Août 2020

SCÉNARIOS ALTERNATIFS

En complément au scénario actuel, il est possible d'en proposer d'alternatifs. L'analyse du premier conduisant à l'impression qu'il tend à prolonger une conception héritée du passé, par opposition, les autres prétendront développer des visions correspondant aux interrogations actuelles sur l'avenir. Le journal Le Monde du 3 avril 2020 rappelle opportunément ce propos de J. M. Keynes : « *La difficulté n'est pas de développer de nouvelles idées, mais de laisser les anciennes derrière soi* ».

En restant sur les problématiques du « zéro artificialisation nette », nous avons vu que la réalisation des parkings sur une surface précédemment herbeuse s'assimilait à une urbanisation sans possibilité de mesures compensatoires à la perte d'espaces verts; également que la résidentialisation projetée portait des risques de repli sur soi et de perte de la perméabilité de la ville.
En croisant ces dimensions que sont le quartier et la ville avec les orientations vers une urbanisation ou une valorisation de son espace actuellement herbeux (naturation), on peut envisager quatre scénarios alternatifs.

Dimension ⇨ **⇩ Orientation**	**Quartier**	**Ville**
Urbanisation	Parkings	Rue
Naturation	Jardins	Forêt

Le scénario « parkings », portant sur une réduction des surfaces consacrées au stationnement, n'est qu'un aménagement du projet, une variante, un infléchissement.
Les trois autres sont véritablement alternatifs :

- « Jardins », qui imagine l'appropriation de l'espace par les habitants via l'aménagement de jardins partagés
- « Forêt Urbaine », qui repose sur un espace de ville ouvert et axé sur la lutte contre le changement climatique
- « Rue » qui voudrait attirer l'attention sur une évolution apparemment dans la logique de l'aménagement du scénario actuel.

Rappel sur la méthode : les scénarios sont construits à partir de jeux d'hypothèses permettant d'écrire un schéma cohérent. Ils sont dits « contrastés », car ils proposent des orientations différenciées le plus possible. La décision qui s'en inspire est en général un composé d'entre eux.

Hypothèses de base

Les scénarios reposent sur la même hypothèse qui vise à limiter la surface clôturée aux abords immédiats de chaque l'immeuble. Les exemples développés ci-après montrent des réalisations de qualité qui permettent de la proposer.

Les grilles tout à la fois protègent, isolent et embellissent l'immeuble auquel elles sont attachées, ce qui est l'objectif recherché dans le projet, mais contrairement à celui-ci, tout en gardant un caractère urbain, elles laissent un maximum de la surface de l'espace végétalisé actuel préservé et pouvant donner libre cours à une interprétation différente.

Exemples de résidentialisation d'immeubles



De gauche à droite et de haut en bas : muret de clôture de l'immeuble rue Saint-Hubert ; clôture avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny ; clôture de l'immeuble rue de Champagne, avec espace convivial sous le bosquet ; exemple de clôture d'arrière d'immeuble (photo internet)

-o-o-o-o-

SCÉNARIO PARKINGS

On s'appuie sur la séquence « Éviter – Réduire – Compenser » du Code de l'environnement, adaptée lorsqu'il s'agit d'aménagements pouvant amener à altérer des espaces naturels.

« Éviter » demande une révision complète des tendances lourdes, ce que n'envisage pas ce scénario, ou plutôt cette variante ; « Compenser », d'accord, mais où : à Meaux, comme pour le Parc du Sempin ? Par défaut donc, on propose seulement de « Réduire » l'impact de l'augmentation des espaces consacrés aux voitures en stationnement.

Le problème à traiter est de réaliser plus de places de stationnement et parkings sans trop faire réduire la surface d'espaces verts ni les déplacements à l'intérieur et à travers le parc.

Les solutions reposent sur deux visions a priori opposées, mais qui pourraient en réalité être complémentaires : la réduction de l'usage de l'automobile au profit de mobilités alternatives ; la facilitation de l'usage de l'automobile par une augmentation de l'offre de stationnement.

Une orientation générale vers la réduction de l'usage de l'automobile
Dans sa revue « Actualité habitat » du 30 mai 2019, l'Union sociale pour l'Habitat rappelle les dispositions légales et de leur finalité
« Les impératifs écologiques avec la loi ALUR du 24 mars 2014 et la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique renforcent le rôle du stationnement privé comme outil de régulation, voire de diminution de la circulation automobile. Désormais conçues, comme le rappelle l'article R. 151-44 du Code de l'urbanisme "dans le respect des objectifs de diminution de déplacements motorisés, de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile et de réduction de la consommation d'espace ainsi que de l'imperméabilisation des sols", les règles relatives au stationnement privé dans les opérations de construction et de réhabilitation sont largement limitées voire supprimées dans certains cas particuliers, notamment en matière de logement social ».

