



# Un atelier de projet à Balbigny

*Décembre 2021*

*École Nationale Supérieure d'Architecture de Saint-Etienne  
Direction Départementale des Territoires de la Loire  
Commune de Balbigny*

## *Rapport de synthèse présenté par les enseignants de l'ENSASE*

Le 23 mai 2022

Enseignants responsables de l'atelier :

Guillaume Bénier, architecte, maître de conférence  
Frédéric Bonnet, architecte, professeur  
Georges-Henri Laffont, Géographe, maître de conférence

Etudiant•e•s :

Mateo Bouvier  
Gabrielle Brosseau  
Sarah Chantre  
Florian Gandebœuf  
Émile Goyard  
Thomas Kerguelin

**La démarche, l'intérêt du workshop dans un aller-retour « terrain-école »**

*Synthèse par Georges Henri Laffont, Géographe, Maître de conférences à l'ENSASE*

**N**otre situation globale invite à repenser en profondeur nos modes de construction, de transformation et d'habitation des milieux qui nous abritent et où nous habitons. Ces relations, à refonder, s'expriment peu ou prou de la même manière sur tous les territoires : une qualité environnementale et paysagère des espaces habités ; l'ancrage de leurs aménagements en respect des traditions culturelles et régimes locaux de savoirs ; la participation des habitants et des acteurs locaux à leurs compositions.

Si toute l'attention d'un enseignement en école d'architecture porte sur le territoire, sur celles et ceux qui l'habitent et qui le font advenir, à ménager et à prendre soin des lieux et liens qui tissent entre eux, alors nous ne défendons pas une approche chirurgicale ou pharmacologique. Pour nous, il n'était pas question de « réparer » mais « d'entretenir » au quotidien un territoire et ce qui le maille en mettant à jour puis en synergie ses énergies capillaires.

- **Hybridités** : favoriser la rencontre pluridisciplinaire mais aussi celle avec les autres savoirs s'avère à la fois un terrain propice à la controverse et au dialogue mais surtout à la production d'un savoir partagé. Cela est indispensable pour répondre aux défis actuels et ainsi faire émerger les possibilités d'un territoire et ici de Balbigny ;
- **Imaginaires** : interroger le projet de territoire dans toutes ses dimensions. Questionner les actions individuelles, collectives, instituées ou de réappropriation, de participation, de consultation, d'interprétation comme autant d'occasions privilégiées pour l'étude d'un territoire et comme moteur pour la valorisation ad-hoc des énergies à l'œuvre et des potentialités inexprimées ;
- **Potentialités** : penser le latent, le potentiel, l'endogène. La ressource propre à chaque territoire, conditionnant toute action menée et à mener par l'homme pour habiter et faire territoire devient une série d'entités et une entité à part entière qu'il nous faut savoir reconnaître, nommer, analyser, valoriser, protéger.

Pour avoir soin d'un territoire, c'est le projet qui devient un moteur, un espace, un temps pour construire des stratégies locales d'action. La compréhension et l'action sur le territoire ne peuvent plus se concevoir de manières linéaires et « en cascade ». Les matériaux du projet deviennent la connaissance la plus fine des territoires dans toutes leurs dimensions (histoire, géographie, appropriation, changement, modes d'habiter, représentations, etc.) et articulations dans une vision prospective raisonnée.

Le projet énonce des leviers de transformations de l'art de faire territoire telles que la mobilisation des ressources territoriales ; l'articulation des échelles de tous ordres : le croisement des disciplines et des compétences ; la transversalité des approches. Dans le cadre du workshop, nous sommes particulièrement sensibles à aborder le projet comme :

- une question et recherche où s'articulent les conditions de production de connaissances, de réflexivité, et d'une problématique en puissance ;

- une hypothèse permettant de mettre au débat et d'éprouver les conditions pour mener à bien le projet
- une morale provisoire et une révolution permanente dans une dialectique entre conditions de réalisation et conditions de réversibilité

### Activer le territoire comme connaissance

Le projet est donc tout d'abord un moteur, contexte et situation d'interrogation qui à la fois questionne le territoire (production de connaissance) et le workshop lui-même. Le territoire est une entité que l'on peut qualifier de vivante en tant qu'espace et moment de questionnement et de pensée du projet. Tout d'abord par sa capacité à contenir les lieux de l'énonciation de la complexité simultanément aux lieux d'actions. Ensuite par sa capacité à articuler cette multitude de systèmes et d'échelles avec chaque fois des outils de pensée et d'action spécifiques. Le projet porte en lui-même des capacités à produire des problématiques.

### Entre expertise et incertitude ou faire du projet une hypothèse

Sur la base de la production de connaissance et celle de problématique(s), le projet énonce de possibles transformations du territoire, leur faisabilité et dans leur faisabilité, puis les met en discussion. Le projet se construit donc en une « possibilité » en cohérence avec les spécificités du territoire dans lequel il opère et se finalise sous forme de scénarios qui seront prétextes à le re-questionner.

### Action et réversibilité de l'action

Le projet, dans sa matérialisation concrète temporelle est pensé dans sa capacité à construire les conditions de réversibilité de l'action et celles de résilience des territoires.

Ainsi, la pensée du projet quitte le zoom continu des échelles emboîtées, du plus grand au plus petit pour privilégier une réflexion des échelles spatiales et des temporalités en interrelation permanente, comme un faisceau de relations pour faire des choix et/ou prendre des décisions. Des actions ponctuelles (à tous les sens du terme) constituent autant de points d'impulsions de dynamiques nouvelles, du maintien de dynamiques existantes ou encore de consolidation et/ou de fléchissement des transformations en cours. Tout cela n'est pas sans évoquer la pensée archipélique d'Edouard Glissant.

### **Le Workshop à Balbigny**

Regarder, analyser pour comprendre c'est déjà réfléchir à la transformation d'une situation. Observer c'est projet. « Arpenter les lieux est un acte fondateur pour le projet car seule cette démarche permet de faire l'expérience de l'espace, de le mesurer, d'en saisir l'atmosphère, de relever un appareillage de pierre ou la récurrence d'une forme construite » (Tachon, 2019). Observer et comprendre, constituent la première condition pour apprécier et lorsque qu'on a appris à apprécier un lieu, on le respecte.

- Dresser des relevés mettant en avant des lignes d'orientation, d'intensité, de rythme, de limite afin de traduire l'ambiance et le caractère d'un territoire et des lieux qui le composent ;
- Identifier des singularités stables, structurantes parmi ces lignes ;
- Repérer les traces majeures des activités humaines qui transforment et structurent le territoire. En un mot révéler les lignes « secrètes » d'un site, d'un paysage.

L'inédit d'un récit et d'une transformation de l'espace vient de l'établissement de rapports nouveaux entre des éléments déjà-là. Pour le dire autrement, l'innovation n'est plus alors simplement à rechercher dans le domaine de la nouveauté, mais dans l'hybridation par définition singulière de différents enjeux propres à chaque situation qu'il s'agit de révéler.

Cette hybridation naît de la capacité d'identifier, de caractériser et de mobiliser ce qui peut prendre le statut de ressources, de les différencier selon leurs natures (ex : matérielle ou immatérielle), les pressions qu'elles subissent (économiques, sociales et écologiques), les reconnaissances symboliques et pratiques dont elles bénéficient :

- les ressources physiques nées de l'histoire du territoire, qu'elles soient endogènes (infrastructures existantes, réseaux d'acteurs...) ou exogènes (ex : soutiens publics) ;
- les ressources sociales encore souvent largement sous-estimées dans les politiques publiques : le tissu associatif et les mobilisations, les réseaux d'entraide et la prise d'initiative habitante...
- les ressources écologiques dites de « biens communs » qui ne sont pas créées par l'activité humaine mais en connaissent d'importants effets néfastes : eau, air, terre, espaces naturels, gisements énergétiques renouvelables, etc. ;
- les ressources vernaculaires nées des usages et pratiques de l'environnement par les communautés locales, comme les héritages patrimoniaux et paysagers, les savoir-faire architecturaux ou encore agricoles.

### **Enquête habitante nomade pour faire émerger les spécificités et enjeu du territoire**

Dans un premier temps, réaliser des entretiens exploratoires auprès d'habitant-e-s afin de connaître leurs pratiques et ressentis de Balbigny, de soulever les principaux repères d'identification territoriale (spatiaux et paysagers, historiques et patrimonialisés...), mais surtout de faire poindre leurs désirs et visions sociales et politiques, économiques et écologiques en vue de bâtir un premier dessin/dessein. Or, les contours d'un territoire (vécu et appréhendé) s'écartent le plus souvent des périmètres établis. Ils se composent à partir de repères saillants, qu'ils soient géographiques et paysagers, culturels et historiques, sociaux et économiques. Dès lors, nous proposons de ne pas définir *a priori* tous les lieux d'enquête. En refusant de définir l'entièreté d'un protocole d'enquête *a priori*, nous privilégions un des principes de la recherche-action. Aller à la rencontre du terrain, le laisser parler et en faire un partenaire !

### **Ateliers multi-acteurs pour une mise en débat**

En parallèle des entretiens, nous proposons d'accompagner les habitant-e-s, élu.e.s, technicien.ne.s pour formaliser une sorte de prospective territoriale par des ateliers permettant le dialogue où « toutes les intelligences sont équivalentes ». Ce dispositif dialogique s'accompagne de différents outils de production et de représentation (carte, maquette, vidéo, photographies, archives, etc.

### **Après le workshop et pour continuer la recherche action**

Cette philosophie de l'action pratique enclenche la découverte de synergies entre projet et recherche, entre expérience de terrain et pédagogie, entre les différents savoirs à l'œuvre sur un territoire, etc. Ainsi, les transformations des milieux habités ne sont pas des actions statiques dans la mesure où elles s'attachent à construire des mouvements instables et en constante interaction avec les ressources territoriales et les contraintes en tous ordres, ces dernières en constantes évolutions. Tout cela conduit à des bouleversements dans la manière de penser et de faire du projet :

- L'abandon de la mobilisation de modèles établis et la revalorisation de l'art de s'adapter aux situations locales ;
- L'affirmation de la question politique et du positionnement éthique par rapport à toute décision de transformation ;
- L'invention de dispositifs capables de créer des résonances d'articuler des échelles problématiques et spatio-temporelles par des interrelations et des équilibres dynamiques.

