

Projet d'écoquartier, l'Ancre de Lune, Trilport.

**Rencontre avec les habitants de la Villa Parisienne et de la rue de Saint-Fiacre,
Le 1^{er} octobre 2013, en salle Saint-Exupéry**

6 habitants de la Villa Parisienne et 3 habitants de la rue Saint-Fiacre, sont présents. Ainsi que :

Chantal Maffioli, directrice générale des services, Trilport,

Damien Pimparé, chef du projet Ancre de Lune, AFTRP,

Raphaëlle-Laure Perraudin et Angela Maccianti, agence Jourda Architectes Paris,

Henri de Dreuzy, agence de paysage Babylone,

Gwenaëlle d'Aboville, Franck Leibundgut, agence Ville Ouverte en charge de la concertation.

Introduction

En mars 2013, l'AFTRP a été mandatée par la Ville de Trilport pour mener le projet d'éco-quartier. Courant juillet, lors d'un concours, l'AFTRP a sélectionné l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine parmi 25 candidats. Ce groupement composé d'urbanistes, d'architectes, de paysagistes, de spécialistes en développement durable est présent pour échanger avec les habitants et croiser leurs regards portés sur le projet et la Ville de Trilport avec les riverains.

Présentation de la maîtrise d'œuvre urbaine

Raphaëlle-Laure Perraudin est associée à l'agence d'urbanisme et d'architecture Jourda Architectes Paris. En tant que mandataire du groupement, son rôle est de coordonner l'ensemble des études menées par ses partenaires pour arriver au dessin général du futur quartier. En tant qu'urbaniste, elle assure également la cohérence d'ensemble du projet d'éco-quartier en imposant l'ensemble des règles que les différents opérateurs (ceux qui construiront les bâtiments : promoteurs, bailleurs, acquéreurs de lots à bâtir ...) devront impérativement respecter.

Henri de Dreuzy, responsable de l'agence de paysage Babylone, est chargé de concevoir et de réaliser les aménagements des espaces publics de l'éco-quartier : quelles ambiances créer dans l'éco-quartier ? Quelle place donner à la nature ? Comment traiter le stationnement ? Comment gérer les eaux pluviales ?

Le groupement est composé de deux autres bureaux d'étude, Cap Terre, chargée des questions de développement durable, et Igrec ingénierie, chargé du dessin technique des voiries et des réseaux.

En parallèle, plusieurs diagnostics sont menés par d'autres bureaux d'études. Ils vont permettre d'affiner la connaissance du territoire sur différentes dimensions : la faune et la flore, les mobilités (voitures, transports collectifs, modes doux, stationnement ...), la gestion des eaux pluviales...

Calendrier. Le groupement est en train de réaliser un diagnostic du territoire. Mais avant d'y mettre un point final, il souhaite entendre les riverains sur leurs perceptions de leur environnement, la manière dont ils y vivent et les problèmes qu'ils y rencontrent. La rencontre de ce soir et la réunion de concertation du mardi 8 octobre vont permettre de nourrir ce diagnostic. Les avancements du groupement sur le plan de masse seront présentés à nouveau aux habitants lors d'un atelier de travail qui se tiendra le mardi 29 octobre. Le dessin général de l'éco-quartier sera validé par les élus de la ville de Trilport, courant décembre.

Echanges avec les habitants

« *Nous sommes tous attachés à La tranquillité.* »

- Le calme de la Villa Parisienne a été un critère déterminant dans le choix résidentiel des participants : « *j'ai acheté ici pour être tranquille* », « *nous sommes tous attachés à la tranquillité* ». La construction d'un éco-quartier aux abords de leur maison est un apport important de nouveaux habitants. Les participants s'interrogent sur l'évolution de leur cadre de vie qu'ils apprécient.

La circulation : « *ne pas aggraver la situation.* »

- Les participants détaillent les problèmes de circulation à l'échelle de la ville, en particulier aux heures de pointe : « *la départementale est remplie jusqu'à Saint-Jean-les-deux-jumeaux !* », « *la rue de Saint-Fiacre est complètement encombrée* ».
- « *On peut construire des logements mais il faut aussi créer des routes* ». Certains habitants regrettent que le projet de déviation n'ait pas trouvé d'issue favorable avant que la Ville ne se lance dans l'aménagement d'un éco-quartier : « *il aurait fallu régler les problèmes de fond [...] sans la déviation, ce n'est même pas la peine...* ».
- Des questions se posent alors sur l'avenir : « *Quel impact l'éco-quartier aura sur l'encombrement de la circulation automobile ?* » « *Combien d'habitants et donc de voitures en plus ?* » « *Dans quelle mesure le projet va aggraver la situation ?* »

Raphaëlle-Laure Perraudin rappelle qu'une étude sur la mobilité et le stationnement est aujourd'hui en cours de réalisation par le cabinet Inddigo. Les premiers résultats pourront bientôt être présentés. Ils permettront d'anticiper l'impact de l'éco-quartier sur la circulation à l'échelle de la Ville. Des réponses seront apportées sur ce thème lors des prochaines étapes du projet.

