L'ÉVOLUTION PROGRAMMÉE DU PARC SAINT-HUBERT PROJET PRIVÉ OU AMÉNAGEMENT PUBLIC ?

Dépasser la résidentialisation et aller vers un projet urbain ?

Situé en cœur de ville de Chelles, le parc Saint-Hubert fait partie intégrante de la résidence privée éponyme, appartenant à l'OPH77 (Office Public de l'Habitat de Seine-et-Marne). La réhabilitation des immeubles et l'aménagement du parc font l'objet d'un projet approuvé tant par le bailleur que la municipalité qui a délivré le permis ad hoc.
L'objet de ce dossier est d'examiner les dispositions adoptées autres que les modifications apportées aux bâtiments, en s'arrêtant sur les conséquences du traitement de l'espace ouvert tel qu'adopté et en proposant des scénarios alternatifs.

Le projet adopté.

Situation du parc dans le tissu urbain
Les deux vues ci-dessous montrent la situation centrale du parc Saint-Hubert et l'évolution du tissu urbain entre 1949 et l'époque actuelle. La situation 1949 est issue du MOS (mode d'occupation des sols) édité par l'Institut Paris Région.



Situation en 2020 – extrait Géoportail



Situation 1949 – Extrait MOS IdF

La situation en 1949 montre une végétalisation importante qui pouvait s'assimiler à une coulée verte reliant le centre-ville (parc de la mairie) aux espaces ouverts de la Montagne, via ce qui était le parc Saint-Hubert et à travers des quartiers essentiellement pavillonnaires avec jardins.
Avec la vue « géoportail » de 2020, on voit les effets de la densification de l'habitat et la création de la rue Bobby Sand, coupant la continuité vers la Montagne, la résidentialisation du

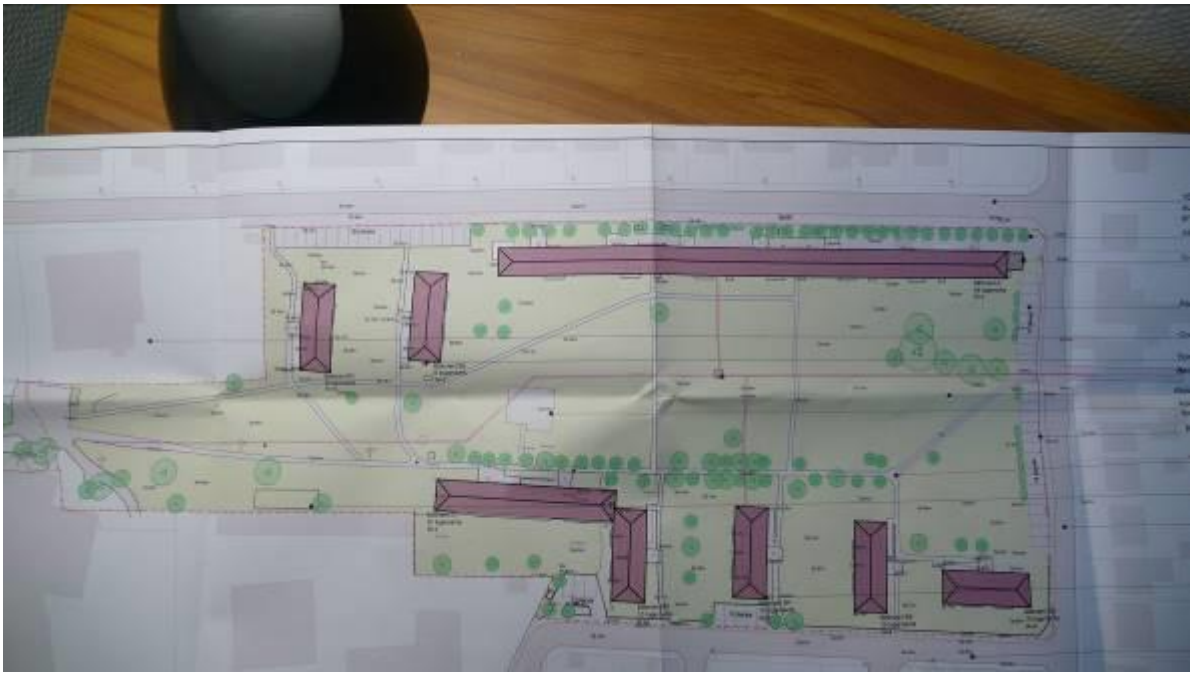
parc Saint Hubert et sa relative déconnexion du centre-ville. Il reste cependant comme dans la continuité de l'axe structurant Foch/ Résistance et semble ouvrir une perspective vers La Montagne, élément essentiel du paysage de Chelles.