Habiter est la capacité, la compétence de faire vivre notre habitat, cet ensemble d'ancrages existants, de résidences effectives, et d'en créer d'autres. Il faut des racines pour habiter, des rhizomes et des lignes de fuite afin qu'un sillon puisse être tracé. La fragilité de l'habiter vient de cette relation précaire entre la possibilité d'habiter quelque part et celle de rayonner à partir de ce quelque part. Et ce chez soi nécessite une attention particulière et quotidienne qui en rayonnant est aussi une manière de prendre soin du monde

Avoir soin, porter attention à tout ce qu'un individu et une société peuvent faire pour maintenir, perpétuer ce qui fait « notre monde » afin que nous puissions continuer à habiter à Balbigny ou ailleurs. C'est un principe de base de la condition humaine qui intègre aussi les autres habitants de l'écoumène, les énergies et les matériaux qui permettent à cet habiter de se déployer.

Identifier, qualifier et mobiliser ce qui résulte de l'action de plusieurs acteurs – humains et non humains – afin que l'habiter puisse être possible. C'est un « pot commun » où chacun, en situation, puise ce qui lui permettra d'exister. Il nécessite un co-engagement et appelle à la retenue, l'éthique, la prévenance.

Tout habiter est temporaire, suppose des installations elles aussi, temporaires. Le principe de l'impermanence, de l'instable est essentiel à l'habitation. La fragilité et la légèreté, autrement dit la sobriété qui caractérise l'acte d'habiter, est force créatrice et politique : elle invite, oblige chacun à prendre soin d'une réalité commune. Le forain implique aussi à la mutabilité et la réversibilité des aménagements. Ainsi, toute habitation est une entreprise nécessairement inachevée, toujours débordée par les pratiques qui s'y déploient ou qui sont amenées à se déployer.

Toute création de réalités, tout rapport à celles-ci, toute relation n'est pas fonctionnelle et utilitaire. Elle est d'abord du registre du sensible et de l'affectif. Habiter c'est s'émouvoir et se mouvoir, en même temps. Dès lors, cela passe par des idées, des représentations, des valeurs. Tout cela est l'imagination créatrice qui s'exprime et se médiatise par des discours, des images, qui permettent de décrire et de figurer les conditions de l'habitation et de la co-habitation en ouvrant tout un répertoire d'actes qu'il est possible de déployer pour exister.

Défendre un fonctionnement optimal des espaces habités dont le principe est de consommer le moins de ressources et d'énergies possible afin de satisfaire les besoins et désirs de tous. La sobriété suppose un couplage entre désirs individuels, efficacité de la maîtrise et de la consommation des ressources et énergies, de ce « pot commun » et de la justice pour que les désirs de tous puissent s'exprimer.

**Les enjeux que nous avons abordés à Balbigny qui demeurent aussi à relever sont :**

- Proposer de nouveaux regards ;
- Proposer un travail en amont qui souvent conduit à rendre malléable les outils existants pour les adapter au territoire ;
- Proposer une connaissance produite par tous les acteurs et non plus par addition de différentes expertises ;
- Proposer un travail multi, pluri et interscalaire.

**Workshop à Balbigny,  
Quelques propositions issues de l'atelier de l'ENSASE**

*Synthèse par Frédéric Bonnet, Architecte, Professeur à l'ENSASE*

Les quatre jours passés sur place par les étudiants et leurs enseignants, ainsi que le travail complémentaire qui, à la suite, a permis de confirmer les hypothèses n'ont pas pour objet de définir un plan guide, une feuille de route précise de chacune des actions souhaitables, comme si elles étaient prêtes à l'usage. Par contre, ce travail collectif, nourri par de nombreux échanges avec les élus, avec les services de l'État, les représentants d'associations locales et beaucoup d'habitants, conduit à identifier des caractères spécifiques à Balbigny, et à proposer des principes d'aménagement.

Ces principes demeurent volontairement ouverts : un tel atelier a pour objet de faire apparaître des grandes caractéristiques, transversales, qui regroupent pour la plupart plusieurs aspects. Par exemple, la proximité avec la Loire n'est pas en soi un problème restreint à une approche strictement sectorielle : si les aléas d'inondation, compte tenu des enjeux urbains, représentent un risque et on donc un impact sur la constructibilité traduit par la réglementation, ce voisinage avec le fleuve est aussi une ressource magnifique pour les loisirs et le temps libre et toute une série d'activités (pêche, sport, contemplation et repos, etc.), un élément modérateur des effets du réchauffement climatique, un corridor de biodiversité, ainsi qu'un élément d'identité fort pour les habitants.

Ainsi, l'atelier n'a pas de vocation exhaustive et systématique, qui consisterait à établir un diagnostic complet sujet par sujet (la circulation, l'assainissement, l'agriculture, le commerce, l'habitat), puis à développer des scénarios et établir des prescriptions détaillées, toujours sujet par sujet. L'atelier est un outil de projet synthétique, qui propose quelques « clefs de lecture » simples, transversales, qui regroupent plusieurs sujets, et qui sont souvent associées à des lieux précis, ou des séries de lieux de la même famille, facile à identifier : les rives de Loire, les chemins vers les coteaux, l'îlot République, les places du cœur de village, les friches de la voie ferrée, les champs qui subsistent au milieu des lotissements, etc. Cette lecture spatiale et synthétique est au cœur du savoir-faire des futurs concepteurs que sont les étudiants en Architecture. Le développement de chacun de ces thèmes transversaux associe un constat avec des hypothèses de transformation. Au lieu de présenter un diagnostic complet organisé par chapitres, puis, à la suite, une série de propositions elle aussi organisée en chapitres, on énonce une série limitée ici à sept de constats, de descriptions et de recommandations, classées par lieu.

Cette méthode assez légère n'est pas détachée de la réalité, bien au contraire. En définissant pour des lieux bien précis des orientations de transformation, le travail des étudiants peut aider à cibler de manière très opérationnelle le « programme » d'une étude qui, loin de chercher à résoudre en un seul mouvement tous les problèmes du village, permet de lancer des réflexions ciblées précises (études spécifiques par une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine, par exemple). Au cours de ces études que le travail concerté avec les élus, les habitants et les autres acteurs du site se prolongera, ainsi que les aspects plus opérationnels (coûts, délais, acteurs et partenariats, dimension réglementaire...); il aurait été à la fois impertinent et inefficace de prétendre tout régler en un workshop sans que le débat démocratique qui devrait nourrir toute action de transformation urbaine n'ait eu pleinement lieu, sous le pilotage des élus.

Par conséquent, notons que la démarche est expérimentale : elle naît d'une rencontre entre un groupe d'étudiants, leurs enseignants et un contexte (réalité physique, dynamique économique et sociale, habitants et acteurs). Il n'y a pas d'a priori à cette expérience, et on ne peut préjuger de ses résultats avant qu'elle n'ait eu lieu d'une part, et avant d'avoir fait l'interprétation des constats et hypothèses d'autre part. Ceci explique, notamment, que les thèmes détaillés ci-après ne corresponde pas à une « feuille de route » institutionnelle prédéfinie.

Note sur le niveau d'ambition des propositions, au regard du contexte de la transition écologique :

Par ailleurs, au fil des discussions avec les étudiants issus d'une génération très concernée par les enjeux environnementaux, il est apparu que les solutions potentielles apportées à cette commune marquée par le trafic routier, la périurbanisation et une agriculture impactant beaucoup les sols et les ressources en eaux, devraient en toute rigueur faire l'objet de scénarios. Le format de l'atelier ne permet pas de présenter en parallèle toutes les alternatives, et le choix a été fait, dans la présente note, de favoriser les options qui paraissent les plus vraisemblables.

Il faut garder en mémoire que les solutions privilégiées devraient s'écarter des habitudes de revalorisation issues d'un vingtième siècle moins contraint. Par exemple, un aménagement pérenne de la route historique qui se contenterait de prendre acte d'un trafic croissant et d'en ménager la cohabitation avec la vie du village ne s'inscrirait pas dans la perspective des Accords de Paris, dont la France est signataire, et qui prévoient une division par 5 des émissions de gaz à effet de serre dans les trois prochaines décennies, qui serait la période d'effet d'un tel investissement. Autre exemple, celui du devenir des vastes respirations agricoles qui mobilise un chapitre de cette note, et dont le maintien et la reconversion agricole est conforme au moins aux politiques publiques qui portent la « Zéro Artificialisation Nette (ZAN) », aux exigences de la Loi sur l'Eau et aux engagements des Accords de Paris sur la décarbonation de l'agriculture.

Il y aurait donc, dans l'absolu, un scénario « business as usual », un scénario médiant mettant l'accent sur l'adaptation aux évolutions économiques et écologiques à venir et un scénario plus ambitieux associant atténuation et adaptation. On a choisi de concilier ici pragmatisme et compréhension du contexte de Balbigny avec une certaine ambition prospective.

Cette méthodologie qui propose des « pas de côté » réfléchis, est caractéristique du domaine d'études de Master « transitions » qui est proposé en master 1 et 2 à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Saint-Etienne. C'est une manière sensiblement différente de considérer l'aménagement du territoire et ses priorités.

Dans cette perspective, les principaux thèmes mis en évidence à l'occasion de cet atelier sont les suivants :

**Entre Loire et Coteau** : *une qualité de vie amplifiée par la géographie particulière de la commune*

**Habiter au bord des champs**, *une implantation discontinue qui offre des respirations paysagères*

**Des distances propices aux modes actifs**, *pour mettre en valeur les espaces publics*

**Séquences contrastées de la route historique**, *à la mesure du village, plutôt que village-rue*

**Le potentiel de la friche ferroviaire**, *entre activité et cœur de village*

**L'îlot République comme prototype** : *habiter au cœur de Balbigny, et au bord de la Loire*

**La ZAIN** : *quelques questions d'articulation des échelles*

## **Entre Loire et Coteau : une qualité de vie amplifiée par la géographie particulière de la commune**

### *Constat.*

Le simple examen de la carte des reliefs fait apparaître la singularité du cœur de ville de Balbigny : c'est tout simplement le seul noyau urbain de la plaine du Forez qui soit à la fois si proche des hauteurs qui en forment le pourtour et de la Loire. Même Feurs, toute proche, est beaucoup plus loin des collines, et sensiblement plus à distance des berges du fleuve ; il faut en effet là-bas marcher beaucoup pour rejoindre le pont sur la Loire, alors qu'ici deux cents mètres à peine séparent la rue du Onze novembre de la rive au droit de la rue de la République. Cette proximité est liée aussi au tracé plus accentué du méandre de la Loire, lequel correspond sans doute à la présence de la butte plus élevée et plus solide sur laquelle le village originel a pris place.

