

LES ATELIERS TERRITORIAUX DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

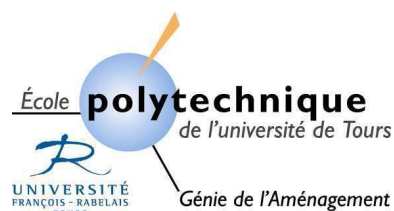
LA LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN



DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT A L'ELABORATION DU SCOT MARNE BROSSÉ ET GONDOIRE : VERS DES PROPOSITIONS CONCRETES POUR UN DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE DANS LES COMMUNES DE THORIGNY-SUR-MARNE ET DAMPMART

Mai - Juillet 2009

BROZAT Léa
CARRE Emmanuelle
HERNANDEZ Léa
HUYGHE Marie
KESSACI Yasmine



**DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT A L'ELABORATION DU SCOT
MARNE BROSE ET GONDOIRE :
VERS DES PROPOSITIONS CONCRETES POUR UN DEVELOPPEMENT
URBAIN DURABLE DANS LES COMMUNES DE
THORIGNY-SUR-MARNE ET DAMPMART**

**Comment lutter contre l'étalement urbain tout en poursuivant le
développement des communes ?**

**Comment densifier les communes de manière cohérente avec le
territoire ?**

Remerciements

Nous remercions particulièrement Monsieur Christophe DEMAZIERE, notre tuteur de stage, pour nous avoir aidées et accompagnées dans notre travail, ainsi que Monsieur Didier BOUTET, second tuteur, pour ses conseils.

Nous remercions également Monsieur Cyril BLONDEL pour son aide et ses conseils lors du dépouillement des questionnaires.

Merci

A Madame Laurence MALDONADO, commanditaire du stage, responsable du SCoT Marne, Brosse et Gondoire

A Mademoiselle Cécile KELCHE, stagiaire au SIEP de Marne, Brosse et Gondoire

A Monsieur Georges CARRE, maire de Dampmart

A Monsieur Thibaud GUILLEMET, maire de Thorigny-sur-Marne

A Monsieur Laurent DELPECH, adjoint au maire de Dampmart chargé de l'urbanisme

A Mademoiselle Nacéra TORCHE, adjointe au maire de Thorigny-sur-Marne chargée de l'urbanisme
pour leur accueil et leur soutien pendant ces trois mois passés dans leur commune

Merci

A Madame LOISEAU, responsable du service urbanisme de la mairie de Thorigny, et à toute son équipe

A Madame ENGELMANN, responsable du service urbanisme à la mairie de Dampmart, et à toute son équipe

A Madame PAFUNDI, secrétaire du maire de Thorigny, et à toutes les personnes travaillant à la mairie
pour leur accueil et leur disponibilité

Merci

A Monsieur ESPRABENS, responsable développement au sein de FSM, bailleur social opérant sur Dampmart

A Madame MAILLARD, responsable du programme de réhabilitation du quartier des Cerisiers au sein d'Opievoy, bailleur social opérant à Thorigny

A Madame FAHRI, architecte au bureau d'étude chargé de réaliser le PLU de Dampmart

A Madame Catherine WEYL, Préfecture du Bas-Rhin, Direction de l'urbanisme d'Etat
pour leurs conseils de professionnels

Enfin, merci

Aux habitants de Dampmart et Thorigny ayant répondu aux questionnaires

A Gabriella AUDI, Nicolas LEIFOOHGHE et Antoine SOMMER, architectes au DSA de l'école d'Architecture de Marne-la-Vallée

A Madame Pascaline ROBIN, secrétaire des stages à l'école Polytech'Tours

A Monsieur Marc POINTEAU, propriétaire de notre gîte

DU GRENNELLE DE L'ENVIRONNEMENT A L'ELABORATION DU SCOT MARNE, BROSSE ET GONDOIRE : VERS DES PROPOSITIONS CONCRETES POUR UN DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE DANS LES COMMUNES DE THORIGNY-SUR-MARNE ET DAMPMART

Comment lutter contre l'étalement urbain tout en poursuivant le développement des communes ?

Comment densifier les communes de manière cohérente avec le territoire ?

Remerciements	2
Introduction générale	5
Introduction	12
Première partie	16
Un territoire propice à la réflexion sur la lutte contre l'étalement urbain	16
I. Le territoire, un espace attractif	18
A. Une urbanisation progressive autour d'un pôle de la Ville Nouvelle	18
B. Une identité forgée par les paysages naturels	23
C. Une population en mutation qui requiert une nouvelle offre en équipements	27
II. Les transports, un potentiel à optimiser	30
A. Des transports variés et très sollicités mais une utilisation problématique	30
B. Des mouvements journaliers conséquents	40
III. L'habitat, un enjeu central du territoire	49
A. Un état des lieux assez classique en matière de logement	49
B. Une approche bivalente de la densité	58
IV. Une politique qui pourrait constituer un obstacle à la mise en oeuvre des projets	68
A. Un dialogue compliqué entre les acteurs du territoire	68
B. Des incohérences au sein des documents d'urbanisme	68
C. De nombreux outils qui permettent la densification	95
Deuxième partie	101
Le territoire perçu par ses acteurs, des visions plurielles du futur	101
I. Les enquêtes auprès des habitants au cœur des réflexions sur les typologies d'habitat	103
A. Les entretiens, un moyen de comprendre les habitants	103
B. Un dépouillement minutieux qui met en lumière les besoins satisfaits et à satisfaire des habitants	105
II. Des opérateurs tiraillés entre développement durable et rentabilité	118
III. Le projet communal selon les élus	122
A. Thorigny-sur-Marne	122
B. Dampmart	123
C. Comparaison entre les deux politiques	123
Troisième partie	126
Production d'outils pour une densification graduée, adaptée et maîtrisée, expérimentée avec deux projets	126
I. Le projet de ville, une vision d'avenir pour Thorigny et Dampmart	128

A.	Des critères fondamentaux identifiés pour une densification maîtrisée	128
B.	Méthode de détermination des densités	135
C.	Comparaison avec les densités actuelles	146
D.	Cinq programmes adaptés au type de zonage	147
II.	Le guide, un outil de lutte contre l'étalement urbain au travers du développement durable	156
•	1 ^{er} Objectif : des formes urbaines durables	156
•	2 ^{ème} Objectif : des transports aménagés en conséquence	170
•	3 ^{ème} Objectif : mobilisation de tous les acteurs	185
III.	La charte, un engagement pour une meilleure maîtrise de l'étalement urbain	187
IV.	Recommandations pour les documents d'urbanisme	189
V.	Application des principes énoncés à travers deux exemples	191
	Conclusion générale	217
	Bibliographie	219
	Table des illustrations	223
	Annexes	225
	Sommaire des annexes	226
	Annexe 1 : Carte de Thorigny et Dampmart	226
	Annexe 2 : Etude d'îlots	226
	Annexe 3 : Grille d'entretiens avec les habitants	226
	Annexe 4 : Exemple de grille de dépouillement des entretiens avec les habitants	226
	Annexe 5 : Grille d'entretiens avec les opérateurs	226
	Annexe 6 : Projets cœurs d'îlots	226
	Annexe 7 : La démarche AEU, Approche Environnementale de l'Urbanisme	226
	Annexe 8 : Aides financières pour les communes	226

Introduction générale

Le 1^{er} Avril 2009, M. Hubert Falco, alors secrétaire d'Etat chargé de l'aménagement du territoire, a lancé les Ateliers territoriaux du Grenelle de l'Environnement, pour impulser la mise en œuvre concrète des principes du Grenelle dans les territoires.

« C'est dans les territoires, à partir de leurs réalités, leurs volontés, leurs prétentions, que pourra être mis en œuvre le Grenelle de l'environnement. Nous souhaitons nous appuyer sur ces territoires, urbains ou ruraux, et sur l'imagination et l'audace de futurs professionnels pour faire émerger des expériences concrètes et innovantes[...] nous sommes convaincus, avec Jean-Louis Borloo, que c'est dans et avec les territoires que se joue le succès du Grenelle. » (H. Falco)

Dix territoires volontaires ont été sélectionnés pour le lancement des ateliers. Chaque projet a vocation à servir d'exemple pour d'autres zones sur l'une des cinq thématiques définies par le MEEDDAT (Ministère de l'Écologie, de l'Environnement, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire) : maîtrise de l'étalement urbain, rénovation urbaine et secteurs anciens, paysages de l'énergie, paysages de la proximité, trame verte et bleue. Chacun des dix ateliers a fait l'objet d'une contractualisation entre un territoire et des écoles d'architecture, d'urbanisme, d'aménagement et de paysage. Les réalisations finales des élèves seront présentées à l'automne prochain lors d'une exposition à la Cité du patrimoine et de l'architecture. L'opération est parrainée par le photographe Yann Arthus-Bertrand et l'architecte-urbaniste David Mangin, Grand Prix de l'urbanisme 2008.

C'est dans ce contexte que le Département Aménagement de l'Etablissement Polytechnique de l'Université de Tours et l'Ecole d'Architecture de la Ville et des Territoires de Marne la Vallée ont été missionnés par le SIEP Marne, Brosse et Gondoire (Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Programmation) du secteur III de Marne la Vallée.

Le développement durable est défini comme un développement qui répond aux besoins des générations présentes sans compromettre la possibilité des générations futures de répondre à leurs propres besoins. Les principes de développement durable impliquent que l'on intègre aux actions locales des dimensions spatiales et temporelles plus vastes, et inversement de penser globalement et d'agir localement.

Un certain nombre d'éléments ont favorisé la prise de conscience de la nécessité d'un développement durable :

Six milliards d'humains aujourd'hui, dix milliards environ en 2100... En France, après près de 30 ans de départ des populations en périphérie des villes vers les campagnes, les centres urbains redeviennent-ils attractifs et attirent-ils de plus en plus d'habitants ? D'après Thierry Paquot, urbaniste, c'est plus d'un million et demi de personnes qui vont s'ajouter à la cohorte des citoyens dans les 25 prochaines années¹. Pour accueillir de nouvelles populations, les acteurs en charge des villes doivent adapter leurs communes, construire de nouveaux logements et créer des infrastructures et des équipements supplémentaires. Pour répondre à ce besoin, la solution la plus simple qui s'offre à la ville est de s'agrandir ; or cela signifie l'empiétement sur les espaces naturels et agricoles qui se trouvent en périphérie. Chaque année, 60.000 hectares de surfaces agricoles disparaissent en France, au profit de routes, lotissements et autres zones industrielles ou centres commerciaux en construction. En Île-de-France l'urbanisation augmente de 1,35% par an². Le bétonnage est trois fois plus fort en France qu'en Allemagne...

La biodiversité et l'équilibre socio-économique sont alors menacés. En effet, la réduction de la place de l'agriculture a un impact direct sur l'activité d'une ville et le statut des agriculteurs. De plus, la diminution des zones vertes influe sur la qualité de vie des citoyens.

¹ Alternatives économiques Hors-Série, *La ville autrement*, juin 2009, p.5

² M.RUZICKA-ROSSIER, Densité et diversité, 2005-2006. Power-point réalisé par la *Faculté de l'environnement naturel et construit*, dans le cadre des Master I et III.

L'homme semble, par son activité, avoir une influence sur le système climatique : inondations, sécheresses, incendies, augmentation des parasites, dysfonctionnement des écosystèmes. Ce constat impose la limitation des émissions totales actuelles. La capacité d'absorption par la planète des déchets et des rejets atteint ses limites.

En ville, la voiture, la maison et les industries sont les principaux pollueurs, ce qui a des répercussions directes sur la santé et le moral (pollution de l'eau par les nitrates et de l'air par l'azote), sur les températures (au cours des cent dernières années la température du globe a augmenté de 0,6°C et de 0,9°C pour la France³), la biodiversité (15 500 espèces végétales et animales sont exposées à un risque élevé d'extinction).

Dans l'Union européenne, environ 15% de la population est exposée au risque de pauvreté. Des évolutions inquiétantes sont la transmission de la pauvreté et de l'exclusion entre les générations et la charge disproportionnée supportée par certains sous-groupes de la population (chômeurs, parents isolés, personnes handicapées). Les inégalités sociales, démographiques, les tensions communautaires constituent des dangers de nature à remettre en cause la stabilité sociale.

Malgré les difficultés de conception et de mise en œuvre, il semble alors évident que le Développement Durable doit s'inscrire systématiquement dans toute démarche de projet de territoire, il en va du bien-être de la population et de la pérennité de leur cadre de vie.

Le développement durable, un challenge clair

« Donner à chaque homme sur terre des conditions de vie décentes et cela dans les limites de la capacité de charge de notre planète ». Cela signifie changer de façon fondamentale nos modes de production et consommation, cela veut dire découpler croissance économique et utilisation des ressources naturelles, cela veut dire associer les volets économiques, sociaux et environnementaux au lieu de les opposer, cela veut dire changer nos comportements et nos valeurs. »⁴

Le développement durable n'est pas une mode. Nous assistons actuellement à ses balbutiements et toutes les collectivités, quelle que soit leur taille, sont « durablement » concernées. Or, il faut être très attentif à sa mise en œuvre: il faut éviter les « mauvais calculs » sur notre territoire d'étude qui est composé de petites communes (au sein d'une petite et jeune intercommunalité).

C'est pourtant ce qui arrive souvent lorsque les communes se lancent comme défi la mise en œuvre d'une démarche de développement durable. En effet, soit elles réduisent le développement durable à la protection de l'environnement, soit elles ne prennent pas le temps de se pencher sur une méthode, soit elles veulent trop en faire au risque de se décourager, soit au contraire elles ne sont pas assez ambitieuses, croyant à tort que le développement durable est un effort superflu.

Au-delà des diverses actions à engager, un certain nombre de comportements et de façons de penser doivent être modifiés afin de favoriser la mise en œuvre d'une stratégie de développement durable.

Les modes de raisonnement doivent être inversés. Ce ne sont plus les exigences financières qui doivent contrôler la mise en œuvre des projets, mais le développement durable qui doit débloquent des fonds. Il s'agit pour tous les acteurs de penser à long terme, c'est un choix d'ordre éthique qui doit être au cœur des débats électoraux. De plus, la « société civile » doit être consultée et peut se mobiliser pour imposer et faire respecter les principes du développement durable. Enfin, la science doit être mobilisée au service du développement durable, il s'agit d'innover en favorisant les technologies les plus respectueuses de l'environnement autant dans les méthodes de conception que de mise en œuvre d'un urbanisme « durable ».

³ C. Charlot-Valdieu & P. Outrequin, Janvier 2009. *L'Urbanisme Durable, Concevoir un Ecoquartier*. Edition Le Moniteur, p8

⁴ J.ALOISI DE LARDELEL, séminaire gouvernemental sur le développement durable, Paris, le 28 novembre 2002

Les opérateurs immobiliers sont à ce titre des acteurs essentiels du développement urbain durable. Ils doivent inscrire le respect de l'environnement dans leur politique et dans les opérations qu'ils mènent : certains s'y essaient en adoptant des chartes de bonne conduite. Cependant, cette démarche peut être un handicap dans un monde où la recherche du profit est toujours plus forte ; ou bien un simple élément de communication d'un marché, sans réelle prise sur la réalité.

Les obstacles au développement urbain durable

Les « petites » communes⁵ ne bénéficient pas spontanément de la dynamique « développement durable » qui peut exister dans des agglomérations plus grandes. Les grandes villes se doivent de « montrer l'exemple » et de réaliser des projets exemplaires. L'exemplarité d'un projet se lit notamment au travers de sa durabilité. Le développement durable nécessite de disposer de moyens financiers conséquents, d'innover, d'oser prendre des risques ; ceci participe à l'image de la ville. Pour attirer population et investissements, les grandes villes d'aujourd'hui doivent donc être durables. A l'inverse, les projets de petites communes ont le plus souvent une portée plus restreinte. Les municipalités ne voient pas toujours leur intérêt à réaliser des projets urbains durables, souvent à cause du manque de moyens financiers. En effet, les collectivités ne connaissent pas les aides et les subventions dont elles pourraient bénéficier et qui leur permettraient de financer des projets plus ambitieux sans grever leur budget ; face à des demandes pressantes en logements, nouveaux équipements ou nouvelles voiries, un développement durable risque pour l'instant de ne pas être la priorité des mairies.

Ceci a aussi une dimension politique : les municipalités, si elles veulent plaire à leur population et être réélues, se doivent de réaliser des projets dont les effets sont visibles à court terme (avant la fin du mandat). Or, l'un des principes du développement durable est de penser à long terme, et de réaliser des projets globaux, à une grande échelle : les projets doivent toucher à différents secteurs, logement, déplacements, équipements, espaces naturels. Ils sont donc encore plus longs à créer et mettre en place que des projets de plus petite envergure. Les effets peuvent ainsi mettre plus de temps à être perçus. Dans le cas des petites communes, les populations sont encore plus en attente des résultats des projets, qui les touchent personnellement. Lancer des projets de plus grande envergure n'est donc pas dans l'intérêt des municipalités, qui peuvent au contraire avoir tendance à réaliser de plus petites opérations. Il faut donc des équipes municipales très volontaires pour oser lancer des projets développement durable dans les petites communes.

En plus de la volonté politique, les mairies doivent disposer de la connaissance et des équipes d'ingénierie au fait du développement urbain durable. Aujourd'hui, les mairies et les intercommunalités ne connaissent pas forcément les dernières innovations techniques et technologiques qui permettraient de limiter l'utilisation d'énergie. Les techniciens n'ont pas toujours la formation adéquate pour mettre en place des projets de développement durable, ce qui ralentit leur mise en œuvre. De plus, lorsque les opérations touchent plusieurs secteurs d'action (logement, déplacement, environnement), ce qui doit être le cas dans les projets de développement durable, il est nécessaire de pouvoir disposer en interne ou en externe d'une équipe de techniciens pluridisciplinaire, et de mener une réflexion ensembliste et synergique, et cela tout au long du processus, des prises de décision aux actions concrètes. Pour l'instant en France, ce type d'équipe existe rarement.

Le schéma ci-dessous illustre ce manque de transversalité. Dans la deuxième moitié des années 90, à partir de travaux de grandes institutions comme la Banque Mondiale, puis des entreprises transnationales, une figuration du développement durable en tant qu'équilibre entre trois dimensions ou piliers, s'est largement répandue. Une façon de représenter ce raisonnement est figurée ci-dessous.

⁵ Par « petites » communes nous faisons référence à des communes comme Thorigny et Dampmart, où la population est inférieure à 10 000 habitants.

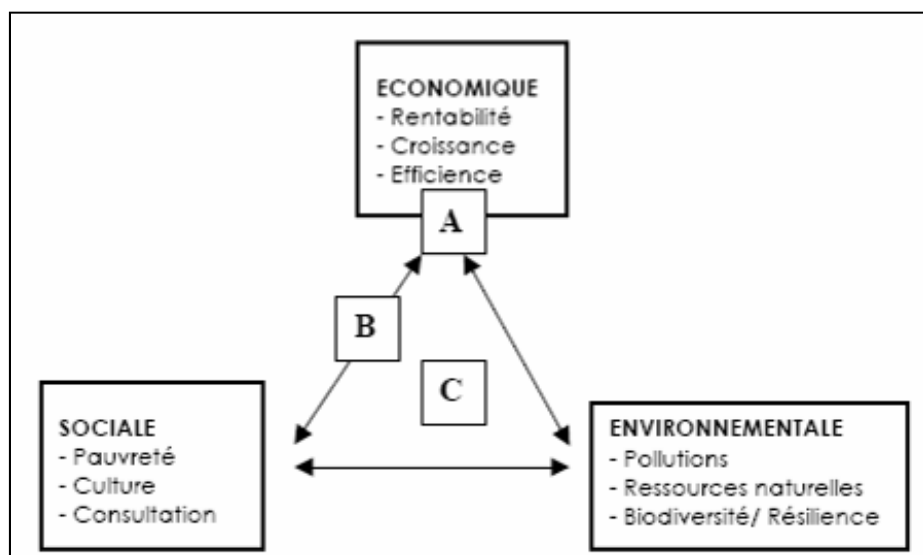


Schéma 1 : Figuration tri-dimensionnelle du développement durable

Source : De quelques principes et difficultés d'un développement durable, E. ZACCAI, Université Libre de Bruxelles

Sur ce schéma, le Point A représente une décision tenant compte de critères purement économiques, par exemple un investissement rentable à court terme, mais qui peut être non satisfaisant dans ses dimensions sociales et écologiques. Le Point B représenterait une décision satisfaisant deux "dimensions" seulement, par exemple le fonctionnement d'une entreprise rentable et offrant de bonnes conditions de travail, mais sans respect de critères environnementaux. Enfin, le Point C représente typiquement une décision compatible avec le développement durable, en ce qu'elle tient compte des trois types de critères.

La présence d'acteurs qui ne sont pas totalement neutres, et qui ont tendance à agir pour leur propre intérêt, rend encore plus difficile la mise en place d'un développement durable. On le constate dans le jeu d'acteurs entre les collectivités territoriales et les opérateurs immobiliers, lors des opérations d'habitat, où la question financière prime souvent sur la question environnementale.

Enfin, trop souvent l'intérêt général s'efface devant l'intérêt individuel. L'individu est placé au centre d'une contradiction : citoyen et électeur, il est aussi consommateur. Bien que sensibilisé petit à petit aux notions de développement durable, aux problèmes environnementaux auxquels la planète fait face et à la nécessité d'agir, le consommateur a tendance à agir pour son intérêt personnel. Il pensera à lui avant de penser à son environnement, même ceci signifie détruire la nature et le monde de ses enfants. Si construire une maison écologique et respectueuse de l'environnement coûte plus cher et est plus contraignant, il pourrait pencher vers une maison plus traditionnelle et plus polluante. Si prendre les transports en communs prend plus de temps que la voiture, nécessite de marcher plus, ou simplement implique de changer ses habitudes, le consommateur pourrait avoir tendance à privilégier son confort personnel, et à continuer d'utiliser son véhicule personnel. Ces comportements sont le fruit d'une offre standardisée qui n'incite pas actuellement les attitudes « vertes ». De plus, la plupart des habitants se disent qu'ils ne sont pas tous seuls sur la planète, et que si eux ne sont pas très « développement durable », d'autres doivent l'être pour eux. Ils penseront que l'action de leur personne n'aura de toute façon aucun impact sur l'avenir de la planète.

Si les populations ne sont pas réceptives et ne relaient pas les actions durables des mairies, les municipalités pourraient hésiter à lancer et financer de grosses opérations, même si elles sont plus respectueuses de leur environnement.

De plus il semble difficile d'impulser une politique de développement durable lorsque celle-ci repose sur des réglementations qui pourraient sur le moment menacer le confort des populations : lois sur les activités polluantes, arrêtés sur l'arrosage, restrictions de circulation, etc. Comment changer les comportements des habitants, sans attendre une crise écologique qui va se traduire par le manque de pétrole et l'augmentation du prix des carburants, l'augmentation des températures, la diminution de la biodiversité ?

Or, s'il faut attendre des crises pour que ces réorientations soient imposées, cela se produira fort probablement de façon plus coûteuse pour les plus faibles, et de façon moins démocratique que si les choix sont mis en œuvre aujourd'hui. Des mesures devront être prises dans l'urgence, qui coûteront forcément plus cher que si elles avaient été prévues et réfléchies à l'avance.

Comme nous venons de le montrer, développer durablement des petites communes peut se révéler difficile : manque de moyens financiers et équipes de techniciens réduites, manque de volonté politique, de connaissances, etc. Or, dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, les collectivités ont obligation de faire des efforts dans ce sens, même si aucune loi n'a pour l'instant été adoptée.

LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT⁶

Au cours de l'été 2007, de nombreux groupes de travail ont élaboré des propositions dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. Quatre objectifs majeurs ont été identifiés :

❖ Lutter contre le changement climatique

- Tendre vers un urbanisme plus efficace et plus équitable, grâce à la réduction de l'étalement urbain, l'amélioration de l'accès aux services et aux équipements publics, la réduction de la vulnérabilité des territoires.
- Renforcer les exigences de performance énergétique des bâtiments à partir de 2010 et relever progressivement les seuils en vue de la généralisation des bâtiments à énergie neutre ou positive (bâtiments publics, tertiaires, logement individuel et collectif, logements sociaux et programmes de rénovation urbaine ANRU).
- Réduire de 20% les émissions des transports d'ici à 2020

❖ Préserver la biodiversité et les milieux naturels

- Création d'une trame verte sur l'ensemble du territoire
- Assurer une bonne qualité écologique des eaux

❖ Stimuler l'économie en préservant la santé et l'environnement

- Prendre en compte la qualité de l'air intérieur et extérieur des bâtiments
- Lutter contre le bruit excessif
- Améliorer les filières de recyclage

❖ Instaurer une démocratie écologique

- Créer une conférence des élus qui aurait un rôle consultatif dans la mise en place de la stratégie nationale

Les pistes proposées par le Grenelle de l'environnement ne sont pour l'instant que des recommandations mais, d'ici à la fin 2009, les lois Grenelle 1 et Grenelle 2 devraient être approuvées par le Sénat et

⁶ C. Charlot-Valdieu & P. Outrequin, Janvier 2009. *L'Urbanisme Durable, Concevoir un Ecoquartier*. Edition Le Moniteur, p36

l'Assemblée Nationale. Les collectivités devront alors se plier aux articles qui les constituent et devront travailler pour atteindre les objectifs chiffrés qu'ils contiennent.

L'étalement urbain

A l'origine, la ville historique était conçue à l'échelle de la mobilité piétonne et se caractérisait par la densité et la compacité des formes urbaines. Avec la généralisation des automobiles, la forme périurbaine n'a plus de limites et sa forme dépend des flux de mobilité. Le mitage du territoire a donc été permis par l'amélioration de l'accessibilité.

De plus, l'habitat périurbain est une aspiration de notre société actuelle où la maison individuelle et l'espace sont pour beaucoup perçus comme un facteur de confort. En France, la croissance extensive des villes est une réalité depuis plusieurs décennies. En moins de dix ans, 10 000 km² d'espaces naturels ont été urbanisés. Entre 1970 et 2000, la population française a augmenté de 20% et la superficie des aires urbaines de 250%. En 1990, on construisait en moyenne 13 logements par hectare, en 2004 ce chiffre est tombé à 10⁷.

Les constructions produites par l'étalement urbain correspondent à un type d'habitat standardisé. La division parcellaire des terrains agricoles en terrains à bâtir produit des parcelles identiques, ce qui attire une population homogène.

L'étalement urbain signifie aussi des transferts d'occupation du sol quasi irréversibles aux dépens d'espaces naturels, agricoles ou forestiers. Il grignote, fragmente des terrains agricoles, fait disparaître des cultures spécialisées... En région Parisienne, ceci s'est fait au détriment de la ceinture verte qui devait au départ être un espace récréatif et agricole.

L'espace non bâti est soumis à différentes pressions liées à la consommation d'espace. La pression foncière est de plus en plus forte sur les espaces agricoles situés en frange et dans les dents creuses. De plus, ceci s'accompagne de la nécessité de créer des infrastructures de transports, fragmentant, banalisant et provoquant une surfréquentation des espaces naturels. Nous assistons à une perte de biodiversité, ainsi qu'à une artificialisation, imperméabilisation et pollution des sols. Enfin, le paysage change. Les rivières sont canalisées et les panneaux publicitaires envahissent notre champ de vision.

Il faut agir dès maintenant et ne pas attendre de subir les conséquences irréversibles de l'extension urbaine.

La question de l'étalement urbain est une préoccupation déjà contenue dans la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) du 13 Décembre 2000. Les orientations de la loi SRU vont dans un sens contraire à l'étalement urbain, en préconisant une limitation de la consommation d'espace et une réelle densification des espaces urbanisés.

La densification des territoires semble donc être une réponse au problème de l'étalement urbain acceptée par tous⁸.

⁷ C. Charlot-Valdieu & P. Outrequin, Janvier 2009. *L'Urbanisme Durable, Concevoir un Ecoquartier*. Edition Le Moniteur, p.202

⁸ Dans le cahier des charges fourni au début de notre stage par le SIEP, notre commanditaire, il était clairement écrit que pour parvenir aux objectifs de limitation de l'étalement urbain fixés par le MEEDDAT, une densification du territoire était souhaitable. Au début de notre analyse, nous nous sommes tout de même demandées si la densification était une réponse vraiment adaptée à notre territoire, et s'il était judicieux de densifier ces communes. Nous aurions sans doute dû mener une véritable réflexion sur ce point, pour ne pas risquer d'appliquer cet outil de densification à un territoire alors qu'une autre mesure aurait peut-être été plus adaptée. Cependant, compte tenu du temps réduit qui nous était imparti pour mener cette étude, nous avons préféré nous conformer à notre commande, et ne pas remettre en question ce postulat.

Si la densification du territoire est la réponse la plus adaptée pour lutter contre l'étalement urbain, trois questions se posent alors :

- ❖ *Comment faire accepter le besoin de densification par les mairies ?*
- ❖ *Comment mettre en place le programme de densification ?*
- ❖ *Quels outils proposer aux mairies pour les conseiller dans ce processus ?*

Introduction

Le SIEP (Syndicat Intercommunal d'Études et de Programmation) du Secteur III de Marne-la-Vallée a lancé en 2008 une révision de son Schéma Directeur afin de le transformer en Schéma de Cohérence Territoriale de Marne, Brose et Gondoire. Le diagnostic sera achevé durant l'été 2009. Trouvant l'initiative intéressante pour sa situation particulière au sein d'une ville nouvelle, le MEEDDAT (Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire) a profité de cette occasion pour missionner le SIEP et en faire territoire d'étude pour l'atelier sur l'étalement urbain.

Dans les principes énoncés, les villes nouvelles franciliennes semblent proches des attentes formulées aujourd'hui par les tenants du développement durable. En 1965, le SDAURP (Schéma D'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris) avait, de fait, assigné aux villes nouvelles les objectifs suivants : elles devaient être des centres urbains denses, accueillant une part significative de la croissance démographique de la région. Par leur densité et leur organisation, elles devaient contribuer à une limitation de la consommation d'espace. De plus, chaque ville nouvelle devait être reliée à Paris par des liaisons ferrées et leurs quartiers denses étaient placés autour des stations de train et irrigués par des voies piétonnières : l'automobile n'était donc pas vue comme le seul mode de transport, au contraire.⁹

Dans les villes nouvelles, il y avait donc des pressions fortes pour des densités soutenues, afin de structurer la banlieue, créer des pôles urbains, rapprocher l'habitat et les équipements via les transports, éviter le mitage anarchique de l'espace rural et rentabiliser les dépenses publiques grâce à une population usagère suffisante. D'un autre côté, il y avait nécessité de proposer des densités limitées pour participer à la dédensification de l'agglomération centrale, offrir de l'espace aux ménages et aux entreprises délocalisées des zones denses et être attractif en créant un cadre de vie verdoyant et de qualité.

Dans les faits, les villes nouvelles n'ont pas une densité extrêmement élevée, elles apparaissent plutôt comme le prolongement de la seconde couronne de l'agglomération parisienne, selon des critères de densité et d'occupation du sol. Cependant, en matière d'espaces verts, elles se distinguent vraiment des autres secteurs de la région parisienne, offrant un ratio de parcs publics par habitant deux fois plus élevé.

Marne-la-Vallée occupe un poids croissant dans l'Est parisien, devenant l'un de ces pôles principaux d'attraction. Dans les prochaines années, la poursuite du développement de zones d'habitat et d'emploi va sans doute confirmer cette attractivité. Si l'urbanisme a constitué l'axe privilégié du développement de la ville nouvelle depuis sa création, la préservation voire la restauration des espaces environnementaux dans leur diversité (naturels, urbains, périurbains, et agricoles) apparaît aujourd'hui comme une nécessité pour la qualité de la vie des habitants et à la vitalité du territoire.

Dans le contexte d'un développement de la ville nouvelle et des orientations fixées à l'échelle régionale par le SDRIF, les principaux enjeux du territoire d'étude sont :

- L'équilibre à trouver entre la préservation et la valorisation des paysages, des milieux naturels, un espace agricole économiquement viable et la poursuite de l'urbanisation d'un tissu périurbain encore amené à se développer ;
- La cohérence à développer entre les déplacements soumis à de fortes pressions et une urbanisation sans cesse croissante, afin de limiter au maximum les nuisances ;
- Le traitement des franges entre milieux urbanisés et milieux plus naturels, en s'interrogeant notamment sur la nature de leur relation et la surface à préserver entre ces deux milieux.

⁹ V. FOUCHIER, décembre 1997. *Les densités urbaines et le développement durable, Le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles*. Éditions du Secrétariat Général du groupe central des Villes Nouvelles. 212 pages.

En accord avec les principes du Grenelle de l'Environnement, nous avons été amenées à réfléchir au développement urbain durable. Celui-ci pose comme hypothèse que la ville a certes besoin d'un développement économique mais que celui-ci doit être mené en respectant les critères du développement durable pour chacun de ses piliers : équité sociale, qualité environnementale, préservation des ressources et du patrimoine, cohérence des territoires. Faute de quoi, le développement économique sera contre-productif et la ville n'atteindra pas ses objectifs de cohésion sociale et de qualité de vie.

En clair, le défi des politiques de développement urbain durable est d'introduire dans la ville la négociation, la concertation, le dialogue entre les différents acteurs sociaux, économiques, défenseurs de l'environnement et du cadre de vie, pour rendre durable un développement qui aujourd'hui ne l'est pas.

Un travail à plusieurs échelles

L'intégration du développement durable doit se faire à toutes les échelles territoriales.

A l'échelle du SCOT

L'atelier propose d'étudier les problématiques qui se posent concrètement aujourd'hui aux élus locaux et qui seront au cœur de l'élaboration du SCOT :

- Comment combler les « dents creuses » qui subsistent dans les zones urbanisées de leur commune, tout en répondant à la demande sociale pour accéder à un logement avec son terrain ?
- Quelles solutions en termes de nouvelles formes urbaines, adaptées au contexte local, pour répondre à ces demandes et à une densification du tissu urbain existant ?

A l'échelle de la commune

Deux sites ont été choisis : la commune de Dampmart et celle de Thorigny-sur-Marne. Notre cahier des charges nous donne comme objectifs de densifier le secteur mais aussi de préserver le plateau agricole.

La commune **de Thorigny-sur-Marne compte** 9 095 habitants. Une densification importante est à mener dans la commune, d'une part dans le secteur de la gare en cours de réaménagement, en particulier dans la perspective de l'extension du RER E dans 20 ans, et d'autre part au sein des cœurs d'îlots pavillonnaires existant sur les coteaux de la Marne.

La commune **de Dampmart compte** 3 075 habitants et se situe au creux d'un méandre de la Marne. Nous devons réfléchir au désenclavement de cette commune, en proposant une meilleure offre en matière de déplacements et de transports. La densification du tissu urbain à l'est de la commune est aussi à envisager.

Quatre objectifs principaux

Notre travail répondra à la commande du SIEP, mais se doit aussi de correspondre aux attentes des équipes municipales. Dans ce sens, nos objectifs se déclinent à plusieurs niveaux. Nous devons :

- Dresser un argumentaire précis, contenant des éléments concrets, destiné au SIEP pour appuyer et illustrer l'enjeu de la densification, qui sera abordée dans le cadre du PADD du SCOT.
- Orienter les élus sur la façon de concevoir leurs documents d'urbanisme, afin que ceux-ci reflètent leur souhait de redensifier leur commune et d'accueillir de nouvelles populations.
- Guider les élus sur la manière de conduire les opérations d'habitat qui permettront la densification des secteurs choisis en respectant les attentes des habitants.
- Proposer de nouvelles formes d'habitat, en accord avec le développement durable et les souhaits de la population : habitat de qualité environnementale et architecturale, en adéquation avec les préconisations du Grenelle de l'environnement, le bâti et la morphologie urbaine existants.

Notre démarche

Avant de réfléchir aux solutions à mettre en oeuvre sur les communes et de déterminer un programme de densification, nous avons choisi de nous rendre sur le terrain afin de dresser un diagnostic sensible des lieux, de s'imprégner de ses ambiances, et se faire une idée de leur identité. En parallèle nous avons étudié les documents d'urbanisme (POS, ébauche de PLU, PPRI, etc.) et de programmation locale (PLH, PLD...).

Suite à cette phase d'analyse, nous avons dressé un diagnostic du territoire, qui nous a permis de mettre en évidence les potentialités, points forts, dysfonctionnements et points faibles des communes, et d'identifier les secteurs stratégiques qui nous apparaissent comme les plus intéressants pour notre travail. Nos recherches se sont faites à plusieurs niveaux : elles ont confronté les échelles du logement aux échelles du territoire. Nous avons ensuite mis cette analyse en parallèle avec les différents documents-cadres et les documents d'urbanisme.

Ce travail n'aurait pas été complet ni même pertinent sans la rencontre avec les élus locaux et leurs techniciens, les opérateurs en charge des opérations d'habitat, et les enquêtes auprès des habitants.

Les discussions que nous avons eues avec les services techniques en charge de la réalisation et de la mise en œuvre des documents d'urbanisme nous ont éclairées sur les difficultés concernant la pression foncière au regard des dynamiques résidentielles sur le territoire aujourd'hui.

Nous avons interrogé deux bailleurs sociaux afin de saisir la demande qui est faite sur le territoire en termes de logement social. Nous avons recueilli leurs plaquettes publicitaires afin de mettre en évidence l'éventuel décalage entre leur discours et les attentes en matière de logement (comparaison entre les logiques des promoteurs et des habitants). Les entretiens avec ces opérateurs nous ont montré l'articulation de leur logique avec celle développée dans les documents d'urbanisme au regard des projets de territoire. Malgré nos efforts pour joindre des promoteurs immobiliers, nous n'avons pu rencontrer ces professionnels. Il nous manque donc leur vision, qui aurait sans doute différé de celle des bailleurs ; cependant, nous nous sommes appuyées sur l'étude faite par un précédent stage de groupe¹⁰ sur l'architecture de la grande échelle, et nous sommes servies de leurs conclusions.

Nous avons ensuite procédé à une série de 46 entretiens avec les habitants de quartiers que nous avons sélectionnés sur les communes, afin d'avoir un échantillon de personnes le plus diversifié possible tant dans la manière d'habiter (typologie de l'habitat) que dans la manière de pratiquer la ville (âge, catégorie socioprofessionnelle).

Ces recherches se sont concrétisées dans l'écriture d'un projet de ville pour Thorigny et Dampmart, où sont pointés les pôles potentiellement densifiables et les axes de déplacements sur lesquels s'appuyer, ce qui se traduit par la fabrication d'une carte de densités. Deux documents ont ensuite été créés, qui doivent aider les mairies à mettre en place ce projet de ville : un guide illustré d'exemples concrets, qui conseille les mairies dans leur manière de conduire les opérations de développement urbain durable ; une charte qui scelle l'engagement des opérateurs envers les mairies à mener le projet de façon durable pour le territoire. Nous avons conclu notre travail sur des projets localisés dans les communes, synthèses de nos analyses, qui reprennent toutes les recommandations émises au cours de notre étude.

¹⁰ D. CAILLE, S. GAYME, L. LARMAILLARD, S. LEBON, E. PRAGOUT, K. ZHENG. Pour une meilleure compréhension des relations entre projets de territoire, opérations d'habitat et modes de vie en Val de Loire. Septembre 2008.

Note :

Pour aider à la compréhension, une carte précise de Thorigny-sur-Marne et Dampmart, où sont représentées les rues dont nous parlerons principalement tout au long de ce rapport, est fournie en annexe p. 227.



PREMIERE PARTIE

UN TERRITOIRE PROPICE A LA REFLEXION SUR LA LUTTE CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN



Dans cette première partie, nous précisons tout d'abord la position particulière de Dampmart et Thorigny par rapport à Marne-la-Vallée et au SIEP Marne, Brosse et Gondoire. Malgré leur refus de rentrer dans le périmètre de la ville nouvelle, leur appartenance au SIEP et leur localisation les en rapprochent automatiquement. La qualité de leurs espaces naturels est l'atout majeur des deux communes. La variété et la diversité des paysages font de Thorigny et Dampmart des territoires convoités par les habitants de l'Île-de-France ; le territoire est en équilibre précaire entre paysage urbain et rural. C'est pour cela que différentes échelles, de la région à la commune en passant par les intercommunalités, sont reprises plus précisément suivant les thématiques.

La question des déplacements est un enjeu fort pour les communes : leur isolement au sein d'une boucle de la Marne les met dans une situation particulière. Thorigny et Dampmart sont étroitement liées à la ville de Lagny, cœur de la communauté d'agglomération de Marne et Gondoire, avec la question des transports intercommunaux. Nous tirerons des pistes de réflexion et démontrerons que les infrastructures de transport actuelles rendent pour l'instant difficile l'accueil de nouvelle population.

Nous nous intéresserons ensuite aux caractéristiques de l'habitat, dominé dans nos deux communes par la maison individuelle, et pointerons ses faiblesses et ses incohérences par rapport à la demande et aux quotas de logements sociaux. Puis, nous analyserons les projets que les mairies mènent actuellement. Enfin, nous conclurons cette partie par l'étude d'une question centrale dans la lutte contre l'étalement urbain : la densité. Cette dernière réflexion se concentre sur des opérations d'habitat ciblées, afin d'en tirer des caractéristiques physiques et sensibles.

Tout ceci nous mènera à des conclusions générales sur les liens entre le logement et toutes les thématiques qui en découlent. La lutte contre l'étalement urbain ne se limite pas à considérer uniquement les typologies d'habitat. Elle doit aussi résoudre les problèmes de déplacements, de préservation des espaces naturels, etc.

I. Le territoire, un espace attractif

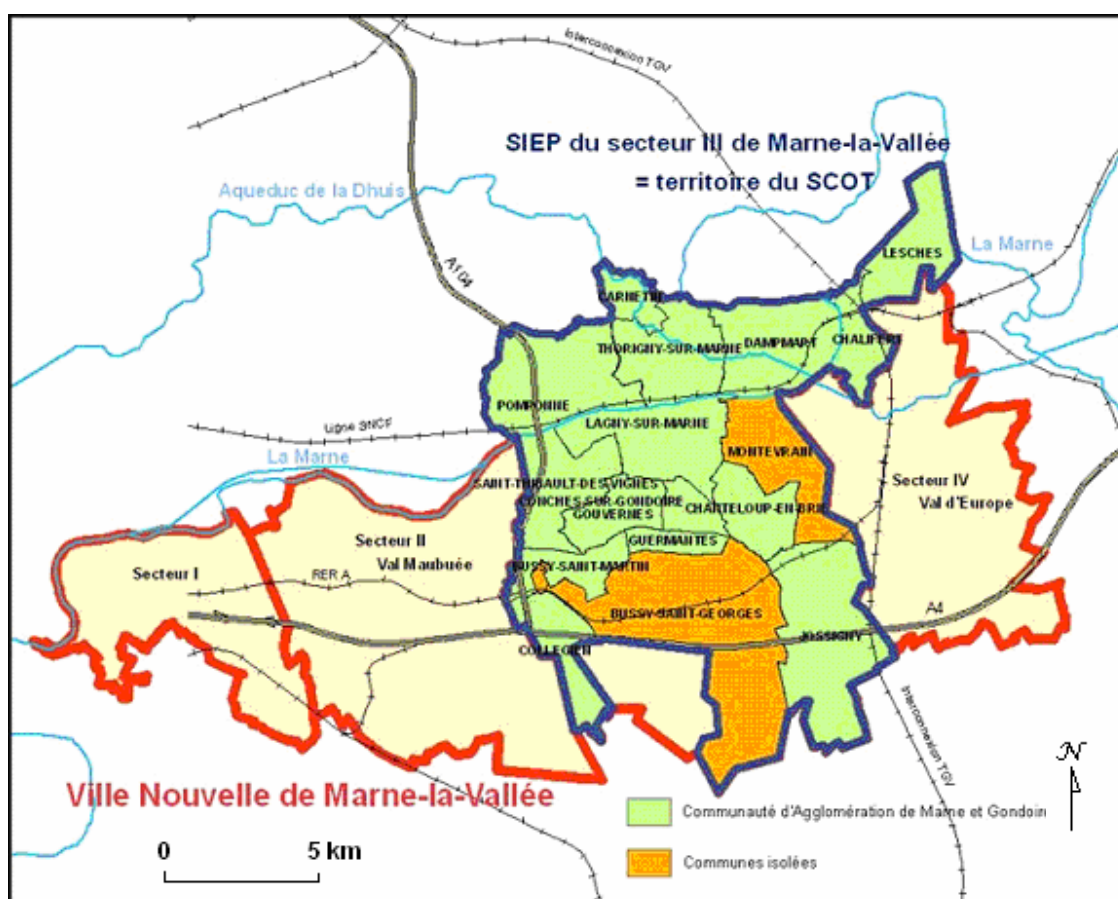
Paris, Marne-la-Vallée, la Marne, tant de lieux qui évoquent des flux importants d'activités, de populations et de changements. La vie s'est installée sur cet espace d'une manière assez soudaine et continue à se développer. Mais l'espace naturel y a aussi une place très importante et il n'est pas concevable d'urbaniser et de faire disparaître ce qui constitue ce cadre de vie si convoité.

A. Une urbanisation progressive autour d'un pôle de la Ville Nouvelle

Malgré le fait que les communes de Thorigny et Dampmart ne soient pas inscrites dans le périmètre de Marne-la-Vallée, les deux communes suivent un développement similaire, et lié à celui de la ville de Lagny.

1. Deux communes dans un imbroglio d'intercommunalités

Marne-la-Vallée s'est construite à l'Est de Paris en commençant par le secteur 1 Porte de Paris, puis les secteurs 2, 3 et 4 respectivement Val Maubuée, Val de Bussy et Val d'Europe. Les secteurs 1 et 2 ont aujourd'hui atteint leur développement maximum, contrairement aux secteurs 3 et 4 qui sont en plein essor.



Carte 1 : Localisation du territoire du ScoT dans Marne la Vallée

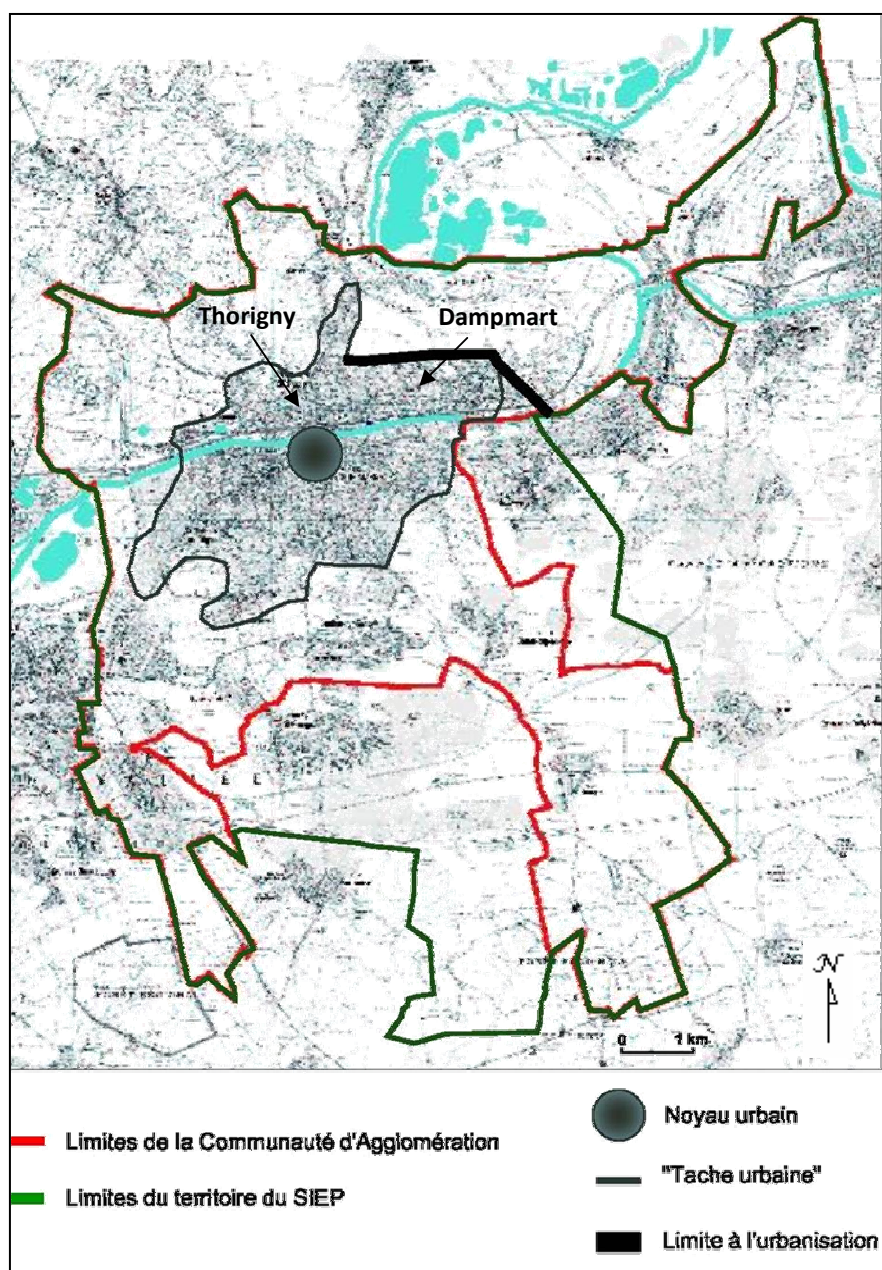
Source : C.KELCHE, 2009

Quinze communes du secteur III se sont réunies pour former la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire. Le territoire du SCoT Marne, Brosse et Gondoire contient de plus les communes de Montévrain et Bussy-Saint-Georges. C'est le SIEP (Syndicat Intercommunal d'Etude et de Programmation) du secteur III de Marne-la-Vallée qui se charge de la réalisation de ce SCoT.

Dans les faits, les communes au Nord de la Marne, dont Thorigny et Dampmart, ne sont pas inscrites dans la ville nouvelle. En effet, c'était notamment une volonté de la commune de Dampmart de ne pas rentrer dans Marne-la-Vallée afin de ne pas voir son coteau s'urbaniser comme celui qui lui fait pendant, à Montévrain.

2. Une urbanisation qui tend à se réguler

Le centre urbain du territoire du SCoT Marne, Brosse et Gondoire est la ville de Lagny-sur-Marne. Nous pouvons voir sur la carte ci-dessous la « tâche urbaine » correspondant à ce noyau urbain. Les communes de Thorigny-sur-Marne et de Dampmart participent grandement à la formation de cette tâche au nord-est de l'agglomération.

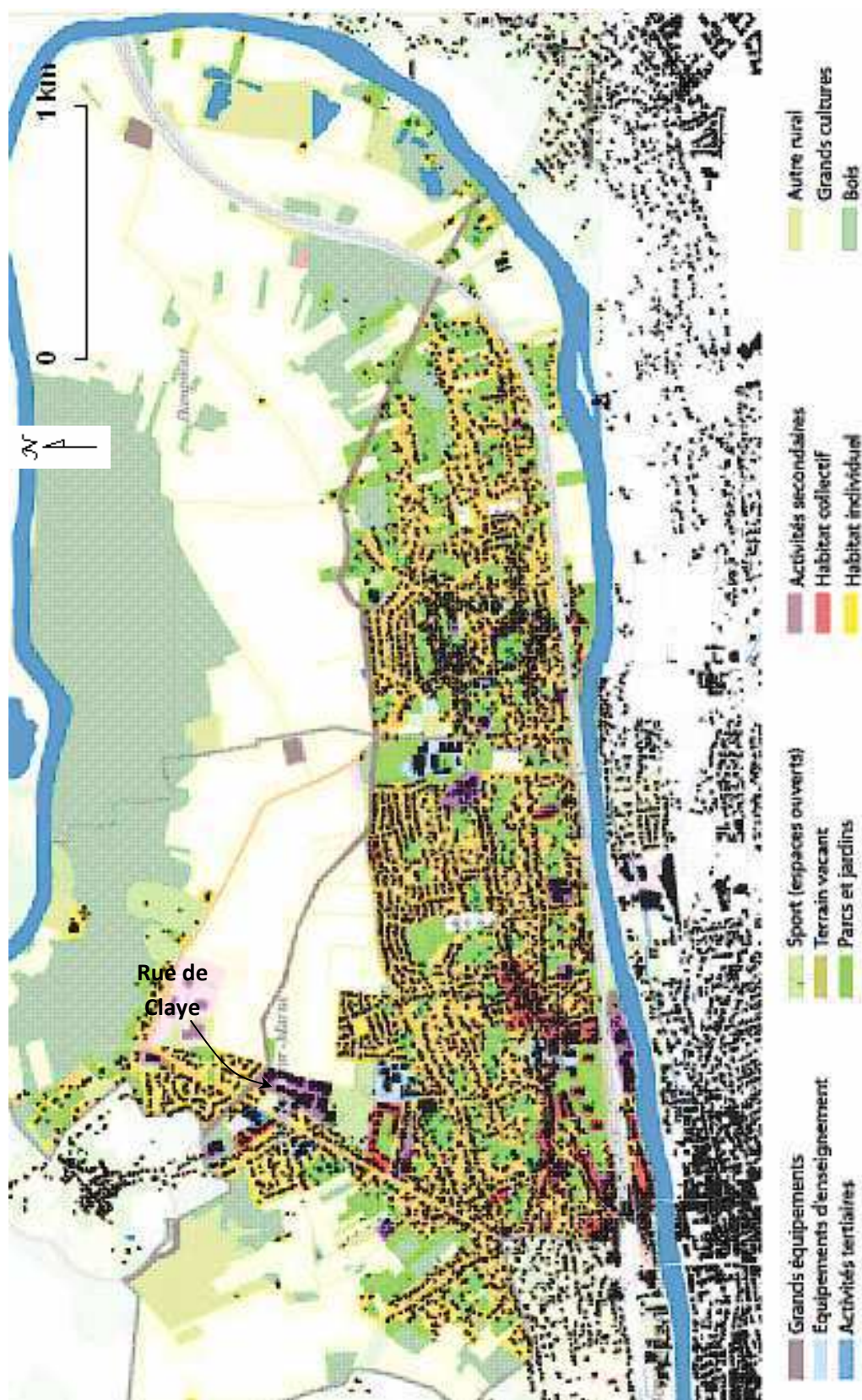


Carte 2 : Une emprise urbaine à cheval sur la Marne

Source : Ecole d'Architecture de Marne-la-Vallée - 2009

Réalisation : Stage MBG - 2009

En regardant la forme de l'agglomération, nous observons une délimitation nette de l'urbanisation sur nos deux communes. En effet, les opérations d'habitat se sont faites progressivement suivant un schéma remontant le long du coteau jusqu'à l'aqueduc de la Dhuis qui marque aujourd'hui la limite entre l'espace urbanisé et l'espace agricole. Ce front a été classé d'intérêt régional pour la lutte contre l'étalement urbain dans le SDRIF (Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France). Cette limite va jouer un grand rôle dans les questions d'aménagement futur dans les communes de Thorigny et Dampmart.



Carte 3 : Occupation du sol à Dampmart et Thorigny

Source : Ecole d'Architecture de Marne la Vallée - 2009

La carte ci-dessus montre que l'espace urbanisé de Thorigny et Dampmart s'organise le long du coteau sud et de la rue de Claye. Les centres bourgs sont situés à mi-pente et regroupent les principaux équipements, mis à part les lycées et collèges situés plus au Nord.