Une recherche de maximisation du stationnement, mais hors périmètre du projet.
Augmenter les capacités de stationnement se traduit habituellement par de l'étalement sur voirie, consommateur d'espace.
La conciliation entre les usages de l'espace public et le véhicule privé est cependant recherchée par l'application de plusieurs mesures : a) la régulation qui augmente le nombre de places par effet de foisonnement ; b) la réglementation (obligation de disposer d'un nombre de places dans la propriété (individuelle et collective) ; c) le respect des dispositions du code de la route… et du PLU.
Un optimum pourrait être atteint en appliquant : d) la mutualisation des places publiques et privées (parkings partagés) ; e) la concentration dans un volume plutôt qu'une surface (parking en ouvrage – parking silo) ; f) l'organisation du stationnement sur voirie (mise à sens unique et stationnement sur la file offrant le plus de places) ; g) le respect des dispositions du PLU (stationnement à l'intérieur de la propriété).

Ce sont autant de mesures qui offrent des surfaces qu'on n'aurait pas à soustraire à l'espace vert du site.

Quelques pistes pour exemples

Organisation du stationnement sur voirie

Lorsqu'il y a à y gagner, organiser le stationnement sur un seul côté de la voirie, et si le stationnement y est actuellement organisé en « chicanes » afin de limiter la vitesse, accepter d'investir dans d'autres dispositifs ralentisseurs.

Mutualisation des places de parking

Plusieurs voies à explorer : parkings privés et en sous-sol à partager (par exemple, la ville de Montreuil) ; mutualisation des parkings des immeubles voisins ; réalisation de parkings en ouvrage, ex-nihilo ou par aménagement des parkings de surface, essentiellement en hauteur pour cause de zone inondable (un cas de parking en ouvrage existe le long de la rue Jean Jaurès) ;



De gauche à droite et de haut en bas : maximisation du stationnement sur rue ; parking silo attaché à un ensemble immobilier rue Jean Jaurès ; exemple d'un parking sur deux niveaux et potentialités rue Docteur Roux ; un parking inséré dans le tissu urbain (voir notre dossier : « ceci n'est pas un parking »)

Dans le scénario « parkings », **on écarte par principe la réalisation d'un parking silo sur le parc**, malgré l'avantage que, selon le nombre d'étages, il n'occuperait que de 800m2 à 1200m2 de surface reprise à l'espace vert et la liberté que cela laisserait pour tout autre type d'aménagement.

