoms



2. Les Faysses de la Combe



3. Les monts arcdèchois au loin





La place de la petite vitesse, un passé industriel qui a permis l'essor de Ruoms et de ses carrières.

/ ÉTAT DES LIEUX : UN NO MAN'S LAND

La Place de la Petite Vitesse, une étendue minérale de 200 mètres de long par 40 de large, est accessible par une contre allée qui longe la déviation. Ces deux voies de circulation automobile encadrent aussi, à ce niveau, une voie verte cyclable reprenant l'ancienne voie ferroviaire. Cette place, est donc à proximité directe de flux de natures variées, mais elle se situe dans un entre deux qui ne facilite pas son appropriation. Située non loin du centre-bourg, elle lui tourne le dos de par sa forme et ses frontières physiques. La déviation agit aussi comme une véritable barrière physique empêchant les liens avec les commerces se situant de l'autre côté. De plus, la maison de santé au Nord-Ouest et un garage automobile au Sud-Est restreignent les accès à cette place qui se renferme sur elle-même.

Par le vide qu'elle propose, cette place, actuellement utilisée comme parking, est le support de multiples activités telles qu'une fête foraine, un cirque, ou encore un tournoi international de pétanque. Bien que déroutante par le néant qu'elle propose, de nombreux liens visuels se créent avec le reste du village. La coline de la Première Combe, le clocher de l'église du centre-bourg ou bien le Rocher de Sampzon sont visibles depuis ce lieu qui dévoile tout son potentiel.



Un vide à considérer et à qualifier.

/ UNE PLACE EN LIEN DIRECT AVEC LA VIA ARDÈCHE

En se convertissant en une voie verte, l'ancienne voie ferrée à entraîné un engouement grandissant pour les mobilités douces sur le territoire. Comptabilisant 57 000 passages de cyclistes en 2017, la Via Ardèche est un élément à prendre en considération dans un avenir proche. Par son histoire et sa symbolique la place de la petite vitesse est directement en lien avec cette voie.

Actuellement utilisée par intermittence pour des événements ponctuels tel que des foires, des cirques ou des tournois de pétanque cette place est très appréciée pour son vide. Toutefois elle est davantage considérée comme un grand parking que comme un espace public. Une question fait surface : « Comment redorer l'image de cette place qui, à elle seule, représente l'histoire Ruomsoise ? »

/ LES MOBILITÉS DOUCES SUR LE DEVANT DE LA SCÈNE

L'Ardèche est en passe de devenir un territoire de référence dans le renouveau des mobilités douces. En s'appuyant sur ce constant et sur l'histoire de la place de la petite vitesse de Ruoms, nous avons fait le choix de traiter la question des mobilités en requalifiant cette grande parcelle en une « gare contemporaine » appropriable par tous les habitants mais également par les visiteurs et cyclistes d'un jour. En retrouvant une place centrale dans le village, la place devient alors une articulation entre le centre urbanisé et le paysage proche comme lointain.

/ L'HÔTE AUX MOBILITES, UNE ARTICULATION ENTRE RUOMS ET SON TERRITOIRE.

Dans cette optique, un équipement « immobile » prend place en tête de parcelle et propose de réinventer les commerces ambulants en leur offrant une structure capable de les recevoir, des solutions pour se déplacer sur ce territoire ainsi que des possibilités de se divertir et de travailler au sein même du village.

Dans un soucis d'éviter les déplacements individuels carbonés, les services mobiles tels que l'épicerie, le bibliobus ou le foodtruck prennent place sous cet édifice et offrent une nouvelle façon de consommer. Il s'agit également de convoquer de nouvelles façons de se déplacer. Le programme prévoit 56 places de vélos à la location et 56 places de stationnement. En parallèle un service de covoiturage est instauré sur la place avec un parking relais. Ces divers offres s'appuient sur des services permanents contribuant à l'économie du projet. On retrouve un café/restaurant, un office de tourisme, un atelier de réparation de vélos, des espaces de télétravail et un belvédère faisant office de clocher



Ruoms, un village avec des qualités paysagères singulières. : La Place de la Petite Vitesse, les Faysses deux témoins du passé.

47



57 000

PASSAGES

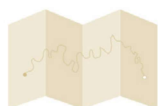
comptabilisés à Ruoms.



X 10
POPULATION



30%
DU PARC AUTOMOBILE
réduit d'ici 2030.

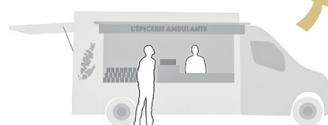


70 KMS
DE VOIE VERTE

MOBILITÉS
COVOITURAGE, LOCATION VÉLOS, PARKING A VÉLOS



SERVICES MOBILES
ÉPICERIE, BIBLIOBUS, FOODTRUCKS



SERVICES IMMOBILES
RÉPARATION DE VÉLOS, OFFICE DE TOURISME, CAFÉ, TÉLÉTRAVAIL



contemporain qui offre des vues sur le grand paysage. Un linéaire arboré est installé sur la longueur de la place pour offrir un îlot de fraîcheur et permettre l'installation des marchés et des foires de part à et d'autre.

En dernier lieu, le projet vient se connecter à la Combe première par un sentier pédestre menant à un belvédère greffé sur les Faysses et offrant un nouveau point de vue sur l'ensemble de Ruoms.

/ UNE ARCHITECTURE EN PRISE AVEC SON HISTOIRE ET SON AVENIR.

Le projet entier s'articule autour d'un élément central qui fait l'identité de Ruoms, c'est à dire : la pierre. En la déclinant de plusieurs manières elle écrit l'ensemble du projet sous la forme de composants venant prendre place dans une grille structurelle en béton de site de 6m x 6m. Dans les parties ne demandant pas d'isolation tel que les stockages, la pierre est empilée dans des gabions et dans des granulométries différentes. L'air et la lumière s'infiltrent et permettent de ventiler et d'éclairer naturellement tout en protégeant les vélos des intrusions. En revanche dans les parties réclamant d'être isolées, la pierre est placée dans un béton de site banché en rang successif. Ainsi ces mises en oeuvre sont simples et ne requièrent pas un savoir faire spécifique pour des raisons économiques.

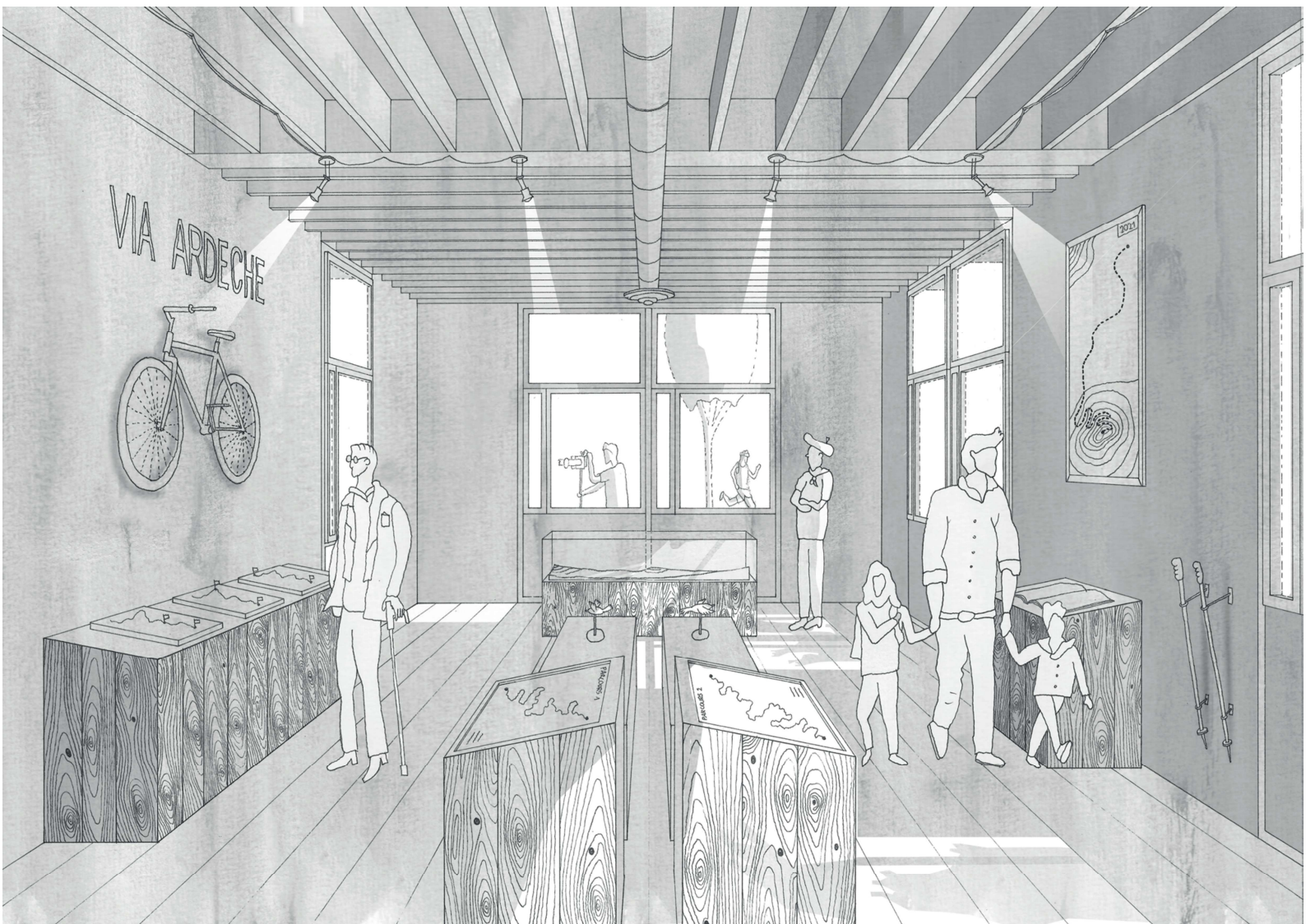
En toiture les poutres reçoivent des poutrelles qui portent des hourdis de pierre de telle manière à les voir depuis l'intérieur des pièces. La pierre est omniprésente dans le projet et elle affirme son appartenance au village malgré l'écriture résolument moderne de l'architecture.

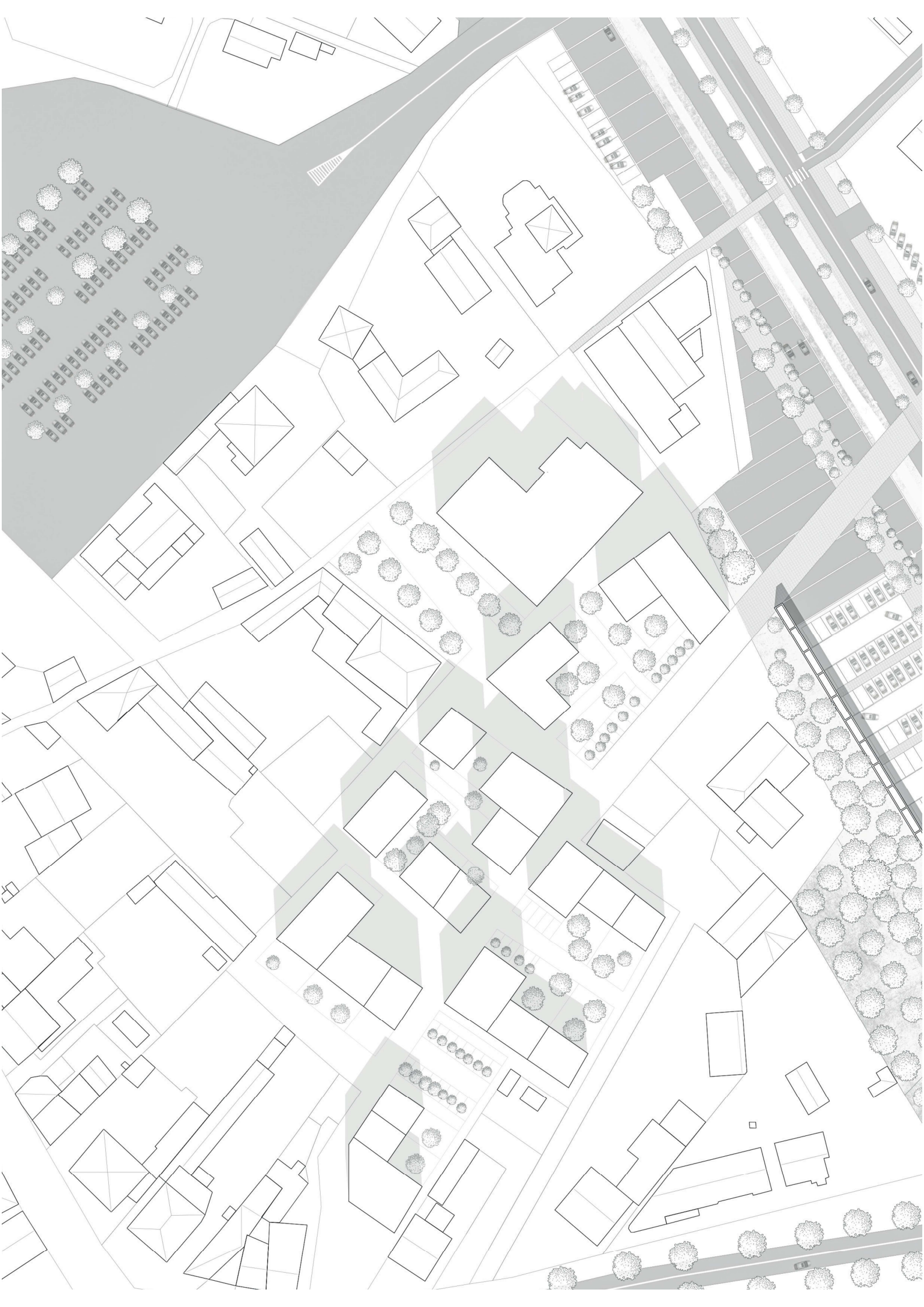
Le projet est également en lien avec son environnement direct, il s'inscrit dans une frange arborée qui est plantée au sud-ouest de la place. La frange pénètre à l'intérieur du projet sous forme de patio et crée un refuge climatique pour les fortes chaleurs d'été. Les circulations extérieures semi couvertes au sud font offices de brise soleil tandis qu'au nord et à l'est les murs sont largement percés avec de grandes ouvertures. La grande surface de toiture permet de récupérer l'énergie solaire avec des panneaux solaires et l'eau pluviale est captée et acheminée vers des cuves de récupération des eaux à l'aide d'un élément qui s'exprime en façade et participe à son écriture.

La place est redessinée par soustraction de matière dans le but de s'inscrire dans l'existant de façon économe. De cette façon plus de 60% du bitume existant est conservé. Comme un sculpteur nous venons creuser le bitume selon la grille du projet pour donner de la porosité à l'ensemble et pour permettre à la végétation sauvage de pousser dans les interstices. Ce travail est mené à la façon du paysagiste Gilles Clément.

Au nord-est du projet une noue paysagère composée de plantes spontanées vient récolter les eaux pluviales pour permettre l'infiltration de ces dernières dans la terre. Au centre, un chemin pavé et arboré réservé aux piétons est tracé. Il permet d'instaurer un îlot de fraîcheur. De chaque côté le vide est laissé pour laisser libre cours aux usages tels que les marchés, les fêtes et les foires.

L'ensemble du projet est donc un nouveau lieu de vie et d'effervescence capable de recevoir les activités actuelles et d'en générer des nouvelles. Les usages



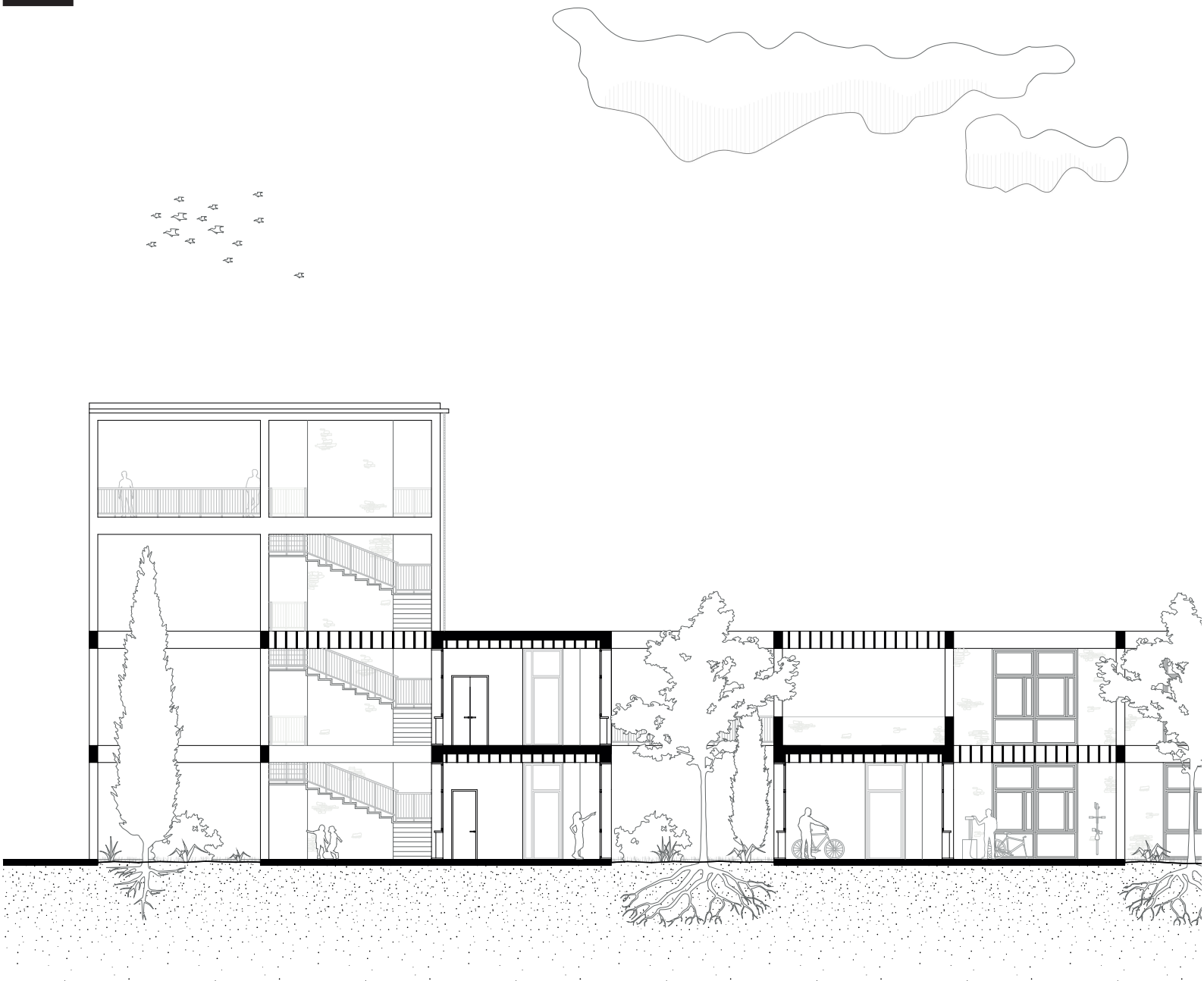


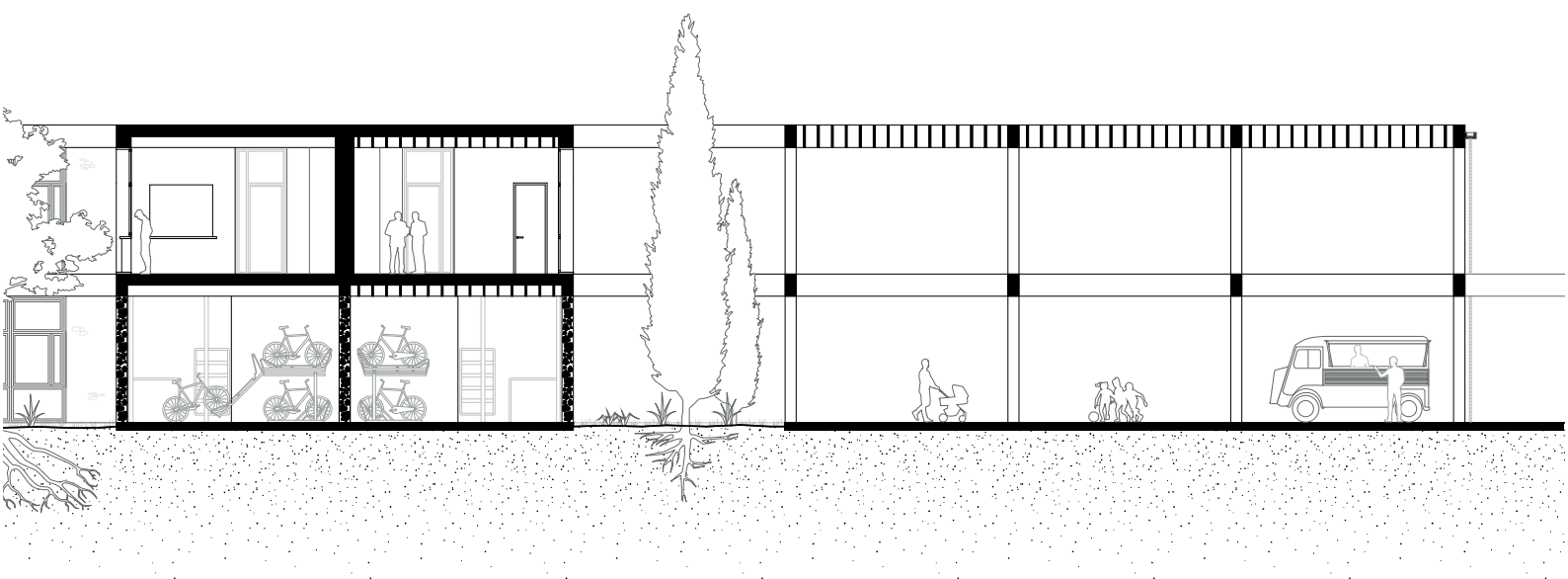
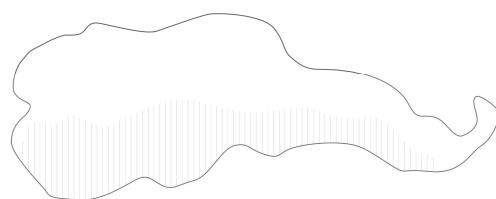


