

Atelier de travail urbain dans le cadre de la création de la ZAC de l'écoquartier de Louvres et Puiseux-en-France : Présentation de la maquette

Atelier du 8 avril 2010, à l'école Fontaine Ste-Geneviève de Louvres

Compte-rendu établi par Ville Ouverte, en charge de l'animation.

30 habitants de Louvres-Puiseux participent à l'atelier.

Sont également présents :

Ahmed Mezghani et Roland Castro, architectes, agence Castro ;

Alain Schnaidt et Felipe Delmont, spécialistes d'écologie urbaine, agence 2DKS, équipe Castro ;

Clémence Liberge de l'EPA Plaine de France ;

Pierre-Antoine Tiercelin, Marion Daché, Samuel Poisson de l'agence Ville Ouverte en charge de la concertation.

Pour faciliter la lecture, *les interventions ou remarques des participants sont reprises en italique*. Les présentations ou réponses faites par l'animateur ou les intervenants sont présentées en lettres capitales.

Depuis le 23 février, 6 ateliers ont permis de présenter le projet d'éco-quartier de manière analytique et thématique. Ce travail en groupe a permis l'écoute de chaque participant. Les remarques issues de ces ateliers sont consignées dans les comptes-rendus et sur le blog de l'éco-quartier. Elles ont été transmises au fur et à mesure aux équipes en charge du projet. La réunion publique du 14 avril sera l'occasion de tirer un bilan de cette phase de concertation réglementaire, de souligner ce qui pourra être pris en compte dans le projet. Le projet continuera à évoluer au-delà de la création de ZAC, il ne s'agit que d'une première étape.

Rappel des enjeux (P.-A. Tiercelin)

Au cours des ateliers, différents axes thématiques ont été abordés. Les quatre cartes schématiques (voir diaporama) présentées ce soir doivent faciliter la compréhension du projet de ville proposé par Roland Castro. Les personnes désireuses d'en savoir plus sont invitées à se reporter aux comptes-rendus ou support d'ateliers diffusés sur le blog.

1. Plusieurs périmètres

Le périmètre d'étude est plus vaste que le périmètre opérationnel de la ZAC. Le projet voit son emprise limitée par plusieurs évolutions notables :

- au pôle gare, un des objectifs est d'éviter un déplacement forcé de toute l'activité vers la zone d'activité de la Butte aux Bergers. En effet, la logique de l'éco-quartier consiste aussi à créer une proximité entre les lieux où l'on habite et ceux où l'on travaille.
- au Bois du Coudray, le périmètre de construction a été réduit pour maintenir les futures habitations à 100 mètres de la ligne à haute tension. Les 100 logements qui ne pourront être construits sur site le seront au nord de Derrières les Bois, dans le cadre d'une seconde ZAC.
- aux Frais-Lieux, le périmètre du projet a été limité au nord afin d'épargner des terres agricoles de qualité, une partie des logements sera ainsi construite à l'est de la voie ferrée, à proximité du Bois des Marlots. Cela prend sens d'un point de vue urbain (étalement et distance à la gare limités) et agricole (terres enclavées et moins faciles à cultiver entre le Bois des Marlots et la RD 317).

2. Environnement et durabilité

Les études menées visent à gérer les **eaux** sur place. L'agence 2DKS propose ainsi de traiter les eaux usées par un dispositif de phyto-dépollution qui consisterait en deux serres abritant des plantes dont les racines opèrent la dépollution de l'eau. L'une serait située à proximité du Bois des Marlots, et l'autre à proximité des ateliers des services techniques de Louvres. Les eaux de pluie sont aussi concernées par ces dispositifs innovants : leur infiltration sur place est favorisée, et les eaux non infiltrées s'écoulent en suivant le relief naturel du site.

Une gestion locale des **déchets** organiques est encouragée, sous la forme du compostage pour les parcelles individuelles, d'une valorisation énergétique dans un digesteur-méthanisateur pour l'habitat collectif.