De manière presque symétrique, la proximité des collines est aussi une chance. Alors que les grandes étendues agricoles de la Plaine sont plutôt peu propices aux promenades, les pâtures des collines, irriguées de nombreux chemins d'accès, rythmées par les talwegs ombragés des ruisseaux, par des boisements, des haies et une série de grands arbres, offrent à quelques minutes du cœur de ville un paysage exceptionnel, qui plus est en belvédère, vers l'Ouest, sur la silhouette spectaculaire des Monts du Forez. La relation entre les coteaux et le fleuve est très clairement assurée par une série de ruisseaux, du nord au sud : le ruisseau de Bernand, issu d'un talweg très encaissé que la route d'accès à la commune surplombe ; le ruisseau de Villechaize, qui est en partie enterré dans sa partie aval, juste avant l'embouchure au droit du quai de la Loire, à deux pas du bourg ; le ruisseau du Collet, lequel se divise très vite en deux affluents, le ruisseau de la Ronzière et le Millonnais ; et enfin le ruisseau de la Tour, qui croise la route historique très précisément à l'entrée du village. Notons que ce système se prolonge avec une certaine régularité au sud de la commune, et que la carte géologique restitue très précisément la position du lit de ces cours d'eau. De manière générale, cette structure hydrographique, qui fut structurante pour l'implantation des villages et relie magistralement les reliefs au fleuve, n'est absolument pas prise en compte dans l'urbanisation récente. Aucune tentative de valorisation n'est même détectable. Ces ruisseaux souffrent de plus d'une qualité de l'eau dégradée, à cause des modes de culture, comme cela a été confirmé par les représentants de l'association de pêche.

### *Synthèse.*

Le « besoin de nature » qu'expriment beaucoup de nos concitoyens urbains, et qui n'est pas toujours assouvi dans des contextes périurbains très artificialisés et marqués par les infrastructures trouve à Balbigny une réponse magistrale, dans une situation unique dans la Plaine, avec un accès égal à la Loire et aux reliefs.

### *Conséquence / Recommandations.*

Le Bord de Loire est un projet en soi : outre la réduction de la vulnérabilité, il doit, dans le même temps, donner à la commune des espaces de détente et de promenade, à deux pas du centre-ville. L'intégration des voies cyclables de grande échelle doit faciliter la mise en place de parcours qui relient la partie haute de la berge avec le bord de l'eau ; ces liens sont importants pour assurer l'accessibilité des touristes passants au cœur de village (et stimuler ses ressources commerciales, ses activités culturelles et ses restaurants) mais aussi pour faciliter, pour les habitants, des accès à des parcours qu'ils utilisent déjà, mais dans des conditions souvent très précaires. Ce travail sur le paysage des berges s'étire dans la longueur du fleuve, et se prolonge là où les berges s'abaissent et où le chemin s'approche du cours d'eau, ce qui suppose, aussi, une gestion équilibrée des berges, où l'on sache ménager la part de « sauvage » (concept toujours très relatif) et la part de contrôle régulier.

Sur le cours des deux principaux ruisseaux traversant la partie urbanisée de la commune, le ruisseau de Villechaise et le ruisseau du Collet, il paraît utile :

- De ménager un chemin le long du ruisseau du Collet, autorisant le passage depuis le nord-est de la commune (où de très nombreux pavillons et établissements scolaires sont implantés) vers le bord de Loire et vers les équipements sportifs sont implantés. Il semble aussi nécessaire de contrôler avec plus d'attention ce qui se passe en termes d'urbanisation sur l'arrière de certains lotissements, et qui a tendance à « mordre » de manière peu opportune sur le lit majeur du ruisseau (cf. impasse du lotissement les Cèdres, visitée pendant l'atelier avec les étudiants)
- Travailler globalement sur le cours aval du ruisseau de Villechaise et la remise à jour et un élargissement à partir de la rue de la glacière jusqu'à la Loire pour lui donner un profil hydraulique à la fois plus satisfaisant pour la biodiversité, plus résilient du point de vue des aléas. C'est un projet de longue haleine qui nécessite des libérations foncières et des moyens d'action dans la durée, mais il est sans doute possible, avec une étude paysagère plus précise, d'envisager des actions à court terme qui en bonifieraient le passage.

Sur l'autre côté du village, vers les reliefs, il importe de préserver le calibre et la tranquillité relative des chemins et voies qui montent sur les pentes, et de compléter ce réseau par des cheminements parallèles aux talwegs, dont le collet (ceci entre la Loire et les monts). Un maillage des parcours entre les collines et les rives de Loire amplifiera les promenades et les parcours sportifs possibles, mais consistera aussi, au quotidien, une meilleure irrigation des équipements et services pour les piétons et les cycles. Ce maillage structurant doit se connecter avec le réseau des chemins de randonnées des hauteurs (forêts et bocage).

### **Habiter au bord des champs, une implantation discontinue qui offre des respirations paysagères**

#### *Constat.*

Avec une moindre intensité que d'autres communes de la Plaine, Balbigny a néanmoins connu une densification pavillonnaire récente. On reconnaît plusieurs époques (et plusieurs manières, plus ou moins coordonnées) d'implanter les lotissements sur le terrain : il y a « des » pavillonnaires, et non pas une seule typologie : voies pléthoriques ou non, densification par paquets successifs concomitants ou par progression diffuse, utilisation de voies existantes ou création de voies nouvelles, voies en impasse ou non, voies en boucle ou non, bâti hétéroclite ou coordonné, petites ou grandes parcelles, etc. Toutes ces formes cohabitent à Balbigny. Mais la caractéristique ici consiste en la présence, sur de très vastes terrains, de « clairières » agricoles, de 1 ou 2 à 25 hectares (1ha environ sur le chemin de bois vert, 2 ha entre l'allée de la clé des champs et le chemin des landes, 25 hectares pour la grande « poche » collinaire, en partie bocagère, située entre l'impasse des glycines, le chemin des terres noires et la D1.

Cette configuration est une forme « d'archipel vert », les prairies sont partout visibles, depuis les chemins en alternance avec les maisons, mais aussi depuis les maisons et leurs terrains privés sur l'intérieur de ces respirations. Cette présence de l'agriculture et l'affirmation d'un rapport précis au sol fertile (\*) et à ses ressources sont des traits caractéristiques de l'extension récente de la commune.

Toutefois, si ces respirations et ces césures sont bienvenues, elles ne semblent pas identifiées comme un atout, qui mériterait d'être à la fois préservé et géré durablement : le bocage qui structurerait auparavant les quelques dizaines d'hectares de prairies qui demeurent est passablement altéré,

parfois effacé et enfriché, le réseau des chemins qui dessert ces terrains agricoles n'est pas mis en cohérence avec le reste du maillage viaire, les haies limitant les parcelles habitées et les prés n'ont aucune cohérence, ne forment aucune structure (qui pourrait, par exemple, être plus favorable à la diversité), et enfin les typologies de maisons qui sont implantées sur les parcelles qui bordent ces espaces ouverts ne tirent aucun parti de cette position « en lisière », pourtant exceptionnelle (car, lorsque l'on habite la campagne, comme l'ont ressenti sans doute ces habitants, il vaut mieux ouvrir ses fenêtres sur un paysage rural que sur la parcelle d'un voisin, ou les toits d'un lotissement...).

Par ailleurs, le mode de culture presque exclusif de ces parcelles intérieures à la partie habitée de la commune ne diffère pas du tout de l'agriculture extensive et très industrielle qui prime sur les parties moins peuplées de la Plaine ou des collines : intrants, exploitation intensive des sols, bocage fragile... Or les élus mettent en évidence les problèmes de qualité de l'eau – les surcoûts que le traitement accru implique -, problèmes directement liés à cette saturation des sols par les intrants.

(\*) rapport précis révélé par la toponymie des voies : chemin des landes, chemin de bois vert, chemin des terres noires, ...)

### *Synthèse.*

Les terrains agricoles qui subsistent dans la partie urbanisée de la commune sont un atout paysager, aussi bien pour les riverains que pour les autres usagers des parcours qui les longent. Il faut préserver les respirations qu'ils offrent, et tirer parti de leur situation spécifique pour en faire les « laboratoires » de la reconversion progressive de l'agriculture locale.

### *Conséquence / Recommandations.*

Il importe d'abord de s'assurer de la sanctuarisation de ces poches agricoles, en particulier à l'aide des outils d'urbanisme disponibles (éventualité de ZAP ou PAEN).

Il serait profitable de tenir compte de ces respirations dans l'aménagement des parcelles loties et des typologies bâties, qui habitent au bord de ces espaces ouverts comme on habite au bord de la mer : orientation, ouverture et cadrage des vues, transitions végétales. Tout en renforçant la structure des haies et ses bienfaits pour la biodiversité, ce « retournement » des pavillons vers ces alvéoles agricoles devrait contribuer à améliorer leur rafraîchissement lors des périodes de grande chaleur que le réchauffement climatique accentuera. La récolte des eaux pluviales dans des « jardins de pluie » (de l'anglais *rain garden*) associés à ces opportunités paysagères serait aussi un bon moyen de les optimiser.

Plus généralement, ces respirations pourraient être le lieu d'expérimentation de la conversion de l'agriculture vers des modes de culture mieux compatibles avec la qualité de l'eau. Cette question se joue bien évidemment à très grande échelle, qui excède largement les sites considérés, mais elle n'est pas aisée à mettre en place. Tester des solutions moins polluantes à moyenne échelle, a fortiori à proximité des habitations, pourrait aider à cette transition. Cette expérimentation peut avoir lieu selon des tailles graduées (puisque l'on a des poches de 1 hectare comme de 25 hectares). Cette gradation permet plusieurs scénarios possibles, du plus modeste au plus ambitieux, en combinant ou pas les différents sites possibles. C'est donc un scénario ouvert, qui pourrait prendre le caractère de démonstrateur de la transition écologique.

## **Des distances propices aux modes actifs, pour mettre en valeur les espaces publics**

### *Constat.*

Comme dans la plupart des villages périurbains, où une large partie des habitants travaillent en dehors des limites de la commune, ou se déplacent quotidiennement de plusieurs dizaines de kilomètres, l'usage de la voiture est dominant dans le cœur de village. Ce n'est pas surprenant compte tenu des distances parcourues, de la diversité des parcours et de la faible offre en transports publics, et cette présence de l'automobile perdurera tant que les conditions économiques le permettront.

Dans le cœur du village, le caractère « routier » des espaces public est dû au trafic sur la RD1082, mais aussi à l'omniprésence du stationnement. Ce stationnement est vital pour les commerces, car il facilite notamment l'arrêt des clients et usagers venant d'autres communes, et qui peuvent aisément s'arrêter pour profiter de l'offre commerciale sur leurs parcours quotidiens. Cet apport complémentaire de clientèle est tout à fait essentiel pour la dynamique commerciale du village, qui ne repose pas sur la seule population balbignoise. Il faudra donc préserver les capacités de stationnement correspondantes.