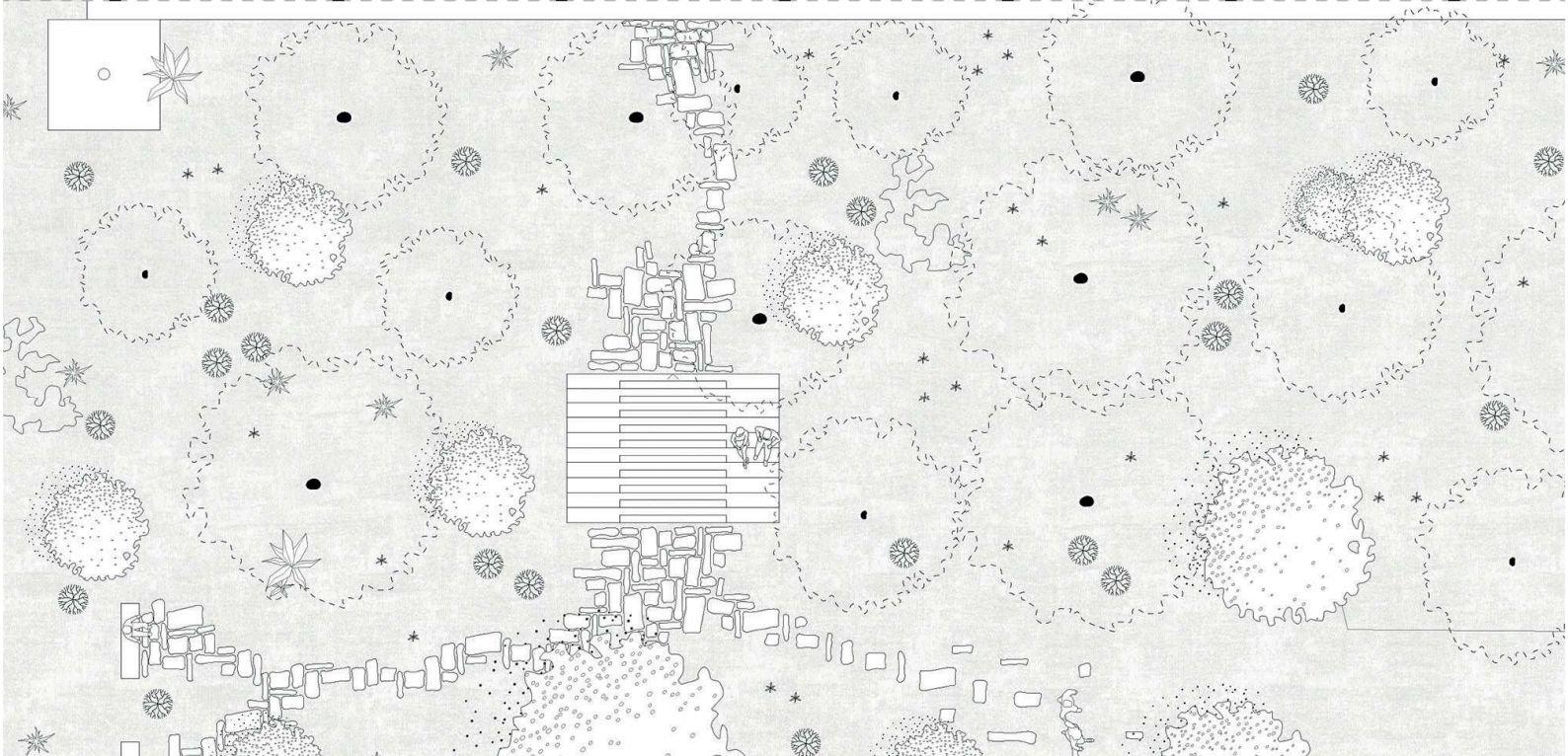
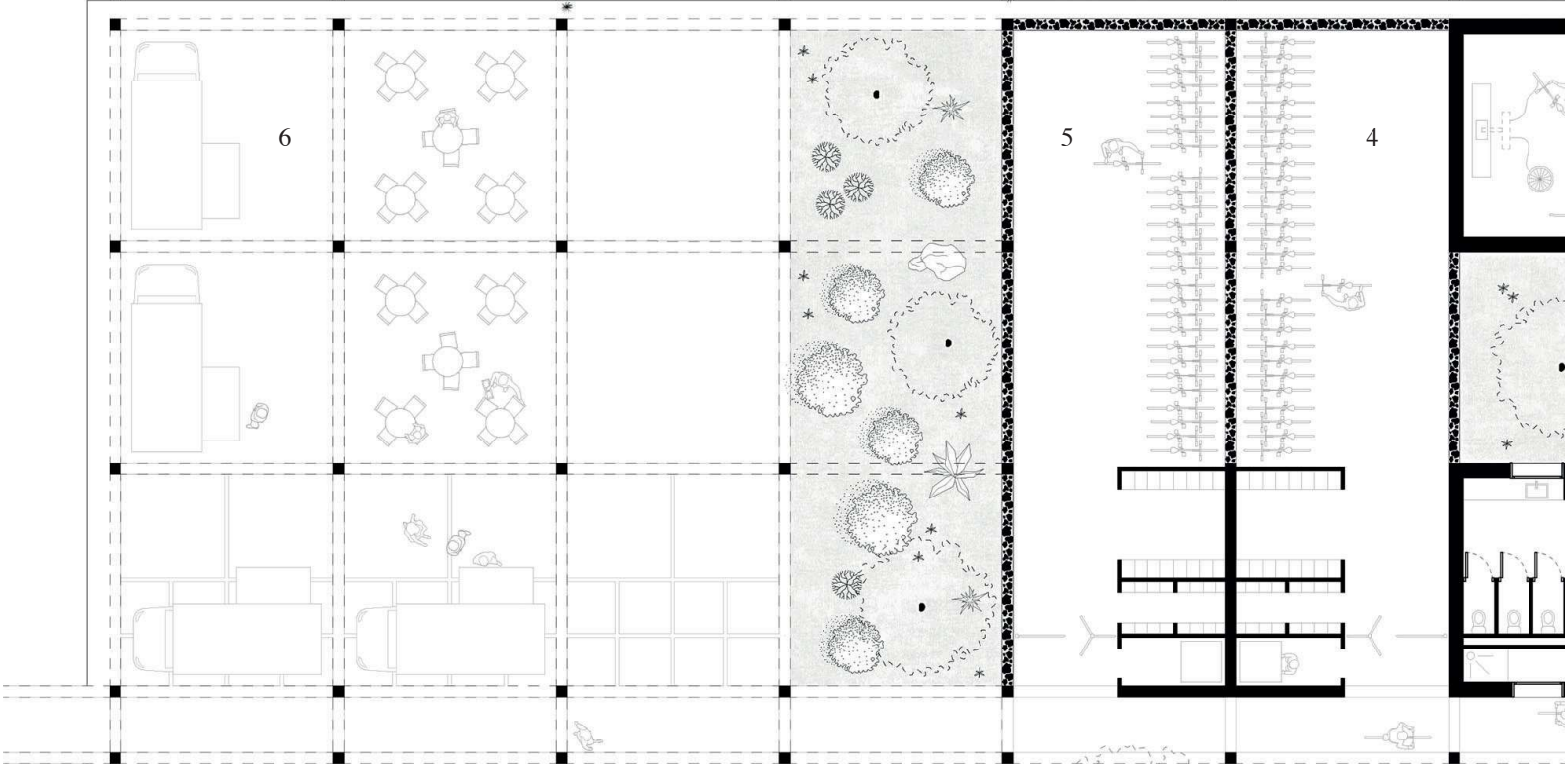
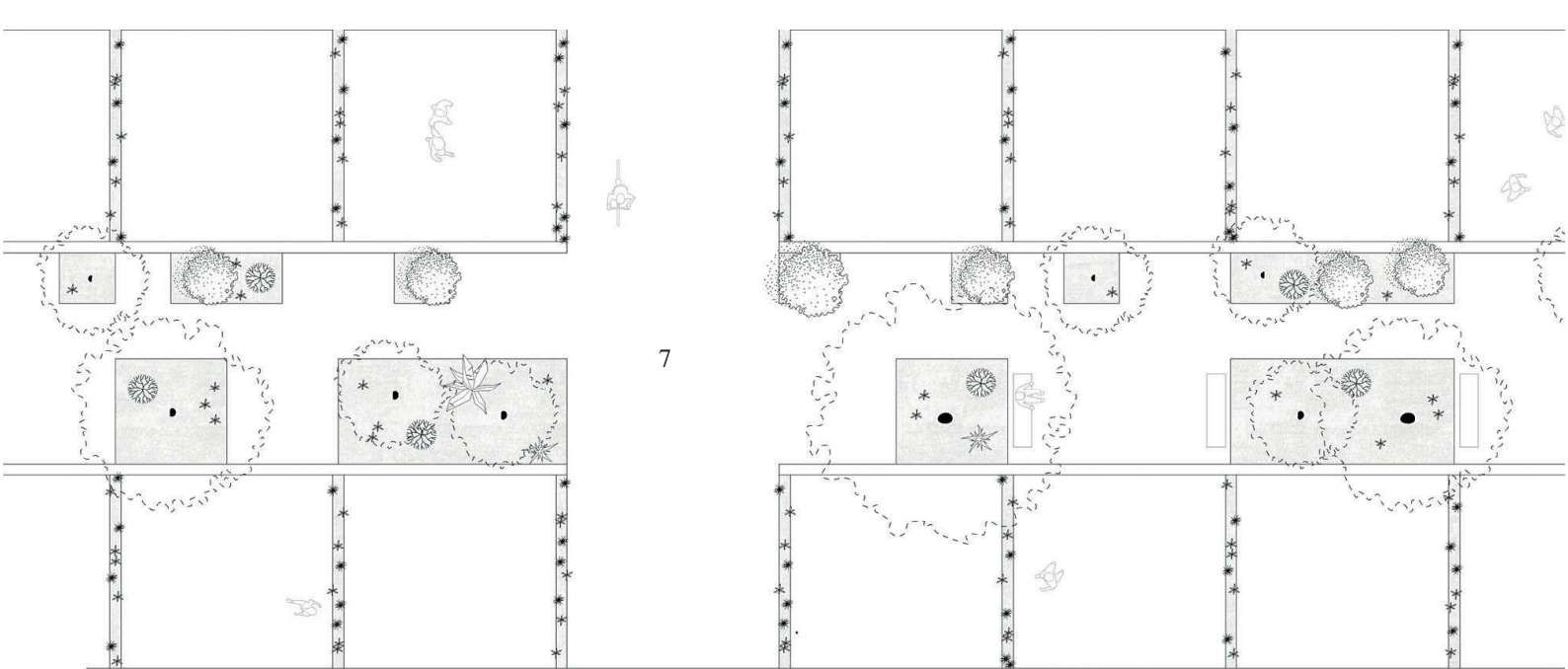
Plan masse projeté

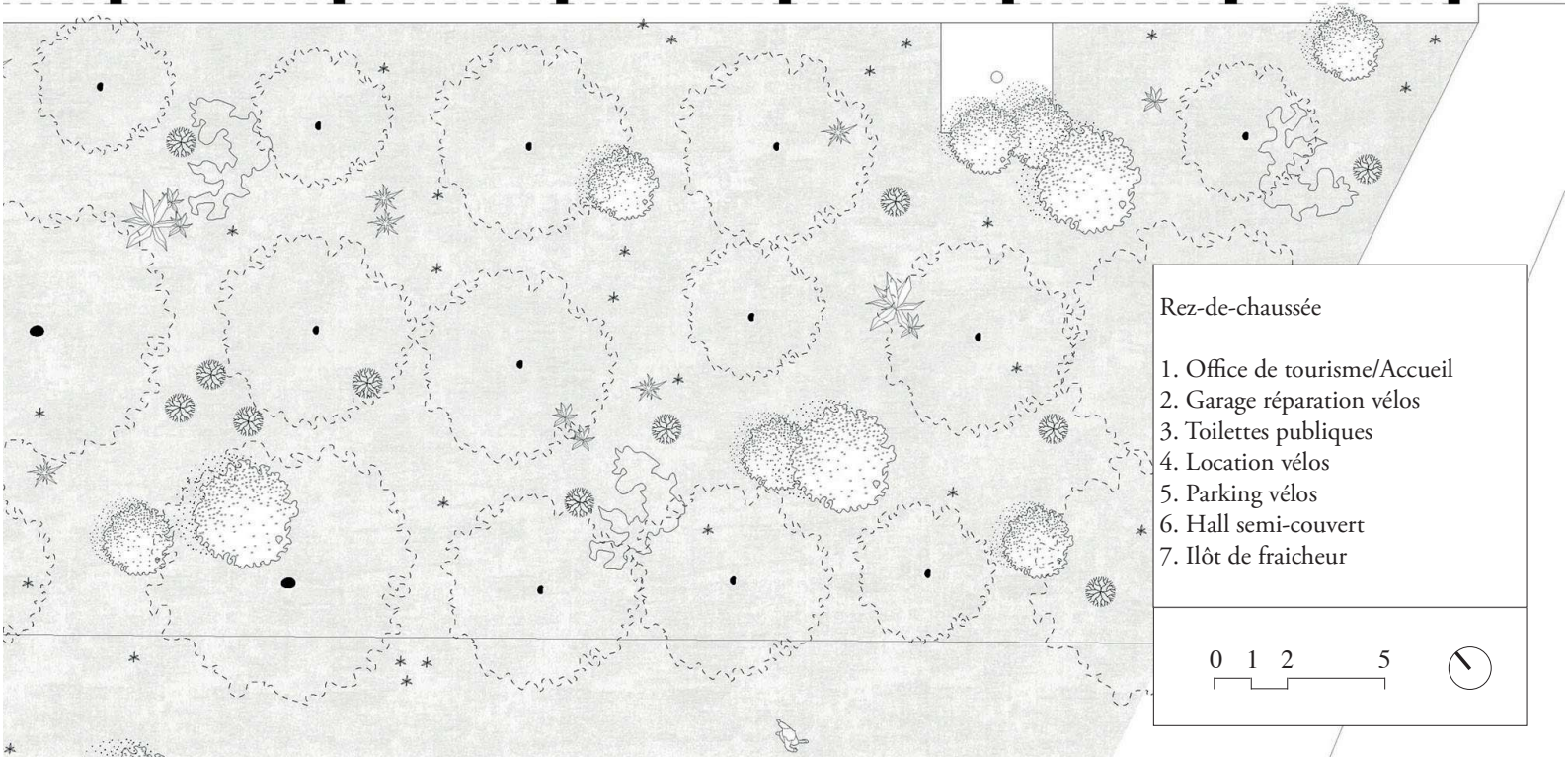
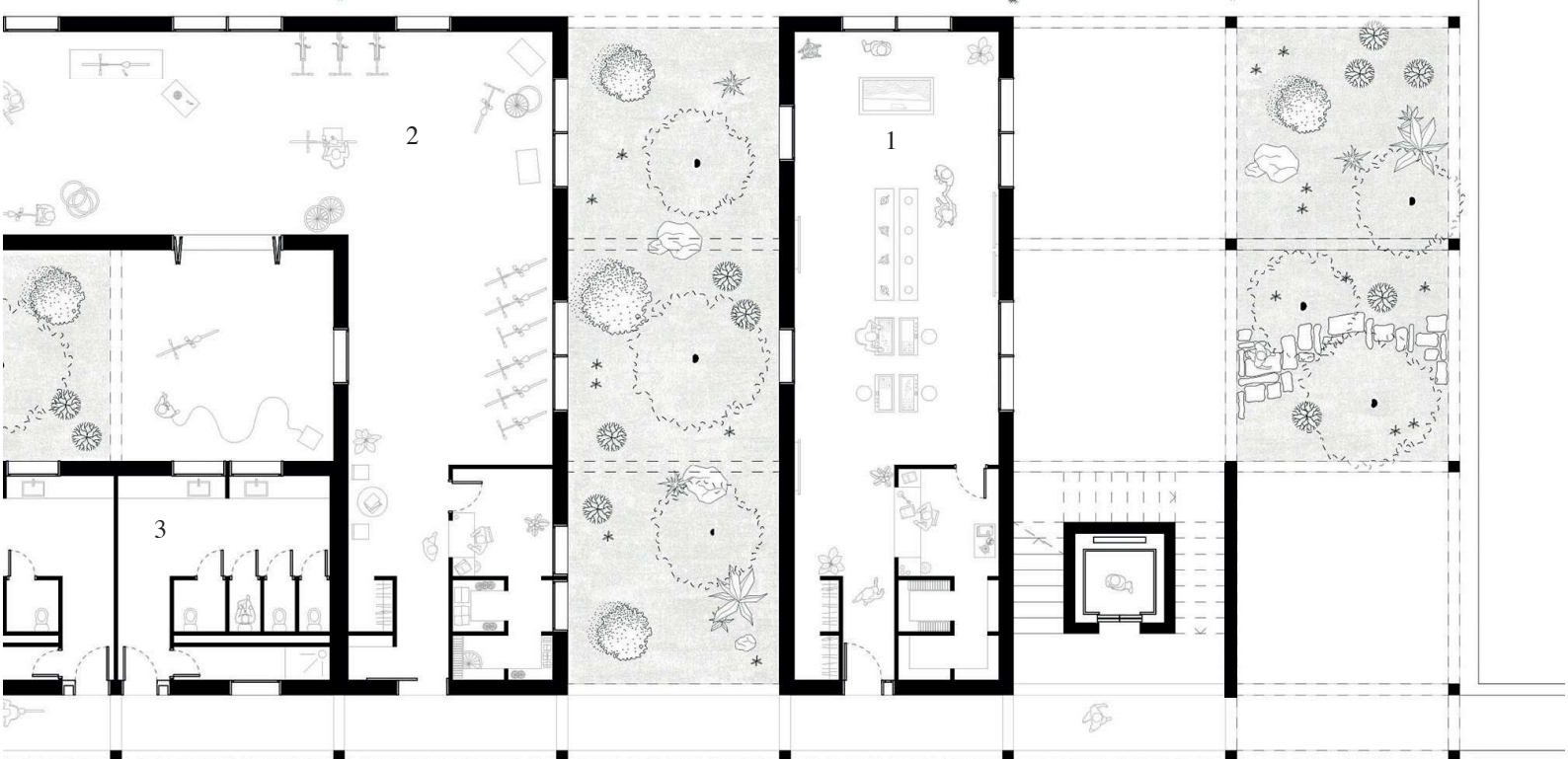
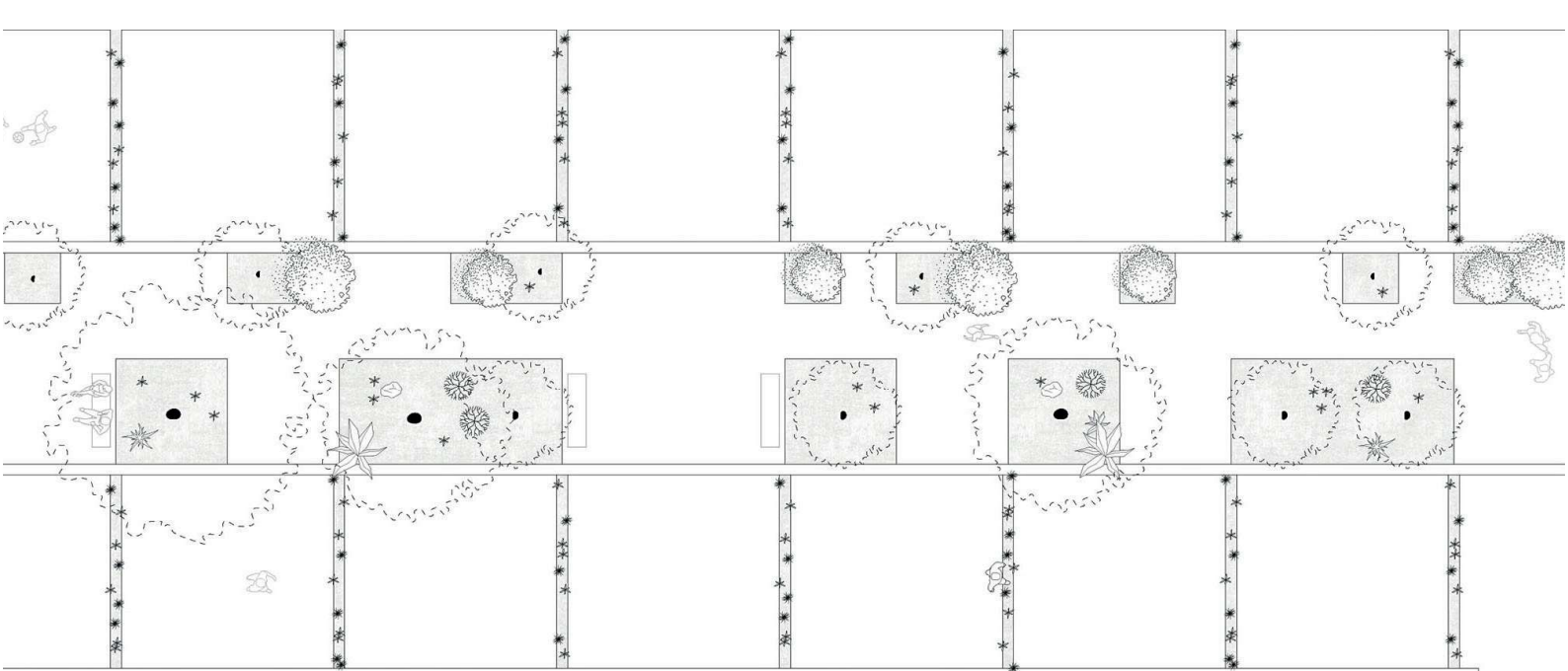
0 5 10 20