L'agence 2DKS a également étudié les possibilités de développer une **filière énergétique** locale, en partenariat avec les exploitants agricoles des environs. Les poussières de céréales pourraient ainsi être utilisées pour le chauffage urbain. Le parc naturel régional de l'Oise cherche aussi à développer la filière bois. L'énergie solaire est utilisée.

Une réflexion est également engagée sur la **biodiversité**, avec des espaces verts nombreux, aux essences variées. Ces espaces conçus en réseau permettent autant les migrations de la faune que des promenades agréables pour les habitants.

Même si la zone du Bois des Marlots doit être aménagée plus tard, une liaison vers ce quartier doit être envisagée dès maintenant.

Cette dimension a en effet été étudiée.

Le dispositif de ruissellement à ciel ouvert signifie-t-il que les eaux de pluie ruisselant sur la chaussée ne sont pas traitées ?

Non, le traitement des eaux de pluie de chaussée par un système de déboureur-déshuileur reste obligatoire.

3. Mobilités

Le projet doit avoir les moyens de ses ambitions. Il ne suffit pas de souhaiter que les gens modifient leurs pratiques de déplacement, encore faut-il leur donner la possibilité de le faire. C'est le but recherché avec la création d'une ligne de bus directe conduisant à la plateforme de Roissy. A l'échelle de la ville, des navettes ajustées au cadencement du RER doivent permettre de se passer de la voiture pour aller à la gare.

De même, encourager les cheminements doux suppose une sécurisation de ceux-ci : piétons et cyclistes doivent avoir le sentiment que la rue n'est pas dominée par les voitures. Le dessin de l'espace public favorise ces pratiques douces, et les pistes cyclables facilitent les déplacements en suivant les courbes de niveau.

L'augmentation de la population à Louvres-Puiseux implique aussi l'évolution des infrastructures routières. Trois accès seront aménagés : le pont de la gare doit être élargi, un franchissement de la voie ferrée sera créé au nord, et une nouvelle voie permettra de raccorder Louvres-Puiseux à la Francillienne au sud. Les nouveaux quartiers sont reliés à la ville existante, la voirie doit éviter toute logique d'enclavement (voir axes en blanc sur la carte). L'essentiel de la circulation est toutefois dirigée vers la RD 317. La gestion du trafic automobile se fait en respectant les axes existants : il n'est pas question d'élargir les rues de Puiseux ou les rues adjacentes par exemple. Des études complémentaires seront menées pour atténuer l'impact de l'augmentation de la circulation.

4. Centralités

Le cœur du projet est le pôle multimodal articulé autour de la gare, qui accueille aussi services et commerces. Il existe également des lieux de centralité à d'autres échelles : les Frais-Lieux et l'entrée nord de la ville accueillent des commerces, et les établissements scolaires forment des lieux centraux à l'échelle d'un quartier. Aux Frais-Lieux, la pluralité des fonctions est renforcée par l'implantation d'activités le long de la voie ferrée. Enfin, le projet apporte à la ville de véritables espaces publics avec la création de places et de parcs.

La mairie de Louvres demeure cependant excentrée.

Les élus en sont conscients, l'éventualité de créer une mairie annexe a été évoquée.

Aucune décision concrète concernant la rue de Puiseux n'a été arrêtée. La circulation va nécessairement augmenter puisqu'il s'agit du chemin le plus court pour se rendre à la gare.

L'impact du nouveau quartier sur cette rue est pris en compte par les équipes travaillant sur le projet et des solutions devront être trouvées. Pour bien appréhender les évolutions à venir, on peut comparer les 300 logements à construire au Bois du Coudray [dont seule une minorité aura intérêt à passer par les BCD] aux 108 logements des Kaufman. Le trafic relatif aux nouvelles habitations ne devrait donc pas être supérieur au trafic engendré par les Kaufmann, ce qui n'empêche pas la nécessité de trouver des solutions. Ces inquiétudes sont partagées par les élus qui seront très attentifs au problème.