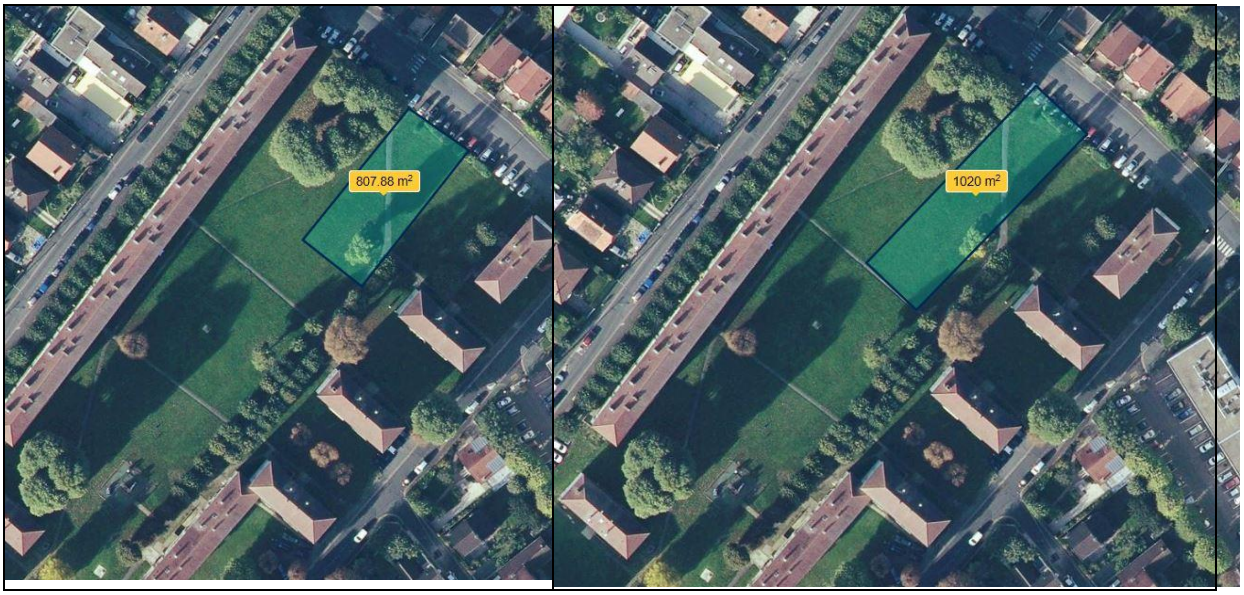


Illustration de principe pour un parking silo sur les emprises du parc

Les scénarios ne sont que théoriques et nous n'en privilégions aucun

-o-o-o-o-

SCÉNARIO « JARDINS »

La Ville fait la promotion des jardins partagés et des circuits courts à plusieurs niveaux et pour ce qui est connu :

- Négociation avec l'Agence des Espaces verts pour une véritable agriculture urbaine au Montguichet
- Appui décisif à l'association Graine Urbaine pour l'installation des jardins partagés sur l'emprise de la Rivière des Dames
- Projets inscrits au PADD (Plan d'aménagement et de Développement durable) de la ville d'un jardin partagé dans la « cour » du bâtiment de La Boussole, place de la Gare, et de parcelles maraîchères sur la ZAD entre Bel Air et Sources
- Mise à disposition d'un local pour les distributions de paniers par l'Amap
- Projet d'une conserverie dans le futur quartier Castermant

Ces actions se coordonnent avec l'obligation légale à partir de 2022, d'assurer une proportion qui s'accroîtra progressivement de préparations bio dans les cantines scolaires.

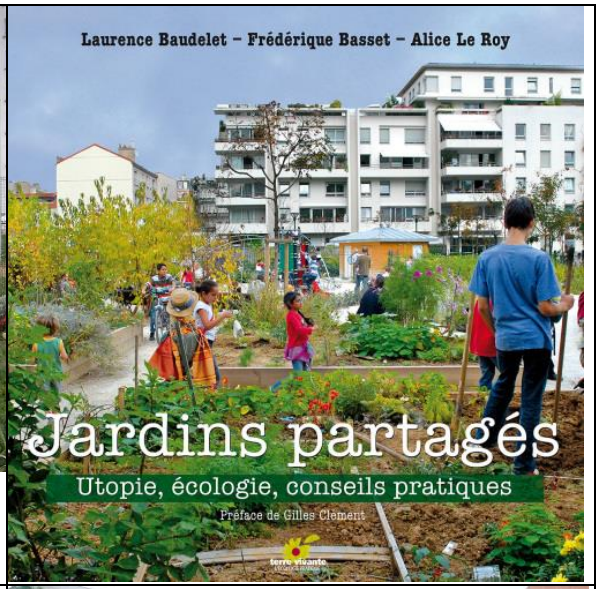
On peut penser que l'appui de la Ville sera acquis aux porteurs de projets dont Graine Urbaine qui, dans un article publié dans Chelles'Mag de juillet-Août 2020, envisage de développer des jardins dans les « centres scolaires, les écoles et collèges » et d'autres idées.

En outre, il est repris dans les publications rapportant de telles expériences, que les jardins partagés sont un outil très efficace pour créer du lien social et donc indirectement participer à la sécurité.

Également, la végétation maintient la fonction de puits de fraîcheur

Les images ci-dessous reprennent quelques exemples de réalisations en pied d'immeubles.











De gauche à droite et de haut en bas : image extraite d'internet ; une revue spécialisée vue sur internet ; un exemple d'aménagement des jardins partagés de la Rivière des Dames à Chelles (source : Graine Urbaine) ; deux exemples de participants aux jardins partagés de Chelles en plein travail, de plantation et de préparation de compost (source : Graine Urbaine).

SCÉNARIO « FORÊT URBAINE »

S'agissant d'imaginer les aménagements à mettre en place dans le scénario « Forêt urbaine » et n'ayant aucune compétence en la matière, nous nous contentons de reproduire ci-après une partie de l'entretien que le Paysagiste Michel Devigne a accordé au journal Le Monde (Le Monde, 25 juillet 2019, par Grégoire Allix). Les références à la dalle de la gare Montparnasse en fin d'article permettent d'envisager en plus, si un tel choix se décidait, des aménagements de parkings silos.

Les forêts urbaines, bon moyen d'atténuer la canicule dans les villes ?