Ces deux données (chalandise de passage et importance des mouvements pendulaires de la population) suggèrent des mesures d'adaptation qui ne remettent pas en cause de manière trop radicale la place de la voiture. Ce qui ne signifie sans doute pas que rien n'est possible, loin s'en faut. Au moins quatre éléments de diagnostic suggèrent qu'une amélioration très importante est possible :

- Le caractère des espaces publics est encore aujourd'hui très routier : trottoirs étroits, voiries tracées pour l'automobile, faible lisibilité des zones de rencontre potentielles, omniprésence de l'enrobé, faible présence du végétal (lequel est souvent en mauvais état). Un effort a été fait sur la place de la Libération et la Place de Verdun, mais le traitement paysager de ces places est encore peu accueillant pour le piéton ;
- Absence totale de hiérarchisation des espaces : tout se ressemble un peu, aucun choix n'a été fait pour favoriser certains espaces (à l'exception peut-être de la venelle entre la cure et l'église et de la rue du port récemment aménagée). Tout reste à faire, donc ;
- Enfin, donnée essentielle, les distances comme les pentes entre la plus grosse part des adresses résidentielles de la commune et le cœur de village sont faibles. Au vu de la carte isochrone, on peut dire que 90% des logements se trouvent à moins de quinze minutes à pied, et à moins de cinq minutes à vélo des commerces et services. Toutefois, ce potentiel est sous-utilisé aujourd'hui car les parcours piétons sont difficiles, les parcours cycles pratiquement inexistant, et l'accueil des deux-roues dans le centre-bourg n'a pas été pris en compte.
- Le renchérissement des transports automobiles peut inciter la population à se reporter sur d'autres modes. L'intérêt de l'usage du vélo est toujours sous-évalué dans les systèmes périurbains, les pouvoirs publics comme les citoyens pensant souvent que ce mode de déplacement est réservé aux centres urbains denses. Or, ce n'est pas le cas, pour plusieurs raisons :
  - Lorsque l'on observe la répartition de l'usage du vélo en Europe, les lieux où la pratique est la plus intense, et le réseau des voies aménagées le plus dense et performant, comme les lieux où les interactions sur parcours distants entre vélo et train sont les plus efficaces et importants sont des systèmes essentiellement diffus et périurbains, à savoir la Belgique, les Pays-Bas, les connections urbaines allemandes et le Danemark ou les

autres pays nordiques. Il y a donc un problème culturel, sans aucun doute, mais certainement pas une inadaptation des tissus périurbains peu denses à bénéficier de la pratique du vélo. Il faut arriver à convaincre que ce qui est une évidence « sports et loisirs » (c'est la représentation du vélo en France est aussi une évidence pour les déplacements du quotidien (faire ses courses, aller à l'école, aller vers les équipements, aller au travail).

- Le bilan du vélo à assistance électrique (VAE) est souvent discuté pour en minimiser l'intérêt écologique mais, avec un bilan carbone 5 fois moindre qu'une petite voiture thermique dans les pires évaluations (exactement le taux de réduction des accords de Paris), et un coût dix fois inférieur, le vélo électrique permet la « culbute », pour la quasi-totalité de la population valide, y-compris les personnes âgées entre le petit parcours de proximité effectué en vélo traditionnel et les parcours sur des distances péri-urbaines, de l'ordre de vingt kilomètres par jour, ce qui constitue la large majorité des trajets en voiture.
- Par ailleurs, le vélo ne se réduit plus à la bicyclette traditionnelle et monoplace : les nombreux modèles de vélo-cargo et leurs variations « familiales » permettent, pour un prix deux fois moindre à une petite voiture thermique et un coût d'exploitation bien inférieur de gérer aisément les courses « lourdes » et le transport des jeunes enfants.

### *Synthèse.*

Les espaces publics du village, plutôt perpendiculaires à la RD1082, sont aujourd'hui très marqués par le stationnement et le trafic. Même si le stationnement ne peut pas être supprimé car les pratiques périurbaines de l'automobile sont encore pour longtemps essentielles à la dynamique du village, la marge d'amélioration est forte : une portion beaucoup plus importante des balbignois pourrait venir au centre du village à pied ou à vélo, une hiérarchisation plus claires des espaces publics pourrait permettre de ménager de beaux lieux dégagés du trafic.

### *Conséquence / Recommandations.*

Les moyens d'améliorer le caractère et la fonctionnalité des espaces publics reposent sur plusieurs orientations complémentaires :

- Inciter une partie des Balbignois•e•s à se rendre au centre-bourg par d'autres moyens que la voiture, en l'occurrence le vélo et la marche. Pour cela :
  - Associer la réflexion sur les parcours du quotidien (aller à l'école, aller faire ses courses, aller au travail) avec les parcours du temps libre (faire un jogging, faire une promenade le soir, faire une promenade le week-end en famille, etc.) et avec les parcours offerts pour les touristes et visiteurs occasionnels. De facto, il faut que les parcours qui relient les rives de Loire et les chemins des coteaux soient utilisés à la fois par les habitants au quotidien, lors de leurs temps libres, et par les touristes et promeneurs occasionnels. Cette approche transversale et unitaire favorisera la lisibilité du réseau de promenades (plus cohérent, plus simple) et facilitera la mise en commun des moyens et des financements.
  - Faire l'inventaire des circuits privilégiés depuis les différents « quartiers » de la commune,
  - Évaluer les difficultés de parcours (continuité, lisibilité, confort, sécurité),
  - Envisager les meilleures options possibles pour les cycles : hiérarchisation des voiries, effet sur la réduction de la vitesse de circulation, pistes cyclables dédiées, bandes cyclables, passage de voies en sens unique pour libérer des parcours dédiés, amélioration des conditions de croisement, amélioration de la lisibilité des parcours et

signalétique. Notons que les pistes cyclables dédiées ne sont pas toujours une solution optimale : manque de foncier, maintien de vitesses trop élevées sur les portions dédiées aux automobiles, problèmes néanmoins aux carrefours, etc.)

- Envisager les meilleures options possibles pour les piétons : chemins dédiés (plus facile sans doute à mettre en place que pour les cycles), signalétique, résorption des points critiques en section courante et au droit des croisements (portions plus étroites, absence de trottoir, absence de continuité), conditions d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.
  - Travailler sur l'accueil des deux roues en cœur de bourg, y compris les deux-roues « cargo » (transport des courses et des jeunes enfants).
  - Privilégier les parcours qui peuvent être ombragés, soit parce qu'ils empruntent des séquences déjà arborées (par exemple les talwegs des ruisseaux), soit parce que le foncier potentiellement disponible permet d'envisager des plantations généreuses. En effet, le changement climatique ayant pour effet l'augmentation des jours de fortes chaleurs et de canicule, protéger les parcours piétons et cycles de l'ensoleillement est un enjeu majeur. La « climatisation naturelle » que procure l'ombrage et l'évapotranspiration du végétal a un effet considérable. Pour mémoire, on a pu mesurer des écarts de 15 à 20° entre une plateforme minérale exposée au soleil et un milieu ombragé densément planté et bénéficiant des effets d'un cours d'eau.
  - Organiser des évènements incitatifs, faire preuve de pédagogie, y compris de manière ludique et festive. La faible part modale de la marche et du vélo est bien plus souvent un problème « culturel » et un déficit imaginaire : avant d'avoir essayé, prenant sa voiture par routine, on ne pense pas que cela soit possible... jusqu'à ce qu'on ait tenté.
- Hiérarchiser plus fortement les espaces publics de manière à pouvoir ménager, sur un ou deux d'entre eux, des espaces préservés du stationnement et du trafic. (cf. les propositions dans le chapitre consacré aux séquences contrastées de la route historique).
  - Avec une stratégie d'ensemble, retranscrite dans un plan guide des espaces publics, amender progressivement les revêtements et le caractère des lieux afin de les rendre d'aspect moins « routier », en particulier sur les lieux à usage partagé et apaisé de type zone de rencontre : matériaux, nivellement, traitement des eaux pluviales, végétalisation, éclairage nocturne.
  - Faire coïncider la réflexion de la desserte en mode actif du cœur de village avec la desserte en mode actif de la gare SNCF. La chance que représente cette gare pour Balbigny pourrait être optimisée si plus d'habitants utilisaient la gare en s'y rendant sans la voiture. Cette réflexion recoupe donc aussi nécessairement la desserte piétons et cycles du collège Michel de Montaigne implanté à l'est de la gare sur la rue Claudius Roche, pour l'instant reliée par un sentier au boulevard de la Tuilerie sans que la continuité des parcours soit très satisfaisante.

Pour esquisser la trame de ce réseau de promenades, on peut s'appuyer sur les lieux suivants :

- Les promenades de bord de Loire ;
- Les talwegs des ruisseaux de Villechaise et du Collet (avec ses deux branches) ;
- Les « respirations » agricoles insérées dans le tissu pavillonnaire (voire chapitre « *habiter au bord des champs* ») ;
- La partie sud de la rue de l'industrie, y-compris la friche ferroviaire ;

- La rue du Nord et le chemin de la Goutte-rouge ;
- La D1 (route de Néronde)
- Le chemin de Valencioux et le chemin des Landes ;
- La rue Pasteur, qui mène aux équipements sportifs ;
- La rue Claude Pillaud et le prolongement de la rue du port.

### **Séquences contrastées de la route historique, à la mesure du village, plutôt que village-rue**

#### *Constat.*

Alors qu'une approche sommaire qualifierait la commune de « village rue », étiré sur les deux kilomètres et demi de l'ancienne route nationale, l'atelier a mis en évidence une séquence de portions très contrastées, lesquelles sont assez courtes (quelques centaines de mètres), n'ont pas les mêmes caractéristiques, et n'appellent probablement pas les mêmes solutions. La toponymie parle d'ailleurs d'elle-même, puisque chacun des éléments de cette séquence a pratiquement un nom différent : la rue de Roanne, la rue du Onze Novembre, la rue du 8 mai 1845, la rue de Saint-Etienne.