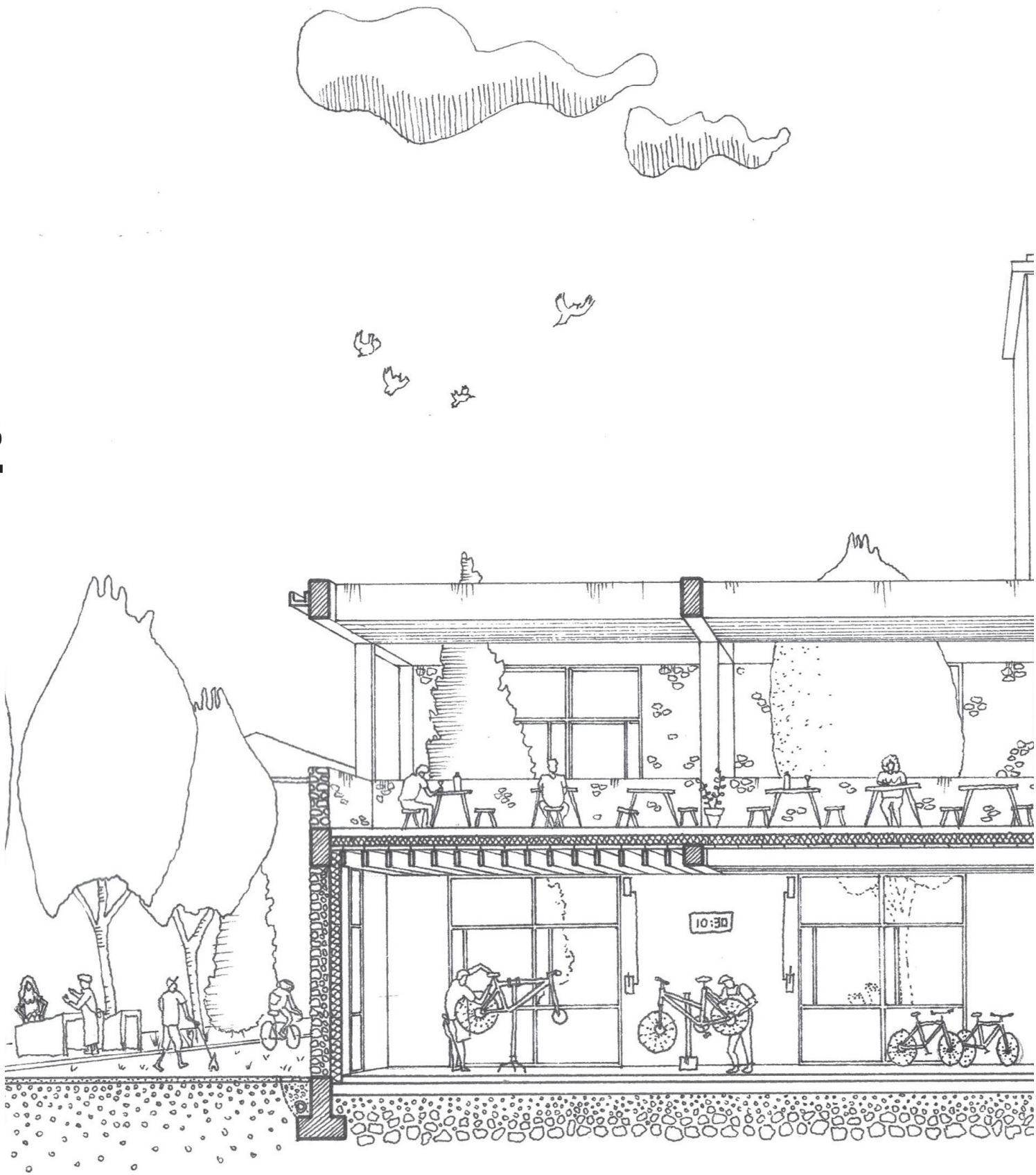


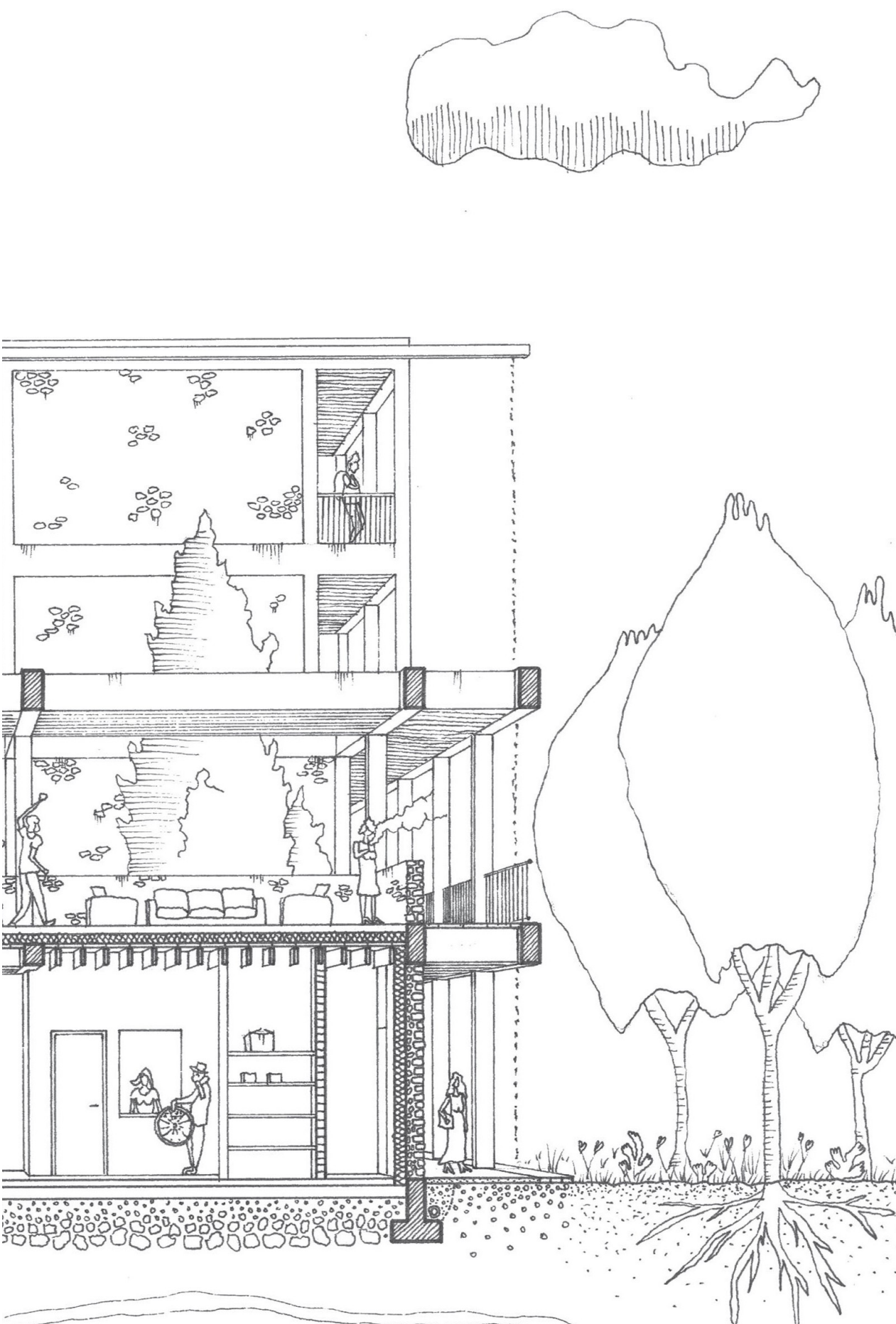
Rez-de-chaussée

1. Office de tourisme/Accueil
2. Garage réparation vélos
3. Toilettes publiques
4. Location vélos
5. Parking vélos
6. Hall semi-couvert
7. Îlot de fraîcheur

0 1 2 5

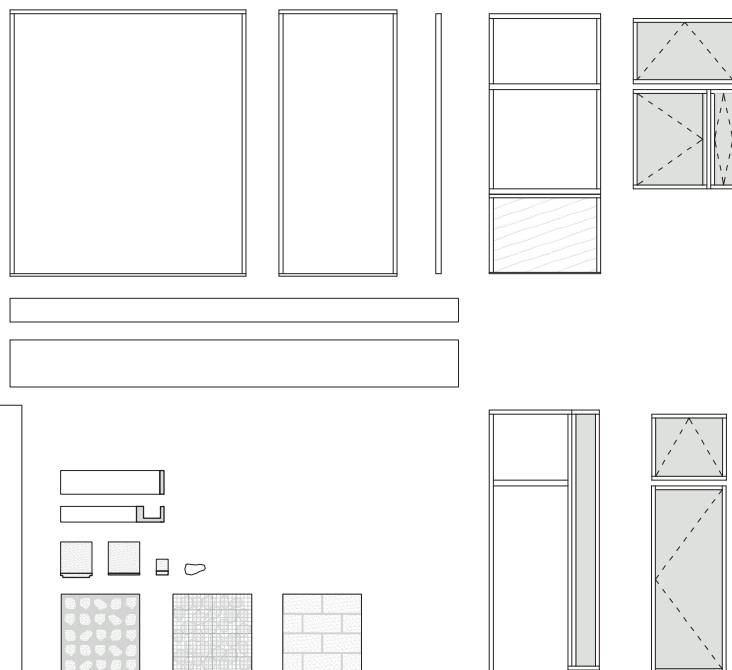




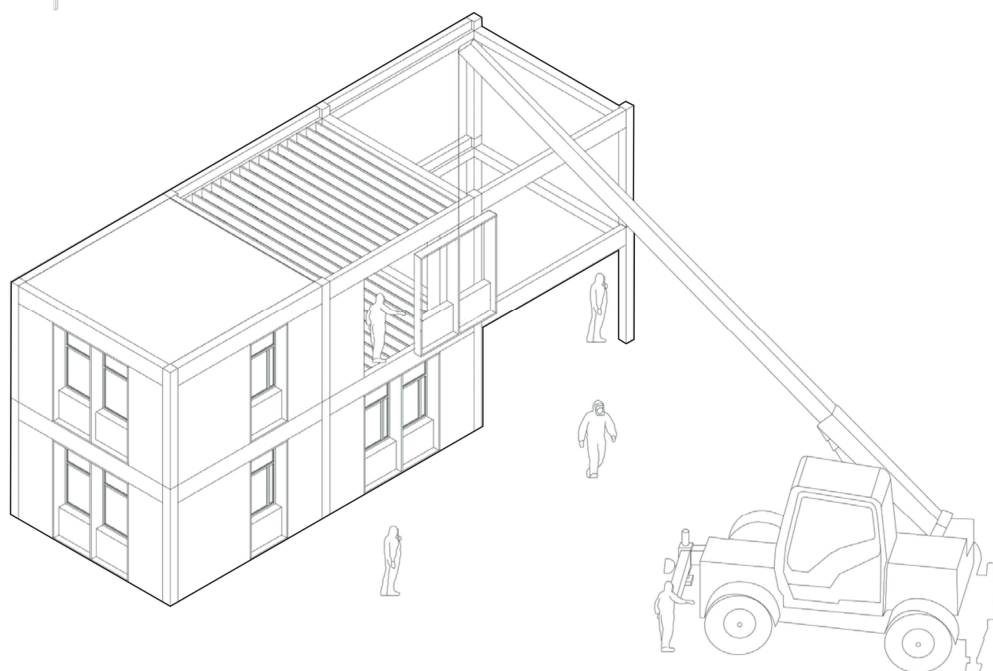
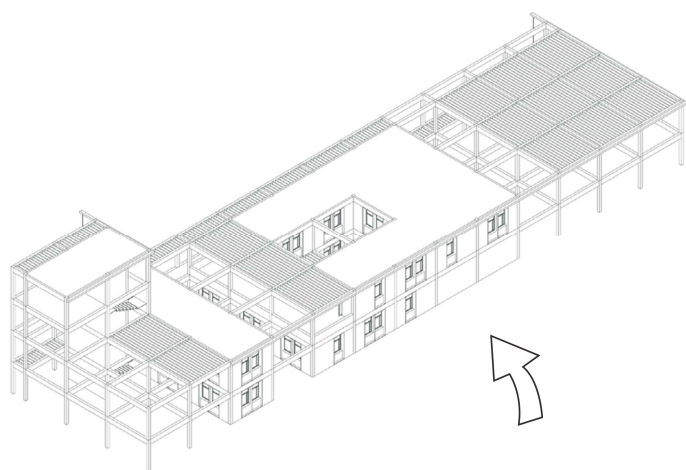


Coupe perspective

0 1 2



Liste des composants



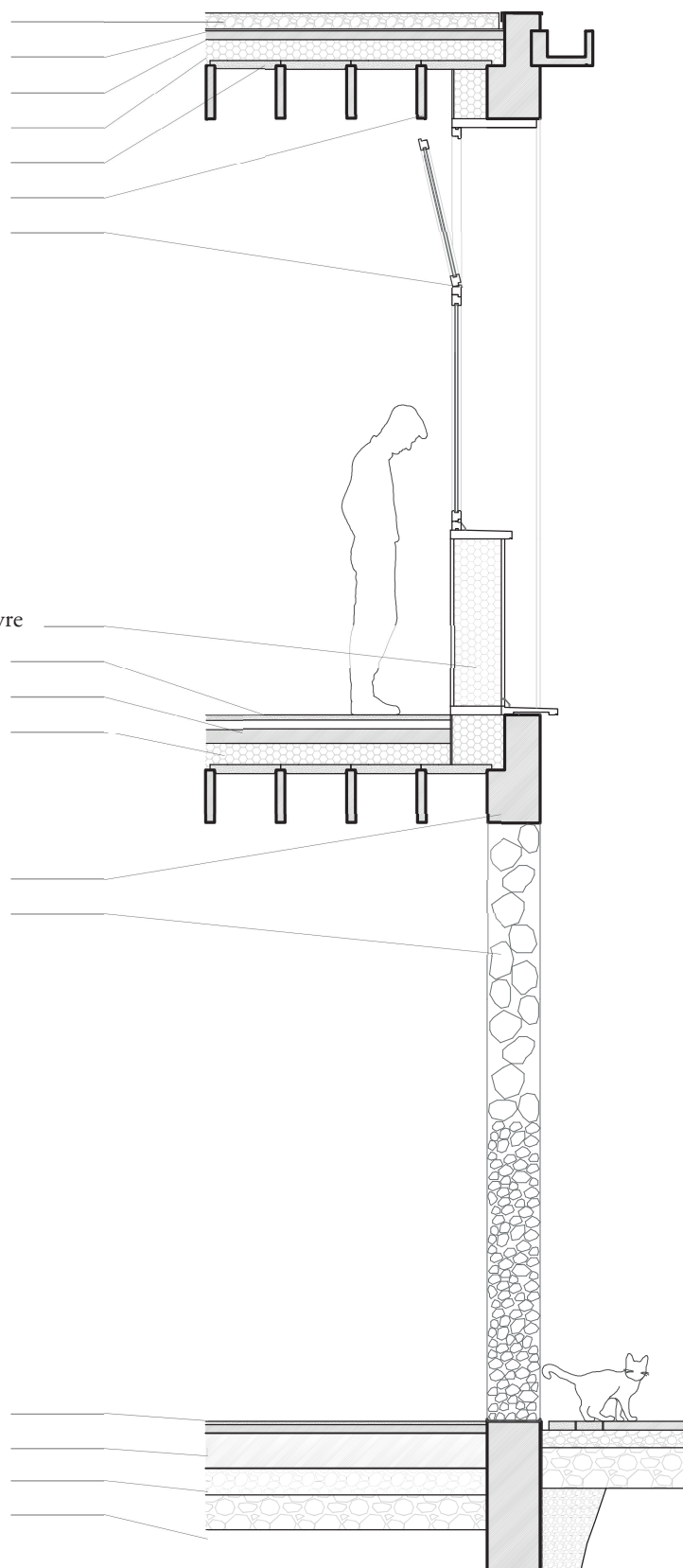
Un montage par composant

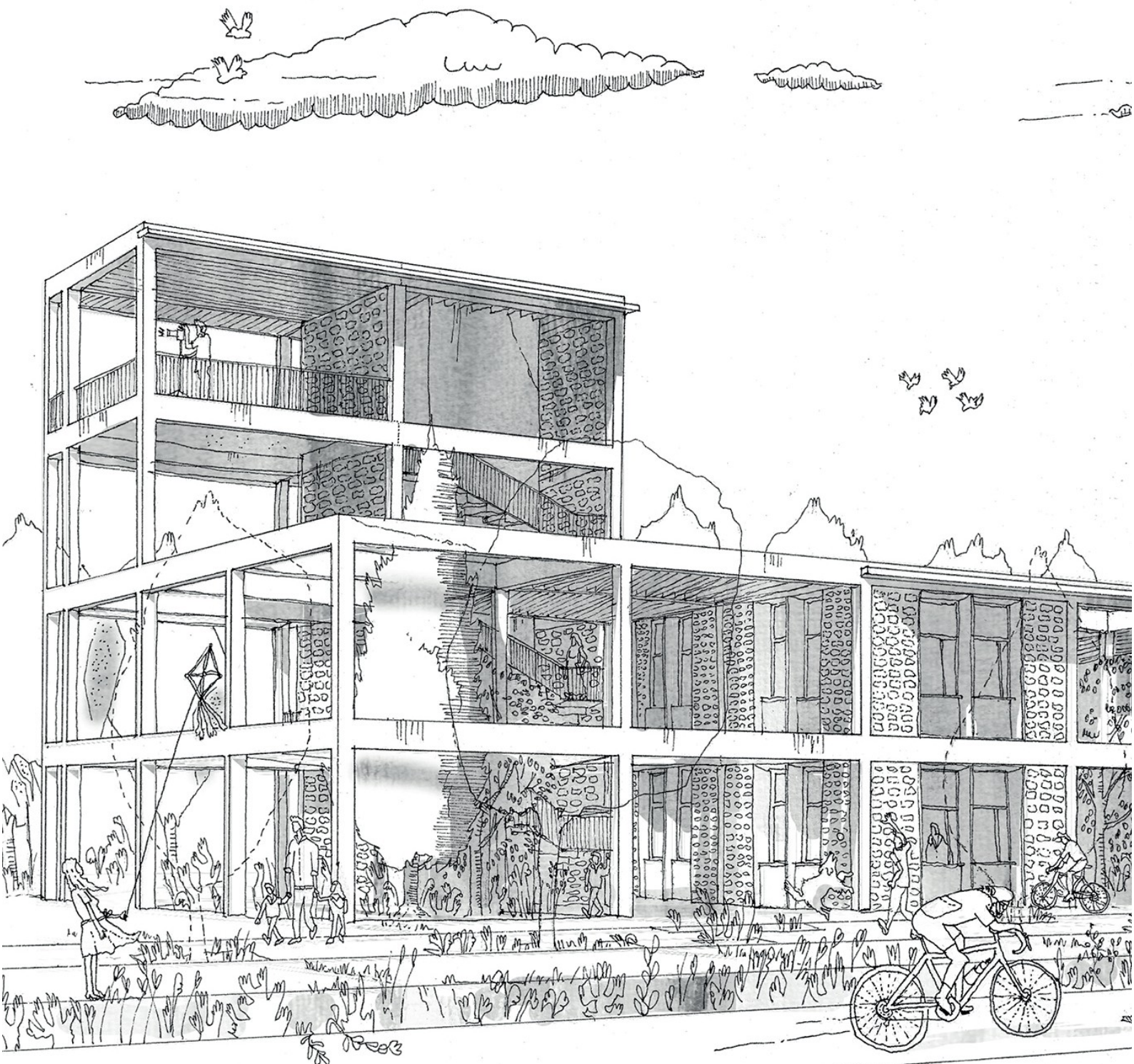
Gravier de protection
 Étanchéité
 Béton de pente
 Isolation chanvre rigide
 Hourdis en pierre taillée
 Poutrelles en béton de site
 Menuiserie en châtaignier

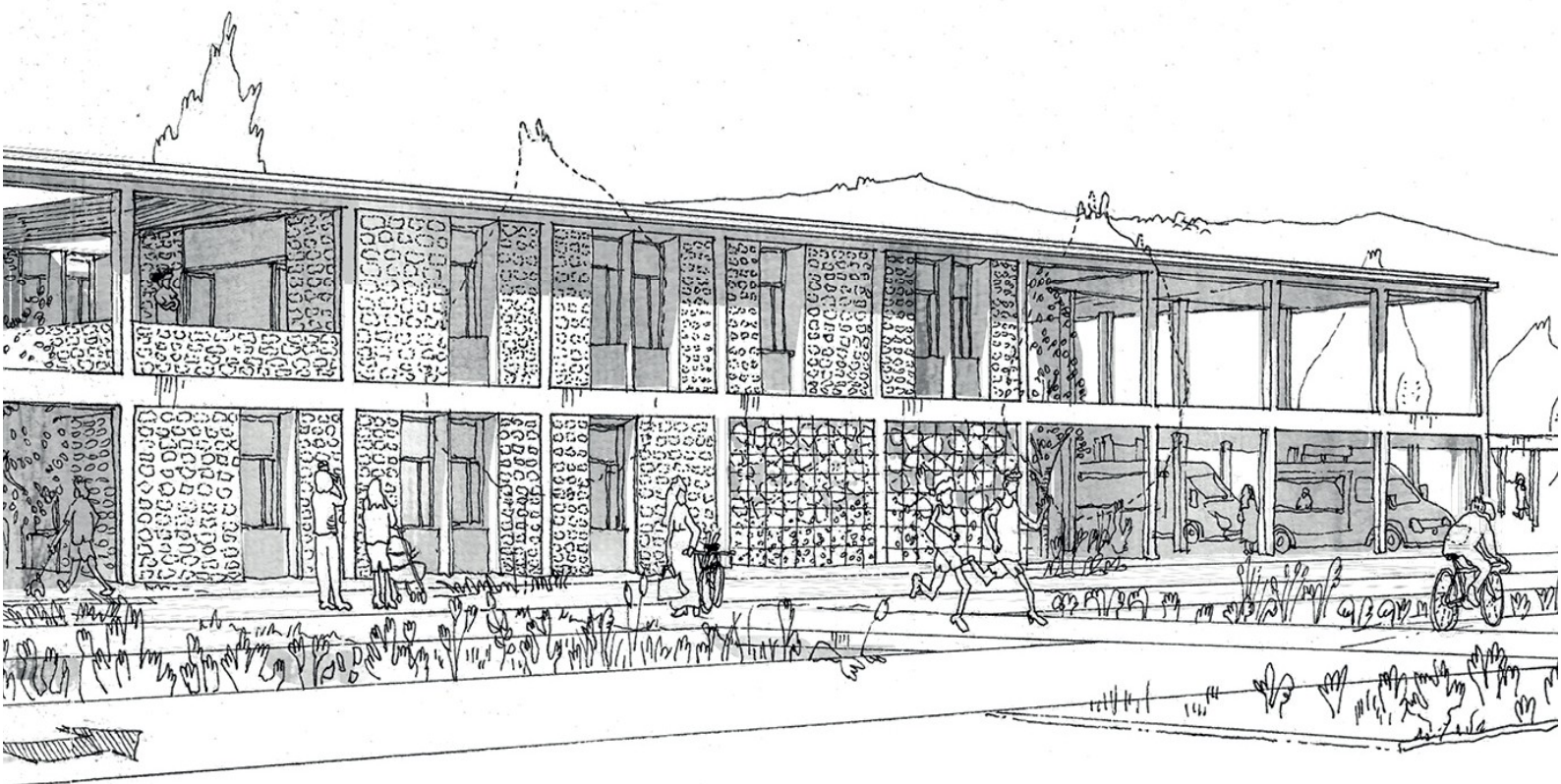
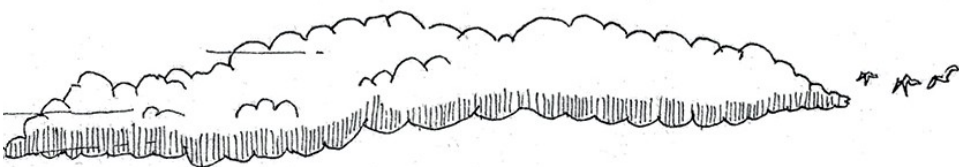
Ossature bois et isolation en chanvre
 Dalle de pierre
 Dalle en béton de chanvre
 Isolation chanvre rigide

