

Saint-Marcellin

Notes pour une synthèse des marches

Pascal Amphoux, Nicolas Tixier

Version du 22 avril 2022

Note de lecture : les expressions entre guillemets ont été directement énoncées par les participants aux marches.

Marche 1

Vendredi 1^{er} avril 2022 – 14h30 à 18h00

15 participants

Départ depuis le Champ de Mars > secteur de la gare

Des obstacles

Des éléments ou objets qui à l'issue de la marche apparaissent pour beaucoup comme des obstacles physiques – qui entravent le cheminement ou la vue principalement :

- le tribunal qui barre l'axe menant de la gare au centre-ville
- les surfaces de parking ou les places de stationnement (devant le parvis de la gare, derrière la gare côté Plaine, devant les façades Nord du Champ de Mars, devant les vitrines de la Place d'Armes, etc.)
- les pots de fleurs "style rue piétonne de ville"
- l'estrade et les bancs nouveaux devant le Biocoop, avenue du collège

Des déplacements dits doux

Deux arguments majeurs :

- *Une ville piétonne à l'échelle urbaine* : tout le monde fait le constat des courtes distances dans le périmètre historique restreint (celui de la ville moyenâgeuse) et dans le périmètre élargi (jusqu'au secteur gare). C'est de fait "une ville du quart d'heure" (à pied) ; mais cette qualité, oubliée, est à restaurer, valoriser et remettre aux goûts du jour ; non plus faire des rues piétonnes "exclusives", mais "inclusives", qui promeuvent, testent et réalisent peu à peu des "espaces partagés", avec des modalités différentes suivant les situations ou configurations ;
- *Une ville cycliste à l'échelle péri-urbaine proche* : tout le monde fait le constat de l'usage de la voiture pour les distances faibles ou moyennes ; la question du développement d'un réseau cyclable performant (sites propre ou partagé ici aussi) apparaît comme une manière d'accompagner la volonté d'en réduire l'usage par le développement d'une offre complémentaire.

De la végétalisation

Tout le monde en principe est "pour" la *végétalisation* (et tous les arguments sont avancés, de la grande cause de la lutte contre le réchauffement climatique, de la porosité des sols ou de la vie biologique au confort d'usage ou à l'esthétique paysagère), ce qui n'empêche pas certains d'être en même temps "contre" par peur de la disparition des places de stationnement (et là aussi les arguments sont divers, de l'extension de la couverture végétale globale de la commune à la proximité de territoires naturels ou à la nécessité de la voirie pour desservir les commerces, les logements, etc.). Comment sortir de cette opposition ?

Constat : la réserve végétale est essentiellement le fait de propriétés privées (« c'est un facteur favorable pour l'air, tant mieux... »), l'espace public est par contre menacé d'un excès de *minéralisation des sols* (« ... et là il y a surchauffe l'été et ça ne va pas s'améliorer, on doit anticiper » – cf. le Champ de Mars actuellement, les plantations en pots dans les rues, etc.)

Du patrimoine

Enjeux partagés par tous de la valorisation du patrimoine bâti avec des demandes de restauration, réhabilitation, rénovation. Paradoxe d'un patrimoine invisible de l'intérieur (déficit d'entretien, de ravalement de façades, de petites interventions destructrices), même si la cohésion moyenâgeuse de la ville ancienne est bien apparente depuis les collines ou promenades dominantes alentour (vue des toits et de l'Eglise, etc.).

Enjeu : quelle(s) stratégie(s) adopter ? De la coercition (règlement de ravalement, etc.), à l'implication d'acteurs (filère artisanale locale), à la sensibilisation (festival lumière, artistique, etc. pour révéler les qualités inouïes ou invisibles)

Discussion sur le patrimoine architectural au sens strict et sur les autres formes de patrimoine, "ordinaire", et qui font l'esprit des lieux : l'échelle et le charme de la voirie, la diversité des espaces publics, la question des revêtements de sol, la qualité des passages sous l'îlot Gambetta, etc.

Enjeu : « Places, petites rues et passages du centre-ville ». Par exemple pour la place Jean Sorrel, pour laquelle il faut travailler le paradoxe exprimé entre ouverture et fermeture (entre l'envie de maintenir le caractère confidentiel de la place et une demande d'ouverture sur le côté gare et Gambetta).