Le problème n'est pas tant l'intensité de la circulation que la vitesse des véhicules.

La route de Marly est aussi à prendre en compte : on construit à Marly et il n'y a pas de gare sur place. Les habitants seront donc amenés à traverser Puiseux.

Logique du projet (R. Castro)

Ce projet a été pensé comme un tout. On peut certes présenter des thématiques, mais en définitive on crée un morceau de ville, on valorise le territoire. L'évolution du périmètre du projet, étendu au Bois des Marlots, est un point intéressant. La ville acquiert de ce fait une figure plus unifiée, avec des limites franches dans son rapport avec la nature.

Il y a aujourd'hui à Louvres-Puiseux un grand déficit d'espace public. La ville s'est constituée par un collage de morceaux successifs, et elle ne comporte que peu de lieux où l'on aimerait se promener. En commençant la réflexion sur le projet, l'inquiétude principale de l'équipe était de ne pas parvenir à se greffer sur l'existant. Avec 20 000 habitants, Louvres-Puiseux formera une ville importante, mais la proximité de Paris et de Roissy risquait de faire de l'opération le simple agrandissement d'une ville-dortoir. On sent aujourd'hui à la lecture de la maquette que ce projet fonctionne. La tranquillité de la ville actuelle sera certainement altérée, mais c'est aussi le propre d'une ville qui fonctionne et qui attire que d'être plus encombrée. C'est plutôt bon signe.

Certaines données ont pu être intégrées aisément, telle la coulée verte entre les quartiers existants et les Frais-Lieux. D'autres, à l'inverse, relèvent d'une organisation plus complexe.

1. Pôle Gare

Comment concevoir une place pour ce quartier ou ouvrir la place de la Gare considérant l'obstacle que constitue le bâtiment de logement social qui lui fait face ? Cette place, au cœur du projet, sera traversante et s'étendra de part et d'autre de l'avenue Charles de Gaulle. En ce qui concerne les commerces, il s'agissait de construire le nouveau centre commercial avant de détruire l'ancien, ce qui laissait peu de choix pour son implantation. Le nouveau centre commercial sera intégré à la ville, des logements seront construits au-dessus. Les silos, qui émergent et forment aujourd'hui un repère visuel important, seront partiellement conservés, réhabilités en de fins immeubles de logements, tels des campaniles. Le cœur de ville sera fort, tandis que les bâtiments seront plus petits sur les bords. Sans devenir systématique, cette idée de formes différenciées du centre vers la périphérie est un principe intéressant. Le réseau d'espaces verts vient jusqu'à proximité de la gare, et le café de la gare, qui fonctionne bien, est conservé.

2. Bois du Coudray - Puiseux

Louvres et Puiseux présentent des caractéristiques distinctes qui ont été prises en compte. Puiseux est plus éloigné de la gare, plus tranquille : on a donc préféré une majorité de maisons individuelles accolées pour le Bois du Coudray. Il existe des polarités qui seront plus denses à l'entrée nord ou à proximité des BCD notamment. Les constructions seront également plus compactes le long du parc des sports. L'ensemble du quartier est bien relié. Relié à la ville avec une voirie sans impasses, et relié au paysage : chaque bâtiment ayant un rapport à un espace vert, à la nature. Les équipements et commerces sont situés sur la rue centrale, mais cela n'a pas valeur

de loi : rien n'empêche que des activités ou commerces qui le souhaiteraient viennent prendre place parmi les logements. On dessine une ville avant de décider des implantations des fonctions.