« Grand nom du paysage, actif dans le monde entier, Michel Desvigne, 61 ans, a planté une forêt dès son premier projet parisien : en 1989, à l'intérieur de l'étroite cour de l'ensemble de logements sociaux conçus par Renzo Piano rue de Meaux, dans le 19e arrondissement, il crée un simple petit bois de 110 bouleaux, à une époque où la profession rivalise de jardins savamment dessinés.
Trente ans plus tard, alors que (…) la nature en ville est considérée comme l'un des meilleurs moyens de lutter contre les fortes chaleurs, le paysagiste détaille la faisabilité de ces plantations ainsi que les limites du concept. Ses propos sont reproduits ci-après. »

Qu'est-ce qui caractérise une « forêt urbaine » comme celles que Paris projette ?

« C'est une typologie de paysage miniature relativement neuve dans notre culture, qui fait sens dans les villes denses. Par la densité et la continuité des plantations, par la palette végétale, il s'agit d'évoquer un espace naturel composé, non comme une architecture, mais comme un milieu vivant, avec la couche arbustive, les fougères, les lianes, les arbrisseaux, les grands arbres…
On a longtemps considéré ce type de végétation comme de la broussaille. Mais je suis un partisan de la grande densité de plantation et de sa gestion dans le temps, avec des éclaircissements comme on le fait en forêt. Par foisonnement, cela peut atteindre un certain effet environnemental, atténuer ponctuellement le phénomène d'îlot de chaleur, même s'il faut être très prudent. Tout le monde raconte des salades très prometteuses, mais l'évaluation est très compliquée ».

Le concept s'inspire de votre travail dans le quartier d'Otemachi, à Tokyo…

« Dans ce grand quartier d'affaires comparable à la Défense, j'ai été chargé en 2009 de concevoir une petite forêt de 3 600 mètres carrés (ndlr : parc saint-hubert = environ 9.000 à 16000 m^2 selon aménagement), sur un site d'un hectare au pied d'une tour qui allait être reconstruite, sur un sol entièrement artificiel : on est sur une dalle, sur le toit d'une gare et d'un ensemble de bâtiments enterrés. Ce sol a été conçu pour donner place à une forêt de plus de 200 arbres. On n'est pas en pleine terre, c'est un artifice, mais il y a largement le volume de terre pour donner une réelle pérennité à cet hectare ».

« Les arbres ont été pré-cultivés pendant cinq ans dans les montagnes autour de Tokyo, plantés à l'identique, pour qu'ils grandissent et se forment ensemble, avant d'être apportés sur place. Cinq ans après la transplantation, j'observe que ça marche très bien. Dans cette ville où il fait autrement plus chaud qu'à Paris, la constellation de jardins de poche et de petites forêts de ce quartier très dense donne un confort de fraîcheur très important. Cela va au-delà du décor. »

Le résultat sera-t-il comparable sur la dalle de Montparnasse ?

« Nous allons avoir des densités et des continuités importantes : plus d'un hectare de surfaces végétales au sol et près de 2 000 arbres. On y trouvera toute la palette des essences forestières d'Ile-de-France, des chênes, des trembles, des charmes, des bouleaux, des frênes… et un sous-bois très présent, qui correspond aux conditions de lumière d'un quartier dense. Comme à Otemachi, l'étage des frondaisons sera continu, mais l'étage du sous-bois ne le sera pas, pour que les piétons puissent circuler.
Le jardin que j'ai créé pour un immeuble du ministère de la culture en 2011 peut être considéré comme une maquette de ce que nous allons faire à Montparnasse : sur 170 mètres carrés, nous avons reconstitué une petite forêt d'Ile-de-France avec mille plantes de cent essences différentes rigoureusement organisées par strates, dont 86 arbres. Dans une forêt, une dizaine d'étages de plantes coexistent. »

« Sur Montparnasse, on a beaucoup travaillé avec les ingénieurs pour connaître les réseaux et les infrastructures souterrains. Ce n'est pas une implantation au hasard.
En réalité, ce n'est pas tant une question de profondeur que de volume et de continuité des sols, qui permettent d'atteindre une masse critique de végétaux. Sur une dalle ou un toit, on ne peut pas mettre 2,50 mètres de terre, sinon on effondre la construction. Mais on peut planter des charmes, des bouleaux, des érables dans 70 centimètres de terre. C'est un jeu de composition qui part des contraintes physiques des constructions, que l'on doit croiser avec notre souhait de recomposer un milieu vivant, avec des végétaux qui nécessitent des sols plus ou moins profonds et que l'on place aux bons endroits. »

Ces dispositifs sont-ils couteux ?
« Non, ce n'est pas spécialement cher ! Par rapport à un savant pavage dessiné par un architecte, ce n'est pas grand-chose. Ce qui coûte cher, ce sont les surfaces minérales, les constructions, les objets... »

Pour sa part, l'ordre des géomètres-experts met en garde contre les obstacles mis à la (difficile) création d'espaces de nature dans les projets urbains.