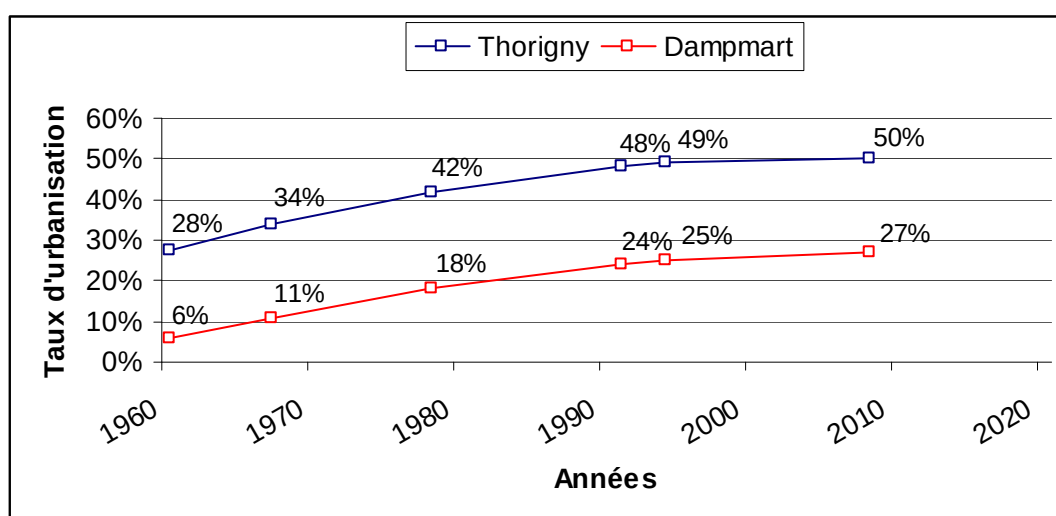
A Thorigny, la surface urbanisée est de 247.9 Ha, ce qui correspond à 50% du territoire communal (lequel s'étend sur 517 Ha). Le territoire de Dampmart occupe 566 Ha, dont 27% sont urbanisés.

Occupation du sol	Thorigny	Dampmart
Bois et forêts	11%	21%
Agriculture	37%	47%
Eau	2%	5%
Habitat, équipements et transports	50%	27%
Superficie totale	100%	100%

Tableau 1 : Pourcentages des différents types d'occupation du sol

Source : Direction Générale des Impôts - Cadastre ; Droits réservés/Fonds Marne et Gondoire. Millésime 2008

Réalisation : Stage MBG - 2009



Graphique 1 : Evolution du taux d'urbanisation de Thorigny et Dampmart

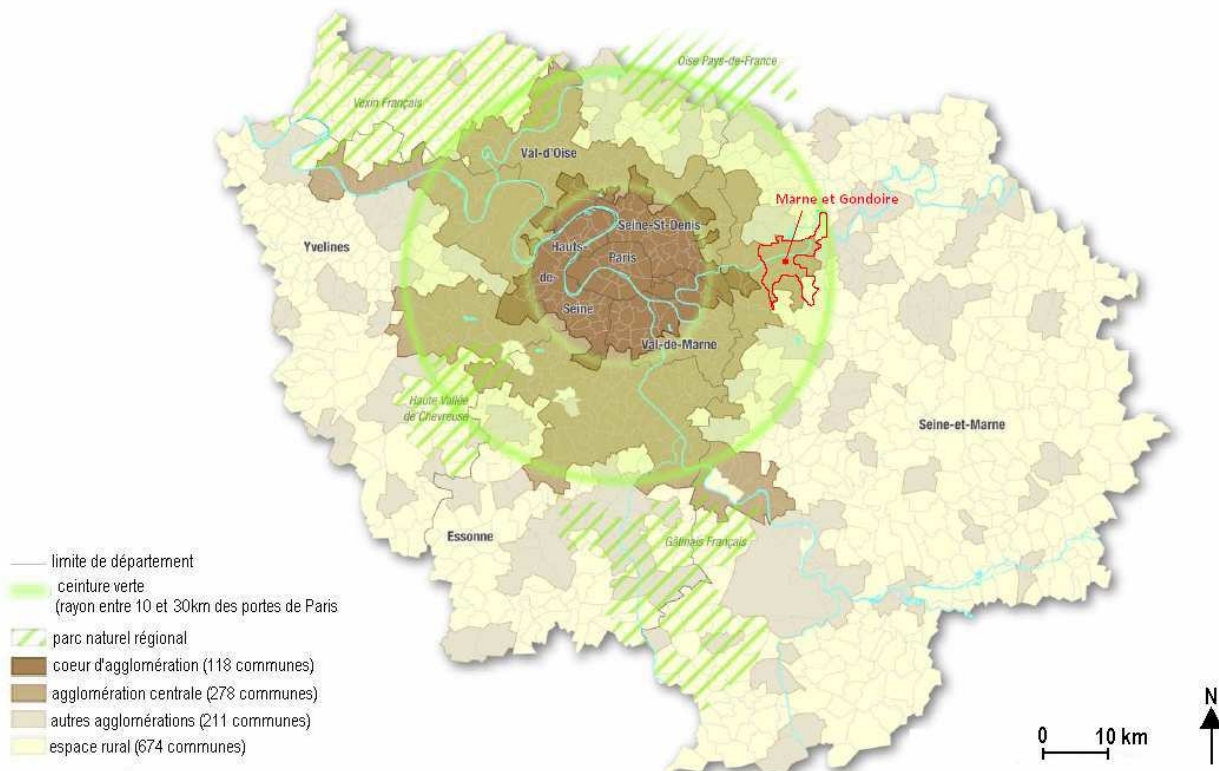
Source : carte de l'Ecole d'Architecture de Marne-la-Vallée et IAURIF

Réalisation : Stage MBG - 2009

Les élus sont conscients du problème de l'étalement urbain et n'autorisent plus de construction au-delà de la limite de l'aqueduc de la Dhuis. Cependant, comme nous le verrons ultérieurement dans ce dossier, la commune de Thorigny mène actuellement une opération de ZAC au nord de son territoire, au-delà de la Dhuis, et Dampmart souhaite étaler ses constructions jusqu'à la limite qui n'est pas encore atteinte. Comment faire pour que cette prise de conscience soit suivie de faits ?

B. Une identité forgée par les paysages naturels

1. Un rôle important donné aux espaces naturels



Carte 4 : Bilan des grandes entités géographiques

Source : SDRIF

Réalisation : Stage MBG - 2009

A l'échelle de l'Île-de-France, notre zone d'étude se situe dans la ceinture verte de Paris. Depuis 1983, c'est toute une politique régionale qui se concrétise par des acquisitions ou des aménagements pour accueillir le public parisien en lui offrant un espace récréatif. En haut du plateau, un chemin aménagé se tient en lieu et place de l'ancien aqueduc de la Dhuis.



Photo 1: Le chemin de la Dhuis au Nord des deux communes d'étude

Source : www.demesure.fr

Les promeneurs peuvent aussi profiter des beaux jours pour se promener sur les bords de Marne et pratiquer diverses activités sportives.

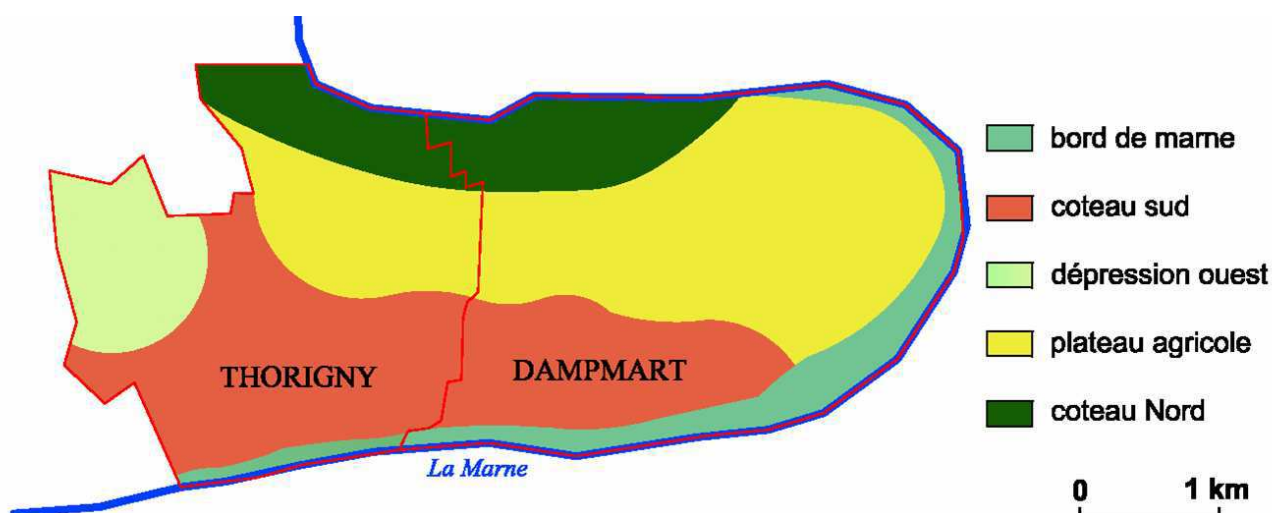

Photo 2 : Les bords de Marne
Réalisation : Stage MBG – 2009

Ces espaces naturels constituent aussi un espace de stockage de CO₂ atmosphérique et un lieu de renouvellement de l'air, et peuvent être considérés comme un poumon pour le territoire. Ainsi, les problématiques de développement urbain doivent impérativement prendre en compte la préservation des espaces ouverts. Au niveau départemental, les berges de la Marne constituent une trame verte et un corridor écologique le long du fleuve. Un PNR (Parc Naturel Régional) de la Brie est actuellement à l'étude, son territoire comprendrait le Nord de Thorigny et de Dampmart.

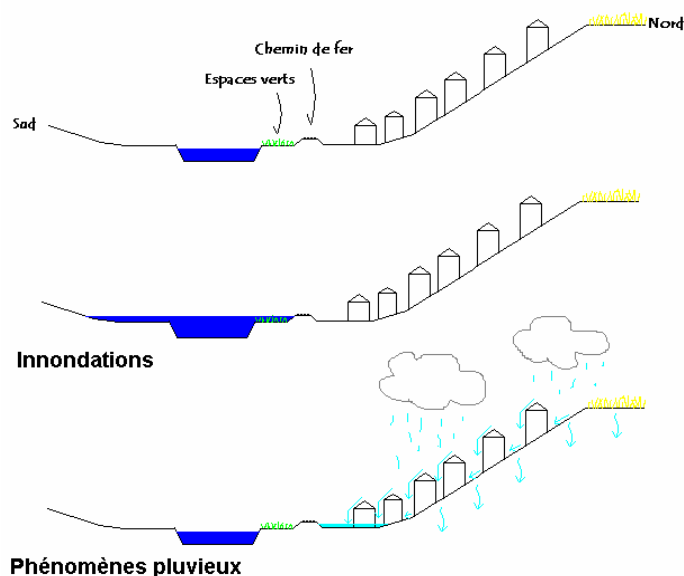
Enfin, cet espace naturel a vocation de production alimentaire de proximité. Il est divisé en trois grandes parties : le plateau (120 Ha), la vallée du Ru d'Armoine et les bords de Marne à Dampmart. On compte quelques fermes exploitantes sur notre zone d'étude, principalement en culture de blé et de colza, ainsi que des maraîchers au sud-est de Dampmart.

2. Un panorama d'entités paysagères diverses

Thorigny et Dampmart bénéficient d'un cadre environnemental agréable au sein d'une boucle de la Marne. Ils sont situés sur le versant sud du plateau de la Brie. Cinq unités environnementales sont identifiables sur les territoires communaux :


Carte 5 : Les cinq entités paysagères du site
Réalisation : Stage MBG - 2009

- Les bords de Marne présentent un potentiel touristique important, avec une zone de loisirs aménagée autour des étangs de la Marne à l'Est de Dampmart et le caractère urbain des berges du côté de Thorigny.



L'urbanisation y est assez ancienne et les bâtiments existants sont adaptés aux risques d'inondation. La présence de la Marne impose la présence d'un PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) : les surfaces inondables sont aujourd'hui classées comme inconstructibles et des espaces verts ont été aménagés en promenade sur la zone d'expansion de crue. Le rehaussement de la ligne de chemin de fer fait office de digue mais empêche aussi les eaux venant du plateau de s'écouler dans la Marne. De plus, certains endroits sont dangereux en raison d'affaissement de la berge.

Schéma 2 : Coupe des bords de Marne – Ecoulement des eaux

Source : Ecole d'Architecture de Marne-la-Vallée

Réalisation : Stage MBG – 2009

Malgré une diversité de flore et de faune réduite, une ZNIEFF de type 2 a été créée de Chessy à Meaux, ce qui donne au site une certaine importance écologique. On y trouve en effet des espèces rares ou protégées, notamment des oiseaux nicheurs. En 1998, la zone entre le bourg de Dampmart et le pont de franchissement SNCF a été classée Espace Naturel Sensible. Enfin, deux exploitations de maraîchage sont à signaler sur les berges de la Marne.

- Le coteau Sud est aujourd'hui entièrement urbanisé. Les habitations bénéficient d'un ensoleillement permanent et de la vue sur Lagny et les communes voisines. Les espaces de nature y sont principalement les jardins publics et les jardins privés au centre des îlots.
- Une dépression à l'ouest de Thorigny marque la vallée du Ru d'Armoine, orientée Nord-Sud. Jusqu'en 1914, c'était une zone viticole. Actuellement, on y trouve une zone en friche ou boisée et une zone agricole, ainsi qu'une ZNIEFF de type 2.
- Le plateau est principalement dédié à l'agriculture céréalière intensive, et présente un intérêt faunistique grâce à ses espaces largement ouverts (classement en ZNIEFF de type 2 à Dampmart). Il est menacé par l'urbanisation progressive des deux communes, qui a de nombreux impacts paysagers et détruit la flore. De plus, les franges n'ont pas été traitées et on peut constater une rupture franche entre l'urbain et l'agriculture. L'artificialisation des sols entraîne aussi des problématiques d'écoulement des eaux.



Photo 3 : Limite bâti/champs au lotissement des Moulins à Vent (Thorigny)

Photo : Stage MBG – 2009

- Le coteau Nord est occupé par la partie Est de la forêt régionale des Vallières. C'est une jeune forêt composée de chênes et de charmes. Elle n'accueille pas d'espèces remarquables sauf au niveau de la ZNIEFF de type 1 (oiseaux nicheurs, oiseaux hivernants, chauve-souris). Elle est interdite au public et inexploitée car le relief du coteau est accidenté et d'anciennes carrières de gypses menacent le site d'effondrements.

3. Un environnement naturel essentiel à la vie des communes

L'existence de ces zones naturelles est un atout pour le territoire qu'il soit à l'échelle régionale, communale, mais aussi intercommunale. En effet, au sein de la ville nouvelle, la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire apparaît comme une zone qui a su garder un esprit agricole et naturel. Cet environnement particulier donne une véritable identité au territoire et attire une population qui le préfère à Paris et sa pollution. Mais ceci crée aussi certaines contraintes. Avec l'arrivée de population, les communes ont par exemple dû se développer en suivant la topographie de la zone, ce qui explique les routes très pentues à Thorigny et Dampmart ou les rues en lacets comme la rue de Claye (Thorigny).



Carte 6 : Carte topographique du site

Source : Fonds IGN/Marne et Gondoire - « IGN – SCAN 25 » IGN – Licence 2008 – CIN033 - 143

Réalisation : Stage MBG - 2009

La présence de la Marne a aussi joué un rôle important dans l'urbanisation des communes : l'absence de pont à Dampmart a provoqué une concentration de l'urbanisation à l'ouest de la commune. Une question se pose : si les communes continuent d'attirer plus de population, les espaces naturels sont voués à disparaître et les habitants ne trouveront plus les espaces ouverts qu'ils venaient y chercher.

Le second risque que nous pouvons déceler est celui de faire des communes rurales des espaces d'ortoirs. De plus en plus, les habitants des campagnes travaillent à la ville. Certes ceci a constitué un apport financier à ces territoires mais au détriment des activités locales. L'agriculture reste la seule activité qui se maintient, tant bien que mal. La ville constitue un marché pour la distribution des produits et la proximité entre espace de culture et espace de vente minimise les coûts et la pollution due au transport. Malheureusement, le prix du terrain agricole étant bas par rapport au prix d'un terrain constructible, les propriétaires fonciers sont tentés de vendre ces terrains à des promoteurs. Des conflits politiques et d'intérêt se généralisent dans les villages. La définition des zonages dans les POS et PLU sont tiraillés entre les différentes volontés. Ceci a été le cas à Dampmart, où les dernières élections municipales ont été très houleuses entre propriétaires fonciers et défenseurs du plateau agricole.

Quel est l'intérêt de conserver ces espaces naturels et agricoles ? Quels sont les outils dont disposent actuellement les maires pour préserver de tels espaces ? Sont-ils adaptés ? Faut-il mettre en place des règles plus contraignantes ? Faut-il créer des espaces entièrement protégés ?

C. Une population en mutation qui requiert une nouvelle offre en équipements

A l'issue des recensements effectués entre 2005 et 2009, le territoire du SCoT a une population de 77 249 habitants.

	Population en 1999	Population au dernier recensement	Taux d'évolution
Périmètre du SCoT	63 933	77 249	+ 17,2 %
Thorigny	9 029	9 423	+ 4,2 %
Dampmart	2 754	3 075	+ 10,4 %

Tableau 2 : Evolution de la population entre 1999 et 2009

Réalisation : Stage MBG – 2009

Source : Plan Local de l'Habitat 2007

L'évolution de la population entre 1999 et 2009 n'a pas été homogène sur tout le territoire. Ainsi, Dampmart a vu sa population augmenter de 10% (passant de 2754 à 3075 habitants) alors que la population de Thorigny, deuxième commune la plus importante du territoire après Lagny-sur-Marne, a augmenté de 4% seulement (de 9029 à 9423). Dans d'autres communes, telles Jossigny ou Bussy-St-Martin, la population a stagné voire diminué, alors qu'elle a subi une augmentation phénoménale dans les nouvelles villes d'ortoirs telle Bussy-Saint-Georges.

Le territoire du SCoT a vu une diminution de la taille de ses ménages, phénomène que l'on retrouve depuis les années 1980 sur tout le territoire français, dû au vieillissement de la population, à une décohabitation des jeunes et à une modification des structures familiales (augmentation du nombre de divorces, du nombre de familles monoparentales). Le nombre moyen de personnes par ménage dans la Communauté d'Agglomération et les deux communes d'étude est actuellement de 2,5.

La croissance de population s'est accompagnée d'un vieillissement de la population, phénomène que l'on retrouve dans tout le territoire du SCoT. En 2009, la part des habitants de plus de 60 ans est d'environ 14%. L'indice de jeunesse (rapport du nombre de personnes de moins de 20 ans sur le nombre de personnes de plus de 60 ans) est un bon moyen pour illustrer ce phénomène : plus la valeur est élevée, plus la population est

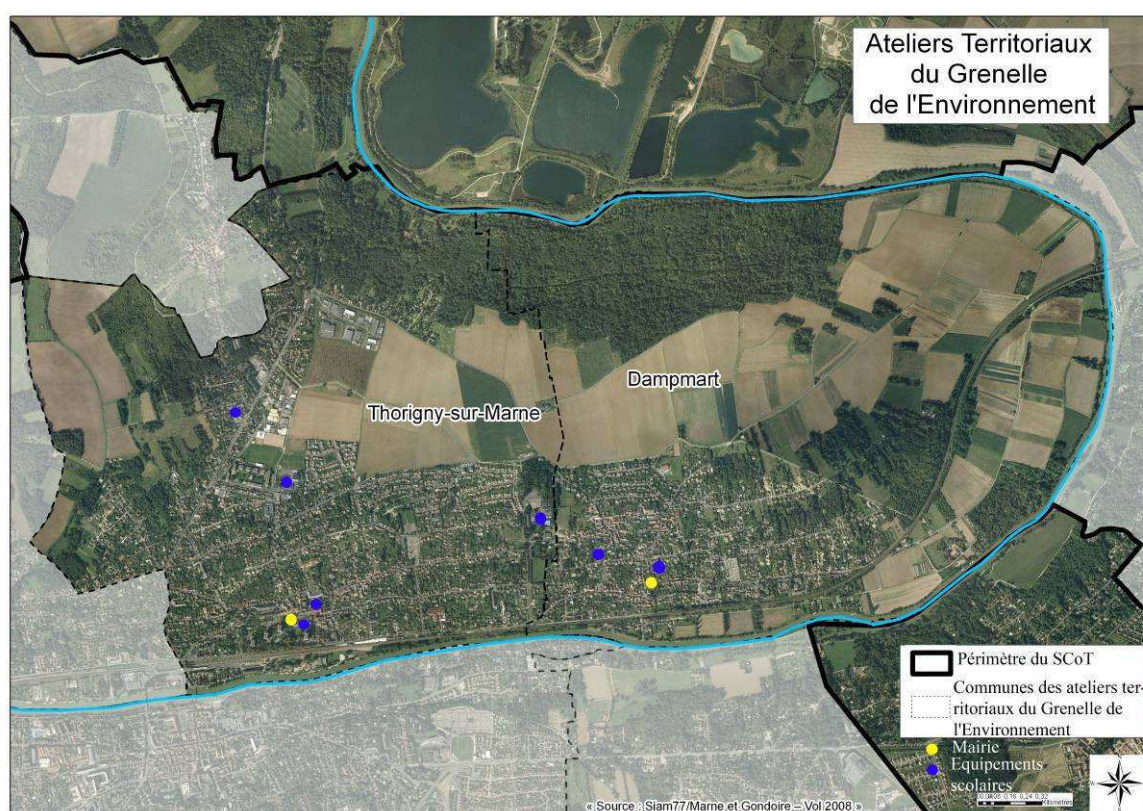
jeune. Entre 1999 et 2006 (date du dernier recensement), l'indice de jeunesse à Dampmart a stagné autour de 1.35, mais celui de Thorigny a décliné de 1.72 à 1.55.

La part des jeunes est néanmoins importante : les habitants de moins de 20 ans représentent 24 % des habitants de Dampmart, 26 % de Thorigny et 27 % de l'ensemble du territoire Brosse, Marne et Gondoire.

Les communes ont besoin de structures scolaires pour accueillir cette population étudiante. La carte ci-dessous permet de localiser les principales écoles et collèges des villes, ainsi que les mairies.

Les élèves de Thorigny bénéficient de trois écoles primaire et maternelle, d'un collège et d'un lycée professionnel. Ces structures accueillent les élèves de la commune ainsi que les élèves de Carnetin, village situé au nord-ouest du territoire.

Dampmart ne dispose que d'une école maternelle et primaire. Ces équipements sont situés dans les centres-bourgs des communes, à proximité des mairies, et dans les secteurs de forte population tels que le quartier HLM des Cerisiers à Thorigny.



Carte 7 : Localisation des mairies et équipements scolaires de Thorigny et Dampmart

Sources : site Internet de Dampmart (www.dampmart.fr) et le « Guide pratique de Thorigny sur Marne », publication municipale du 07/04/2009

SIAM77/Marne et Gondoire – Vol 2008

Réalisation : Stage MBG - 2009

Parmi les 1 832 scolaires de Thorigny, seuls 1430¹¹ étudient dans leur commune d'origine ; à Dampmart, seulement la moitié des élèves (250) est inscrite dans les écoles de la commune. Les autres élèves sont scolarisés à Bussy-St-Georges, Lagny ou Saint-Thibault-des-Vignes, où est regroupée la plus grande partie des collèges et lycées.

Les écoles de Thorigny et Dampmart sont, comme de nombreuses villes de France, confrontées au problème de saturation des classes : si la capacité des écoles et des autres équipements de la ville n'est pas augmentée, il

¹¹ Données issues du Plan Local de Déplacement des Secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée daté du 24 janvier 2004.

est donc impossible pour les communes d'accueillir de nouvelles populations. Thorigny accueillant les élèves de Carnetin, il faut aussi tenir compte de l'évolution de la population de cette commune lors des projets sur les écoles. Dampmart réalise actuellement un projet de restructuration des écoles.

Combien d'élèves cela permettra-t-il d'accueillir ? Dans combien de temps les équipements seront-ils de nouveau saturés ? La commune aura-t-elle les moyens pour assurer cet encadrement ? Et enfin, où placer ces équipements dans un contexte d'arrêt de l'étalement urbain ?

Le territoire présente des caractéristiques naturelles qui attirent toujours plus de population. Des opérations d'habitat menacent l'activité agricole et les espaces naturels, ainsi que l'aspect rural des villages. Les municipalités vont devoir lutter contre les intérêts particuliers des propriétaires fonciers et trouver des solutions pour loger leur population et leurs équipements à l'intérieur des limites inscrites dans le SDRIF.

II. Les transports, un potentiel à optimiser

L'étude des déplacements à l'intérieur du périmètre d'étude doit tenir compte de la proximité de Paris, générateur de flux. La proximité de la capitale est un atout et un inconvénient pour les déplacements. En effet, le territoire Marne, Brosse et Gondoire tire bénéfice des transports parisiens et s'est développé grâce et autour d'eux. Nous pouvons citer le réseau de RER et le réseau francilien de la SNCF, mais aussi la Francilienne et les autoroutes qui vont vers Paris. Comme le montrent les nombreux bouchons, se déplacer peut cependant devenir un calvaire aux heures de pointe et lors des grands départs en vacances ou en week-end.

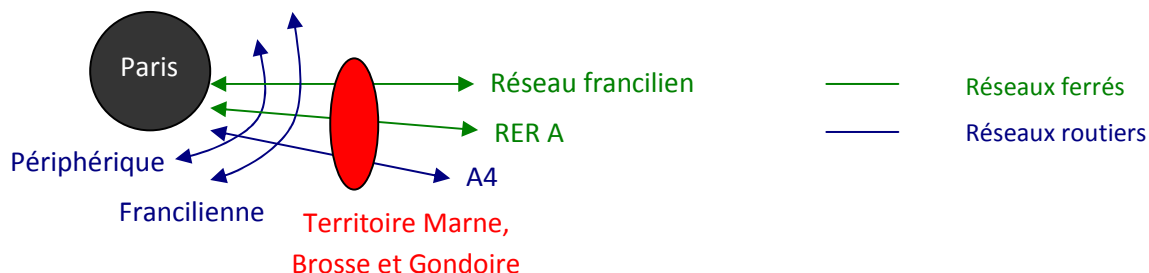


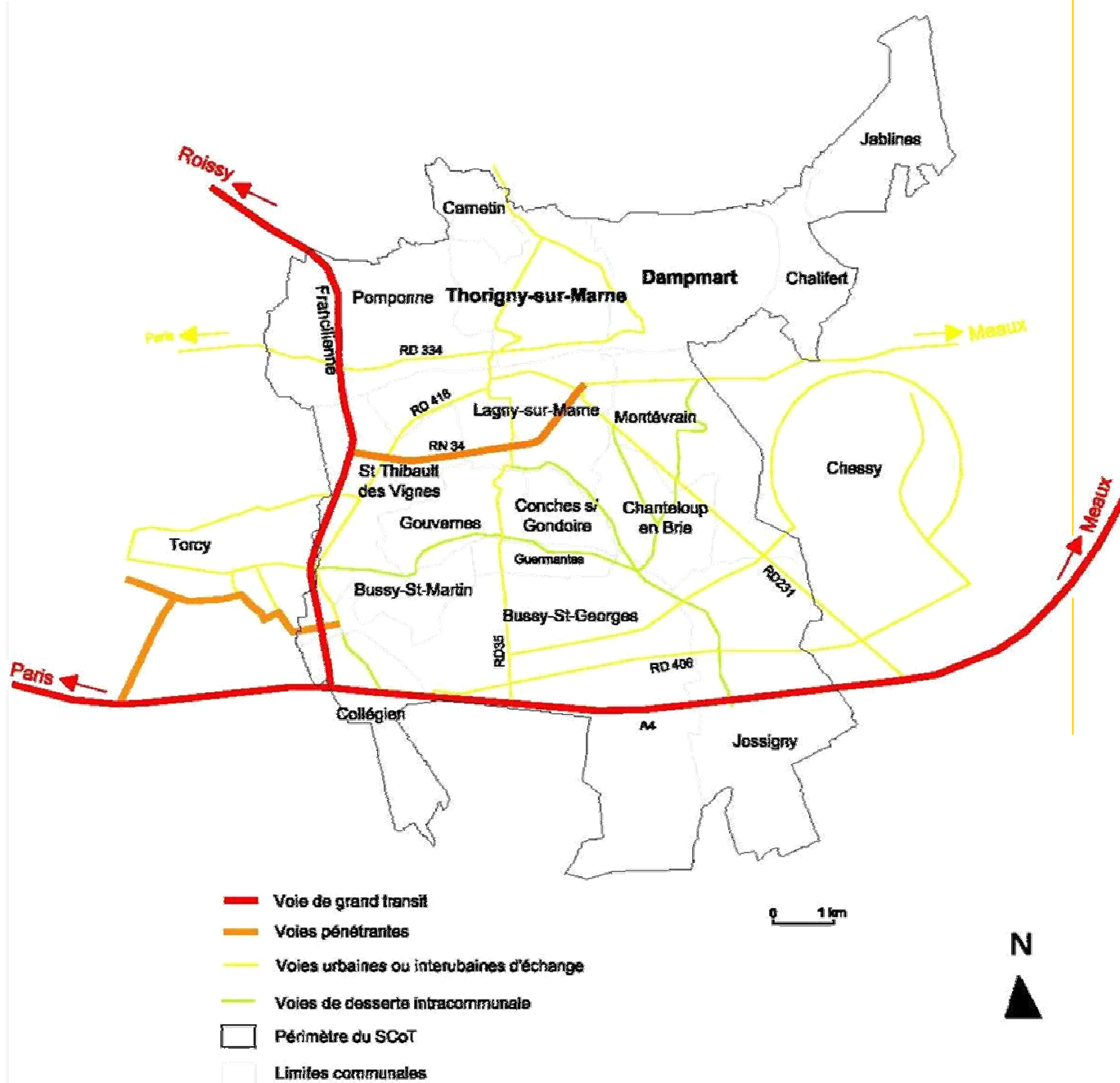
Schéma 3 : Schéma général des transports sur le territoire Marne, Brosse et Gondoire

Réalisation : Stage MBG - 2009

A. Des transports variés et très sollicités mais une utilisation problématique

1. Un réseau routier alambiqué et inefficent

Marne, Brosse et Gondoire est structurée autour de la Francilienne et de l'autoroute A4, qui ceignent le territoire à l'Ouest et au Sud, et permettent de rejoindre Paris et Meaux. Elle est parcourue par un réseau assez dense de routes interurbaines qui relient les principales communes du territoire. Nous pouvons remarquer que ce maillage laisse tout de même de côté certaines communes, celles du nord-est par exemple. Ainsi, les habitants de Dampmart sont obligés de passer par Thorigny pour quitter leur commune, alors que la population de Chalifert et Jablines ne dispose d'aucune route pour rejoindre les autres communes du SCoT ou aller à Paris.



Carte 8 : Réseau routier du territoire Marne, Brosse et Gondoire

Réalisation : Stage MBG - 2009

Source : Marne et Gondoire, 2009-05-20 IGN SCAN 25

Thorigny est desservie par trois voies interurbaines : la route de Claye, la RD 105 et la rue Raymond Poincaré. Elles s'organisent en triangle autour de l'urbanisation. Ces voies sont souvent encombrées aux heures de pointe puisqu'elles desservent le pôle gare et sont les seuls points de sortie de la ville (notamment le pont en X qui rejoint Lagny).

Les places de parking sont très limitées à proximité de la gare. Les voitures stationnent donc sur le trottoir le long des rues Raymond Poincaré et de Claye et les piétons sont obligés de marcher sur la route.


Photo 4 : Parking rue Poincaré
Réalisation : Stage MBG - 2009

Photo 5 : Parking rue de Claye
Réalisation : Stage MBG - 2009

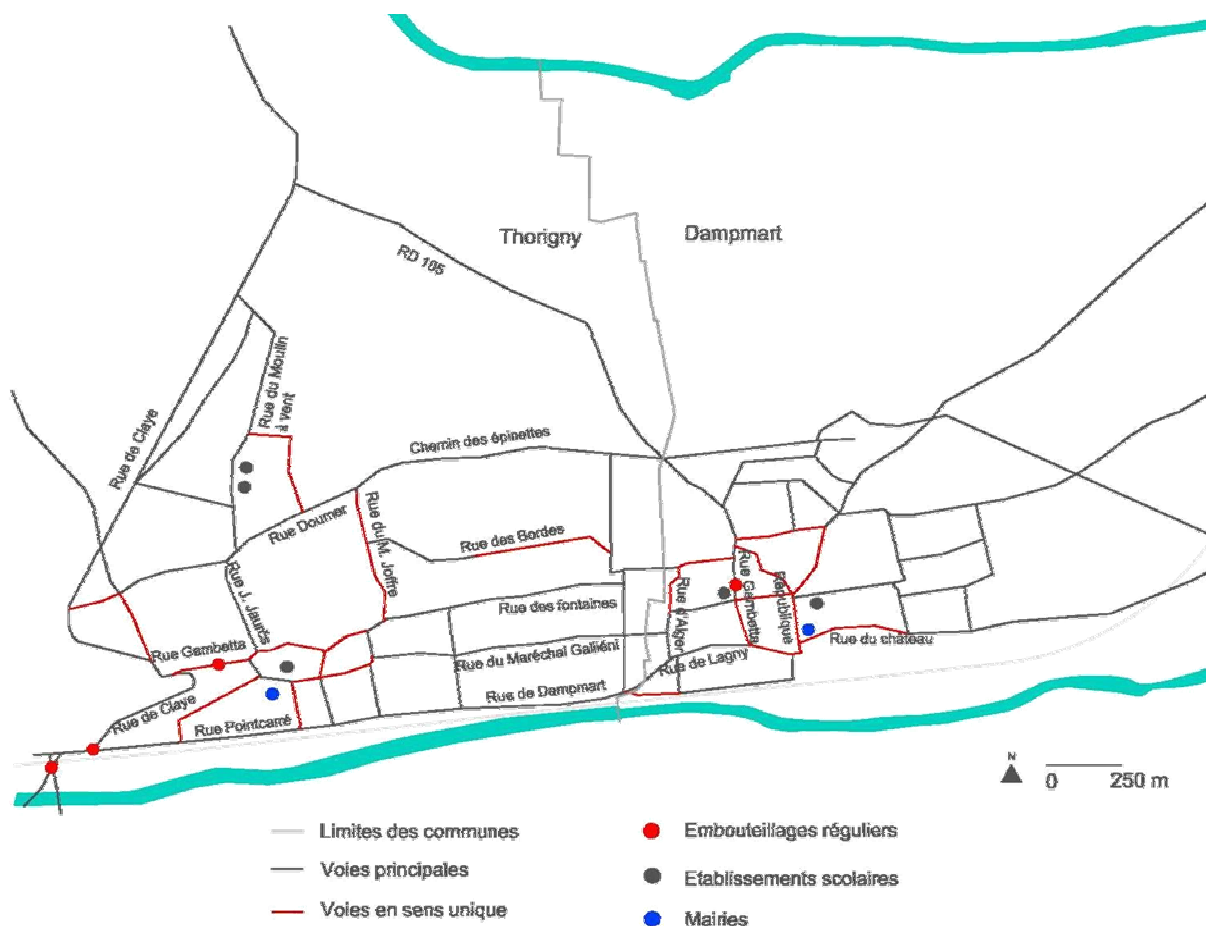
Les autres voies de Thorigny ont une fonction de desserte locale. Elles sont souvent à sens unique à cause de l'étroitesse et de la forte pente des rues. Nous pouvons noter que les voies de lotissement sont souvent en impasse. Elles ne s'intègrent pas au maillage urbain.

Dampmart, à cause de ses routes étroites, en lacets et en pentes, a une infrastructure routière complexe et irrégulière. De plus, la commune étant située dans la boucle de la Marne et ne bénéficiant pas d'un pont se retrouve enclavée et isolée du reste du territoire. La RD 105 constitue le seul axe majeur. Le réseau de voirie se concentre à l'ouest de la commune, vers les axes principaux de Thorigny, seuls points de sortie de Dampmart.


Photo 6 : Une rue de Dampmart pentue et étroite
Réalisation : Stage MBG – 2009

Un autre point pose problème : la quasi totalité des routes sont à sens unique, il devient donc très difficile de se déplacer, de se repérer et d'aller d'un point à l'autre de la ville...une simple erreur oblige souvent les conducteurs à refaire le tour de la commune pour rejoindre leur but, et provoque des encombrements supplémentaires.


Photo 7 et Photo 8 : Des rues à sens unique quelque peu encombrées
Réalisation : Stage MBG – 2009


Carte 9 : Carte de circulation de Thorigny et Dampmart

Source : Direction Générale des Impôts – Cadastre. Droits réservés / Fond Marne et Gondoire. Millésime 2008

Réalisation : Stage MBG - 2009

Enfin, afin d'éviter les ralentissements au stop du croisement entre la rue Poincaré et la rue de la Claye, les habitants préfèrent emprunter la rue Gambetta menant ensuite à la rue de la Claye, et qui est prioritaire à ce carrefour. La rue Gambetta étant très étroite, des bouchons se forment et dérangent les riverains.

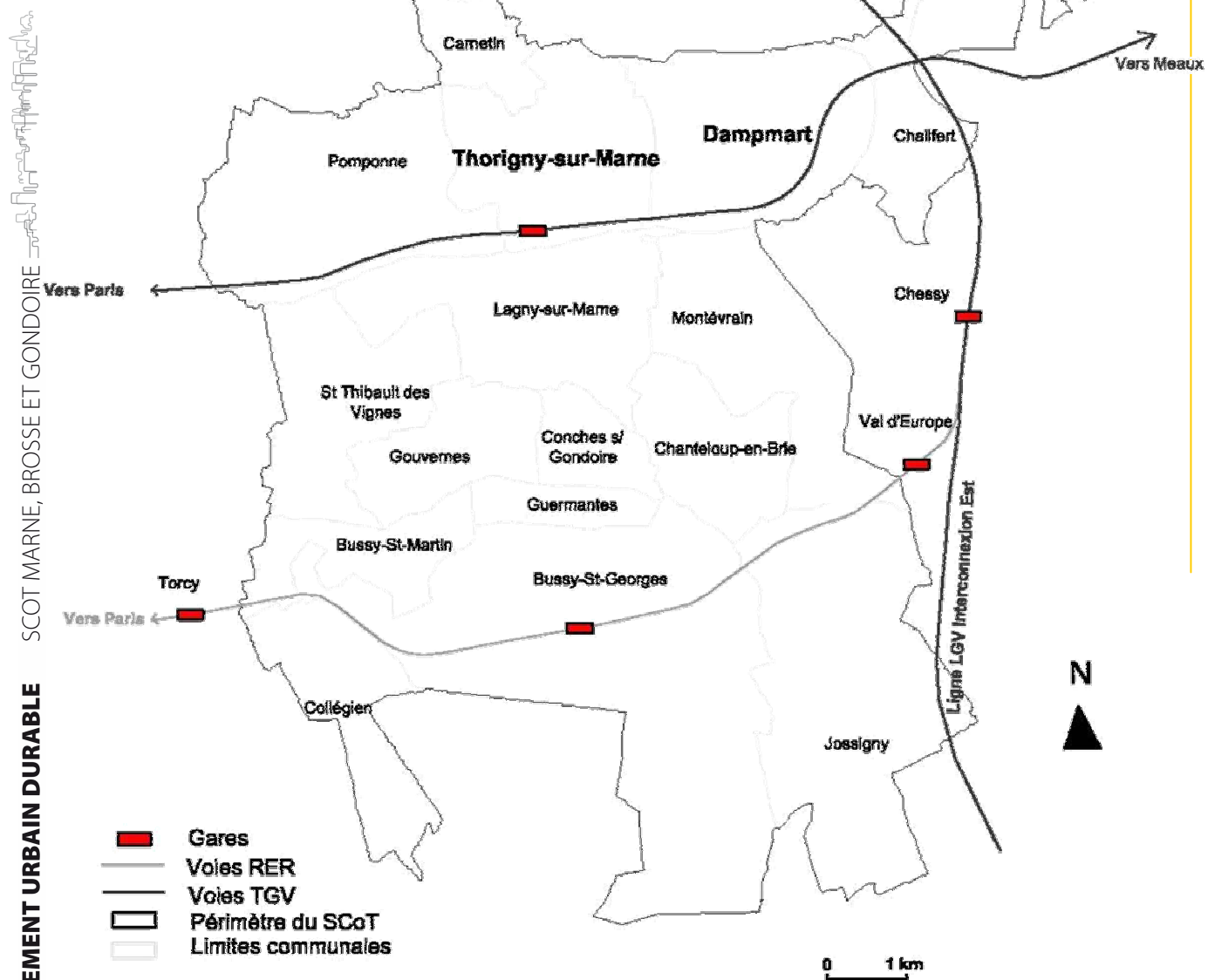
2. Des transports en commun complémentaires mais à optimiser

Le territoire Marne, Brosse et Gondoire est desservi par le Transilien, le RER et par le réseau de bus Pep's, qui assurent le rabattement vers les gares de Lagny-Thorigny, Chessy, Bussy-Saint-Georges et Torcy. Les gares SNCF et de RER sont les piliers du réseau et le structurent.

i. Une desserte ferroviaire extraterritoriale performante

Le territoire du SCoT est aujourd'hui traversé par deux lignes SNCF et une ligne RER. Le RER ne dessert actuellement que le Sud du territoire du SCoT, et pas la gare de Lagny : pour rejoindre le RER A, la population doit se rendre à Torcy ou Bussy-st-Georges, grâce aux bus du réseau Pep's. Nous pouvons remarquer que les lignes SNCF et RER relient l'ouest et l'est du territoire, mais qu'il n'existe pas de ligne transversale, qui relierait le nord et le sud. Cette absence de liaison augmente considérablement le temps de trajet des voyageurs.

La gare de Lagny-Thorigny-Pomponne est desservie par deux lignes. L'une relie Paris à Meaux par le Transilien, l'autre est la ligne LGV Interconnexion Est. Cette dernière ne dessert que Chessy : elle ne joue donc pas un rôle primordial dans les réseaux du périmètre du SCoT. L'autre ligne sera étudiée plus en détail p.44.



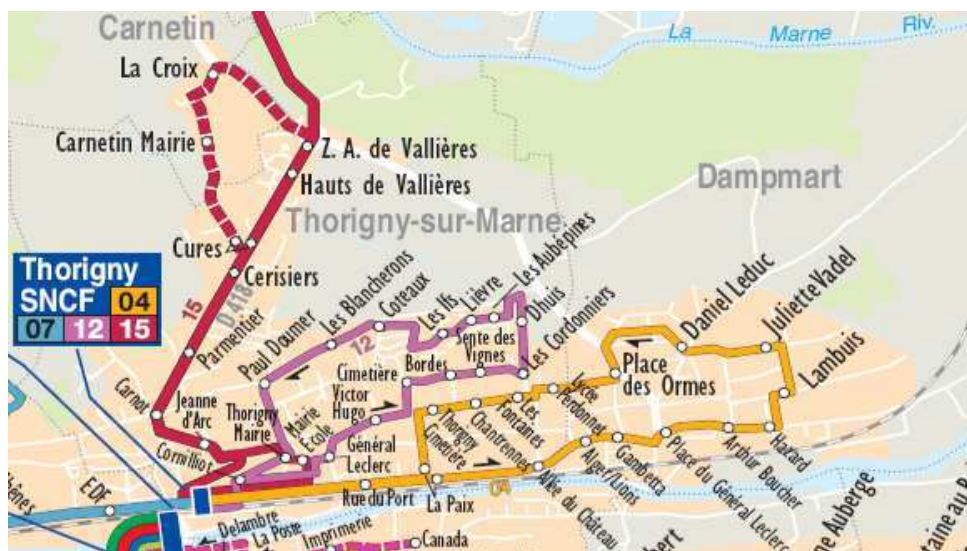
Carte 10 : Réseau ferroviaire du territoire Marne, Brose et Gondoire

Réalisation : Stage MBG- 2009

Source : Marne et Gondoire 200, IGN SCAN 25

ii. Un réseau de bus intra-territorial mal conçu

Le réseau de bus Pep's est géré par AMV (transporteur), le syndicat intercommunal de transport (organisateur) et le STIF, Syndicat des Transports d'Ile-de-France (autorité organisatrice). Le STIF est chargé d'organiser et de développer les transports de tous les franciliens, de coordonner et de financer l'activité des entreprises de transports de voyageurs.



Carte 11 : Extrait de la carte des bus Pep's, centrée sur Thorigny et Dampmart

Source : www.busseps.fr

Trois lignes desservent Thorigny et Dampmart. La ligne 15 emprunte la D418 sur Thorigny en direction de Carnetin. La ligne 12 dessert le Nord et le centre de Thorigny et la ligne 4 traverse Dampmart et l'Est de Thorigny ; elles tracent des boucles à sens unique et n'ont pas d'arrêt commun permettant une correspondance avant le Pôle gare.

En plus des inconvénients de ces parcours, le transfert modal et la vitesse commerciale (en moyenne inférieure à 15 km/h)¹² du réseau Pep's sont très peu compétitifs sur ces tronçons du réseau. Ceci est principalement dû à la topographie du site et à l'étroitesse des rues.



Photo 9 : Bus ralenti par l'étroitesse des rues

Réalisation : Stage MBG – 2009

Un troisième inconvénient est le temps d'attente pour les usagers qui utilisent les bus Pep's comme moyen de rabattement vers la gare de Lagny-Thorigny-Pomponne : les correspondances entre les bus et les trains peuvent être très longues.

¹² Donnée issue du Plan Local de Déplacement des Secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée daté du 24 janvier 2004.

Il n'existe pas réellement de plan cohérent en matière de correspondances entre les bus à l'échelle du territoire de Brosse, Marne et Gondoire, en termes d'horaires et d'arrêts de bus. Les lignes 4 et 12, qui desservent Thorigny, s'arrêtent du côté Nord de la voie ferrée, mais ne vont pas jusqu'à la gare routière, qui n'est située que 50m plus loin, mais de l'autre côté des voies. Les usagers sont alors obligés de traverser la passerelle SNCF, ce qui constitue un réel inconvénient pour les personnes à mobilité réduite.

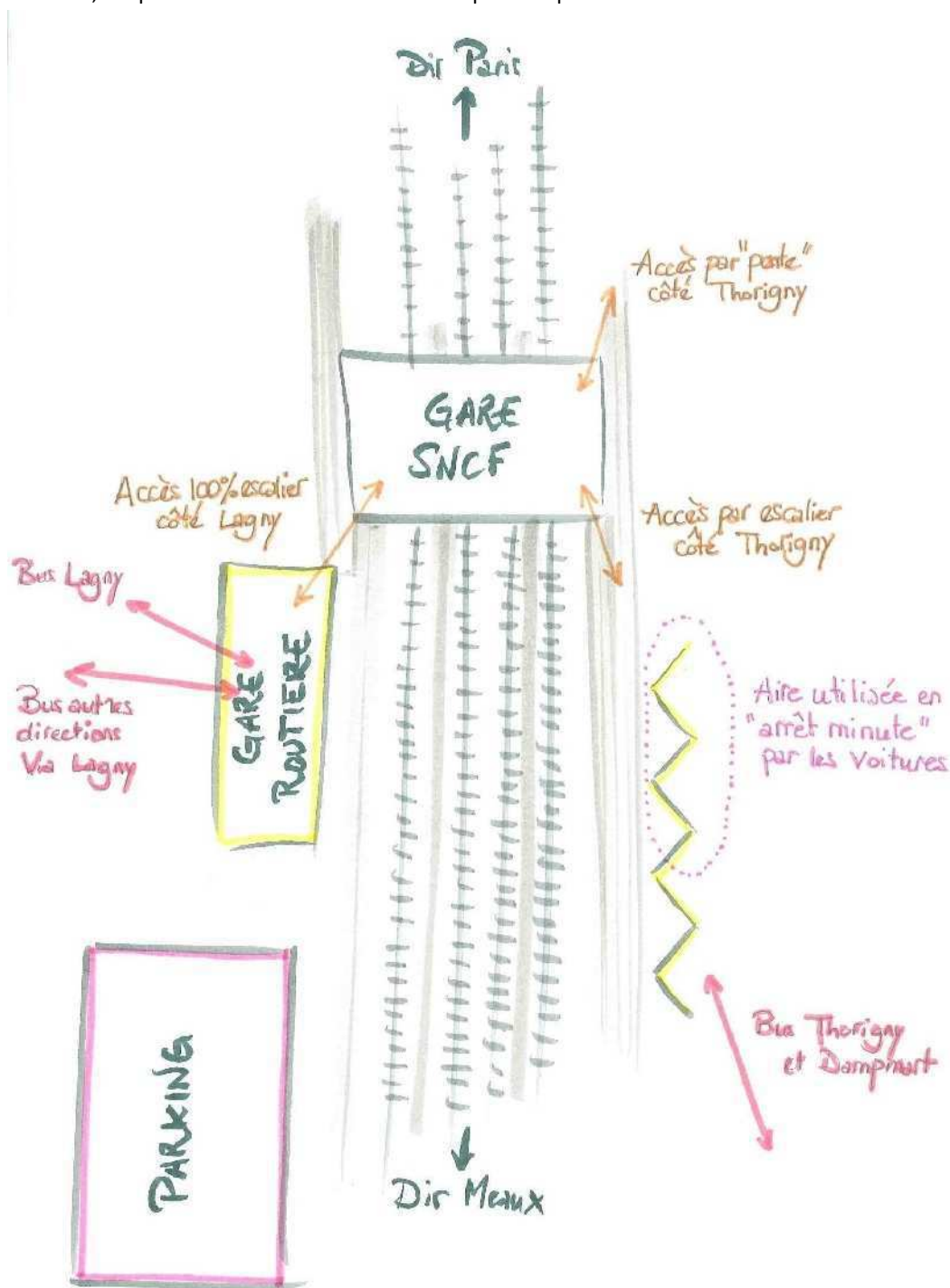


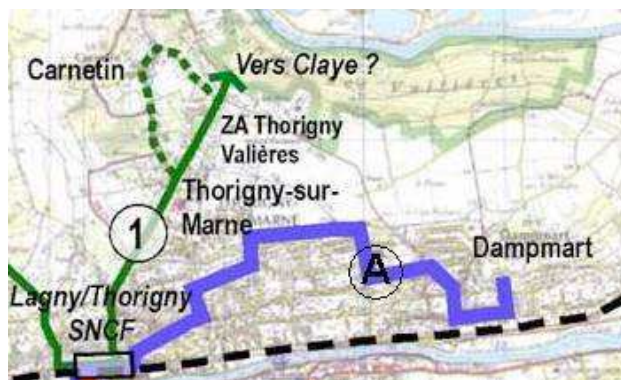
Schéma 4 : Une organisation compliquée en matière de transports autour de la gare SNCF

Réalisation : Stage MBG - 2009

L'atout de ces lignes de bus est qu'elles desservent deux établissements scolaires importants que sont le collège de Thorigny et le Lycée Professionnel Perdonnet. Ces deux établissements sont les principaux générateurs de flux de voyageurs dans notre zone d'étude.

Les inconvénients cités précédemment constituent certainement un frein à l'utilisation des transports en commun pour se déplacer dans la ville ou pour se rendre dans la commune voisine. La ligne 4 illustre bien ce phénomène : alors qu'elle bénéficie d'une fréquentation très importante lors des rentrées et sorties des classes, les bus circulent pratiquement à vide pendant la journée.

Il est prévu dans le PLD qu'une nouvelle ligne nommée A voie le jour d'ici 2015. Elle irait de Torcy à Dampmart et traverserait ces deux communes de part en part et à double sens. Elle permettrait de desservir la future ZAC de Dampmart et d'absorber le flux d'utilisateurs des lignes 4 et 12. Cette nouvelle ligne ferait partie intégrante des 7 lignes structurantes du réseau de bus. Une ligne complémentaire numéro 1 remplacera l'actuelle ligne 15.

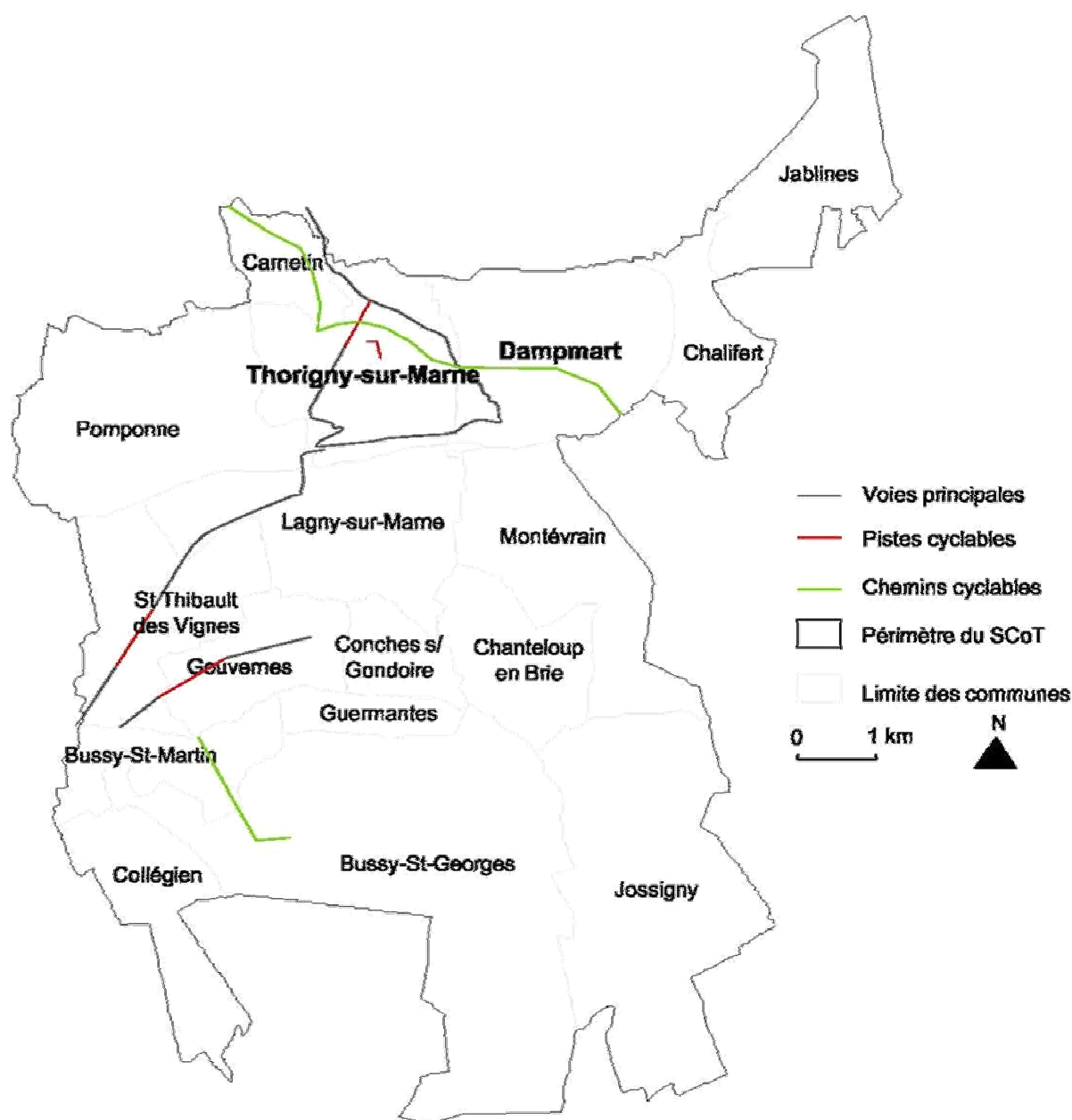


Carte 12 : Extrait du réseau « Objectif » centré sur Thorigny et Dampmart

Source : Extrait de carte du PLD

3. Une grande lacune en transports doux

Comme l'illustre la carte ci-dessous, le territoire du SCoT est très mal pourvu en vraies pistes cyclables. Trois courts tronçons ont été aménagés sur le périmètre, mais ils ne sont pas reliés entre eux : les cyclistes qui les utilisent doivent forcément emprunter des routes ouvertes aux voitures.