3. Frais-Lieux

Aux Frais-Lieux, l'équipe de maîtrise d'œuvre a cherché à raconter une histoire de laquelle découle une centralité. Depuis le sud, en arrivant de la Gare, le regard se porte vers la nature via un axe principal qui traverse un vaste jardin central. Une rue borde ce parc central et opère le lien avec les rues concentriques. Ville et jardin sont en continuité, mais distincts l'un de l'autre. Ce n'est pas une ville dans un jardin. Le quartier est très urbain et très vert, avec des limites franches. On veut éviter l'effet résidence avec des plots posés dans la nature. Ceux-ci sont peut-être agréables pour ceux qui y vivent, mais n'apportent rien à la ville. On souhaite réaliser une promenade en continu, pleine de singularités. Cette possibilité de se promener rappelle davantage le vieux Louvres, plus urbain que les derniers quartiers réalisés. La continuité urbaine ne signifie pas pour autant que l'on construit des logements collectifs au sens où l'on ferait la même chose pour tout le monde, mais davantage des logements en commun, souvent constitués de maisons individuelles superposées. On ne se fixe pas de limite systématique de hauteur, le bâti peut être fort lorsque cela a du sens.

Questions et remarques

1. Circulation

Dans le quartier des Marines, au Fournil, la nuisance sonore liée à la nouvelle rue risque d'être importante.

La nouvelle rue est séparée des Marines par la coulée verte, large de 30 mètres, qui fait office de tampon et procure une vue intéressante. En outre, cette rue n'est large que de 6 mètres, son trafic sera mesuré et la nuisance sera donc réduite. L'axe ouest-est est une alternative à celui menant à la gare, son trafic peut être comparé à celui de l'avenue Charles de Gaulle qui est certes significatif mais n'engendre pas des nuisances insupportables.

Le quartier des Marines est situé en contrebas de la coulée verte et risque à ce titre de subir les nuisances du lieu de promenade : bruit, déchets...

La coulée verte est large de 30 mètres, et le sentier de promenade ne longera pas les parcelles individuelles.

Y a-t-il une route à la périphérie du nouveau quartier ?

Non, la limite de la ville est matérialisée par un mail planté, lieu de cheminement piéton. Ce point a fait débat, car l'absence de route conduit à la création d'impasses sur les franges de la ville.

Il existe un risque que les habitants n'empruntent pas l'axe ouest-est et viennent renforcer la circulation de l'avenue Charles de Gaulle.

Il ne faut pas oublier que l'offre routière va évoluer dans son ensemble : c'est cette offre globale qui dessinera la répartition de la circulation. Penser que le trafic avenue Charles de Gaulle va augmenter, c'est raisonner à niveau d'infrastructure inchangé. Toutefois, dans la partie sud de l'avenue Charles de Gaulle, il est indéniable que le trafic augmentera.

Le nouveau centre commercial va contribuer à l'augmentation de la fréquentation.

C'est aussi le propre d'une ville animée que d'accueillir davantage de circulation. Les commerces contribuent aussi à l'urbanité. Toutefois, il existera un parc de stationnement souterrain qui ne devrait pas créer de problème de saturation en surface.

Quelle circulation automobile y aura-t-il dans la coulée verte ? Quel est le devenir de la rue de la Pépinière ?

Il n'y aura aucune circulation automobile dans la coulée verte. Il a en effet été proposé d'ouvrir la rue de la Pépinière sur l'avenue Charles de Gaulle et sur les nouveaux quartiers mais cette proposition n'a pas été retenue aujourd'hui.

Quel lien y a-t-il entre Frais-Lieux et le pôle gare ?

Les liaisons douces (bus, cyclistes, piétons) ont un itinéraire réservé le long de la voie ferrée, derrière le Trésor Public, tandis que les voitures passeront dans un premier temps le long de la voie ferrée puis via l'actuel parking Gamm Vert, par la place traversante de l'avenue Charles de Gaulle.

Il est question du barreau de Gonesse, d'une liaison Picardie-Roissy, mais ce sont autant d'aménagements qui ne parviennent pas à concurrencer la voiture pour les habitants de Louvres-Puiseux. Si l'on veut faciliter les circulations douces, la liaison directe en bus vers Roissy est incontournable.