- A l'extrême nord-ouest, avant les premières lignes d'urbanisation, la route rectiligne de la Plaine bifurque vers le nord précisément là où, surplombant le ravin du ruisseau du Bornand, elle s'élève vers Neulise pour éviter les gorges de Villeret. La route a été retracée avec plus ou moins de bonheur par le vingtième siècle des ingénieurs routiers, mais sa direction générale suit bien celle de la route historique « classique ». Aujourd'hui, on peut dire que le paysage séquence est néanmoins plutôt dégradé : carrefours très routiers, accotements incertains, station-service, accès aux quelques activités comme le restaurant très peu mis en valeur, etc. Sur cette séquence d'entrée de ville, on a utilisé la pente pour assurer par un passage surélevé le croisement avec la voie ferrée. En amont et en aval de cette intersection, la route principale donne accès à la D56 (la route du fond de vallée) et à la rue de l'industrie qui dessert la zone d'activité située en vis-à-vis du centre bourg.
- Puis, toujours au nord-ouest, la route de Roanne s'étend sur 580 mètres jusqu'au carrefour avec la rue Claude Pillaud, dont le tracé ressemble à une ancienne limite de village. C'est une rue de faubourg progressivement densifiée, au bâti encore hétérogène et discontinu, composé de maisons pas toutes à l'alignement et implantées plutôt sur de vastes parcelles, avec des jardins du côté opposé à la voie. Quelques grandes maisons, dont une villa remarquable en vis-à-vis de l'impasse Juban ; dessertes ponctuelles de cours perpendiculaires à la voie, cours qui correspondent à des césures dans l'alignement. La dernière section de cette portion de voie, au sud, comporte sur 130 mètres environ un bâti plus resserré qui annonce la rue du Onze Novembre. La rue de Roanne comporte une césure plus large ouverte sur le paysage agricole au droit du passage du ruisseau de Villechaize, un des cours d'eau structurant du village.
- A partir de la rue Claude Pillaud commence, jusqu'à la maison de retraite et l'îlot République, la séquence du cœur de bourg proprement dite. Cette portion est courte, 350 mètres environ. Ses deux extrémités sont pratiquement dépourvues d'adresses commerciales, ce qui fait que l'essentiel des commerces et des « destinations » importantes de la commune (services, mairie, cafés, église, école, marché, etc.) sont regroupés sur 200 mètres, et plutôt dans l'épaisseur du bourg, de part et d'autre de la rue, autour de la place de Verdun au sud et de la place de la Libération prolongée par la Place Balbinus au nord. Si l'on ajoute, à 100m de là, la place triangulaire devant l'espace Lumière, qui longe la D1, on peut donc dire que, loin d'être un village rue, Balbigny est en réalité un bourg à peu près circulaire, dont les espaces publics principaux

sont perpendiculaires à la route historique D1082. La forte dominante de stationnement sur ces espaces en fait des lieux peu qualitatifs, et donne l'impression que ces places sont des prolongements de l'univers routier de la D1082, marquées par le trafic et l'automobile.

Notons que sur cette séquence centrale, l'ensemble des activités donnant sur l'espace public sont accessibles en 5 minutes à pied. Les distances sont très courtes, même si les parcours sont, pour l'essentiel, très inconfortables, à l'exception notable de la venelle entre l'église et l'ancienne cure et de la rue du port récemment aménagée.

Le long de la RD1082, le bâti est à l'alignement et la largeur de la voirie, comprise entre 9,5 mètres et 10 mètres, compte tenu des contraintes actuelles pour le passage des convois exceptionnels, ne permet pas de bonifier le profil pour élargir les trottoirs. La circulation à pied est non seulement désagréable mais potentiellement dangereuse (par exemple avec de jeunes enfants, ou si l'on a des difficultés de déplacement). Cette difficulté explique sans doute la faible attractivité de certains commerces, notamment ceux situés au sud de la rue de la République, un des profils les plus critiques.

De plus, le maintien de la circulation des poids lourds n'est pas favorable à la réduction effective des vitesses : malgré les ralentisseurs et les plateaux piétons, la voirie est beaucoup trop large pour que les automobiles respectent spontanément une limitation à 30 km/h, par exemple. La mise en place d'écluses, solution plutôt efficace pour ce type de cohabitation entre urbanité et trafic, semble peu compatible avec la fréquence constatée du trafic des poids-lourds.

Sur cette portion, la densité des parcelles est très élevée, les bâtiments à l'alignement ne disposent que de petites cours, dont certaines sont saturées de bâtis annexes plus ou moins vétustes. Contrairement aux autres portions de la RD1082 sur la commune, les maisons ne disposent donc pas d'un jardin protégé du bruit et dont la taille serait suffisamment grande pour en profiter, à part quelques parcelles en lanière qui subsistent. Cette occupation très dense des parcelles rend donc, à cause de l'exposition au trafic des façades sur rue, le bâti très peu attractif, ce qui explique sans doute la vacance et la vétusté.

- Même si elle s'inscrit au départ dans une certaine continuité avec la rue du Onze Novembre, avec une largeur d'environ 11 mètres, la rue du 8 mai est constituée de quatre portions, bien différentes du reste du cœur de bourg :
  - o Sur 50 mètres, la rue est resserrée. Le trottoir côté îlot République est très étroit, très en dessous de la largeur de confort et de sécurité ; sur le côté nord-est, une inclinaison de l'alignement de trois maisons dans l'alignement de la rue Jeanne Giroud ménage une terrasse qui accueille d'ailleurs plusieurs commerces.
  - o Puis, toujours au droit de l'îlot République, la rue Pasteur forme un élargissement triangulaire légèrement en pente.
  - o L'îlot située entre la rue du 8 mai 45 et la rue Pasteur resserre ensuite le profil de la voie, ceci sur 35 mètres environ, six parcelles dont les plus étroites font à peine cinq mètres. Sur cette portion, la largeur de la voirie a permis l'aménagement de stationnements sur la partie nord-est de la RD, avec un trottoir résiduel dont la largeur est inférieure à la mesure de confort.
  - o Puis, sur 225 mètres jusqu'au pont qui enjambe le ruisseau du Collet, la rue a un profil élargi à 13 mètres environ, et est caractérisée par une implantation discontinue et souvent en retrait de maisons de ville avec jardin. Les trottoirs sont bien plus larges, plantés d'arbres, et permettent le stationnement des véhicules grâce aux bordures basses. Les

derniers 40 mètres sont très ouverts, laissant latéralement de très belles vues sur le talweg du Collet, avec de grands arbres.

- Au sud du Collet, la rue de Saint-Etienne a une longueur de 780 mètres. L'implantation du bâti est beaucoup plus discontinue (intervalles de 10 à 50 mètres), pratiquement exclusivement en retrait, alors que la largeur de la voie est de l'ordre de 13,5 mètres. Dans la continuité de la rue du 8 mai 1945, certaines maisons, dont la construction date d'entre les deux guerres ou l'immédiat après-guerre, ont une très belle facture. Les trottoirs larges, différenciés la voirie avec un revêtement contrasté (gorrhe, poreux), autorisent le stationnement. La largeur de la voirie a permis, au droit de la rue de la Pompe, d'aménager un îlot central pour faciliter le tourne-à-gauche.
- Enfin, à l'extrême sud de la commune et jusqu'au ruisseau de la Tour, la dernière portion de 380 mètres correspond à « l'entrée de ville » caractéristique des villages périurbains : giratoire, bâtiments rectangulaires en structure métallique accueillant des commerces et surtout ici des activités. Notons néanmoins que malgré cette forme urbaine assez banale, un certain soin a été apporté au moment de sa conception. De part et d'autre de la voie, une bande de 20 mètres traitée en prairie, rythmée par des bosquets au nord-est et une ligne d'arbres au sud-ouest est libre de toute construction. Les aires de stationnement et de manœuvre ne sont pas positionnées du côté de la RD1082, mais entre les bâtiments ou vers l'intérieur sur les deux voies secondaires de desserte (chemin du Renouveau sur la ZI du bois vert au nord et chemin des entrepreneurs au sud). Au droit du giratoire, sur le chemin de bois-vert est installée la plus grande surface commerciale de la commune (Netto).

### *Synthèse.*

Balbigny n'est pas à proprement parler un « village-rue ». La route historique qui la traverse en ligne droite a des caractéristiques paysagères et architecturales, mais aussi des vocations très différentes. L'essentiel de ses commerces et services sont regroupés sur une surface d'environ 250 mètres par 250 mètres, qui correspond au bourg historique dont les espaces publics s'étirent dans la profondeur du village, de part et d'autre de la route historique.

Réduire l'impact du trafic sur la vie du village ne suppose donc pas forcément une intervention sur la totalité du linéaire de la RD1082, même si la réduction effective du trafic des poids lourds, le plus perturbant, se joue à grande échelle et avec des politiques publiques qui ne dépendent pas de la Commune. A l'échelle stricte du cœur de Bourg, la réponse réside sans doute dans des interventions transversales, sur les places situées dans l'épaisseur de la voie, avec une réflexion sur l'ensemble des mobilités à l'échelle de la commune pour optimiser les places de stationnement et favoriser des espaces majeurs, nobles, appropriables, mémorables, fédérateurs.

### *Conséquence / Recommandations.*

La question de la RD1082 ne peut pas se traiter de manière simple et dans un seul temps donné, il n'y a pas de recette miracle qui, en modifiant le profil, rendrait cette rue complètement urbaine et conviviale sur l'ensemble de son tracé. Il faut établir des études qui identifient avec une grande précision les enjeux, une stratégie globale avec des étapes et des scénarios qui préservent différentes solutions, et un plan d'action à court et moyen terme qui puisse, au moins sur la partie critique de la RD1082 dans le cœur de village, redonner au citadin un usage apaisé de l'espace public, sur des lieux forts de la commune.

L'atelier a été l'occasion de nombreuses discussions sur le devenir de cet axe avec les étudiants, bien conscients de la difficulté de la tâche. On peut retenir certaines orientations :

- Les conditions difficiles que cet axe impose au village sont un fait de la seconde partie du vingtième siècle, laquelle période a donné toute sa confiance dans une technique omniprésente, et où, globalement, les véhicules ont imposé leur rythme et leurs contraintes à toute vie urbaine. Ce n'était pas le cas auparavant, lorsque la voie, loin d'être une nuisance, était d'abord une chance, un élément fondateur du village. Cela ne pourra pas être le cas dans le futur proche, celui du milieu du 21<sup>ème</sup> siècle, alors que le changement climatique et la crise des ressources imposera une reconfiguration de la logistique et des déplacements, remettra sans aucun doute les questions de santé publique au tout premier plan.
- Ce préambule, fondamental, pousse à envisager l'apaisement futur de la RD1082 de toute autre manière que l'on avait pu le faire dans la dernière partie du 20<sup>ème</sup> siècle. Alors que l'on aurait pu imaginer il y a une ou deux décennies à peine, avec une hypothèse de croissance continue du trafic, sacrifier des terrains agricoles ou naturels, engager des budgets conséquents et dépenser une quantité d'énergie et de matière substantielle pour réaliser un contournement, on comprend d'emblée que cette tactique, dans les circonstances actuelles et avec les perspectives qui sont les nôtres, ne sont pas raisonnables.
- Pour donner des arguments plus rationnels et instruire les évolutions néanmoins nécessaires, il faut compléter la connaissance que l'on a des effets du trafic. En complément des études de trafic proprement dites, tout à fait traditionnelles et héritières du paradigme technique du 20<sup>ème</sup> siècle (où toute question technique avait une réponse technique), il faut sans doute envisager une évaluation plus exacte :
  - Des effets du trafic sur la santé publique : le trafic très important, notamment des poids lourds, doit avoir des effets qui ne sont pas anodins sur la quantité de particules fines présentes dans l'air, et donc sur la santé des riverains. Cet aspect est souvent négligé dans les études de trafic (malgré les obligations données par les Directives Européennes et la Loi sur l'Air qui en découle). Pour mémoire, une étude publiée en 2020 par les Universités de Harvard et de Birmingham évalue à 100.000 décès par an les effets de cette pollution en France<sup>1</sup>. Il faut comprendre cela à l'aune de la situation particulière de Balbigny, qui n'est sans doute pas la plus critique, mais rappeler le caractère létal de la pollution issue du trafic automobile est une manière nouvelle de remettre les choses à leur place, et d'envisager des solutions différentes.
  - Des effets du trafic sur l'économie locale : on devine sans le savoir avec précision que la desserte par la route historique a des effets positifs directement monétisables (chiffre d'affaire, nombre d'emplois) sur l'activité du bourg, ce que le représentant des commerçants a confirmé pendant l'atelier. Mais une version de la route avec moins de camions, voire moins de voiture, et des espaces publics moins saturés par les stationnements pourraient avoir aussi des effets en termes d'attractivité pour le village, des « externalités positives », comme disent les économistes. Or, ces impacts ne sont que rarement évalués lorsque l'on effectue des études urbaines. La situation balbignoise est néanmoins suffisamment critique, comme en témoigne la dégradation de l'îlot République et la vacance d'une partie du bâti le long de la route qu'il conviendrait sans doute de mieux évaluer l'effet des alternatives.