Carte 13 : Pistes cyclables du périmètre du SCoT

Source : Marne et Gondoire 2009, IGN SCAN 25 et IAURIF

Réalisation : Stage MBG, 2009

Les chemins cyclables sont des promenades accessibles aux cyclistes, mais pas aménagées spécialement. Ils sont donc surtout utilisés par les promeneurs.

L'unique piste cyclable de Thorigny est située rue de Claye, route fortement pentue où les accidents sont fréquents. Les aménagements du territoire sont donc peu attractifs pour les cyclistes potentiels, et il y a peu de chances que l'utilisation du vélo se développe, notamment pour rejoindre les autres communes du SCoT et les pôles d'emploi.



Photo 10, Photo 11 et Photo 12 : Les trois tronçons de la rue de Claye

Réalisation : Stage MBG – 2009

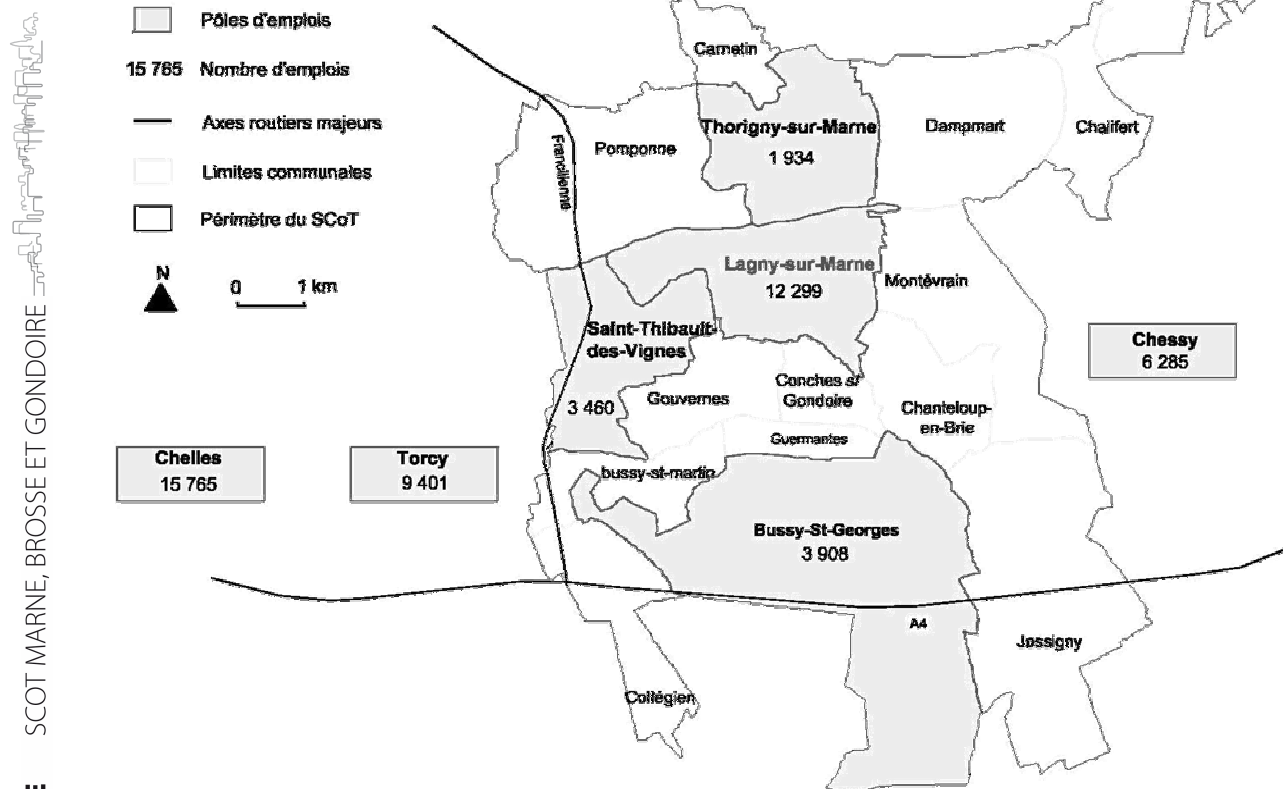
Sur les trois photos ci-dessus nous constatons que la mise en place d'un aménagement cycliste est impossible sur la continuité : le tronçon sud de la rue de Claye est en lacets ; le tronçon du milieu qui est situé en terrain plat pourrait être adapté aux cyclistes à condition d'effectuer de lourds aménagements ; enfin seul le dernier tronçon situé au nord possède une portion de piste cyclable...

La proximité de Paris permet au territoire d'offrir une grande diversité d'infrastructures de transports : autoroutes, voies RER, voies SCNF. Mais ces infrastructures sont majoritairement orientées de façon à desservir Paris et s'intègrent peu en réalité au territoire intercommunal. Pourtant la demande en déplacement des habitants est importante, que ce soit en transports routiers ou en transports ferroviaires.

B. Des mouvements journaliers conséquents

1. Des mouvements pendulaires tournés vers l'Ouest

Le périmètre du SCoT possède quatre pôles d'emplois principaux (chiffres de 1999) : Lagny (12 299 emplois), Saint-Thibault-des-Vignes (3 460 emplois), Bussy-Saint-Georges (3 908 emplois) et Thorigny (1 934 emplois). A ces villes s'ajoutent Chelles (15 765), Chessy (6 285) et Torcy (9 401), pôles d'emploi importants à l'échelle de Marne la Vallée, grâce notamment à la présence du parc de loisir Eurodisney et du très grand centre commercial Val d'Europe.



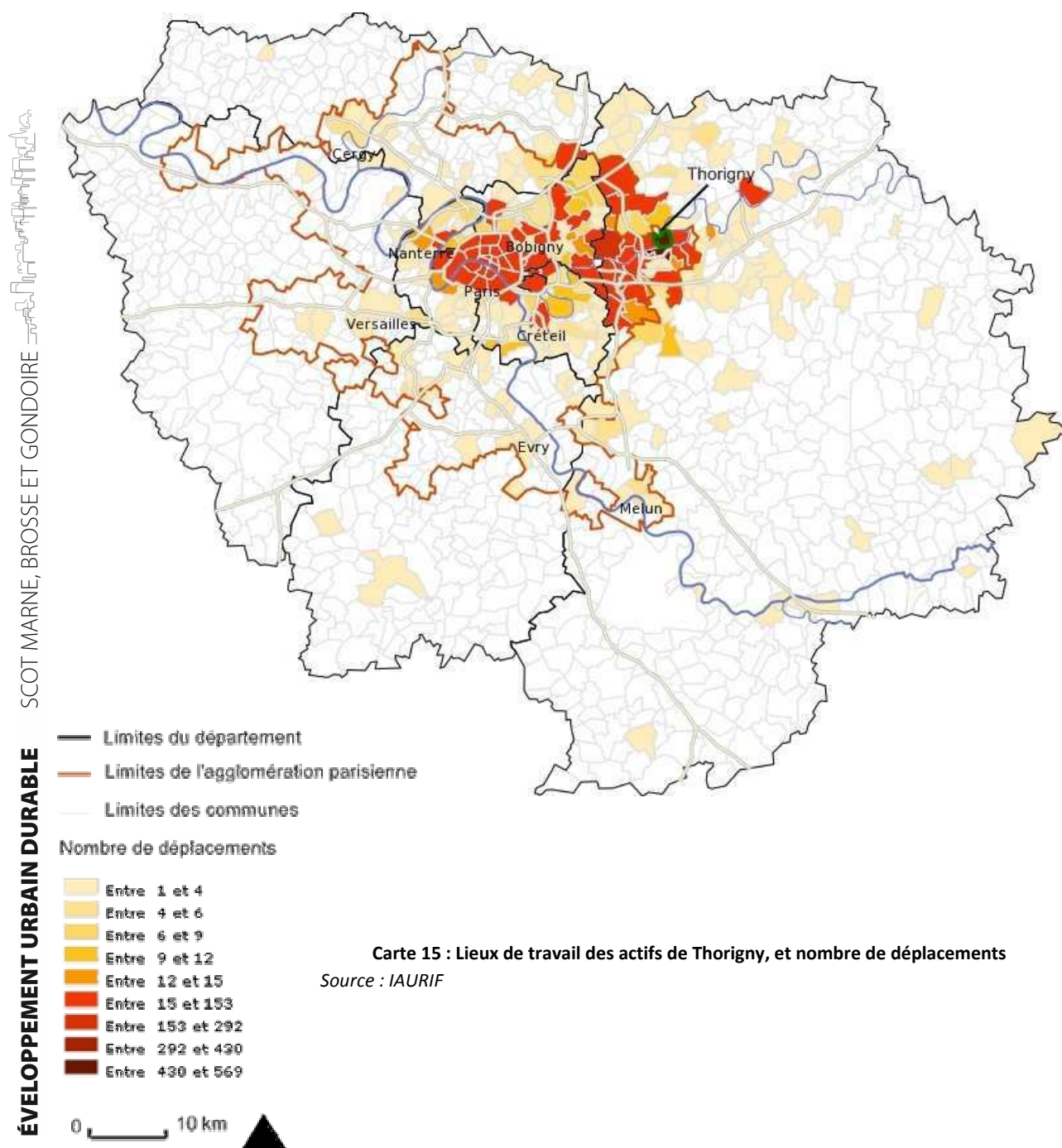
Carte 14 : Les pôles d'emplois du SCoT Marne, Brosse et Gondoire

Source : Marne et Gondoire 2009, IGN SCAN 25 et IAURIF

Réalisation : Stage MBG, 2009

Les actifs résidant sur le territoire du SCoT travaillent dans ces 7 pôles d'emplois (36 %), dans le reste du département (36 %) notamment à Melun et Meaux, et en dehors de la Seine-et-Marne, en particulier à Paris (28 %). 65% des habitants du territoire du SCoT travaillant à Paris utilisent les transports en commun (RER, Transilien et/ou bus) pour rejoindre leur lieu de travail. A cause de ces flux importants, le pôle gare connaît quotidiennement des bouchons importants aux heures de pointe.

Seuls 15% des actifs de Thorigny travaillent dans la commune même. En 1999, 52% d'entre eux travaillaient hors du département.



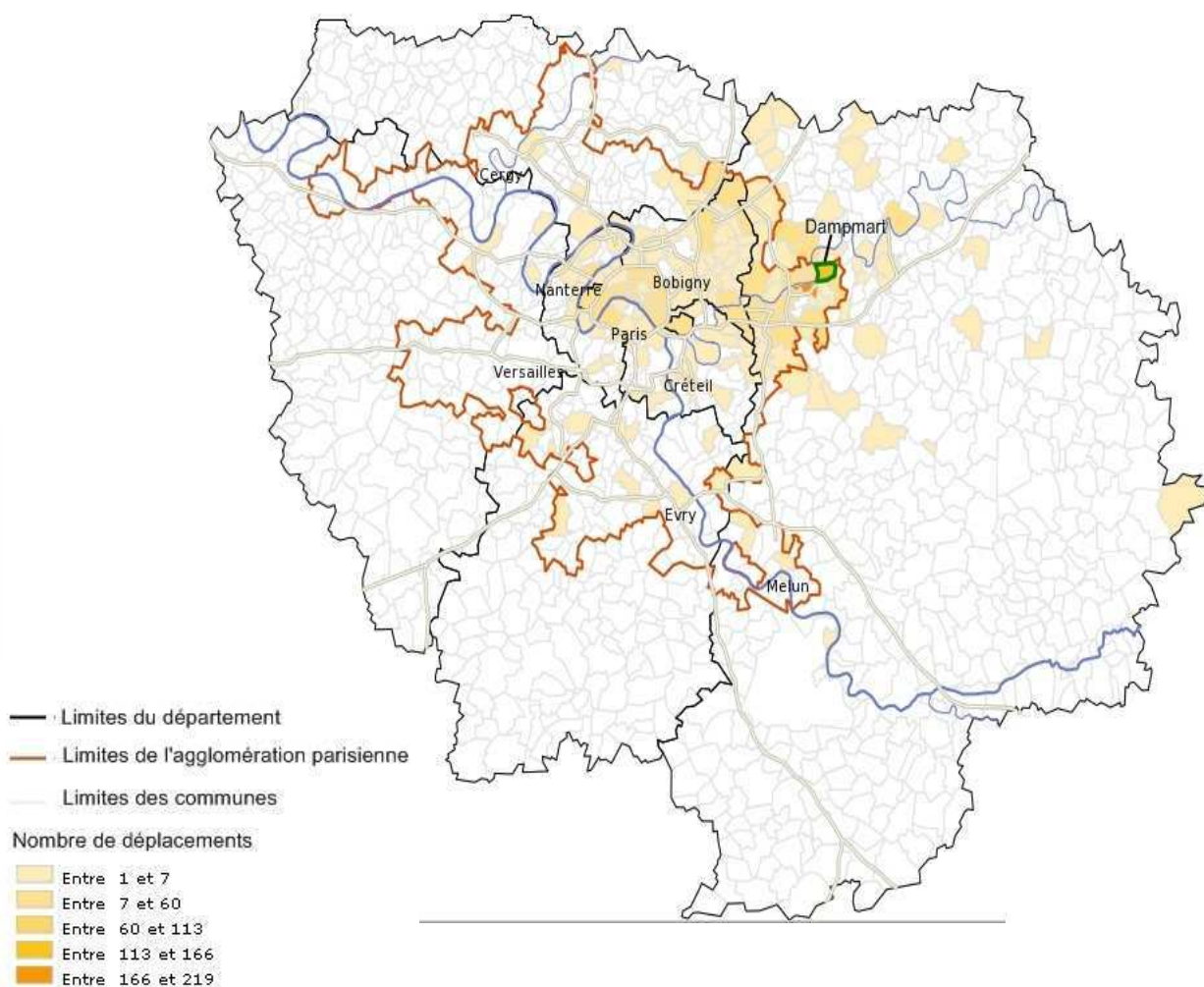
Carte 15 : Lieux de travail des actifs de Thorigny, et nombre de déplacements

Source : IAURIF

La carte ci-dessus montre que parmi les 75%¹³ d'actifs qui travaillent hors de leur commune, nombre d'entre eux rejoignent Paris, mais aussi d'autres villes du territoire, en Seine et Marne et hors du département. Comme l'a présenté la carte du réseau ferroviaire, il n'existe pas de ligne transversale reliant le Sud au Nord. Pour les thorigniens qui ne travaillent ni à Paris, ni sur la ligne du Transilien ou du RER A, il est donc très difficile d'utiliser les transports en commun, et beaucoup plus pratique de se déplacer en véhicule personnel : 60% des actifs de Thorigny utilisent leur voiture.¹⁴

¹³ Donnée issue de l'IAURIF

¹⁴ Donnée issue de l'IAURIF


Carte 16 : Lieux de travail des actifs de Dampmart, et nombre de déplacements
Source : IAURIF

Nous pouvons faire le même constat pour Dampmart : 89%¹⁵ des actifs travaillent à l'extérieur de la commune, et rejoignent des villes dans ou à l'extérieur du département. S'ils ne peuvent utiliser les transports en commun, à cause des lignes ou des horaires non adaptés, ils doivent se servir de leur véhicule personnel : 65% des actifs de Dampmart utilisent leur voiture.¹⁶

Lorsque les actifs de Thorigny et Dampmart utilisent leur véhicule personnel pour rejoindre leur lieu de travail, cela crée des problèmes d'encombrement, au niveau du pont en X notamment, et participe à l'engorgement des autoroutes.

Lorsqu'ils utilisent les transports en commun, notamment le Transilien et le RER A, nous notons un problème de sur-fréquentation des trains. Une étude menée lors de la réalisation du PLD de 2006 a montré qu'entre 1990 et 2006, l'offre de transports a progressé de 60 % sur le territoire Marne, Brosse et Gondoire, alors que le nombre d'habitants à desservir a augmenté de 75 % et la fréquentation de 140 %. Ceci montre que malgré les inconvénients cités précédemment, le réseau de transports reste attractif, mais aussi que l'offre est inférieure au besoin et mérite d'être développée.

¹⁵ Donnée issue de l'IAURIF

¹⁶ Donnée issue de l'IAURIF

2. Des flux scolaires non négligeables

Bussy-Saint-Georges, Lagny et Saint-Thibault-des-Vignes sont les pôles scolaires principaux et regroupent une grande partie des écoles primaires, des collèges et des lycées. Elles supportent donc des flux importants de scolaires. A l'échelle des secteurs 3 et 4 de la ville nouvelle, les déplacements des scolaires (17 100 par jour)¹⁷ sont plus nombreux que ceux des actifs résidants (13 200 par jour) ; il est donc important de ne pas les négliger dans la mise en place d'une politique de transport. Les moyens de transport les plus utilisés sont le bus, le vélo ou la marche à pied.

Comme nous l'avons précisé dans le paragraphe consacré aux équipements scolaires de Thorigny et Dampmart, une part importante des élèves est scolarisée hors des communes. Ceci crée des flux de déplacement supplémentaires : aux heures de rentrée et de sortie des cours, des bouchons se forment aux points de sortie des communes, ainsi que dans le secteur du pôle gare, seul point pour rejoindre Lagny et le reste du territoire du SCoT.

3. Une concentration des flux autour d'un pôle d'échange en cours de réaménagement



Photo 13 : Vue du pôle gare de Lagny-Thorigny-Pomponne

Source : Ecole d'Architecture de Marne-la-Vallée

Le pôle d'échange de Lagny-Thorigny-Pomponne, qui regroupe une gare SNCF, une gare routière et un parking relais, est considéré comme un point noir dans la chaîne de déplacements des voyageurs. La voie SNCF qui dessert la gare est un axe fort pour le territoire puisqu'elle relie les villes du périmètre du SCoT aux gares de Meaux et à la Gare de l'Est à Paris. Aux heures de pointe, des embouteillages se forment dans le secteur du pôle gare ; ces encombrements se trouvent aggravés à cause de la mauvaise localisation du pôle, qui oblige les véhicules à franchir la Marne. Le seul pont traversant le rail (« pont en X ») et les deux ponts sur la Marne (Pont Maunoury et Pont Joffre) sont des points très empruntés qui forment de véritables goulots d'étranglement. L'accessibilité et le stationnement pour les véhicules particuliers et les transports en commun posent donc de sérieux problèmes autour du pôle gare. Ceci explique certainement le fait que 45% des voyageurs (sur les 7000 entrants par jour¹⁸) viennent à pied au pôle d'échange.

¹⁷ Donnée issue du Plan Local de Déplacement des Secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée daté du 24 janvier 2004.

¹⁸ Chiffre de 2002



Photo 14 : Encombres au pont en X

Réalisation : Stage MBG - 2009

En décembre 2000, le pôle gare a été retenu dans le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) parmi les pôles d'échanges à réaménager pour en améliorer leur fonctionnement. Un projet a donc été formalisé dans un Contrat de Pôle, validé par le STIF en 2004, ayant pour objectifs d'améliorer le confort et la sécurité des piétons, l'accessibilité au pôle à tous les modes de transport, offrir de meilleures conditions de stationnement, ou encore requalifier les espaces environnants. Le chantier, d'un coût prévisionnel de plus de 17 millions d'euros, vient de commencer.

Ce projet va permettre la requalification des espaces environnants. Lorsque nous longeons la voie ferrée nous voyons se succéder quatre types d'occupation du sol :

- des friches, caractérisées par la présence d'entrepôts délabrés



Photo 15: Vue des bords de Marne, friche et bâtiment dégradé

Réalisation : stage MBG - 2009

- des parcs urbains avec la présence de squares aménagés et du traitement paysager des bords de Marne (bien que quelques parties semblent être à l'abandon)



Photo 16 : Bords de Marne

Réalisation : Stage MBG - 2009

-des espaces de rives naturelles et boisées où règne une ambiance de sous-bois et où quelques percées visuelles laissent entrevoir la Marne



Photo 17 : Bords de Marne

Réalisation : Stage MBG - 2009

-une façade urbaine constituée de bandes de terrains aux statuts divers et mal définis (habitat, espaces enherbés, dépôts d'ordures, panneaux publicitaires...)



Photo 18 : Façade urbaine des bords de Marne

Réalisation : Stage MBG - 2009

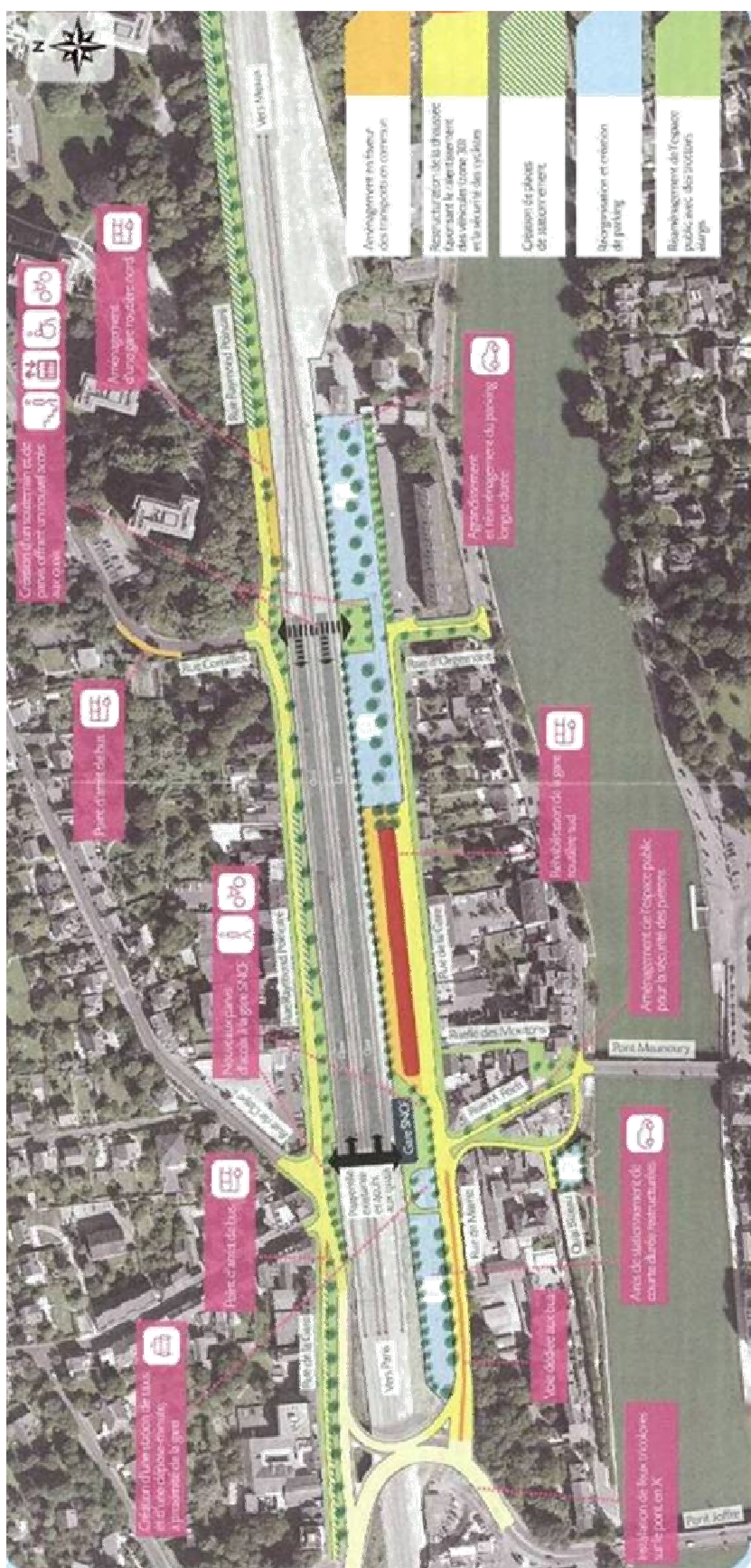


Schéma 5 : Schéma récapitulatif du projet du pôle gare

Source : Extrait de « Echanges, supplément d'information de la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire »


Photo 19 : Perspective rue de la Marne

 Source : www.marneetaandoire.fr

Photo 20 : Perspective Rue Foch

 Source : www.marneetgondaire.fr

L'étude des déplacements à l'intérieur du territoire du SCoT, de Thorigny et Dampmart nous a permis de déceler les principaux problèmes auxquels les réseaux de RER, bus et Transilien font face : surfréquentation, encombrements, problèmes de stationnement, temps d'attente trop importants... Si les communes veulent continuer à se développer et à accueillir plus de population, elles doivent au préalable réfléchir à l'amélioration de ces réseaux. Cette réflexion est actuellement en cours, mais elle ne concerne que les modes de déplacement existants.

Le réseau de transport tire sa force des axes structurants menant à Paris. Mais les acteurs locaux doivent faire attention à ne pas oublier l'importance d'un bon réseau local. Peut-être faudra-t-il réfléchir à organiser, sécuriser et favoriser les modes doux, ainsi qu'à mettre en place un service de transport à la demande ou de covoiturage. Le but de ces réflexions doit être de limiter le « tout voiture » et favoriser les modes alternatifs de transport, moins gourmands en énergie et en consommation d'espace.

III. L'habitat, un enjeu central du territoire

Pour parler de l'étalement urbain, il est indispensable de faire un état des lieux du logement. A Thorigny et Dampmart, le logement individuel domine clairement le marché, au détriment du logement social et collectif. Pour satisfaire la population et la mixité au sein des communes, le logement doit être adapté à la demande et pouvoir retracer le parcours résidentiel. Ceci est aujourd'hui au cœur des politiques urbaines de l'habitat. Seulement, nous avons précédemment mis en évidence que dans un contexte de limitation de l'extension urbaine, nous ne pouvons plus accepter de construire suivant un schéma horizontal. Densifier semble être la solution, mais cette notion ne doit pas seulement être traitée en termes chiffrés : il faut aussi tenir compte de sa réalité concrète.

A. Un état des lieux assez classique en matière de logement

Dominance du logement individuel sur le collectif, manque de logements sociaux, tendance à l'étalement urbain : ces constats ne sont pas spécifiques à Thorigny et Dampmart, on les retrouve dans une majorité de communes françaises. Un chiffre par exemple : la proportion de logements individuels, de 55,5% dans la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire, est de 56% sur l'ensemble de l'hexagone.

1. Une urbanisation en décalage avec celle de la communauté d'agglomération

La Communauté d'Agglomération a connu une forte augmentation de son parc de logements entre 1949 et 1989¹⁹ : le parc de logements a été multiplié par 4, grâce à la construction de plus de 10 000 logements. Depuis 1990, la construction de nouveaux logements s'est poursuivie, mais à un rythme moins soutenu : seuls 3200 nouveaux logements sont apparus pendant cette période, soit une augmentation de 17 %.

Thorigny-sur-Marne et Dampmart, les deux villes d'étude, ne suivent pas cette tendance : à Thorigny le boom de construction s'est produit entre les années 50 et 70 alors qu'à Dampmart, il n'a pas eu lieu.

i. Un étalement urbain qui menace le plateau à Thorigny



Photo 21 : Maison du centre-bourg de Thorigny
Réalisation : Stage MBG, 2009

Thorigny-sur-Marne a connu une forte expansion de son parc entre 1949 et 1975 (multiplication par 4 du nombre de logements). Depuis 1990, seuls 513 logements ont été construits. Le parc immobilier est donc assez ancien. L'urbanisation des années 60-70 s'est faite autour du centre bourg et le long des axes principaux de communication (notamment le long de la route de Claye) : ce sont majoritairement des maisons individuelles de type R+1, souvent en pierre de meulière.

La période 1980-2000 a été marquée par la construction de lotissements, au Nord de la commune. Ces constructions ont marqué le début de l'urbanisation du plateau agricole.

¹⁹ Données issues du Plan Local de l'Habitat de 2007

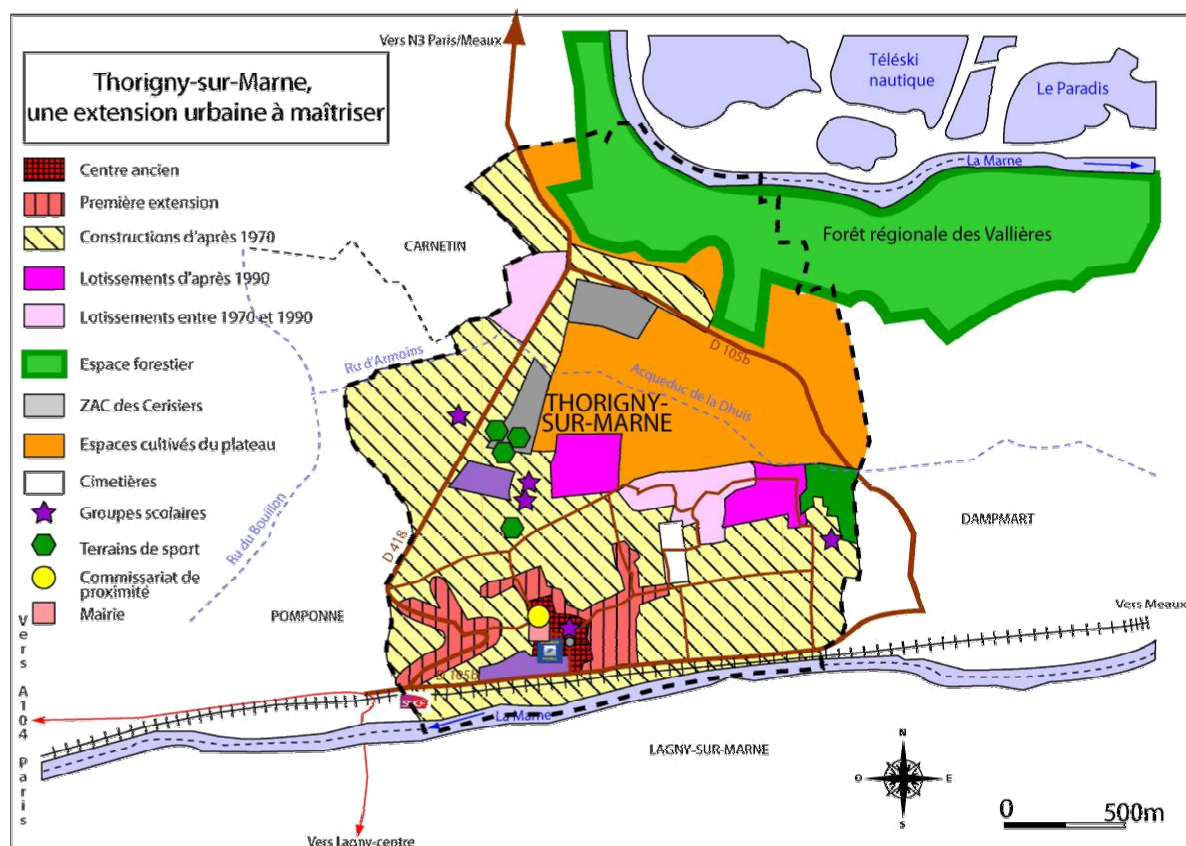
Enfin, en 2002, la construction du lotissement des Moulins à Vent a constitué la première extension de logements sur le plateau. Le lotissement accueille une centaine de pavillons, majoritairement des R+1 ou R+C²⁰. Sur ce type d'opérations, la transition entre urbain et rural est souvent très brutale : le front bâti est à l'alignement avec le champ, et les maisons n'ont aucune ouverture (fenêtre, porte, voie piétonne) qui donne sur les champs.



Photo 22 : Limite bâti/naturel du lotissement des Moulins à Vent

Réalisation : Stage MBG, 2009

Il est important de noter que l'urbanisation de la commune est continue : il y a très peu d'espaces complètement non urbanisés.



Carte 17 : Extension urbaine de Thorigny-sur-Marne

Réalisation : C. KELCHE, 2009

Présentation des Ateliers territoriaux du Grenelle de l'Environnement

²⁰ Voir fiches d'études d'Ilots en annexe p.229

La carte ci-dessus montre comment le plateau est en train d'être mangé par l'urbanisation de la commune. La municipalité souhaite préserver cet espace, qui a un grand intérêt écologique et économique. La ville ne peut donc plus se développer vers le Nord. Si elle veut accueillir plus d'habitants, la commune sera donc obligée de reprendre la construction à l'intérieur des zones déjà urbanisées, et de mener un travail sur les « dents creuses » et les logements vacants de la commune.

ii. Une urbanisation plus contrôlée à Dampmart

Contrairement aux autres communes de la Communauté d'Agglomération, Dampmart n'a pas connu de période de très forte construction. Entre 1990 et 1999, le nombre de nouvelles constructions n'a été que de 74²¹. Le parc de logements a seulement été multiplié par 2.7 en 50 ans, contre 4.5 pour Thorigny et 4.9 pour l'ensemble de l'intercommunalité.

L'urbanisation de Dampmart a suivi le même schéma qu'à Thorigny : urbanisation du bourg, puis construction de lotissements dans les années 60 et 80.

Le bourg se caractérise par deux types de bâti : les fermes et les maisons de bourg.

Les corps des fermes traditionnelles s'organisent autour d'une cour (espace intermédiaire entre la rue et le bâti). Beaucoup de cours sont communes, ce qui pose problème pour l'évolution du foncier.

Les maisons de bourg, de typologie variée, sont toutes en front de rue. Ce type d'habitat a évolué au début du 20ème siècle vers des villas de villégiature. Les maisons sont souvent en moellon apparent et isolées sur le terrain.

L'habitat pavillonnaire des lotissements, construit dans les années 60 (le lotissement du Clos Richard par exemple) est isolé en milieu de terrain ; le quartier possède peu d'espaces publics.



Photo 23 : Pavillon du lotissement du Clos Richard à Dampmart

Source : stage MBG - 2009

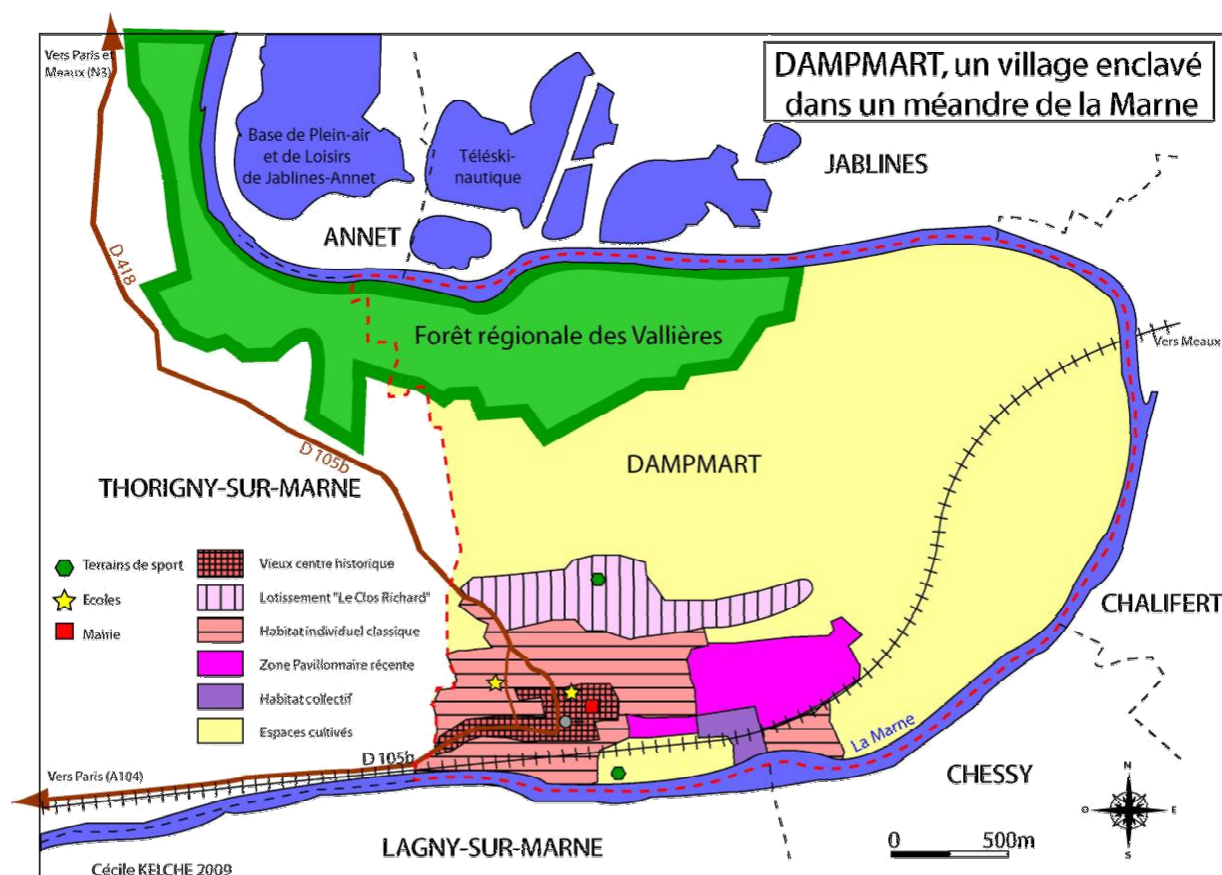
Quatre collectifs ont été construits à Dampmart ; leur petite échelle leur permet de bien s'intégrer dans le paysage. Ce sont tous des logements sociaux en location.

²¹ Données issues du Plan Local de l'Habitat de 2007



Photo 24: Collectifs du Clos Fleuri à Dampmart

Réalisation : stage MBG – 2009



Carte 18 : Urbanisation de Dampmart de 1970 à aujourd'hui

Réalisation : C. KELCHE, 2009

Présentation des Ateliers territoriaux du Grenelle de l'Environnement

Comme à Thorigny, l'urbanisation de Dampmart est relativement continue. Nous avons pu remarquer que sur la plupart des terrains qui restaient non urbanisés, des constructions sont en cours.

Contrairement à Thorigny, Dampmart n'a pas encore empiété sur le plateau agricole pour se développer. Afin de contrôler le développement de la commune, l'équipe municipale a décidé d'une limite à ne pas dépasser : elle ne doit pas s'étendre au-delà de l'aqueduc de la Dhuis.

2. Un habitat dominé par le logement individuel en accession ²²

Comme le montre le tableau ci-dessous, les logements de la Communauté d'Agglomération sont majoritairement des logements individuels. Cependant, la part de logements collectifs est en augmentation : elle est passée de 39.1 % en 1990 à 42.5 % en 1999 ; en France, le marché de l'individuel est divisé en un secteur diffus, qui représente environ 80% de la construction, et un secteur groupé, qui se partage les 20% restants.

Contrairement à Thorigny, Dampmart possède très peu de collectifs.

	Nb de logements	Logements collectifs (%)	Logements individuels (%)
Communauté d'Agglomération	19 939	42,5	55,5
Thorigny	3 527	47,3	51,2
Dampmart	1 004	18,9	78,5

Tableau 3 : Proportion de logements collectifs et individuels

Source : PLH, données de 2005

Réalisation : Stage MBG - 2009

La communauté d'agglomération est marquée par une prédominance de logements individuels de grande taille en accession. 54,4 % des logements ont plus de 4 pièces à Thorigny, 72,8 % à Dampmart et 59,5 % dans l'ensemble de la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire. A Dampmart, l'offre de petits logements (T1 à T3) a diminué de 10% entre 1990 et 1999.

Cela entraîne une situation de blocage du parcours résidentiel. En effet, la décohabitation ne cesse d'augmenter et la taille des ménages diminue. La demande en accession se porte de plus en plus sur des petits logements (du studio au F3). La demande de location suit la même tendance (du studio au F2).

La prédominance de grands logements pose problème, notamment à Dampmart : les jeunes ménages ou les personnes âgées, à la recherche de petits logements à louer, ne peuvent se loger sur la commune. Les populations jeunes ont donc tendance à quitter le village.

Une autre caractéristique du logement de l'intercommunalité est le phénomène de sous-occupation des logements, dû au vieillissement de la population. Les personnes âgées, en fin de parcours résidentiel, ont tendance à rester dans un logement dont la taille était adaptée à une famille mais qui ne l'est plus pour une personne seule. De plus, peu de logements sont adaptés aux personnes âgées et/ou aux handicapés.

De façon générale, le parc de logement ne correspond pas à la demande des populations jeunes et âgées. En raison de l'inadéquation de l'offre et de la demande, les biens immobiliers sont difficiles à vendre surtout lorsque leur taille est supérieure à 200m².

Le taux de vacance a augmenté entre 1990 et 2005 de manière inégale en fonction des villes. A Dampmart, le taux est passé de 5.0 à 7.9 %. A Thorigny au contraire, le taux a diminué, passant de 6.2 à 5.7 %.

	Nb de logements vacants 2005	Taux de vacance 2005
CA	1 574	7,5 %
Thorigny	221, dont 79 depuis plus d'1 an	5,7 %
Dampmart	93, dont 41 depuis plus d'1 an	7,9 %

Tableau 4 : Part de logements vacants dans la communauté d'agglomération, à Thorigny et à Dampmart.

Source : PLH, données de 2005

Réalisation : Stage MBG, 2009

²² Les données de ce paragraphe sont issues du Plan Local de l'Habitat de 2007

Le nombre de logements vacants de longue durée semble être assez important. Il y a donc un potentiel à exploiter.

3. Un manque crucial de logements sociaux²³ ...

	Nb logements sociaux (2004)	Taux de logements sociaux (2004)	Retard par rapport aux 20% de la loi SRU
Communauté d'Agglomération	3 350	17.5 %	480 logements
Thorigny	675	18.1 %	70 logements
Dampmart	73	6.4 %	155 logements

Tableau 5 : Part de logements sociaux dans la communauté d'agglomération, à Dampmart et à Thorigny

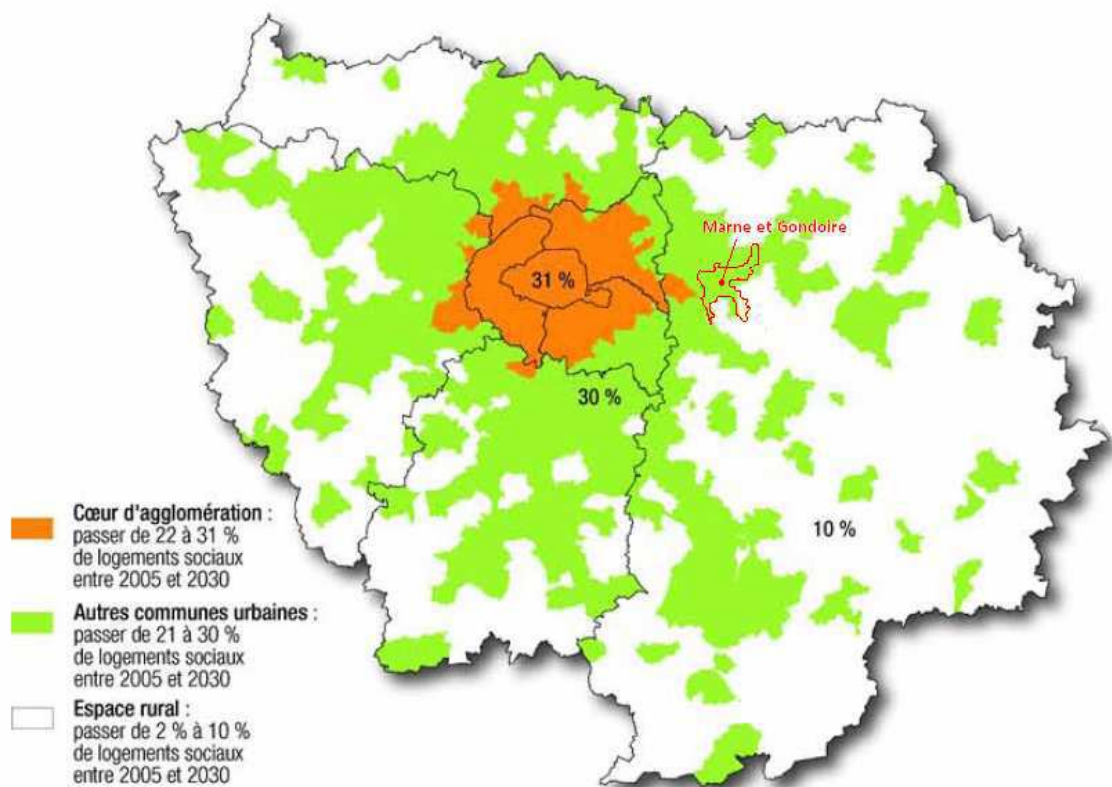
Source : PLH, données de 2004

Réalisation : Stage MBG, 2009

Le parc social est inférieur aux attentes de la Loi SRU, avec une moyenne de 17,5 % dans la communauté d'agglomération. Quatre communes sont en dessous des quotas, notamment Thorigny (17,5%) et Dampmart (6,4 %). Il y a beaucoup de bailleurs sociaux dans l'intercommunalité (plus de 10) ce qui ne facilite pas la mutualisation des moyens dans le suivi et la gestion du parc. Le logement social est fortement concentré dans les centres bourgs (46 % en moyenne) et dans les opérations d'acquisition-amélioration (13 %). La quasi-totalité prend la forme de logement collectif (99.9% à Thorigny et 100 % à Dampmart) avec des appartements de petites tailles (principalement F2 et F3). 2/3 des habitants de logements sociaux sont très aidés (Plan Locatif à Usage Social, Plan Locatif Aidé).

Le SDRIF a des attentes dans ce domaine : le taux de logement social doit être de 30% d'ici à 2030.

²³ Les données de ce paragraphe sont issues du Plan Local de l'Habitat de 2007



Carte 19 : Part de logement social à atteindre d'ici à 2030

Source : SDRIF

Réalisation : Stage MBG – 2009

Le parc social est récent à Thorigny (construit entre 1970 et 1990) mais plus ancien à Dampmart (années 50). Y sont logées principalement des personnes seules ou des familles monoparentales. Ce phénomène a tendance à augmenter.

Les opérations de social les plus marquantes à Thorigny sont les Sablières et les Cerisiers. La première date de 1962. C'est un ensemble de 4 tours en R+15 situé dans le bourg de la commune, entre la mairie et la gare. Un grand jardin clos avec des jeux pour enfants et des terrains de basket borde les immeubles, ainsi que des parkings réservés aux résidents.

Les Cerisiers sont situés au nord de la zone urbanisée. L'opération date des années 1970 et se compose de 4 barres et 4 cubes. Elle va faire l'objet d'une réhabilitation. (Voir étude du quartier des Cerisiers dans la Fiche Ilot).

A Dampmart, l'opération la plus marquante est le collectif du Clos Fleuri. Il sera également étudié plus en détail ultérieurement.



A gauche, Photo 25 : La Sablière, Thorigny



A droite, Photo 26 : Collectif de clos Fleuri, Dampmart

Réalisation : Stage MBG, 2009

Cet état des lieux du logement sur les communes de Thorigny et Dampmart montre que l'offre de logements n'est plus adaptée à la demande. La population a besoin de logements de petite taille à prix moyen et en locatif, alors que les logements proposés sont majoritairement de grande taille et en accession. Pour être en accord avec la loi SRU, se conformer au SDRIF et atteindre les 20% de logements sociaux recommandés, les communes doivent mettre en œuvre une politique de construction de logements. Le paragraphe ci-dessous va montrer que les communes comptent lancer plusieurs projets de construction et réhabilitation dans les années à venir.

4. ... pris en compte dans de nombreux projets

Plusieurs projets sont en cours sur les communes, notamment la construction d'un EHPAD (Etablissement Hospitalier pour Personnes Agées Dépendantes) à Dampmart, rue du Limonet, qui comprendra 85 chambres. Pour le développement futur de la Communauté d'Agglomération, le PLH a défini un rythme soutenu de construction de logements de petite taille à loyer modéré jusqu'en 2011 et 2015 : il prévoit la construction de 2279 logements d'ici 2011, et 2807 au total, soit une moyenne de 400 logements par an. Les communes de Thorigny et Dampmart sont concernées, notamment pour la production de logements sociaux.

	Création logements (total)	Création logements sociaux	Dont construction neuve	Dont ZAC/ZFU	Dont individ. groupé	Dont collectif
CA	2279	724 (32%)	336	261	255	469
Thorigny	204	100 (49%)	60	-	20	80
Dampmart	168	66 (39%)	48	18	56	10

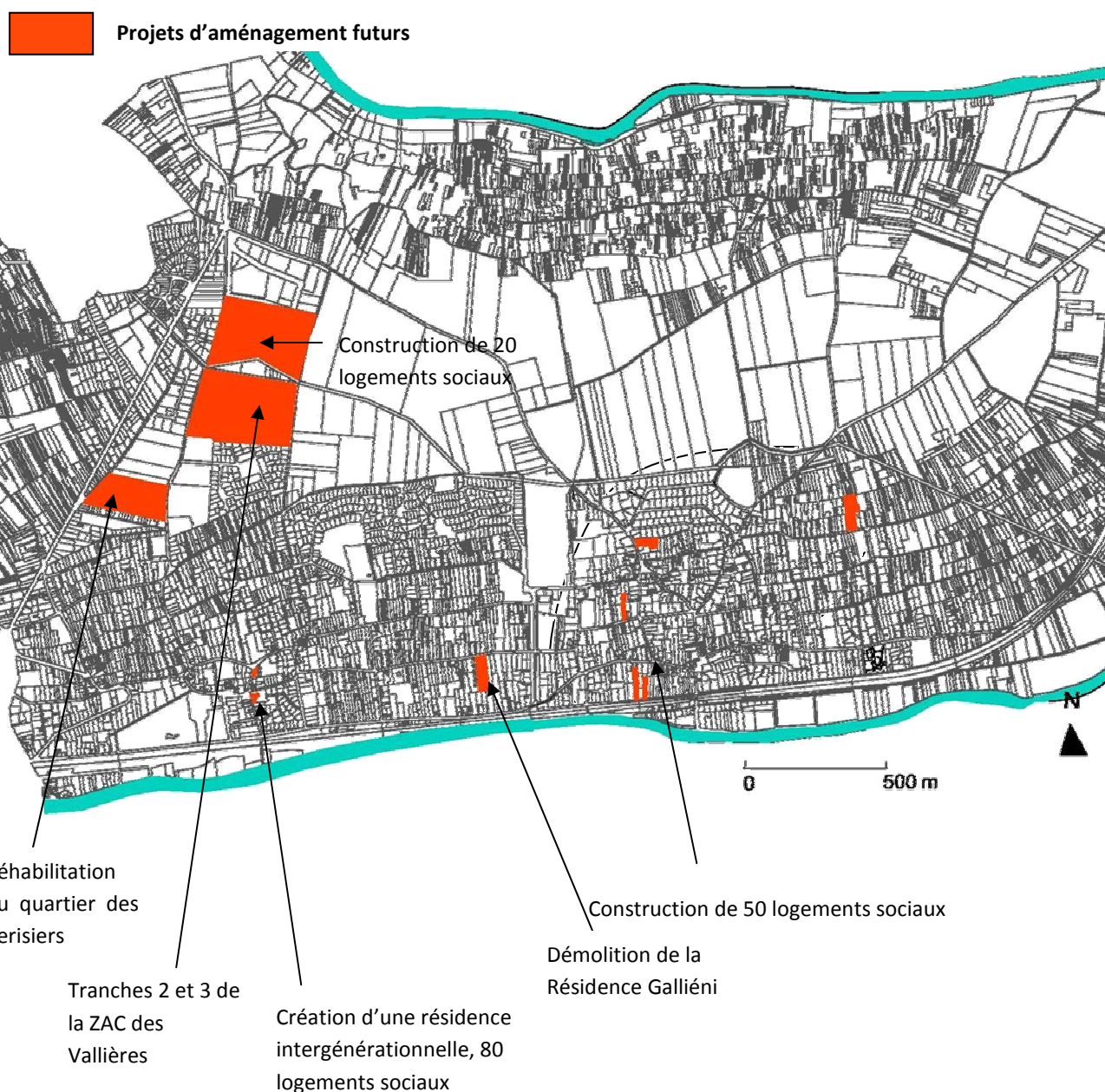
Tableau 6 : Plan d'action logements 2006 – 2011

Source : Plan Local de l'Habitat de 2007

Le PLH enjoint les communes à localiser leurs constructions neuves dans des zones déjà urbanisées, et en respectant le périmètre de Veille Foncière défini par l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France. Elles devront aussi favoriser les opérations de reconversion/requalification d'immeubles existants dans les centres bourg.

En accord avec les recommandations du PLH, la Communauté d'Agglomération a décidé de définir un taux minimum de logements sociaux à construire par opération, qui varie entre 20 et 30% suivant les cas particuliers des communes. Dans ce cadre, plusieurs projets sont prévus sur Thorigny et Dampmart, notamment :

- Une résidence intergénérationnelle située dans l'ancienne clinique de Thorigny, susceptible de comprendre 80 logements. Elle permettrait de faire vivre à proximité des populations jeunes et plus âgées, ce qui créerait de la mixité dans la commune
- Une vingtaine de logements sociaux dans l'ancienne ferme située rue Victor Hugo, à Thorigny
- La poursuite de la ZAC des Vallières par la réalisation des tranches 2 et 3 de la ZAC
- Construction de la ZAC des Cordonniers à Dampmart
- Construction de 50 logements sociaux à Dampmart, qui seront répartis sur toute la commune



Carte 20 : Localisation des futurs projets d'aménagements à Dampmart et Thorigny

Source : Direction Générale des Impôts - Cadastre, Droits réservés / Fond Marne et Gondoire Millésime 2008

Réalisation : Stage MBG – 2009

Cependant, pour permettre à tous de vivre sur le territoire, personnes aidées socialement ou non, et dans un contexte de limitation de l'étalement urbain, nous sommes logiquement amenées à parler de la densification et de la mixité.

En effet, la production de logement social ne doit pas être concentrée dans un espace contraint. Le volet social du développement durable impose le mélange des individus, que tous vivent ensemble. De manière plus générale, la notion de développement durable appelle à l'économie de l'espace en anticipation du besoin de sol à bâtir pour les générations futures et surtout en vue de préserver la biodiversité : la densification est donc un enjeu majeur qui doit être mis en œuvre dès aujourd'hui.