De la place du commerce au centre-ville

Nombreuses discussions sur la place du commerce, la nostalgie de l'animation ancienne, les difficultés d'accès, la disparition de commerces essentiels, la persistance de certains autres, la nécessité d'un renouvellement, etc. Comment s'écarter de la seule obsession des places de parking ?

Une proposition débattue avec intérêt : mettre en place un système d'acheminement des marchandises achetées dans les rues centrales aux portes du centre historique, à proximité des parkings. Autrement dit, faire patrimoine en refaisant du centre historique un centre commercial du XXI^e siècle, c.-à-d. un lieu de parcours et de déambulation ouvert où les achats lourds peuvent être faits à volonté de magasin en magasin et retirés à la sortie pour embarquement (réintroduire certains aspects de la logique du supermarché du XX^e siècle dans l'usage de la "vraie ville")

Des propositions singulières

- Couvrir la Grande Rue

- Cheminer sous les arbres
- Un commerce de chapeaux
- Une opération de ravalement des façades de la Grande Rue
- Un réseau de pistes cyclables au-delà du centre historique
- Un festival de l'arbre de ville
- Améliorer les "entrées de ville" – avec quatre points cardinaux sensibles : la sortie de la gare au Sud (Où est la ville ?), les têtes Ouest et Est du "Cours Gambetta" (ronds-points routiers), le Champ de Mars (image d'un parking et d'un grand délaissé dans les recoins duquel il y a quelques équipements pour enfants ou adolescents)
- Redonner une unité d'ensemble ou défragmenter le Champ de Mars (dans le prolongement des premières actions de déminéralisation déjà effectuées)

Des utopies partagées et partageables

Revaloriser la croix structurante des voiries historiques Est Ouest (la Grande Rue de Romans à Voiron et la route de Valence à Grenoble autour et le long de l'îlot Gambetta) et d'un cheminement majeur Nord-Sud (à valoriser entre la gare et le champ de Mars). Un « faire patrimoine » à l'échelle urbaine. L'îlot Gambetta est traversé par des passages étroits, mais nombreux à revaloriser ou enrichir (motif du percolateur possible par la multiplicité des passages).

Faire de Gambetta un grand cours et espace public majeur (et non plus une route de contournement), un grand cours attracteur et non plus expulsant et infranchissable, à l'interface entre le quartier historique et le quartier XIXe en mutation (interface aujourd'hui nécessaire pour établir le lien avec la gare), profitant de la ligne de trois équipements publics majeurs (l'école, le tribunal et l'hôpital), trois parvis et un mail planté (mémoire de celui qui était à l'origine), etc. Un espace public majeur traversé par la route et non une route bordée d'espaces publics mineurs. La poste changeant de côté (îlot Gambetta) viendrait renforcer l'intérêt public de ce cours.

Un musée du fromage – international : qui croise les enjeux de reconquête identitaire locale permettant d'impliquer et de visibiliser les filières locales de l'AOC Saint-Marcellin avec une ambition d'attractivité internationale d'un lieu d'échange, d'exposition et d'expérimentation sur la fabrique du fromage (Réf. : Gruyère)

Un schéma conceptuel

A proposer peut-être comme support pour l'atelier avec les tables tournantes. La croix, l'axe de la gare (dégagement du parvis, priorité piétonne, mail planté jusqu'au tribunal...), le cours Gambetta (Les deux têtes, les trois parvis. Le Grand Mail, le futur emplacement de la poste...), le percolateur (avec le nouveau passage de la poste), la Grande Rue super marché du XXIe, la Place d'Armes (réduction de la place automobile, redistribution des places du marché, déplacement des bancs et estrades du Biocoop...), le Champ de Mars (avec réunification, cerne périphérique, déminéralisation, redistribution plus nette de l'espace de parking mutable, etc.

À terme et à l'issue du débat final. Une carte projectuelle et narrative comprenant et complétant tout cela sur un registre poétique.

Marche 2

Samedi 2 avril 2022 – 10h00 – 13h00

20 participants

Départ depuis le Champ de Mars > secteur de la gare

Enjeux et principes

« Il faut se préparer à la ville sans voiture ».