« La mise en œuvre de l'objectif « Zéro artificialisation nette » doit conduire à accentuer la création d'espaces de nature. La difficulté de végétaliser les projets urbains est pourtant bien réelle, les porteurs de projet étant confrontés de manière récurrente à la réticence des collectivités à créer de nouveaux espaces verts. »

« Force est de constater que les collectivités rencontrent de plus en plus de difficultés à entretenir les espaces verts déjà existants – l'encadrement strict des budgets de fonctionnement et l'abandon des pesticides, entre autres, rendent la gestion des espaces verts plus complexe. Pris en étau, les services techniques ont donc tendance à privilégier des solutions qui artificialisent les sols en raison de leur coût d'entretien moindre à court terme. »

« Au-delà des questions de moyens et de gouvernance, il y a un vrai travail d'accompagnement pédagogique des habitants à mener, qui, habitués à une nature en ville domptée, devront s'accoutumer progressivement à des espaces de nature plus sauvages, nécessitant moins d'entretien. »









De gauche à droite et de haut en bas : « Forêt urbaine », réalisée dans l'ensemble de logements sociaux conçus par Renzo Piano, rue de Meaux, à Paris, en 2003. MDP ;
Jardin créé pour un immeuble du ministère de la culture en 2011, à Paris. MDP ; Ci-contre : La « forêt urbaine » du quartier d'affaires d'Otemachi, à Tokyo, conçue en 2009 par Michel Desvigne, photographiée ici en 2016. TARO ERNST ; image issue d'internet

-o-o-o-o-

SCÉNARIO TENDANCIEL : « UNE RUE » ?

L'hypothèse est que l'artificialisation appelle l'artificialisation et que la place accordée prioritairement à l'automobile continue sur sa tendance. Un infléchissement consisterait cependant à réserver sa place au vélo dans le respect de la loi Laure qui impose un équipement cyclable sur chaussée pour tout aménagement ou création de voirie.

Une rue étant une voirie circulée bordée de places de stationnement, en aménageant des parkings traversés par un chemin « de liaison », le projet reproduit ce schéma d'équipement.
Le scénario se contente de montrer que ce chemin peut se développer en une rue.

Les inconvénients, incontestables, du scénario « une rue » sont reliés à la circulation et ses pollutions diverses, qui s'ajouteraient à celle des mouvements liés aux stationnements résidentiels. L'artificialisation des sols et l'effet « puits de chaleur » seraient accentués. L'expropriation d'une ou deux villas est obligatoire.

Les avantages de l'ouverture d'une rue dans le prolongement de l'avenue de la Résistance, découleraient de l'attractivité de cet itinéraire pour rejoindre le centre-ville via l'avenue Bobby-Sands, particulièrement avec la réalisation d'un giratoire à l'intersection des deux voiries. Ainsi, la circulation serait allégée sur les rues Gustave Nast à l'ouest de ce nouvel axe et à l'est sur l'ensemble Ilette et René Sallé.
Plus globalement, un nouveau plan de déplacements urbains pourrait alors être envisagé, plus économe en production de polluants, tandis que la multiplication de la plantation d'arbres sur les artères « libérées » viendrait apporter sa contribution à un effet « puits de fraîcheur » et participerait à la réalisation d'une continuité esthétique et écologique dans la ville.

La figure page suivante illustre le propos.
Elle a été présentée sur le stand de l'association ADEQUA au Forum des Associations de septembre 2019.

PARC SAINT-HUBERT : SCÉNARIO « UNE RUE » ?		
AUJOURD'HUI	DEMAIN	APRÈS-DEMAIN ?
		
Un espace privé, vert, sans charme, peu arboré, traversé par les seuls piétons. Les autos des résidents stationnent difficilement dans les rues adjacentes	Un espace divisé privé/public. Des parkings dans les espaces résidentialisés Une traversée publique affirmée, mais réservée aux modes doux	Un espace pensé comme un aménagement urbain Une continuité ouverte aux automobiles, reliant l'axe Résistance/Foch à l'axe Bickart/Bobby Sand ????

-o-o-o-o-