Les fondements : la révision du PLU de 2017

Les documents mis à disposition pour l'enquête publique de 2017 en vue de la révision du PLU posaient les fondements du projet.
La municipalité y notait à propos du parc Saint-Hubert que « bien qu'il s'agisse d'une emprise privée, l'usage de ce **mail** est devenu public par son rôle de liaison et d'espace de respiration dans la structure urbaine. », tandis que l'OPH77, propriétaire du site, apportait ses réserves et revendiquait que cette orientation ne vienne pas entraver son projet de réhabilitation et densification par construction d'un voire plusieurs bâtiments supplémentaires.
Entre ces deux exigences, Adequa, dans ses observations, soulignait la nécessité de développer le « rôle de liaison et d'espace de respiration » et notait que la suppression de l'emplacement réservé pour une « liaison Saint-Hubert/Bobby Sands, rue Charles et Jacques Schlosser » équivalait à une réduction des options d'aménagement d'une telle liaison.

Le projet adopté

Etat initial (2019)



Plan issu du dossier public présentant le projet (consultable au service urbanisme de Chelles)

On situe à gauche, le débouché sur l'avenue de la Résistance, en haut, la rue Saint-Hubert, avec à son début, l'emplacement de l'actuel Conservatoire, à droite, la rue Jacques Schlosser, bordée de pavillons et en bas, la rue du Docteur Roux, bordée à la fois de pavillons et d'immeubles collectifs traités en résidences fermées.
Sur une surface totale de 18.137m2, 8 bâtiments abritent 127 logements et 51 places de parking se répartissent sur 4 sites.
Pour estimation, les « petits » immeubles comportent 8 logements lorsqu'ils sont d'une hauteur R+3 et 10 logements si R+4

Le parc est parcouru de liaisons piétonnes à usage interne, mais la traversée nord/sud (ici, droite/gauche), qui fait lien avec le centre-ville via l'avenue de la résistance, est utilisée par le public dont quelquefois des cyclistes.
C'est cette liaison qui se prolonge par l'emplacement dont la réservation a été supprimé dans le PLU et rejoint les immeubles des avenue Bobby Sands et rue Alexandre Bickart via un passage à travers les pavillons de la rue J. Schlosser
Hormis les besoins d'aménagements qui seront traités dans le cadre de la réhabilitation, on constate une faible occupation du parc proprement dit (au milieu du parc, une petite place carrée accueillait un espace de jeux démonté depuis) mais surtout un déficit de places de stationnement, même si l'on se limite à une place par logement. Ceci amène à une compétition avec les autres usagers pour se partager les places publiques sur voirie.

La proposition du projet adopté (2020 +)



Plan issu du dossier public présentant le projet (consultable au service urbanisme de Chelles)



Vue aérienne Août 2020

Description

Le projet est repris dans un permis de construire, PC 077.108.18.00016 du 9 mai 2018, déposée par l'OPH77 intitulé « réhabilitation et résidentialisation de la résidence Saint Hubert ».

Deux sous-ensembles sont créés et chacun est résidentialisé, c'est-à-dire entouré d'une clôture.

Le nombre de places de parking est porté à 149, dont 7 pour personnes à mobilité réduite.

Les parkings passent de la périphérie à l'intérieur de chaque périmètre, et, selon le dossier, suppriment 1.300m2 d'espaces verts.