B. Une approche bivalente de la densité

La densité, une notion bien complexe...

Le terme densité est omniprésent dans les débats actuels en matière d'aménagement et d'urbanisme. Cependant, sa définition est très floue. Il n'existe pour ainsi dire aucune définition précise sur laquelle toutes les personnes du métier s'accordent. Ceci explique que nous ne disposons d'aucune échelle de référence pour la qualifier et que les indicateurs statistiques qui permettent de la calculer sont multiples.

La notion de densité a souvent été utilisée pour définir la ville. Les théoriciens ont toujours cherché dans leurs modèles de ville à trouver le juste rapport entre espace et population. Cette mesure traduit une quantité sur un espace occupé, ce qui correspond aux différents modes d'occupation du sol, entre vides et pleins. Mais la densité dépend aussi de la composition des espaces étudiés : hauteur des habitations, espaces non construits. Les sociologues considèrent la densité comme une condition nécessaire et non suffisante de la vie urbaine. Dans cette partie nous distinguerons les densités de contenant (concernant le bâti) et densités de contenu (concernant la perception qu'en ont les habitants et la vie qui se déroule dans les différents espaces). En effet, la densité perçue intègre la densité visuelle et sensorielle. La végétation joue ici un rôle important.

La question de la densité est au cœur des réflexions sur l'urbanisme durable. En effet, elle a une influence certaine sur les modes et les distances de déplacement. Elles sont susceptibles d'intervenir dans l'usage de la voiture, participant à l'augmentation des dépenses énergétiques et aux pollutions globales. Deuxièmement, plus le développement urbain est dense, moins il empiète sur les espaces naturels : la densité est invoquée pour limiter la consommation d'espaces par l'urbanisation.

De nombreuses idées reçues circulent autour de la notion de densité. Pour beaucoup, elle correspond à des quartiers d'habitat social composés de barres et de tours : les « grands ensembles ». Les élus ont peur du terme « ville dense » et préfèrent le terme de « ville compacte ». Il faut dédramatiser le concept de densité car les densités perçues sont parfois bien différentes des densités réelles.

1. Des densités faibles et contrastées sur les deux communes

Les densités nettes ont été calculées de la manière suivante pour chaque îlot :

$$D = \frac{\text{surface totale du bâti}}{\text{emprise des parcelles hors voies et équipements}}$$

La carte ci-dessous montre que sur les deux villes, il y a une très nette dominance de parcelles à faible densité (inférieure à 0,3). Cela correspond aux maisons individuelles qui possèdent un grand jardin.

Thorigny présente des zones de densités très différentes, qui sont dispersées sur toute la commune. On retrouve par exemple des zones de densité fortes à différents endroits de la ville, mêlées à des zones de densités plus faibles.



Photo 27 : Collectif du centre de Thorigny

Source : Stage MBG - 2009

Le centre bourg est assez dense (densité supérieure à 0,6). En effet, l'habitat dominant est de type collectif, qui va de R+4 à R+15 (collectifs rue Cornilliot et la Sablière). De même, la zone située autour de la gare est très dense (densité supérieure à 0,9). On y retrouve des collectifs et des maisons à 2 ou 3 étages avec très peu d'espace privé.

Au nord de la gare, le contraste des densités est fort : on passe brutalement d'un habitat très dense à des maisons individuelles de faible densité.

Les collectifs de la rue Jeanne d'arc et des Cerisiers sont assez denses (de 0,6 à 0,9). Enfin, on peut remarquer que les pavillons des lotissements des Moulins à Vent et des Epinettes sont légèrement plus denses que les autres maisons individuelles, ce qui s'explique par la petite taille des jardins.



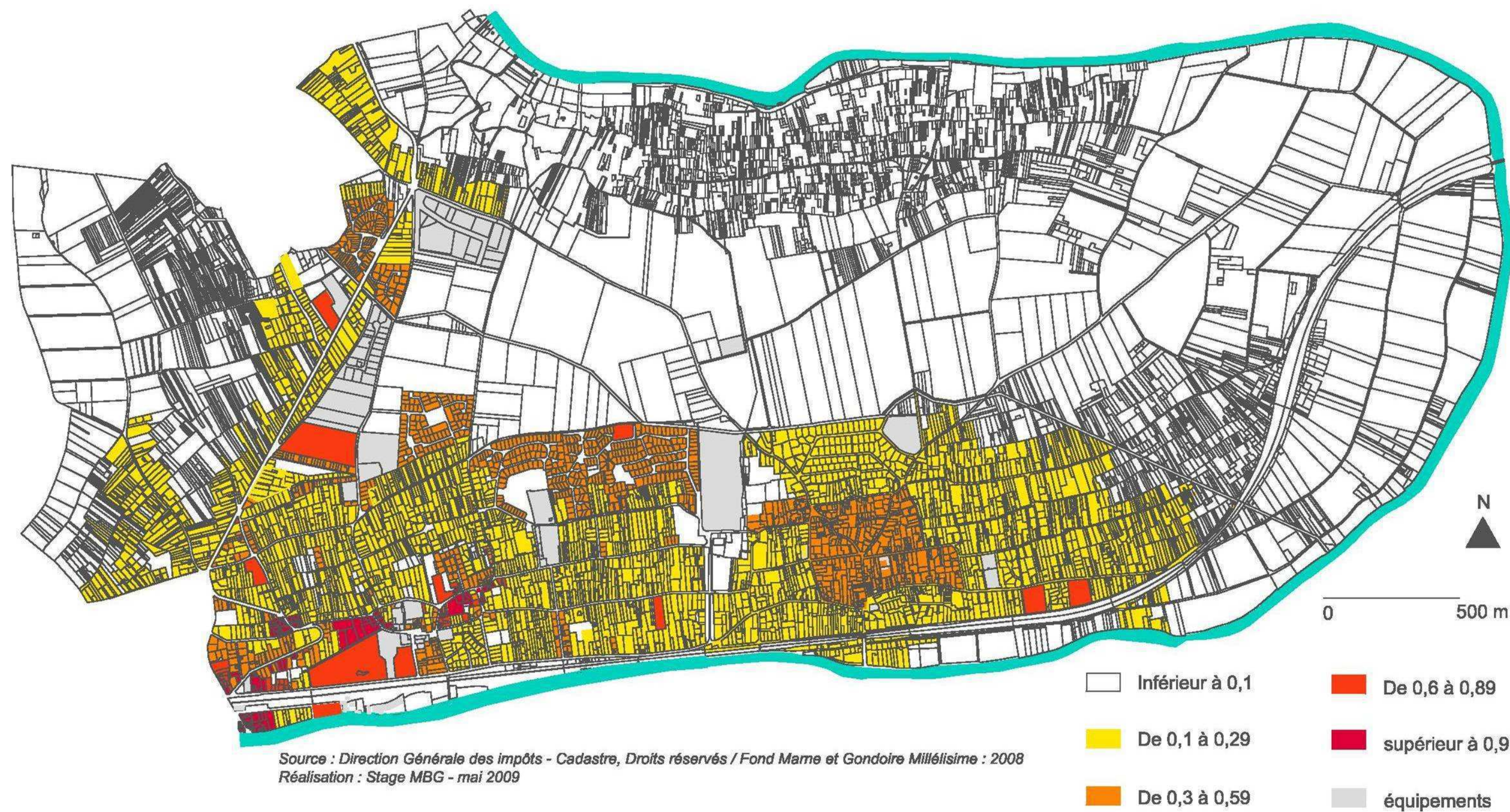
Photo 28 : Lotissement des Epinettes à Thorigny

Source : Stage MBG - 2009

Deux zones plus denses se distinguent à Dampmart. L'une est située au centre de la commune, et s'étend jusqu'à l'ouest, à la frontière avec Thorigny. Elle correspond aux deux centres bourgs historiques de la ville. La seconde zone dense correspond au collectif du clos fleuri. Le reste de la commune, composé majoritairement de pavillons, a une densité inférieure à 0,3, et est donc assez faible.

La carte suivante présente les densités nettes des communes.

Carte 21 : Carte des densités nettes de Thorigny et Dampmart



La carte suivante représente aussi les densités des deux communes, mais les calculs n'ont pas été effectués de la même façon : ici, les densités sont données en logement/hectare. Pour calculer une telle densité, il faut simplement compter le nombre de maisons situées sur un hectare de terrain : on ne tient pas compte du nombre d'étages de l'habitation.

Les résultats obtenus sont donc faux si l'on considère un logement à plusieurs étages, comme du logement collectif type barre ou tour. Ceci fausse complètement l'impression que l'on a en regardant les cartes de densités fabriquées à partir de ces résultats. De plus, une densité en logement/Ha dépend de la taille référence de logement que l'on utilise : il faut évidemment préciser cette référence sur toutes les cartes de densité, sinon le résultat ne veut rien dire. Si l'on annonce une densité moyenne pour une zone de 30 logements/Ha, est-ce que cela signifie 30 logements de 40 m² ou 30 logements de 120 m² ?

Les architectes qui ont réalisé la carte ci-dessous avaient au préalable fait une étude sur le terrain, et savaient où se trouvaient les bâtiments hauts ; il n'y a donc pas d'erreur au niveau des collectifs. Ils n'ont par contre pas indiqué leur taille de logement référence. Leur carte est donc difficilement utilisable.



Carte 22 : Densités des communes de Thorigny et Dampmart, en logement/hectare

Réalisation : Ecole d'Architecture de Marne-la-Vallée, mai 2009

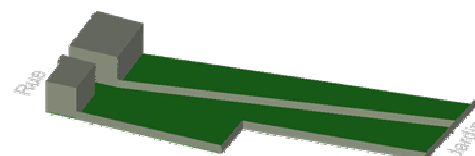
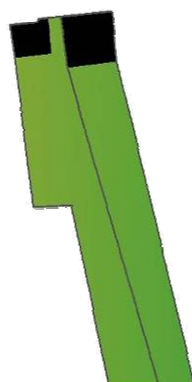
L'unité de « logement par hectare » est plus parlante que l'unité que nous avons utilisée, du m^2 bâti/ m^2 de surface totale. Cependant, elle ne rend pas compte de la taille des logements ni du nombre d'étages et de l'emprise au sol des bâtiments. Les schémas suivants vont permettre de donner une image concrète des catégories de densité que nous avons utilisées. Les exemples ont tous été choisis dans des quartiers de Thorigny et Dampmart.

On se rend compte assez logiquement que lorsque la densité augmente, les parcelles se font de plus en plus petites, et on passe de l'individuel au collectif.

- Densité comprise entre 0,1 et 0,29

Maisons individuelles de la
Rue du Château, Dampmart

0 10 m



Lotissement du Clos
Richard, Dampmart

0 10 m

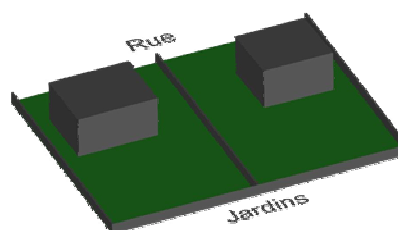
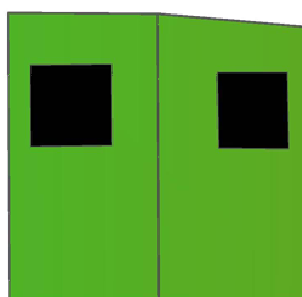


Schéma 6 : Typologie d'habitats présentant une densité comprise entre 0,1 et 0,29

Réalisation : Stage MBG – 2009

Ces deux configurations sont les plus répandues sur les communes de Thorigny et Dampmart. La première correspond à un logement de bourg aligné sur la rue et bénéficiant d'un grand jardin sur une parcelle en longueur. La seconde correspond aux habitats de type pavillonnaire avec le logement isolé dans la première moitié de la parcelle.

- Densité comprise entre 0,3 et 0,59

Lotissement des Moulins à Vent,
Thorigny

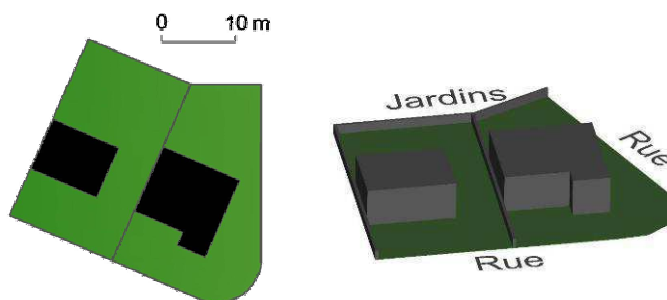


Schéma 7 : Typologie d'habitats présentant une densité comprise entre 0,3 et 0,59

Réalisation : Stage MBG – 2009

L'exemple présenté ici correspond aux nouveaux lotissements construits au début des années 2000, plus denses que les précédents. Les parcelles sont plus petites : le but pour les promoteurs est de rentabiliser l'espace disponible. Ici, les habitations ont bien souvent une façade en bordure latérale de parcelle.

- Densité comprise entre 0,6 et 0,89

Quartier HLM des Cerisiers, Thorigny

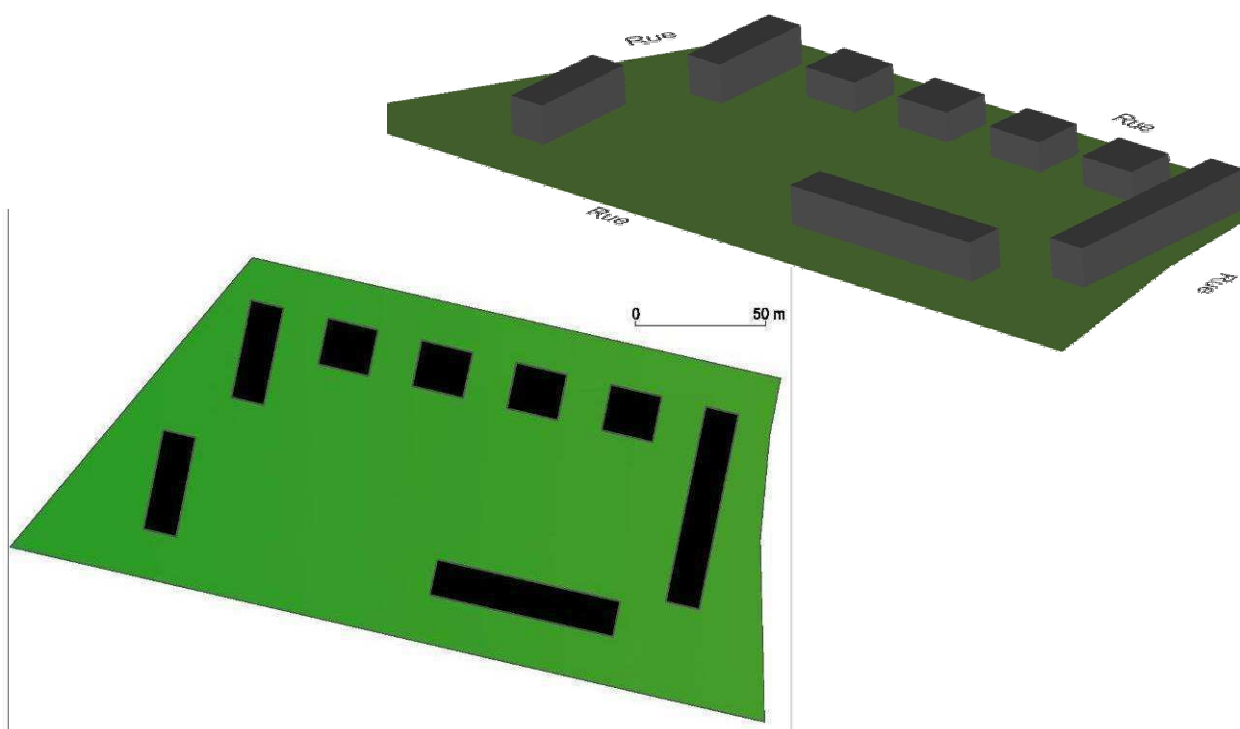


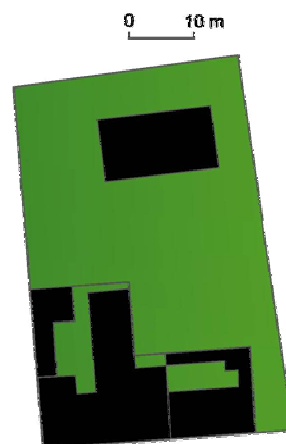
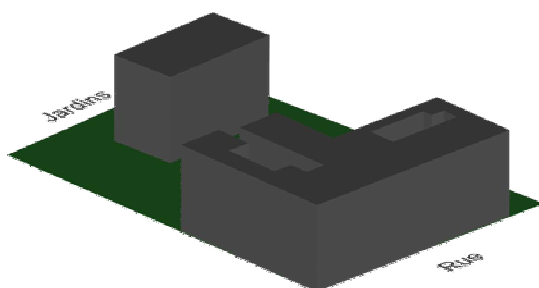
Schéma 8 : Typologie d'habitats présentant une densité comprise entre 0,6 et 0,89

Réalisation : Stage MBG – 2009

Ce schéma représente de l'habitat collectif en barre et tours encadrant un important espace vert collectif. La densité de cette zone, 0,82, est l'une des densités maximales de la commune. Cependant, la prédominance du vert atténue l'effet d'entassement qu'on pourrait ressentir à cette densité, et rend le quartier plus vivable.

- Densité supérieure à 0,9

Collectifs de la rue Poincaré, Thorigny



Collectifs rue Cornillot, Thorigny

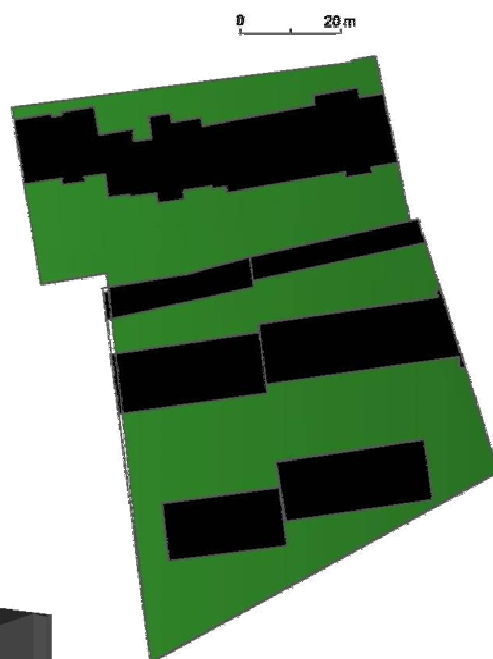
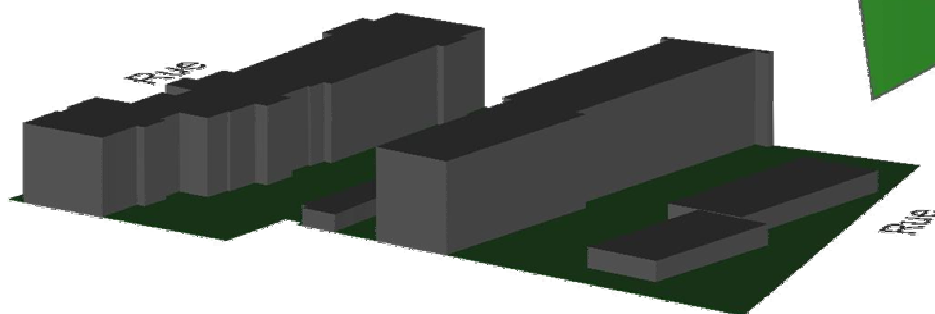


Schéma 9 : Typologie d'habitats présentant une densité supérieure à 0,9

Réalisation : Stage MBG – 2009

Ces derniers schémas représentent des collectifs situés près de la gare de Thorigny. Ils comportent le même nombre d'étages que le collectif des Cerisiers, mais la plus faible surface d'espaces non bâtis fait augmenter la densité. Dans le cas du collectif de Cornilliot, l'impression de densité est encore renforcée par le fait que les espaces non bâtis sont en majorité de la voirie et des parkings, pas des espaces verts (sur le schéma, nous avons coloré tous les espaces non bâtis en vert, et n'avons pas distingué les jardins des voiries).

2. Une réalité différente révélée par une analyse sensible

Afin de se rendre compte des ambiances que peuvent générer les densités, nous nous sommes rendues sur le terrain pour faire des observations sur six quartiers d'habitation présentant des formes différentes : nous trouvons du collectif plus ou moins grand, du lotissement ou des maisons de ville individuelles ; des distances plus ou moins importantes au centre-ville ; des espaces verts, privés ou collectifs, plus ou moins grands. Les observations ont été faites sous forme de fiches îlot²⁴.

Pour chaque quartier, nous avons commencé par effectuer des calculs d'occupation du sol et de densité. Ces remarques sont accompagnées d'analyses architecturales et d'ambiances de chaque quartier. Ceci nous a permis de nous familiariser avec les lieux de vie des habitants, mais aussi de voir quelles ambiances génèrent les densités. Comment nous sentons-nous au milieu d'un îlot d'habitat collectif ? Quelle ambiance règne dans une rue bordée d'habitat pavillonnaire ?

Pour des occupations du sol semblables, les densités varient. Ceci est dû à l'épannelage et à l'insertion d'espaces publics. Ainsi un quartier d'habitat collectif comme les Cerisiers, en R+3 et R+4, est moins dense d'après les calculs est beaucoup plus appréciable et ouvert d'après l'étude sensible, qu'un quartier comme celui du bourg de Thorigny, où les immeubles présentent un étage de plus et où la voirie occupe une place prépondérante. On retrouve une ambiance similaire dans le quartier du Clos Fleuri, où les logements en R+4 sont entourés d'espaces collectifs ouverts, ce qui donne une densité assez élevée mais agréable à vivre.

Pour des quartiers en R+1, la densité physique se joue sur la taille des parcelles, et la densité sensible sur l'implantation du bâti par rapport aux limites de propriété. L'îlot des Thuilliers est peu dense, avec ses longs jardins en lanière, qui forment un centre d'îlot très vert. Pourtant, ses maisons à l'alignement sur la rue donnent une impression de densité que l'on ne retrouve pas dans les deux lotissements, pourtant plus denses, du Clos Richard et des Moulins à Vent, où les maisons sont en cœur de parcelle. Dans les deux lotissements, la densité est raisonnable, mais la monotonie du paysage et le nombre important de petits bâtiments ferme totalement l'espace.

Ces six quartiers choisis sont donc très différents et l'appréciation de la densité dépend pour beaucoup de l'organisation des bâtiments, plus que de leur hauteur. Les espaces verts et la présence plus ou moins importante des rues y jouent aussi un rôle important.

²⁴ c.f. Annexe 2, Etude d'îlots, p.

La densité nette des deux villes est donc globalement faible (inférieure à 0,3), notamment à cause de la morphologie de la majorité des parcelles : elles sont étroites et très allongées, ce qui favorise la construction de maisons de type R+1 avec de très grands jardins. Cependant, Thorigny et Dampmart possèdent des secteurs bien plus denses localisés dans les centres villes, dans le quartier gare et dans les trois quartiers de grands ensembles.

Malgré une nette dominance des quartiers pavillonnaires ou des maisons avec grands jardins, des densités nettes identiques ne sont pas perçues de la même manière en fonction de la présence ou non de la végétation ou d'espaces publics. Par exemple, plus il y a d'espaces verts, plus la densité perçue est faible.

IV. Une politique qui pourrait constituer un obstacle à la mise en oeuvre des projets

A. Un dialogue compliqué entre les acteurs du territoire

A travers les échanges que nous avons eus avec les acteurs du territoire, nous avons remarqué que le dialogue était compliqué au sein et entre les différentes entités administratives.

Tout d'abord, les frontières entre la Communauté d'Agglomération et le SIEP ne sont pas claires. Certains employés travaillent pour les deux intercommunalités, le Président est le même et les locaux sont confondus. Les deux structures administratives sont imbriquées et peu différenciables.

Si les deux structures sont à ce point liées et travaillent toujours ensemble, nous pouvons alors nous demander l'intérêt de les différencier.

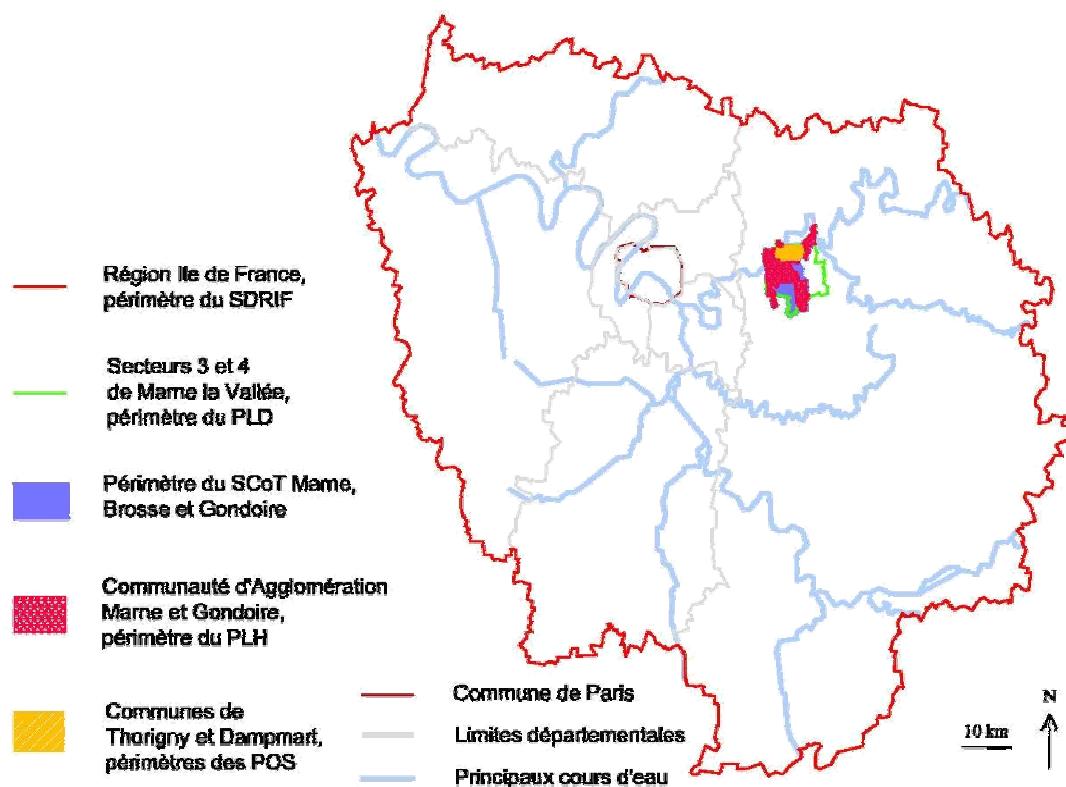
La communication entre les communes et les intercommunalités est assez compliquée. Les deux parties ne se tiennent pas au courant de l'avancée de leurs programmes ni de leurs projets. On peut citer le projet de logements sociaux dans la ferme Victor Hugo à Thorigny : en interrogeant la commune et le SIEP sur l'avancée de cette opération, nous avons eu deux réponses différentes, notamment concernant le nombre de logements prévus. Il y a donc une superposition de projets qui manquent de cohérence entre eux. Cela est d'autant plus étonnant que certains élus de Thorigny et de Dampmart sont délégués à la Communauté d'Agglomération.

Le dialogue entre les élus communaux et leurs techniciens sont aussi assez étranges. Les élus semblent vouloir tenir à l'écart leurs équipes techniques des avancements des projets. A Dampmart par exemple, l'élus à l'urbanisme est le seul à connaître tous les projets de sa commune, y compris ceux en cours, et à posséder toutes les informations liées à ces projets. La technicienne, qui est pourtant censée être la responsable du service urbanisme de Dampmart, semble s'occuper uniquement des permis de construire ou autres démarches. Les techniciens n'ont jamais assisté à nos réunions avec les élus, lors de nos présentations de début et de mi-projet.

La concertation avec les habitants semble par contre une démarche très naturelle pour les élus de Thorigny. Ils souhaitent intégrer la réflexion de la population à tous leurs projets. La mairie se veut clairement à l'écoute de la population. Elle a par exemple mis en place les ballades citoyennes où les élus vont chez les habitants pour discuter des différents problèmes qu'ils peuvent rencontrer. D'autre part, elle incite les opérateurs à consulter les habitants pour leurs opérations.

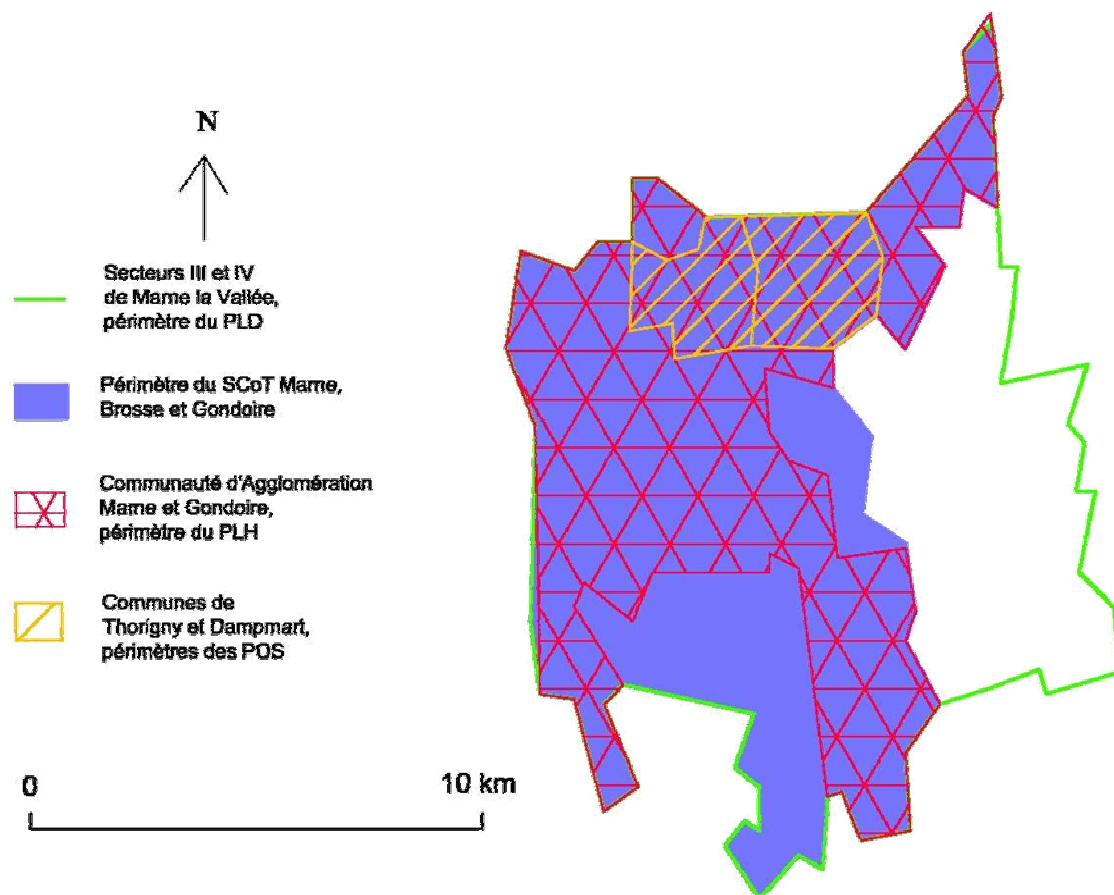
B. Des incohérences au sein des documents d'urbanisme

Les documents d'urbanisme sont des outils réglementaires qui doivent traduire la volonté des communes et des intercommunalités et leur politique d'aménagement. Ils deviennent indispensables dans un contexte de développement durable afin d'empêcher les abus et de planifier à plus long terme pour plus de cohérence. Plusieurs documents s'appliquent à Thorigny et Dampmart, aux niveaux de la Région, des Secteurs III et IV de Marne-la-Vallée, de la Communauté d'Agglomération et des communes. L'étude de ces documents a permis de voir si les préconisations qui y sont faites sur les sujets de la densification du territoire, des déplacements ou de la préservation des espaces naturels vont toutes dans le même sens, ou contiennent au contraire des incohérences.



Carte 23 : Zones d'application des documents d'urbanisme

Réalisation : Stage MBG – Mai 2009



Carte 24 : Zones d'application des documents d'urbanisme, centré sur les secteurs III et IV

Réalisation : Stage MBG – Mai 2009

1. A l'échelle régionale : le SDRIF

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France a été révisé en 2004 en association avec l'Etat. Il a été approuvé en 2008 par la Région mais n'a toujours pas été adopté par l'Etat. A terme, il doit être opposable aux documents d'urbanismes locaux. L'objet de ce document est de définir le projet à long terme d'aménagement de l'espace francilien. Le document compte trois objectifs majeurs : favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale, anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles, et développer une Île-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial.

Le SDRIF dessine les grandes orientations en matière de logement, de déplacement, d'environnement et d'activités économiques. Il définit des objectifs pour l'ensemble de la Région et des orientations plus précises, à l'échelle locale. L'ensemble du document se base sur des études prospectives qui montrent que la population augmentera de 7 % en Seine-et-Marne et que le taux d'emploi connaîtra une hausse de 16 % à l'horizon 2030.

i. Des objectifs de construction de logements très ambitieux

Les objectifs globaux de la Région en matière de logement sont de diversifier l'offre de logement à l'échelle intercommunale, de favoriser les habitations peu consommatrices d'énergie et d'espace et d'équilibrer habitat et emploi.

L'une des priorités du SDRIF est de combler le déficit en logement social. Pour cela, le document indique des objectifs très ambitieux. La Région doit construire 60 000 logements par an et souhaite atteindre 30 % de logement social d'ici 2030. Pour atteindre ces objectifs, la Seine-et-Marne doit construire 8900 logements par an, soit une hausse de 33 % par rapport à ces 15 dernières années, et le territoire du SCoT devrait construire 2630 logements dont 383 à Thorigny et 228 à Dampmart. Ces objectifs semblent démesurés pour notre territoire d'étude étant donné qu'il a déjà des difficultés à construire les 20% de logements sociaux imposés par la loi SRU.

D'autre part, le SDRIF qualifie le secteur du SCoT (et plus généralement Marne-la-Vallée) comme un secteur d'implantation privilégié du logement (« Marne la Vallée [...] constitue un gisement foncier exceptionnel »²⁵). Cela s'explique par la présence de grands axes de transport et la présence de quelques activités dynamiques. Cependant, comme nous l'avons vu précédemment, Marne, Brosse et Gondoire et particulièrement les communes de Thorigny et de Dampmart ont des difficultés à offrir suffisamment de logements adaptés pour leur population. L'intérêt régional d'implanter du logement dans cette zone est donc à relativiser.

Enfin, la Région ne considère pas le territoire du SCoT comme un secteur « à enjeu pour le renouvellement urbain »²⁶. Les communes d'étude possèdent pourtant un potentiel à ne pas négliger dans ce domaine.

Les objectifs généraux sont prometteurs en matière de développement durable et d'amélioration du cadre de vie des habitants. Au niveau local, les orientations sont très exigeantes et ne sont pas adaptées aux territoires.

ii. Des orientations pour les déplacements toujours tournés vers Paris

Les orientations du SDRIF en matière de déplacement concernent principalement la valorisation et l'amélioration des transports en communs lourds (Métro, Transilien), des transports en sites propres (Tramway et bus) et des transports doux (vélo, marche et voies navigables). La priorité du document est de limiter l'utilisation de la voiture au profit de transports plus propres. Le traitement des axes routiers est très peu abordé. Les projets proposés concernent presque exclusivement Paris, sa proche banlieue et quelques pôles comme Marne-la-Vallée. Les territoires situés à plus de 40km de Paris sont très peu abordés dans la politique régionale de transport. Les gares sont un point important de la politique de transport de la Région. Les orientations visent à améliorer le rabattement doux vers ces pôles de déplacement et à améliorer les liaisons banlieue-banlieue dans la première couronne de Paris, avec la création d'une rocade ferroviaire.

A Marne-la-vallée et notamment dans le secteur du SCoT, les grands projets et orientations visent à réduire les inégalités en transports collectifs. La grande partie des décisions vise à renforcer les axes Est-Ouest, notamment avec la mise en place de TCSP pour relier les gares de Chessy, Lagny-Thorigny, Esbly et Meaux, le prolongement de la ligne RER E de Chelles à Meaux et la valorisation du transport fluvial. Le principal problème de transport de Marne-la-Vallée, à savoir les déplacements Nord-Sud de banlieue à banlieue, est éludé par le SDRIF. Il n'est pris en compte que par le traitement du réseau de pistes cyclables qui doit mailler le territoire (maillage minimum de 2km x 2km).

La politique de transport néglige les déplacements de véhicules motorisés individuels en faveur d'une réflexion sur les transports en commun et doux assez importante. Cela ne semble pas être une stratégie pertinente pour réduire l'utilisation de la voiture. D'autre part, la question des déplacements Nord-Sud est très peu traitée en

²⁵ c.f. p. 171 du SDRIF

²⁶ c.f. p. 54 du SDRIF

dehors de la première couronne de Paris, alors que c'est un enjeu majeur pour ce secteur, notamment pour le territoire du SCoT.

iii. Des orientations économiques en décalage avec la réalité territoriale

Le SDRIF souhaite favoriser une mixité fonctionnelle des quartiers. Pour cela, les bureaux et les activités tertiaires seront localisés de préférence à proximité des gares et des transports collectifs pour améliorer leur accessibilité et leur insertion dans les espaces résidentiels.

Le territoire de Marne-la-Vallée et donc du SCOT est défini comme « Un territoire à rayonnement économique international à conforter »²⁷ et comme « un territoire moteur de développement économique à conforter ou à faire monter en puissance »²⁸. Cette affirmation est à modérer au moins pour notre secteur d'étude. En effet, Marne, Brosse et Gondoire se limite à une influence économique départementale.

La Région cherche à équilibrer l'offre en équipement sur l'ensemble du territoire en les hiérarchisant et en polarisant. Le SDRIF souhaite privilégier une offre de proximité dans les zones résidentielles, d'emploi et de transit des populations, pour limiter les déplacements motorisés des habitants et pour améliorer leur cadre de vie. Le SDRIF préconise d'implanter les grands équipements (commerces, hôpitaux,...) à proximité des axes desservis par les moyens de transports et d'adapter le parc de logement autour de ses équipements pour accueillir les populations susceptibles d'y travailler. La Région ne propose pas d'orientations particulières pour notre territoire d'étude.

Les politiques économiques et d'équipements sont en grand décalage avec la réalité locale. Les objectifs de développement du territoire du SCoT sont très ambitieux dans la mesure où le diagnostic de départ est erroné.

iv. La protection des espaces ouverts, une priorité de la Région

Le volet environnement constitue l'une des parties les plus importantes du document. L'objectif principal de la Région est de préserver, restaurer et valoriser les ressources naturelles et de permettre l'accès à un environnement de qualité aux franciliens.

Le SDRIF s'inscrit clairement dans une démarche de protection des espaces naturels pour leurs fonctions économique (alimentation de proximité, utilisation énergétique,...), sociale (accès à la nature pour tous, qualité de vie,...), environnementale (biodiversité, paysages,...) et de lutte contre l'étalement urbain.

La Région souhaite donc que les « espaces ouverts »²⁹ soient structurants dans une organisation urbaine polycentrique. Cela passe par la consolidation et le maillage des espaces verts et fluviaux pour favoriser leur continuité dans la ceinture verte de Paris. Le SDRIF impose la préservation des grands ensembles agricoles, notamment par le maintien de l'agriculture de proximité, et plus généralement par une agriculture compacte et pérenne. (« En ceinture verte et dans les secteurs de forte pression urbaine, plus particulièrement, les réseaux d'espaces agricoles, forestiers et naturels stratégiques doivent être identifiés et protégés. »³⁰). Les espaces forestiers ne doivent pas être traversés par de nouvelles infrastructures et doivent être reliés les uns aux autres par des corridors. Les communes traversées par un cours d'eau doivent rechercher une continuité paysagère sur au moins une des deux berges et les éléments de continuité écologiques doivent être préservés de l'urbanisation. Dans les zones naturelles classées (Natura 2000, ZNIEFF,...), le SDRIF interdit les occupations du sol contraires à une vocation naturelle. Les zones situées autour de ces réservoirs de biodiversités constituent des zones tampon et doivent être forestière, agricole ou naturelles. De façon générale, le

²⁷ c.f. p. 40 du SDRIF

²⁸ c.f. p. 40 du SDRIF

²⁹ c.f. pp. 92 et 93 du SDRIF

³⁰ c.f. p. 95 du SDRIF

document régional cherche à intégrer la réflexion sur les espaces ouverts à celle des espaces construits pour limiter l'étalement urbain dans tous les projets.

Sur notre territoire d'étude, le SDRIF définit l'aqueduc de la Dhuis comme front urbain d'intérêt régional. En effet, la spécificité agricole du territoire au sein de Marne-la-Vallée est bien identifiée comme une zone à préserver et à valoriser. Il encourage notamment le développement de l'énergie éolienne sur le plateau. Dans la zone urbanisée, la Région souhaite valoriser la place du végétal dans la ville. Elle prend également en compte les risques naturels.

De manière générale, le SDRIF a bien cerné les enjeux environnementaux de notre territoire d'étude. Il n'apparaît pas d'objectifs ou de perspectives d'évolution démesurés.

v. Une politique ambiguë pour une ville compacte

Le SDRIF émet des hypothèses de densité d'habitat à l'horizon 2030 en distinguant les zones urbaines existantes (à densifier) et les zones ouvertes à l'urbanisation. L'objectif final est d'augmenter la densité moyenne régionale de 9 %. En moyenne, les secteurs nouvellement ouverts à l'urbanisation auraient une densité de 36 logements par hectare, les secteurs urbanisés avec un tissu diffus de 42 logements par hectare (contre 39 aujourd'hui) et les secteurs plus denses de 87 logements par hectare (contre 80 en 2005). Mais, le SDRIF préconise la construction d'1/3 des logements dans des secteurs à densifier contre 2/3 dans les secteurs d'urbanisation nouvelle dans l'ensemble de la Région excepté pour Paris et sa proche banlieue. La Région par cette politique de construction dans des zones à urbaniser contribue donc à un étalement urbain considérable en périphérie de Paris.

Les espaces urbanisés sont les espaces bâtis et leurs espaces ouverts. Le SDRIF définit des secteurs de densification préférentielle qui doivent atteindre au moins 35 logements par hectare et des secteurs de densification conditionnelle (par exemple le Sud de Bussy-Saint-Georges et plus généralement l'ensemble du territoire de SCOT). La politique de densification est la suivante : renforcer les centres ville et les quartiers gares en augmentant et diversifiant l'offre de logement, en favorisant la mixité des fonctions et le commerce de proximité, et développer les transports en commun et les liaisons douces, en maillant les espaces ouverts. Ces espaces doivent faire l'objet d'une démarche globale qui intègre l'habitat, l'emploi, les déplacements, l'insertion paysagère et l'environnement. Le but est notamment de favoriser les interactions économiques et l'accessibilité aux lieux d'emplois. La densification s'appuiera sur le tissu urbain existant, notamment les friches et les dents creuses. Les zones denses devront offrir un cadre de vie satisfaisant en incluant des espaces verts de qualité dans ces quartiers y compris les espaces verts privés. Il faut réserver des emprises foncières pour les espaces verts publics notamment dans les opérations de renouvellement urbain. Il souhaite que les jardins ouvriers et partagés se développent, notamment dans les logements sociaux. Densification et écologie urbaine doivent aller de paire.

Le quartier gare de Lagny-Thorigny fait partie de ce potentiel. En effet, le document impose des densités plus importantes 1km autour de la gare et 500 m autour des TCSP.

Les espaces d'urbanisation nouvelle sont des secteurs d'urbanisation à prévoir en continuité du bâti existant sans porter atteinte à la continuité écologique. Ces zones doivent favoriser la mixité des fonctions et offrir une offre diversifiée de logement. Les franges doivent être traitées pour assurer une frontière douce entre espace bâti/espace naturel. Le front d'extension de l'urbanisation doit être clairement arrêté. C'est ce type d'urbanisation qui contribue à l'étalement urbain même si elle est relativement bien contrôlée.

A ces deux espaces s'ajoutent les centres bourgs qui devront s'orienter vers une densification modérée pour assurer le parcours résidentiel de leurs habitants, valoriser l'économie locale, maintenir des équipements et des services et protéger les espaces naturels et agricoles.

La politique d'urbanisation de la Région est ambiguë dans la mesure où tout au long du document, elle s'inscrit dans une démarche de ville compacte, de ville sur la ville, mais, lorsqu'arrivent les recommandations, elle préconise majoritairement de l'extension urbaine plutôt que de la densification. Bien que cet étalement urbain soit maîtrisé et en continuité avec le bâti existant, il va à l'encontre des objectifs précédents. Cependant, la politique de densification pour les quelques secteurs concernés est pertinente et réfléchie.

Un des points forts du SDRIF est qu'il s'inscrit dans une démarche de développement durable en favorisant la mixité des fonctions et surtout une amélioration des équilibres habitat/emploi, une diversification de l'offre de logement, une amélioration de l'accessibilité aux équipements pour garantir la cohésion sociale, le développement des transports collectifs de qualité et les modes de transports doux, la protection et la préservation des espaces naturels et l'économie d'énergie.

Cependant, la Région fixe des objectifs trop ambitieux pour les communes ou intercommunalité notamment en matière de logement. Les orientations sont parfois en décalage complet avec la réalité locale (stratégie économique) et sont trop centrées sur Paris et sa proche banlieue (pour les déplacements par exemple). Ces deux critiques sont vraies sur notre territoire d'étude. Cela va donc poser un problème important de non convergence des documents d'urbanisme locaux et régionaux.

Un obstacle du SDRIF est qu'il n'est toujours pas adopté par l'Etat et n'est donc pas opposable aux documents locaux d'urbanisme.

2. A l'échelle de la Communauté d'Agglomération : le Plan Local de l'Habitat

Le PLH a été adopté en 2007 et s'adresse à la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire. Ce document regroupe trois objectifs principaux : évaluer les possibilités de production de logements, assurer une gestion plus cohérente des parcs de logements sociaux et mettre en cohérence les politiques et les interventions des acteurs de l'habitat.

i. Un état des lieux fidèle à la réalité

Le diagnostic met parfaitement en évidence les enjeux du territoire en matière d'habitat : l'augmentation de la population qui provoquera un besoin en équipements, le phénomène de vieillissement qui nécessitera une offre de logements adaptée aux personnes âgées et à mobilité réduite, le phénomène de décohabitation des jeunes et la modification de la structure familiale qui entraînent un manque croissant de petits logements et une sous-occupation des logements plus grands.

Le document dresse ensuite un état des lieux du parc de logements fidèle à la réalité : un taux de logements vacants important, une majorité de grands logements individuels, une prédominance des propriétaires, un parcours résidentiel pas assuré à l'échelle communale, un parc de logement social non adapté à la demande et insuffisant avec une gestion difficile en raison du grand nombre de bailleurs sociaux différents.

Enfin, le diagnostic analyse le marché du logement au sein de l'agglomération et souligne l'attractivité du territoire et la « pénurie » de petits logements et de collectifs. Les biens immobiliers de grande taille (au moins 200 m²) sont difficilement vendus et l'accession est recherchée surtout pour des logements petits (du studio au F3). Ce point est peu abordé dans les propositions. Il est pourtant important de le relier avec les futures réglementations du POS concernant la taille minimale ou maximale des parcelles ouvertes à la construction.

ii. Un programme d'action

Pour répondre à ces enjeux, le PLH met en place un programme d'orientations qui s'articule autour de trois axes : le développement et le rééquilibrage de l'offre en logements, l'amélioration du parc de logements et des structures d'accueil spécifiques et la consolidation du dispositif institutionnel pour la mise en oeuvre et l'évaluation des objectifs du PLH.

iii. Une démarche volontariste d'équilibre social

Cette orientation s'articule autour de deux volets : les logements sociaux et les « besoins spécifiques ».

En matière de logement social, il s'agit d'équilibrer l'offre notamment en répondant aux obligations de mixité sociale de la loi SRU (20 % de logements sociaux). Pour cela, la Communauté d'Agglomération a fixé un taux minimum de telles résidences dans les nouvelles opérations : 30 % pour les opérations groupées pour les communes en déficit et 20 % pour les communes ayant déjà atteint les quotas. Le pourcentage est modulé entre 20 et 30 % en fonction de l'effort communal pour les opérations isolées. Le PLH propose mais n'impose pas de fixer un taux minimum de logement social dans le PLU.

Le volet « besoins spécifiques » contient des données très diverses. Il fixe l'objectif d'atteindre 7 % de logements très aidés sur l'ensemble de la communauté d'agglomération. Il préconise la construction de logement collectif, locatif et de petite taille à titre social pour les personnes en début et en fin de parcours résidentiel. L'intercommunalité s'engage également à aider les communes à la réhabilitation et à l'extension des maisons de retraite et des foyers de travailleurs.

Les orientations en matière de quotas de logements sociaux sont en conformité avec la réglementation nationale (loi SRU) mais sont trop faibles par rapport aux exigences du SDRIF (30 %). Cependant, les chiffres fixés dans le PLH sont réalistes et permettent de combler le retard à l'horizon 2020. La typologie des logements sociaux envisagée permet de répondre à une partie de la demande mais ne comble pas le manque de logements individuels aidés.

iv. Une politique en faveur de la (re)densification des centres-bourgs

Au titre de la lutte contre l'étalement urbain et de la préservation du cadre de vie, le PLH préconise d'implanter les constructions neuves dans les zones déjà urbanisées et urbanisables notamment dans les centres villes. A cette démarche s'ajoute une volonté de favoriser la reconversion et la requalification d'immeubles existants dans les centres bourgs notamment en accompagnant les communes (portage des projets, communication,... par la communauté d'agglomération). Une des actions proposées est par exemple de créer un partenariat entre Marne et Gondoire, la commune et le propriétaire privé pour remettre au marché les logements vacants. Le PLH indique également les formes urbaines à privilégier pour rendre les centres plus denses : individuel groupé, maison de ville, petit collectif. A noter que la communauté d'agglomération souhaite également améliorer le parc privé. Pour cela deux secteurs tests ont été choisis à Thorigny et à Pomponne. Nous n'avons eu aucune information sur ce sujet.

La politique de construction s'oriente donc vers une densification stratégique raisonnée de la ville. Contrairement au SDRIF, le PLH ne propose pas d'ouvrir de nouvelles zones d'urbanisation mais bien de construire la ville sur la ville. D'autre part, la politique urbaine ne s'oriente pas vers une politique « 100% » construction mais vers une optimisation du bâti existant avec notamment une démarche de reconversion et d'utilisation des logements vacants. Le PLH adopte une démarche intelligente de communication entre tous les acteurs y compris les habitants.

v. Une consolidation des compétences communautaires

En plus de ses compétences générales de politique de la ville, de politique de l'habitat et d'aménagement de l'espace communautaire, la communauté d'agglomération définit concrètement ce qu'est une opération d'intérêt communautaire : « les ZAC permettant de concourir, pour les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU, à atteindre les objectifs de construction de logements sociaux, ainsi que les ZAC permettant la mise en oeuvre d'actions à titre social : construction et réhabilitation de logements sociaux, amélioration des structures d'accueil pour les personnes défavorisées ³¹ »

Le PLH donne également plus de poids à l'intercommunalité, ce qui permet de mieux accompagner les communes dans leur politique d'habitat. Marne et Gondoire aurait plus de compétence dans le pilotage (stratégique et opérationnel) des opérations notamment par des démarches de partenariats et dans l'accompagnement technique (aide à la pierre et du contingent préfectoral de l'attribution de logements sociaux par exemple).

Le PLH prévoit aussi la création d'un observatoire de l'habitat.

La communauté d'agglomération accompagne les communes pour la gestion des grands projets mais beaucoup moins pour les projets isolés. Pourtant, ces derniers risquent d'être majoritaires si les municipalités suivent les orientations d'urbanisation du PLH. Cependant, le soutien apporté n'est pas du tout négligeable et permet d'inciter les communes à adopter une politique durable de l'habitat.

vi. Un programme d'actions précis

Le programme d'actions est défini pour la période 2006 – 2015. Il se compose de fiches d'opérations précises par commune. Chacune d'elles précise le nombre de logements sociaux à construire, leur localisation (zone urbanisée, centre ville ou ZAC), le maître d'ouvrage, l'échéance de la réalisation, la forme urbaine (collectif ou individuel), la typologie, le coût (avec les subventions éventuelles) les opérations de réhabilitation-résidentialisation sur le patrimoine des bailleurs sociaux, les améliorations du parc privé et les opérations pour structures spécifiques. Ces fiches sont avant tout un outil pour le suivi opérationnel.

Cet outil prend en compte tous les éléments nécessaires au bon déroulement d'une opération, permet de définir les obligations de chacun des acteurs et d'améliorer le suivi.

vii. Des objectifs à court terme ambitieux

Le PLH réalise deux études prospectives pour évaluer l'efficacité de son programme d'action. La première, à l'horizon 2015, est réalisée en fonction du potentiel de construction des communes. Le résultat est le suivant : 2 807 nouveaux logements potentiels dont 892 sociaux (soit 32% de taux d'effort). La seconde est à échéance 2011 et se base sur le programme d'actions. Le résultat montre que la communauté d'agglomération pourrait accueillir 2 279 logements dont 724 logements sociaux (soit un taux d'effort de 32% et un pourcentage de 19,1%).

Le PLH est valable 15 ans mais ne prévoit des plans d'actions que sur les cinq premières années. Il y a donc une incohérence d'échelle temporelle. De plus, les chiffres annoncés sont assez élevés et ne correspondent pas à la réalité du terrain. En effet, beaucoup d'opérations prévues sont toujours en phase de réflexion. A Thorigny par exemple, la réhabilitation des Cerisiers ne démarrera pas avant 2010 et la construction d'une résidence intergénérationnelle semble fortement compromise.

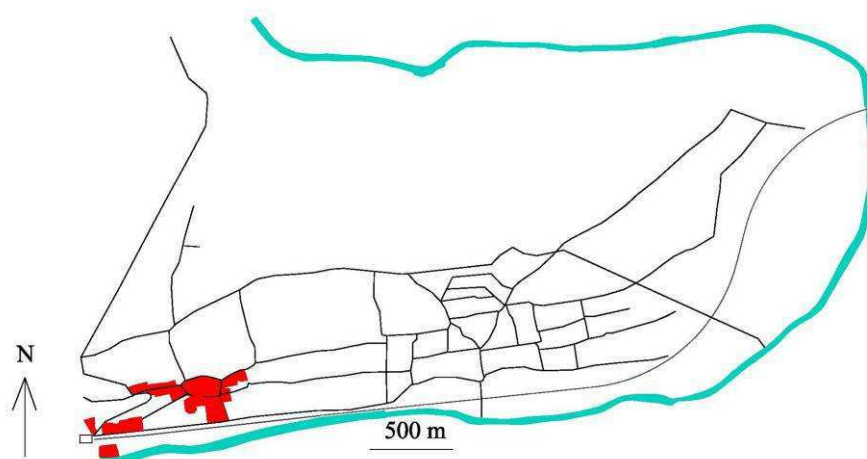
³¹ Programme Local de l'Habitat, 2007, p.45

Globalement, le PLH est un document pertinent qui ne présente pas d'incohérence majeure avec le territoire ou les orientations des documents d'urbanisme de plus grande échelle. Les propositions répondent aux enjeux soulevés par l'état des lieux et sont réalistes. Le logement social, la mixité et la densification des zones stratégiques de la ville s'inscrivent dans une démarche globale de réflexion et de cohérence. De plus, le PLH met en interaction tous les acteurs de l'habitat, y compris les propriétaires privés par l'intermédiaire de partenariats. Les rôles et responsabilités de chacun sont clairement identifiés dans le document. Par contre, les outils d'évaluations des actions (observatoire de l'habitat et rendus annuels) ne sont pas efficaces voire inexistants. Le PLH est très volontaire et incitatif pour une politique cohérente et dynamique de l'habitat mais dans les faits, les calendriers ne sont pas respectés et les actions sont plus modérées. Cela pose donc des problèmes de cohérence dans les échelles temporelles.