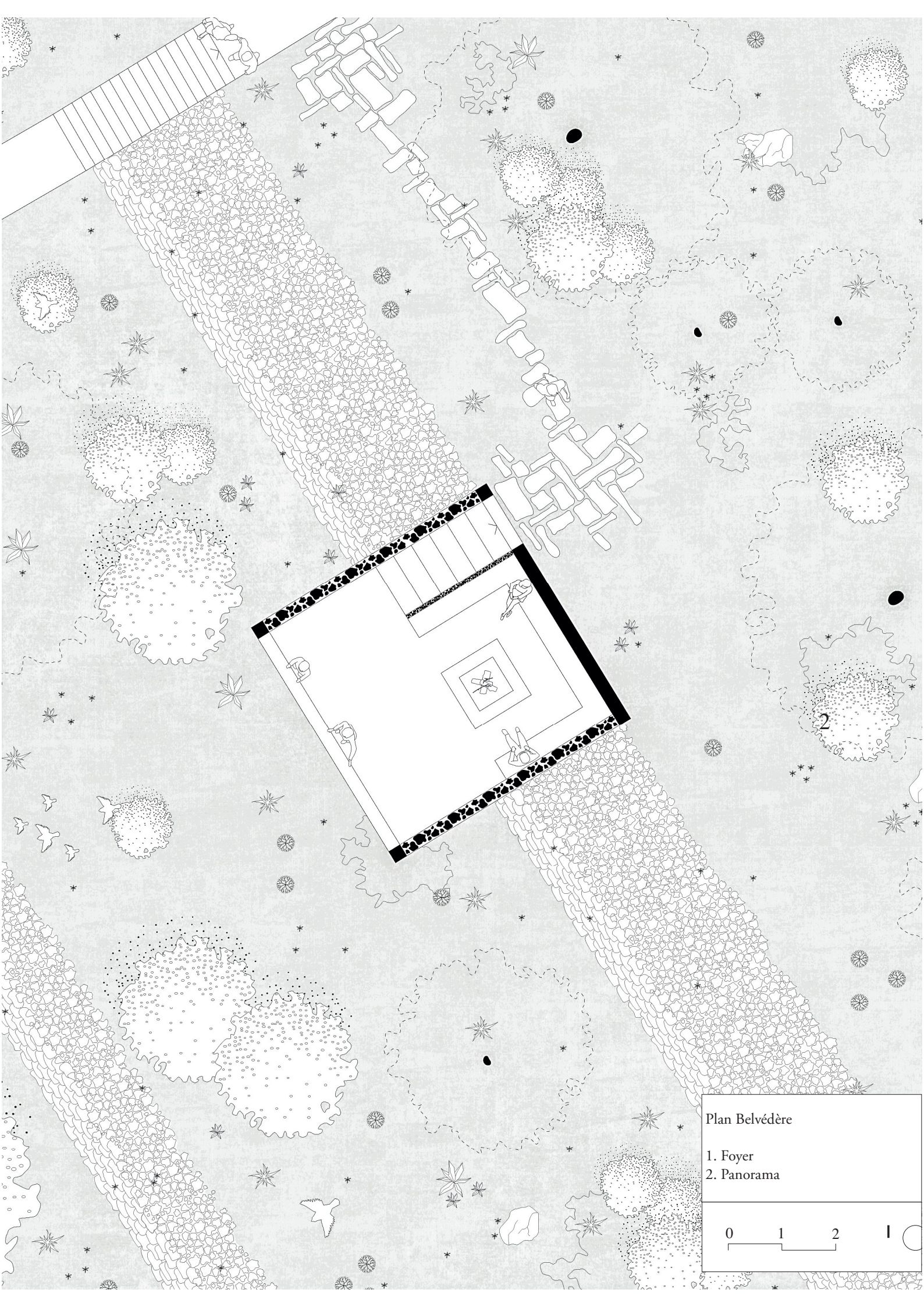
Poutre en béton de site
 Gabion de pierre en tout venant

Dallage en pierre
 Dalle en béton de chanvre
 Hérisson
 Terre naturelle





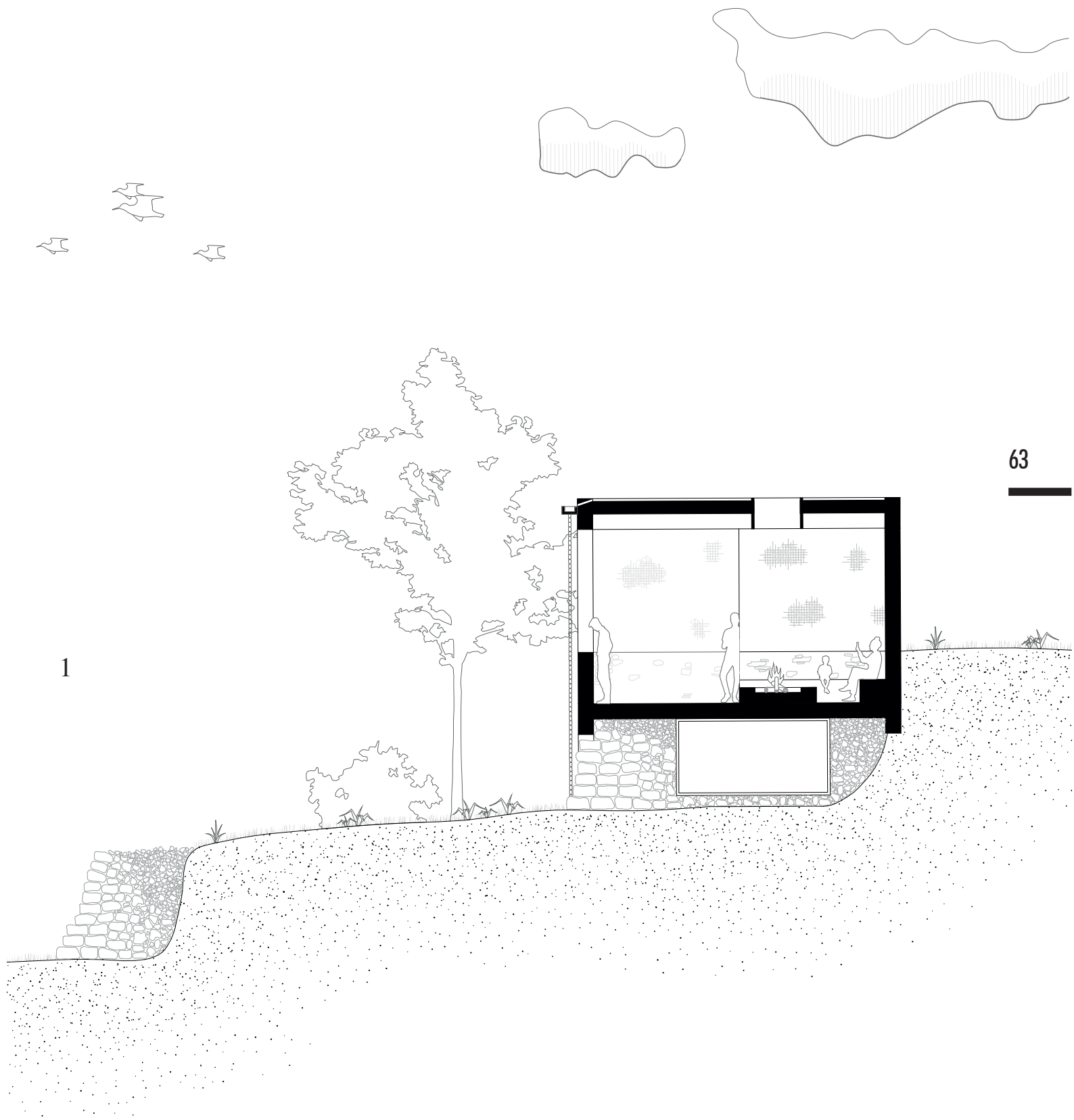




Plan Belvédère

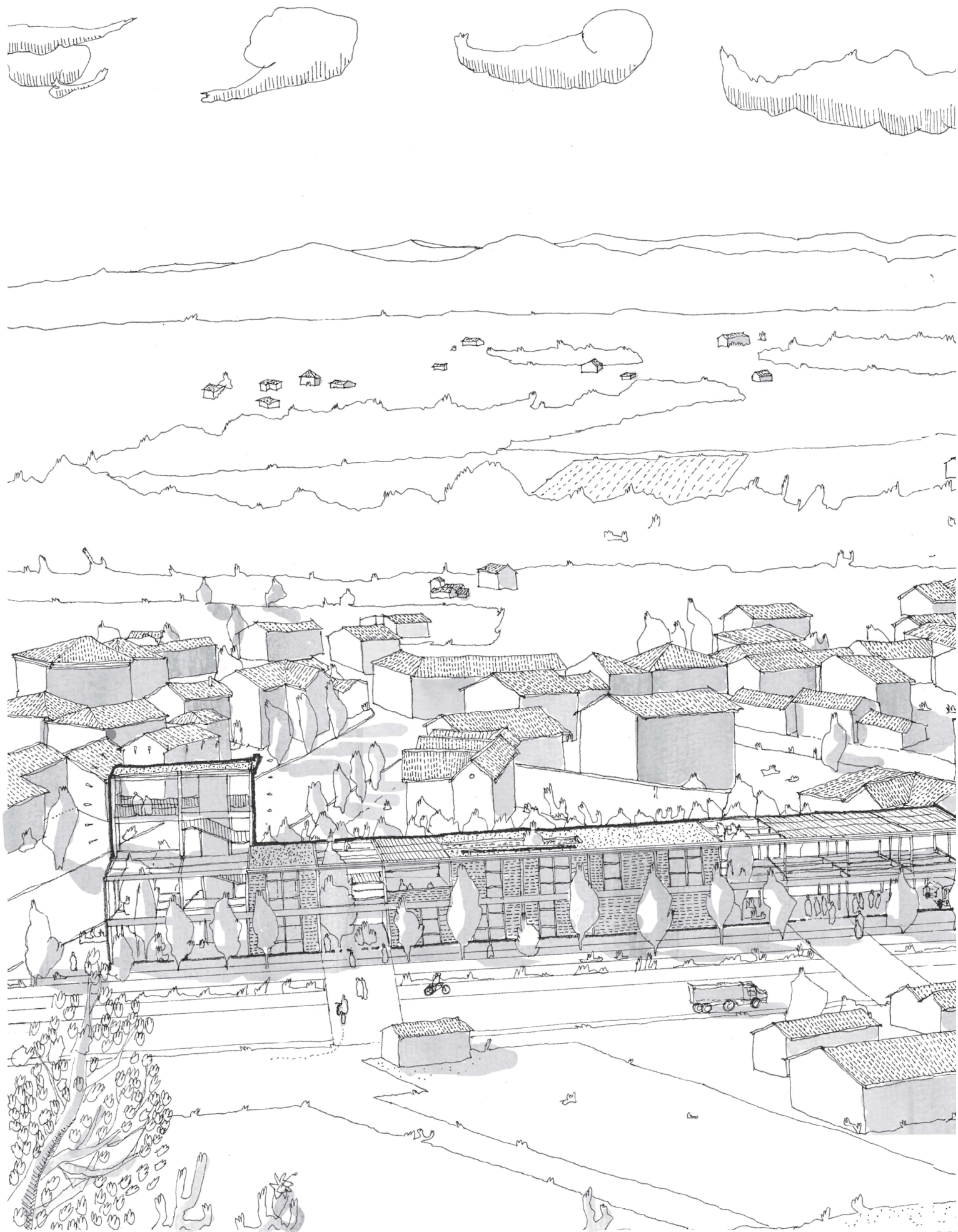
1. Foyer
2. Panorama

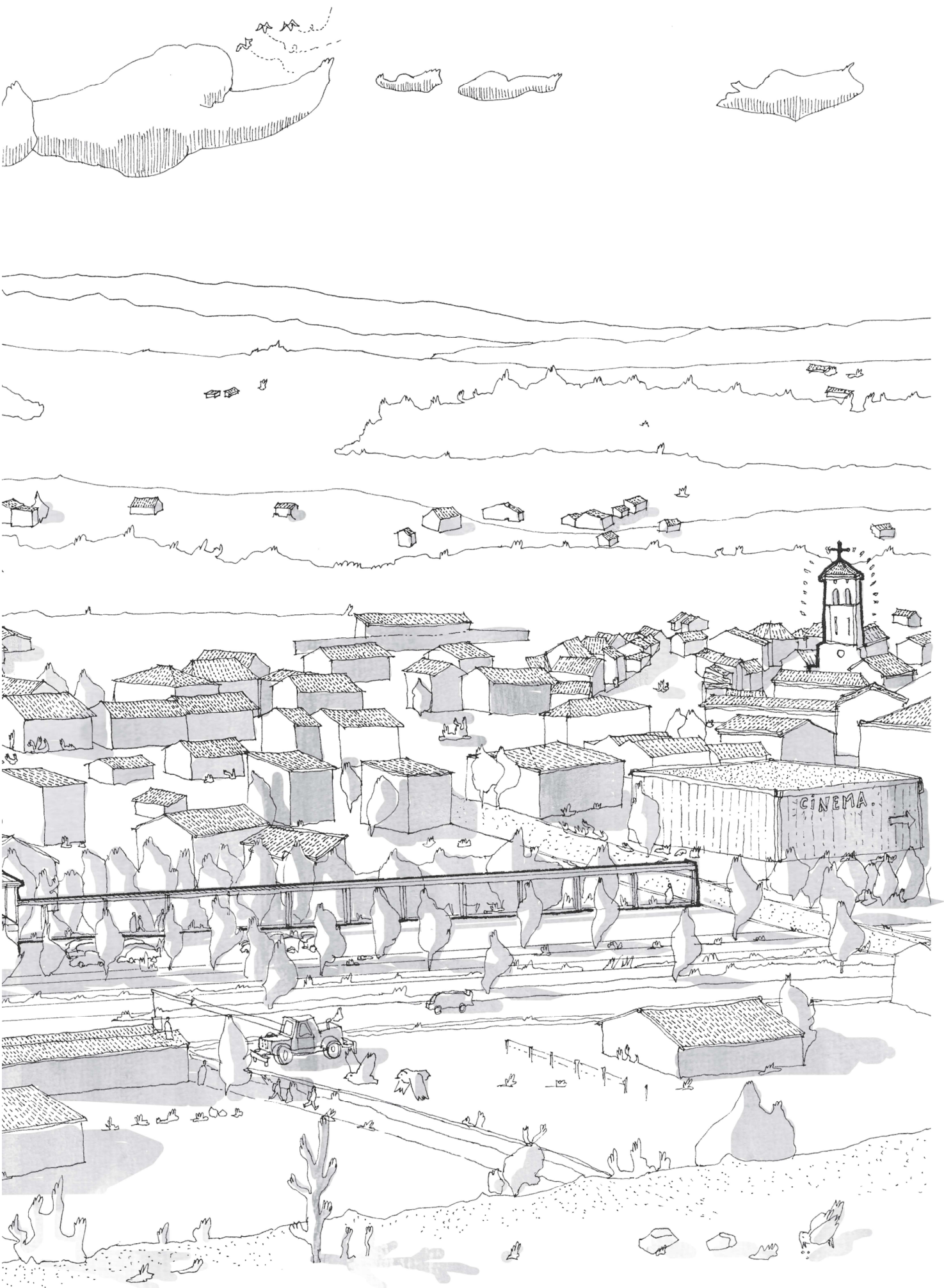
0 1 2 |



Coupe Belvédère

0 1 2





LE NOMADISME À RUOMS : UNE NOUVELLE " PLACE "

PAR PABLO CABRERA MORENO ET OLGA CHERNOVA

/ DIAGNOSTIC

L'analyse a commencé par une observation du grand territoire qui nous a permis de prendre certaines décisions clés pour le développement du projet.

Située dans le sud-est de la France, le département de l'Ardèche se trouve à mi-chemin entre Lyon et Marseille, deux des plus grandes villes françaises.

Nous nous sommes également intéressés aux moyens de transport permettant de rejoindre l'Ardèche. C'est ainsi que nous avons repéré que longé par le Rhône, l'autoroute A7 et des gares TGV, l'Ardèche est aussi à moins de deux heures des aéroports internationaux.

Le tourisme est un des piliers de l'économie ardéchoise. Le tourisme représente une estimation de retombées économiques à 670 millions d'euros pour l'année 2017, soit environ 12% du Produit Brut de l'Ardèche.

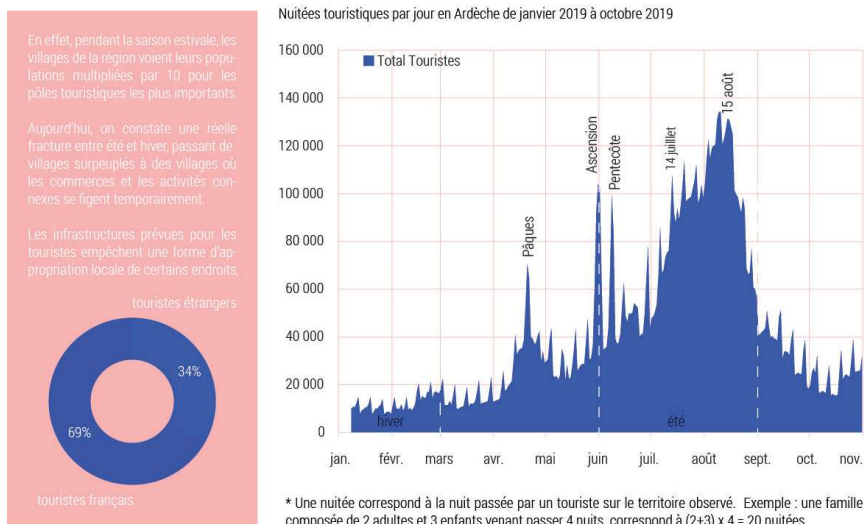
Selon le memento du tourisme 2018, l'Ardèche occupe la première place des départements dans la catégorie tourisme rural (hors destinations neige et balnéaire). Le territoire ardéchois est particulièrement actif et se donne les moyens de renforcer encore son attractivité. C'est ainsi qu'au cours des 10 dernières années les investissements publics et privés pour les aménagements et équipements touristiques atteignent en moyenne annuelle plus de 70 millions d'euros.

C'est dans ce contexte que nous avons décidé d'explorer un peu plus certaines des chiffres clés à retenir.

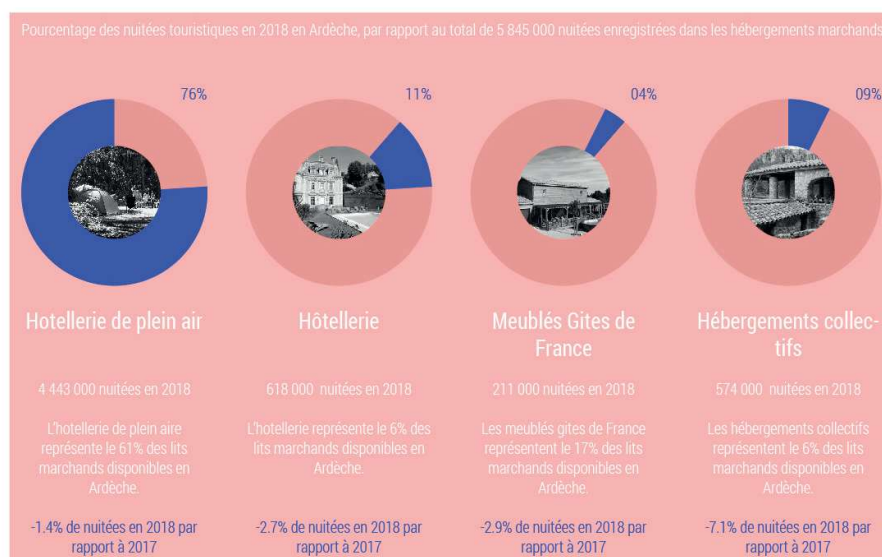
La première interrogation que nous nous sommes posée a été bien évidemment par rapport au nombre de touristes que visitent l'Ardèche à l'année. Dans ce contexte nous avons pu identifier une disparité dans le nombre de visiteurs entre les saisons d'été et d'hiver.

Le deuxième sujet que nous a fortement questionné a été l'hébergement. Où sont-ils logés les touristes lors qu'ils se rendent en Ardèche ? C'est ainsi que nous avons identifié l'hôtellerie de plein air comme le type d'hébergement le plus demandé en Ardèche. Il représente 61% des lits marchands disponible dans l'ensemble du territoire et qui a été en 2018 le type d'hébergement qu'a perdu le moins de nuitées touristiques par rapport à 2017.

D'autre part, sachant que l'Ardèche fait partie des départements avec une offre de tourisme vert, nous nous sommes intéressés aux mobilités douces. Nous avons repéré une tendance à la hausse des pratiques cyclo-touristes en France et nous avons particulièrement identifié la force des déplacements à vélo en Ardèche. Cette analyse à l'échelle du grand territoire nous a permis d'identifier trois axes majeure d'enjeux dans l'ensemble du territoire : les déplacements doux, le



Nuitées touristiques en Ardèche et pourcentage de touristes nationaux et étrangers.



Nuitées touristiques en Ardèche et pourcentage de touristes nationaux et étrangers.



Le vélo en Ardèche. 52,400 passages vélo à Ruoms en 2019

type d'hébergement les plus demandé et une disparité très particulier entre les saisons de fréquentation touristique tout au long de l'année.

Pourtant nous trouvons que ces trois axes majeures sont potentiellement de la matière à projet; ils ne sont plus des enjeux mais plutôt des aires d'opportunité. Elles représentent différents types de ressources déjà présentes dans le département. À travers la revalorisation de ces ressources nous pouvons stimuler le territoire tout a long de l'année.

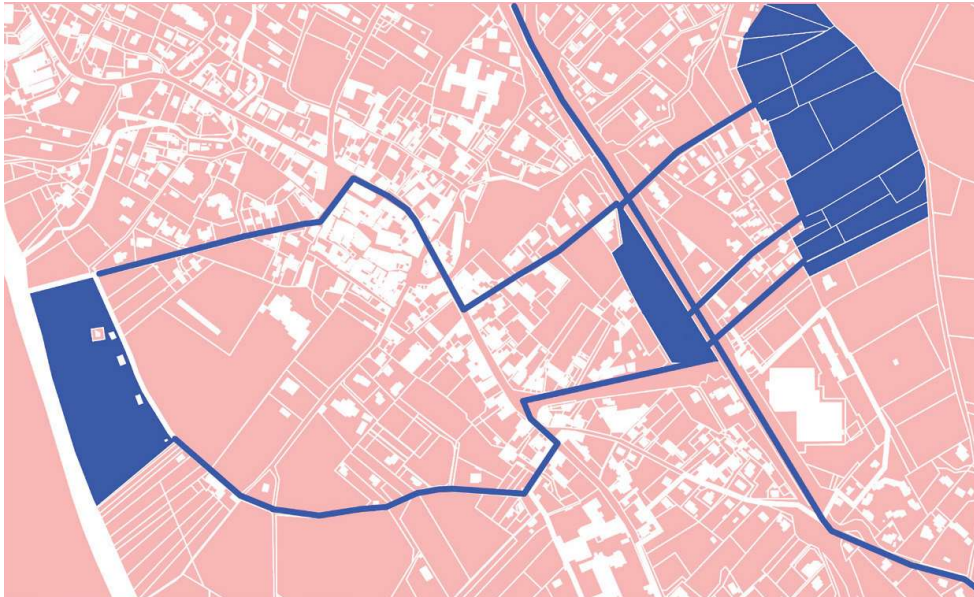
Le projet se situe sur la place de la petite vitesse aux portes de la ville de Ruoms. La ville rassemble 2258 habitants répartis sur 1214 hectares. Cette collectivité est un pôle multimodal naturel dû à sa situation géographique, au croisement de plusieurs voies menant aux autres communes du secteur Ardèche Sud. La place de la Petite Vitesse se situe le long de la déviation entre l'Avenue de la Gare, où se situe la gendarmerie (ancienne gare de Ruoms), et la place Charles de Gaulle, où se déroule le marché. À L'époque le secteur de la Petite Vitesse était occupé par des grues qui permettent l'entreposage et le chargement des blocs de pierres sur les wagons pour l'exportation. Sa superficie actuelle est environ de 8000m² avec un potentiel de 2300m² supplémentaire en opérant à une mutation du garage présent en bout de parcelle en face de la gendarmerie.