L'allée centrale créée entre les deux clôtures passe dans le domaine public et est aménagée en cheminement piétons comportant à chaque extrémité des agrès pour une pratique urbaine de la gymnastique. Elle est bordée de végétation haute afin de l'isoler visuellement des parkings privatifs.

Les « intentions » du projet

Le document énumère les intentions du projet en deux sous-ensembles.

Privatisation privé-public :

- Sécuriser la résidence par des accès – contrôler les bâtiments et les parkings
- Création d'une frontière végétale entre espace public et espace privé
- Valorisation de la promenade publique

Amélioration du cadre de vie :

- Création de nouveaux halls
- Création de locaux poubelle en extérieur
- Création de parkings privés

Le PCAET : un engagement communautaire qui interroge le projet

Dans son document pour son PCAET 2019 (Plan Climat Air Energie Territorial, diagnostic, page 81), auquel doivent correspondre les PLU, l'agglomération Paris Vallée-de-la-Marne (PVM) note que :

« Dans les zones urbaines, la capacité de développement des puits de biomasse est importante

- Plantation d'arbres en ville
- Réhabilitation de prairies urbaines.

Outre l'enclenchement de nouveaux cycles de séquestration de carbone, ces actions participent à la préservation de la biodiversité et à la création d'îlots de fraîcheur. »

L'utilisation du mot « mail » (une large pelouse centrale bordée de chaque côté d'un chemin piétonnier) dans le projet de PLU permet de faire le rapprochement entre les prairies urbaines évoquées par le PCAET et la pelouse centrale du parc Saint-Hubert qui peut alors être assimilée à une « prairie urbaine ».

Cette orientation/obligation de réhabilitation des prairies urbaines interroge les 1300m^2 d'espace vert supprimés (essentiellement de la pelouse, les arbres étant remplacés à 120 contre 113 actuellement).

Une approximation rapide en comparant les surfaces sur le plan du projet adopté fait estimer que les 1300m2 évoqués ne concernent que les allées des parkings, et que la surface globale de ceux-ci avoisinerait plutôt les 3.500m2, soit, pour la surface totale de la parcelle de 18.137m^2, 22% à 20% de celle-ci, selon que l'on tienne compte ou pas de la surface au sol des bâtiment (2324m^2).

Une autre manière de compter consiste à multiplier la surface standard de $10m^2$ d'une place de parking avec le nombre de places offertes, soit 150 x 10 = $1500m^2$ d'emplacements, auxquels ajouter les surfaces des voiries d'accès.

On considère que les surfaces de l'allée centrale ne modifient pas l'équilibre global de la répartition « herbe »/ voirie car reprennent, en les concentrant, les cheminements actuels et seront généreusement végétalisées.
Mais, elles modifient la répartition espaces verts/ parkings réparties entre les deux pôles résidentiels. Pour une estimation d'environ 20% de la surface totale, soit 3600m2, il reste 18137m2-2324m2-3600m2=12213m2 auxquels soustraire 3500m2 de parking, soit 8713m2 d'espace vert au bénéfice des locataires résidents, 4357m2 pour chacune des deux îlots créés, et de plus, répartis en plusieurs parcelles, sans réelle continuité. Ceci alors que tous bénéficiaient en commun de 15813m2 d'espace vert et d'un seul tenant.
On passe d'un paysage à un décor.

Ces considérations défavorables a priori au respect du PCAET et le besoin de préciser les trop concises indications du dossier sur les espaces, tant en surfaces, qu'en destination peuvent être portées vers l'autre innovation qu'apporte le projet : la résidentialisation, qui ne présente pas que des avantages, tant pour les résidents que pour la structuration de l'espace urbain. Cumulées, elles amènent à proposer de redéfinir les logiques d'acteurs et l'économie du projet, en deux parties : les parkings et la résidentialisation. Une troisième partie proposera des scénarios alternatifs

PARKINGS ET ESPACES VERTS :
AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE OU URBANISATION ?