3. A l'échelle communale : le Plan d'Occupation des Sols de Thorigny

Le PLU de Thorigny est actuellement en cours de réalisation par un bureau d'étude. Le diagnostic est à peine commencé. Nous allons donc étudier le POS (Plan d'Occupation des Sols) encore en vigueur. Il a été révisé pour la dernière fois en 2005. Il se compose d'un état des lieux du territoire classique et assez fidèle à la réalité, ainsi que de la réglementation par zones. C'est cette partie du POS qui sera étudiée ici afin de mettre en avant les éléments de réglementation en faveur de la densification et du développement durable. Les zones sont divisées en deux parties : les zones à usage d'habitat, industriel et commercial et les zones naturelles. Les éléments communs à tous les zonages seront traités dans une troisième partie. Le zonage d'emprise SNCF ne sera pas traité.

Les zones à usage d'habitat, industriel et commercial



Carte 25 : Délimitations de la zone UA

Réalisation : Stage MBG – 2009

La zone UA concerne la rue Gambetta, l'îlot de l'école et du CCAS, la zone au sud de la gare et la partie à l'ouest de la commune, face à la gare ainsi que l'îlot du Moustier, la rue Victor Hugo, toute la zone au nord de la gare jusqu'à la Sablière (sauf le Franprix).

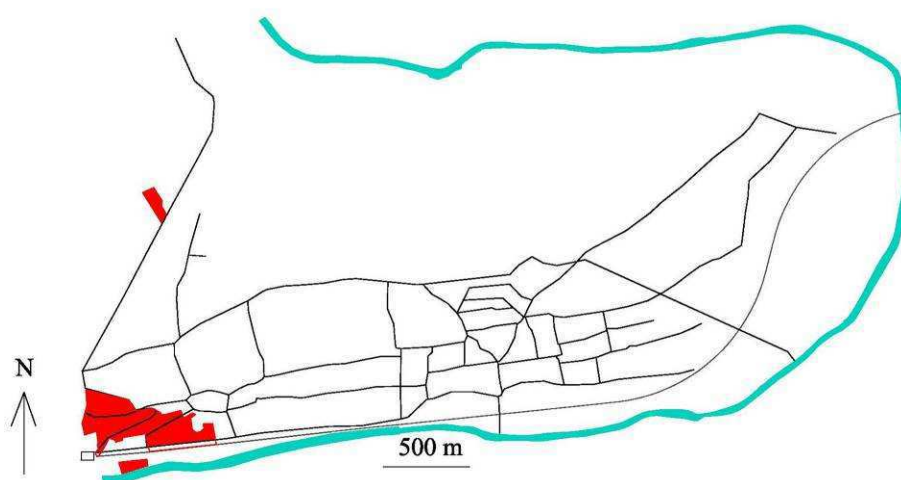
L'occupation du sol est mixte, ce qui permet de favoriser la mixité fonctionnelle indispensable au fonctionnement d'un quartier de centre ville et d'un quartier gare.

Tous les terrains sont constructibles à condition qu'ils aient un accès. Cela laisse possible la densification de cette zone.

Le bâti doit être à l'alignement avec la voirie (et un reculement de 4m si la rue est trop étroite) et la hauteur maximale autorisée est comprise entre 12 et 16m (R+2 à R+3). La densité perçue est donc élevée et devra être rompue en intégrant des espaces verts ou des espaces publics de qualité pour améliorer le cadre de vie des habitants. La densité nette autorisée est comprise entre 1,4 et 1,8, ce qui est conforme à un quartier gare ou central. Ces chiffres ne sont pas encore atteints : aujourd'hui, la densité moyenne est de 1,1.

Les constructions doivent être implantées dans une bande de 25 m à partir de la voirie. Etant donné qu'il n'y pas de CES maximal imposé et que le COS est élevé, il y a un risque de voir disparaître les espaces verts dans les cœurs d'îlots, et donc de diminuer la qualité du cadre de vie des citadins.

Il faut noter que le stationnement peut s'effectuer dans les limites de 300 m de l'habitation s'il ne peut pas être intégré à la construction. La réglementation autorise les constructions contemporaines et n'impose pas une réglementation trop stricte. D'autre part, l'implantation de panneaux solaires est autorisée.



Carte 26 : Délimitations de la zone UB

Réalisation : Stage MBG – 2009

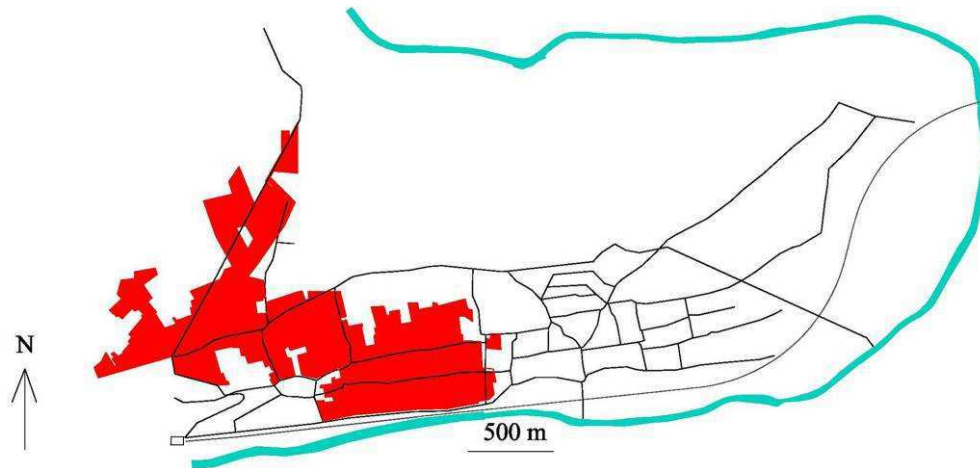
La zone UB concerne les secteurs d'habitats collectifs et pavillonnaires, à savoir le collectif à côté de l'Intermarché, le sud de la gare, la rue Cornillot, la Sablière et la partie ouest du bourg jusqu'à Pomponne. Les zones de moyenne surface (Intermarché et Franprix) sont également incluses.

L'occupation du sol (article 1) permet la mixité fonctionnelle indispensable à un secteur de ce type (proximité de la gare et du centre).

La seule contrainte de constructibilité d'un terrain est sa largeur, qui doit être supérieure à 13m, ce qui est le cas pour la quasi-totalité des parcelles de cette zone.

La règle des 25 m s'applique également dans ce secteur (cf zone UA). Le CES est fixé à 40 % et au moins 20 % de la parcelle doit être plantée ; il n'y a pas de risque de voir disparaître les espaces verts privés. Le COS étant élevé (0,8), le maintien des espaces verts est indispensable pour atténuer les sensations de grande densité. Les hauteurs de bâtis peuvent aller jusqu'à 12m (R+2+C). Un recul par rapport à la voirie est obligatoire (de 5 à 9m minimum) et doit être planté. Cette règle permet, là encore, de diminuer la densité perçue.

Il faut noter que les zones inondables de ce zonage sont données comme constructibles, ce qui est en désaccord avec le PPRI.



Carte 27 : Délimitations de la zone UC

Réalisation : Stage MBG - 2009

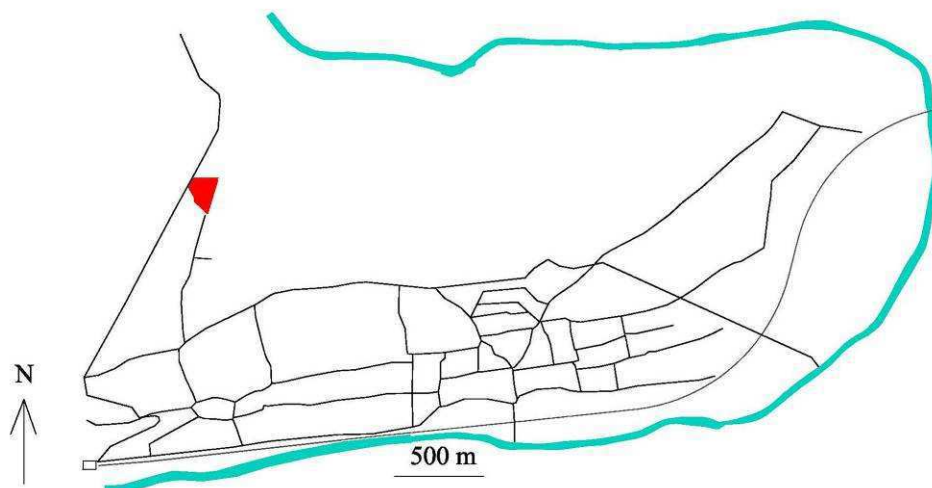
La zone UC concerne l'habitat de faible densité et les équipements : les abords de la rue de Claye, le lotissement des Epinettes et les maisons individuelles au Nord et à l'Est du bourg. C'est le zonage majoritaire de la commune. Le POS souhaite « préserver le caractère peu dense de la zone ». Cette situation va à l'encontre d'une volonté de densifier.

L'article 1 autorise une mixité des fonctions habitat/bureaux/commerces de proximité. Dans la réalité, ce secteur se compose exclusivement d'habitat individuel et de quelques équipements publics.

Pour être constructible, la parcelle doit avoir une surface supérieure à 600m². Cette aire est assez importante et empêche la construction sur des terrains plus petits, plus adaptés à la construction de petits logements pour répondre à la demande.

Les maisons doivent être implantées dans une bande de 30 à 70 m dans les lotissements. Le traitement avec la voirie devient alors très compliqué. Le CES est compris entre 30 et 40%, ce qui laisse une place importante aux espaces verts privés (à l'avant de parcelle pour les lotissements) et ce d'autant plus que 20 % de la parcelle doit rester plantée. Les densités perçues sont donc extrêmement basses. Une densité légèrement plus grande permettrait d'accueillir plus de population sans détruire la verdure.

La hauteur maximale des bâtiments est 10m (R+1+C) et le COS est compris entre 0,30 et 0,40. Ces densités ne sont pas encore atteintes. Ces chiffres seraient bien adaptés à la fonction du secteur.



Carte 28 : Délimitations de la zone UD

Réalisation : Stage MBG - 2009

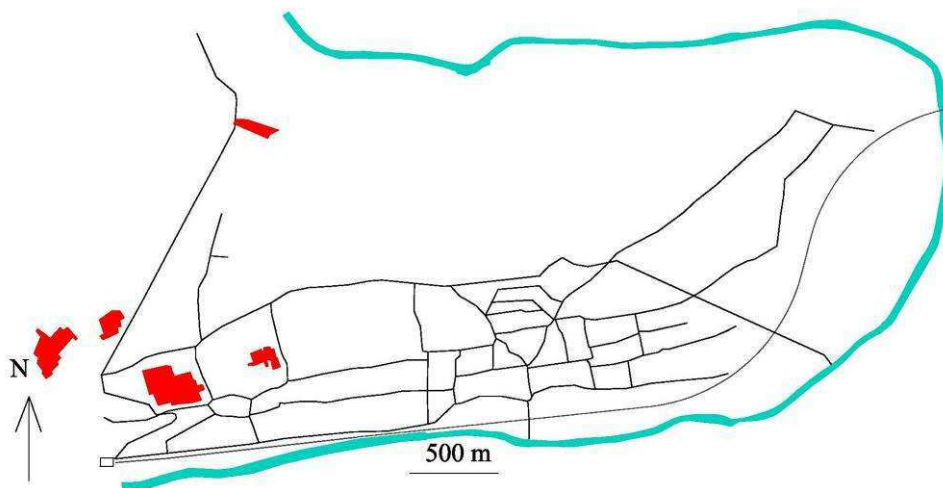
La zone UD est définie comme « zone d'habitat pavillonnaire de qualité à conserver ». Seul le secteur au Nord de l'aqueduc et à l'est de la rue de Claye est concerné.

L'occupation du sol autorise les habitations et les équipements publics. Il n'y a donc pas de mixité fonctionnelle, mais la création future de la ZAC des Cerisiers devrait combler le manque éventuel de commerces et de services.

La superficie minimale pour qu'une parcelle soit constructible est de 500m². Cette surface pose les mêmes problèmes que pour la zone UC.

Le retrait obligatoire par rapport à la voirie est assez faible (5m) par rapport aux autres zonages. Le CES est fixé à 30%, ce qui permet de maintenir un fort coefficient d'espace vert privé. La hauteur des constructions ne doit pas dépasser 10m (R+1) et le COS est limité à 0,30. Cette densité nette est pour l'instant adaptée au lieu mais risque d'être insuffisante et inadaptée avec le développement de la ZAC et de la rue de Claye.

La transition voirie/bâti est douce. Les espaces de reculement sont traités en jardins. Ce règlement et le CES permettent de maintenir une densité perçue basse en cas de densification de quelques parcelles du secteur.



Carte 29 : Délimitations de la zone NB

Réalisation : Stage MBG - 2009

La zone NB concerne l'îlot du chemin des Thuilliers, le parc et des petits bosquets en périphérie. Ce secteur est défini comme des zones d'habitat à faible potentiel de développement en raison du manque d'équipement. Or,

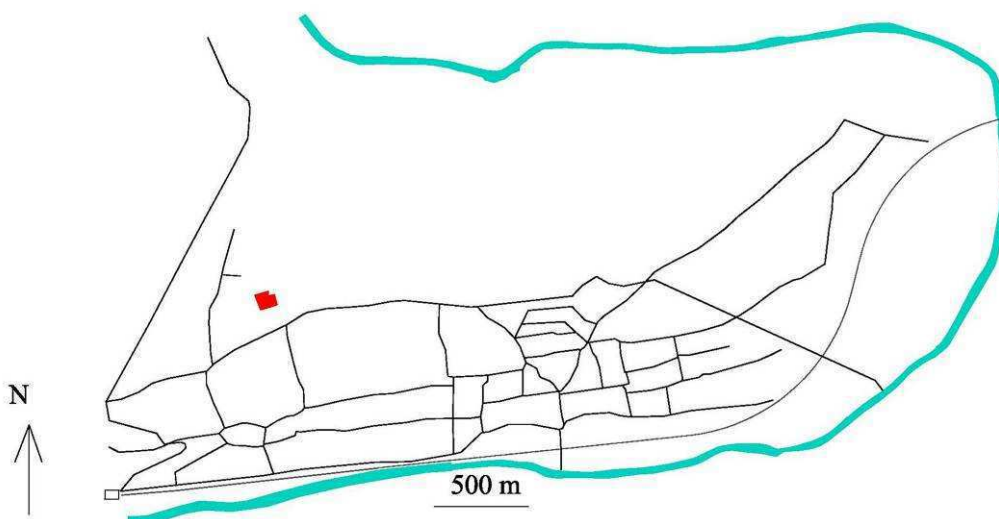
l'occupation du sol ne permet pas d'implanter d'autres constructions que du logement. La réglementation ne permet pas de créer de la mixité fonctionnelle pour répondre à ce problème.

Le zonage ne permet pas non plus d'économiser l'espace. En effet, la taille minimale des parcelles constructibles doit être d'au moins 1000 m². Cette surface est trop importante. Les habitations doivent être implantées à moins de 30 m de la voirie. Les parcelles étant très allongées, cette règle empêche donc de construire en fond de celles-ci. Cela explique que le cœur d'îlot est uniquement composé de très grands jardins. Le COS est assez faible (0,2), notamment pour le chemin des Thuilliers situé à moins de 500 m de la gare qui appellerait une densité plus élevée. La hauteur des bâtiments est limitée à 9m, ce qui permet de limiter les constructions à du R+1, une typologie adaptée au caractère ouvert de cette zone.

Les constructions mitoyennes sont autorisées, ce qui peut permettre de créer une continuité dans le front bâti. Une place importante est laissée à la végétation puisque le CES est limité à 20%. Celui-ci pourrait être augmentée sans enlever le caractère très vert de l'îlot des Thuilliers.

L'espace voirie/bâti est traité de façon à laisser un espace ouvert devant les habitations. En effet, celles-ci doivent laisser un recul d'au moins 10m à la voirie.

Les nouvelles voies doivent être calibrées pour une circulation à double sens. Or, une voirie de cette taille dénaturerait le site.



Carte 30 : Délimitations de la zone IINA

Réalisation : Stage MBG - 2009

La zone IINA concerne le domaine du Moulin à Vent. Elle est divisée en deux sous-secteurs : de l'habitat groupé ou en bande au cœur de l'îlot et de l'habitat individuel autour.

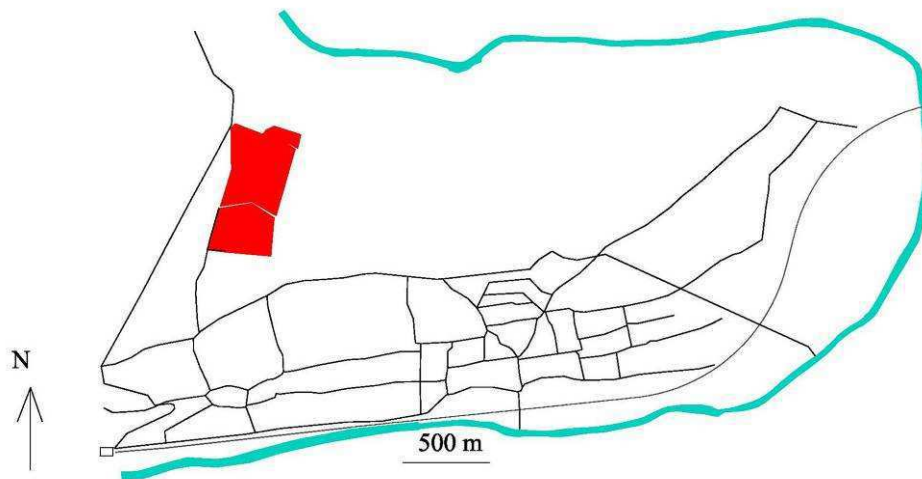
L'occupation des sols permet une mixité des fonctions habitat/équipements collectifs/bureaux/activités tertiaires. Dans la réalité, ce lotissement ne se compose que de logements.

Pour être constructible, la superficie de la parcelle doit être au minimum de 380 m². Ce quartier étant destiné à de l'habitat pavillonnaire avec petit jardin, cette surface est suffisante.

Les maisons doivent être en retrait par rapport à la voie de quelques mètres (de 3 à 5 m), cela permet de laisser de l'espace vert visible depuis la rue. Le CES est compris entre 40 et 50%, et 25% de la parcelle doit être traité en espace vert. Cela laisse une place suffisante à la végétation privée.

La hauteur maximale des bâtiments est fixée à 10m et le COS à 0,40. La densité nette est plus faible dans la réalité.

La réglementation intègre à la fois les déplacements automobiles et doux : des cheminements uniquement à usage des vélos et des piétons sont préconisés.



Carte 31 : Délimitations de la zone INAX

Réalisation : Stage MBG - 2009

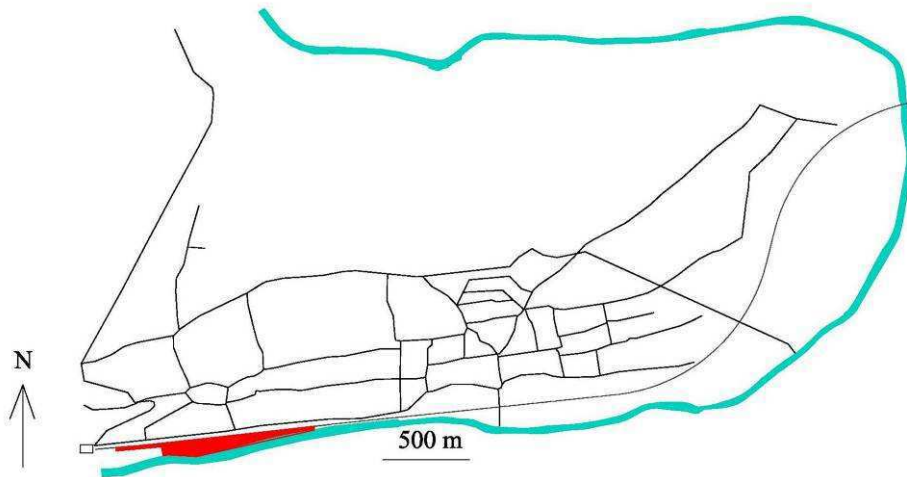
La zone INAX correspond aux deux prochaines tranches de la ZAC des Cerisiers.

L'occupation des sols autorise les activités industrielles, commerciales et les services ainsi que des hôtels et restaurants et les logements de fonction. Le secteur n'est donc pas voué à accueillir de l'habitat. Pourtant, la municipalité souhaite réaliser une opération importante de logements dans la partie sud.

La superficie minimale du terrain constructible est de 1000m², ce qui est cohérent avec l'occupation du sol, mais pas avec la volonté de construction de logements. Pour diminuer les densités perçues, les bâtiments imposants (12 m de haut, COS de 1) doivent être en retrait de 10m par rapport à la voirie. Le CES est élevé (70 %). Les espaces verts privés seront disposés de façon à créer une continuité entre eux.

La réglementation sur l'occupation des sols tend vers une mixité des fonctions et des commerces de proximités dans les quartiers résidentiels ; mais dans la réalité, celle-ci est souvent inexistante, excepté dans le centre et à proximité de la gare. Pour être constructible, un des critères de la parcelle est sa superficie minimale. Souvent, cette surface est très élevée, ce qui ne permet pas de construire des petits logements pour répondre à la demande de la population. Un autre critère est la distance de l'habitation par rapport à la voirie (« bande des 25 m »). Cela peut poser deux types de problèmes : d'une part, la forme des terrains peut être incompatible avec la construction alors qu'elle présente un bon potentiel au fond de parcelle (ex : une parcelle très étroite sur les 25 premiers mètres et plus large après ne peut pas être construite ; cette configuration n'est pas rare à Thorigny.) D'autre part, si le CES n'est pas fixé et que le COS est élevé, il y a un risque de voir disparaître les espaces verts de fond de parcelle. Pour pallier ce risque une règle de pourcentage minimale d'espace vert privé est parfois mise en place. C'est un principe très pertinent. Les densités nettes réelles sont souvent inférieures aux COS fixés. La réglementation prend bien en compte le traitement voirie/bâti en fonction de la hauteur de la construction et du gabarit de la voie pour jouer sur les densités perçues.

Les zones naturelles



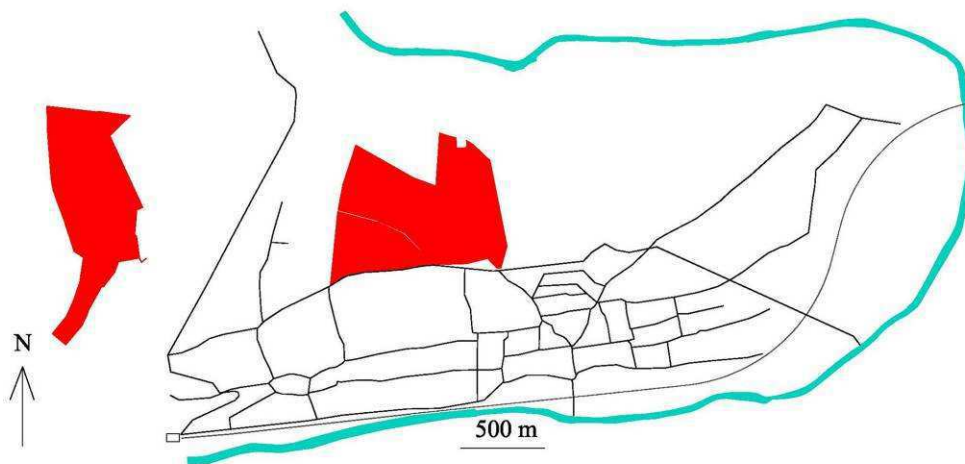
Carte 32 : Délimitations de la zone NA

Réalisation : Stage MBG - 2009

La zone NA est située sur le bord de Marne, une partie est actuellement aménagée en promenade et l'autre se compose d'entrepôts désaffectés. Cette zone possède un potentiel important grâce à la proximité de la gare, à la qualité paysagère et à la présence de la Marne.

Les articles 1 et 2 autorisent les aires de stationnement et imposent la surélévation des constructions en raison des risques d'inondation. D'autres occupations sont possibles si la zone est ouverte à une ZAC. Cela permettrait d'utiliser le potentiel du site.

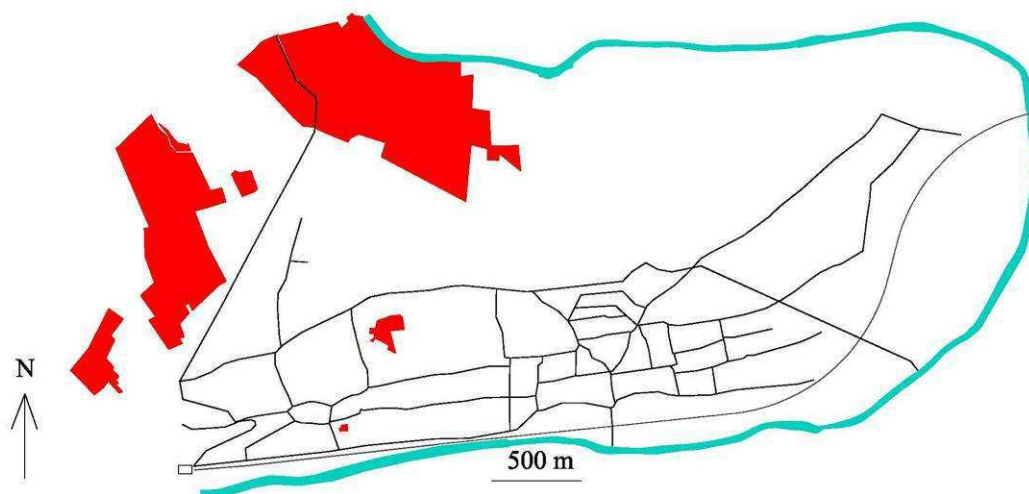
Etant donné qu'aucune construction n'est pour l'instant permise, aucune règle n'est fixée.



Carte 33 : Délimitations de la zone NC

Réalisation : Stage MBG - 2009

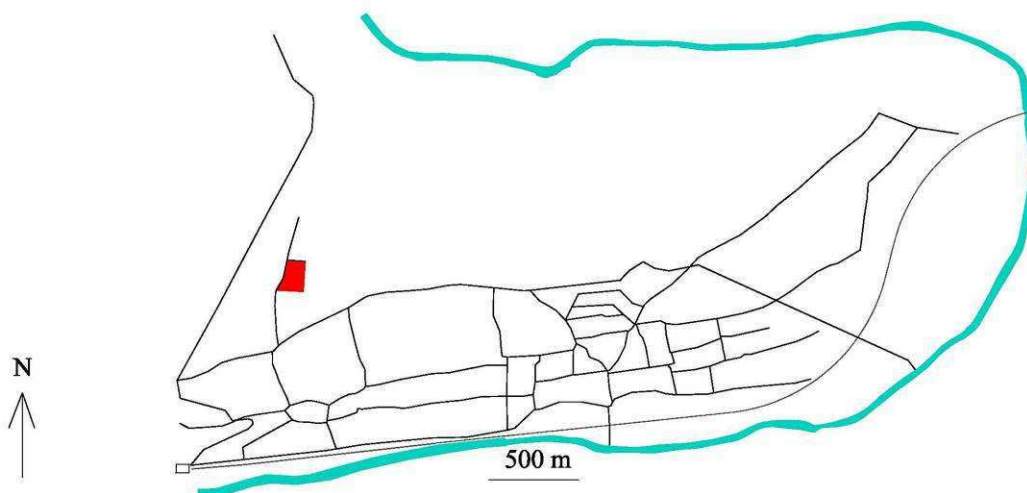
La zone NC recouvre le plateau agricole. Le POS souhaite assurer sa pérennité. Seuls les locaux d'exploitation et les logements des exploitants sont autorisés à la construction. Très peu de règles sont fixées.



Carte 34 : Délimitations de la zone ND

Réalisation : Stage MBG – 2009

La zone ND concerne les espaces naturels à protéger. Toutes les constructions sont interdites. La seule activité permise est un camping de 63 emplacements. Il n'y a donc pas de réglementation.



Carte 35 : Délimitations de la zone IIINA

Réalisation : Stage MBG - 2009

La zone IIINA s'applique à la parcelle située à l'entrée du domaine des Moulins à Vent. Elle est actuellement en friche. La réglementation prévoit d'y installer des équipements collectifs d'intérêt général, des espaces récréatifs ou sportifs et des œuvres artistiques de décoration.

La réglementation sur les zones naturelles les préserve de toute construction. Le stationnement et les circulations douces ne sont pas du tout abordés. Interdire la construction n'est pas suffisant pour protéger et mettre en valeur ces espaces de qualité.

Réglementation similaire à toutes les zones

L'article concernant le stationnement est presque le même pour toutes les zones. Il prévoit 2 places de stationnement pour le logement individuel, 1,75 par logement dans les collectifs et 1 place pour les logements sociaux. Ces chiffres sont élevés par rapport aux orientations du PDU qui vise plutôt une politique de restriction. Dans les lieux destinés à accueillir du public, le nombre de places est calculé en fonction de la SHON. De façon générale, le POS oblige les nouvelles constructions à intégrer le stationnement sur la parcelle. Le report sur la voirie est fortement contraint. C'est un bon point pour améliorer la circulation. L'un des défauts majeurs du document est qu'il n'intègre à aucun moment le stationnement pour les cyclistes ni les réglementations pour les chemins pour les modes de transports doux. Cela va à l'encontre des recommandations du SDRIF et du PDU.

La réglementation de l'article 11 sur l'aspect extérieur des bâtiments est souvent trop stricte et oriente l'architecture du logement vers une architecture de type pavillonnaire. Peu de libertés sont laissées aux architectes. Les règles devraient plutôt indiquer les objectifs énergétiques du bâti. Cela permettrait de répondre aux attentes du Grenelle de l'environnement et du SDRIF.

Le POS de Thorigny prend bien en compte le principe de mixité des fonctions mais n'arrive pas à le faire appliquer dans la réalité. La réglementation prévoit des densités nettes globalement compatibles avec les orientations du SDRIF et avec les caractéristiques du territoire. Le traitement des espaces verts privés et des liaisons bâti/voirie sont bien prises en compte et permettent de jouer sur les densités perçues. La règle du pourcentage d'espace vert privé obligatoire sur une parcelle permet de contrôler l'occupation du sol des particuliers.

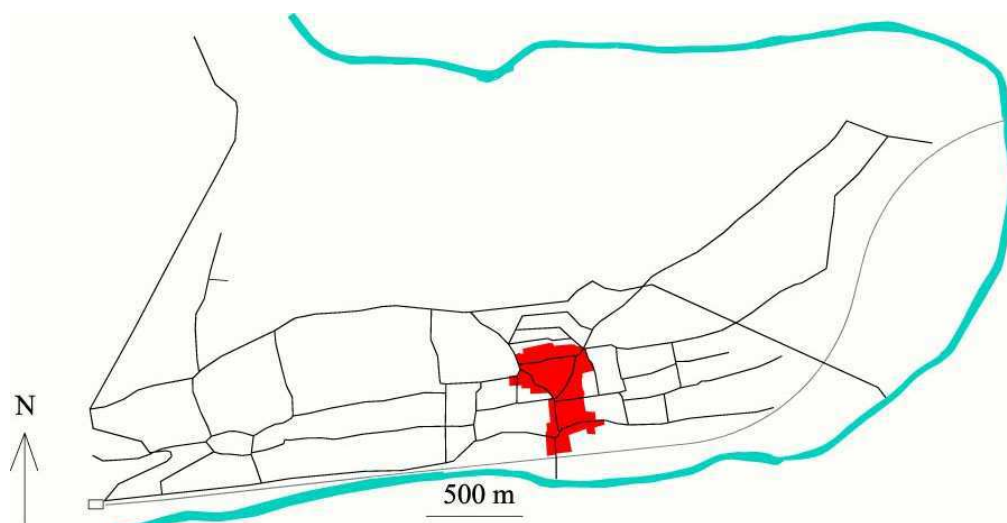
Cependant certains points ne sont pas du tout pris en compte, comme la circulation des vélos et des piétons, les liaisons douces entre quartiers ainsi que la diversification de l'offre de logement. Enfin, les règles de stationnements ne correspondent pas à la politique de restriction d'utilisation de la voiture voulue par le PDU. Il faut également noter que les règles architecturales ne favorisent pas l'implantation de panneaux solaires, d'éoliennes et n'imposent pas de règle en matière d'économie d'énergie (isolation par exemple) comme le souhaite le SDRIF.

4. A l'échelle communale, le Plan d'Occupation des Sols de Dampmart

Comme Thorigny, Dampmart est en train de faire réaliser un PLU. Pour l'instant, c'est donc son POS qui est toujours en vigueur. Il est composé d'un diagnostic de la commune et d'un règlement applicable par zone. Nous étudierons cette seconde partie pour relever les éléments en faveur de la densification et du développement durable et ceux qui les limitent.

Les zones seront regroupées en deux parties : les zones à usage d'habitation, industriel et commercial et les zones naturelles et à usage agricole. Certains éléments reviennent dans plusieurs zonages mais seront tout de même intégrés dans chaque zone.

Les zones à usage d'habitation, industriel et commercial



Carte 36 : Délimitations de la zone UA

Réalisation : Stage MBG - 2009

La zone UA concerne le centre bourg de Dampmart. Elle est vouée à l'habitat, aux commerces et aux services. La mixité fonctionnelle est permise par l'occupation des sols qui autorise la construction, l'aménagement et l'extension de bâtiments à usage d'habitat, à usage commercial ou tertiaire et d'équipements collectifs (même si, au contraire, les salles de spectacle, les caravanes isolées et les constructions précaires y sont interdites).

Pour qu'une parcelle soit constructible, il faut aménager un accès à la voirie. Le chemin doit, entre autres, mesurer au maximum 20m de longueur et desservir au maximum deux logements. Les cœurs d'îlots sont donc souvent inconstructibles et laissés en espaces verts, et les bâtiments construits sont principalement de l'habitat individuel. Cette mesure empêche la densification des parcelles.

Pour être constructibles, les terrains doivent, de plus, mesurer au minimum 150 m² (ou 200m² s'ils sont desservis par un appendice) et avoir une largeur supérieure à 8m.

Une autre entrave est due à la disposition des bâtiments. Les constructions doivent être implantées soit à l'alignement des voies de desserte, soit à l'alignement des constructions déjà présentes. Cette règle impose d'avoir un front bâti homogène et, ici encore, de laisser un espace important en cœur d'îlot. De plus, si les rues ne sont pas orientées est-ouest et si les bâtiments se faisant face ne sont pas assez éloignés, les potentialités énergétiques du plan de composition ne sont pas valorisées (c.f. Guide, Comment contribuer à l'efficacité énergétique des bâtiments ?).

Par ailleurs, le CES maximum est fixé à 50%, ce qui signifie que la moitié du terrain peut au maximum être bâtie : ceci permet de conserver des espaces verts, même en plein centre-bourg. Le COS est fixé à 0,6 pour un usage d'habitation et à 0,7 pour un usage d'activités et de constructions mixtes. Pour l'instant, le centre de Dampmart a une densité moyenne de 0,5. Ces chiffres semblent donc cohérents.

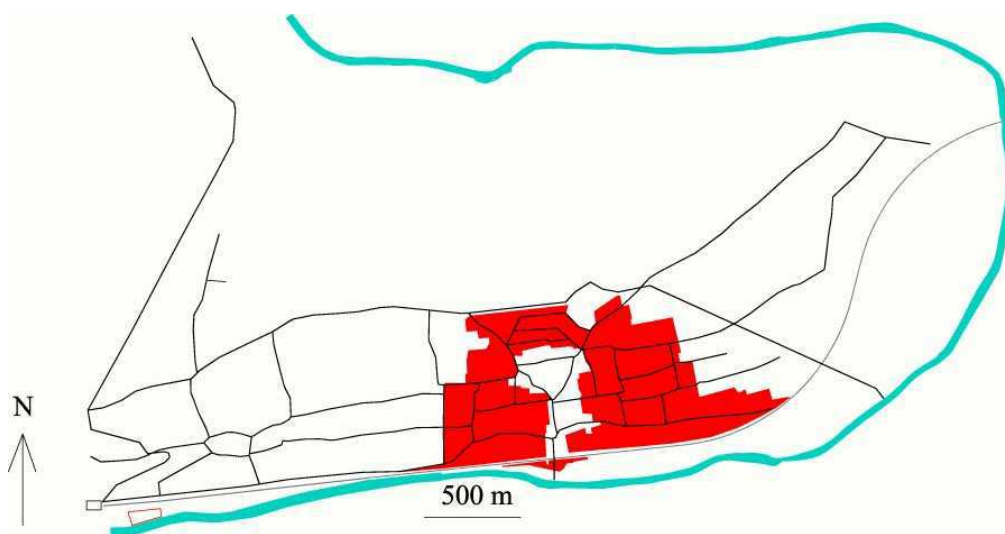
Il semble toutefois difficile de densifier : la hauteur des bâtiments ne peut dépasser les 10m (R+1+C). Il est donc impossible de construire des petits collectifs de deux ou trois étages.

Le CES et le COS préconisés semblant convenir à cette zone, il faut peut-être travailler sur la hauteur maximale des bâtiments.

Cependant, l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives permet la mitoyenneté (l'oblige même s'il y a déjà une résidence principale sur les limites voisines), et permet ainsi une économie de l'espace entre les bâtiments en obtenant de l'individuel en bande.

On notera que les règles sur l'aspect extérieur laissent peu de liberté aux architectes. L'architecture nouvelle ne pourra se développer si l'aspect extérieur est prédéfini en imposant, par exemple, l'utilisation de matériaux ayant l'aspect de vieilles tuiles, d'ardoise ou de zinc pour les toitures.

Les règles de stationnement à Dampmart exigent 2 places de stationnement pour 120m² de SHON, et une place supplémentaire ouverte au public par tranche de trois logements. Cette quantité importante d'espace réservé au stationnement n'incite pas à choisir un mode alternatif à la voiture : cette règle est peut-être à revoir dans un développement durable de la commune, où la question de l'utilisation de la voiture est primordiale.



Carte 37 : Délimitations de la zone UB

Réalisation : Stage MBG - 2009

La zone UB concerne l'habitat divers mélangé à des activités de service et d'industrie variées. Elle se dessine comme une couronne assez large autour du centre bourg de Dampmart. Elle est divisée en deux : zone UBa (bande accolée à l'Est de la zone UA, rue de Lagny) qui est relativement dense et qui peut accepter une densification ; zone UBb (Clos Richard, première urbanisation vers l'Est), ponctuellement dense, plutôt pour de l'habitat isolé. De même que pour la zone UA, la mixité fonctionnelle est permise.

Pour la question de l'accès à la voirie, les conditions sont les mêmes que pour la zone UA en ce qui concerne la zone UBa. Pour la zone UBb, un élément important diffère : la longueur de l'appendice doit mesurer au maximum 50m de long et ne doit desservir qu'un seul logement. Dans cette zone on ne peut donc avoir que de l'individuel mais la conquête des coeurs d'îlot pourrait être envisagée.

Dans le cas où il y aurait deux logements sur la parcelle, la largeur des appendices pour toute la zone UB doit faire au moins 5,5m de large ; avec cette règle, si l'on veut considérer les coeurs d'îlot, il faudrait alors penser à avoir des voies piétonnes et cyclistes de façon à ne pas voir trop augmenter la largeur de la voie de desserte pour accueillir les voitures.

Pour la zone UBa, la surface du terrain doit être d'au moins 300m² (ou d'au moins 400m² s'il est desservi par un appendice) et le terrain doit être large d'au moins 10m ; pour UBb, le terrain doit être d'au moins 500m² (ou

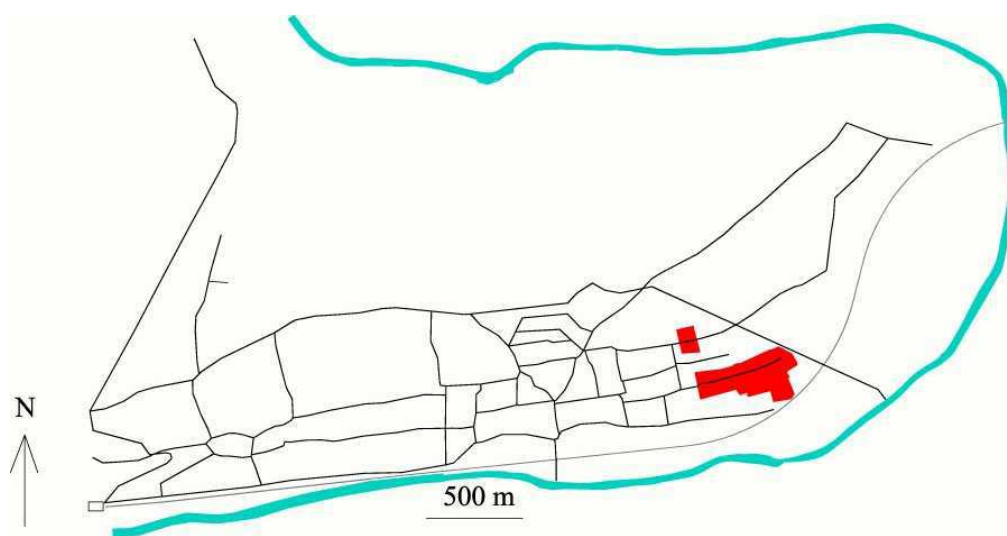
700m² s'il est desservi par un appendice) et doit présenter une largeur d'au moins 12m. Pour la zone UBb, ces chiffres sont peut-être trop élevés, et n'incitent pas à la densification.

L'implantation des constructions doit se faire à l'alignement des voies de desserte ou avec 5m de recul : toutes les constructions seront donc, à 5m près, sur le même alignement. On tire la même conclusion que pour la zone UA : ceci ne favorise pas la meilleure orientation des bâtiments, mais permet une homogénéité dans le front bâti et laisse de l'espace en coeur d'îlot.

Le CES maximum est fixé à 40% dans la zone UBa et 30% seulement dans la zone UBb ; les COS imposés sont de 0,4 et 0,3 ; la hauteur maximale est de 10m. Une fois encore, ces règles sont très restrictives et rendent toute densification difficile.

Toutefois, tout comme dans la zone UA, l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives permet la mitoyenneté : construire sur une limite séparative est obligatoire si le terrain fait moins de 20m de large dans la zone UBa, et le choix est laissé de construire en limite de propriété ou en retrait pour la zone UBb. Cela permet ainsi de l'habitat individuel en bande, mais n'empêche pas l'habitat individuel isolé.

Pour les règles de places de stationnement, la zone UB doit respecter les mêmes que la zone UA alors que les densités sont sensées être différentes. Non seulement ces chiffres n'incitent pas à la réduction de la place de la voiture mais cela monopolise une surface qui aurait pu être aménagée autrement (espaces verts, espaces publics, voies, constructions...).



Carte 38 : Délimitations de la zone UC

Réalisation : Stage MBG - 2009

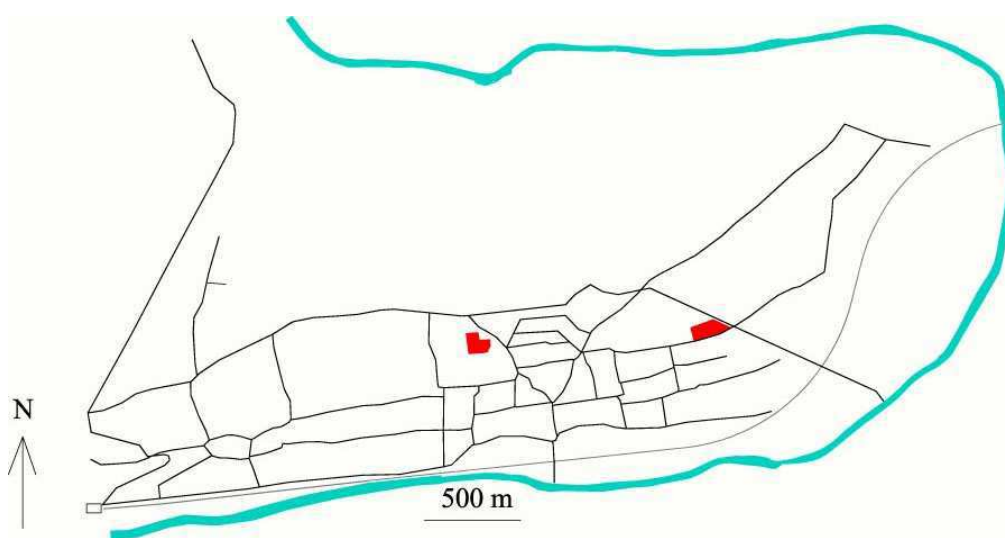
La zone UC concerne les constructions isolées (rue des Lambuis et rue Juliette Vadel). L'occupation et l'utilisation du sol permettent, comme pour les zones UA et UB, une mixité fonctionnelle.

La première condition de constructibilité est identique à la zone UA (accès à une voirie) mais l'appendice doit faire au maximum 70m de long (et 4m de large) et ne desservir qu'un seul logement. Plus encore que dans les deux premiers zonages, cette règle favorise l'habitat individuel : si les parcelles sont longues, les coeurs d'îlot peuvent être considérés, mais il ne peut de toutes façons y avoir qu'un seul logement.

La surface du terrain doit être d'au moins 800m² (ou 1000m² si le terrain est desservi par un appendice) et sa largeur doit être d'au moins 14m. Ce sont des chiffres très restrictifs qui imposent que l'on ne construise que sur de grands terrains.

L'implantation des bâtiments est imposée à 5m minimum de la voirie, et le choix est laissé de s'implanter en limite séparative ou en retrait. Ce recul permet d'avoir une densité perçue faible. De plus, il est interdit de construire plusieurs bâtiments à usage d'habitation sur une même propriété, ce qui pousse à une densité faible. En ajoutant à ces éléments l'emprise au sol maximale qui est fixée à 40%, une hauteur maximale de bâtiment de 9m et un COS de 0,25 (ou 0,2 si le terrain est desservi par un appendice), on comprend que la densité possible est très faible.

Toutes ces règles rassemblées imposent un habitat de type individuel isolé, comme la zone le définit, et l'urbanisation de cette zone ne peut pas changer. En y ajoutant les règles, comme dans les zones UA et UB, sur l'aspect extérieur des bâtiments, le type des constructions dans cette zone est donc très limité.



Carte 39 : Délimitations de la zone NA

Réalisation : Stage MBG - 2009

La zone NA concerne les zones de développement communal. Elle se divise en deux zones : NAa (espace entre la rue de Bourdin, la rue de Carnetin et le Lycée Professionnel de Thorigny), qui a vocation à être bâtie de façon relativement dense, et NAb (parcelles entre la rue de Juliette Vadel classée en zone UC, la voirie et l'aqueduc de la Dhuis) qui occupe un site localisé en continuité du bourg et dont la densité ne doit pas dépasser celle des terrains environnants déjà viabilisés.

Pour la zone NAa, la mixité fonctionnelle est permise par les mêmes règles fixées dans les zones UA, UB et UC. Pour la zone NAb, seules les constructions de type habitat individuel sont autorisées. Cette règle limite évidemment la densification : si la densité des terrains environnants évolue, celle de la zone NAb ne pourra pas évoluer parallèlement puisqu'il y sera toujours imposé de l'habitat individuel.

La première condition de constructibilité est identique aux autres zones (UA, UB, UC) par l'obligation d'avoir accès à une voirie, mais la seconde concernant les caractéristiques des terrains change. Dans le cas de la zone NAa, la surface moyenne des lots de l'opération d'ensemble doit être d'au moins 500m² et présenter une largeur d'au moins 12m ; pour NAb, la surface doit être d'au moins 800m² et la largeur du terrain d'au moins 12m. Ces chiffres ne favorisent pas, une fois encore, une certaine densification puisque les surfaces minimales sont grandes.

Par ailleurs, un recul de 5m par rapport à la voie publique est obligatoire pour les deux zones NAa et NAb. En particulier, en zone NAa, il faut une continuité visuelle par un mur de clôture ; en zone NAb, il faut un retrait

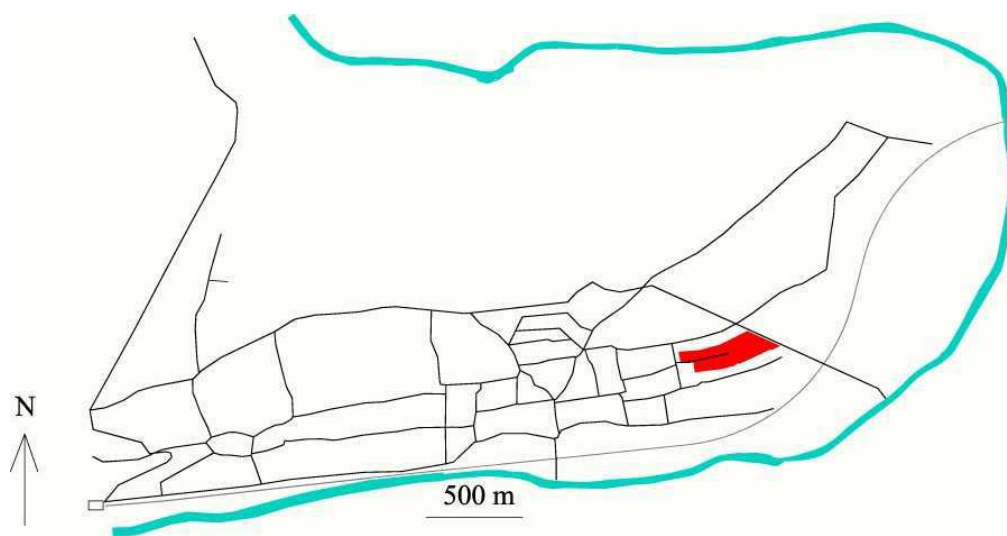
minimum de 25m au sud et sud-ouest de l'aqueduc de la Dhuis, ce qui permet de protéger l'aqueduc de la Dhuis et participe aux principes de préservation des espaces naturels.

Comme pour la zone UC, le choix est laissé dans les deux zones de s'implanter en limite séparative ou en retrait. Les bâtiments contigus sont autorisés sur un même lot (sauf pour les annexes) dans la zone NAa, alors qu'ils sont interdits dans la zone NAb. La zone NAa semble donc légèrement plus favorable à l'économie d'espace que la zone NAb.

L'emprise au sol maximale pour la zone NAa est seulement de 30% et de 40% pour la zone NAb. Ces surfaces minima sont trop faibles, surtout sur des terrains de dimensions minima de 500 m² ou 800 m². La hauteur, ici encore, est limitée à 10m pour NAa et à 9m pour NAb. Et le COS étant fixé à 0,3 pour NAa et à 0,25 pour NAb, si la construction a une emprise maximale, elle ne pourra pas avoir d'étage. Les mêmes difficultés de densification se retrouvent.

En ce qui concerne le stationnement : si la construction est une habitation, il faut une place de parking pour 60m² et 2 places par logement minimum. Si le logement n'a qu'une seule pièce principale, on ne fera qu'une place pour chaque logement ; dans le cas d'un lotissement de plus de 10 logements, on aménagera 20% du nombre de logements en places de stationnement non réservées pour les habitants. Si la construction est à usage artisanal, tertiaire ou de service, il faut réserver une place de parking tous les 40m² de bâti.

Là encore, la politique de stationnement exigée par le POS de Dampmart sur cette zone n'incite pas à réduire la place de la voiture.

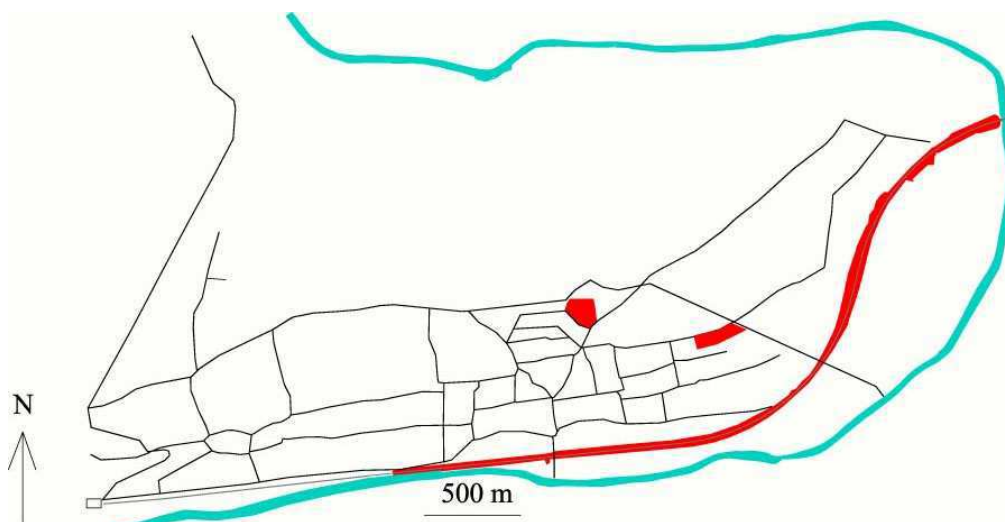


Carte 40 : Délimitations de la zone IINA

Réalisation : Stage MBG - 2009

La zone IINA (ruelle Colas, rue du Limonet, traversin des Sausois Trinquants) concerne un espace non équipé destiné à permettre l'urbanisation à long terme, aucune règle sur l'occupation ou l'utilisation du sol n'est donc contenue dans ce POS.

Seul l'aspect extérieur a des règles : les clôtures ne doivent pas dépasser 2m de haut et doivent être des haies végétalisées qui peuvent être doublées par un grillage.