/ PARTI-PRIS

Comme mentionné précédemment, la ville de Ruoms a une variété de ressources qui pourraient être mises à disposition, non seulement des visiteurs pendant les saisons de tourisme mais aussi des habitants de la ville. Revaloriser et identifier les richesses existantes dans la ville représente le coeur de ce projet.

Le projet met en place la création d'un parcours en dialogue avec l'existant. À travers la place de la petite vitesse, le projet crée une articulation entre le camping municipal, le centre bourg et les terrasses en pierre sèche.



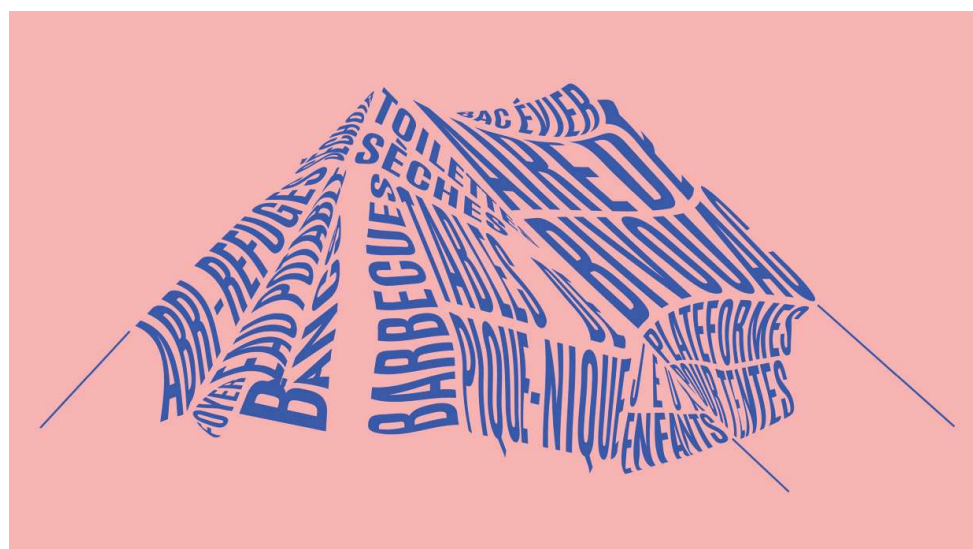
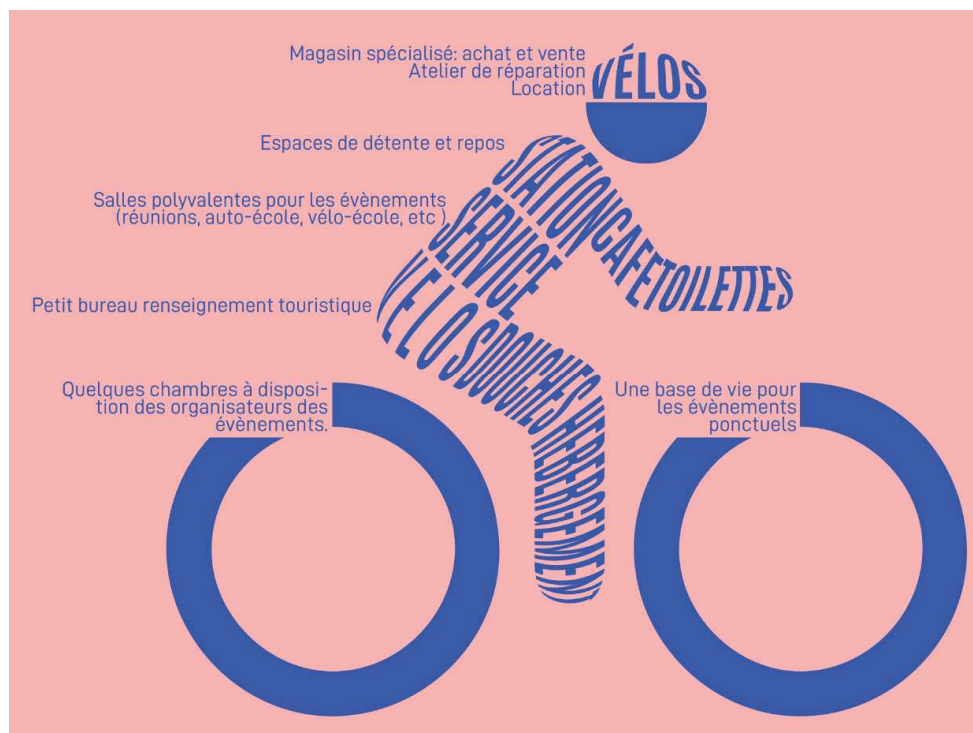
Parcours créé. À gauche le camping municipal, au centre la place de la petite vitesse et tout à droite, les terrasses en pierre sèche. La voie verte traverse ce circuit en passant juste à côté de la place qui devient un espace central.

/ PROGRAMME

Le projet part du propos que l'architecture provisoire, la mobilité des choses et l'échange des objets d'architecture peut cohabiter avec une architecture fixe. Le projet propose une offre atypique.

Au sud de la place de la petite vitesse le projet met en question le garage actuel. Cet espace pourrait éventuellement être relocalisé ailleurs en faveur d'un espace public ouvert aux touristes et aux habitants de la ville de Ruoms.

Le projet propose sur cet emplacement la création d'une station de service vélo qui puisse servir au quotidien des cyclistes et des habitants tout au long de l'année. Cet espace peut ainsi devenir une base de vie pour les événements ponctuels qui se déroulent au cours de l'année. Ce bâtiment propose un espace de réparation et location des vélos ainsi qu'un magasin. Toilettes et douches pour les cyclistes et le public en général qui sont plus écologiques et moins chères au long terme que les toilettes chimiques installées lors de chaque événement.



Programmes proposés pour la station service vélo, pour la place de la petite vitesse et pour la nouvelle aire de bivouac sur les terrasses en pierre sèche.

/ PROJET

Pour la station de service vélo, le projet met en question le garage qui occupe une grande partie du sud de la place de la petite vitesse. La reconversion de cette architecture pourrait bénéficier de manière importante les habitants de la ville de Ruoms ainsi que ses touristes.

Dans le passé la place de la petite vitesse a accueilli une gare dans une grande halle qui ressemble d'une manière très particulière à l'actuel garage. Le projet propose de respecter cet aspect formel contenant un rapport important à l'acier et l'histoire du site.

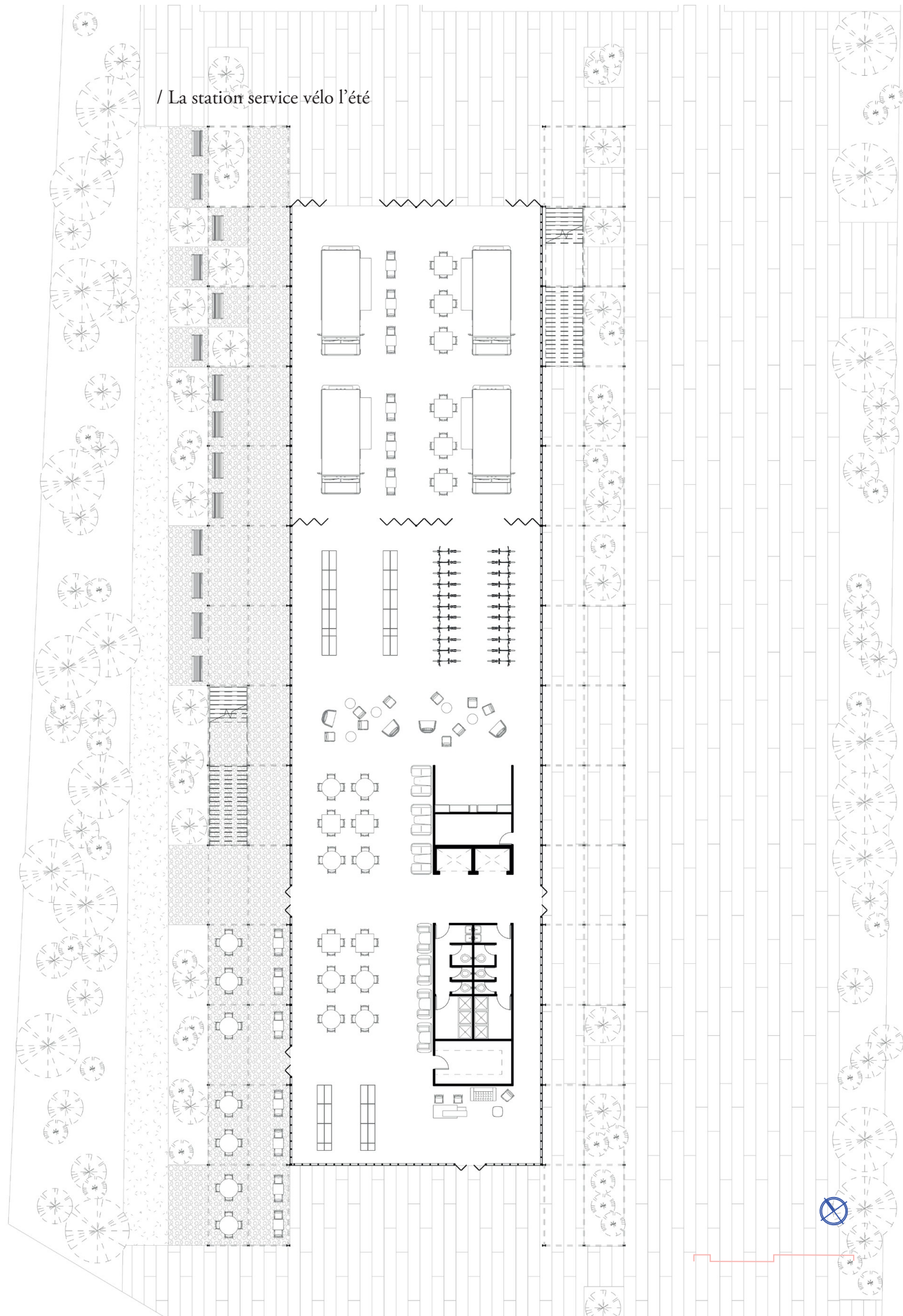
La structure du bâtiment existant est aussi récupérée et réutilisée dans la nouvelle station de service vélo qui se veut une architecture mobile, vivante. L'architecture est presque vide donc ouvert à tous les usages, elle est transformable.

Le projet utilise cette nouvelle architecture comme un outil pour augmenter la surface de contact entre la nature et la ville de Ruoms. À travers le détournement matériel de ses brise-soleils et l'utilisation de la couleur, ce bâtiment s'inspire du low-tech pour inciter une réflexion différente entre la vie locale et le tourisme. Une architecture à laquelle tout le monde a l'accès, une architecture ouverte et démocratique.



En haut, actuel garage sur la place de la petite vitesse. En bas, vue aérienne pris en 1954 où nous pouvons remarquer l'ancienne gare de la petite vitesse.

/ La station service vélo l'été





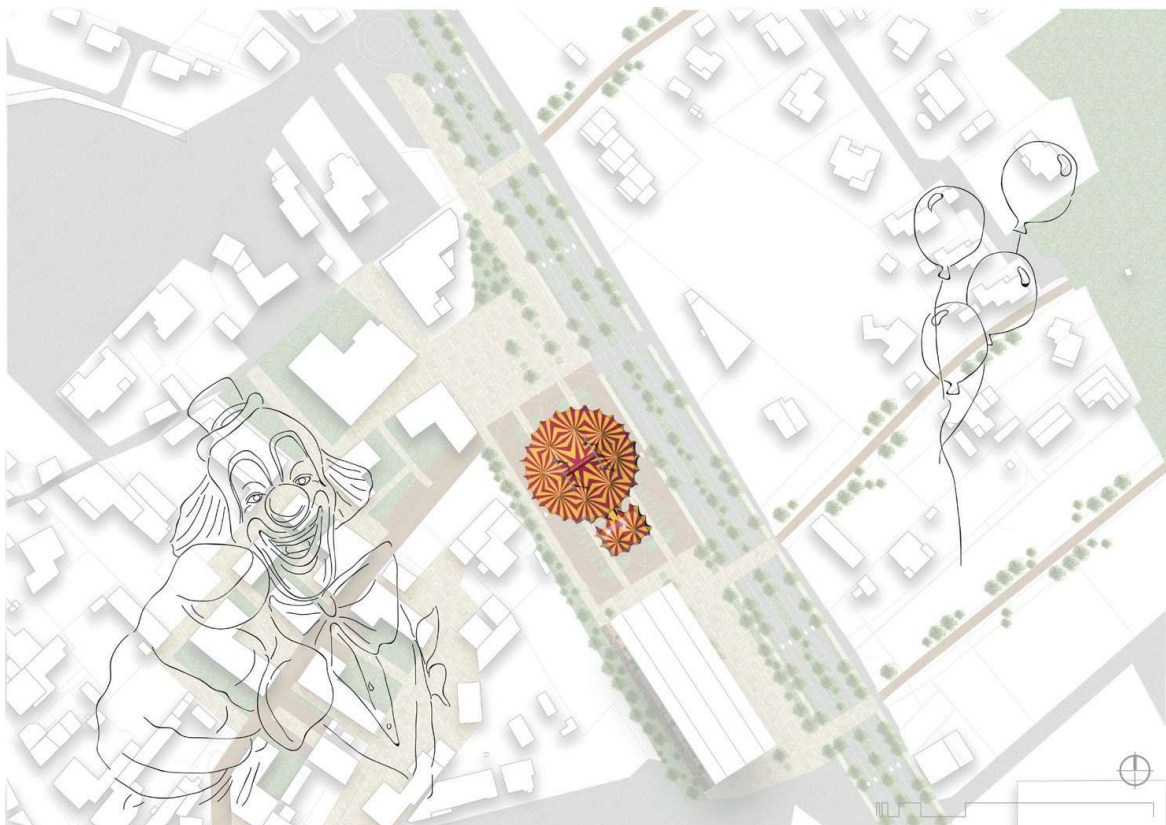
Réaménagement de la place permettant le développement des usages différents. Le parking.



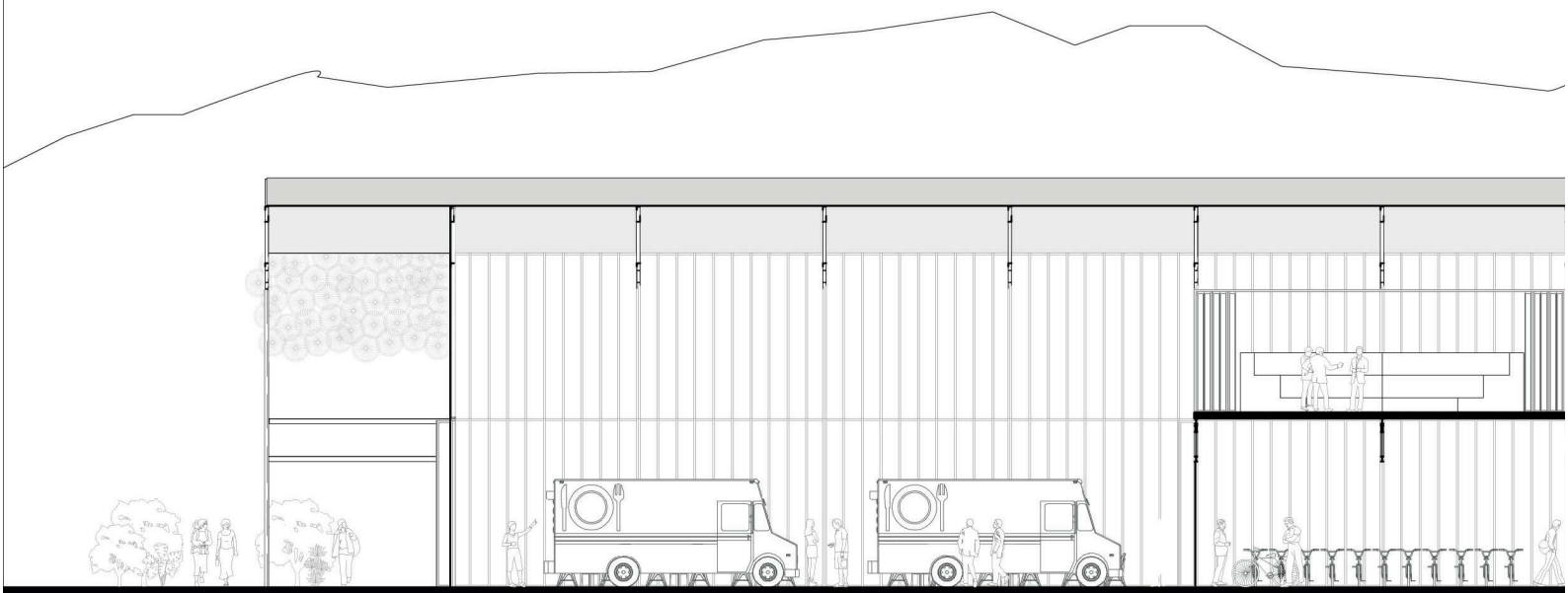
Réaménagement de la place permettant le développement des usages différents. L'espace public.



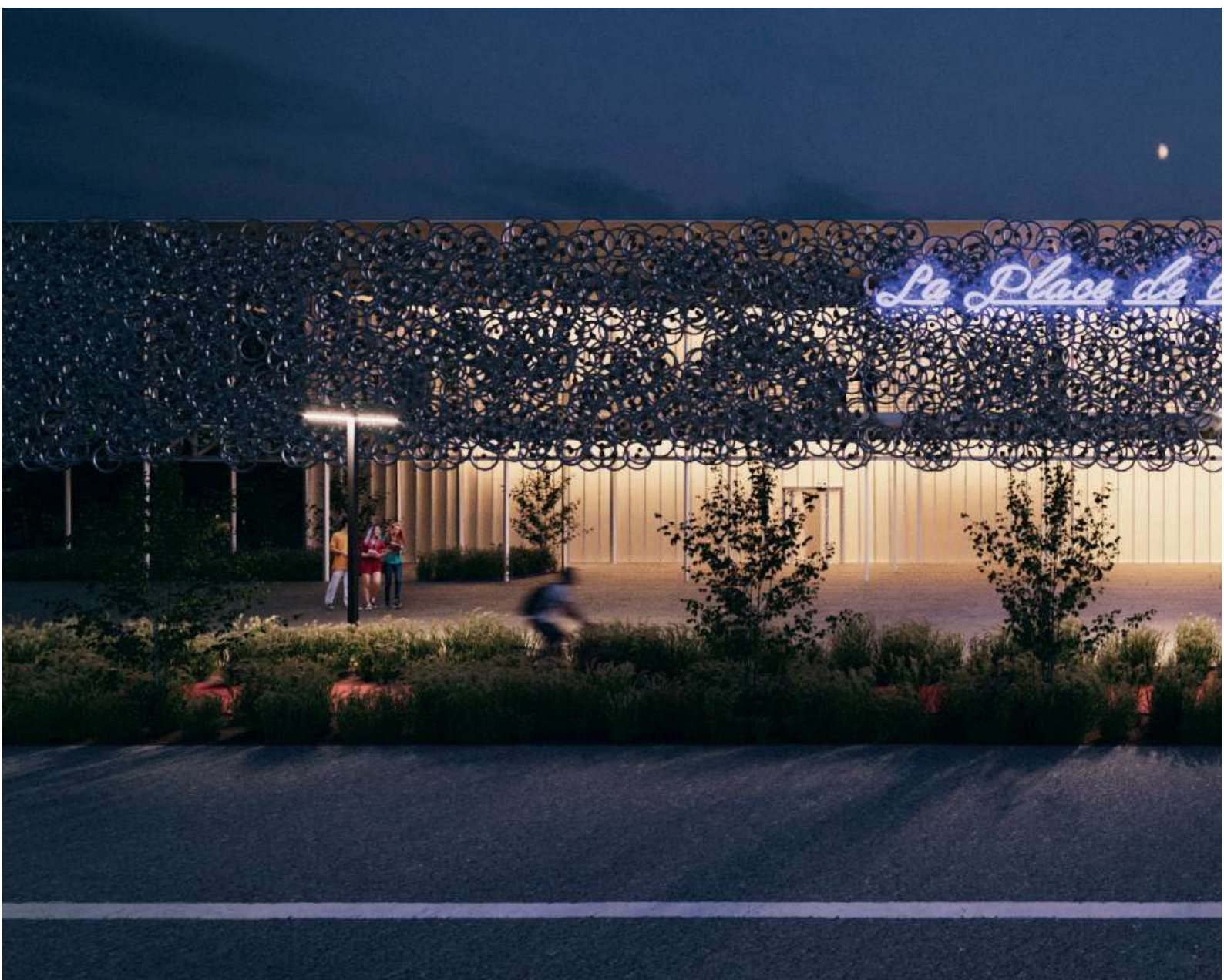
Réaménagement de la place permettant le développement des usages différents. Les concerts.