Le sociologue et architecte D. Pinson estime que tout projet d'urbanisme découle d'une philosophie sous-jacente. Dans un article (annexe documentation), il note que la première phase d'un projet d'urbanisme consiste à « prendre connaissance d'une situation territoriale qui fait problème, de l'identification d'un état insatisfaisant ». Mais que, « malgré toutes les garanties relatives aux données et aux méthodes qui auront pu entourer l'analyse de l'espace destiné à être transformé, toute proposition visant au changement d'un territoire quelconque, parce qu'elle est orientée par des choix politiques, économiques, sociaux, formels et environnementaux, qui sont souvent, pour certains d'entre eux, des conjectures dont on ne mesure pas tous les paramètres ni toutes les effets périphériques, reste entachée de soupçons aussi bien pour la démarche qui y a conduit que pour les résultats qu'elle prétend atteindre. »

On se posera d'abord la question de quelles peuvent être les logiques à l'œuvre qui ont amené au projet adopté. Ensuite, on tentera une autre approche.

Interroger la philosophie sous-jacente du projet adopté

Les transformations radicales inscrites dans le projet concernent le stationnement et l'artificialisation du sol qui en résulte ainsi que la résidentialisation

Le stationnement
La question du stationnement est à la croisée de celles de résidentialisation et d'artificialisation des sols.

Ramener le stationnement au sein de la résidence fermée est une garantie de sécurité et de possibilité de trouver aisément une place pour les habitants, tout en soulageant la pression sur les emplacements sur les voiries voisines. Cela correspond à la logique de maximisation du stationnement qui est développée dans la Ville.
Au nom de ces éléments considérés comme autant d'avantages, la réduction de l'espace vert est assumée mais son impact est minimisé en aménageant des places de parking en dalles alvéolées « perméables » à l'eau de ruissellement.





Exemple de dalles de parking perméables
Plus de deux tiers de la surface sont bétonnés et le reste comporte très peu d'herbe, peu développée et sans bio-diversité
(Parking Lidl à Chelles)

On peut cependant opposer à la Ville cette atteinte à un espace vert, alors qu'elle déploie des efforts par ailleurs pour développer parcs et espaces naturels ou naturalisés. Encore faudrait-il que cet espace vert ne soit pas considéré comme un espace déjà artificialisé, auquel cas, la réalisation de parkings ne serait qu'une prolongation de son statut et pas une transformation. Alors, l'essentiel est de répondre aux interrogations suivantes :

- L'espace vert peut-il être qualifié de naturel et non pas d'artificialisé ?
- Y a-t-il artificialisation des sols avec la réalisation des parkings sur un espace vert, ou bien seulement une imperméabilisation des sols limitée aux voiries d'accès ?
- Cette occupation du sol par des parkings peut-elle être mise en rapport avec la notion d'urbanisation et de densification ?

L'artificialisation des sols

Cette notion comporte plusieurs interprétations, parfois contradictoires, mais c'est le résultat global de l'opération.

Le dossier du projet souligne que la création des parkings va supprimer 1300m2 d'espace vert. Nous avons vu que la surface aménagée sera plus importante. Mais le différentiel n'est pas pris en compte, car recouvert de dalles ajourées, perméables et avec de l'herbe dans les interstices. Formellement, il n'y aurait pas alors d'artificialisation, au sens où l'artificialisation serait confondue avec/ interprétée comme de l'urbanisation.
Les développements suivants visent à expliciter ces notions et leurs interactions et amènent à une conclusion non intuitive que les parkings représentent une opération de densification.

Préciser le principe de « Zéro artificialisation nette »

Le principe est posé par l'instruction du 29 juillet 2019 relative à la mise en place, à court terme, du principe « zéro artificialisation nette » (ZAN).

Mais, une confusion est souvent commise entre artificialisation et imperméabilisation. Elle est levée par l'ordre des Géomètres-Experts dans son le manifeste « Zéro artificialisation nette ».