Carte 41 : Délimitations de la zone NB

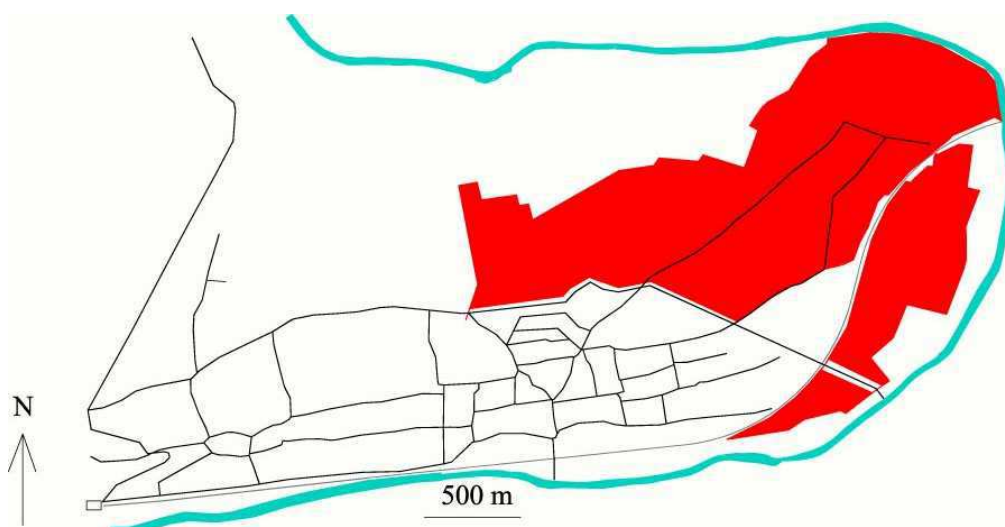
Réalisation : Stage MBG - 2009

La zone NB est partiellement équipée, elle a la particularité de ne pas avoir de réseau d'assainissement. Elle est composée de deux zonages : NBa (parcelles entre la rue de Juliette Vadel classée en zone UC, la voirie et l'aqueduc de la Dhuis, au Sud de l'espace classé NAb ; espace du gymnase au Clos Richard) qui sont des terrains bâtis de manière diffuse, la densification n'est pas possible, seuls les pavillons peuvent s'implanter ; NBb qui est le zone de la voie ferrée (emprise SNCF).

La mixité fonctionnelle est assurée dans la zone NBa puisque y sont autorisées les constructions de bâtiments à usage d'habitat individuel, commercial ou tertiaire, à usage agricole, à usage d'équipement collectif ou encore les installations à usage de sport et de loisirs. Malgré une mixité fonctionnelle, la densification est difficile avec des règles où seul l'habitat individuel est permis. En outre, des règles sur les surfaces de constructibilité minimum, sur les CES, COS et hauteur maximaux sont des obstacles supplémentaires à la densité.

Dans la zone NBb, seules les installations nécessaires au fonctionnement et au développement du service public ferroviaire sont autorisées.

Zones naturelles et à usage agricole



Carte 42 : Délimitations de la zone NC

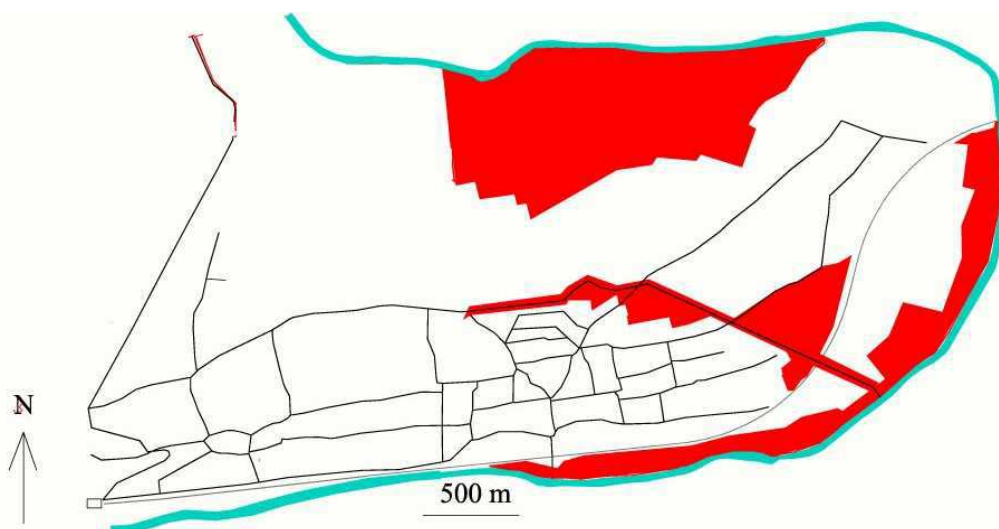
Réalisation : Stage MBG - 2009

La zone NC concerne les exploitations rurales de culture et d'élevage. Elle se sépare en deux zones : NCa (plateau agricole côté Nord de l'aqueduc de la Dhuis ; à l'Est de Dampmart, espace longeant la voie ferrée côté Est), réservée aux installations agricoles et où il n'y a pas de contrainte particulière ; NCb (à l'Est de Dampmart, espace longeant NCa ; coteau Nord de Dampmart, entre la voie ferrée, la Marne, l'espace boisé NDc et le plateau agricole NCa) où l'exploitation des carrières est admise.

C'est une zone dédiée à l'agriculture de façon générale qui ne permet donc pas de mixité fonctionnelle ; seules les constructions et installations nécessaires aux activités agricoles, pétrolières et les lignes à basse et moyenne tensions sont admises sur l'ensemble de la zone NC. La zone NCa admet aussi les logements d'exploitations ruraux s'ils sont proches des bâtiments agricoles et les équipements d'intérêt communal qu'on ne peut planter en milieu aggloméré. La zone NCb admet quant à elle l'exploitation de carrières par tranche de 3,5 ha maximum.

Les seules conditions de constructibilité pour tout NC est qu'il faut que le terrain ait un accès à la voirie (publique ou privée) et que les constructions aient un recul de 10m par rapport à la voirie et de 25m par rapport à la voie ferrée. Rien n'est dit concernant la taille de la parcelle, l'emprise au sol et le COS. Les constructions à usage d'habitation doivent tout de même avoir une distance par rapport à la limite séparative de 3m, les constructions pour les autres usages doivent vérifier une distance de 10m et les annexes peuvent tout à fait être implantées au niveau des limites séparatives. On peut aussi planter plusieurs bâtiments non contigus sur une même propriété si la distance entre eux est de 8m au moins. Les hauteurs limites sont de 8m pour un usage d'habitation et de 10m pour les constructions agricoles.

Peu de contraintes existent aussi au niveau du stationnement. Il doit être situé à au moins 40m de l'aqueduc de la Dhuis et les sols des parcs de stationnement doivent être étanches et réalisés de façon à ce que le ruissellement des eaux se fasse en direction opposée à l'aqueduc. Ces règles protègent bien sûr l'aqueduc mais aussi la qualité des terres agricoles.



Carte 43 : Délimitations de la zone ND

Réalisation : Stage MBG - 2009

La zone ND concerne les espaces naturels à protéger à cause de risques, de nuisances ou à cause de la qualité paysagère et du caractère des éléments naturels. Elle se compose de trois zonages : NDa (aucune zone encore) qui concerne le bâti en continuité du bourg en zone inondable ; NDb (bande le long de la Marne et de l'espace boisé au Nord de Dampmart ; bords de Marne à partir du pont de la voie ferrée jusqu'à l'Ouest de Dampmart)

qui concerne les espaces naturels inondables ponctuellement bâtis ; et NDc (espace boisé au Nord de Dampmart ; restes d'espaces boisés à l'Est de Dampmart) qui concerne les espaces à préserver pour la qualité paysagère.

L'occupation des sols limite beaucoup la construction dans ces trois zones. Pour NDa, l'extension des constructions existantes n'est possible que s'il n'y a pas d'augmentation d'emprise au sol et si cela ne gêne pas l'écoulement des eaux. Pour NDb, les réparations sur un bâtiment sinistré sont admises si ce ne sont pas des dommages dus à l'inondation. Sont aussi admis les ouvrages pour réduire les conséquences du risque et, sous certaines constructions, les infrastructures à usage collectif et d'intérêt général (installations de sport et de loisir). Enfin, pour NDc, aucune nouvelle construction n'est admise, seuls l'aménagement sans extension et la reconstruction après sinistre sans changement de surface des bâtiments existants et sans changement de leur affectation antérieure sont possibles.

Ces règles limitent les constructions de bâtiments privés dans cette zone, mais ne permettent pas une protection très efficace des espaces naturels, puisqu'elles permettent l'installation d'infrastructures de loisirs.

Concernant le stationnement, on retrouve les mêmes préconisations que pour la zone NC, qui protègent l'aqueduc de la Dhuis.

Dans les textes, le POS doit permettre une grande mixité fonctionnelle : dans les faits, la plupart des zones ont un usage unique, et sont majoritairement des zones d'habitat.

Les règles sont dans l'ensemble favorables à une densité assez faible, ce qui permet de conserver le caractère rural de la commune. Elles laissent aussi une place importante aux espaces verts, même dans le centre-bourg de la commune. En revanche, elles rendent très difficile toute diversification des types de logement, toute construction de collectifs ou de bâtiments à plusieurs étages, et donc toute densification du territoire. Les espaces verts prennent beaucoup d'espace grâce à des règles comme la limitation de la longueur de l'appendice desservant un nombre de logement limité.

Concernant le stationnement, le POS est pour l'instant en contradiction totale avec le PLD ; ceci est assez logique puisque il a été écrit avant le Plan de Déplacement. Aucune mesure n'est prise pour limiter l'utilisation de la voiture, et rien n'est fait en faveur des transports doux.

Enfin, les règles concernant l'aspect extérieur des bâtiments (le degré des pentes imposé rend les toits plus difficilement isolés thermiquement qu'un toit plat) ne vont pas dans le sens du SDRIF et du Grenelle de l'Environnement, qui préconisent une lutte contre les déperditions d'énergie.

Plusieurs points ont pu être mis en évidence par cette analyse : premièrement, on note que le SDRIF et le PLH sont cohérents avec une politique de développement durable, mais que leur vision du territoire, notamment de Thorigny et Dampmart, n'est pas toujours réaliste. Ainsi, les communes sont censées faire partie d'une zone à « rayonnement international », alors que l'influence de Marne et Gondoire se limite à l'échelle départementale. Les préconisations du SDRIF ne répondent par ailleurs pas à tous les enjeux : le manque de liaisons Nord-Sud n'est ainsi pas traité.

Les orientations globales du PLD apparaissent quant à elles en accord avec le territoire, mais les actions locales préconisées ne sont pas pertinentes

Les règles contenues dans le POS sont totalement en décalage avec ces documents : elles ne favorisent aucunement une densification du territoire, permettent peu de construire des petits logements, pourtant recherchés dans les communes, et ne cherchent pas à limiter la place accordée à la voiture.

L'une des raisons à des incohérences est que, comme le montre la frise ci-dessous, les documents n'ont pas été écrits dans un ordre logique : ainsi les POS, qui doivent respecter les PLH, PLD et SDRIF, leur sont antérieurs. A l'époque de leur réalisation, le thème de développement durable n'était pas aussi présent qu'actuellement, et

peu de mesures ont été prises dans son sens. Pour bien faire, ces documents devraient être révisés et actualisés, mais le coût et le temps que prennent ces révisions représentent un véritable obstacle pour les mairies.

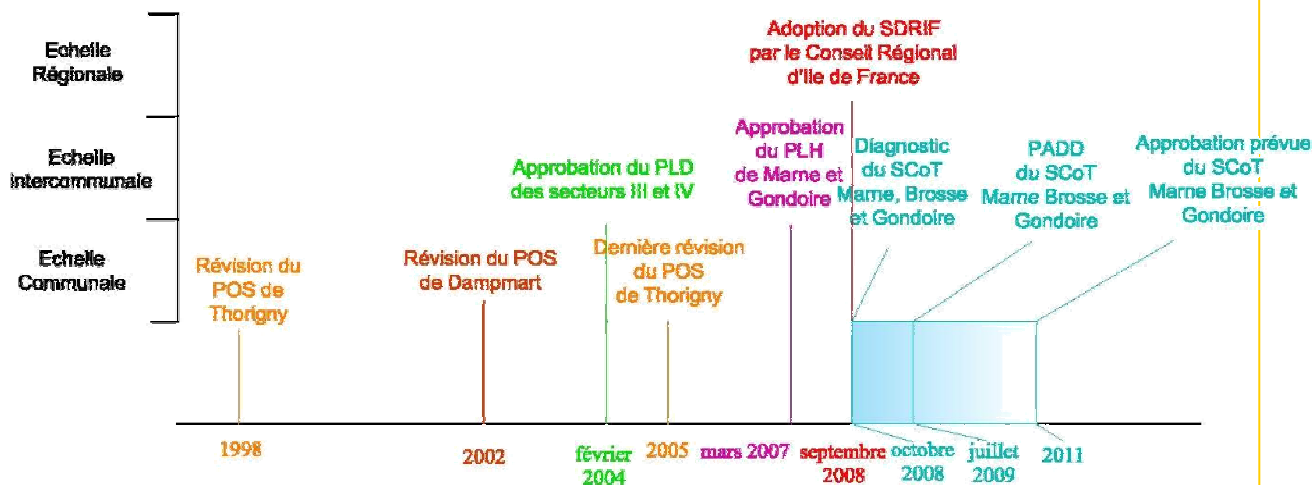


Schéma 10 : Frise de réalisation des documents d'urbanisme s'appliquant aux communes

Réalisation : Stage MBG – Mai 2009

5. Trois documents d'urbanisme en cours d'élaboration : le SCoT et les PLU des deux communes

Les mairies doivent donc profiter de la réalisation de nouveaux documents d'urbanisme pour instaurer des règles en accord avec les documents des niveaux territoriaux plus hauts, qui leur sont opposables. La loi SRU du 13 décembre 2000 a imposé de changer les POS en PLU : on reprochait au POS de n'être qu'un simple outil de gestion du droit des sols. Le PLU contient en plus un PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) ainsi qu'une analyse de l'état initial de l'environnement.

Le PLU illustre les objectifs des élus et techniciens pour l'avenir de la ville. Aussi convient-il d'être attentif aux choix proposés et aux options rejetées. Les municipalités peuvent vouloir attirer des emplois, rester « résidentielles », ne pas devenir des « banlieues dortoir »... voire les trois à la fois. Ces représentations de la ville sont le résultat d'études préalables, lues et interprétées par les élus dans un cadre politique. Le PLU est le document qui témoigne le mieux des conflits dans l'usage du sol : le degré de constructibilité d'un terrain fixé dans le PLU a un impact direct sur le prix du foncier. Dès lors le PLU est un facteur de division économique et sociale de l'espace urbain.

Les PLU devront respecter, en plus des PLH, PLD et SDRIF, le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), en cours de réalisation. L'élaboration du SCoT, commandité par le SIEP, a débuté en octobre 2008 ; il devrait être adopté en septembre 2011. Le diagnostic est toujours en cours. Le SCoT est réalisé avec l'approche environnementale d'urbanisme (AEU) préconisée par l'ADEME. C'est une démarche transversale et globale qui permet d'avoir une réflexion plus large sur le développement durable à mettre en œuvre sur le territoire. Un grand nombre d'acteurs est associé au projet pour améliorer la prise en compte de la question environnementale. Cette démarche a un rôle pédagogique auprès des élus et des habitants, et crée du débat. L'AEU améliore les cohérences entre les politiques de développement et les politiques environnementales, notamment en matière de déplacement.

La maîtrise d'ouvrage a défini trois grands enjeux auquel le document devra apporter des réponses :

- Trouver un équilibre entre préservation et valorisation, voire réhabilitation des espaces agricoles, forestiers et naturels, et poursuivre l'urbanisation du tissu périurbain dans un contexte d'attractivité croissante du territoire.
- Mettre en cohérence les déplacements et l'urbanisation.
- Traiter les franges entre le milieu urbain et naturel

Les thèmes suivants seront obligatoirement abordés : le potentiel énergétique lié aux ressources du territoire (géothermie, éolien,...), l'optimisation énergétique du tissu urbain, les liaisons et continuité des espaces naturels y compris au sein des zones urbaines, les possibilités d'économie d'eau, la gestion des déchets et du bruit.

D'autre part, le SCoT traitera les interrogations concernant le développement urbain du territoire, l'articulation des transports avec la diversité de l'habitat, la mixité sociale et la diminution de l'utilisation de la voiture, la densification raisonnée, le renforcement d'activités de proximité, l'accueil de nouvelles populations et ses impacts sur les équipements, l'équilibre habitat emploi, les nouveaux modes d'habiter, le maintien d'espaces agricoles économiquement viables, la conservation du caractère rural des villages, etc.

Le PADD du SCoT s'inscrira dans une logique de développement durable et devra répondre aux enjeux.

Au vu des orientations générales du SCoT et de son mode de réalisation, le document s'inscrira dans une démarche de développement durable et de pédagogie auprès des différents acteurs du territoire, ce qui permettra une meilleure mise en œuvre des recommandations. Le document s'oriente vers une urbanisation raisonnée qui prend en compte de nombreux critères et souhaite favoriser une densification de l'existant pour limiter l'étalement urbain et améliorer la protection des espaces naturels, pilier de l'identité locale.

Le SCoT suit les orientations principales du SDRIF et y fait de nombreuses références. Il sera donc très probablement en conformité avec le document. Pour les mêmes raisons, il apparaît évident qu'il sera en accord avec la réglementation nationale (loi SRU, code de l'urbanisme).

Le territoire est soumis à des règles résultant de nombreux documents d'urbanisme, s'appliquant à différentes échelles du territoire : PLU, PLH, PLD, SCoT, SDRIF. Malheureusement, ces documents restent souvent très riches en bonnes idées mais difficiles à mettre en application sur le territoire. On peut alors se demander s'il n'y a pas un problème d'échelle : ne serait-il pas plus facile d'appliquer les préconisations contenues dans ces textes s'ils homogénéisaient les territoires sur lesquels ils sont opposables ? Sur trois documents que sont le PLH, le PLD et le SCoT, on trouve déjà trois territoires différents, bien que pratiquement similaires. Le PLD s'applique aux secteurs III et IV de Marne-la-Vallée, le SCoT uniquement au secteur III, et le PLH au territoire de la Communauté d'Agglomération, qui contient toutes les communes du secteur III sauf deux...

C. De nombreux outils qui permettent la densification

Les outils à disposition des mairies...

En France, la propriété privée est un droit sacré et les procédures d'acquisitions foncières de terrains ou d'immeubles par les collectivités publiques se fondent sur le principe d'utilité publique. Ce type d'opérations permet d'installer un équipement, d'« assainir » un quartier ou de guider l'urbanisation par le biais de l'achat sur le marché, la préemption ou l'expropriation.

L'expropriation est la possibilité d'acquérir un terrain même si le propriétaire n'est pas vendeur. Cette expropriation est dite « d'utilité publique » lorsque « les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social ne sont pas excessifs par rapport à l'intérêt que présente l'opération » (Code de l'urbanisme). C'est une procédure extrêmement longue et complexe qui est soumise à enquête publique.

Le droit de préemption s'exerce dans certaines zones (dotés de « droit de préemption urbaine renforcée ») par le biais d'une déclaration d'intention d'aliéner (DIA) déposée obligatoirement en mairie par tout propriétaire vendeur. La municipalité peut se substituer d'autorité à l'acheteur en offrant un prix inférieur ou égal. Ce droit peut s'exercer sur des quartiers entiers et se manifeste alors comme une expropriation déguisée.

Les opérations d'expropriation et de préemption sont parfois justifiées par la lutte contre l'habitat insalubre, la nécessité de construire des logements sociaux ou de densifier un secteur.

Les zones d'aménagement concerté (ZAC) constituent une autre manière de faire évoluer un secteur urbain grâce à une intervention publique. Il s'agit de favoriser le montage d'opérations d'urbanisme par une concertation entre collectivités publiques et acteurs privés sur les plans techniques et financiers. La constitution d'une ZAC suppose une étude préalable et une concertation auprès des habitants et des associations de riverains. Une ZAC comprend un plan d'aménagement de zone (PAZ), avec ses règles de construction, ses normes...et notamment une division du territoire en lots identifiés selon leur vocation (habitat, industrie, commerce...), leur prix de vente ou encore le type de construction.

Des actions peuvent aussi être menées directement sur l'habitat dégradé et/ou inoccupé. Depuis 1977, les opérations programmées de l'amélioration de l'habitat (OPAH) sont devenues un outil courant d'intervention sur les quartiers anciens. Cette procédure repose sur une convention entre l'Etat, les collectivités et l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat (ANAH). L'objectif est d'accorder des subventions aux propriétaires bailleurs pour améliorer leurs logements. On a souvent constaté que les OPAH entraînaient un départ des populations modestes des quartiers anciens. C'est pourquoi l'ANAH a mis en place d'autres systèmes incitatifs comme une subvention plus élevée lorsque le propriétaire signe une convention de limitation des loyers, accepte d'héberger des RMIstes...

Synthèse

Le SDRIF qualifie la ville de Thorigny comme « ayant vocation à accueillir une urbanisation nouvelle car elle bénéficie d'une bonne desserte en transports, et qu'il est possible de construire en continuité du bâti existant ». Ceci est en contradiction avec l'étude des déplacements effectuée précédemment, qui a mis en valeur de nombreux dysfonctionnements, et qui montre au contraire qu'une nouvelle urbanisation n'est pas possible tant que nous ne résoudrons pas les problèmes des transports. De même, si de nouvelles familles s'installent sur le territoire, Thorigny et Dampmart se retrouveront dans une situation délicate de saturation des équipements, notamment scolaires.

Le logement à Thorigny comme à Dampmart convient globalement à la population : le rapport prix/confort y est meilleur qu'à Paris, et la proximité de la campagne et de la ville, ainsi que l'attrait du territoire de Marne-la-Vallée sont très certainement les principaux atouts des logements sur ces communes. Avec le temps, les populations sont devenues de plus en plus exigeantes et demandeuses de confort. De plus, les populations ont évolué : la durée de vie augmente, la taille des ménages diminue. Le logement doit donc s'adapter et se diversifier.

Comme beaucoup de communes françaises, Thorigny et Dampmart n'atteignent pas les 20% de logement social prescrits par la loi SRU de 2000 ; pire, le SDRIF, arrêté le 15 février 2007 par délibération du Conseil régional, n'a pour l'instant pas été voté et n'est donc pas en application, place les deux communes dans des zones à 30% de logements sociaux. Elles doivent donc faire un effort intense pour atteindre ces chiffres. La population a souvent une image négative du logement social, y associant nuisances et insécurité. Ce rejet du logement social peut s'expliquer par l'image des barres et des tours dégradées, omniprésente. Depuis quelques années, un travail sur l'architecture des logements sociaux est mené. Y associer une campagne de communication envers la population permettra de changer cette image faussée.

Les logements sociaux apportent de la mixité dans les quartiers. Ceci est une richesse pour la vie locale et indispensable pour stopper la ghettoïsation. Vivre ensemble et dans l'harmonie ne peut se faire sans donner à tous les mêmes opportunités. Ceci est un argument supplémentaire pour que les communes pallient leur manque de logements sociaux. Avant de réfléchir à toute nouvelle construction, il est primordial de s'intéresser à l'habitat déjà construit. Etre « développement durable », c'est avant tout se baser sur le présent, recycler et améliorer l'existant. Les chiffres de logements vacants (221 à Thorigny et 93 à Dampmart) peuvent être recoupés avec les besoins en logements sociaux : nous nous apercevons qu'il y a un important potentiel pour pallier les 70 logements sociaux manquants à Thorigny et les 155 de Dampmart.

Il existe un deuxième volet de la mixité : la mixité intergénérationnelle. Ce qui fait fuir aujourd'hui les jeunes adultes est le manque de petits logements en location, et les difficultés dues au manque de transports en commun efficaces. En effet, il est difficile pour un jeune d'habiter à Dampmart s'il ne possède pas de véhicule personnel. Nous constatons des besoins identiques pour les personnes âgées, en terme de petits logements et de transports en commun ; mais ces personnes sont attachées à leur commune, et, n'y trouvant pas de logements plus petits, choisissent de rester dans des logements souvent trop grands et isolés. Afin de générer de la mixité intergénérationnelle, il est important de réfléchir sur le parcours résidentiel intercommunal, ainsi que sur la vision des jeunes de ces territoires.

L'attrait d'une population pour un territoire s'explique par la présence d'équipements, d'une économie dynamique et pourvoyeuse d'emplois. Seulement, nous ne trouvons pas toujours ces activités à proximité des zones d'habitat. Ceci induit alors de nombreux déplacements. De plus, avec l'augmentation de la rapidité des transports et la généralisation de la voiture particulière (2 par ménage en moyenne), les travailleurs habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail. La congestion, les nuisances sonores ou les conflits d'usage de la voirie se banalisent. Ce phénomène est d'autant plus fort que Thorigny et Dampmart sont enclavées dans un

méandre de la Marne et ne disposent que de deux points de sortie. Ce territoire pourrait alors perdre de son attrait ; cependant, nous ne sommes pas dans un cercle vicieux ici car de nouvelles populations continuent de venir habiter dans nos deux communes.

Les problématiques de transport ne sont donc pas près de se résoudre sans un travail de fond sur ce sujet. Les modes doux et transports en commun ne sont actuellement pas assez performants mais peuvent constituer une piste de réflexion. De plus, nous pouvons réfléchir à la mise en place d'un axe supplémentaire de franchissement de la Marne au Sud des communes. Une deuxième piste de réflexion peut être de rapprocher les activités des espaces d'habitation, voire même de les intégrer au tissu d'habitat.

Le principal atout des communes est la présence d'un environnement de qualité. Entre les forêts, le plateau et la Marne, la population recherche un espace calme et verdoyant. Il est donc important de conserver ces espaces de nature. Cependant, de nombreux points nuisent à ces paysages. Tout d'abord, les espaces ouverts sont marqués par une coupure très nette avec les espaces urbanisés ; des dépôts de déchets viennent polluer ces franges. Nous pouvons nous demander si les espaces naturels sont au final véritablement utilisés et appropriés par les habitants. Est-ce que la simple vision du pavillon avec jardin leur suffit pour se sentir en périphérie ? La menace de voir les paysages grignotés par ce type d'urbanisation est forte. L'enjeu a bien été compris par les municipalités et nous avons constaté une volonté de leur part de faire de la Dhuis la limite à l'étalement de leur commune. Une réflexion supplémentaire peut se faire quant à l'évolution de la ZAC de Thorigny, située sur le plateau, qui formera une coupure dans la continuité agricole du plateau de la Brie. Il faudra faire en sorte que la ZAC soit la plus perméable possible et que des corridors verts rejoignent les deux morceaux du plateau.

Avec l'afflux de population, une question se pose : où loger les nouveaux arrivants ? Comme nous l'avons déjà dit, il n'est pas envisageable de continuer à s'étaler : l'étalement urbain entraîne des coûts supplémentaires, car il nécessite la construction de voiries et réseaux, mais aussi des pertes énergétiques prouvées dans de nombreuses études environnementales. Il faut donc envisager une densification des communes ; or, nous avons fait le constat que les élus des communes sont encore assez peu favorables à cette idée. Ils ne voient que des bâtiments collectifs de grande ampleur, mal entretenus et d'architecture massive. De même, les habitants sont-ils prêts à vivre dans du logement collectif ? Si oui, sous quelles conditions ?

Quel que soit le schéma d'urbanisation choisi, l'accueil de nouvelles populations ne peut se faire sans une réflexion sur les équipements : les équipements sanitaires que sont les stations d'épuration, mais aussi les équipements culturels et scolaires doivent être perpétuellement redimensionnés. Des projets d'agrandissement d'une école ou de construction d'un gymnase doivent être prévus, qui permettent ce renouvellement et impulsent une dynamique sur les quartiers qui les entourent.

Toutes ces questions doivent faire l'objet d'une réflexion globale qui devra s'intégrer dans une démarche de développement durable.

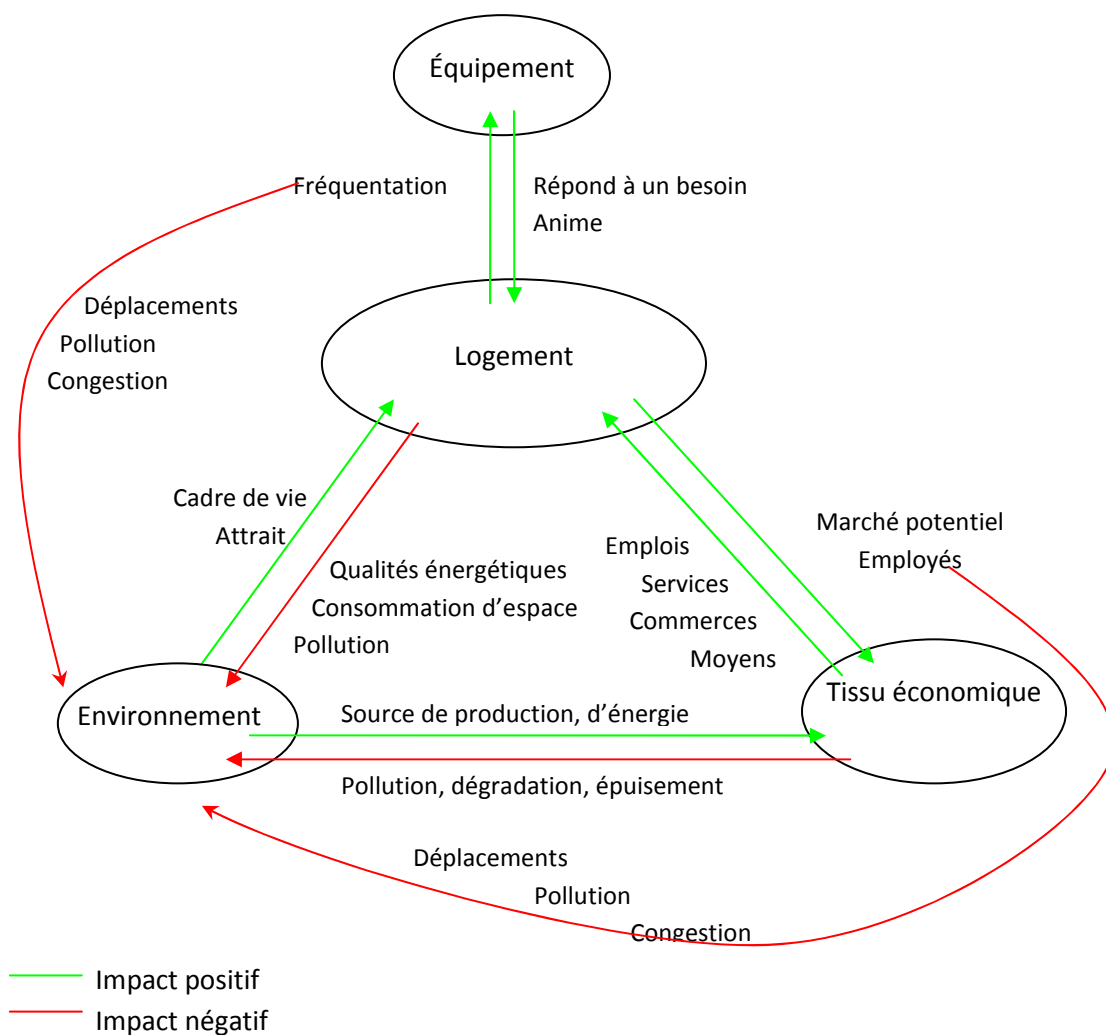


Schéma 11 : Interactions autour du logement

Réalisation : Stage MBG - 2009

Quid du développement durable dans nos communes ? A Thorigny comme à Dampmart, le développement durable n'est pas une évidence et encore moins une priorité. Nous avons relevé que les soucis de développement urbain se cantonnent aux problèmes de place, de manque de services, à la saturation des équipements ou encore aux lacunes en matière de transports en commun. Certes ces éléments entrent en ligne de compte dans une démarche de développement durable, mais nous noterons ici la non-prise en compte réelle du problème environnemental : la municipalité n'est pour l'instant pas dans une logique de mise en place d'une ville plus respectueuse de l'environnement, qui consommerait moins d'énergie, moins d'espace (et préserverait ainsi les zones naturelles et agricoles), et serait moins polluante.

Un développement durable de la ville préconiserait de mener des opérations globales, qui prendraient en compte en même temps le logement, les déplacements, la préservation des zones naturelles, la gestion des déchets, etc. Les opérations d'urbanisme menées jusqu'à maintenant par les municipalités de Thorigny et Dampmart ne sont pas dans cet esprit : pour ne citer qu'un exemple, la zone pavillonnaire des Moulins à Vent, construite au début des années 2000 à Thorigny, ne s'est préoccupée que de l'aspect habitat : la commune avait besoin de logements pour accueillir sa population et a construit une centaine de pavillons. Elle a par contre occulté le fait que la zone empiétait sur le plateau agricole et a totalement négligé de travailler sur les franges urbain/nature ; au propre comme au figuré, elle tourne le dos à la nature : aucune fenêtre ne s'ouvre sur les champs.

Les communes commencent maintenant à s'intéresser à un développement plus durable de leur commune, sous l'influence du SIEP, qui leur demande de préserver les zones agricoles et naturelles du territoire.

Le faible intérêt que les communes ont porté à ce type de développement jusqu'à maintenant se comprend très bien : l'abondance des espaces verts, le calme, la proximité d'espaces agricoles et des bords de Marne sont autant d'éléments naturels directement à portée de main. Nous comprenons alors le discours de certains qui se disent déjà « vivre avec et en respectant la nature ». Malgré tout, nous notons une extension urbaine jusqu'alors non maîtrisée, empiétant peu à peu sur les champs et les bois. Nous déplorons également le fait que certains propriétaires de terres agricoles émettent le souhait de vendre leur parcelle en tant que terrain constructible, au profit d'une urbanisation. Cet attrait pour l'argent plutôt que pour la préservation des terres agricoles est en totale contradiction avec les convictions affichées par ces personnes : elles ne veulent pas assister à la mutation de leur commune et encore moins à sa sur-densification, elles refusent de voir une population sans cesse croissante « défigurer » leur petit village proche de la ville.

En ce qui concerne Thorigny, nous avons relevé une identité forte des habitants de longue date qui se disent « très heureux de vivre sur cette commune », ils en sont fiers et ne veulent pas partir, mais ne veulent pas voir une trop grande population arriver dans leur commune et transformer cette petite ville en dortoir de banlieue. Quant à Dampmart, il est à noter que c'est une commune au long passé agricole, elle est habitée par des familles qui sont depuis des générations propriétaires de grandes parcelles, et de ce fait la notion de parcours résidentiel y prend tout son sens. C'est ainsi que nous avons observé un sentiment d'appartenance à la terre très fort sur cette commune, où le seul souci a longtemps été l'accueil de sa propre progéniture et le refus d'entrée aux autres.

C'est pourquoi nous avons un lourd travail de sensibilisation à faire aussi bien auprès des élus que des habitants et des opérateurs. L'enjeu étant de montrer aux populations qui y résident qu'elles peuvent accueillir une nouvelle population en construisant de la ville sur la ville, tout en leur prouvant que le développement durable est l'unique voie permettant la croissance urbaine et favorisant la préservation de leur cadre de vie.

DEUXIÈME PARTIE

LE TERRITOIRE PERÇU PAR SES ACTEURS, DES VISIONS PLURIELLES DU FUTUR

La première partie de ce rapport était consacrée à l'étude du territoire ; dans cette deuxième partie nous allons maintenant adopter une démarche plus sociologique, en déterminant et analysant quelles visions des communes en ont ses acteurs : habitants, opérateurs et élus. Nous avons menés des entretiens avec la population et les promoteurs et bailleurs sociaux, basés sur des questionnaires conçus par le sociologue et urbaniste Philippe Verdier dans le cadre du projet de recherche sur l'Architecture de la Grande Echelle mené à Tours en 2007-2008.

Ces enquêtes et entretiens poursuivaient plusieurs objectifs :

- Interroger la population permet de connaître et de comprendre les besoins des habitants, qu'ils soient ou non spécifiques à leur territoire. En nous inspirant de leurs réponses, et en prenant le recul nécessaire, ceci nous permettra ensuite de proposer des projets qui leur conviendront au mieux et qui constitueront une vraie réponse à leurs attentes.

Toute une partie du questionnaire concerne l'habitat collectif. Les habitants relient souvent cette notion avec barres, tours, banlieues et insécurité. Les questions posées sont une première approche de la densification pour la population : elles nous permettent de voir à quelles conditions la population accepterait de vivre dans une ville plus dense, et nous indiquent ainsi les points sur lesquels travailler dans les formes urbaines.

- Questionner les opérateurs, publics ou privés, nous semble important pour comprendre au mieux le marché de l'immobilier, et appréhender la manière dont sont aujourd'hui menées les opérations d'habitat. Nous voulons aussi cerner comment ces promoteurs et bailleurs sociaux qui travaillent sur Thorigny et Dampmart se situent dans le marché du logement : le Développement Durable est-il une préoccupation pour eux ? Quelles influences a-t'il sur leur manière de travailler ? Les opérateurs ont-ils de nouvelles règles à respecter ?

Alors qu'un SCoT est en cours de réalisation, la question du respect des documents d'urbanisme se pose : est-ce que les documents sont adaptés aux opérations menées aujourd'hui, ou sont-ils trop restrictifs, et peuvent constituer un frein pour certains projets, ce qui pousse les opérateurs à ne pas les respecter ?

- Enfin, s'entretenir avec les élus nous donne leur vision du futur, et nous renseigne sur la façon dont ils envisagent l'avenir de leur commune. Sont-ils prêts à voir leur territoire évoluer suite à une possible densification, ou préfèrent-ils bloquer toute urbanisation future et par là limiter l'afflux d'une nouvelle population ?

I. Les enquêtes auprès des habitants au cœur des réflexions sur les typologies d'habitat

Avant de faire des propositions sur le développement futur de Thorigny et Dampmart, nous avons choisi d'interroger leurs habitants. Nous cherchions à comprendre les besoins qu'ils expriment en termes de déplacement et de logement, et comment ils voient leur ville dans quelques années. Avant de réfléchir à une possible densification du territoire et de développer nos recommandations, il nous semblait important de consulter la population. Les habitants sont-ils prêts à vivre dans une ville plus dense ? Plus concrètement, à l'échelle de l'individu, cela signifie : sont-ils prêts à vivre dans du collectif ou du semi-collectif ? A disposer d'un jardin plus petit ? A adapter ou modifier leurs habitudes de vie ?

A. Les entretiens, un moyen de comprendre les habitants

Le questionnaire et l'avant rendez-vous

Des entretiens auprès de la population ne pouvaient se faire sans un accord préalable des municipalités : nous avons donc contacté les maires de Dampmart et Thorigny afin de les informer de notre souhait d'interroger les habitants. Ils ont apprécié cette initiative, mais nous ont averti que certaines questions pourraient avoir un fort impact politique ; mieux valait donc par exemple ne pas parler des projets des mairies de construire des logements sociaux, ce qui aurait pu inquiéter les habitants.

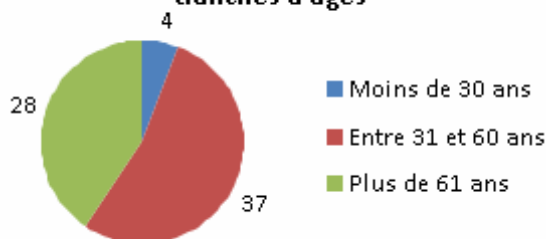
Les municipalités ont rédigé une lettre informant leurs administrés qu'ils étaient susceptibles d'être contactés par des étudiantes et leur demandant de nous réserver le meilleur accueil. Notre but était d'interroger un panel d'individus large, aux niveaux de l'âge, des CSP ou des modes de transports utilisés. Nous avons donc distribué 350 lettres dans des quartiers différents de la ville : des quartiers situés à différents endroits des communes, aux types et tailles de logements différents, etc.

Deux jours après avoir distribué les premiers courriers, nous avons contacté les habitants par téléphone afin de convenir d'un rendez-vous. Passant les appels dans la journée, beaucoup sont restés vains, et nous avons joint en majorité des personnes âgées ou des mères au foyer. Presque toutes ces personnes ont immédiatement accepté de nous rencontrer. L'envoi de lettres signées du maire a réellement eu un impact et permis de légitimer notre action. Les habitants ont eu l'air de s'intéresser à ce que font les communes et se sentent concernés par l'évolution de leur cadre de vie.

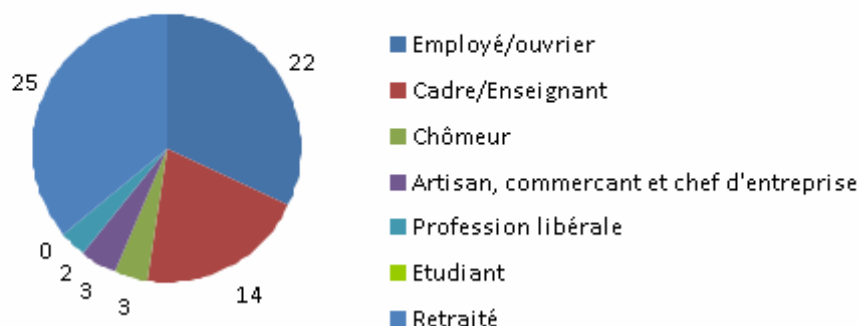
Pour tenter de diversifier notre panel, nous avons fait plusieurs séries d'appels en soirée : nous avons réussi à joindre plus de travailleurs et de jeunes familles, mais pratiquement aucun jeune, étudiant ou couple sans enfant, qui font pourtant partie de la population de Thorigny et Dampmart.

Pour pallier ce manque de jeunes, nous avons mené une investigation complémentaire dans notre entourage à partir de réseaux de sociabilité sur Internet. Le questionnaire qui leur était soumis a été adapté, et ne comprenait que des questions générales sur le logement. Ceci nous a permis de mettre en évidence les aspirations fortes de cette tranche d'âge.

Répartition des personnes interrogées par tranches d'âges



Classes Socio-Professionnelles



Graphique 2 : Statistiques sur les entretiens réalisés à Dampmart et Thorigny

Réalisation : Stage MBG - 2009

Le questionnaire que nous avons utilisé³² a été conçu par Philippe Verdier³³. Les questions sont réparties en cinq thèmes : le parcours résidentiel, les espaces naturels, le logement et les modes de vies, le rapport à la ville et les déplacements, ainsi que la connaissance des documents d'urbanisme.

Les questions étaient à l'origine destinées à des habitants du Val de Loire : nous les avons donc réadaptées au territoire de Thorigny et Dampmart. Nous avons de plus ajouté des questions sur les déplacements, notamment concernant l'arrivée possible du RER. Cependant nous avons choisi de rester au maximum fidèles au questionnaire originel.

La première partie concerne le logement et le quartier dans lesquels résident actuellement les habitants : nous les avons interrogés sur les raisons qui justifient leur choix de venir habiter dans ce logement et cette commune, sur les avantages et inconvénients de leur lieu de vie, sur la vie sociale dans leur quartier.

La seconde partie traite du logement et des modes de vie « préférés » : cette partie constitue le cœur des entretiens. C'est à ce moment du questionnaire que nous cherchons à connaître quel serait pour eux le logement de leurs rêves, et dans quelle mesure ils seraient prêts à vivre dans un logement et un quartier plus denses.

La troisième partie aborde le thème des espaces naturels : où les enquêtés aiment-ils aller ? Qu'y recherchent-ils ? Y a-t-il des espaces qu'ils évitent et pourquoi ?

³² c.f. Annexe p.241

³³ Sociologue et urbaniste à Orléans dans le cadre du projet de recherche sur l'Architecture de la Grande Echelle menée à Tours en 2007-2008. Voir C. DEMAZIERE, C. BLONDEL, F. HERNANDEZ & P. VERDIER, 11 mai 2009. *L'architecture de la grande échelle, programme interdisciplinaire de recherche 2ème session – Ingénierie des projets de territoire et conduite d'opérations d'habitat dans une région urbaine à forte valeur patrimoniale, le Val de Loire*. 66 pages.

La quatrième partie concerne les déplacements : quels modes de transports sont préférés par les enquêtés ? Quelle utilisation des transports en commun font-ils ? L'arrivée du RER aurait-elle un impact pour les habitants ?

Enfin, dans la cinquième et dernière partie, nous abordons des documents d'urbanisme.

Déroulement des entretiens

Nous avons pris 46 rendez-vous³⁴ (29 à Thoiry et 17 à Dampmart), entre le 8 et le 20 mai ; nous nous rendions seules ou à deux. Au total, nous avons interrogé 44 personnes à Thoiry et 25 à Dampmart. Pour les questionnaires aux étudiants nous avons reçu 21 réponses.

Une faille dans nos entretiens est le manque de personnes interrogées dans certains quartiers, notamment dans les HLM des Cerisiers. Dans ce quartier, nous avons eu beaucoup de difficultés à obtenir des rendez-vous. De plus, les habitants étaient tous plus « réservés» que lors des autres entretiens. Ceci peut s'expliquer par le fait qu'une réhabilitation est en cours ; peut-être les habitants n'ont-ils pas compris que notre travail est totalement extérieur à ce programme. Le climat de méfiance n'a donc pas été favorable à notre étude dans ce quartier.

Globalement, les entretiens se sont passés dans une ambiance sereine : nous n'avons pas senti de méfiance ou de retenue à notre égard. Quelques personnes étaient un peu plus sur leurs réserves au début de l'entretien, mais les premières questions, qui ne demandaient pas de réflexion, leur permettaient d'entrer progressivement dans l'entretien. Ils ne se sentaient pas brusqués, ce qui les mettait en confiance pour la suite.

La durée des entretiens a été assez hétérogène, de 15 minutes à deux heures. Les entretiens les plus courts n'ont pas forcément été les moins intéressants : les habitants répondaient directement aux questions, sans s'épancher et sans noyer leurs réponses dans un flot d'informations moins importantes.

Nous nous sommes demandées si les réponses que nous avons eues reflètent bien ce que pensent les interrogés : les habitants peuvent avoir tendance à se justifier auprès des enquêteurs. Ainsi, quand nous leur demandions de nous parler de leur logement rêvé, nous nous rendons compte que les réponses correspondent souvent à leur situation actuelle : les personnes qui n'avaient pas de jardin affirmaient ne pas en vouloir, les personnes en appartement disaient ne pas vouloir de logement individuel. Peut-être se convainquent-ils que ce qu'ils vivent est bien ce dont ils rêvent.

Enfin, certains interrogés donnaient l'impression d'avoir préparé leurs réponses : pensant que notre travail pourrait avoir une répercussion, ils ont peut-être mis en avant ou exagéré les problèmes qu'ils voulaient voir résoudre par la municipalité (réfection d'une chaussée, réparation d'un réseau d'assainissement, etc.).

B. Un dépouillement minutieux qui met en lumière les besoins satisfaits et à satisfaire des habitants

La suite de notre rapport est constituée des dépouillements des entretiens, qui se sont déroulés en trois phases : retranscription des entretiens dans des tableaux d'analyse en suivant l'ordre des réponses indiquées

³⁴ 56 rendez-vous avaient été pris avec la population, mais seuls 46 entretiens ont été réalisés : 9 personnes ont « oublié » le rendez-vous ou refusé de nous ouvrir la porte, et un entretien a été considéré comme irrecevable (les réponses données étaient légèrement confuses du fait du taux d'alcoolémie de la personne interrogée)

par les enquêtes³⁵ ; identification de différentes thématiques qui reviennent fréquemment dans les réponses aux questions ; croisement de ces thématiques en fonction du quartier, de la commune de résidence, de l'âge et des CSP des interrogés. Nous avons sélectionné huit questions qui nous ont semblé les plus intéressantes à étudier dans le cadre de notre étude.

Nous avons dépouillé principalement des questions concernant le logement : d'une part, parce que ce thème touche directement la problématique de notre étude ; d'autre part, parce que c'est à ces questions que les interrogés ont donné les réponses les plus détaillées et les plus fournies, et que nous avons donc eu le plus d'informations à traiter.

Parmi les cinq thèmes abordés dans le questionnaire, deux n'ont pas été analysés en profondeur. Tout d'abord, les questions sur les déplacements. Un dépouillement rapide a montré que les réponses obtenues rejoignent globalement les points forts et les points faibles que nous avons relevés dans notre diagnostic. Concernant l'arrivée possible du RER à la gare de Thorigny d'ici 20 ans, les réponses ont été très tranchées : aucun Dampmartois interrogé n'y voit d'intérêt, et seuls les plus jeunes de Thorigny (moins de 40 ans) pensent que ce pourrait être un avantage pour la commune.

Parmi les questions que nous avons choisi de ne pas développer se trouvent aussi celles sur la connaissance des documents d'urbanisme (PLU et SCoT notamment) : une analyse rapide des résultats montre que pratiquement aucun habitant interrogé (64) ne connaît ces documents. Ce résultat montre aux municipalités que si elles veulent que leur population s'implique dans l'urbanisme de leur commune, un travail de communication doit être entrepris.

Les paragraphes suivants représentent les résultats des huit questions choisies. Pour chaque question, nous avons expliqué quel type de résultat nous recherchions.

I - THEME ITINERAIRE RESIDENTIEL

Première question : Accession à la propriété, localisation dans la commune, avantages financiers, attachement au territoire : quatre critères d'installation qui reviennent systématiquement³⁶

A travers cette première question, nous cherchions à discerner les principales raisons données par les habitants pour venir habiter dans cette commune, notamment afin de déterminer les attraits essentiels de nos deux communes. De plus, nous cherchions à voir si ces attentes avaient été satisfaites et ce qui était apprécié et ce qui ne l'était pas dans leur nouveau mode de vie.

Comment avez-vous été amené à vivre ici ?

L'une des réponses les plus citées à cette question est le **désir d'accession à la propriété**, notamment dans les lotissements de maisons individuelles. « Nous voulions devenir propriétaires d'un pavillon avec un jardin ». Pour les personnes ne vivant pas en lotissement qui ont acheté une maison individuelle, rue Galliéni et chemin des Thuilliers notamment, le souhait était surtout de « vivre dans un logement individuel, grand et avec un jardin ». Cette différence de discours peut s'expliquer notamment par la différence de CSP des populations : les habitants des pavillons semblent être en majorité des employés/ouvriers, alors que les habitants des grandes

³⁵ c.f. Annexe p. 251

³⁶ c.f. questions 2 et 4 du questionnaire

maisons individuelles font plus partie des cadres et professions intellectuelles supérieures. Pour les premiers, l'accession à la propriété est souvent vécue comme une fin en soi, une réussite. Pour les seconds, devenir propriétaire semble vécu comme un évènement plus normal, presque logique, donc pas utile d'être cité.

En un second temps, la **question financière** apparaît dans les réponses de **13 dampmartois sur 25** contre seulement **12 thorigniens sur 44**. En effet, les deux communes présentent l'avantage principal d'un prix du foncier plus bas que dans les communes voisines. Ceci est renforcé à Dampmart où, dans les années 70, « **les terrains ne coûtaient presque rien** ».

Viens ensuite le choix de la localisation. Pour les habitants de Dampmart, ceci correspond au fait d'« **être à la campagne** ». Ils recherchent « **l'esprit campagne du village** ». Les habitants du bourg de Thorigny entendent plus une « bonne localisation » comme la « **proximité de la gare donc à Lagny ou Thorigny** » et de leur lieu de travail, mais pas les commerces et services que peut procurer un centre ville. Ces personnes n'avaient parfois qu'un seul véhicule en venant s'installer ici et pensaient utiliser les transports en commun. Ceci est un point important et distingue vraiment les deux communes : Dampmart est appréciée pour son côté « **nature** », Thorigny plus pour son côté « accessible ».

Nous remarquons aussi un fort attachement à la ville pour les personnes âgées. A partir de 50 ans, les habitants semblent chercher davantage à rester à l'intérieur de leur commune. Elles disent notamment chercher à garder des relations avec les voisins et à vivre à proximité des lieux qui leur rappellent leur jeunesse : « **nous allions souvent camper dans la forêt des Vallières³⁷ quand nous étions jeunes** ».

L'avez-vous ressenti comme le fruit d'un choix, d'une opportunité ou d'une obligation ?

Pour toutes les personnes interrogées qui sont **locataires**, aidées socialement ou non, le fait de venir habiter dans leur logement **est une obligation**. Aux Cerisiers³⁸, le choix des habitants a plus été dirigé par le montant du loyer que par les qualités « matérielles » du logement : « Nous avons pris le premier logement pas trop cher que nous avons trouvé » ou encore « on nous a proposé ce logement qui était dans notre budget mais on a accepté plus par obligation car il ne nous plaisait pas tellement ». Il en est de même pour les habitants du Clos Fleuri et pour les trois personnes les plus jeunes interrogées durant les enquêtes. Assez logiquement, une réelle divergence d'opinion apparaît entre ces locataires et les propriétaires qui ont véritablement choisi leur logement.

Est-ce que le fait de venir habiter ici a eu un impact sur votre façon de vivre ?

Dans l'ensemble, tous sont satisfaits de leur changement d'habitation, même ceux pour qui cela était vu comme une obligation.

Pour **19 personnes sur 44** à Thorigny et pour **16 sur 25** à Dampmart, le changement de logement a eu un impact sur leur façon de vivre, majoritairement de façon positive. Ce changement est caractérisé par l'amélioration du cadre de vie : les habitants aiment « **se sentir comme en vacances le week-end** » et « **être à la campagne** ». Ce constat est valable quels que soient les âges des personnes interrogées. C'est un plus soulevé par les jeunes de pouvoir « **garder une vie citadine, tout en profitant des avantages de la campagne** ». A Dampmart, **9 habitants sur 25** ont déploré des répercussions négatives en matière de transports : venir habiter dans le village a rallongé leur temps de transport, voire même créé une dépendance à leur voiture. « **Je suis beaucoup plus dépendante de ma voiture que quand j'habitais en Seine Saint Denis parce qu'ici, il y a beaucoup moins de transport en commun** ». Ces plaintes proviennent principalement de personnes qui ont privilégié un environnement campagnard lors de leur emménagement. Ils n'avaient sans doute pas conscience

³⁷ Forêt située au Nord de Thorigny et Dampmart

³⁸ Quartier d'habitat social au Nord de Thorigny

des problèmes de déplacement que pose la localisation particulière de Dampmart, à l'écart des grands réseaux de transport.

Deuxième question : Une satisfaction globale du lieu de vie³⁹

Grâce à cette question nous cherchons à comprendre ce que les habitants apprécient dans leur logement : nous pouvons alors cerner ce que nous devons réutiliser dans nos propositions de nouvelles formes d'habitat, et ce qui devra être amélioré.

La majorité des habitants du sud de la commune de Thorigny (**13 sur 19**) disent apprécier la localisation de leur logement par rapport aux transports, à leur travail ou aux commerces : « **on est proches de tout** » ; alors que les habitants du Nord, résidants sur le plateau, n'en parlent jamais. Pourtant, en comparant les distances des différents quartiers au centre-ville de Thorigny, nous nous apercevons que les Cerisiers et les Moulins à Vent sont situés à égale distance de la mairie par rapport aux maisons les plus éloignées de la rue Galliéni (environ 750 m). Le **dénivelé est un véritable inconvénient pour les habitants du Nord** car il complique les déplacements.

Après le facteur localisation, les habitants des collectifs du bourg et des maisons individuelles du quartier Galliéni à Thorigny nous ont parlé des **avantages matériels** de leur logement : « nous avons une cave, un balcon », « j'ai un grand jardin, la maison a des grandes pièces bien orientées par rapport au soleil ».