« Il faut penser Saint-Marcellin à 20'000 habitants » (anticipation du retour en ville)

« Il faut penser offre de logements et de services »

- Enjeux fonctionnels. « *Embellir Planter Apaiser Déminéraliser* »... (EPAD...) – pour réagir face à « une ville triste et vieillissante »
- Enjeux sociaux. *Ouvrir et fermer*. Établir des liaisons manquantes (passages, franchissements, traversées), mais maintenir les différences d'ambiances et d'échelles entre les espaces publics – pour préserver « une ville agréable qui reste à taille humaine »
- Enjeux sensibles. *Valoriser le contraste* entre le minéral et le végétal (sols et couronnes), le proche et le lointain (vues urbaines et ouvertures paysagères), le mat et le réverbérant (routes passantes, rues et passages étroits)

Des propositions singulières

- Un salon de thé à la Place Jean Sorrel
- Des petits commerces ouverts tard le soir
- De nouvelles formes d'abonnement à la Médiathèque (adolescents)
- Une antenne de l'Université à Saint-Marcellin (ramener des jeunes)
- Traitement paysager de l'avenue de la Saulaie en continuité du Champ de Mars
- Action : « Un arbre, un banc » dans toute la ville

Utopies partageables

Des parkings catalyseurs. Comment faire de la question récurrente et oppositionnelle des parkings un aménagement catalyseur d'usages nouveaux et de pratiques heureuses ?

- Penser Mutualisation (partage et complémentarité) et Mutabilité (reconversion à terme, préservation de la porosité des sols, « géométrie, fréquentation et extension variable », etc.)
- Sensibilisation aux nouvelles mobilités (tendances prospectives, tests véhicules publics, trottinettes, vélos, etc., atelier réparation pour les mobilités douces, ...)
- Politique de transport multimodale (suppression de places automobiles versus installation de parcs à vélos, proximité des arrêts de bus ou de la gare, etc.)
- Variabilité temporelle des usages : parkings à temps limités (dépose-minute, 10 mns – 20 mns) « Moins de stationnements pour une meilleure accessibilité ! »

Un centre-ville commercial-historique. « Centre-ville centre commercial ».

- Réactiver l'attractivité commerçante par une baisse d'impôts et de la charge fiscale (objectivement haute), abaissement qui devrait être ciblé pour rétablir une justice sociale et motiver des actions "transitionnelles" (favorables à la transition écologique)
- Repérage des opportunités économiques et écologiques

- Animation ou réanimation d'événements : quinzaine commerciale, retour du cirque, braderie de septembre...

Patrimoine du futur. Comment faire du patrimoine un instrument prospectif, une source d'inspiration, un opérateur d'actions et non seulement un objet de protection ?

- Repérage des logements ou immeubles vacants
- Aides à la réhabilitation (subsides, réseau de compétences et de savoir-faire...)
- Formation des collègues et responsables des services publics ou privés
- Sensibilisation tout public. Festival Lumière pour révéler les qualités d'un arbre ou d'une façade d'un détail architectural. Plantations collectives d'alignement' d'arbres. Etc.
- Action diagnostic arbres de ville
- Opération façades de la Grande Rue et petites interventions contemporaines, etc.

Centre-ville élargi. Comment ne pas faire du centre historique une enclave (abandonnée ou muséifiée), mais un centre qui articule les échelles du territoire, qui « fasse descendre du Vercors », permettent « aux résidents à 10 ou 20 km de venir faire leurs courses », à proximité plus grande de

- valoriser la connexion à la gare
- traiter le franchissement de Gambetta (boulevard et îlot'
- s'articuler aux plaines et terrains de sports
- organiser la chaîne des parcs
- développer le réseau vélo électrique vers les secteur d'habitation diffuse

Marche 3

Mardi 12 avril 2022 – 19h00 – 21h30

25 participants

Départ depuis le parvis de la gare > Champ de Mars

Des hauts lieux de projet

Le quartier de la Gare, le « cours Gambetta », le Champ de Mars : trois lieux à forte valeur symbolique, trois espaces publics majeurs : sur lesquels sont souvent critiqués des petits aménagements réalisés au coup par coup de manière plus ou moins aléatoire à des époques différentes ; et sur lesquels, par défaut, se fait sentir un *besoin de vision prospective* ("projets démonstrateurs ?) qui permette d'orienter les choix et de négocier les actions privées ou publiques en fonction de cette vision à partager