---

<sup>1</sup> Cf. Karn Vohra, Alina Vodonos, Joel Schwartz, Eloise A. Marais, Melissa P. Sulprizio, Loretta J. Mickley, Global Mortality from outdoor fine particle pollution generated by fossil fuel combustion: results from GEOS-Chem, Harvard University and Birmingham University, 2020.

Ces éléments de connaissance élargiraient le champ de la réflexion et apporteraient probablement des solutions plus actuelles.

- Comme cela a été rappelé en introduction, l'hypothèse *business as usual* d'un maintien ou d'une croissance du trafic n'est pas compatible avec les objectifs des Accords de Paris sur le climat. Tout investissement lourd portant sur plusieurs décennies, il n'est donc pas raisonnable d'envisager des actions onéreuses et qui plus est consommatrices de ressources et émettrices de carbone portée par cette hypothèse. Le plus raisonnable est de considérer que les politiques publiques sur le transport et la logistique conduiront à réduire ce trafic dans la décennie qui vient, soit par un report sur le rail, soit par une sobriété affirmée des réseaux logistiques, soit par une politique tarifaire et fiscale moins favorable transport routier, ceci en sus des limitations qui pourraient survenir à cause du renchérissement excessif des carburants. Dans cette hypothèse, on peut considérer que :
  - La réduction, voire la limitation coercitive du transit des poids-lourds sera effective à moyen terme ;
  - La réduction du trafic des automobiles, notamment pour les trajets pendulaires, est elle aussi probable, de manière d'abord spontanée à cause de la hausse du prix des carburants (réorganisation des trajets, télétravail auto-organisé, augmentation du co-voiturage) mais aussi avec l'aide des politiques publiques (lieu d'accueil de télétravailleurs, amélioration des liaisons douces sur les courtes et moyennes distances du quotidien, amélioration de la desserte ferroviaire).
  - Restera alors la contrainte du passage des convois exceptionnels, qui peut être traitée de deux manières :
    - Une manière légère et allant dans le sens de la sobriété et de « l'intelligence des organisations » (smart process) et qui, compte-tenu du caractère exceptionnel de ces passages, pourrait limiter à un sens la circulation par un système de feu (ou, le cas échéant, une assistance particulière de la police des routes) sur la portion la plus critique en termes de profil, permettant de gagner environ un mètre et de ménager des trottoirs raisonnablement accessibles ;
    - Une manière intermédiaire, néanmoins plus lourde en termes d'investissement et de complexité opérationnelle et donc plus difficile à envisager, qui revient à aménager la continuité de la rue de l'industrie et du boulevard de la Tuilerie le long des voies de chemin de fer jusqu'à l'entrée du village vers le chemin de Bois-vert. La difficulté principale de la cration de cette voie secondaire se situe au droit du passage sur voie ferrée (pont étroit et probablement pas calibré pour les charges prévisibles, question des rayons de giration nécessaires pour ce type de véhicules). Néanmoins, la création de cette « déviation » pourrait à moyen terme alléger aussi la route historique du transit des poids lourds, et favoriser donc une option plus radicale de revalorisation de la RD1082.
  - Les actions à court terme doivent se focaliser sur les aménagements des espaces publics transversaux du cœur de village et leur relation avec le reste du réseau de déplacement du village, dans l'épaisseur du bourg.
- De manière plus détaillée, les actions possibles à court terme pourraient être les suivantes, en complément des actions d'amélioration du réseau de promenades évoquées au précédent chapitre :

- Une action prioritaire sur le sud de la place de la Libération, incluant la rue Jeanne Giroud : traitement unifié d'un même sol et d'un nivellement faisant disparaître la présence de la voiture, nouvelles plantations avec fosses d'arbres et noues beaucoup plus généreuses, bref une vraie « place de marché ». La construction d'une halle pour le marché et les événements festifs pourrait d'ailleurs être un élément fort de ce renouvellement et de l'affirmation de la « centralité » villageoise.
- Une action sur toute la « nef » de stationnement située derrière l'église, dont les dimensions généreuses (110 mètres par 17 à 18 mètres) devraient conduire à constituer un grand mail planté, servant effectivement au stationnement comme aujourd'hui, mais avec un sol neutre qui rende l'espace polyvalent et permettent, à l'occasion, de libérer l'espace des voitures pour offrir aux activités urbaines un sol unitaire de grande qualité.
- Une action sur la place de Verdun où, en conservant les stationnements « minute » de chalandise de proximité qui font fonctionner les commerces, on doit pouvoir planter une série de grands arbres en parallèle avec la rue du Onze Novembre, à une distance compatible avec le passage des convois exceptionnels, mais qui aurait l'avantage d'offrir dans la perspective de la rue historique très étroite et minérale une présence de feuillages imposants, tout en « climatisant » cette place où les bars et restaurants pourraient ouvrir des terrasses plus généreuses. Sur cette place, compte tenu des capacités de stationnement existantes et de la proximité des parkings de la rue Claude Pilaud, il paraît aussi utile de traiter tout le devant de la mairie en continuité avec la place de Verdun, comme un grand mail planté, en supprimant les quatre places de stationnement qui constituent aujourd'hui une « verrue » qui sépare la principale institution de la commune du reste de la vie urbaine.
- Une transformation complète de la place triangulaire située entre l'espace lumière et l'îlot République, en « banalisant » le traitement de sol de la portion de voie entre le pont et la rue du Onze Novembre/8 mai 1945. Cet espace public accueille l'équipement culturel de la ville. La présence de stationnement y est aujourd'hui relativement résiduelle et, compte tenu des capacités de foisonnement aux horaires des spectacles/films et des distances réelles dans le centre bourg, on peut raisonnablement imaginer supprimer les places, à l'exception peut-être d'une ou deux places réservées aux personnes à mobilité réduite. Là encore, la place pourrait-être généreusement plantée sur son axe médiant parallèle à la D1
- Au nord de l'îlot République, un recul d'alignement permettant l'aménagement d'un trottoir planté large sur la partie sud-ouest de la RD1082.
- Au nord de l'îlot République, la mise en valeur de la rue Pasteur et des espaces piétons résiduels entre cette rue et la RD1082 : traitement de la nouvelle rue Pasteur comme un « parvis » paysagé de l'îlot, avec la chaussée traitée en continuité avec les espaces piétons, noue généreusement plantée pouvant prendre en charge la question du ruissellement probablement délicate à cause de la contre pente, traitement de seuils généreux devant les habitations nouvelles, où les habitants pourraient développer leurs propres plantations devant les façades, etc.

Notons que ces trois dernières actions devraient faire partie du projet de restructuration de l'îlot République, et la programmation de son financement, en cohérence avec le plan guide des espaces publics.

- A terme, grâce à la libération de la friche ferroviaire sud (triangle) optimisation du stationnement sur la partie est de la place Balbinus et amélioration des cheminements piétons depuis la traversée de la voie ferrée et le pôle médical vers le cœur de bourg. (cf chapitre suivant sur la friche ferroviaire)
- Sur la rue Claude Pilaud, manifestement surdimensionnée, on peut imaginer une réduction du profil utile et un passage en zone 20, une plantation systématique, et la réalisation de noues (comme sur la rue du Port) qui auraient l'avantage de réduire les effets du ruissellement des surfaces minérales du village en « aval » des places et en amont des rives de Loire et de la zone d'aléa moyen et fort des inondations

Un phasage est bien évidemment nécessaire, mais une étude de conception globale serait bienvenue, pour garantir une cohérence et inscrire chaque action dans une sorte de « plan guide » des espaces publics et de l'aménagement du centre bourg.

### **Le potentiel de la friche ferroviaire, entre activité et cœur de village**

#### *Constat.*

Très précisément entre la principale zone d'activité de la commune et le cœur de ville, l'emprise des rails est flanquée de deux friches totalisant 6200 mètres carrés environ.

La friche est composée de deux parties : au nord-est des voies, sur la rue de l'industrie, un terrain rectangulaire d'environ 265 mètres de long et 30 mètres de large environ (soit une surface de 5000 mètres carrés) ; au sud-ouest des voies, contre la place Balbinus, une parcelle triangulaire de 130 mètres de long, 1200 mètres carrés et dont la plus grande largeur est 17 mètres. La partie nord de la friche est plantée d'arbres, avec un début d'enfrichement. La partie sud est séparée de la place Balbinus par une rangée d'arbres décoratifs de médiocre qualité.

Le terrain est manifestement inutilisé.

La friche a une position exceptionnelle dans la commune : en plein centre, à deux pas des activités,

Le devenir de ces friches ferroviaires résiduelles correspond, sur tout le territoire national, à des milliers de cas de ce type. Ces dernières décennies, les différentes entités de la SNCF qui en ont la responsabilité ont concentré leur intérêt et leurs actions sur les friches métropolitaines, dont la valeur foncière peut-être très élevée, et qui sont donc des actifs dont la réalisation a une grande efficacité financière. Si certains sites, même inutilisés, sont gelés pour préserver des capacités techniques futurs, la non-disponibilité du foncier est, dans des communes de la taille de Balbigny, plutôt lié à un manque d'intérêt à court terme pour leur valorisation, et à une rétention foncière par défaut. Néanmoins, il faut mentionner que la pertinence de la vente de ces friches résiduelles est interrogée depuis quelques années par le propriétaire, qui commence à faire de la prospective en ce sens. C'est plutôt à une certaine échelle que se joue cette évolution stratégique, et il conviendrait d'associer les éventuelles démarches de la commune avec une approche plus générale avec d'autres collectivités, ou l'État, susceptible d'apporter une vision globale cohérente sur l'utilisation de ces terrains.