Une solution : la rue Saint-Fiacre à double sens ?

- Une habitante évoque l'hypothèse de la mise en double sens de la partie inférieure de la rue de Saint-Fiacre. Cela pourrait permettre aux futurs habitants de l'éco-quartier de rejoindre directement l'avenue de Verdun en tournant à gauche afin de ne pas surcharger les rues du centre ville déjà engorgées. Si cette solution est retenue, il faudra prêter attention à la qualité de l'aménagement et au confort du piéton pour faciliter les traversées.

Marchetto, un problème de sécurité

- Les camions de l'entreprise Marchetto qui descendent la rue Aveline sont jugés très dangereux de part l'intensité du trafic constaté et les vitesses pratiquées par les camions. Les enfants et les passants de la rue Avelines marchent sur la chaussée faute de place sur les trottoirs étroits : « *avec ma poussette, je suis obligée de marcher sur la route* », « *un jour, il va y avoir un drame...* ». Les camions devraient pouvoir rejoindre directement l'avenue de Verdun en traversant la zone d'activité.

Raphaëlle-Laure Perraudin répond qu'à terme l'éco-quartier permettra aux camions de déboucher au sud, par la zone d'activités. Damien Pimparé précise qu'une sortie par le 67, avenue de Verdun est aujourd'hui la solution privilégiée par la Ville et par l'AFTRP. Cette rue est aujourd'hui privée. Pour pouvoir acquérir les terrains de la zone d'activité, deux procédures sont possibles : l'accord amiable ou l'expropriation sous réserve d'utilité publique. Il est prévu d'acquérir cette partie du terrain lors de la dernière phase du projet. Chantal Maffioli réaffirme la volonté de la Ville de trouver une solution à cette situation de transit de camions le plus rapidement possible. Les services de la Ville réfléchissent donc à d'autres options en étudiant le Plan Local d'Urbanisme.

Le stationnement

Les problèmes ?

- Les participants expriment leurs difficultés quotidiennes liées au stationnement automobile dans leur rue (Villa parisienne et Saint-Fiacre) : « *des gens stationnent dans notre rue pour aller à la gare* », « *on y retrouve des gens de Meaux* ». Selon eux, la gratuité du stationnement dans la Ville de Trilport contribue fortement à cette situation.
- Certains participants possèdent des places ou garages aménagés dans leur propriété : « *des voitures sont garées devant mon portail et m'empêchent de sortir de chez moi* ». D'autres garent leur voiture directement dans la rue et ne trouvent aucune place en journée (notamment le long de la rue Saint-fiacre).
- Les participants craignent que l'éco-quartier empire cette situation et augmente la demande de stationnement dans le secteur et sur la commune.

Raphaëlle-Laure Perraudin précise que l'ensemble des logements de l'éco-quartier seront livrés avec des places de stationnement pour les futurs résidents. Des places de stationnement seront aussi prévues pour

les visiteurs. L'éco-quartier ne créera donc pas une demande supplémentaire. Le trafic automobile des habitants sera réduit car ils pourront profiter de la proximité de la gare et s'y rendre à pied.

Damien Pimparé précise que la gare de Trilport fait aujourd'hui l'objet d'un projet en vue de son réaménagement par la région Ile-de-France et le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France). Celui-ci consiste notamment à redimensionner et réorganiser le stationnement aux abords de la gare. La contractualisation de ce projet est aujourd'hui en cours de finalisation avec RFF et la SNCF. Par ailleurs, la CAPM (Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux) et le STIF initie en cette fin d'année 2013 une étude visant à réorganiser le réseau de bus à l'échelle intercommunale afin notamment de faciliter l'accès à la gare en transports en commun des usagers de Trilport et des communes voisines, et ainsi réduire leur utilisation de la voiture.

Les besoins ?