- **Le quartier de la gare.** Une conscience de l'importance stratégique de la gare comme interface avec l'extérieur (Grenoble Valence), et un désir de développement latent chez tout le monde. Sont notamment discuté :
 - *la question du franchissement des voies ferrées* – à doubler ou en tout cas à améliorer l'enjeu est très grand puisqu'il s'agit de relier deux nouveaux quartier d'habitation à proximité immédiate de la voie SNCF, la Plaine et la Gare ; comment lever le caractère dissuasif de la passerelle actuelle (hauteur, esthétique, passage des vélos, ascenseur, débouchés sur parking, et .) ;
 - *la question de l'entrée de ville et de l'orientation depuis la sortie de la gare.* « La sortie de la gare c'est l'entrée dans la ville ; « Une invitation à la ville » : il faut que la direction centre-ville soit explicitement (signalétique) et surtout implicitement améliorée : traitement du parvis (il est conçu comme un "giratoire-dépose-minute" et pourrait redevenir un espace d'accueil extérieur, sous les arbres, qui prolonge la salle de spas perdus et fasse le lien avec le café des arcades), création d'une place de la gare qui mêle aux places de parking récemment aménagées les aménités d'un véritable espace public (lieu de rendez-vous d'attente, de rencontres, café, assises, etc) ; reconversion de l'ambiance de la rue centrale qui mène au centre-ville (plantation, espace partagé avec mobilité douce, premières arcades sur l'îlot programmé) ;
 - *la question du schéma de circulation du quartier* : reprise du jeu de sens uniques aujourd'hui mal vécus dans un schéma fonctionnel d'accessibilité aux îlots d'habitation : principe de l'alternance une rue sur deux, alternance du sens de circulation (Nord-Sud Sud-Nord) et/ou alternance de la modalité de transport dominante (TP – Transports Publics – MD – Mobilités Douces – TIM – Transports Individuels Motorisés)
- **Le « Cours Gambetta ».** Tout le monde s'accorde sur les potentialités importantes de cet espace et sur l'opportunité que représente le transfert de la poste et la construction d'une nouvelle façade pour l'hôpital.
 - *Enjeu Verdissment* : hypothèse d'un grand mail planté généreux avec ambiance "grand cours" associant circulation automobile, déambulation et ombre (« Il y a ici une autre ambiance, quelque chose qui fait penser à Arles, Avignon ou une ville du Sud, avec les petits passages sur le côté »)
 - *Enjeu Désaturation du trafic.* Paradoxe à assumer 18'000 véhicules/jour sont évoqués (c'est la référence Könliz des années 2000 où est réalisé un

franchissement à priorité piétonne devant des centres commerciaux qui laisse passer cette densité de circulation). La possibilité de détourner les véhicules et camions qui ne font que transiter. Celle de ralentir le boulevard Gambetta et de le remettre en connexion ou de le resynchroniser avec la Grande Rue (effet contre-allée). « Ce sont deux mondes et pourtant... »

- *Enjeu signalétique* (là encore *explicite et implicite*) pour que la proximité immédiate du "centre-ville – centre-commercial" soit perceptible depuis le boulevard (visibilisation emblématisation des petits passages), mais aussi depuis le rond-point de l'Europe, la question de l'entrée de ville à nouveau ; la possibilité de report de parking sur les têtes du boulevard (côté Est en particulier) ou du nouveau cours est évoquée.
- **Le Champ de Mars.** « Retrouver le Champ de Mars », a-t-il été dit et c'est peut-être le maître-mot : cela veut dire, lui redonner ses contours, son unité, son échelle monumentale et sa géométrie initiale, pour lui redonner son potentiel événementiel et une valeur d'usage quotidienne majeure. Nombreuses remarques sur :
 - *les aménagements provisoires* peu convaincants (fonctionnellement, socialement et esthétiquement) de la façade sud du champ de Mars le long de la face nord de la ville historique (bande étroite, inconfortable, aménagements provisoires, "rustines", bande de stationnements ou grande surface de parking qui met le Champ de Mars à distance, le rend invisible alors que c'est le dégagement majeur...);
 - *la position des places de jeux au nord et l'inversion souhaitable*, logique ou désirée, avec les parkings situés contre la ville côté sud (logique d'une place de jeux plus généreuse côté ville, près des terrasses de bistrot, où l'on peut attendre après le marché...);
 - *la question d'une rationalisation de la logique de parking* sur toute la surface du Champ de Mars : hypothèse d'un regroupement de toutes les voitures sur un linéaire épais parallèle à la route côté nord (« laisser sa voiture pour traverser un espace public majeur qui fait l'entrée de la ville ancienne et commerçante »); hypothèse de parking linéaire souterrain, voire en silo ; nécessité de la reprise du schéma d'accès aux parkings (entrée à un bout sortie à l'autre et non au même endroit avec l'enjeu de ne pas faire faire le tour du champ de Mars à tous les véhicules souhaitant se garer)
 - *la question de la fontaine et du "Y"*. Tous deux sont appréciés en soi, la fontaine qui vient d'être rénovée (valeur patrimoniale et symbolique), le Y bitumé comme support du marché (valeur fonctionnelle et sociale). Mais tous deux apparaissent aussi de manière latente comme insatisfaisants, insuffisants ou peut-être mal placés : la fontaine n'est pas à l'échelle du champ de Mars, sa position centrale à celle de jeux d'eau contemporains, le "Y" déstructure et découpe l'espace en portions triangulaires qui contredisent la géométrie d'ensemble (insatisfaction sur la logique de plantation d'écran visuel derrière la fontaine)
 - *Une vision prospective de la recomposition contemporaine du champ de Mars dans toute sa surface* apparaît nécessaire (cf. aussi les remarques des deux premières marches habitants sur les événements anciens, cirque, foire, feux d'artifice...)