Le manifeste commence par préciser les enjeux portés par l'instruction :

- « Un besoin toujours plus fort de contact avec la nature, qu'elle soit productive ou contemplative, comme une compensation à une vie toujours plus rapide et stressante »
- « Un impact de l'évolution climatique qui nous impose un changement de logiciel en particulier sur les moyens à mettre en place pour rendre nos villes vivables en 2050.

Il clarifie ensuite la distinction espaces naturels/artificialisation/imperméabilisation.

a) ne pas confondre artificialisation et imperméabilisation

« La définition des espaces artificialisés et des espaces naturels :

- « L'approche est nécessairement multi-scalaire, les espaces de nature étant parfois dans les cœurs d'îlots urbains, dans les interstices des infrastructures et pas seulement dans les bois, les grandes zones humides ou dans l'espace agricole. A l'inverse, certains espaces agricoles de grandes cultures intensives sont d'une pauvreté environnementale totale et sont donc, de ce point de vue, « artificialisés » ».
- « Il nous semble primordial d'insister sur la nécessité de mettre en avant le savoir-faire de la conception des espaces de nature à plus-value environnementale et de biodiversité et ayant un effet sur la résilience aux risques d'inondation et au climat avec, pour certains projets, une amélioration de la situation existante. (…) A ce titre, certains espaces pourtant comptabilisés dans l'artificialisation pourraient in fine présenter un bilan environnemental bien plus positif que celui de l'existant (par exemple : une zone humide permettant la gestion des eaux de ruissellement urbain). Un nombre conséquent de projets intègrent aujourd'hui comme un élément de conception la résilience, le maintien du cycle naturel de l'eau, la préservation de la biodiversité …, y compris des projets mis en oeuvre sur des espaces naturels existants. »

b) s'applique au-delà des sols NAP naturels, agricoles, forestiers (NAP= naturels, agricoles, paysagers)

Selon le MOS IdF (Mode d'occupation des sols en Ile-de-France), la parc Saint-Hubert est actuellement repris en tant que « espace ouvert artificialisé ».

Dès lors, la réalisation des parkings ne modifierait pas le statut du parc, et ne représenterait qu'une modalité de cette artificialisation et ce n'est que la surface perméable qui est réduite, sans que l'artificialisation soit augmentée.

Mais l'Ordre soutient que l'artificialisation n'est pas aujourd'hui « une définition physique, en lien avec un état des lieux précis de l'état des sols, de la nature et de la biodiversité sur les territoires, mais une valeur statistique : ainsi, selon cette « définition » statistique, « est artificiel tout terrain modifié par l'homme (hors les terrains agricoles) qu'il soit naturel ou pas. »

Il en tire la conséquence que cette interprétation ne permet pas de valoriser « la notion de plus-value environnementale et de biodiversité qui est, par exemple, présente dans un nombre important de projet urbains ou d'opérations de résorption de friches (…), de même que la

création de couloirs de biodiversité, zones humides, parcs, jardins, dans le cadre de projet d'aménagement globaux etc. »
A cette aune, le parc étant un espace naturel (bien que modifié par l'homme), sa transformation en parkings constitue une artificialisation des sols. De plus, ne pas imperméabiliser, interprété alors comme « ne pas artificialiser » permettrait de se dispenser de penser à développer une « plus-value environnementale et de biodiversité ». Plus encore, cela fait échapper à l'obligation d'appliquer la séquence ERC (Eviter, Réduire, Compenser), applicable lorsqu'il est porté atteinte à un espace naturel.

Appliquer la séquence EVITER / REDUIRE / COMPENSER
(L. 122-3-1 du code de l'environnement)

Le Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer en donne les caractéristiques dans une fiche THEMA de mars 2017 intitulée « La séquence "éviter, réduire et compenser", un dispositif consolidé ».
« Lorsque les impacts d'un projet, plan ou programme sur l'environnement entraînent une dégradation de la qualité environnementale, la meilleure façon de préserver les milieux naturels est de s'attacher, en premier lieu, à éviter ces impacts. Il peut s'agir, par exemple, de modifier le tracé d'une route pour éviter un site Natura 2000. Dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités à un coût raisonnable, il convient de réduire la dégradation restante par des solutions techniques de minimisation (comme la mise en place de protections anti-bruit). En dernier recours, si des impacts négatifs persistent, des mesures compensatoires doivent être engagées pour apporter une contrepartie positive, visant l'absence de perte nette, voire un gain écologique ».
On peut noter qu'il est question de « qualité environnementale », donc d'une catégorie qui englobe et dépasse les notions d'artificialisation, et encore plus d'imperméabilisation.