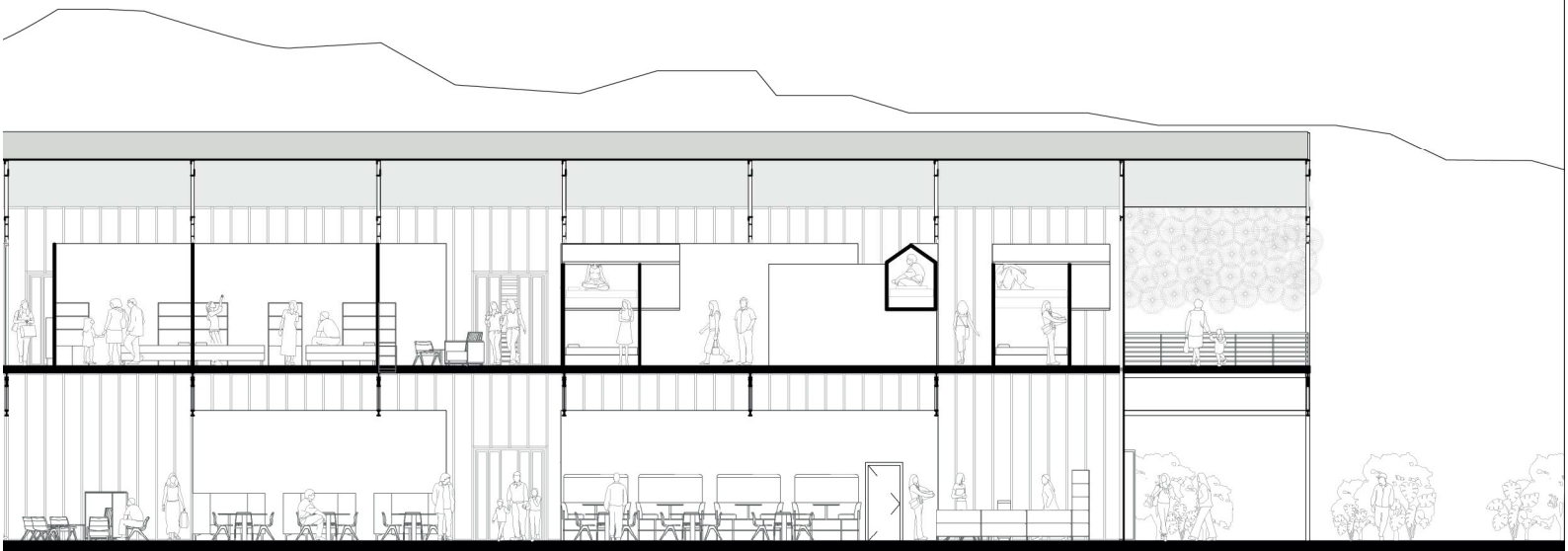


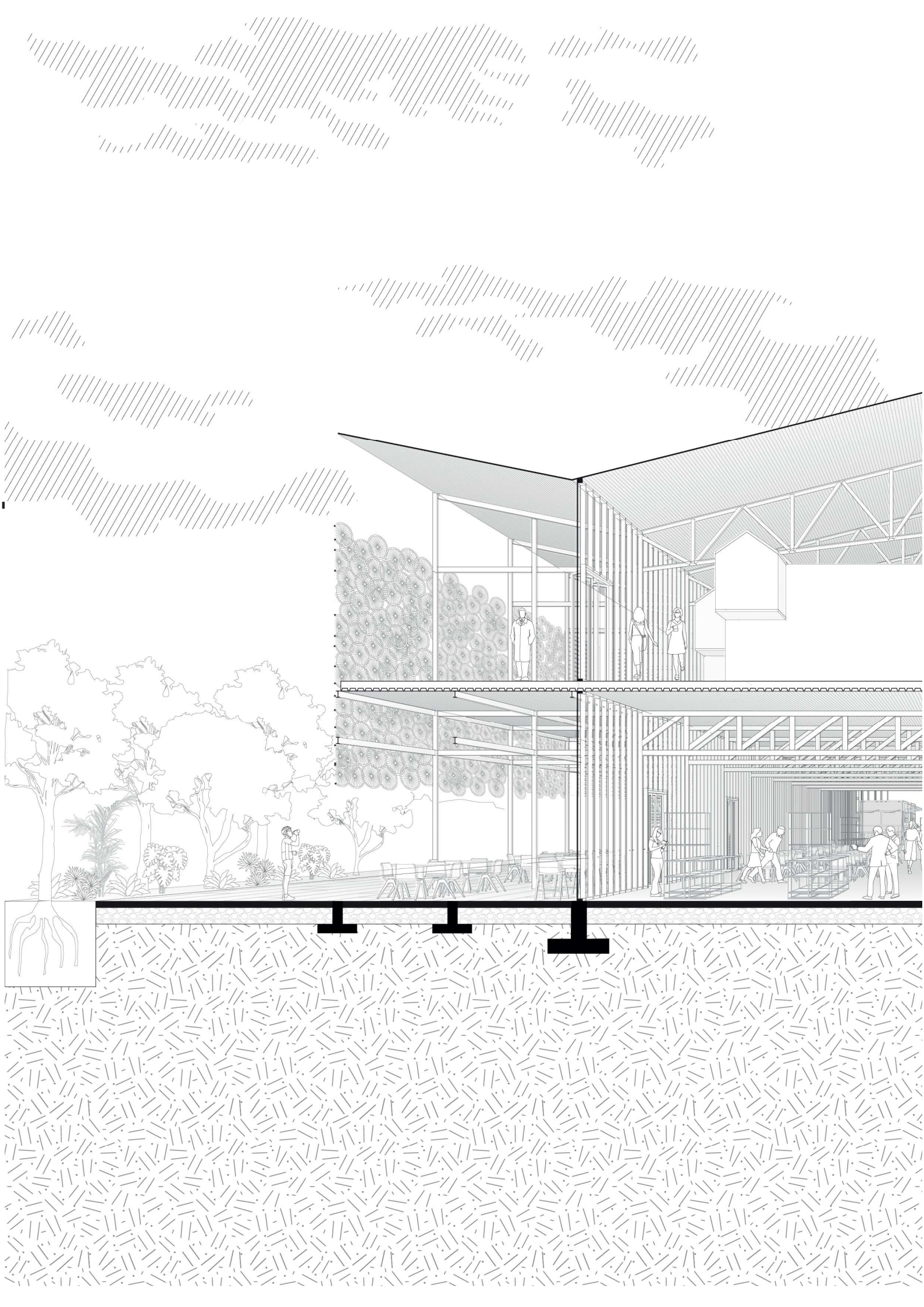
Réaménagement de la place permettant le développement des usages différents. Le cirque.

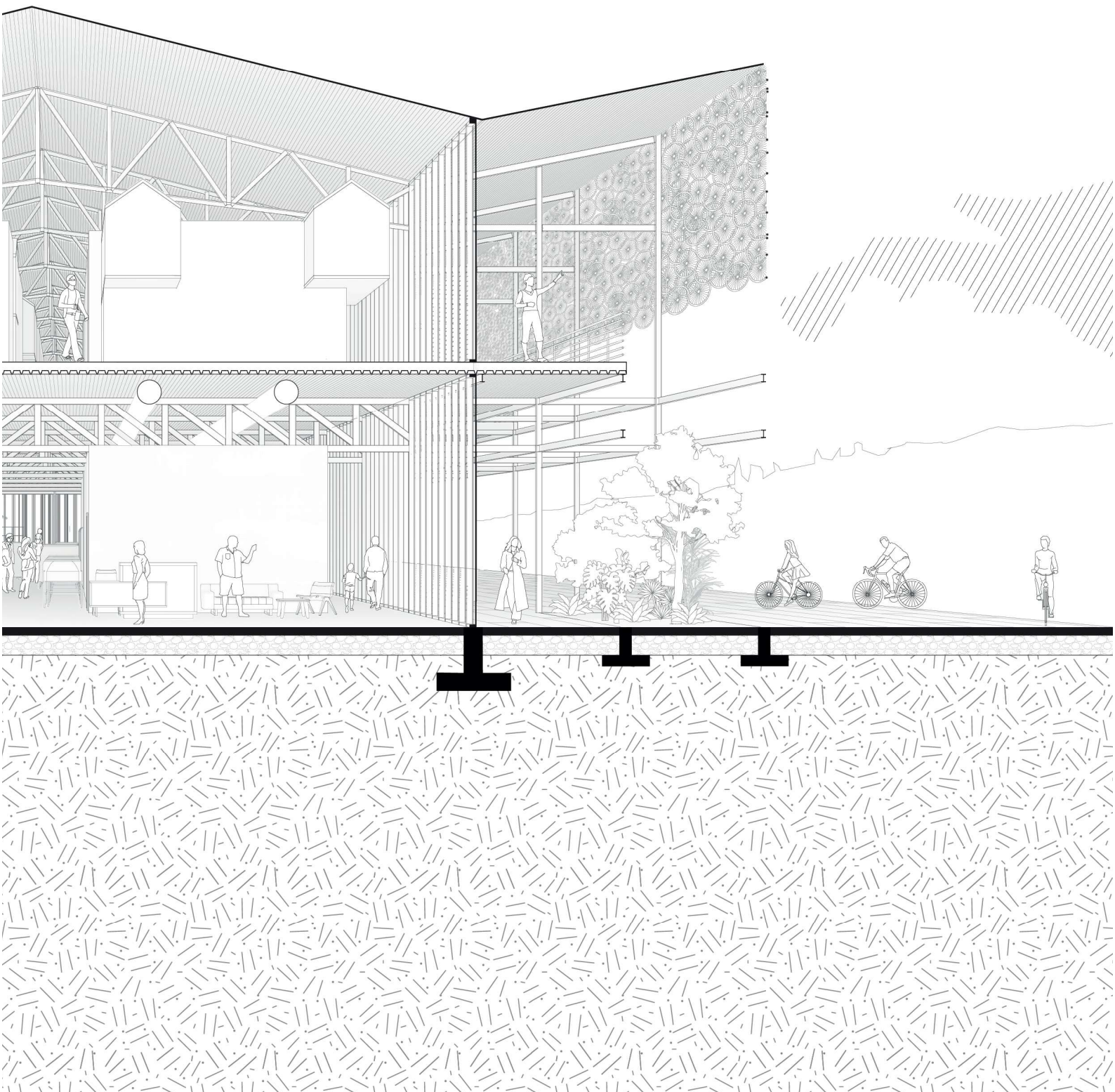


76











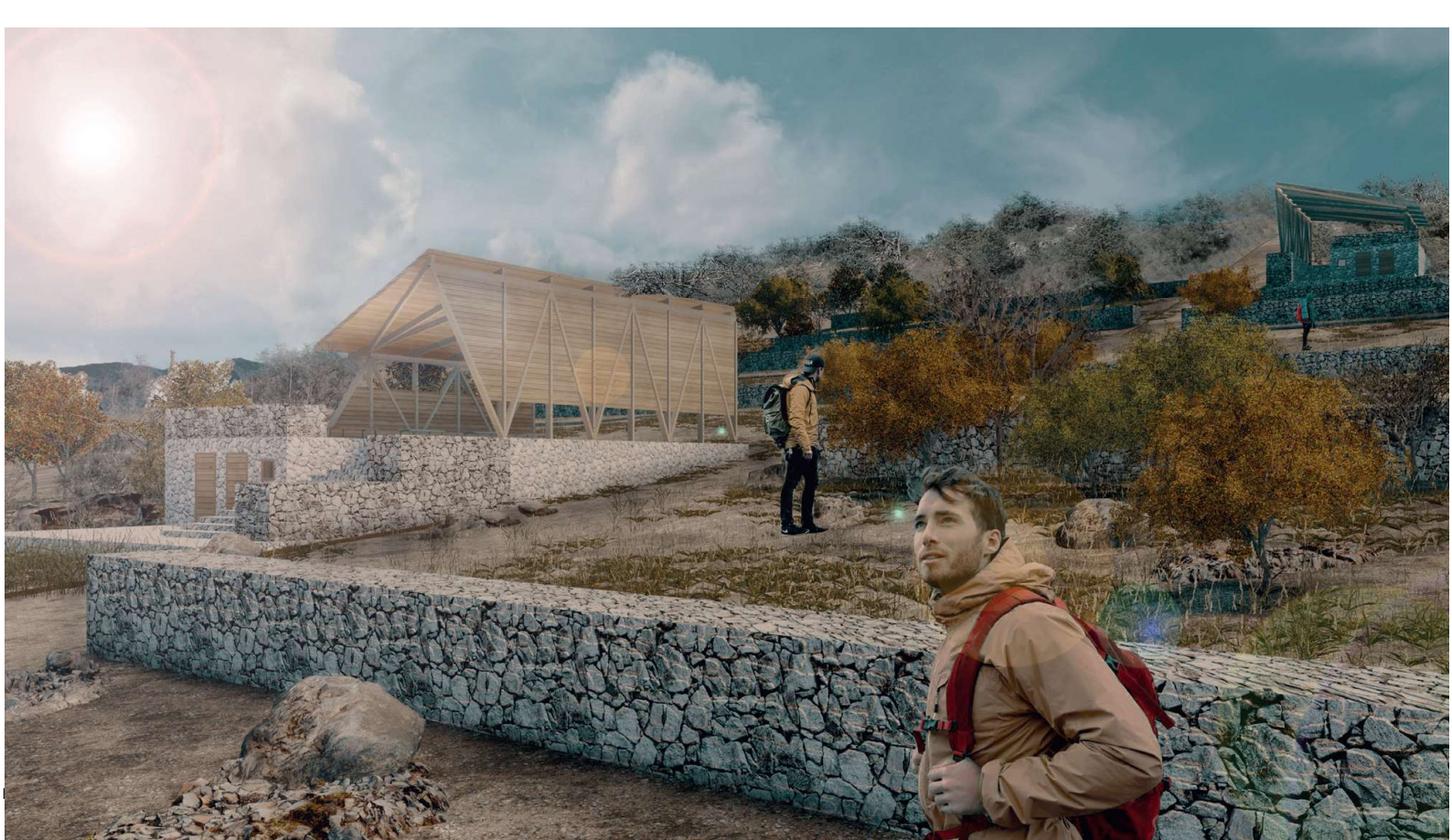
Vues perspectives selon différents usages tout au long de l'année.



Vue à l'étage du bâtiment.



Vue du côté ouest du bâtiment. Terrasse du café.



Vue lointaine depuis l'aire de bivouac

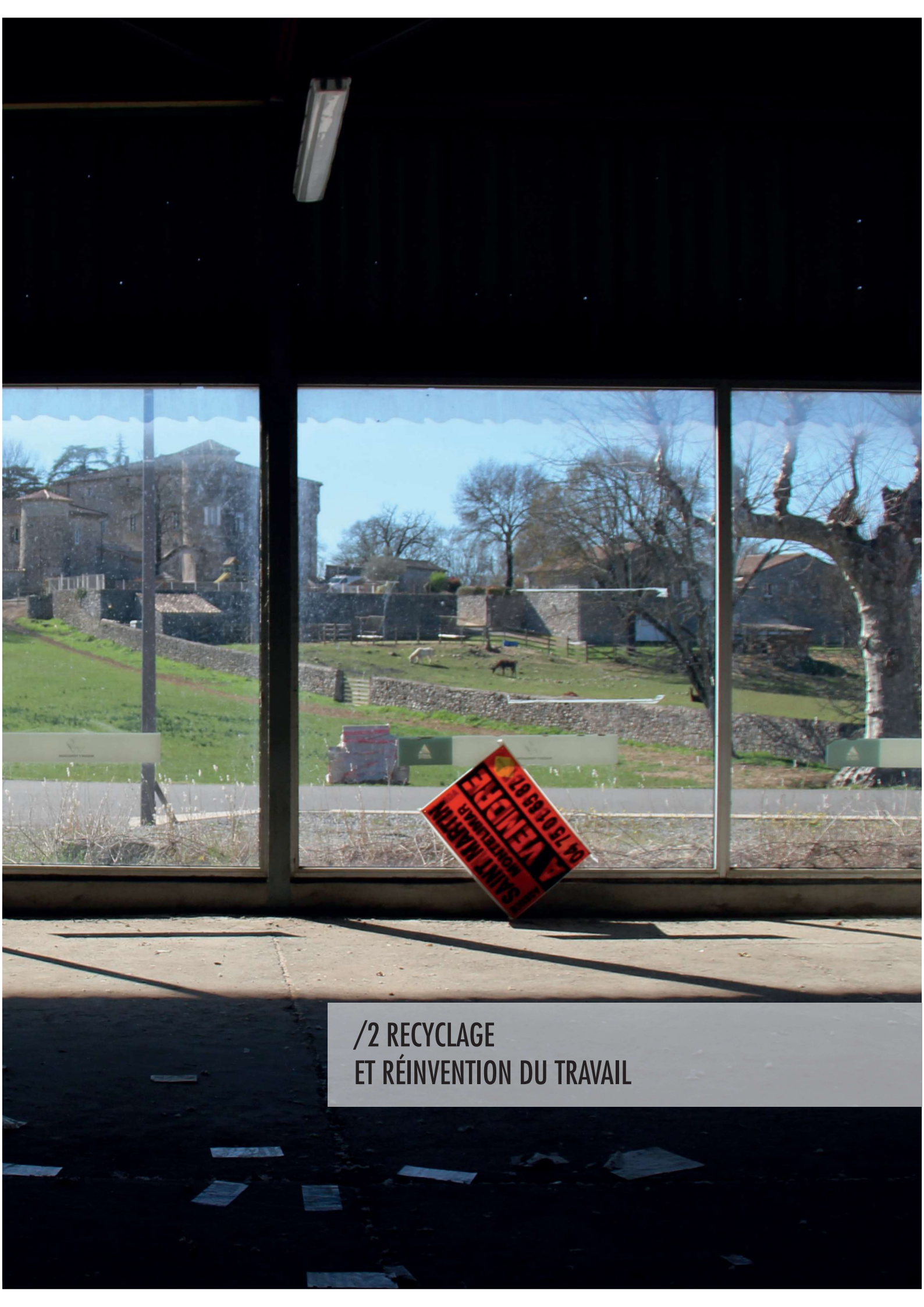


L'aire de bivouac. Vue perspective



Plan paysager





/2 RECYCLAGE
ET RÉINVENTION DU TRAVAIL

2.1 RUOMS, UN TERRITOIRE RESSOURCE

Situé au sud de l'Ardèche, la commune de Ruoms est habitée par un peu plus de 2000 habitants. Cette occupation est présente tout au long de l'année mais la fréquentation de cette commune se multiplie considérablement durant la période estivale. L'Ardèche est une région très touristique l'été.

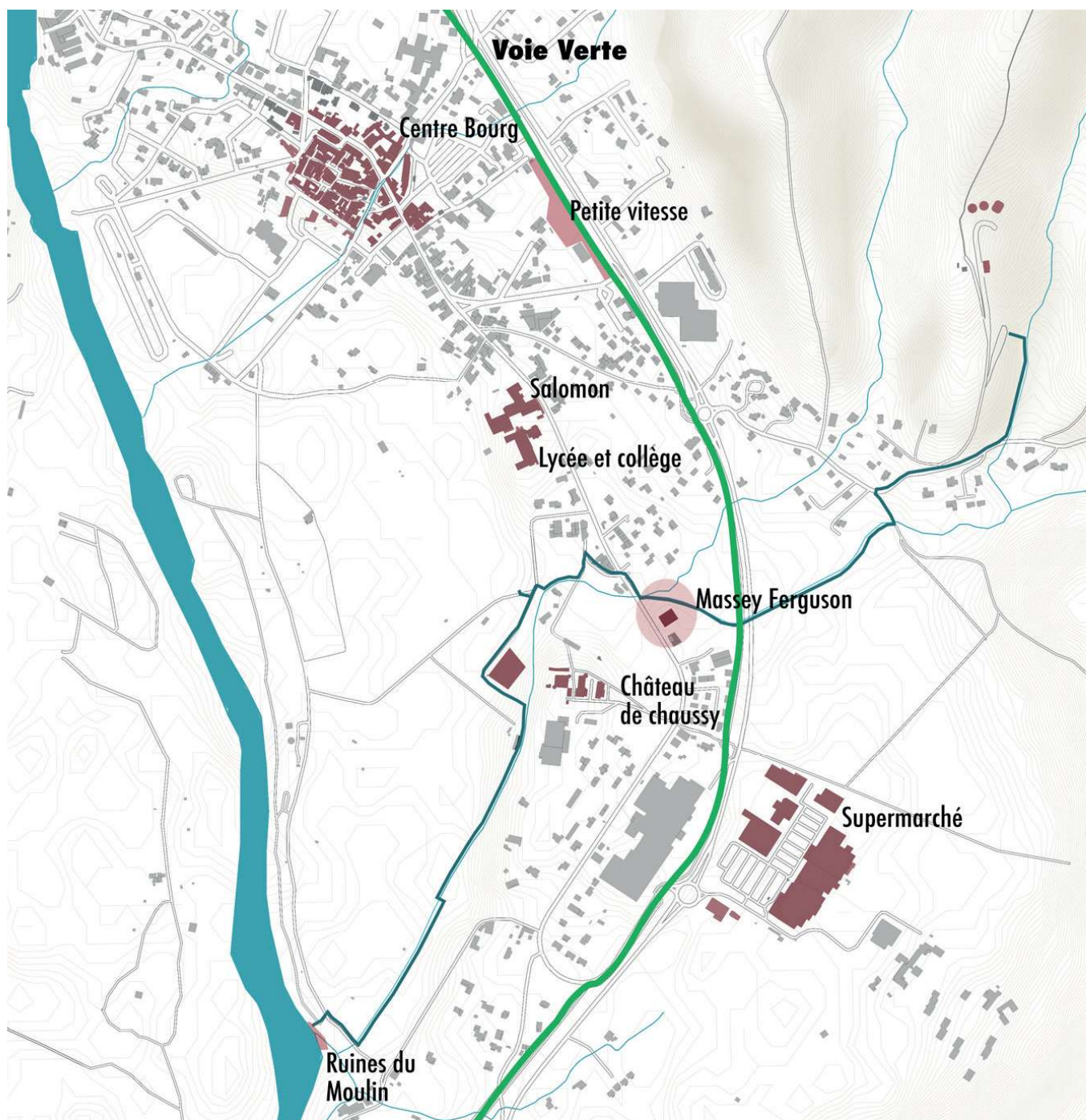
C'est à partir de ce contraste que ce projet détermine ses principaux enjeux : concilier une attractivité touristique et régionale sur l'ensemble de l'année.

Le site d'exploitation initiale pour ce projet est situé sur le l'emplacement de l'ancien garage Massey Ferguson. Il est implanté au bord de la route nationale D557 qui fait la liaison entre le centre bourg et la zone commerciale au sud-est. Les principales personnes qui passent devant ce site sont des conducteurs en véhicules ou bien des élèves de l'établissement scolaire Saint Joseph, situé un peu plus au nord à côté du site Salomon (autre projet), qui passent devant ce garage pour se rendre au super U pour y acheter leur déjeuner. Ce site est donc essentiellement perçu comme un lieu de passage et non un lieu où des personnes s'y arrêtent.

Notre intervention consiste ainsi de passer d'un lieu de passage à un lieu de pause, afin de révéler les points forts de ce site, que nous avons relevé :

- Une proximité avec la voie verte fréquentée par des centaines d'utilisateurs, située à moins de 100m à l'est du Massey Ferguson et qui fait la liaison avec un autre projet : la petite vitesse.
- Une proximité avec le centre bourg, situé à moins de cinq minutes à pied.
- Une proximité avec le château de Chaussy, qui proposent plusieurs hébergements de type gîtes.
- Une proximité immédiate avec le ruisseau du Champ perdu qui contourne le site de projet par le nord.