Des enjeux communs et communaux

- **Un schéma de circulation global** à reprendre et à faire muter en *schéma structurant des mobilités* : "porte d'entrée" ferroviaire dans la ville au Sud (Gare) / porte d'entrée automobile au nord (TIM), modération du transit automobile au centre sur le "Cours Gambetta" (portes Ouest et Est, ronds-points de l'Europe et de –), réseau piéton vélo avec traversée nord-sud structurante (cf. Rue Félix Faure, cours Gambetta, les passages, la Grande Rue, la Place d'Armes, le Champ de Mars)
- **Une stratégie de valorisation du contraste des ambiances**, des espaces sonores (intimes, publics, ouverts, silencieux, calmes ou animés), des ombres et lumières (diurnes ou nocturnes, façades exposées, façades protégées), des variations saisonnières (ombre, velum, auvents, abris...)... Quelqu'un fait remarquer que l'on entend les oiseaux le soir sur la Place d'Armes, lorsqu'elle est abandonnée par l'activité humaine, sans doute parce qu'ils sont attirés par les arbres en pleine terre, ce que ne permettent pas les rues piétonnes et leur végétation en pot. « Le caractère sensible de Saint-Marcellin, c'est la diversité des ambiances » : il y a des places de toutes les formes et de toutes échelles, on passe du plus bruyant au plus calme, du plus chaleureux au plus froid, du plus pittoresque au plus ordinaire. Comment ne pas perdre et valoriser ce caractère profond, invisible, qui fait l'esprit de la ville ?
- **L'activation, le suivi et l'accompagnement des mutations du centre commerçant** (faut-il dire "centre commercial", cf. marches 1.2) avec deux questions à traiter en continu, qui font l'objet d'inquiétudes fondées :
 - *celle du suivi et de la durée des chantiers*. « Chantiers négociés ». Le vrai handicap est peut-être celui-là. La durée des travaux de fouille et le remplacement des réseaux peuvent être rédhibitoires pour la clientèle. La restructuration des réseaux est cependant impérative. Il faut donc éviter l'inévitable ! Une gestion méticuleuse et interactive des étapes et du planning des fouilles apparaît à ce niveau nécessaire ; cela peut être l'occasion de tester des modalités d'accès et de livraison inédits aux moments les plus délicats... Retourner le handicap du chantier en moment d'expérimentation temporaire, test de fonctionnements nouveaux, etc.
 - *Celle de la réduction des places de parking dans le centre historique* : l'enjeu est de sortir de la seule comptabilité d'un nombre de places à supprimer ou à ajouter, à déplacer ou à remplacer (qui opposent ceux qui sont pour à ceux qui sont contre) et de penser des mesures d'accompagnement à cette mutation ; de nombreuses idées ont été émises au cours des 3 marches :
 - penser "espace partagé" et non "espaces spécialisés" – la priorité piétonne permet de laisser passer tous les véhicules nécessaires au fonctionnement du centre historique (livraison, secours, clientèle) ;
 - penser "modulation" et non "imposition" – agir de manière pragmatique par étapes, tests, itérations et adaptations (supprimer un certain nombre de places, observer les effets, dégager des devantures, laisser le temps aux usages de s'adapter, offrir tel ou tel service et réagir aux nouveaux besoins, etc.) ;
 - penser "multi-modalité" et non "mono-modalité" (il ne s'agit pas de remplacer l'automobile par le piéton, la place de parking par du gazon ou la voie routière par la rue piétonne, mais d'associer la limitation du nombre de places automobiles à une augmentation des services de mobilité douce ou publique, de livraison à domicile ou au parking, de confort de pause ou de cheminement) ;