Le consensus que suppose le projet adopté efface la possibilité d'un évitement. Reste à imaginer comment réduire, et pour ce qui ne peut l'être, compenser (en améliorant).

Réduire, c'est réduire la surface au sol occupée dans la résidence par l'auto. On peut diminuer l'usage de l'auto, mais cela dépend de mesures générales, n'est pas facile et parfois pas souhaitable (besoin pour l'emploi). La régulation, en augmentant la rotation des places sur voirie publique, pourrait permettre de réduire les besoins de stationnement « interne » à la résidence. Une autre voie consisterait à diviser la surface consacrée au stationnement en plusieurs plans répartis sur plusieurs niveaux, dans un parking en ouvrage. La surface occupée au sol est alors réduite à la surface d'un plan.

Compenser sera un exercice difficile pour un espace de centre-ville. Le parc de la mairie Emile Fouchard bénéficie des 800m2 de « parc » sauvegardés des Jardins de Cala (photo) et la seule extension envisagée est celle des 400m2 liée à la gare du Grand Paris Express. Ces environnements paysagers sont déjà décidés, de même que les 5000m2 de parc public prévus au sein de l'îlot « ex-Sernam » (photo ci-dessous). La zone humide créée le long de la rue des Sources l'a été en compensation des travaux du puits du Grand Paris Express creusé au Montguichet et les quelques arbres de l'ancien îlot dit du Poncelet ont disparu avec la construction de l'école Jules Verne





Ilot ex-Sernam

Densification : sous quelle forme ?

On rappelle que les réserves de l'OPH77 au PLU portaient sur une prochaine densification sur la parcelle. On imagine dès lors la construction d'un (ou de) bâtiment(s) supplémentaire(s). Mais bien qu'espace ouvert, un parking n'est-il pas un équipement urbain qui, au même titre qu'un bâtiment, participe à la densification de la ville ?

L'augmentation du nombre de places de stationnement valide cette hypothèse si l'on reste sur la proportion d'une place par logement social : avec 127 logements, il n'est autorisé que 127 places, or, le projet adopté recense 151 places (PMR incluses), soit la possibilité de construire 24 logements.

La création de parkings est une opération de densification

La justification de la création de parkings oppose l'usage et la réglementation
L'usage étendu de l'automobile n'avait sans doute pas été anticipé à l'époque de construction de l'îlot et la création de parkings ne serait qu'un rattrapage, une sorte de régularisation, tout en restant dans le cadre de la réglementation actuelle.
Selon l'Union sociale pour l'Habitat, dans sa revue « Actualité habitat » du 30 mai 2019, « D'ordre public, l'article R. 111-25 du Code de l'urbanisme, qui dispose que "le permis ou la décision prise sur la déclaration préalable peut imposer la réalisation d'installations propres à assurer le stationnement hors des voies publiques des véhicules correspondant aux caractéristiques du projet" s'applique, que le PLU prescrive ou non des règles en matière de stationnement privé. Cet article oblige tout constructeur à calibrer dans sa programmation le nombre d'aires de stationnement nécessaire indépendamment du PLU. »

Mais le Code de l'urbanisme dans son article L151-35, s'il confirme le plafond d'une place par logement, ne l'imposerait pas pour des opérations de rénovation ou densification.
« Il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé pour les constructions destinées à l'habitation mentionnées (ndlr : logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat ; logements locatifs intermédiaires), la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement (0,5 si les logements mentionnés sont situés à moins de cinq cents mètres d'une gare – Ndlr : ce qui n'est pas le cas) »
« L'obligation de réaliser des aires de stationnement n'est pas applicable aux travaux de transformation ou d'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec

un prêt aidé par l'Etat, y compris dans le cas où ces travaux s'accompagnent de la création de surface de plancher, dans la limite d'un plafond fixé par décret en Conseil d'Etat. »