2. Formes urbaines

Des logements n'appartenant pas au projet sont en cours de construction à Louvres, ne s'agit-il pas du type de construction critiqué à l'instant : des blocs posés au milieu d'un espace vert clos qui ne participent pas à l'animation de la ville ?

Quelle est la densité de logements au pôle gare ?

650 logements sont prévus autour de la gare, réalisés selon différentes formes urbaines, dont les immeubles de 13 étages que seront les silos. La densité brute est de 80 logements/ha, la densité nette de 120. Il ne faut pas oublier que la densité est un indicateur souvent trompeur : la densité des grands ensembles est faible, mais ils donnent une impression de forte densité de par leur disposition, en barrant l'horizon. L'avenue de l'Opéra est par exemple deux fois plus dense que les tours des Olympiades, la différence de perception est liée au tracé. Les lignes droites permettent de laisser apparaître le ciel au bout des rues, effaçant l'impression de densité.

Les silos vont-ils rester en place ? Ces bâtiments massifs et visibles de loin ne sont pas particulièrement beaux.

Seules les deux tours seraient conservées. Sur les projections, le repère visuel semble bien fonctionner. Par ailleurs, l'équipe Castro a proposé de les transformer, cela donne quelque chose de plutôt intéressant.

Quelle sera la hauteur bâtie aux Frais-Lieux ?

On ne fixe pas de limitation de principe. On élabore un règlement pour le quartier, mais celui-ci ne doit pas devenir dogmatique. Si le site l'autorise, face à un grand parc par exemple, la construction en hauteur n'est pas exclue. On se laisse une marge, l'objectif premier est que chaque morceau de quartier se tienne, sans être trop subordonné à une logique d'ensemble, sans laisser le sentiment qu'il faut attendre la suite pour en comprendre la logique. Cette flexibilité de la règle intervient cependant dans certaines limites : on ne se trouve pas au centre d'une grande ville, et les constructions ne sauraient dépasser 5 ou 6 étages.

A ce stade, si certaines questions n'obtiennent pas de réponse ferme, c'est que le dossier de création de ZAC n'entre pas dans ce degré de précision, il ne définit pas exactement les formes urbaines qui seront construites.

Si le dossier de création est si peu précis, il est toujours possible que le projet effectivement réalisé ne ressemble qu'assez peu à ce qui est présenté.

Le projet présenté peut varier en termes d'architecture, mais la proposition globale fixe une intention, une prise de position, qui se concrétisera durant les 12 prochaines années. A ce titre, c'est bien le projet présenté ce soir qui sera réalisé.

3. Autres questions

Il existe une école au Bois du Coudray, autour de laquelle on aurait pu réaliser un square qui serait devenu un point central pour Puiseux, comme cela existe à Louvres.

Pourquoi bâtir un collège à proximité du Trapil ?

Il existe une distance de sécurité avec le Trapil, qui peut être réduite à 10 mètres de part et d'autre dès lors que l'on construit une protection directement sur celui-ci. La protection est prise en charge par la société qui exploite le Trapil.

Le projet présenté comprend-il les 3500 logements prévus ?

La maquette présente la première ZAC, ainsi que la bande de Derrière les Bois, soit environ 2650 logements. Il manque le Bois des Marlots.

Quelle surface occupe le parc central du site de Frais-Lieux ?

Tel qu'il apparaît sur la maquette, le parc occupe environ 4 hectares, soit l'équivalent de la moitié de la surface du parc Monceau à Paris ou plus du double du square de la place des Vosges.

Quelles mesures sont envisagées pour la dépollution du site de Simply Market ?

L'étude de dépollution est encore en cours. L'ADEME interviendra dès lors que le projet aura une existence juridique.

Pierre-Antoine Tiercelin remercie les participants pour leurs questions et les invite à poursuivre réflexion et interrogations par le biais du blog de l'éco-quartier. Les remarques postées pourront être prises en compte lors de la réunion publique du 14 avril, bilan de la première phase de concertation.