Enfin, à Thorigny, **sur 44** personnes interrogées, seules **14 ont abordé la question du lien social**. Sur ces 14 personnes, 8 habitent dans le lotissement des Moulins à Vent. **Ils apprécient le fait que les enfants puissent se retrouver pour jouer ensemble, que les relations avec les voisins sont souvent bonnes** : « on s'entend bien entre voisins, nos enfants jouent ensemble dans le bassin de rétention, ça crée des liens », bien que tous ne considèrent pas que les conditions de sécurité soient réunies : « les enfants courent dans tous les sens, vont et vient autour du bassin de rétention et dans toutes les ruelles alentours et ils sont sans surveillance aucune, un jour il va arriver quelque chose de dramatique ». En outre, les habitants regrettent également l'absence de lieu de sociabilité : « **on n'a pas d'endroit pour discuter à part dans la rue** ». Dans les autres quartiers, la plupart des habitants n'ont pas précisé le besoin de relations avec leurs voisins. Dans les habitats collectifs (aux HLM des Cerisiers ou aux collectifs du centre bourg), seuls deux habitants ont évoqué la question. C'est donc dans un quartier de maisons individuelles que la question des relations avec autrui a été la plus prégnante, et non dans les logements collectifs. La rue est donc potentiellement un lieu d'échange dans les lotissements puisqu'elles sont peu ouvertes sur le réseau routier communal et sont donc peu passantes. Nous ne retrouvons pas de tels espaces au milieu des quartiers d'habitat collectif, ce qui peut être un frein aux relations sociales.

Qu'appréciez-vous le moins dans votre logement et votre quartier ?

Alors que les enquêtés ont apporté beaucoup de réponses à la question sur les avantages de leur logement et de leur quartier, ils ont eu plus de difficultés à nous parler d'éventuels points négatifs. Les personnes interrogées se disent majoritairement satisfaites de leur habitat. Les habitants sont dans un processus d'auto-justification par rapport à leur choix et il est normal de n'avoir que peu de retours négatifs sur leurs logements.

Néanmoins, parmi le peu de réponses apportées, une est tout de même revenue fréquemment : le problème des **transports** et du **stationnement**. Quels que soient les âges, quartiers ou communes, les habitants se plaignent du manque de transports en commun et de places de parking, ainsi que de la dépendance à la

³⁹ c.f. question 6 du questionnaire

voiture. Ils se disent « oubliés des transports ». C'est en effet ce que nous avons mis en évidence dans notre diagnostic sur les transports en commun.

Enfin, parmi les personnes plus âgées, certaines ont regretté la forte urbanisation récente à laquelle elles ont assisté sur leur commune. Elles **regrettent leur cadre de vie d' « avant »** et les changements qui sont survenus avec les nouvelles constructions. Elle critiquent souvent la pollution, le bruit des voitures et des avions : « c'est un peu plus bruyant et le quartier a changé. C'est moins rural qu'avant. »

II – THEME UTILISATION DES ESPACES NATURELS

Troisième question : Un environnement apprécié mais pas seulement pour ses qualités naturelles⁴⁰

A travers leur utilisation des espaces naturel, ce qu'elles y apprécient et si leur présence a participé au choix du logement, nous cherchions à savoir si les personnes interrogées profitent véritablement de ces espaces ou s'ils participaient seulement au cadre de vie.

La proximité de tels espaces a-t-elle joué un rôle dans votre choix de vivre ici ?

Pour **11** interrogés sur **25** de Dampmart et **31** sur **44** de Thorigny, la **présence d'espaces naturels n'a pas joué de rôle décisif** dans le choix de venir vivre ici. Dans les quartiers d'habitat social des Cerisiers et du Clos Fleuri, vivre près de la nature n'a même jamais été cité. Cependant, l'ensemble des personnes interrogées **apprécie que les chemins soient aménagés** : les jeunes familles aiment pouvoir s'y promener en toute sécurité avec les enfants, et les personnes âgées y faire leurs ballades quotidiennes. « **C'est un truc en plus** », « nous pouvons nous promener sans voitures et sans la pollution qu'elles produisent »

Qu'appréciez-vous dans les espaces naturels ?

A Dampmart, **parmi les 14 personnes** qui ont répondu « oui » à la question précédente, seulement **la moitié**, qui correspond aux plus de 60 ans, dit **apprécier ces espaces pour leur aspect naturel**. L'autre moitié, les moins de 60 ans, affirment venir chercher dans un tel cadre « **calme et tranquillité** ». La nature « sauvage » n'est donc recherchée que par une minorité, qui « ne voudrait pas que ce soit taillé à la Le Notre ». Pour les autres, la présence de la nature **participe à un cadre de vie de qualité**. Il y a donc différents points de vue entre ceux qui recherchent un environnement naturel aménagé, véritable lieu de loisirs, de promenades et de jeux, et ceux qui souhaitent que la nature reste authentique.

III – THEME LOGEMENT ET MODES DE VIE PREFERES

Quatrième question : L'émergence de nouvelles envies⁴¹

Avant de mener ces entretiens nous pensions qu'en demandant aux habitants quel serait le logement de leurs rêves, nous serions confrontés à une majorité de « pavillon avec jardin et piscine ». Tout l'intérêt du

⁴⁰ c.f. questions 22 et 24 du questionnaire

⁴¹ c.f. question 12 du questionnaire

questionnaire a été de mettre en évidence au contraire qu'une part non négligeable des personnes interrogées ne recherche pas ce type d'habitat.

Si on vous libérait de toutes contraintes matérielles, quel serait votre logement rêvé ? Si vous deviez/vouliez quitter ce logement pour un autre, quel type de logement rechercheriez-vous ?

La majorité des personnes interrogées ont pour **idéal la maison individuelle**. Elle représente le confort et la préservation de l'intimité. Cependant, les habitants ne recherchent **pas systématiquement un grand jardin ni la vie en périphérie**. Ceci est surtout prépondérant dans les quartiers d'habitat social collectif où les habitants rêvent d'« une maison individuelle avec un jardin pas trop grand juste pour pouvoir manger dehors, proche du centre ville et avec des voisins ».

Nous notons cependant quelques exceptions à ces réponses-cliché :

Un résultat intéressant se dégage des entretiens avec les habitants des Cerisiers et du Clos Fleuri, quartiers en collectif social : sur les neuf personnes interrogées, qui appartenaient à des générations différentes (un jeune, cinq familles et trois retraités), toutes déclarent rechercher de l'individuel. Dans l'autre quartier de collectif, le collectif du bourg à Thorigny, seules trois personnes sur neuf déclarent chercher un logement individuel. Ils ne remettent pas en cause leur mode de vie, mais recherchent des améliorations techniques pour leur confort. Cette **méfiance envers le collectif est donc sans doute due aux conditions des logements** : les Cerisiers et le Clos Fleuri sont beaucoup plus **dégradés** que le collectif du bourg et, **excentrés**, jouissent d'une localisation bien moins intéressante que ce dernier.

Malgré cette volonté de vivre dans de l'individuel, les habitants des collectifs ne rejettent pas la proximité sociale induite par leur logement, au contraire : tous les habitants du Clos Fleuri disaient vouloir rester à proximité de leurs voisins ; nous retrouvons le même discours aux Cerisiers.

La vie en collectif n'est donc pas rejetée par les habitants : en travaillant sur la localisation des logements dans la commune, et en apportant un confort adapté aux attentes des habitants, il semble donc tout à fait possible de leur faire apprécier ce type d'habitat.

Dans les maisons individuelles des Thuilliers, une personne déclare vouloir vivre dans un **logement écologique**. Il s'agit d'une jeune mère de famille qui se sent concernée par les questions d'habitat durable pour ses enfants mais aussi pour elle-même. Elle fait partie de cette nouvelle génération qui souhaite « avoir un environnement sain et **faire des économies d'énergie** ». De même aux Moulins à Vent, un habitant se dit conscient que son habitat n'est pas « ce qu'il faudrait », et qu'il devrait habiter dans une maison individuelle plus petite avec jardin, mais écologique et plus proche du centre ville.

Quant à la localisation, seulement huit thorigniens déclarent vouloir vivre en périphérie, quatre ne veulent pas être trop près du centre, et vingt souhaitent se rapprocher du centre ville ou de la gare. Ceci est encore plus fort à Dampmart où personne ne mentionne le mot « périphérie », ni même « campagne » et onze personnes sur vingt-cinq **voudraient se rapprocher des commodités**, de leur travail ou de la gare. Même les familles ne recherchent pas particulièrement la périphérie. Ceci rejoint les problèmes de transport décrits à Dampmart : les habitants en ont tellement assez des difficultés de déplacement auxquels ils doivent faire face quotidiennement qu'ils sont prêts à renoncer au côté campagne qu'ils disaient apprécier dans une question précédente. Dans l'ensemble, ceux qui ne veulent pas vivre trop près du centre ville ont moins de 40 ans.

Globalement, les **personnes âgées** se sentent peu concernées par cette question : elles ont déjà réalisé leur rêve à une période de leur parcours résidentiel, ou se sentent trop vieilles pour déménager. « J'ai eu ma grande maison avec un grand jardin dans le temps, mais cela ne me convient plus, je ne peux plus l'assumer physiquement...non je ne regrette pas, je suis simplement réaliste ». Les discours s'orientent vers de **l'habitat**

collectif ou de petites maisons avec un petit jardin, tout comme les pré-retraités qui ne se voient pas entretenir une grande surface pendant leurs vieux jours. L'habitat collectif attire aussi les quelques jeunes interrogés.

Enfin, nous pouvons constater qu'à cette question, les personnes aux plus faibles revenus n'ont souvent rien répondu : elles ne recherchent rien car elles pensent ne jamais pouvoir partir.

Cinquième question : Des habitants facilement convaincus par les nouvelles formes d'habitat⁴²

Les éco-quartiers sont mal connus des français. Ils pensent bien souvent que ce sont des quartiers fermés et réservés à une certaine catégorie de population. A travers les questions suivantes, nous voulons voir si les individus changent d'opinion lorsque nous leur expliquons ce qu'est l'habitat durable.

Connaissez-vous les éco-quartiers ? Seriez-vous prêt à vivre dans un quartier de ce type ? À garer votre voiture à 5 minutes de votre domicile ? À investir dans une maison économe en énergie ?

Sur 69 personnes interrogées, 54 ne connaissent pas les éco-quartiers. Après explications, quinze ne veulent pas y habiter, quatre sont hésitants ou ne se sentent pas concernés par le sujet, et 50 tenteraient bien l'expérience. Malgré un manque flagrant de communication sur le sujet et une **quasi non-connaissance** de ce type de quartier, les habitants sont dans l'ensemble très **intéressés et curieux**, et y habiter les attire.

Ceux qui ne sont pas convaincus par les éco-quartiers se disent soit trop âgés, « ce sont des logements pour les jeunes », « pour l'avenir », soit les voient comme des **quartiers très denses**, et craignent que les habitants y vivent les uns sur les autres. Ceci vient peut-être du fait que, lorsque nous leur présentons les éco-quartiers, nous en parlons comme de lieux de vie en communauté. Une fois encore, nous remarquons que la vie en collectif est crainte par ceux qui ne la connaissent pas. Quant à la question de la non-présence de la voiture à l'intérieur du quartier, une grande majorité est prête à accepter cet inconvénient à condition que des aménagements pratiques soient mis en place pour faciliter le dépôt des courses, les déplacements avec les enfants, et que la question de la sécurité des garages soit traitée. La question de la sécurité a uniquement été abordée à Thorigny. Globalement, les personnes interrogées sont toutes d'accord sur le principe et voient les **quartiers écologiques** comme **l'avenir de l'habitat** « D'accord, si c'est bon pour la planète ».

Les habitants sont facilement séduits par les nouvelles technologies pour les économies d'énergie. « Cela vaut le coup car cela fait faire des économies et ce sont des maisons plus saines ». Ils seraient tous **prêts à investir, mais uniquement sur du logement neuf**, « pour ne pas avoir à réaliser de gros travaux », et à condition que des **aides financières leur soient accordées**. Les personnes âgées se lamentent de ne pas pouvoir réaliser ce genre d'opération car ils n'en verraient pas la rentabilité à long terme. « Pour les jeunes et pour lutter contre le réchauffement climatique oui, mais pas notre âge car c'est un investissement qui ne serait pas rentabilisé ». Nous avons de plus remarqué qu'une petite minorité de personnes habitant en logement social ou en logement collectif ne sont pas intéressées car cela rapporterait à leur bailleur, et pas à eux.

Préfèreriez-vous vivre dans un appartement collectif près du centre-ville et de la gare, ou dans une maison individuelle avec jardin, mais plus éloignée du centre-ville ?

⁴² c.f. question 14 du questionnaire

Spontanément, les personnes interrogées n'ont pas choisi l'une des deux réponses proposées mais opté pour quatre types de réponses : « un appartement collectif », « près du centre-ville et/ou de la gare », « dans une maison individuelle avec jardin », ou enfin « éloigné du centre-ville ». Nous avons remarqué qu'à Dampmart, les **personnes âgées** nous parlaient en priorité de la localisation, préférant vivre proche de la gare, des commerces ou du centre ville. Ils sont donc plus attachés à la **localisation** qu'au type de logement. A Thorigny ce sont plutôt les personnes entre deux âges qui s'intéressent le plus à leur localisation. « Pour l'instant, je préfère vivre en périphérie mais quand je serai plus vieille j'irais plutôt dans le centre ». Parmi les **plus jeunes**, beaucoup ont simplement abordé l'individuel, laissant de côté la localisation : le **type de logement** est donc pour eux le plus important.

Le début de la question a amené les personnes interrogées à réfléchir sur l'habitat durable, sur des nouveaux modes de vie. A la fin de la question, nous remarquons quelques contradictions entre les réponses que nous obtenons maintenant et celles données à la question précédente : ainsi, des personnes qui voulaient vivre en individuel dans la question précédente se disent maintenant prêtes à vivre dans du collectif. Nous remarquons que les individus peuvent facilement changer d'avis si les choses leur sont bien exposées : le cliché du pavillon risque d'en pâtir, au profit de l'habitat durable.

Sixième question : Plus qu'un jardin, les personnes recherchent un espace extérieur privatif⁴³

La possible densification de la ville implique entre autres une diminution de la taille des parcelles et des jardins. Avec cette question nous voulions voir si les personnes interrogées pourraient se passer d'un jardin privatif, et apprécieraient un jardin collectif ou une forme plus moderne d'espace vert, de type toit végétalisé.

Pour vous, est-ce important d'avoir accès à un jardin ?

Les habitants de Dampmart sont unanimes quant au fait qu'un jardin leur est **indispensable**. A Thorigny, les résultats sont plus contrastés : seules 28 personnes sur 43 estiment avoir absolument besoin d'un jardin, qu'il soit collectif ou individuel.

Sur les 17 personnes habitant en collectif à Thorigny, 13 ne souhaitent pas avoir de jardin. Certaines préfèrent un balcon, ou veulent juste éviter d'avoir trop d'entretien. « Je me contente d'aller voir la verdure ailleurs, dans les espaces publics, car chez soi c'est trop difficile à entretenir ». Cet argument est aussi repris par les personnes âgées vivant seules et les personnes interrogées les plus jeunes.

Seriez-vous prêt à vivre dans du collectif avec jardin ouvert à tous les résidents ?

Dans cette question, les interrogés devaient s'imaginer vivre en collectif. Treize habitants n'ont pas voulu répondre car ils refusent tout simplement l'idée de vivre dans du logement collectif : nous avons vu à travers cette question que les habitants de maisons individuelles ne veulent « surtout pas habiter dans du collectif ».

Parmi les 56 personnes qui ont répondu, 14 personnes de Dampmart et 14 de Thorigny accepteraient **un jardin collectif** « à partir du moment où il est bien **entretenu** ». Cette condition revient souvent, que ce soit l'entretien des végétaux, les déjections animales ou les incivilités des individus. Les personnes parlent aussi du **manque d'intimité** que provoque un jardin collectif : « Nous ne voulons pas de jardin collectif sinon les enfants des voisins seraient en permanence devant chez nous ». Les personnes vivant dans du logement collectif sont

⁴³ c.f. questions 16, 17 et 18 du questionnaire

quant à elles toutes désireuses de bénéficier d'un jardin collectif, mises à part deux personnes vivant dans les collectifs du bourg de Thorigny qui sont habituées à ne pas en avoir.

Du collectif avec un jardin privatif (au rez-de-chaussée) ou un balcon ?

Hormis les personnes qui refusent catégoriquement tout habitat collectif, toutes les personnes interrogées accepteraient de vivre dans du collectif à condition de bénéficier d'un **jardin privatif**, même celles qui refusaient de vivre dans du collectif avec jardin collectif. Les habitants veulent posséder un endroit bien à eux, où ils se sentent totalement chez eux, comme si vivre en collectif leur ôtait ce **sentiment d'intimité et de propriété**. Cette peur du manque d'intimité reviendra dans la question suivante. Ce besoin d'espace privatif est surtout prégnant chez les jeunes familles de moins de 40 ans.

Chez les personnes plus âgées, une majorité a répondu à ces questions par la négative : elles ne veulent pas vivre en collectif avec jardin collectif ou privatif. Au vu des réponses aux questions précédentes, la raison n'est pas qu'elles refusent le collectif : au contraire, la plupart d'entre elles disaient rechercher un appartement en collectif. C'est donc que les personnes les plus âgées estiment ne pas avoir besoin d'espace vert.

A la place d'un jardin privé, aimeriez-vous pouvoir profiter d'un jardin familial/ouvrier ? D'un toit terrasse/végétalisé ?

Les réponses sont ici mitigées. A Thorigny 20 personnes sont intéressées et 20 ne le sont pas. A Dampmart, 8 personnes sur 25 ne sont pas intéressées. La raison principalement évoquée est la distance : les habitants ne veulent pas **devoir se déplacer loin de leur logement pour aller jardiner**. Plusieurs estiment que « c'est un principe intéressant, mais pas pour moi ».

55 personnes sur 69 voudraient profiter d'un toit terrasse ou végétalisé. La question de la sécurité et des contraintes techniques a été plusieurs fois abordée, mais dans l'ensemble les personnes interrogées sont plutôt curieuses de ces nouveaux espaces de vie. « Cela serait sympathique de vivre sur les toits, avec la vue que nous avons ici. »

Question 7 : Vous et vos voisins : qu'accepteriez-vous ?⁴⁴

Dans cette question nous demandons aux enquêtés combien de voisins ils accepteraient d'avoir s'ils devaient habiter dans du collectif. Souvent, la réponse était non pas un nombre de voisins, mais plutôt un nombre d'étages et une forme de bâtiment. La raison en est sûrement que, voyant les personnes hésiter et ne sachant pas très bien quel chiffre donner, nous les aidions et leur faisons des propositions (« 3 ? 25 étages ? Plutôt une barre ou une tour ? Vous acceptez les voisins au dessus et en dessous ou sur les côtés ?). L'intérêt des réponses n'est donc pas dans le chiffre précis d'étages que les habitants ont donnés, mais plutôt dans l'ordre de grandeur (petit collectif, 3-4 étages, grand collectif).

Pour 24 des 69 personnes interrogées, le nombre de voisins ou d'étages n'a pas d'importance. Ils se moquent de vivre dans un grand ou un petit collectif, ils désirent juste vivre avec des voisins calmes. Ce sont principalement des retraités qui souhaitent « que l'on ne parque par les vieux d'un côté et les jeunes de l'autre », « il faut de la mixité sinon cela ressemble à une maison de retraite ».

⁴⁴ c.f. question 20 du questionnaire

Pour 26 personnes, majoritairement de moins de 40 ans, vivre dans un **collectif de 3 à 4 étages** leur semble correct et **vivable**, mais c'est un maximum. Ils ne pourraient pas habiter dans des tours ou des grands immeubles.

Quatre personnes veulent du « petit collectif » : ces habitants n'ont pas répondu un nombre d'étages, mais bien précisé qu'ils voulaient du petit collectif, avec seulement quelques familles. « J'aimerais bien vivre dans un petit collectif où nous serions trois ou quatre familles, en ayant chacun un espace de jardin ».

Dans les deux communes, les 15 personnes qui refusaient tout collectif ou réclamaient un petit collectif ont toutes entre 40 et 50 ans. Cette génération serait donc celle qui veut le plus d'indépendance. Ils ont été habitués à vivre dans un logement individuel et sont moins ouvertes au changement que les plus jeunes.

Enfin, 11 personnes refusent toujours de vivre dans du collectif. Nous pouvons comparer ce résultat avec les réponses que nous avons obtenues pour la question sur le logement rêvé, où 44 personnes avaient répondu vouloir vivre dans de l'individuel : nous nous rendons alors compte que, après avoir expliqué rapidement que les logements collectifs n'étaient pas tous des grandes barres dégradées, beaucoup d'habitants deviennent plus réceptifs. « C'est vrai que le logement collectif n'est plus comme les anciens HLM qui étaient comme des cages à lapin ». Ainsi, parmi les 27 personnes qui recherchaient une maison individuelle, 23 ont changé d'avis et déclarent pouvoir vivre en collectif : même si cela ne veut pas dire qu'elles chercheraient du collectif si elles devaient déménager, cela montre qu'elles n'y seraient pas complètement opposées.

Assez logiquement, toutes les personnes qui habitent déjà en collectif ne posent pas de limite : soit elles se moquent complètement du nombre de voisins, soit elles disent être très bien en R+4, ce qui correspond à leur situation actuelle. Il aurait évidemment été intéressant d'interroger des personnes vivant dans des grandes tours, pour voir si elles rechercheraient du collectif plus petit ou si un grand nombre d'étages et de voisins ne leur pose pas problème.

Nous avons enfin analysé les entretiens pour voir, parmi les personnes qui **rejetent le collectif** (logement ou jardin), quels sont leurs arguments. Trois thèmes reviennent plusieurs fois : la crainte de **perte d'intimité** liée à l'entassement, les **problèmes de bruit** et la **peur de l'insécurité** et des incivilités. Ces inquiétudes peuvent être assez facilement éliminées par un travail purement technique sur l'isolation phonique. De plus, un travail sur les vis-à-vis ou les entrées individuelles, qui peut se faire dans les collectifs petits ou moyens (R+2 à R+4) devrait ôter ce sentiment d'entassement et de manque d'intimité. La peur de l'insécurité est sans doute en grande partie véhiculée par les images d'émeutes qui ont eu lieu dans les banlieues dégradées de la région parisienne ; une campagne d'information et de communication devrait être menée pour ramener une image positive et vraie des collectifs.

Entretiens complémentaires :

Comme nous l'avons expliqué dans la partie « Les entretiens, un moyen de comprendre les habitants », nous n'avons pas réussi à joindre assez de jeunes pour faire des entretiens. Pour pallier ce manque, nous avons utilisé un réseau de sociabilité sur Internet, et soumis une partie du questionnaire à des jeunes, étudiants ou

travailleurs. Pour ne pas que les réponses soient biaisées, nous avons évidemment interrogé des jeunes de tous horizons et de toutes formations, pas seulement de futurs aménageurs. Nous avons bien insisté sur le fait qu'ils devaient répondre en tant que jeunes, et ne pas se projeter dans l'avenir. Les questions posées traitaient du type de logement recherché, de sa situation dans la ville, et du thème des déplacements. Nous avons reçu 21 réponses.

Quinze jeunes préfèrent habiter dans du collectif, contre six dans de l'individuel. Parmi ces derniers, trois souhaitent vivre en collocation dans une maison. Huit personnes interrogées recherchent de la mixité, et veulent des voisins de tous âges, mais cinq préfèrent être entourés seulement de jeunes, craignant que vivre avec des personnes âgées soit trop contraignant, notamment au niveau du bruit. Les jeunes recherchent donc principalement à vivre dans du **logement collectif** et pas forcément se retrouver seulement entre eux.

La deuxième question concernait le jardin : l'accès à un espace vert est-il primordial ? Souhaitez-vous un jardin privé, collectif ? Une terrasse, un balcon ? Six personnes aimeraient pouvoir profiter d'un jardin privé, cinq d'un jardin collectif, et cinq se contenteraient d'un accès à un jardin public. Six personnes ont répondu qu'avoir un jardin privé serait agréable, mais que ce n'était pas primordial. Nous pouvons dire que les jeunes apprécient la présence d'un **espace vert proche de leur logement**. Mais ils ne sont pas prêts à en **assumer l'entretien**.

Au niveau de la situation dans la ville, une réponse domine largement : 19 personnes recherchent un logement **dans le centre-ville**. Ce résultat est lié à la question suivante, qui concerne les moyens de déplacement : 16 personnes veulent avoir accès à des transports en commun, quatre seulement préfèrent utiliser leur véhicule personnel. Il est connu que la desserte en commun est moins bonne en périphérie des villes qu'en centre-ville, et que les jeunes ne possèdent pas tous une voiture. De plus, ils apprécient cette situation pour pouvoir sortir se divertir régulièrement.

Enfin, en ce qui concerne la situation par rapport aux commerces, les résultats sont contrastés : sept personnes veulent vivre à proximité des petits commerces, six à proximité d'une grande surface, et six veulent avoir accès à quelques petits commerces mais être proche d'une grande surface pour pouvoir faire les courses hebdomadaires. Cela dépend du budget de chacun ainsi que des facilités d'accès.

La question suivante leur demandait de classer les critères localisation, esthétique et coût lors du choix d'un logement : **le coût est classé en premier** pour 14 personnes, alors que pour sept personnes la localisation dans la ville est le critère le plus important. L'aspect esthétique n'est primordial pour personne. Cette importance de l'aspect financier est revenue dans la dernière question, où nous voulions savoir quel quartier ils choisiraient s'ils avaient le choix entre un logement écologique et un logement traditionnel. Seules deux personnes opteraient pour le quartier écologique : toutes les autres choisiraient le quartier « le moins cher ».

Les jeunes choisissent donc en premier lieu un logement à bas prix, en centre-ville, bénéficiant de transports en commun et de commerces variés ainsi qu'un jardin à proximité. Le logement collectif est bien accepté car il permet bien souvent de satisfaire tous ces points.

Synthèse

Ces résultats sont issus de l'analyse de seulement 67 entretiens : nous sommes donc conscientes que nous ne pouvons les généraliser sur l'ensemble des communes et sur les autres territoires. Cependant, avec les contraintes de temps qui nous sont fixées, nous avons pris le parti de nous appuyer sur ces résultats, et montrer comment il est possible de transformer les aspirations des habitants en projets adaptés à leurs besoins.

Des points-clés sont ressortis des entretiens, concernant le cadre de vie, le logement, les espaces naturels, les déplacements, etc. : des points négatifs, qui pointent ce que nous devons modifier ou améliorer, et des points positifs, qui nous montrent ce qu'il faut conserver.

Constat	Que faire ?
Amour du cadre de vie	Faire des projets urbains cohérents avec l'ambiance et la taille des communes
Sentiment d'isolement dans la commune	Renforcer les liens entre les quartiers et développer les axes de transport doux
Manque de commerces	Apporter des commerces qui redynamisent les centres-bourg
Curiosité pour le logement écologique et durable	Développer les logements et quartiers durables
Peur du collectif	Travailler sur l'isolation, les vis-à-vis, des accès privatifs
Besoin d'espaces privatifs	Faire en sorte que chaque logement dispose d'un jardin, d'une terrasse ou d'un balcon
Besoin d'espaces verts collectifs	Conserver les espaces existants et en aménager d'autres
Recherche de mixité générationnelle et lien social	Construire des logements de tailles variées, qui attireront des publics divers
Transports en commun non adaptés	Mener une réflexion à l'échelle régionale pour améliorer les réseaux, les horaires, etc.

Tableau 7 : Récapitulatif des enjeux liés aux modes de vie actuels et exemples de pistes de réflexion à mener

Source : Stage MBG - 2009

Il est intéressant de comparer nos résultats avec ceux obtenus à l'issue d'entretiens menés l'année dernière dans le Val de Loire⁴⁵ : les besoins exprimés par les habitants sont-ils spécifiques au territoire, où correspondent-ils à une attente générale de la population ?

Il est assez difficile de confronter les résultats car, bien que travaillant à partir du même questionnaire, ce ne sont pas les mêmes questions qui ont été dépouillées, et pas utilisé les mêmes critères de dépouillement. Certaines informations, concernant notamment le besoin d'espace, ne figurent pas dans leur rapport.

Cependant, certaines réponses concordent : nous retrouvons par exemple la même volonté de vivre en maison individuelle que sur notre territoire. Pour les habitants interrogés dans le Val de Loire, cette recherche de l'individuel était expliquée par la volonté d'avoir un jardin et d'éviter les problèmes de promiscuité. Nous retrouvons donc la peur du collectif, qui revient souvent dans les dépouillements.

Les résultats des travaux sur l'agglomération tourangelles ont montré la même non-connaissance des quartiers écologiques et de l'habitat durable, accompagnée d'une curiosité pour ces nouveaux types d'habitat. Les

⁴⁵ D. CAILLE, S. GAYME, L. LARMAILLARD, S. LEBON, E. PRAGOUT, K. ZHENG. Pour une meilleure compréhension des relations entre projets de territoire, opérations d'habitat et modes de vie en Val de Loire. Septembre 2008.

habitants ont, comme ceux de nos communes, précisé qu'ils étaient prêts à investir pour économiser l'énergie à condition de bénéficier d'aides financières.

Enfin, les entretiens avaient montré l'attachement des habitants à leur cadre de vie, notamment pour ceux vivant à la campagne : nous retrouvons ici le discours des dampmartois.

Sur ces points, nos résultats concordent donc parfaitement avec ceux obtenus en Val de Loire. Encore une fois, il est évidemment impossible de généraliser à partir de deux exemples, qui ne totalisent que 113 entretiens. Nous pouvons cependant dire que les attentes et besoins exprimés par les personnes que nous avons interrogées ne sont pas surprenants, et qu'ils sont même assez communs. Nous ne sommes donc pas face à une demande spécifique et territorialisée, mais plutôt à une demande sociale générationnelle.

II. Des opérateurs tiraillés entre développement durable et rentabilité

Nous avons analysé précédemment les documents d'urbanisme qui régissent la construction et la mise en place des projets sur notre territoire, ainsi que la manière dont sont retranscrits les objectifs du futur dans ces mêmes documents.

Il est maintenant naturel que nous nous interroguions sur la manière dont les opérateurs (promoteurs et bailleurs sociaux) construisent leurs projets et sur la manière dont ils s'imprègnent au préalable des projets de territoire. Notre but ici est de percevoir l'influence de la réglementation des documents d'urbanisme au regard de celle exercée par le marché de l'immobilier. Deux questions se posent :

- Qu'est ce qui guide les opérateurs dans leur manière de conduire un projet d'habitat ? Sont-ils réellement concernés par les documents d'urbanisme et si oui jusqu'à quel point ?
- Le Développement Durable, question importante qui revient souvent dans le projet du territoire, fait-il partie de leurs préoccupations ?

Nous nous sommes entretenues avec deux bailleurs sociaux qui sont intervenus sur les communes :

- FSM : bailleur social maître d'œuvre du projet de logements sociaux de Dampmart ;
- OPIEVOY : bailleur social en charge de la réhabilitation du collectif des Cerisiers à Thorigny

Nos entretiens étaient basés sur un questionnaire⁴⁶ conçu par Philippe Verdier⁴⁷. Le guide pour les opérateurs contient quatre questions spécifiques aux opérations sur lesquelles les opérateurs interviennent et 25 questions regroupées en quatre thèmes :

- Itinéraire professionnel ;
- Spécificité de l'organisme ;
- Les bons programmes et les autres ;
- Urbanisme, planification.

N'ayant pu interroger de promoteurs privés, nous avons complété ces entretiens avec l'étude du site Internet et des plaquettes publicitaires de Promogim, promoteur privé opérant dans la région.

Nous avons analysé le discours des opérateurs dans leur globalité afin d'en dégager les similitudes, tout en gardant à l'esprit que ces professionnels sont avant tout des commerciaux qui veulent vendre leur produit.

1- Une logique tournée vers le profit

Le groupe OPIEVOY (Office Public Interdépartemental de l'Essonne, du Val-d'Oise et des Yvelines) est un **opérateur public** qui opère selon une « logique de service sous contrainte économique »⁴⁸, c'est-à-dire qu'il prend en compte les besoins des élus en matière d'opération sociale. Il fait ensuite un **compromis entre la commande émise et la rentabilité envisagée pour son compte**, pour proposer son projet de logements.

La société FSM est, quant à elle, un **opérateur privé** qui **négoce avec les élus sur le produit attendu afin de maximiser son profit** : « Le droit des sols est impératif mais la négociation avec les élus est primordiale pour faire un projet. »⁴⁹ En effet, les techniciens prennent d'abord en compte les règles de constructions définies dans le POS pour construire un maximum d'espaces habitables, puis négocient avec les élus pour vendre leur

⁴⁶ c.f. Annexe p. 255

⁴⁷ Sociologue et urbaniste à Orléans dans le cadre du projet de recherche de l'Architecture de la Grande Echelle menée à Tours en 2007-2008 en collaboration avec C.Demazière, C.Blondel et F.Hernandez.

⁴⁸ Pour une meilleure compréhension des relations entre projets de territoire, opérations d'habitat et modes de vie en Val de Loire. D. Caille, S. Gayme, L. Larmaillat, E. Pragout, K. Zheng, septembre 2008, p 51

⁴⁹ Entretien 16 juin 2009 avec FSM

projet. Nous sommes ici « dans une logique de négociation imposée par les outils réglementaires mis à disposition du décideur politique ».

2- L'opération réussie

Pour les promoteurs, la **satisfaction des habitants** est le premier élément d'une opération de qualité. C'est à travers le service après-vente que se fait cette appréciation. Si le promoteur n'intervient plus ou peu sur les constructions une fois les clefs remises, alors cette opération peut être qualifiée de satisfaisante. La qualité des opérations représente pour lui une garantie de réussite pour le futur : « *J'espère que toutes nos opérations sont belles et bonnes. Si elles ne sont pas bonnes, nous ne les faisons pas. Il faut réunir les deux conditions sinon nous ne signons pas* »⁵⁰.

De même, l'**appréciation des élus** et des autres interlocuteurs du programme est importante pour placer l'opérateur en bonne position sur le marché. **La qualité de l'opération est donc un point essentiel** : si l'opération n'est pas de bonne qualité, elle nuira à l'image de l'entreprise. Pour FSM, le gage de qualité est l'image que se font les gens de son opération. « *Il faut que ce soit une bonne opération, qui va rester dans la mémoire des voisins, oublier que c'est du logement social.* »⁵¹

En second lieu, le **cadre de vie et la qualité de l'environnement** apparaissent d'une grande importance. La présence de la nature est, selon les opérateurs, essentielle pour **valoriser une opération**. « *L'objectif premier de Promogim, en tant que constructeur immobilier, est de créer avec ses partenaires une dynamique de succès dont la finalité est l'amélioration du cadre de vie de ses clients* ». De même, FSM souligne l'importance que joue l'intégration de l'opération dans son environnement notamment par « *l'intégration du bâtiment dans son site d'implantation, la maîtrise de la qualité de l'air [...] la préservation des ressources naturelles [...] : l'enjeu du programme est le respect de l'environnement existant* ». **Un habitat respectueux de son environnement** passe aussi par le **respect de labels écologiques** comme la certification HQE ou le label Habitat Environnement, qui confère à l'opérateur une certaine image de marque. « *Chez nous tout est construit au minimum en HPE RT (norme de niveau thermique).* »

Les espaces publics jouent aussi un rôle important, qu'il s'agisse de simples halls d'entrée ou de jardins communs, de places publiques. L'aspect esthétique est par ailleurs souligné, il faut « *soigner l'architecture car des bâtiments moches ne peuvent pas contribuer au bien être des habitants...* »⁵².

Le prix semble être le troisième facteur de qualité d'une opération. Pour les **opérateurs sociaux**, il s'agit de construire à bas prix pour proposer des **loyers peu élevés**. Cependant, ils se placent dans des logiques de gestion de patrimoine et de durabilité des opérations. Ils recherchent donc une **rentabilité à long terme** tout en optimisant les coûts de fabrication et d'entretien notamment en produisant de la qualité. Ils évitent de plus certains facteurs extérieurs qui font augmenter le prix du logement (une localisation prisée par exemple) afin de garantir des loyers bas. Chez OPIEVOY : « *tout est une question de budget [...] nous essayons d'optimiser les financements* »

A l'inverse les **promoteurs immobiliers privés** n'ont qu'un seul but : vendre leur produit sitôt terminé pour **tirer le maximum de bénéfices le plus rapidement possible**, et commencer rapidement de nouvelles opérations.

Enfin, la localisation est perçue comme un facteur de rentabilité : « *Le but est de louer 100% des logements, il faut donc faire des logements meilleurs que ceux de nos concurrents par la qualité architecturale et en restant sur des communes pas trop loin de tout* »⁵³. En somme la commercialisation d'un produit est plus rapide si

⁵⁰ Plaquette d'information de Promogim

⁵¹ Entretien 16 juin 2009 avec FSM

⁵² Entretien du 02 juin 2009 avec OPIEVOY

⁵³ Plaquette d'information de Promogim

celui-ci se situe dans une **zone recherchée par les clients**, une zone facile d'accès, proche des commerces et des services et proche des bassins d'emplois.

3- Un engagement pour le Développement Durable qui mérite d'être soutenu

Pour les opérateurs interrogés, **l'éco-quartier est d'abord un label** qui renvoie entre autre aux démarches HQE, H&E, CERQUAL et AEU⁵⁴. Le développement durable occupe une place centrale dans leur démarche de projet. FSM applique le « label habitat environnemental » qui consiste en un aménagement des logements adaptés à toutes les situations de la vie (vieillesse, handicap...) auquel s'ajoute un service d'aide à la personne. Pour la société, agir dans un esprit de développement durable est une réflexion globale, qui va de l'orientation des maisons par rapport au soleil à la mise en place de panneaux solaires en passant par « la suppression de l'éclairage public aux heures et endroits inutiles ». Promogim s'engage *« activement dans la construction de logements répondant à des normes de plus en plus élevées dans les domaines de la préservation de l'environnement et de l'énergie »*. Quant à OPIEVOY il utilise *« des matériaux nouveaux pour réduire les charges des habitants »*

Ces préoccupations laissent présager une évolution grandissante dans la prise en compte du développement durable, du point de vue de l'environnement et en matière d'énergie par les opérateurs immobiliers.

D'après les opérateurs il n'existe pas de réelle attente de la part du public sur les éco-quartiers, *« car le grand public ne sait pas ce qu'est un éco-quartier »*⁵⁵. Les opérateurs ont réfléchi à ce problème et s'accordent sur le fait que **les français ne sont pas prêts à investir dans le développement durable** parce que *« cela coûterait trop cher et que le public n'est pas prêt à payer »*⁵⁶.

Il est toutefois intéressant de nuancer ce discours avec celui de plusieurs architectes qui ont trouvé des solutions d'habitat écologique à des coûts inférieurs ou égaux de ceux d'une construction classique. Un travail pédagogique est sans doute à mener auprès des opérateurs et des habitants pour contrecarrer certaines idées reçues.

De plus, il apparaît clairement dans les propos des opérateurs que, pour promouvoir les éco-quartiers, **un véritable portage politique serait nécessaire**. Premièrement, les opérateurs ne semblent pas prêts à se lancer seuls dans le développement durable car aujourd'hui ils considèrent que ce ne serait pas rentable : *« on ne peut y arriver que si l'on nous oblige »*⁵⁷. De plus, ils semblent penser qu'il n'est pas dans le devoir de leur entreprise d'anticiper le développement durable. Ainsi l'opérateur privé semble attendre que ce soit l'Etat qui les contraigne à ne produire que des bâtiments répondant à une qualité environnementale.

4- Des documents d'urbanisme plus ou moins adaptés à la construction

La consultation du POS est une étape indispensable dans le montage d'une opération : *« Nous épluchons tout dans le PLU ou le POS jusqu'au bout, le PLU a une valeur définitive. »*, déclare FSM pendant que Promogim annonce *« c'est mon cahier des charges ; il est important de connaître ce que l'on peut faire sur le terrain pour pouvoir fixer et adapter le prix de vente »*. Cette consultation permet d'**évaluer le terrain** en prévoyant *« un bilan du nombre de logements qui peuvent être construits »*⁵⁸. Ainsi, au-delà des règlements dictés par ces documents, ce sont surtout la SHON et le COS qui intéressent les opérateurs. Ces outils *« permettent de savoir où l'on peut construire le plus de logements et donc être rentable »*⁵⁹.

⁵⁴ c.f. démarche AEU an annexe p. 260

⁵⁵ Entretien 16 juin 2009 avec FSM

⁵⁶ Entretien 16 juin 2009 avec FSM

⁵⁷ Entretien du 02 juin 2009 avec OPIEVOY

⁵⁸ Entretien 16 juin 2009 avec FSM

⁵⁹ Entretien 16 juin 2009 avec FSM

Cependant le POS est aussi perçu comme une contrainte : « *ce sont des documents trop figés qui ne laissent aucune place à l'innovation architecturale [...] Il doit être plus global, c'est à dire être un projet et non pas un règlement* »⁶⁰.

Quant aux documents d'urbanisme réalisés à des échelles plus globales comme le SCOT, le PLD ou le PLH, ils ne semblent pas concerner les opérateurs de près. « *Nous ne consultons pas les ScoT [...]. Ils sortent trop tard et quand enfin ils sortent ils sont déjà à réviser, ils sont sans cesse en retard avec leur temps ! Je préfère ne pas les regarder, ce ne sont pas des documents porteurs* »⁶¹.

Les opérateurs tiennent à ajouter, dans un premier temps, que **les documents d'urbanisme sont inadaptés à la réalité du terrain**. Ainsi, certains règlements ne sont pas applicables car ils présentent des **incohérences entre les règles dictées et ce qui peut réellement être fait**, « *certaines terrains sont trop petits et dérogent de ce fait à certaines règles de distances à la voirie* »⁶². « *Par exemple, sur les Schémas d'Aménagement, il faudrait travailler sur la voirie, c'est primordial. Ensuite il faudrait recréer des trames urbaines* ». Dans un troisième temps, **les documents d'urbanisme ne seraient pas réalisés à la bonne échelle**. Certains opérateurs regrettent des **différences de règlements entre territoires voisins**, par exemple, dans le cas d'un terrain qui est à cheval sur deux communes qui imposent un COS différent. Il est nécessaire d'avoir une cohérence entre les documents pour les traiter à une plus grande échelle que la commune.

« *Il faut que les PLU soient développement durable, c'est-à-dire qu'ils permettent d'utiliser des modèles de construction que l'on n'utilise pas encore.* »⁶³

Après le droit des sols, **la négociation avec les élus** est l'élément indispensable dans la démarche de projet. Elle constitue, pour les promoteurs, une phase « imparable » pour une opération réussie. Les élus **contribuent en effet au bon déroulement du projet**, car « *ce sont eux qui connaissent le terrain, ils sont chez eux* ». Le portage politique contribue donc au bon déroulement d'un projet. L'un des opérateurs précise que « *la concertation doit intervenir le plus en amont possible pour que l'on puisse prendre en compte les différentes préoccupations et problématiques des uns et des autres* »⁶⁴. Les techniciens constatent **un manque de connaissances techniques des élus sur les sujets liés à la construction** : « *les élus veulent toujours mettre leur petite touche, ils sont très demandeurs mais manquent cruellement de technique, ils ne connaissent ni les priorités ni la finalité en matière de bâtiment* »⁶⁵.

Les points de discordance avec les élus concernent principalement l'emplacement des opérations, le stationnement et l'architecture des logements.

A travers les propos des opérateurs, il est possible d'identifier leurs priorités pour réaliser des projets. La recherche de rentabilité du terrain tant par sa localisation que par ses caractéristiques de constructibilité est l'élément conducteur dans l'esquisse des formes d'habitat. L'opérateur s'appuie sur les documents d'urbanisme communaux, mais aussi sur les stratégies territoriales urbanistiques découlant des discussions avec les élus. En effet, les documents de planification existants sont à une échelle trop grande pour cibler le projet d'une commune. Il est important que l'opérateur suive le projet communal pour mieux intégrer le projet et donner une bonne image de son entreprise aux élus et aux habitants. Enfin, le développement durable est de plus en plus intégré aux projets, en partie par conviction environnementale mais surtout parce que c'est un argument de vente supplémentaire.

⁶⁰ Entretien 16 juin 2009 avec FSM

⁶¹ Entretien 16 juin 2009 avec FSM

⁶² Entretien du 02 juin 2009 avec OPIEVOY

⁶³ Entretien 16 juin 2009 avec FSM

⁶⁴ Entretien 16 juin 2009 avec FSM

⁶⁵ Entretien 16 juin 2009 avec FSM

III. Le projet communal selon les élus

A. Thorigny-sur-Marne

L'équipe municipale de Thorigny est présidée par Thibault Guillemet, natif de Thorigny et plus jeune maire de France (28 ans), qui est actuellement en thèse de sociologie. A ses côtés Nacera Torche, jeune maire-adjointe à la Politique Urbaine et à l'Environnement.

Le maire de Thorigny est conscient des enjeux posés par la densification, sur lesquels la communauté d'agglomération Marne et Gondoire l'incite à réfléchir. Il n'est pas favorable à un développement urbain trop important sur sa commune : *« Il faut densifier, certes, mais à une échelle adaptée à la taille de la commune, [...] il faut densifier avec beaucoup de parcimonie [...] je vois plutôt plusieurs petites opérations disséminées sur l'ensemble du territoire »*⁶⁶.

Il avance deux arguments qui vont à l'encontre d'une augmentation de la population sur sa commune. Le premier, et non le moindre, est celui du **dimensionnement des équipements** de la commune : *« Les écoles sont saturées et il n'y a pas de place pour créer d'autres équipements scolaire ou de loisirs ; or si une nouvelle population afflue il faudra bien scolariser les enfants sur la commune... »*. Le deuxième est tout aussi important : *« Si on doit densifier il faut d'abord réfléchir aux transports, or nous avons de gros problèmes de ce côté-là : les routes sont de mauvaise qualité sur de nombreux tronçons »* ; puis il poursuit sur le côté financier : *« le département ne nous débloque pas les fonds pour améliorer notre voirie, alors si nous devons densifier il faut nous en donner les moyens »*. C'est donc avant tout un **manque de moyens** et d'infrastructures qui seraient le frein à une augmentation de la population et à une densification de la commune.

D'après lui, la population est contre le changement sur sa commune et peu favorable à la venue de nouvelles populations car cela implique la construction de nouveaux bâtiments, et donc un changement dans le cadre de vie : *« Le paysage ne sera plus le même depuis leur fenêtre »*

De plus, la conservation du caractère verdoyant de la commune est très important à ses yeux : *« Nous souhaitons garder les parcelles allongées car les espaces verts qui s'y trouvent doivent être préservés : cela fait partie du paysage de la commune et constitue une réserve pour la biodiversité »*. Ainsi il se positionne **contre le comblement des îlots**, qui serait de plus une opération foncière longue à réaliser, coûteuse et mal perçue par les habitants.

Le maire connaît les enjeux du Grenelle de l'environnement : *« Le développement durable est un problème actuel qui nous concerne tous, mais nous avons d'autres priorités pour l'instant »*. En effet, c'est pour l'instant la question du **logement social** qui est au cœur de la politique municipale. *« Il nous faut proposer une politique urbanistique volontariste qui favorise la mixité sociale et intergénérationnelle, en construisant des logements sociaux pleinement intégrés dans la ville, en réhabilitant des immeubles, des pavillons. »* Nous pouvons penser que cet élan en matière de logement social produira un habitat relativement dense et c'est sans doute par cette voie que se jouera la gestion urbaine dans le futur.

La municipalité souhaite **travailler en coopération avec les opérateurs** afin de réaliser sur son territoire des opérations de logements à l'image et dans le respect de ses habitants : *« Il nous faut insister auprès des bailleurs privés et sociaux pour qu'ils travaillent sur les logements existants, qu'ils portent une plus grande attention à la qualité de vie des habitants, aux problèmes de proximité et d'entretien. Cela permettra d'éviter la cristallisation des problèmes posés entre intervenants, locataires, villes, habitants à proximité, ainsi que les risques de mise en état d'insalubrité et d'insécurité du bâtiment, etc.... »*.

⁶⁶ Entretien du 03 mai 2009 avec Monsieur Guillemet

La concertation est une étape importante et à ne pas négliger aux yeux de l'équipe municipale. Il existe des associations de locataires, le maire effectue des « ballades citoyennes » au sein des quartiers pour rencontrer les habitants, et des réunions de concertation sont fréquemment organisées sur plusieurs quartiers de la commune.

Le PLU est en étude et la mairie est consciente qu'elle doit y intégrer des outils pour prévenir l'étalement urbain, protéger son patrimoine vert, mais surtout pour éviter de « défigurer la commune », ce que pourrait provoquer une densification non maîtrisée. C'est dans l'optique de gérer les espaces urbains non construits ou à reconvertir que la ville se donne les moyens d'acquérir des terrains et des biens immobiliers pour constituer des réserves foncières. Elles permettront la réalisation encadrée d'opérations de logement.

B. Dampmart

A l'inverse de Thorigny, l'équipe municipale est à Dampmart plus âgée et plus conservatrice. Le maire, Monsieur CARRE, et son adjoint à l'urbanisme Monsieur DELPECH, souhaitent un développement en interne et modéré pour la commune. L'enjeu et projet de la municipalité est d'**assurer le parcours résidentiel de sa propre population**, mais pas d'attirer une nouvelle population.

Le parc de logements sociaux étant très peu développé, il est pour Dampmart important de pallier ce manque, notamment pour permettre aux jeunes et aux personnes âgées de rester sur la commune. Pour une commune comme Dampmart, atteindre les objectifs de la loi SRU est déjà un challenge, mais atteindre les 30% de logements sociaux préconisés par le SDRIF semble vraiment compliqué, et la municipalité n'est pas déterminée à atteindre un tel chiffre.

Les arguments de la municipalité contre la densification sont en réalité de l'ordre de l'augmentation de la population. En effet, tout comme à Thorigny, les élus s'inquiètent de la capacité de leurs équipements, celle de l'école, mais aussi celle des infrastructures routières. Il s'agit tout d'abord de **trouver des solutions aux problèmes de circulation** qui encombrent la commune. En effet, des idées de création de voirie à l'Est de Dampmart ont été évoquées, ainsi que la réfection de la voirie. Cependant, le principal frein est celui du **manque d'aides financières** « *S'ils veulent qu'on construise il faut qu'ils nous aident à refaire nos routes !* »⁶⁷. La commune est pour le moment dans une impasse. Il lui faudra trouver des solutions peu coûteuses et rapides à mettre en place.

Les préoccupations de développement durable sont ici absentes des discours et **c'est principalement la satisfaction des électeurs qui est visée**. Une guerre de pouvoir a notamment éclaté lors des dernières élections municipales entre les propriétaires de foncier agricole, cherchant à transformer leurs terres en terrains constructibles, et les défenseurs de la ruralité Dampmartoise. C'est donc dans la protection des espaces naturels et agricoles que les questions de lutte contre l'étalement urbain affichent leurs enjeux.

C. Comparaison entre les deux politiques

Au premier abord, les municipalités de Thorigny et de Dampmart semblent ne pas prendre la question de l'étalement urbain de la même manière. La première souhaite développer sa commune et sait qu'elle devra étudier plus précisément comment cela est possible vu l'espace dont elle dispose. La seconde est réticente à l'idée d'attirer une population venant de l'extérieur. Cependant, les communes partagent des enjeux communs et poursuivent les mêmes objectifs que sont la protection des espaces verts et agricoles, le maintien de

⁶⁷ Entretien du 12 mai 2009 avec Monsieur Delpech

l'aqueduc de la Dhuis comme limite à l'étalement urbain, ou encore la conservation de l'identité communale. De plus, **la construction de logements sociaux** étant un enjeu commun aux deux communes, et ne pouvant se faire que par opérations isolées pour favoriser la mixité sociale, elle **passera obligatoirement par une réflexion sur la densification des communes**. Les municipalités ont d'ores et déjà commencé à chercher des solutions. Trouver des dents creuses et y proposer des projets, tout en limitant l'impact sur le voisinage et en préservant de grands espaces de verdure à l'intérieur des agglomérations, sera la travail des communes dans les années à venir.

Mais actuellement, **les communes n'ont pas les moyens** pour assurer le foncier nécessaire aux opérations, ni la création et la réfection des équipements existants. Ils n'ont de plus pas une vision à long terme, pensant ayant comme échéance la fin de leur mandat. Les opérations ne sont donc pas étudiées dans le but de construire la commune du futur mais dans l'objectif de répondre uniquement aux besoins du présent. Enfin, les élus imaginent des travaux de grande envergure et une arrivée massive de population lorsqu'ils abordent la notion de densification. Bien au contraire, **la densification devrait être perçue comme un phénomène progressif mais dont nous devons tenir compte dès aujourd'hui pour concevoir et localiser judicieusement les opérations d'habitat et d'activités**.

Les entretiens avec les différents acteurs du territoire nous permettent de confronter leurs visions sur l'avenir des deux communes en matière d'habitat, leurs attentes et leurs façons de concevoir la ville à long terme. Le point de vue des habitants, opérateurs et élus sur le développement durable et la densification montrent que leur mise en place sera un parcours long et difficile.

Alors qu'il est aujourd'hui présent quotidiennement dans les médias, le développement durable n'est pas encore rentré dans les mœurs des français. Parmi le panel d'habitants que nous avons interrogés à Thorigny et Dampmart, beaucoup de personnes se disent curieuses de l'habitat durable, des nouvelles technologies qui permettent des économies d'énergie, bien qu'elles connaissent généralement très peu ce domaine. Cependant, peu sont prêtes à investir : les habitants réclament des aides financières. Pour les élus, faire du développement urbain durable n'est pas encore devenu une priorité : les besoins des communes sont ailleurs, notamment dans les logements sociaux. De plus, avoir une démarche de développement durable prend du temps, alors que les équipes municipales n'ont souvent que les 6 ans de leur mandat pour mener leurs projets. Pour les opérateurs, bailleurs sociaux et promoteurs privés, le développement durable est de plus en plus présent : pour certains c'est par conviction personnelle, pour d'autres c'est juste un argument de vente et un moyen supplémentaire pour gagner de l'argent.

Pour l'instant, très peu d'acteurs du territoire donnent la priorité au développement durable : il faudra du temps et un soutien politique fort pour que ça le devienne.

Les élus sont conscients que pour continuer à développer leur commune, une densification est nécessaire. Pourtant, ils ne la souhaitent pas vraiment. En premier lieu ils cherchent à contenter leurs citoyens, qui craignent la densification et la voient surtout comme un facteur de changements. Pour les habitants, ville dense égale perte d'intimité et de qualité de vie. Une fois encore, un travail de communication devra être mené en amont de toute densification de quartier.

Enfin, la question des documents d'urbanisme a été posée à nos trois catégories d'acteurs. Pour les habitants, les textes d'urbanisme sont presque totalement inconnus : ils ne les connaissent pas et ne s'en servent pas. Pour les opérateurs, les POS et PLU constituent l'élément fondamental d'un projet. Le COS et la SHON contenus dans ces documents permettent d'évaluer la rentabilité d'une opération si chère à ces professionnels. Pour les élus, les PLU doivent permettre de contrôler la densification : ils veulent y intégrer des outils pour prévenir l'étalement urbain ou préserver leur patrimoine vert par exemple.

Quant aux documents intercommunaux à plus grande échelle, tels le SCoT, ils ne sont généralement même pas lus par les opérateurs : selon eux leur écriture prend trop de temps, ce qui rend les textes obsolètes et inadaptés à la réalité du terrain lors de leur parution.