Plan masse avec les points de repère de la ville



RETRACER LA PRÉSENCE DE L'EAU

PAR WENDY BONCI, RACHEL CORRIVEAU ET NATACHA GAUJOUX

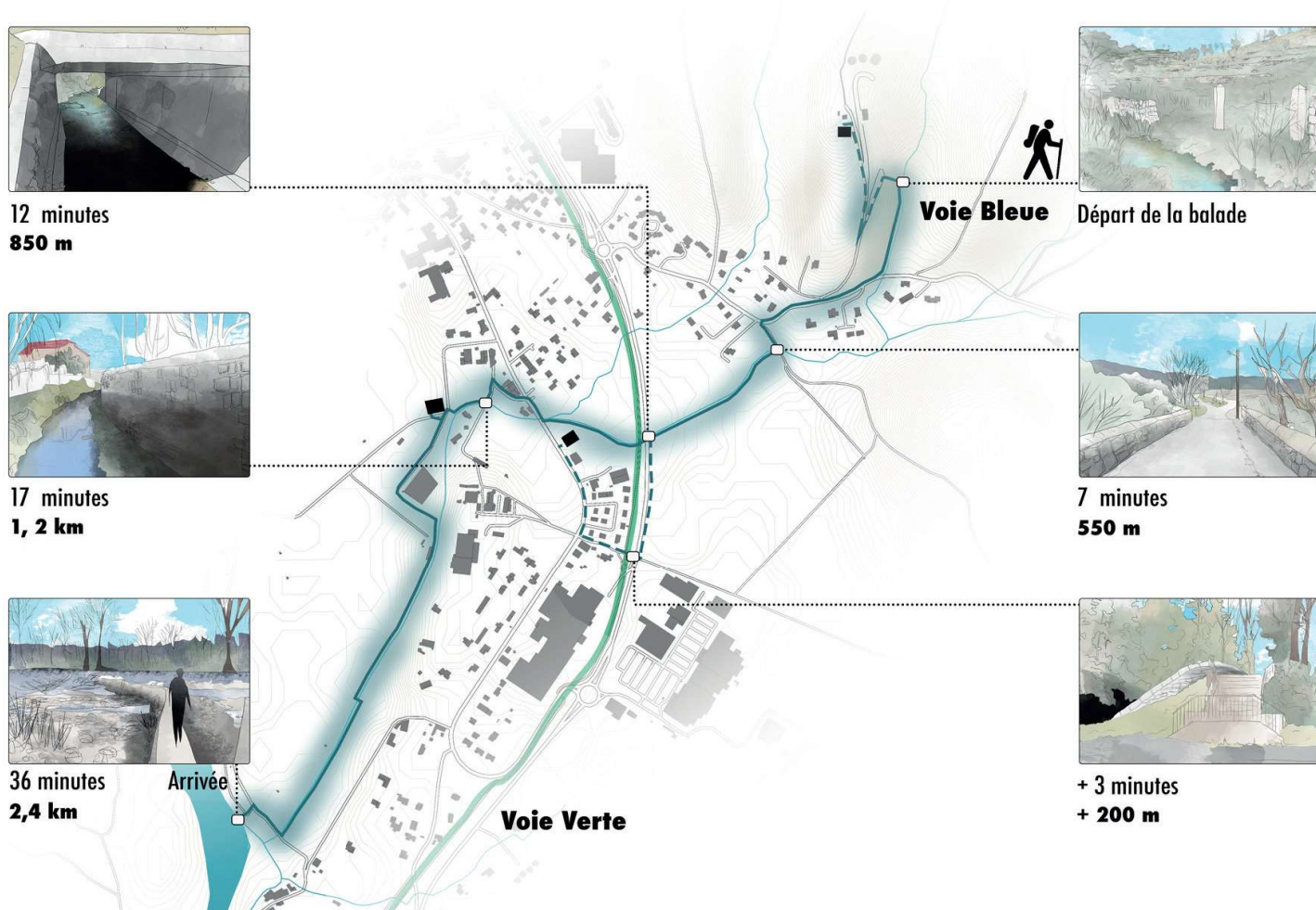
La proximité avec le ruisseau du Champ Perdu fait source de projet. En effet, la rivière de l'Ardèche est vouée à disparaître dans les années à venir. Cependant, elle est le principal facteur de l'attractivité touristique. La question de son avenir est donc un sujet important pour toute cette région. Le ruisseau du Champ perdu ayant son embouchure dans l'Ardèche, s'est présenté comme témoin de la trace de l'eau. En conservant l'impact que ce ruisseau a, au jour d'aujourd'hui, sur la topographie du territoire, nous pouvons conserver une sorte de « vestige » de la présence de l'eau, menant jusqu'à l'Ardèche connu actuellement.

PARTI-PRIS

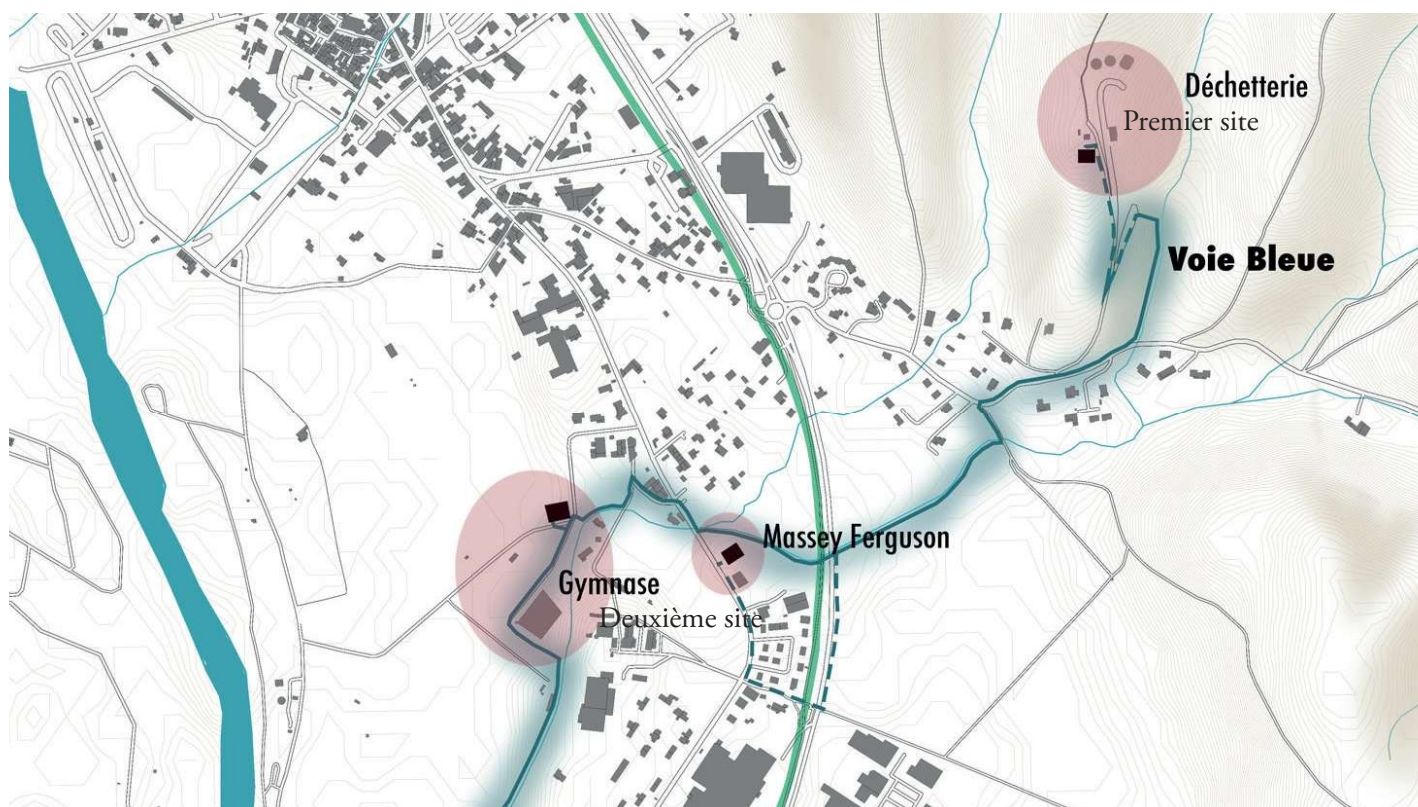
Ce projet s'appuie donc sur ce ruisseau du Champ Perdu et crée un parcours le long de ce dernier, nommé voie bleue. La voie verte retrace l'ancien chemin de fer, la voie bleue retracera la présence de l'eau. Ce parcours consiste à être le témoin permanent de l'existence de l'eau sur ce territoire, quoi qu'il arrive dans un future plus ou moins proche. Il sera à la fois le souvenir de l'Ardèche pour les locaux, ainsi qu'un moyen de mise en connaissance et conscience pour les visiteurs qui l'emprunteront.

Pour une intervention minimale, la voie bleue réutilise des voies et architectures légères déjà existante sur les lieux comme certains petits ponts. Elle est mise en valeur et mise à la connaissance du public par le biais de panneau signalétique et son marquage sur les plans de chemins de randonnées. Tout son parcours se dessine au plus proche du cours d'eau, jusqu'à se terminer sur les vestiges d'un ancien moulin à eau au niveau de l'Ardèche. Ce moulin à eau ne fait qu'augmenter l'aspect historique de l'occupation de l'eau, sur ce projet de sensibilisation.





Plan masse avec les points clés à mettre en valeur du territoire



Plan masse avec les sites d'intervention

LOGIQUE COMMUNE

Pour la construction de l'ensemble de ce projet, la structure du Massey Ferguson (site d'exploitation initial) a été une référence. Elle est formée par une structure métallique et recouverte d'une fine toiture en tôle, suivant les pentes créées par les portiques. À l'intérieur de cette structure, viennent s'insérer des volumes. Ce bâtiment s'inscrit dans le style architectural de bâtiment industriel, de style "granges".

Ce projet s'appuie donc sur des bâtiments industriels en tôle, sans confort thermique ni acoustique mais en les enrichissant de qualités, il révèle la potentialité de ces structures. Ce projet fait de ces architectures devenues ordinaires aux yeux de tous, des bâtiments remarquables.

Ces trois interventions créent des architectures paysagères conciliant confort et économie de matériaux.



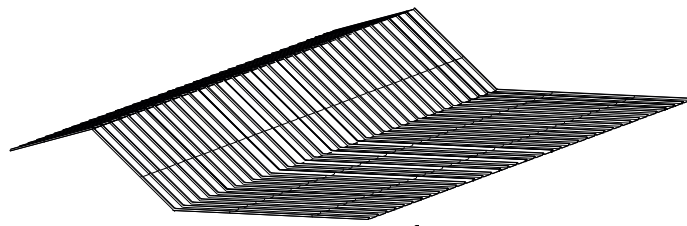
Vue sur le château de Chaussy



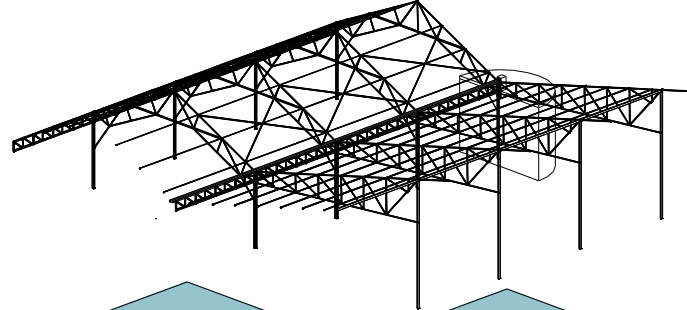
Structure métallique



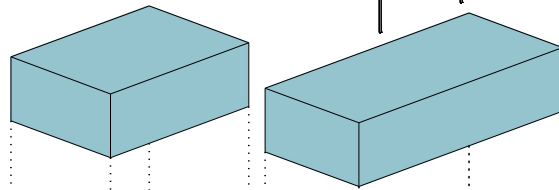
Bâtiment Massey Ferguson



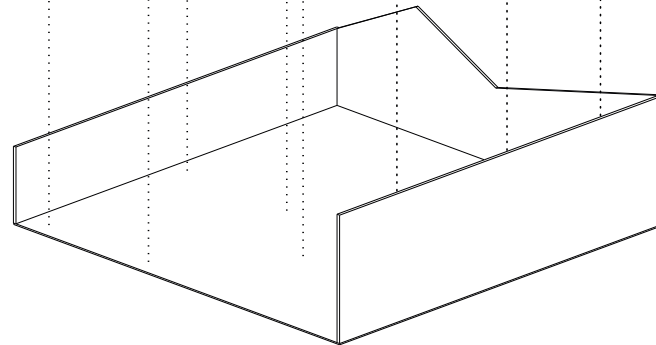
Toiture en tuile



Structure métallique

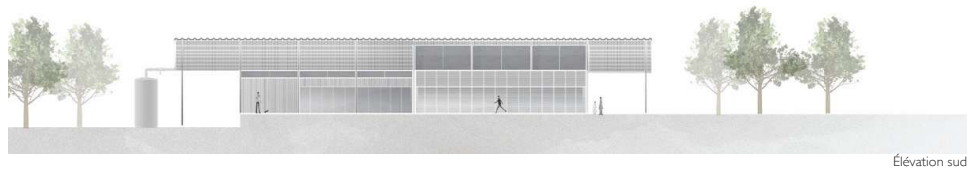


Boîte isolée



Cloison extérieure métallique

Axonométrie éclatée des logiques du projet



Élévation sud



Élévation est



Élévation nord



Élévation ouest

Élévation du site de projet Micro-brasserie

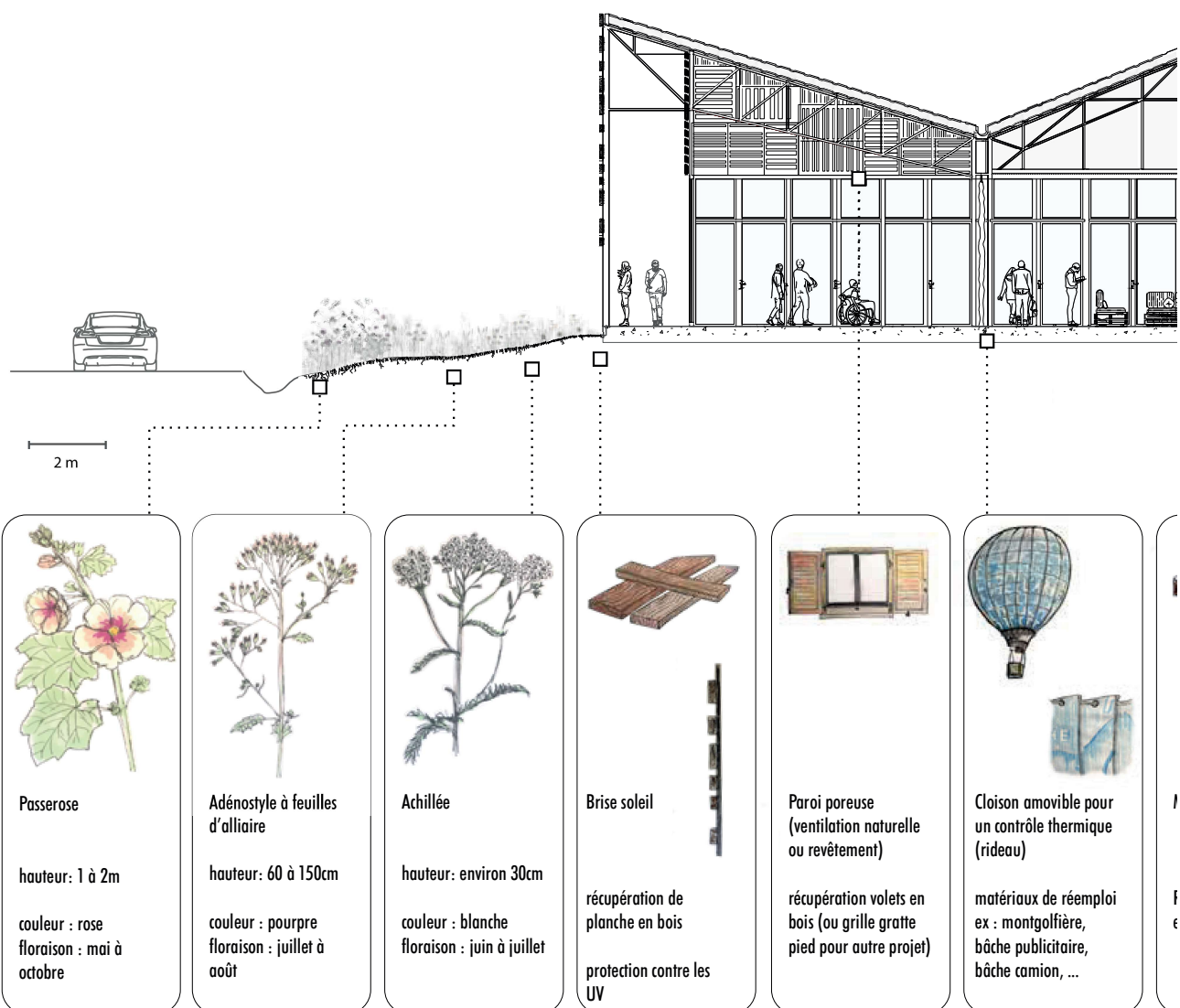
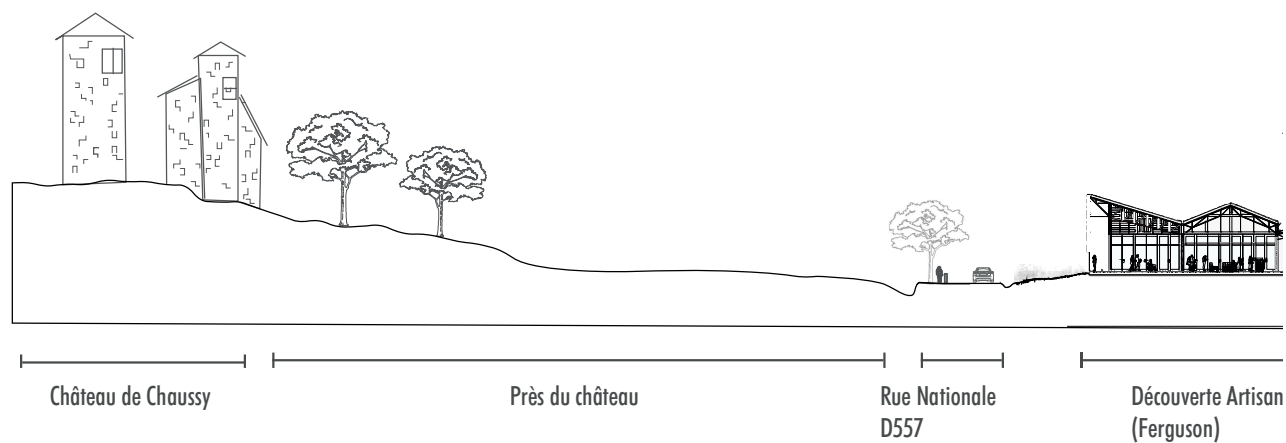
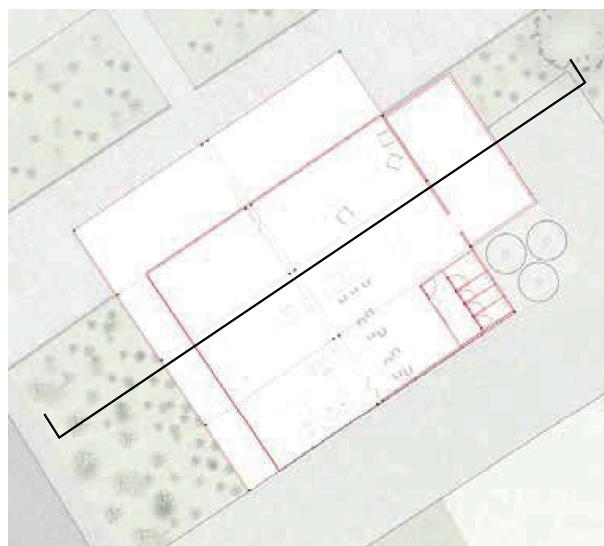
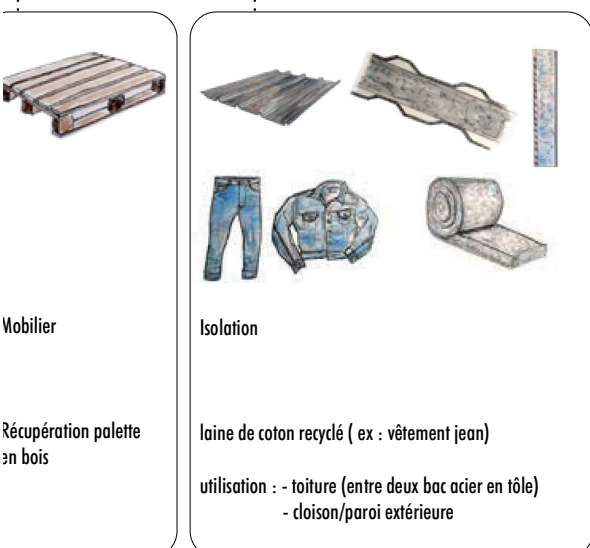
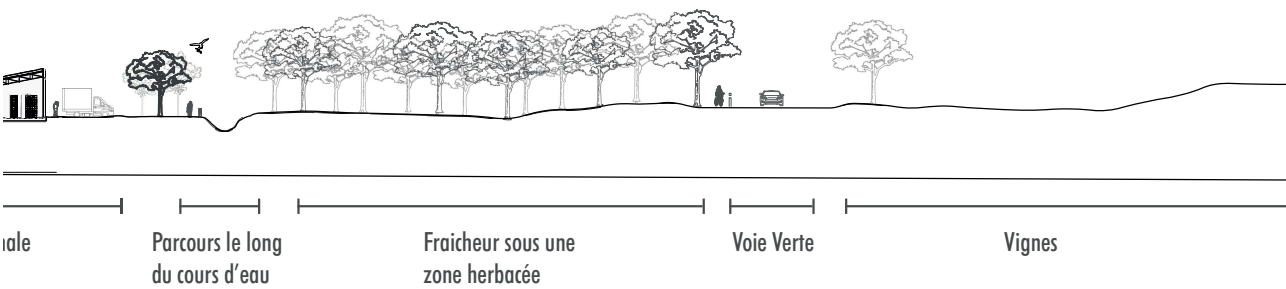


Planche explicative des matériaux ré-employé sur le site de projet Découverte Artisanale



LE RÉEMPLOI

Ces trois implantations sont inscrites le long du parcours, la voie bleue créée à travers la commune de Ruoms. Les objectifs de ce projet sont de respecter l'environnement, nécessiter de faibles coûts de construction et d'entretien, tout en sensibilisant le public à ces questions écologiques et économiques. Pour ce faire, ces trois interventions sont basées sur une logique de réemploi de matériaux :

- Ré-utiliser des ossatures métalliques de bâtiments industriels pour les structures porteuses.

- Utiliser des matériaux récupérés ou recyclés pour la construction complète de ces établissements.