- penser "diversification de la clientèle comme de l'offre commerciale" et non seulement "préservation de l'existante" : la clientèle nouvelle comme la clientèle vieillissante sont potentiellement fortement demandeuses d'accès piétons vélos ou autres mobilités douces dans des rues amènes (avec lieux de pause / bancs publics..., espaces ouverts et espaces abrités, lieux de dépose temporaire / marchandises, vélos ou trottinettes...), potentiellement demandeuses, aussi de nouvelles offres de service (cf. hypothèses autres marches, tiers-lieux, livraisons, au parking ou à domicile, vélo cargo, etc.) ;
- S'inscrire en cela dans la continuité des premières suggestions faites par les commerçants, dans un schéma remis à la Ville, consistant à libérer du stationnement permanent la place Jean Vinay et progressivement les espaces périphériques de la Place d'Armes. La proposition de retrouver du stationnement devant le Biocoop renvoie aux nombreuses réflexions critiques sur l'esthétique et l'absence d'usage de ce mobilier provisoire.

Des utopies réalisables et des actions potentielles

- **Opération « Embellie pulmonaire ».** Tout le monde est d'accord pour embellir la ville, mais à condition de lui redonner un certain souffle (« La végétalisation oui, mais à condition que l'on préserve une ville vivante »). "Embellie" au sens prosaïque d'un embellissement qui ne soit pas seulement du décor ou de la mise au goût du jour : il s'agit de résoudre des problèmes de propreté (toilettes publiques, chiens, sols), d'encombrement (mobilier urbain encombrant ou inadapté, "rustines", "pots de fleurs", "faux bancs"), de dégradation (passages, revêtements, fontaines...). "Pulmonaire" au sens littéral et métaphorique à la fois de lui redonner une respiration (végétalisation réelle, déminéralisation de certaines surfaces, rafraîchissement, eau...), des espaces de réserve (du jeu, du battement, des complémentarités entre les espaces publics aux ambiances et échelles contrastées)...
- **Opération « Les passages de Saint-Marcellin ».** Faire reconnaître la qualité des passages existants (l'expérience sensible du passage, le changement de monde, l'échelle humaine...), en valoriser la maintenance tout en préservant leur caractère "de tous les jours" (simple coup de peinture, éclairage, scénographie minimale), en créer de nouveaux (valorisation du rempart sur l'îlot Gambetta, connexion par la Place Jean Sorrel, activation du motif du "percolateur" dans le lien Secteur Gare Ville historique...). Inscription dans un réseau international de recherche (Exposition *Passage*, Institut pour la Ville en Mouvement, Paris)
- **Opération « Bancs publics ».** Il y a des bancs qui font "faux bancs" (les "rustines" dénoncées par certains, les absences dénoncées par d'autres sur des cheminements trop longs, les "mal-tournés" face à un mur, etc.). Que serait-ce donc qu'un "vrai banc" ? C'est une orientation, une vue, une poubelle, un arbre, un réverbère ... un banc court, un banc long, un muret-siège, un rapport dedans-dehors, la délimitation d'un sous-espace... L'opération consisterait à déployer un travail de sensibilisation à la notion de banc « public », de programmation autour d'une vision prospective du réseau de cheminements piétons, de pose ou dépose avec implication habitante, de manifestation réflexive (sur l'histoire, la géographie, les typologies de bancs) ou festive autour d'une action du type 1 semaine 1 banc ou 100 bancs dans l'année (cf. concours Fribourg...) ...
- **Comité « Événementiel ».** Re-création réactualisation de l'ancien comité des fêtes. Ont été citées la fête du Saint-Marcellin (« mais où la ville serait en feu ! ») (réf. la fête de la

coquille Saint-Jacques à Villars de Lans), le musée du fromage (réf. Gruyère), et bien d'autres. Où l'événement devrait être pensé comme hybride, croisant un thème x ou y avec une action urbaine dans l'espace public du type de celles citées dans les opérations précédentes.