Raphaëlle-Laure Perraudin interroge les participants sur leurs besoins concrets en stationnement : *faut-il une véritable place sécurisée pour se garer devant chaque maison ou « un espace de protection » aménagé entre la chaussée et la façade pour éloigner et empêcher le stationnement ?* Pour répondre de manière satisfaisante aux attentes, il faut étudier chaque situation spécifique, « *parcelle par parcelle* ».

- « *Nous pouvons nous garer derrière notre portail [...] Nous aurions plus besoin d'un espace de protection notamment pour empêcher les caravanes de se garer* ».
- Certains participants souhaiteraient pouvoir stationner leur voiture derrière un portail sur leur propriété privée. Pour éviter de se garer dans la rue, un habitant a créé plusieurs places de stationnement dans sa propriété. Mais tous ne peuvent aménager un tel espace sur leur parcelle.

Des solutions ?

- **Réglementer le stationnement à l'échelle de la ville** pour dissuader les usagers de la gare d'y venir en voiture et de se parquer dans les rues adjacentes.
- **Installer des bornes anti-stationnement** : un habitant doute de l'efficacité d'installer une borne de protection des places de stationnement réservées aux riverains : « *A Montfermeil, ce système a été cassé en une semaine. Tous les gens n'ont pas de sens civique* ».
- **Le statut de la voie ?** « *Si vous rendez publique la Villa parisienne, on ne pourra plus sortir de chez nous !* ». Une autre habitante réaffirme que la rue doit être inaccessible aux voitures des non-résidents de la Villa parisienne. Elle ne souhaite cependant pas que le statut de la voie reste privé car celle-ci est aujourd'hui en très mauvais état.

Henri de Dreuzy souligne que le maintien du caractère calme et piétonnier de la Villa parisienne n'est pas lié au statut juridique public ou privé de la voie. C'est avant tout une question d'organisation du fonctionnement du quartier et de traitement paysager.

Les accès et usages de la Villa parisienne

- Certains participants sont favorables à l'ouverture de la Villa parisienne aux piétons, notamment pour permettre aux résidents de l'éco-quartier de rejoindre leur logement. Les mobylettes doivent être interdites : « *il faut trouver un système technique* ».

Henri de Dreuzy questionne les habitants : faut-il placer du mobilier urbain le long de la Villa parisienne ? Des bancs par exemple ?

- Les participants craignent que les bancs soient squattés et utilisés tard dans la nuit. Ils pourraient nuire à la tranquillité des résidents : « *avant vers l'impasse du jubilé, il y avait des bancs et c'était le souk jusqu'à deux heures du matin* ». Un habitant a aménagé son propre banc devant sa maison : une poutre sur laquelle il apprécie de s'asseoir pour profiter de l'extérieur.

Le foyer de jeunes travailleurs

- Un foyer de jeunes travailleurs sera construit dans l'éco-quartier. L'AFTRP pourrait prendre contact avec des villes ayant mis en place des foyers de jeunes travailleurs : quelles relations le foyer de jeunes travailleurs entretient avec le voisinage ? Est-ce source de problèmes ou de conflits ?

« Avec les HLM, ça commence bien et ça finit souvent mal »

- Pour un participant, il ne faut pas répéter les erreurs du passé. « *Avec les HLM ça commence bien et ça finit souvent mal [...] La ville et ses habitants sont-ils prêt à accueillir autant de nouveaux habitants ?* ».
- Un autre participant ajoute : « *on peut légitimement s'inquiéter* ».
- L'AFTRP devra prêter un œil attentif aux choix du bailleur auquel elle confiera les opérations.
- Un habitant répond que les HLM ne sont pas forcément de grands bâtiments de 15 étages. Les logements sociaux sont avant tout occupés par des personnes à faibles ressources. Ca peut arriver à tout un chacun d'en avoir besoin à un moment de sa vie.

Raphaëlle-Laure Perraudin précise que les termes « HLM » ou « logement social » désigne un statut juridique. Ce terme ne définit pas une forme architecturale particulière : « *un logement social peut être un pavillon* ». De plus, les projets architecturaux que les bailleurs sociaux réalisent aujourd'hui sont de bonne qualité car ils recherchent la qualité des constructions pour une meilleure gestion des charges dans le temps. Il y a plus de 10 ans, ils ont notamment été les premiers à intégrer les enjeux environnementaux dans leurs constructions (BBC = Bâtiments Basse Consommation).