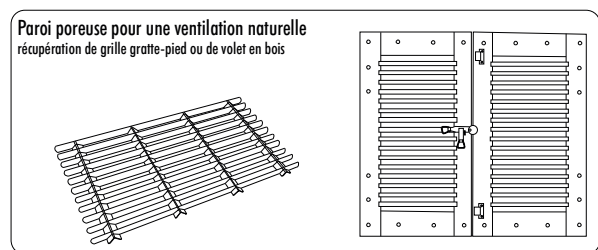
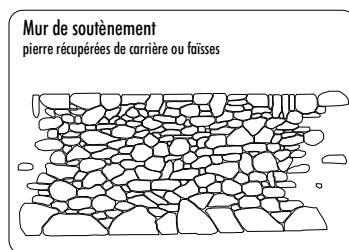
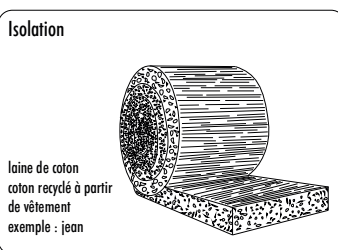
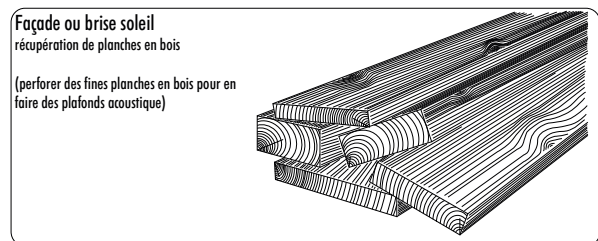
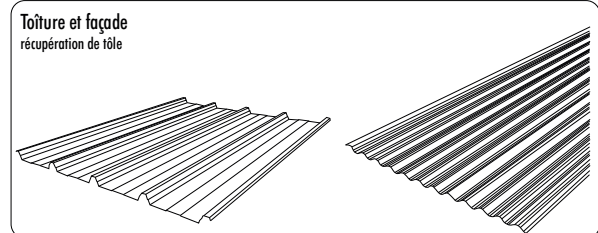
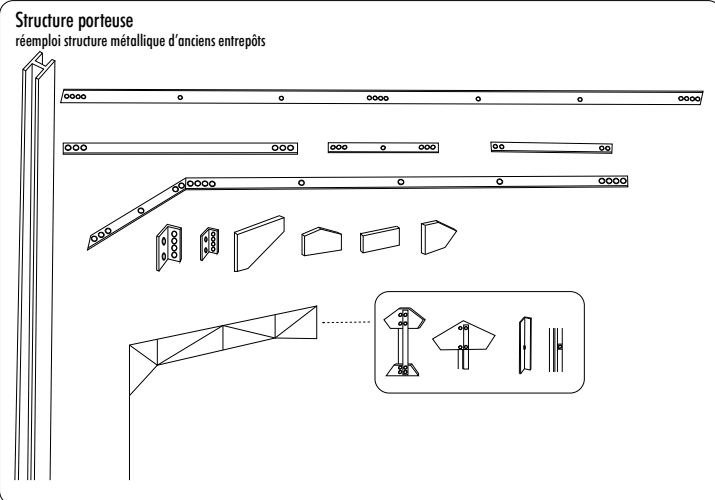
Dans cette même démarche écologique et de sensibilisation, l'usine de réemploi de verre permet la distribution de bouteilles consignées dans les deux autres bâtiments.

Cette empreinte écologique accompagne chaque visiteur de la voie bleue.

À l'intérieur de ces trois structures, les conditions de travail sont réinventées et le travail renouvelé.

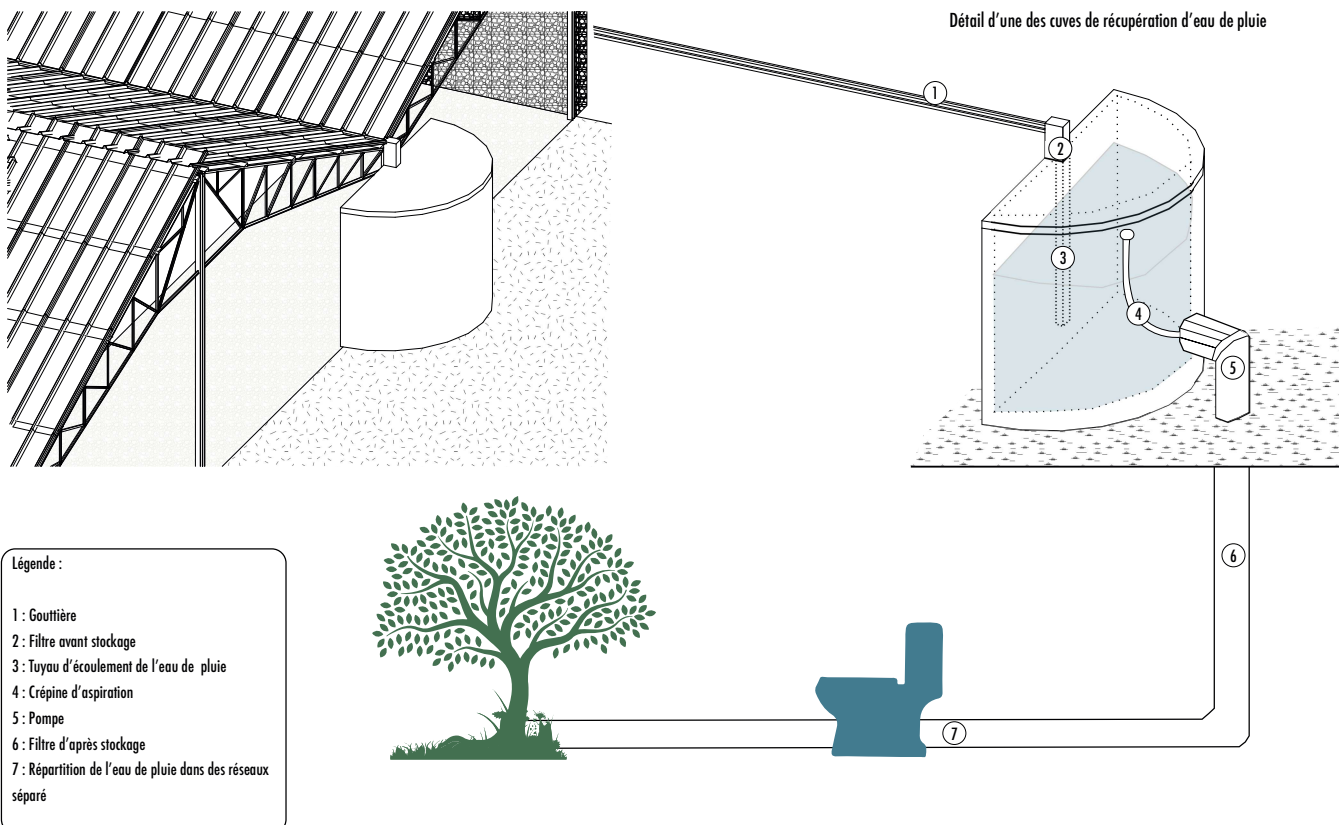
PLANCHE ENCYCLOPÉDIQUE

Matériaux de construction communs pour toutes les interventions.
Une stratégie de réemploi



95

Planche explicative des matériaux ré-employé sur les différents sites de projets



Détail du fonctionnement de la cuve de récupération d'eau de pluie

DÉCOUVERTE ARTISANALE

SITE D'INTERVENTION D'ORIGINE

96

D'autres enjeux écologiques sont présentés au sein de l'ancien Massey Ferguson, devenu un lieu de découverte de l'artisanat : un artisanat consacré au réemploi de matériaux de construction. Ces matériaux sont utilisés pour la conception de chacun des bâtiments. Ce centre de découverte est accompagné par un espace de détente et de consommation au nord est. La structure initiale de l'ancien garage est conservé, poteaux et portique métallique. Tandis que ses parois sont mises en retrait par rapport à la toiture afin d'apporter un espace extérieur couvert, pour profiter des lieux que ce soit sous un climat pluvieux ou au contraire très ensoleillé. Son environnement est quant à lui aménagée afin d'offrir à l'utilisateur de la voie bleue arrivant d'un espace ombragé, une vue dégagée sur le château de Chaussy.

Dans le cas où les parcelles aux alentours seraient rachetées, notamment la maison individuelle situées au Sud et le terrain agricole au-dessus de la maison qui est une propriété du château, la structure initiale du bâtiment pourra se prolonger sur ces espaces afin d'accueillir des locaux d'artisans venant produire ces méthodes de réemploi directement sur place.

REVERRECIBLE

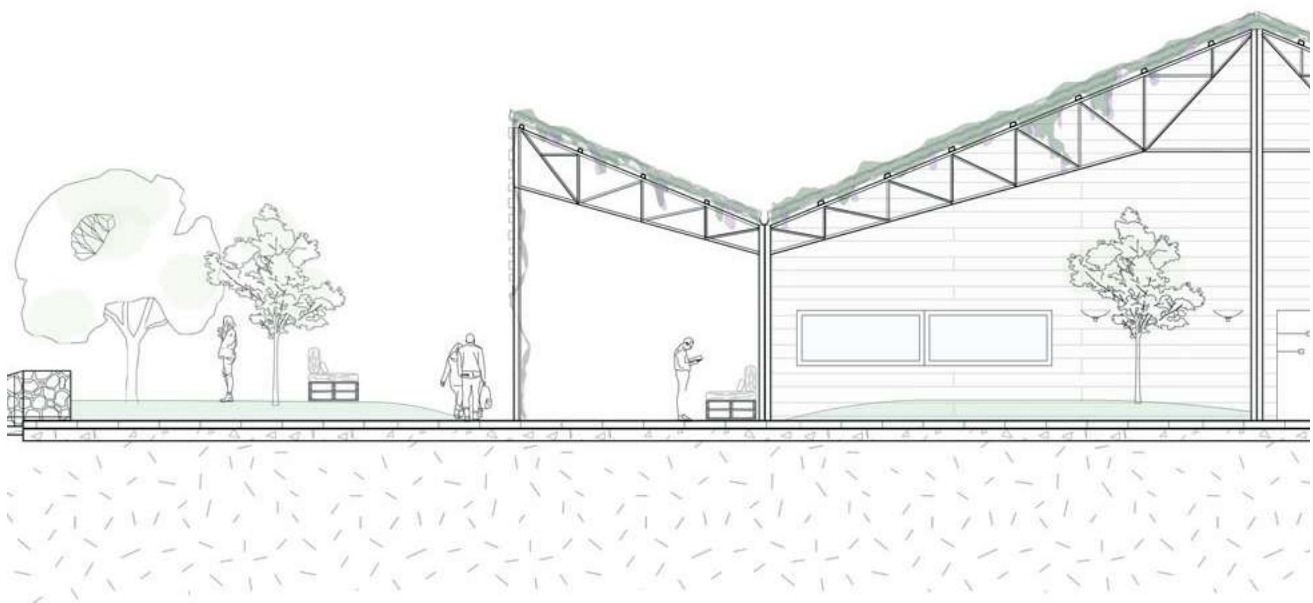
PREMIER SITE D'INTERVENTION

Le premier site est une usine de ré-emploi de verre permettant de nettoyer et de réutiliser des bouteilles consignées qui sont ensuite distribuées dans les deux autres établissements du projet. Ce processus est présenté au public dans un espace dédié à l'informer et le sensibiliser aux enjeux écologiques du réemploi du verre.

Le bâtiment se séquence en deux parties grâce à un jardin sec situé au centre. Ce jardin permet un axe central de distribution.

La partie ouest est dédiée aux visiteurs qui souhaitent déposer leurs bouteilles ou simplement s'informer sur ce processus de réemploi. La partie Est est dédiée aux travailleurs, avec la salle de stockage, la laveuse et des espaces privés administratifs. Les camions qui chargent et déchargent les bouteilles ont un accès au sud par la route.

Les travailleurs et visiteurs ont quant à eux un parking situé au nord, où l'axe central permet la liaison. S'ils sont piétons, leur arrivée se fait par le sud où des faïsses ont été reconstituées afin de créer un chemin.

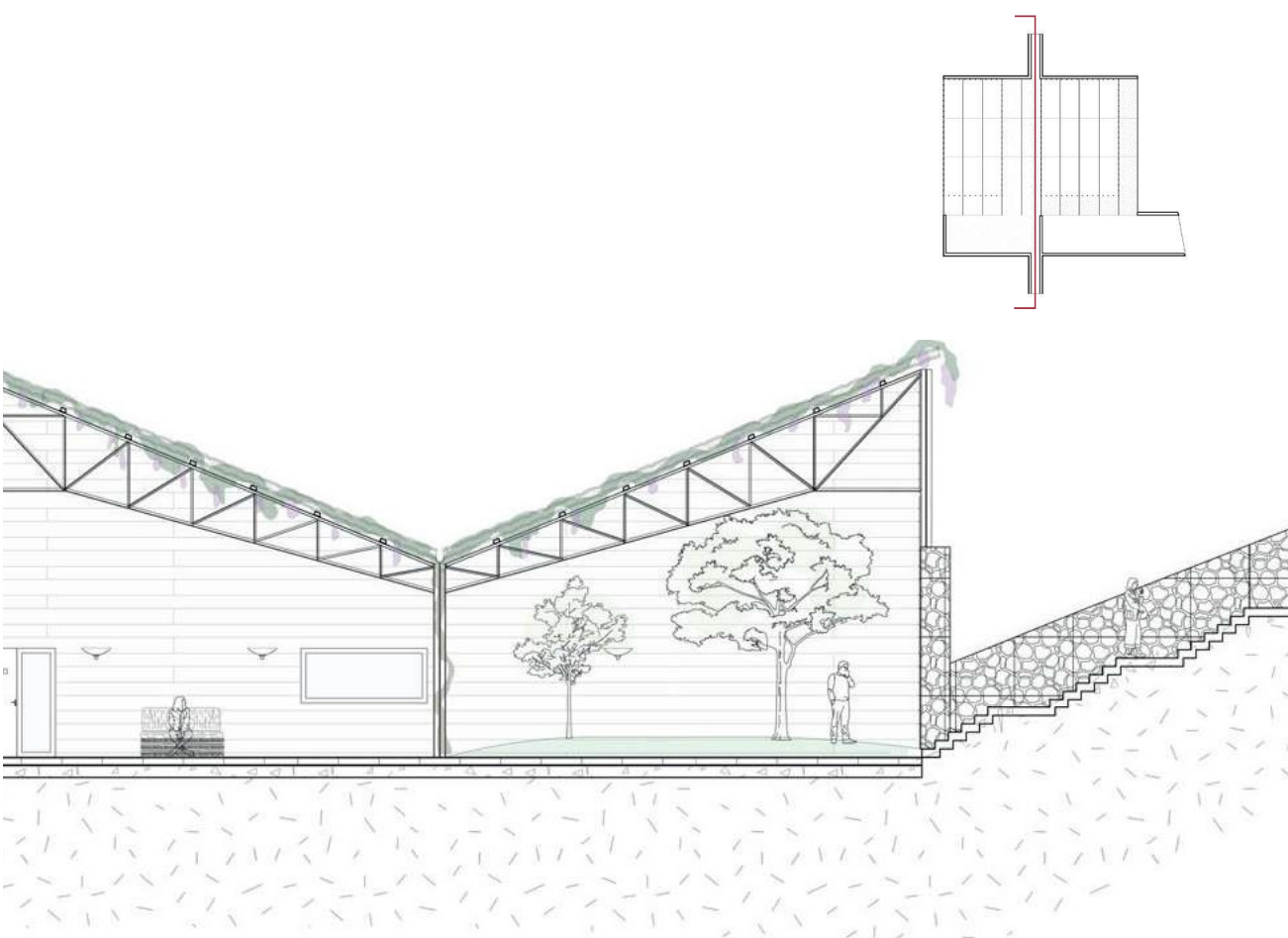


MICRO-BRASSERIE

DEUXIÈME SITE D'INTERVENTION

Enfin le troisième bâtiment, propose une salle hors-sac accompagnée d'une microbrasserie, permettant la découverte de cet artisanat au public. Ce dernier peut venir s'installer et déguster des plats du terroirs. L'artisanat local se situe jusque dans les bouteilles qui sont consignées et nettoyées à l'usine de ré-emploi de verre : reverrecible.

La construction de ce bâtiment, dans la même logique que les autres met en avant les savoir faire artisanaux de la région à travers le brassage de la bière, exposés au public.



INTERVENTION 1

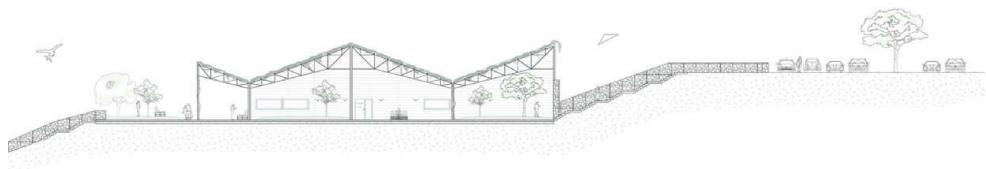
REVERRECIBLE

98





0 5 15 20



0 5 15 20

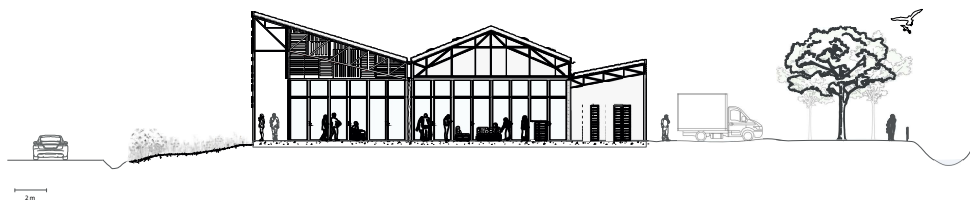
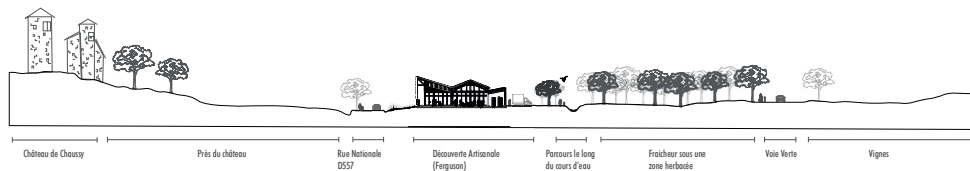


INTERVENTION 2

DÉCOUVERTE ARTISANALE

100

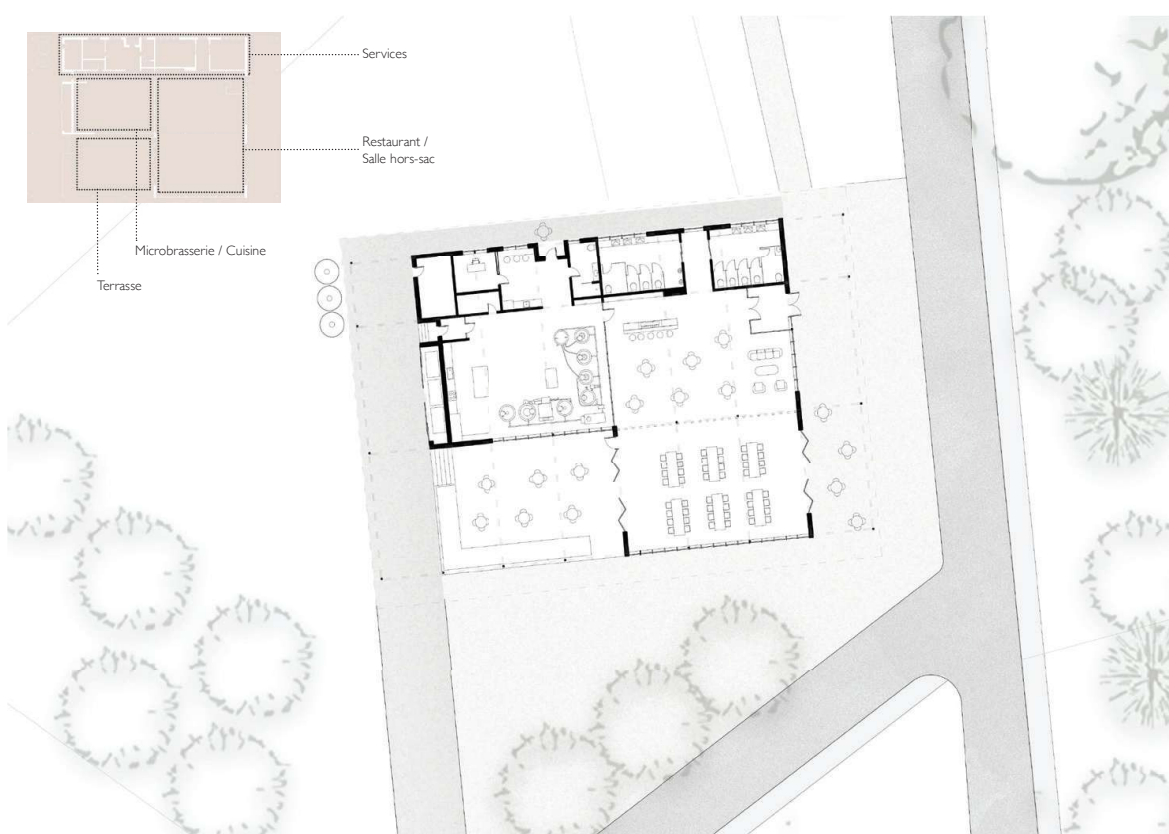


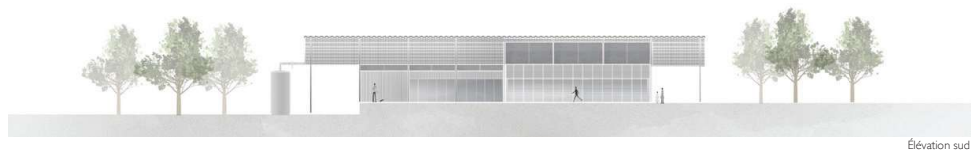


INTERVENTION 3

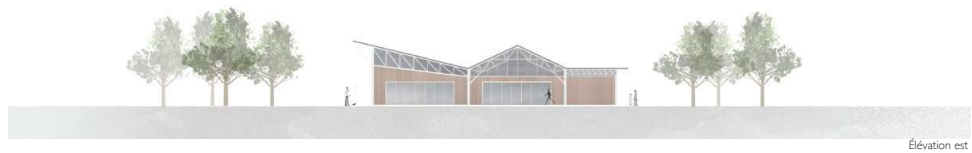
MICRO BRASSERIE

102





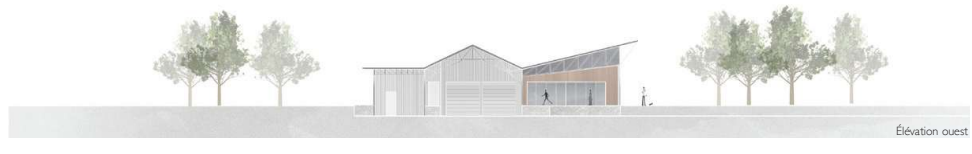
Élévation sud



Élévation est



Élévation nord



Élévation ouest