Création de parkings et densification

La qualification de « espace ouvert artificialisé » attribuée par le MOS-Idf au parc Saint-Hubert, pouvait laisser place à interprétation. La réalisation de parkings (espace ouvert artificialisé ?) ne serait que le remplacement d'une forme d'artificialisation par une autre.
Mais dans une note de janvier 2019, l'IAU-IDF analyse l'opération comme étant une densification, schéma à l'appui.

« Au titre du MOS, on entend par "espaces urbains" les espaces urbains construits et les espaces ouverts artificialisés, soit les postes 5 à 11 du MOS (dont 5 = espaces ouverts artificialisés ; 9 = équipements ; 10 = transports) ». Source : Note rapide n° 797 IAU-IdF : « Vers un développement urbain raisonné et durable »

	Selon donc le schéma ci-contre, « l'espace ouvert artificialisé », le parc (poste 5), qui devient « un espace urbain » (parkings, au titre du 9 = équipements) est donc un processus de recyclage urbain correspondant à une densification.

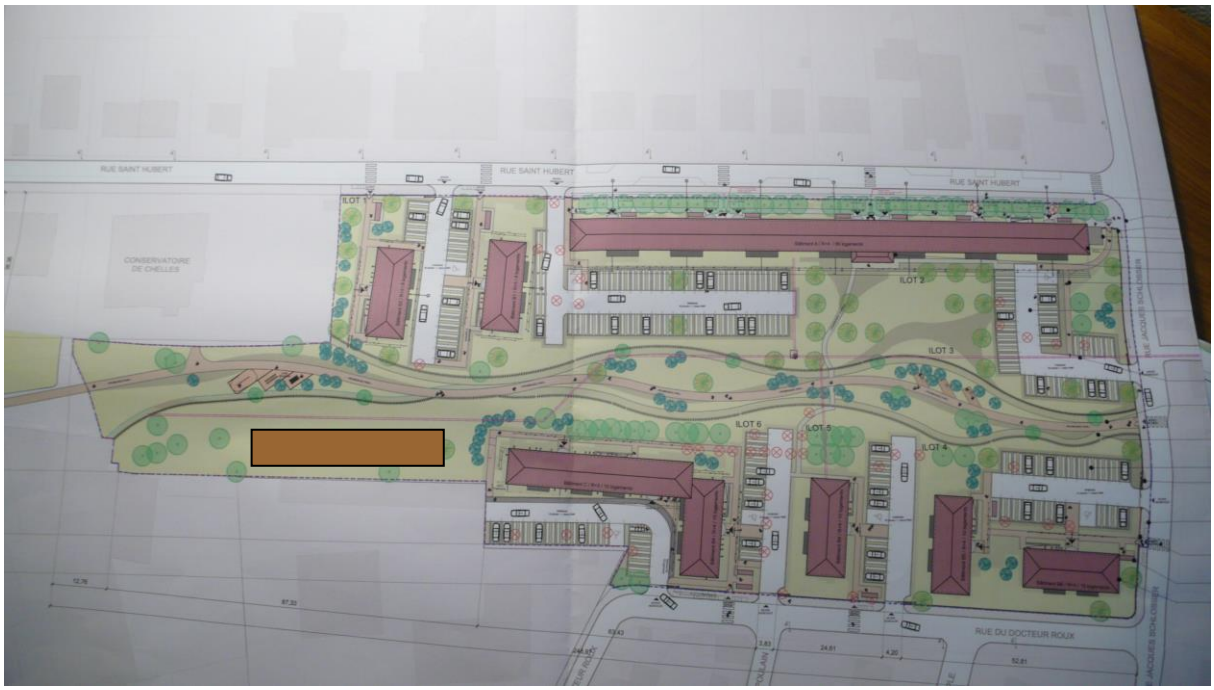
Comme il est envisageable que la densification évoquée par l'OPH77 concerne plutôt des constructions de logements, la réalisation des parkings est une opération supplémentaire de densification.