#### *Synthèse.*

En plein cœur de village, le devenir de ces friches est un enjeu majeur de développement pour Balbigny. Il ne faut pas simplement viser de récupérer quelques mètres pour améliorer le profil de la rue de l'industrie et créer une voie verte, mais considérer ces friches comme des terrains constructibles, pour des logements ou de l'activité à deux pas de la gare et du centre-ville.

### *Conséquence / Recommandations.*

Sur la partie nord-est, rectangulaire :

La largeur de 30 mètres devrait suffire, tout en respectant une marge de recul évaluée à 6 mètres, à ménager une promenade plantée piétons et cycles sur le côté de la rue de l'industrie ET à construire des logements et/ou des activités.

Compte tenu du trafic réduit de la ligne, et des vitesses d'exploitation, l'implantation de logements est envisageable, comme c'est le cas dans de très nombreux projets urbains en France et en Europe. La position à deux pas de la gare et en plein centre du village, qui plus est connectée par un passage piéton au droit de la rue des jardins, est aussi très favorable à l'implantation de lieux d'accueil des télétravailleurs, soit sous forme de tiers-lieu associatif, soit sous forme plus conventionnelle (entreprises). Un des édifices pourrait-être consacré à cette fonction ou, selon les options, les rez-de-chaussée des immeubles envisagés. Ce programme aurait l'avantage d'offrir aux Balbignois•e•s la possibilité de moins de déplacer, au moins quelques jours par semaine, d'économiser sur leur budget déplacement et de réduire leurs émissions de carbone. La localisation des télétravailleurs sur certains rez-de-chaussée a l'avantage d'occuper un niveau où les logements ont parfois des problèmes d'insertion urbaine (même si le plan en peigne autorise une ouverture des pièces de vie sur les jardins « intérieurs » à la parcelle) ; la concentration de ces locaux de travail sur un seul immeuble a par contre l'avantage de pouvoir mutualiser un certain nombre de services (reprographie, cafétéria, appui technique), de regrouper les catégories réglementaires sous le même toit (Résidentiel, Code du Travail, ERP) et de faciliter les modes de gestion (opérateurs, baux, propriété).

On peut ainsi imaginer un plan en « peigne » qui comporterait :

- Un recul de 6 mètres, dont la végétalisation est possible si sa hauteur est maîtrisée.
- Une bande constructible de 15 à 18 mètres, ce qui commence à autoriser des plots de belle dimension, comportant trois à quatre logements par niveau. Il convient dans ce cas de ménager entre les plots des jardins généreusement plantés, ombrageant les façades, et de reporter les besoins en stationnement sur la bande gagnée le long de la rue de l'industrie ;
- Une bande complémentaire de 6 à 9 mètres pour aménager, en reprenant la bande de stationnement existante plutôt indéfinie pour la porter à une largeur de 11 à 14 mètres, où peuvent être positionnés des stationnements, une allée d'arbres de haute tige et une noue plantée pour recueillir les eaux pluviales, une piste cyclable dédiée et un large trottoir.

On peut imaginer sur cette friche réserver une partie de la longueur de la parcelle pour un équipement public à venir.

Compte tenu des dimensions de la friche, et de cette emprise réservée en cas de besoin, la capacité correspond à 50 à 70 logements répartis sur 6 à 7 plots en R+2, et plusieurs centaines de mètres carrés dédiés à des structures d'accueil de télétravailleurs.

Nota Bene 1 : la largeur de 30 mètres a été évaluée sur la base du cadastre (géoportail) en extrapolant le profil ordinaire du domaine ferroviaire à proximité du site sur le site de la friche. Il faudrait bien évidemment une étude plus poussée, en lien avec l'exploitant de la ligne, pour définir avec précision quelle serait la limite optimale du domaine ferroviaire. Cette mesure de 30 mètres peut donc varier, et il est raisonnable en l'état d'imaginer qu'elle ne sera jamais inférieure à 25 mètres.

Nota Bene 2 : les distances de recul des constructions avec le domaine ferroviaire étaient jusqu'à très récemment établies par un texte datant de...1845, elles ont été actualisées en avril 2021 et

définies plus précisément dans le décret n°2021-1772 du 22 décembre 2021 qui fixe entre 2 à 6m le recul, selon les caractéristiques. Il a donc été considéré comme raisonnable de prendre un recul de 6 mètres pour se placer dans la situation la plus défavorable. Comme cela a été le cas pour le projet balbinois du centre médical sur l'ancienne gare, toute construction sera impactée par des contraintes de chantier importantes (notamment impact des moyens de levage sur le domaine ferroviaire). Mais cette contrainte n'est pas insurmontable si elle est prise en compte dès l'amont du projet. Elle peut au contraire inciter à développer des modes constructifs adaptés (filiales sèches, préfabrication, réduction des temps de montage, réduction du besoin de grues et d'échafaudage, etc.) intéressants sur bien d'autres plans.

Sur la partie sud-ouest, triangulaire :

La reprise de cette friche pourrait permettre une optimisation des cheminements piétons et des stationnements sur la place Balbinus :

- Meilleure connexion des circulations piétonnes depuis le nord-est de la commune vers le cœur de bourg et ses commerces ;
- Végétalisation beaucoup plus généreuse, en reconsidérant les plantations existantes obsolètes et en mauvais état (développement insuffisant, mauvaises conditions de plantation, choix d'essences inadaptées) ;
- Gain de quelques places de stationnement, ce qui favorise la libération de certains lieux de la place de la Libération notamment, beaucoup plus stratégique en termes de localisation dans le cœur de bourg.

*Note sur la méthode et l'échelle de négociation* : la cession de ces friches ne rentre pas forcément dans les priorités du propriétaire. Toutefois, comme cela a été mentionné, la question des innombrables friches « mineures » du groupe SNCF a déjà été identifiée ces dernières années. Il est donc préférable :

- De négocier le cas échéant avec un projet porté par la collectivité, où la dimension « intérêt général » est bien affirmée ;
- De négocier au bon niveau, avec des effets de synergies (exemple : familles de sites similaires, à l'échelle régionale, avec ou sans l'appui de la collectivité régionale ou de l'Établissement Public Foncier).

## **L'îlot République comme prototype : habiter au cœur de Balbigny, et au bord de la Loire**

### *Constat.*

L'incendie de l'immeuble d'angle de la rue du 8 mai 1945 et de la rue de la République a été le révélateur de l'état de vétusté d'une grande partie de l'îlot république, sur lequel une réflexion est lancée.

Une analyse plus poussée de cet îlot durant l'atelier a permis, notamment avec des images d'archive<sup>2</sup>, de mettre en évidence les caractéristiques suivantes :

- La structure parcellaire de cet îlot était en fait, il y a peu, la structure générale moyenne du village : parcelles en lanière orientée selon la topographie vers la Loire (dans le sens du drainage du terrain). Cette structure est encore très forte sur l'îlot république, et encore visible au sud-est et parfois au nord-est de la route historique. Sur l'îlot République, ces parcelles font au nord contre la rue Pasteur environ 85 mètres de profondeur pour des largeurs étroites comprises entre 5m à 10m (avec une dominante de l'ordre de 6/6,5m). Ces parcelles très étroites sont séparées de la partie sud-ouest de l'îlot par un chemin transversal qui peut déboucher sur la D1 au droit de l'espace Lumière. Sur la partie sud-est, plus proche de la Loire les parcelles sont aussi longues (90m environ) et ont par contre une largeur beaucoup plus importante, de l'ordre de 30 mètres.
- La césure intermédiaire a un caractère de chemin, la présence de la végétation est massive, on y a l'impression d'être ailleurs. Les jardins sont partout, très visibles. L'ambiance sonore, mais aussi la température plus adoucie sont très différentes de ce qui se passe sur les voiries principales.
- Le bâti est bas (R+1 et R+2) principalement installé en front de rue, avec quelques remises dans la profondeur de l'îlot. Ceci donnait un grand jardin à l'arrière de la maison, bien orienté au soleil et protégé des nuisances de la route historique ;
- Les maisons sont très étroites, et relativement peu profondes. Elles sont traversantes. Ce bâti familial, qui intégrait éventuellement des lieux de stockage ou des ateliers de travail, était tout à fait généralisé il y a un siècle, et jusque dans les années quatre-vingt, ceci sur tout le village : c'est ce qui donne aujourd'hui encore l'échelle particulière des rues les mieux préservées ;
- Il est relativement difficile de stationner sur les parcelles, mal accessibles et très étroites. Ce facteur a sans doute contribué à la vacance progressive d'une partie du bâti, tant la disponibilité en stationnement de proximité a été essentielle ces dernières décennies ;
- Ce « grain » du tissu urbain (mesure et texture, comme on parle du « grain » d'une photographie) a été sérieusement mis en cause à partir des années quatre-vingt : tout le village a été en réalité déstructuré par des opérations bien plus massives de logement collectifs très efficaces, épais, qu'il s'agisse d'immeubles de bailleurs ou d'investissements privés. Ces immeubles bien plus épais, bien souvent individualisés et mal insérés dans le tissu, à l'image de celui du Crédit Agricole sur la place de la Libération, ou celui de l'angle de la rue de la République face à la gare, rompent avec la structure du village. Ils souffrent de plus d'une qualité résidentielle moindre, car les logements qui les composent sont pour la plupart non traversant, relativement étriqués, avec des cages d'escalier aveugles, sans compter qu'ils donnent sur des aires de stationnement et

---

<sup>2</sup> Photographies aériennes en haute résolution en accès libre issues du site « remonter le temps de l'Institut Géographique National, cf. : <https://remonterletemps.ign.fr>

des voiries circulées. De plus, ces typologies sont complètement génériques : on les retrouve du nord au sud de la France, sans distinction de site.

### *Synthèse.*

L'îlot représente une manière d'habiter obsolète d'une certaine façon (par manque d'accessibilité, étroitesse du parcellaire, difficulté opérationnelle d'agir sur des terrains fragmentés) mais en même temps aussi en phase avec les problématiques contemporaines (accès à un jardin protégé, dominante du sol végétal, prise en compte de l'hydraulique, espace central potentiellement partagé et convivial...). C'est un paradoxe qu'il faut résoudre sans détruire ce qui fait la spécificité de cette forme urbaine, et qui était propre à l'histoire balbignoise.