Pour rappel, la construction de logements sociaux dans le projet répond à l'objectif de la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) qui impose aux communes de plus de 1500 habitants un pourcentage de 20 % de logements sociaux sous peine d'amende.

Les constructions de l'éco-quartier

- Un habitant regrette qu'il n'y ait aucun plan, aucune image du projet : comment se positionner et donner son avis. Il souhaiterait connaître la forme des maisons ou immeubles qui se trouveront à proximité de chez lui.
- « Vers où les façades se tourneront ? »

Raphaëlle-Laure Perraudin rappelle le cadre de leur intervention dans le projet. Leur travail consiste à définir l'implantation des constructions et leur répartition par type (collectif, individuel, mitoyen...) ainsi qu'à établir l'ensemble des règles de constructions des bâtiments de l'éco-quartier (hauteur, largeur, gabarit, retrait par rapport à la rue, gamme de matériaux, type de clôture). Son rôle n'est pas de concevoir et construire les bâtiments. Cela sera confié aux promoteurs, aux bailleurs et aux particuliers qui achèteront les parcelles de l'éco-quartier.

Face à la Villa parisienne il est prévu du logement individuel ou mitoyen car celle-ci bénéficie d'un cadre de vie spécifique qu'il s'agit de préserver au maximum: son « charme », son « calme », « ses maisons de petite échelle » en sont les véritables atouts. L'orientation des façades est une question importante. On peut imaginer que les entrées des futures maisons soient tournées vers le nord, coté Villa parisienne pour animer le rapport à la rue. Les jardins des futures maisons pourraient être tournés vers le sud pour un meilleur ensoleillement et pour éloigner les nuisances possibles des habitations existantes.

- des habitants de la Villa Parisienne indiquent qu'ils préfèrent avoir une façade « noble » en vis-à-vis plutôt qu'un arrière de maison.
- Un couple habitant de la rue de Saint-Fiacre craint d'être entouré de deux ou trois grands bâtiments : « on fait tout petit à coté ! ». Ils questionnent les aménagements qui seront créés à coté de leur maison : une rue, un jardin, un immeuble, une voie de desserte de leur logement ?

Raphaëlle-Laure Perraudin précise qu'il n'est pas prévu de construire des bâtiments de plus de 3 étages (R+3) dans le cadre du projet et que les hauteurs mises en œuvre seront variables (R+1, R+1+comble, R+2, R+3). Il est pour le moment difficile de s'avancer sur la vocation précise de la parcelle qui jouxte cette maison. Dans l'état actuel des connaissances, elle est vide et pourrait devenir un petit parc ou un jardin dont la nature doit être précisée. Mais des études sont en cours notamment pour déterminer la gestion pluviale. Ce paramètre aura un lourd impact sur le dessin final de l'éco-quartier. Selon les résultats de l'étude, il est donc possible d'imaginer un bassin paysager de rétention des eaux pluviales ou des pavillons individuels. Aucun immeuble n'est imaginé à proximité directe de la maison car l'échelle ne s'y prête pas.

De manière plus générale, la richesse de la ville de Trilport se trouve dans sa variété de formes architecturales (hauteur, volume) et de matériaux de construction. Prendre en compte cette spécificité de la ville est la condition de réussite du projet. Privilégier la petite échelle (notamment aux abords des habitations existantes), traiter les hauteurs de manière variée... va permettre à l'éco-quartier de s'intégrer et de fonctionner au mieux avec la ville existante.

- Un habitant insiste sur la variété des matériaux de constructions qui existent à Trilport. Il faut éviter d'uniformiser le quartier « *comme dans les villes américaine* » ou « *Disneyland* » au risque d'en faire un quartier « *froid* » et « *pas vivant* »

Imaginer ensemble les ambiances vers lesquelles tendre

Henry de Dreuzy commente des photographies de projet sélectionnés par l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine et sollicite l'avis des participants.

LA MIXITE DES USAGES : Piétons / voitures

Un « espace partagé »



Une rue à dominante carrossable



LA PERCEPTION DES LIMITES : le traitement des clôtures

Limite naturelle



« J'apprécie plus la première image. C'est très vert ... »

Limite mixte : végétale et minérale



... mais cette image fait beaucoup plus penser à Trilport.

« La végétation doit faire écran comme cela, pas comme à l'américaine. »

L'ESPRIT VILLAGE : quelle mixité entre ville et nature ?

Une présence naturelle forte



Une présence minérale forte



Une mixité végétal / minéral