Densification par des logements supplémentaires

Deux schémas sont théoriquement possibles : l'un avec surélévation de bâtiments existants, l'autre avec construction d'un bâtiment semi-long sur le seul espace restant non occupé par les parkings)

<u>La surélévation</u>
Les bâtiments se partagent entre deux types : R+3 et R+4. Surélever les R+3 d'un étage pourrait faire « gagner » environ une dizaine de logements. Ce n'est sans doute pas à la hauteur de l'enjeu.

<u>La construction d'un bâtiment supplémentaire</u>
Sauf à redistribuer les parkings, le seul espace disponible est à l'entrée sud, restée espace vert (schéma ci-dessous). Un bâtiment de même surface que celui adjacent, mais porté à R+4 pourrait laisser « espérer » une petite vingtaine de logements. Nous serions alors dans l'épure des 151 places de parking.



Projet adopté modifié avec ajout d'un bâtiment supplémentaire R+4

Les orientations différentes de professionnels de l'urbain, et leur vision de la ville dense

Devant donc ce qui est une opération de densification/artificialisation, d'autres visions s'affirment, tandis qu'on peut s'interroger sur l'intérêt de consulter les habitants.

Une autre vision d'architecte

Cette densification de la ville aux dépends de ses espaces verts n'est pas la solution pour l'architecte Denis Dessus, président du Conseil de l'Ordre national des Architectes, pour qui l'intensification de la ville, pour être soutenable, doit intégrer la préservation des espaces verts, ainsi qu'il apparaît dans son avis cité par Le Monde (3 avril 2020) : « *Un plan de relance à l'issue de la crise* (de confinement suite à la pandémie de Covid-19*), pourquoi pas, mais à condition de privilégier la rénovation et le logement, de faire la ville sur la ville, dans les friches industrielles ou les zones commerciales en entrées de ville, de densifier les lotissements mais de ne surtout pas artificialiser les sols* (souligné par nous)».

L'ordre des Géomètres-Experts : artificialisation et climat

Dans la suite de son avis sur le concept de « zéro artificialisation nette », l'Ordre s'interroge sur les mesures pour lutter contre cette artificialisation des sols, par exemple sur :

- « La compatibilité du modèle de la densité urbaine avec le réchauffement climatique et notamment sur la réelle prise en compte dans les projets des notions d'îlots de chaleur urbains »
- « La véritable prise en compte de la valeur sociale, économique et patrimoniale de la nature dans les projets et faisons le constat que la nature est trop souvent la portion congrue des projets et la résultante négative (autant pour des questions d'investissement que de coût de gestion [entretien] mis en avant par les collectivités) »

Les habitants et la participation à la décision

Dans une de ses recommandations que nous développons dans la partie « résidentialisation », l'Ordre des Géomètres-experts ajoute : « Nous souhaitons donc que cet objectif de « zéro artificialisation nette » porté par l'Etat soit l'occasion d'affirmer un dialogue nourri avec l'ensemble des élus des territoires et la population … »

On en retiendra la référence à « un dialogue nourri avec (…) la population ».

Josée Landrieu[1], dans sa contribution à l'ouvrage collectif « Aménager la ville demain : une action collective » - Editions de l'Aube – 1999 est plus tranchante : « aménager la cité sans l'implication des citoyens ne peut conduire qu'à une impasse », du fait des risques de rejet, lui-même s'alimentant d'une « légitimité des instances publiques à dire un intérêt général abstrait de plus en plus contestée ».

Selon elle, « les habitants veulent passer du statut de citadin-usager au statut de citadin-citoyen, c'est-à-dire : ils veulent avoir un droit d'évaluation et un droit d'innovation ».

Mais qui doit être concerté ? L'office HLM, les locataires ? le public citoyen ?

[1] Responsable de la mission prospective du Ministère de l'Equipement, des Transports er du Logement