### *Conséquence / Recommandations.*

Les discussions avec les étudiants ont mené aux orientations suivantes :

- Eviter à tout prix, même si cela a l'air plus simple à « monter », plus opérationnel, le remembrement vers des parcelles plus larges et l'implantation des typologies récentes qui, pour être très efficaces et rentables, rompent avec l'histoire du village ;
- Préserver la structure des murs ;
- Préserver la présence forte des jardins ; imaginer une structure paysagère fondatrice maillée, très forte, bénéfique à la fois pour la qualité résidentielle, pour la biodiversité, pour l'adaptation au changement climatique et pour la résilience hydraulique ;
- Ouvrir les parcelles sur un espace commun, au centre, lieu partagé de référence pouvant accueillir des fonctions communes (ateliers, abris, garde d'enfants et jeux d'enfants, barbecue, jardins thématiques, etc.). Cette cour jardinée doit déboucher à l'ouest sur la rue de la République vers la nouvelle place de l'Espace Lumière.
- Au moins une des parcelles au sud-ouest doit donner un accès public et partagé à la Loire. Cela pourrait aussi correspondre, comme dans un plan en forme de croix, à un passage issu de la rue Pasteur, et conduisant vers la Loire depuis la rue du 8 mai 1945. Cet accès n'est pas incompatible avec l'aménagement de ces parcelles et leur construction partielle ;
- Pour un aménagement résilient, insérer dans le site, dans les deux directions, des « jardins de pluie » (ou noues) plantées, qui pourraient d'ailleurs border l'espace central et contribuer à l'ombrager et accompagner les allées de la rue Pasteur à la promenade de bord de Loire ;
- Ménager sur une parcelle (ou plusieurs à regrouper) un stationnement mutualisé ombragé, et très aisément accessible à pied depuis la totalité des parcelles loties, ceci depuis l'intérieur protégé de l'îlot.
- Au nord, ménager un recul suffisant sur la rue du 8 mai 1945, pour résoudre au moins ponctuellement l'étroitesse du profil de la RD1082. De même, aménager les deux espaces publics de la rue Pasteur et de la place de l'espace Lumière/RD1 en coordination avec ce qui se passe sur les façades (voir chapitre sur les aménagements de la route historique) ;
- Définir plusieurs scénarios opérationnels :
  - o Un scénario avec de « petits investissements » et une démarche de concertation/participation (y-compris coopérative), parcelle par parcelle, en acceptant des remembrements ponctuels qui ne dénaturent pas la structure d'ensemble ;

- Un scénario avec un opérateur de référence, qui réalise une série coordonnée d'édifices, lesquels garderaient le caractère fragmenté et l'échelle tout en pouvant, avec la masse critique nouvellement construite, réaliser des économies d'échelle. Ce dernier dispositif permettrait sans doute plus aisément que le premier de rendre accessible l'ingénierie et les entreprises nécessaires pour construire en bio-sourcé selon un process bas carbone.
- Compte tenu du cadre réglementaire (hauteurs relativement basses, derniers planchers majoritairement inférieurs à 8 mètres) et de la situation géographique, l'emploi de la terre (brique de terre compressée, terre banchée) ou des techniques chaux-chanvre ou paille hachée sur structure bois seraient très bienvenues.

Cet objectif « bas carbone » nécessite un encadrement très précis : opérateurs, ingénierie, conception, qui pourra difficilement être obtenu avec les opérateurs courants. C'est l'occasion d'un « démonstrateur » ou d'une démarche d'excellence qui pourrait recevoir le support actif de l'état ou d'autres collectivités locales.

## **La ZAIN : quelques questions d'articulation des échelles**

### *Constat.*

Durant les ateliers, les étudiants n'ont pas souhaité concentrer leurs efforts sur les hypothèses d'aménagement de la ZAIN. Non pas que ce sujet, qui intéresse aussi bien la commune que les services de l'état, soit un sujet mineur qui ne mérite pas toute l'attention possible, mais parce qu'un certain malaise est très vite apparu lorsque le sujet a été discuté, ceci sur la base des documents transmis (faisabilité sommaire d'un plan de masse sur la zone de Bernard entre l'échangeur et les rives de la Loire, à cheval sur la D56).

Premièrement, comme l'indique l'acronyme, l'implantation de la ZAIN est liée à des critères déconnectés de la situation particulière de Balbigny.

Deuxièmement, la création d'un pôle d'activité strictement lié à un réseau autoroutier, et donc à un système logistique global émetteur massif de carbone apparaît en fort décalage avec les problématiques environnementales contemporaines et avec les politiques publiques qui, par ailleurs, s'efforcent de mettre en place les moyens de respecter les engagements des Accords de Paris. Comme le prévoit la réglementation, on sait que l'installation d'une telle zone sera accompagnée de mesures compensatoires, mais ce dispositif très indirect, et qui lui aussi peut porter sur des échelles bien supérieures au périmètre de la commune, n'a pas convaincu les étudiants de la pertinence de leurs éventuelles propositions.

Troisièmement, la même remarque peut être formulée quant à l'artificialisation des sols qu'entraîne la création de la ZAIN.

Néanmoins, on pourrait considérer qu'étant planifiée, la création de cette zone d'activité « d'intérêt national », malgré son étrangeté, mérite que l'on essaie, tout au moins, de faire profiter au maximum la géographie locale, dont la commune de Balbigny, de ses effets directs sur le territoire.

### *Conséquence / Recommandations.*

Au vu des esquisses produites à ce jour, on peut mettre en exergue les réserves et les orientations suivantes :

- Nécessité d'apporter un soin au grand paysage, depuis la plaine : la ZAIN s'implante en pied des collines, sur une sorte de « croupe » dont la pente est relativement faible (2,5 à 5%). Néanmoins, le dénivelé est de plus de 30 mètres entre la rive et le haut de la zone. Cela signifie que les bâtiments seront très visibles depuis le large dégagement offert par la plaine agricole fertile de la rive droite, notamment depuis les chemins et routes qui la parcourent, dont la D1. Or, compte tenu du caractère assez remarquable de cette Plaine, et de son rapport visuel aux coteaux, cela n'est pas souhaitable. Il faudra donc envisager, dans tous les cas, une structure paysagère arborée beaucoup plus robuste que celle qui est esquissée, de préférence constituée de lignes boisées suivant les courbes de niveaux selon des paliers successifs.
- Grande attention à porter au tracé des plateformes et des voies par rapport à la topographie, et à l'économie du nivellement : les lignes rectilignes esquissées aujourd'hui pour le tracé des voies présentent l'apparence d'une grande rationalité. Pourtant, compte tenu de l'échelle du site, deux problèmes conséquents peuvent être soulignés.
  - o D'une part les plateformes supportant les entreprises, qui seront nivelées, au prix de terrassements considérables, selon des pentes très faibles. Si elles sont installées comme cela est envisagé en quatre paliers environ, le dénivelé global de l'ordre de 25 m se divisera, pour chaque plateforme, en en tenant compte des pentes résiduelles des

plateformes, à environ 6 m de talus, ce qui est considérable et très difficile à traiter de manière à la fois économe et paysagère (...sorte de pléonasme). Malgré la pente relativement faible du grand site, cela correspond très probablement à des volumes remblai/déblai très supérieur au million de mètres cubes.

- D'autre part, le tracé des voies envisagé, rectiligne, ne correspond pas à la forme générale du sol, qui épouse la « croupe » de la morphologie du site. Tracé des voies droite dans un site où les courbes de niveau sont courbes impose soit des voies « bombées », ce qui n'est pas très élégant et entraînera, sur les côtés, une grande complexité du nivellement des plateformes, qui seront « étagées » pour suivre les variations de la pente, et par conséquent bien peu flexible en terme de planification programmatique et de reconversion éventuelle, soit des voies très terrassées, en fort déblai en leur centre et en fort remblai sur leur extrémités, avec des conséquences désastreuses sur le bilan global des terrassements et leur impact écologique.
- Grande attention à porter aussi au droit de la crête suivant le ravin du ruisseau du Bernard, un site aujourd'hui remarquable, qui mériterait d'être préservé de tout mouvement de sol, et pour lequel les travaux de voirie et les implantations en « balcon » seraient dommageables. De manière générale, aucune implantation ni infrastructure ne devrait dépasser l'emprise de l'actuelle route départementale, à moins de faire l'objet d'un travail de conception très sophistiqué, prenant en compte le passage du vallon et la visibilité renforcée de cette position en belvédère.
- Envisager les hypothèses de connexion avec le réseau ferré, compte tenu de l'implantation à cheval sur les voies existantes, et les rendre possible à terme dans tous les cas. Attirer des entreprises « embranchées » en interface route/rail pourrait-être en effet une caractéristique de la ZAIN à moyen terme, sachant que le renforcement du fret est relativement inéluctable si l'on souhaite respecter nos engagements environnementaux.
- Dans tous les cas, Travailler sur les liens « doux » à tracer et à aménager entre le village et la zone d'activité, de manière à ce que les employés puissent, potentiellement, habiter le village et se déplacer sans voiture sur la distance de 2 kilomètres à peine qui les séparera du cœur de village. De même, privilégier la mutualisation de services (restauration, par exemple) « partagés » à mi-chemin entre le village et la zone d'activité, de manière à tirer parti de l'activité économique pour pérenniser des établissements qui, sans cette population salariée ou indépendante, ne pourraient pas s'implanter sur le site.
- Il va sans dire que les mêmes règles de dessin devraient s'appliquer à cette nouvelle zone qu'aux autres espaces publics de la commune, à savoir la continuité et la qualité paysagère des voies piétons et cycles, le recueil intégré des eaux pluviales dans la conception paysagère des noues et autres surfaces plantées, la plantation abondante des voies pour en ombrager les parcours, et réduire les îlots de chaleur qui seront considérables compte tenu des surfaces d'implantation envisagées. Compte tenu de l'imperméabilisation considérable que représente ce projet, il faut aussi imaginer une trame végétale secondaire transversale (perpendiculaire à la pente), une plantation systématique de toutes les aires de stationnement, une mutualisation radicale des stationnements (pour éviter le « chacun sur sa parcelle » et réduire ainsi l'importance des emprises minéralisées), ainsi qu'un système de noues et de bassin de rétention qui, sans aucun réseau en sous-sol ni stockage enterré, assure des épaisseurs boisées ou des prairies de largeur suffisantes pour renforcer la structure paysagère d'ensemble, à l'échelle du demi-kilomètre carré qui est impacté par le projet.

- Enfin, sur les mesures compensatoires, la stratégie de répartition des efforts devrait bénéficier d'abord à la commune et aux alentours du site, en évitant les transferts de compensation (financement sur sites distants à éviter) pour les localiser sur le territoire même. En particulier :
  - Aménagements liés aux promenades de bord de Loire ;
  - Aménagement du réseau des « modes actifs » et de son paysagement ;
  - Bonification et renaturation des ruisseaux affluents de la Loire ;

Bref un grand projet de paysage à l'échelle du projet.