La partie suivante va permettre de répondre aux questions soulevées lors de ces entretiens.

Quels outils d'urbanisme peut-on créer pour accompagner la démarche des élus, notamment dans un processus de densification ? Comment les guider et leur donner les clés d'une densification adaptée ? Comment intégrer les opérateurs dans un développement urbain durable ? Comment mieux adapter les documents d'urbanisme à la réalité du terrain ?

TROISIÈME PARTIE

PRODUCTION D'OUTILS POUR UNE DENSIFICATION GRADUÉE, ADAPTÉE ET MAÎTRISÉE, EXPÉRIMENTÉE AVEC DEUX PROJETS

Dans les deux parties précédentes nous avons vu que pour permettre à Thorigny et Dampmart de continuer à se développer sans porter atteinte aux qualités naturelles du territoire, notamment sans empiéter sur le plateau agricole, une densification des communes est nécessaire. Comme l'ont montré les entretiens avec les habitants, la population semble prête à accepter une telle démarche : elle n'est pas totalement opposée à l'idée de vivre dans une ville plus dense, mais cherche simplement à préserver son environnement et sa qualité de vie.

Cette troisième et dernière partie du rapport présente les mesures concrètes qui permettront aux municipalités de développer leur commune de manière respectueuse pour leurs habitants et l'environnement, et dans un esprit de développement urbain durable en accord avec les préconisations du Grenelle de l'Environnement.

Cette dernière partie s'organise en trois niveaux : dans un premier temps un programme de ville propose un scénario de développement des communes basé autour du problème de la densification du territoire. Elaboré spécifiquement pour les communes de Thorigny et Dampmart, il répond aux questions du où et comment densifier ?, véritables problématiques pour les communes. Des cartes de densités et des schémas représentant des formes urbaines à différentes densités montrent que le territoire est parfaitement adapté à une densification. Le développement des communes ne pouvant se limiter à une simple densification de la ville, des programmes d'actions spécifiques à tous les secteurs des communes (pôles de centralités, espaces verts urbains, zones naturelles, etc.) indiquent aux élus les mesures à prendre suivant le type de zonage.

Dans un second temps, le guide, un Outil de lutte contre l'étalement urbain au travers du développement durable, et la charte, un Engagement pour une meilleure maîtrise de l'étalement urbain sont des documents créés pour aider la mise en application du programme de ville précédent. Le Guide aborde les deux thèmes-phares du développement urbain durable que sont l'habitat et les déplacements ; il présente les grands objectifs à atteindre dans les communes, déclinés en actions. Ces actions sont ensuite illustrées par des exemples déjà mis en place dans différentes villes ou adaptés à Thorigny et Dampmart. Ce Guide est un véritable soutien pour les communes, mais ce n'est qu'un document de référence qui n'a aucune valeur juridique. La charte doit par contre être un engagement fort entre les communes et les opérateurs, promoteurs, bailleurs sociaux et tous les acteurs des opérations d'habitat : une fois signée, elle doit être respectée par les deux parties. Ses cinq articles reprennent les points fondamentaux développés dans le guide.

Enfin, cette troisième partie se conclue sur deux projets concrets qui abordent les thèmes de l'habitat, à travers la construction d'un nouveau quartier dense à l'est de Thorigny, et des déplacements grâce à la réflexion sur la création d'une nouvelle route à l'est de Dampmart. Ces projets peuvent être repris tels quels par les mairies, ou constituer des pistes de réflexion et être modifiés par les communes ; ils montrent comment il est concrètement possible de respecter toutes les préconisations faites dans le programme, le guide et la charte, de monter des projets acceptables par les habitants et respectueux de l'environnement.

I. Le projet de ville, une vision d'avenir pour Thorigny et Dampmart

Traiter le problème de l'étalement urbain demande de réfléchir à un programme sur l'ensemble du territoire : densifier les communes doit se faire de manière réfléchie et globale. Le document qui suit cherche à aider les communes dans leur densification : où densifier ? Comment ? A quelle échelle ?

Cette réflexion débute par l'élaboration d'un projet de territoire, où sont distingués des secteurs spécifiques des communes, et dans lequel sont préconisées les densités souhaitées à terme sur l'ensemble du territoire.

Ce projet de ville est suivi d'une comparaison entre ces densités futures et les densités actuelles, qui montrera aux élus où porter les efforts de densification, et quelles démarches appliquer dans chaque zone.

Enfin, un programme d'action est défini pour chaque zone : une densification ne peut se mener sans un travail sur le cadre de vie et une adaptation des commerces et des équipements.

A. Des critères fondamentaux identifiés pour une densification maîtrisée

Tendre vers une ville multipolaire⁶⁸ ?

L'idée qu'il faut densifier les centres est globalement assez bien acceptée dans une vision de développement durable, notamment afin de réduire les déplacements contraints (ceux relatifs à l'économie, au marché et au travail). Alors que les villes françaises sont traditionnellement mono-centriques, les projets présentés comme des projets d'urbanisme durable sont clairement identifiés comme polycentriques ou multipolaires. Un développement polycentrique, dans lequel chaque quartier possède des équipements et des services qui lui sont propres, permet de réduire la mobilité relative aux déplacements hors travail, aujourd'hui majoritaire dans les villes et responsable des problèmes de congestion automobile. De plus ces quartiers, offrant une vie sociale de qualité, favorisent le sentiment d'appartenance au territoire.

La loi SRU est favorable à la densification des centre-bourgs et au développement des villes multipolaires.

La topographie particulière de Thorigny et Dampmart a entraîné la division des communes entre leurs parties nord et sud. Il existe donc déjà dans les deux communes des pôles qui centralisent de l'habitat et des commerces et sont plus attractifs que d'autres secteurs. Est-il mieux de renforcer ces pôles, ou d'atténuer les différences du territoire en créant des liaisons entre les pôles et en développant en priorité les zones « non-centrales » ? Nous pensons que le mieux est de jouer sur les deux points en même temps, c'est-à-dire de renforcer certains pôles et de trouver des solutions pour faciliter les relations entre les secteurs.

Quatre pôles nous semblent intéressants à renforcer :

A Thorigny :

- Au sud-ouest, le pôle gare/centre ville

Avec ou sans l'arrivée du RER à Lagny-Thorigny, le pôle gare reste un enjeu fort du programme. En effet, le SDRIF et le PLD préconisent de lancer des projets allant dans le sens d'une limitation de la place de la voiture dans la ville. En densifiant près de la gare, on incite ainsi les habitants à utiliser les transports ferroviaires et en commun, et à laisser leur voiture.

⁶⁸ C. Charlot-Valdieu & P. Outrequin, 2009. *L'urbanisme durable, Concevoir un écoquartier*. Editions Le Moniteur

Le centre-ville est le lieu historique où se concentrent les commerces de proximité, la mairie, l'Eglise. Actuellement, cette zone est peu attractive et assez peu dynamique. Le centre est censé être par nature plus dense que le reste de la ville, ce qui n'est actuellement pas le cas. Avec la densification de ce secteur, il faudra le redynamiser et lui redonner une vraie place centrale dans le village.

Le SDRIF impose des densités plus importantes dans un rayon de 1 Km autour des gares, dans ce que nous appelons l'aire d'influence : c'est l'aire autour du pôle dans laquelle les habitants sont susceptibles de se déplacer à pied ou à vélo pour se rendre au pôle. Il nous semble qu'à Thorigny un rayon de 500 m serait plus pertinent : en raison de la topographie du site, les habitants ne seraient sans doute pas prêts à parcourir à pied une distance supérieure à 500m pour rejoindre la gare. Pour l'aire d'influence du centre-ville, il nous semble aussi qu'une distance de 500m est adaptée : concrètement, 500m est la distance entre l'église de Thorigny et le croisement de la rue de la Paix avec la rue du Maréchal Galliéni. Il nous semble que sur cette route plate et droite, cette distance se fait très facilement à pied ou à vélo.

Les aires d'influence de la gare et du centre-ville se recoupent, ce qui forme un unique secteur à fort enjeu.

- A l'est, le pôle Galliéni

Nous profitons du projet de démolition de la résidence Galliéni et de déplacement d'une entreprise libérant un espace important de plus de 14 000 m² à l'est de Thorigny pour créer ici un nouveau pôle. Ceci permettrait de créer une vraie centralité dans un secteur qui, sans être situé très loin du centre-ville (seulement 900m), ne jouit plus de son influence et ne bénéficie de la présence d'aucun commerce ; de créer un lien entre les communes de Thorigny et Dampmart ; de tirer profit de l'allée du Château, nouvel axe régional qui relie la route de Dampmart au sud et le lotissement des Epinettes au nord.

- **Au nord de la commune, l'aménagement d'une ZAC** est prévu, qui amènera de nouveaux commerces et de l'habitat. Ce lieu sera un pôle moteur du plateau. Les projets étant déjà bien avancés, faire des propositions aurait peu d'intérêt ; nous ferons toutefois quelques préconisations.

A Dampmart :

- Il existe actuellement deux « centres » à Dampmart : l'un autour de la mairie, au sud, où se sont développés des commerces ; l'autre autour de la place des Ormes, plus au nord. Nous pensons cependant qu'un développement polycentrique n'est pas une bonne approche pour la commune, et qu'il ne servirait à rien de renforcer la densité de ces pôles déjà denses : une ville multipolaire doit être assez grande pour pouvoir accueillir plusieurs véritables pôles, ce qui n'est pas le cas de Dampmart. Le bourg est plus petit que celui de Thorigny, et la commune a des difficultés à faire vivre son centre « commercial ». En effet, le cœur de Dampmart est pour l'instant peu dynamique : les commerces et les services périclitent et ferment, ce qui pousse les habitants à se rendre dans d'autres villes pour faire leurs achats.

Créer un tout nouveau pôle à l'est de Dampmart ne nous semble pas non plus être une solution adaptée : les habitations seraient éloignées du centre et isolées au bout du méandre de la Marne, et cela renforcerait la dépendance à la voiture, ce qui serait illogique dans un esprit de développement durable. De plus, créer un pôle impose d'installer plusieurs nouveaux commerces, ce qui, comme nous venons de le dire, est difficile à faire à Dampmart.

Le développement et la densification de Dampmart pourront donc se faire dans deux secteurs :

- dans la zone située entre les deux centres historiques de la commune
- à l'ouest de la commune, qui deviendra un secteur fort avec l'implantation de la nouvelle ZAC des Cordonniers et du futur pôle Galliéni

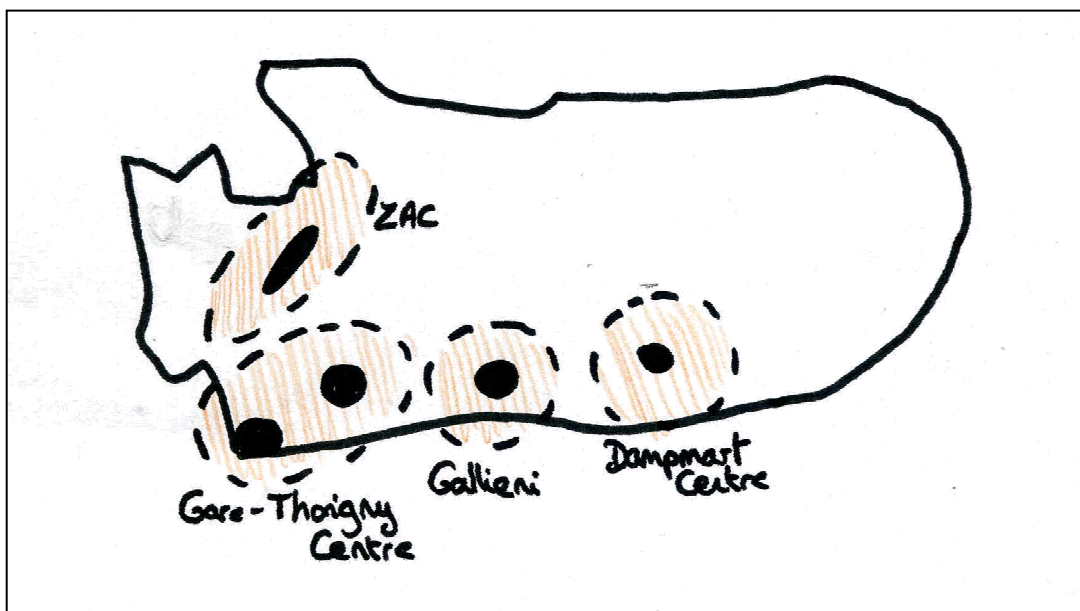


Schéma 12 : Localisation des pôles des communes

Réalisation : Stage MBG – Mai 2009

Des axes de liaisons à renforcer et à créer

Les communes souffrent de problèmes de congestion et d'encombrements, notamment dans les petites rues des centres-villes et près du pôle gare de Thorigny. Elles possèdent toutefois des axes de liaisons globalement performants, dont nous devons tirer profit : en densifiant près des axes principaux, on diminue les temps de trajet des habitants, qui peuvent sortir rapidement des villes. On permet aux habitants d'avoir accès facilement aux transports en communs, qui circulent plus aisément sur les grands axes de liaisons que sur les routes intérieures aux communes ; on ne crée pas de flux supplémentaires dans les centres-bourgs.

De plus, certains axes supplémentaires devraient être créés, pour améliorer les conditions de circulation dans les communes.

A Thorigny

- Au nord, la route de Claye (à partir du croisement rue Berthelot)

Cet axe de déplacements sert actuellement à deux écoles, un supermarché et une zone d'activité. Pour l'instant, nous pouvons déplorer des problèmes de circulation liés à un partage de la voirie dangereux, des encombrements, des aménagements de la route quasi inexistantes et un manque total de qualité paysagère. Bientôt, une ZAC va s'installer à proximité, qui amènera de nouveaux commerces et des logements. Les aménagements actuels de la route empêchent pour l'instant d'accueillir ce nouveau flux de déplacements.

En mettant en place une ligne de bus performante, en aménageant des pistes pour les modes doux, en améliorant la lisibilité de la voirie et en traitant la rue avec des aménagements qui en amélioreraient la sécurité et la qualité esthétique, la route de Claye pourrait devenir un véritable axe structurant pour la commune. On pourra alors densifier autour de cet axe.

- Pôle Galliéni

La nouvelle route régionale devrait être un axe important pour le territoire, mais elle ne remplit pour l'instant pas son rôle. Elle semble aujourd'hui totalement disproportionnée pour la commune : prolonger cet axe de façon plus marquée vers le Nord, et pourquoi pas créer une traversée de la Marne au Sud donneraient à cette

rue tout son sens. La rue du maréchal Galliéni va acquérir un rôle important avec la création du nouveau pôle, elle devra donc être aménagée en conséquence.

- Rue Poincaré

Cette rue, qui dessert le sud de Thorigny et rejoint Dampmart au niveau de la route régionale, est aussi un axe de déplacement important pour les communes. Il serait donc opportun de densifier autour de cette rue.

A Dampmart

Lors du diagnostic nous avons relevé des difficultés de déplacements : afin de désengorger la rue Poincaré au sud de la commune, il faut orienter les flux de véhicules vers le nord. Il faut de plus travailler sur les rues en « doigts de gants » à l'est de Dampmart, qui partent du centre-bourg et ouvrent vers la campagne, et qui ne sont pas reliées entre elles. On a pour l'instant l'impression que ces rues peuvent être poursuivies, et qu'il est donc possible de s'étaler à l'infini. Une solution à ce problème pourrait être de créer une nouvelle voie à l'est de Dampmart : nous étudierons ce projet dans une partie ultérieure.

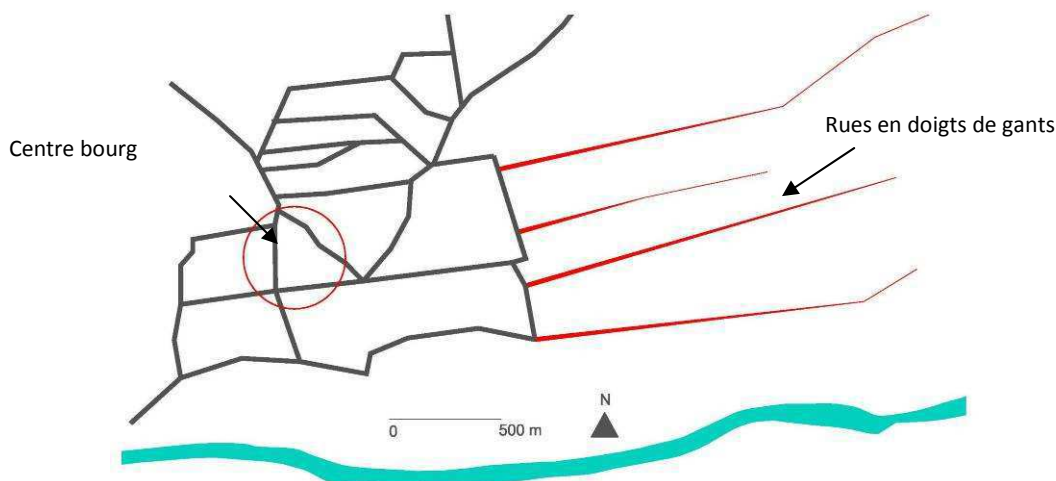


Schéma 13 : Rues en doigts de gants à l'est de Dampmart

Réalisation : STAGE MBG – 2009

En plus de ces axes de liaisons importants, il faut créer sur les **deux communes** un réseau de liaisons douces et vertes. Comme le diagnostic l'a montré, peu de liaisons nord-sud maillent le territoire, surtout à l'est de Thorigny : ainsi, des chemins traversants nord-sud, perpendiculaires aux axes routiers, permettront aux piétons d'utiliser les pentes dans un cadre sécurisé et agréable. Un chemin piétonnier similaire existe déjà à l'est du lotissement des Epinettes, dans la partie nord-est de Thorigny.



Photo 29 : Chemin piétonnier des Epinettes, liaison nord –sud de la commune

Réalisation : Stage MBG - 2009

De tels chemins devraient être aménagés autour du futur pôle Galliéni, et relieraient la rue Poincaré à la rue du Maréchal Galliéni (ce point sera étudié plus précisément dans le projet du pôle Galliéni), puis remonter jusqu'à la rue des Fontaines et rejoindre le chemin piétonnier du lotissement des Epinettes.

Dans le reste des communes, il n'y a pas véritablement un manque de liaisons ; cependant, il serait intéressant que lors de chaque opération d'habitat ou de construction de bâtiments publics, des chemins verts soient aménagés, ce qui renforcerait la trame verte qui caractérise le territoire.

Au niveau de la future ZAC des Vallières, il est important de permettre une continuité entre le plateau agricole à l'est, sur la commune de Thorigny, et le plateau à l'ouest, qui appartient à la commune de Carnetin. Ce chemin doit permettre le passage des piétons et servir de corridor écologique pour les animaux. Cependant, pour relier les deux plateaux, le chemin devrait traverser la route de Claye, très passante : il semble donc difficile de réaliser un corridor écologique. Dans ces conditions, un intérêt tout particulier doit être porté à l'aménagement paysager de l'intérieur de la ZAC : des mesures appropriées doivent être prises en ce qui concerne la préservation de la faune et de la flore, mais aussi la protection des sols ou la gestion de l'eau.

Pour finir, nous avons choisi de ne pas nous pencher sur le problème des nombreuses voiries en sens unique qui rendent les déplacements à l'intérieur des communes difficiles. Les rues sont par nature très étroites et les bus peuvent difficilement y circuler. Une réflexion globale sur un nouveau plan de circulation serait à mener.

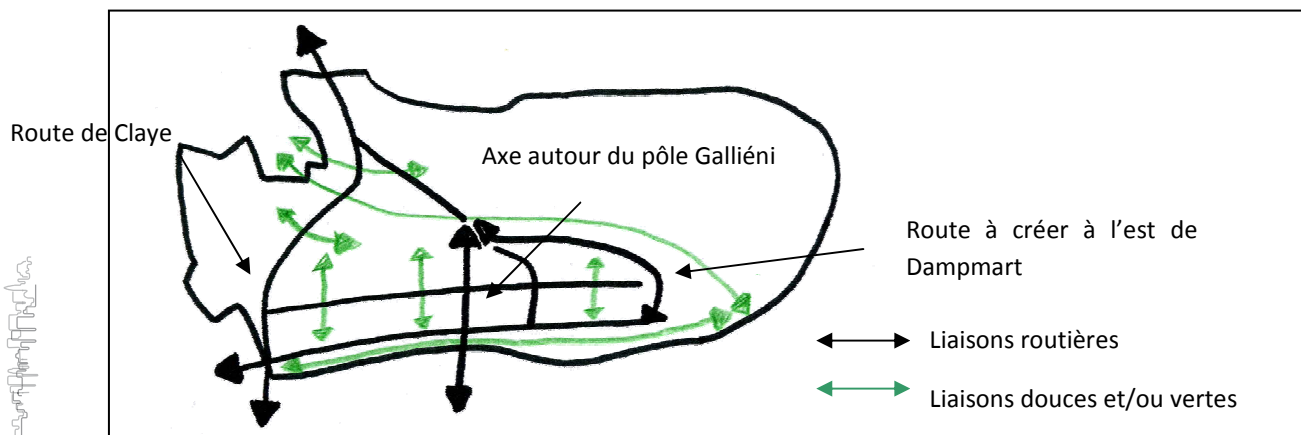


Schéma 14 : Liaisons existantes et à créer sur les communes

Réalisation : Stage MBG – Mai 2009

Les espaces verts urbains, agricoles et naturels

Limitier l'étalement urbain, c'est travailler la ville sur la ville, mais c'est aussi protéger l'espace environnant. La présence de la nature et du vivant dans le milieu urbain est une véritable respiration pour les citoyens, elle diminue l'impression de densité et la sensation de stress. Les espaces verts et naturels sont des points sensibles des communes. Les différents niveaux de gouvernance, la Région, le SIEP et la Communauté d'Agglomération s'accordent à dire qu'ils doivent être protégés de l'urbanisation. Cependant, il ne faut pas en faire des espaces musées.

Pour que la biodiversité s'épanouisse, il faut l'entretenir et maintenir l'activité agricole. Encourager et faciliter les initiatives agricoles, s'insérant dans une démarche de durabilité économique et écologique sont des points importants à prendre en compte dans les programmes d'action des communes.

Au sein de la ville, les espaces verts peuvent être de différentes natures : parcs publics, arbres le long d'une voirie, jardins privés. Ils participent à la constitution des espaces ouverts, des creux et des lieux d'aération des agglomérations. Ils sont de plus très demandés par la population, et participent à donner une image de marque à la ville. Afin de conserver des vides d'urbanisation, nous avons sélectionné des aires vertes à conserver. Nous aurons ainsi à Thorigny cinq grandes unités vertes urbaines dispersées dans l'ensemble des communes que sont les jardins de l'îlot des Thuilliers, en centre-ville, le parc de la Sablière, près de la gare, le parc du LEP, à l'est de la commune, le parc des Samoreaux, au nord, et la route de Claye, sur laquelle un aménagement paysager devra être fait. Sans oublier la ZAC des Vallières, qui a déjà été abordée lors de l'aménagement de liaisons vertes.

A Dampmart, nous choisissons de préserver au maximum les jardins privés.

Enfin, les bords de Marne complètent ce panel d'espaces verts urbains.

Il ne faut pas oublier de s'intéresser aux franges urbaines, telles que l'aqueduc de la Dhuis, qui permettent le passage progressif de l'espace urbanisé à l'espace naturel. Elles doivent attirer les habitants des villes afin qu'ils profitent des paysages ouverts qui s'offrent à eux.

Enfin, il faut préserver le plateau agricole, qui occupe le secteur nord des deux communes. Il est nécessaire pour Thorigny et Dampmart de protéger l'activité agricole malgré une pression foncière de plus en plus forte.

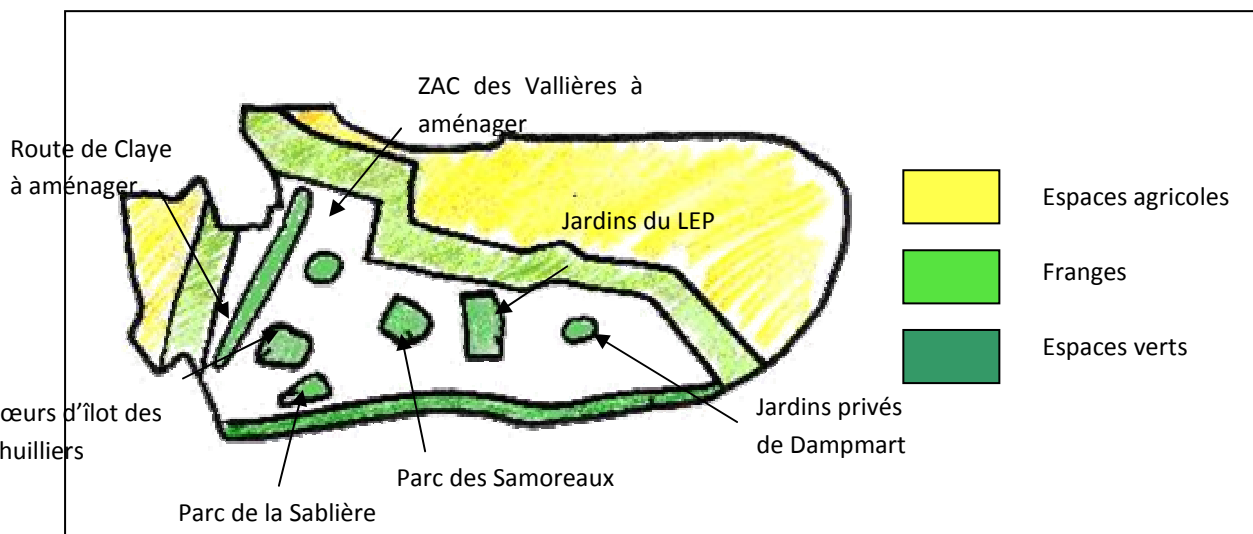


Schéma 15 : Espaces naturels et agricoles existants et à aménager

Réalisation : Stage MBG – Mai 2009

Les espaces urbains à protéger

Nous avons identifié au début de cette partie des zones qui ont vocation à devenir des pôles, des secteurs importants au sein des villes qui subiront des aménagements importants. Au contraire, il existe des espaces dans la ville qui nous semble intéressants à conserver, de par leur architecture locale ou le rôle qu'ils jouent dans le caractère et l'ambiance des communes.

Nous pensons que densifier est une bonne chose mais qu'il ne faut pas pour autant bouleverser l'identité du village. Tout comme nous devons préserver les paysages naturels, nous devons aussi conserver des éléments spécifiques à l'intérieur de la ville.

Nous pouvons citer les parcelles bordant la rue Thiers, à l'ouest de Thorigny : sa proximité de la gare en fait sur le principe un quartier intéressant à densifier, mais l'architecture des maisons en fait des éléments remarquables et donne une ambiance au quartier à laquelle il ne faut pas toucher.



Photo 31 et Photo 31 : Maisons bordant la rue Thiers, à préserver de la densification

Réalisation : Stage MBG - 2009

L'îlot des Thuilliers profite de la même localisation, et pourtant il serait bon de le préserver au maximum : dans ce secteur, ce sont les maisons avec grands jardins qui sont intéressantes, car elles constituent un véritable poumon vert pour le centre-ville. De plus, pour fournir aux habitants une typologie de logements variée, il faut aussi avoir une offre de quelques grandes maisons avec grands jardins.

A Dampmart, les fermes et maisons de bourg méritent aussi d'être sauvegardées, non pas pour leurs caractéristiques architecturales, mais pour conserver l'identité rurale du village.

Nous venons de définir des zones à vocation différentes dans les communes : des pôles et des axes de liaisons importants à densifier, des voies de déplacement à améliorer, des chemins verts à développer, des espaces naturels et agricoles à protéger et des espaces urbains à préserver. Comment utiliser ces zones pour développer au mieux les communes ? Quelle densification mener ? Les réflexions qui suivent sont menées en vue de la fabrication d'une carte de densité : les densités que nous préconisons sont celles qu'il devrait théoriquement y avoir à terme sur les communes.

Les pôles et les axes de liaisons importants identifiés précédemment ont vocation à être les zones les plus denses des communes. La question est de savoir quelle densité peut correspondre à chaque secteur : il semble évident qu'on ne peut préconiser la même densité dans la zone de la gare et dans le centre de Dampmart ou le long de la rue de Claye. Certains chiffres de référence sont fournis dans les documents d'urbanisme : le SDRIF préconise par exemple une densité de 87 logements à l'hectare pour les secteurs à proximité des gares, et de 40 logements à l'hectare pour les « secteurs urbains diffus ». Ces valeurs sont théoriques et données pour toutes les communes de France, que ce soient de simples villages ou des villes de tailles importantes : elles ne sont donc pas forcément adaptées pour Thorigny et Dampmart, et ne tiennent en tout cas aucunement compte de leurs caractéristiques.

Plutôt que d'utiliser des chiffres qui ne seraient peut-être pas adaptés à nos communes, nous avons préféré déterminer nous-mêmes les densités références qui nous semblent cohérentes avec le territoire. Des schémas sont fournis pour chaque pôle afin de visuellement comprendre à quelles réalités correspondent ces valeurs.

B. Méthode de détermination des densités

Le calcul des densités est basé sur plusieurs données (taille des logements, part des familles dans la population, CES, épannelage), que nous avons déterminées pour chaque zone. Les valeurs fournies ne sont que des moyennes et correspondent à une vision globale des zones.

1^{ère} étape : déterminer la taille moyenne des logements

Nous pouvons distinguer deux types de logements : les logements pour les familles, plus grands, et les logements pour les jeunes et personnes âgées, plus petits. Il nous a semblé qu'une surface moyenne de 80 m² pour les familles de 4 personnes et de 40 m² pour les petits logements était satisfaisante. Nous les appellerons « grands » et « petits » logements pour les distinguer, mais l'emploi de ces adjectifs doit être relativisé.

Nous utiliserons ces tailles moyennes de logements pour toutes les zones, même si dans la réalité, les logements ont tendance à s'agrandir en périphérie des villes.

2^{ème} étape : déterminer la proportion de grands et petits logements par zone

Certaines localisations telle la gare attirent plus les jeunes et personnes âgées, alors que d'autres, comme la périphérie, sont plus appréciées des familles. Ce fait s'est retrouvé dans nos entretiens avec les habitants. C'est pourquoi les proportions de familles et de jeunes/personnes âgées, donc de grands et de petits logements, diffèrent pour chaque quartier.

3^{ème} étape : déterminer quel CES est adapté à chaque zone

Nous avons pensé que plus la zone était proche de la gare et du centre, plus le CES devait être élevé, donc plus la part d'espaces verts était censée être faible. Ceci est encore une fois une moyenne, et ne tient pas compte des cas particuliers des communes : ainsi, une zone comme les Thuilleries a une grande proportion en espaces verts bien qu'elle soit très proche du centre.

4^{ème} étape : déterminer quel épannelage est adapté à chaque zone

En moyenne, les logements sont plus hauts dans le centre et près de la gare qu'en périphérie. Ceci n'est qu'une moyenne, ce qui signifie qu'il est possible de trouver des maisons individuelles en centre et des collectifs un peu plus haut en périphérie.

5^{ème} étape : calculs par zone

Pôle gare

Taille des logements	80m ² (grands logements) - 40 m ² (petits logements)
Proportion des habitants	1/2 grands logements - 1/2 petits logements
CES	40%
Epannelage	R+3
COS	1.6
COS actuel	1.1

Nombre de logements/Ha : 133 grands logements/ Ha - 133 petits logements/Ha

Centre-ville de Thorigny

Taille des logements	80m ² (grands logements) - 40 m ² (petits logements)
Proportion des habitants	3/5 grands logements - 2/5 petits logements
CES	35%
Epannelage	R+3
COS	1.4
COS actuel	0.9

Nombre de logements/Ha : 131.3 grands logements/Ha – 87.5 petits logements/Ha

Centre-ville de Dampmart

Taille des logements	80m ² (grands logements) - 40 m ² (petits logements)
Proportion des habitants	3/5 grands logements - 2/5 petits logements
CES	35%
Epannelage	R+2
COS	1.1
COS actuel	0.8

Nombre de logements/Ha : 98.4 grands logements/Ha – 65.6 petits logements/Ha

Au pôle Galliéri

Taille des logements	80m ² (grands logements)/40 m ² (petits logements)
Proportion des habitants	3/5 – 2/5
CES	23%
Epannelage	R+3
COS	0.7
COS actuel	0.3

Nombre de logements/Ha : 75 grands logements/Ha – 50 petits logements/Ha

En limite d'aire d'influence

Taille des logements	80m ² (grands logements)/40 m ² (petits logements)
Proportion des habitants	4/5 – 1/5
CES	20%
Epannelage	R+2
COS	0.6

Nombre de logements/Ha : 22.2 grands logements/Ha – 5.6 petits logements/Ha

En périphérie

Taille des logements	80m ² (grands logements)/40 m ² (petits logements)
Proportion des habitants	5/5 grands logements
CES	5%
Epannelage	R+1
COS	0.1

Nombre de logements/Ha : 2,5 grands logements/Ha – 0 petits logements/Ha

Cette méthode permet de calculer les valeurs-clés de la carte de densités, données en logements/Ha. Nous noterons toutefois que cette unité n'est parlante qu'à condition de différencier les tailles de logements, ou d'avoir une taille de logements moyenne clairement explicitée. Si nous regardons uniquement le nombre de logements total, nous ne pouvons pas savoir de quelle taille de logements il s'agit.

Ainsi, les chiffres donnés par le SDRIF ne correspondent à rien s'ils ne font pas référence à des tailles de logements précises ; la différence entre le nombre de logements préconisés par le SDRIF (87 logements/Ha près du pôle gare) et celle que nous avons calculée (133 + 133 = 266 logements/Ha) vient de cela : nous avons pris des logements de 40 et 80 m², alors que le SDRIF a peut-être utilisé des logements de 100 ou 120 m², ce qui est trop grand pour des logements de zones denses.

Il est donc préférable de se référer au COS, ou densité nette, calculé pour chaque zone, qui tient compte de l'emprise au sol et du nombre d'étages, et ne dépend pas de la taille des logements.

Ces chiffres sont très élevés, et peuvent faire peur ; les schémas suivants montrent à quoi les valeurs correspondent concrètement, et prouvent que de telles densités peuvent être atteintes, même à Thorigny et Dampmart. Il ne s'agit aucunement de propositions architecturales : ceci donne simplement une idée des dimensions des bâtiments et du rapport entre le bâti et les espaces non urbanisés.

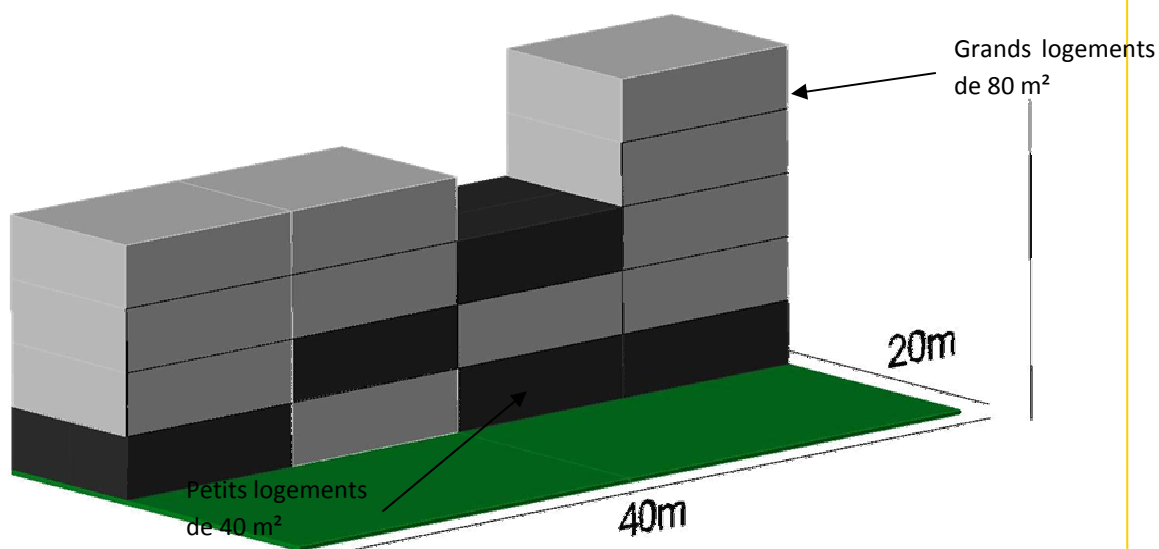


Schéma 16 : Exemple d'habitat près du pôle gare

Réalisation : Stage MBG – Mai 2009

Dans ce premier exemple, la parcelle de 800m^2 est construite à 40%, soit 320m^2 . Sur 4 niveaux en moyenne, nous pouvons construire 10 logements de 40m^2 et 11 logements de 80m^2 , ce qui donne un COS (ou densité nette) de 1.6. Cette densité correspond à peu près à celle des bâtiments collectifs du bourg de Thorigny, rue Cornilliot.

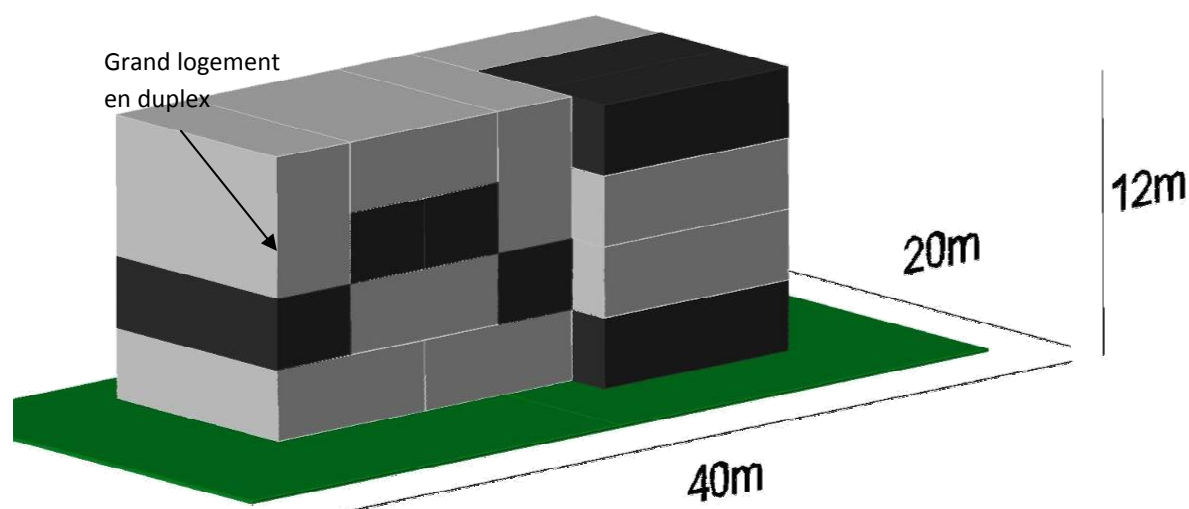


Schéma 17 : Exemple d'habitat dans le centre de Thorigny

Réalisation : Stage MBG – Mai 2009

Dans le centre de Thorigny, nous pouvons atteindre une densité nette de 1.4, grâce à une surface urbanisée de 280m^2 sur 4 étages. Nous pouvons ainsi construire 10 grands logements et 8 petits logements.

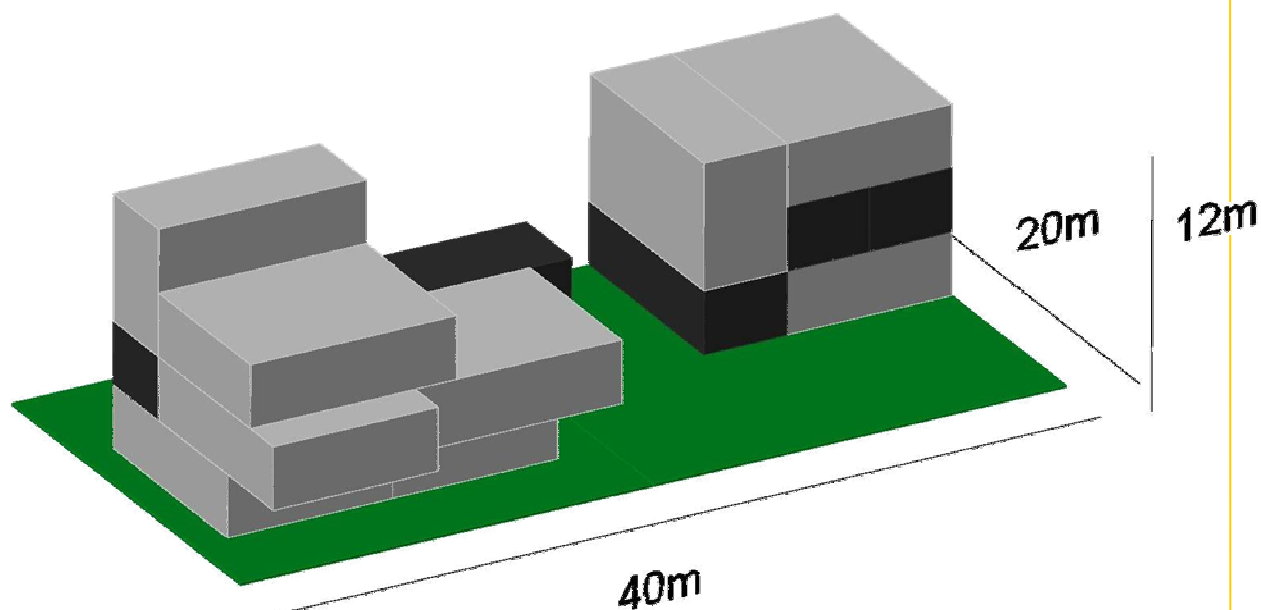


Schéma 18 : Exemple d'habitat dans le centre de Dampmart

Réalisation : Stage MBG – Mai 2009

L'épannelage moyen dans le centre-ville de Dampmart est de R+2: nous pouvons donc varier la hauteur des bâtiments avec des parties en R+3 et d'autres avec un seul étage, ce qui diversifie les formes architecturales. Dans ce bâtiment, qui comprend 8 logements de 80m² et 5 logements de 40m², on atteint une densité de 1.1, alors que nous avons actuellement une densité moyenne de 0.8.

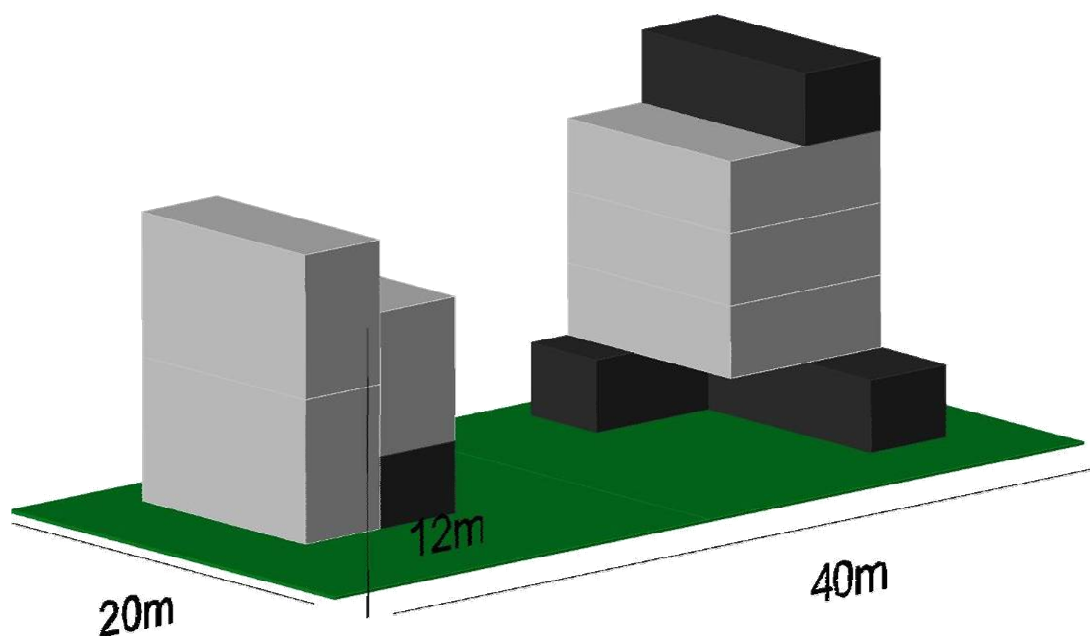


Schéma 19 : Exemple d'habitat au futur pôle Galliéri

Réalisation : Stage MBG – Mai 2009

Pour le pôle Galliéni, la densité nette à atteindre est de 0.7. Le schéma ci-dessus montre qu'il est possible d'atteindre cette densité en n'urbanisant que 20% de la parcelle, soit 140m², et en gardant une importante surface d'espaces verts.

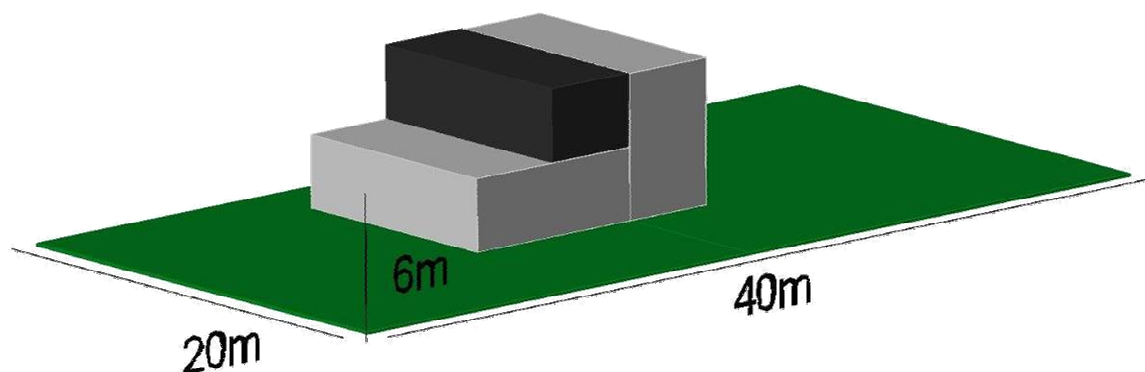


Schéma 20 : Exemple d'habitat en limite de zone d'influence des pôles

Réalisation : Stage MBG – Mai 2009

Les densités références n'ont pas été calculées pour chaque zone des communes. Autour des pôles, nous avons défini des aires d'influence, dans lesquelles nous pensons que les habitants sont prêts à se déplacer à pied pour rejoindre les centres. Nous y préconisons donc des densités élevées, de manière à favoriser les déplacements à pied et à vélo dans les communes et à limiter au maximum les déplacements en voiture. De maximale au centre des pôles, la densité diminue donc en gradient dans l'aire d'influence, tout en restant assez élevée.

Voici le type de bâtiments que l'on pourrait trouver en limite d'aire d'influence des pôles.

Ce schéma représente une zone de densité 0.6 : on y retrouve les caractéristiques des zones pavillonnaires, avec une emprise au sol faible qui permet de garder un grand espace de jardin. Dans une logique de développement durable, il est préférable d'accoler les bâtiments, ce qui permet de limiter les déperditions d'énergie. Ce schéma ne donne pas une impression de zone dense : pourtant, une densité nette de 0.6 correspond à la densité du Clos Fleuri, grands bâtiments collectifs de Dampmart. En limitant la taille des parcelles, il est donc possible de faire du logement relativement dense où tous les bâtiments ont accès à leur propre espace vert.

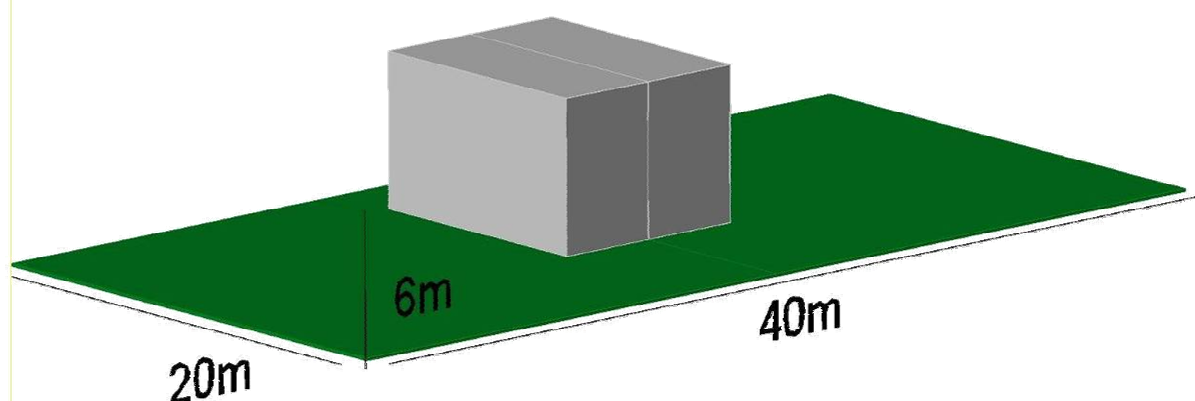


Schéma 21 : Exemple d'habitat en périphérie des communes

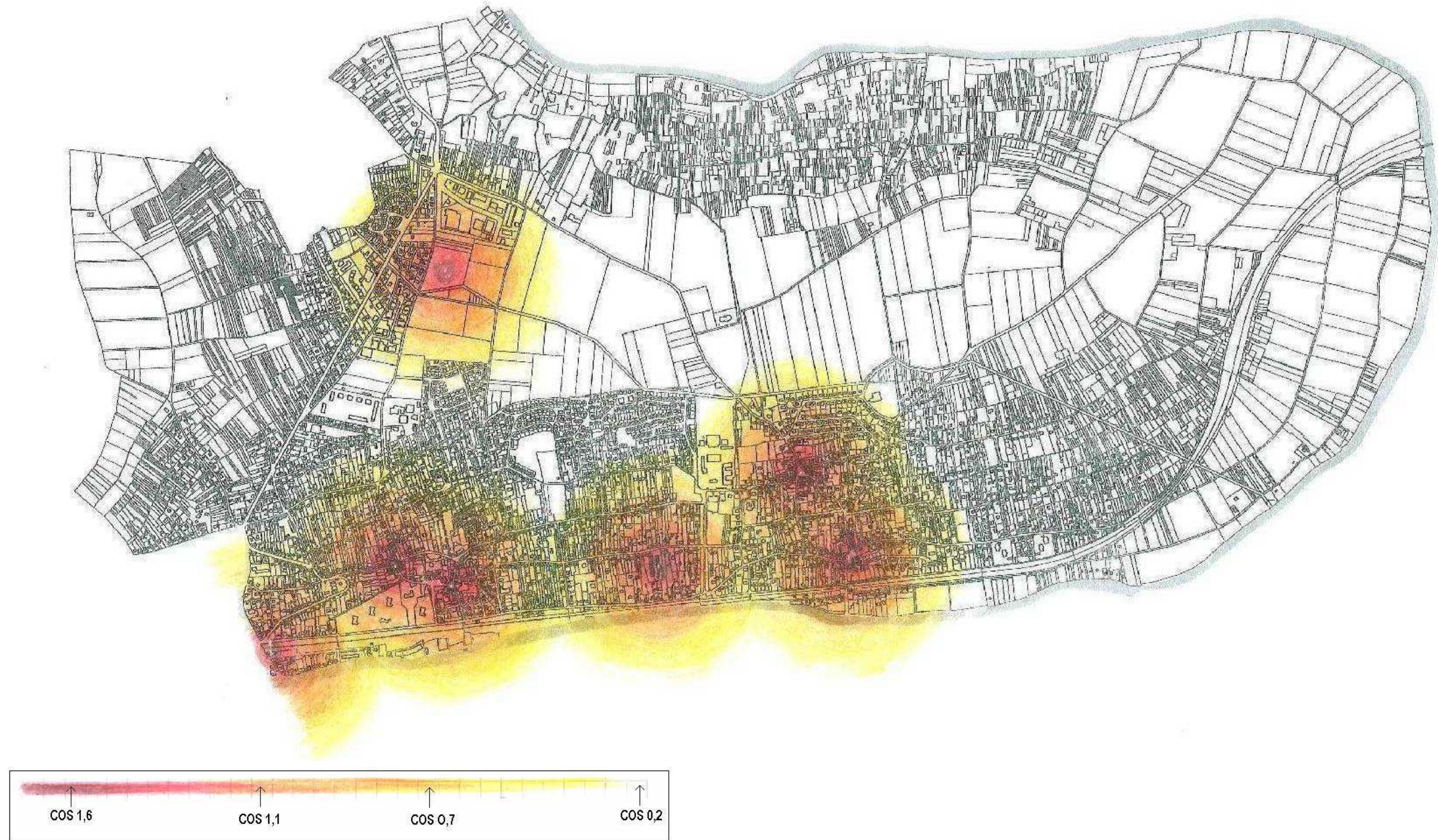
Réalisation : Stage MBG – Mai 2009

Enfin, en périphérie des communes, la densité préconisée est de 0.1 et le coefficient d'emprise au sol de 5%, ce qui permet de garder une grande surface non urbanisée. En allant vers les franges, la densité doit diminuer et tendre vers 0, afin d'assurer une transition douce et de limiter le nombre de déplacements frange/centre-ville.

Ces schémas ont montré que les densités préconisées sont totalement acceptables pour des communes comme Thorigny et Dampmart. La carte qui suit montre maintenant la répartition de ces densités sur les communes.

Sur la première carte, l'auréole de densité ne prend pas en compte les contraintes naturelles ou géographiques, ni l'importance de chaque pôle. Il n'y a pour ainsi dire, sur ce modèle, aucune limite ni contrainte au rayonnement d'un centre urbain, la densité y est très forte en son centre et diminue de manière concentrique à mesure que l'on s'éloigne du centre.

Ce modèle est donc un modèle hors contexte d'une ville multipolaire en terrain « plat ».



Carte 44 : modèle concentrique

Réalisation : Stage MBG – 2009

Source : Direction Générale des Impôts – Cadastre. Droits réservés / Fond Marne et Gondoire. Millésime 2008

Il paraît cependant évident que ce modèle de densification décroissante par cercles concentriques où tous les pôles ont la même importance n'est pas du tout adapté aux communes..

Tout d'abord, de par leur localisation, leur histoire et leur rôle dans les communes, les cinq pôles retenus ne sont pas de la même importance : la densité préconisée ne peut donc pas y être la même, et ne peut pas diminuer de la même manière dans leurs aires d'influence.

- Le pôle gare est un pôle attractif par nature. Les habitants de ce pôle bénéficient de commerces situés au sud de la voie ferrée, ainsi que d'un accès facilité aux transports en commun régionaux et intercommunaux qui en font le pôle le plus important du territoire d'étude. Ces caractéristiques peuvent attirer des jeunes, étudiants ou actifs, qui préfèrent vivre dans des appartements proches des transports en commun. C'est donc ce secteur qui doit être le plus dense du territoire.

- Les centres-villes se doivent d'être denses : Thorigny étant plus attractif que Dampmart grâce à sa proximité avec la gare, la densité y sera plus forte. L'aire d'influence de la gare et celle du centre-ville de Thorigny vont se rejoindre : la densité sera donc toujours assez élevée sur l'axe entre les deux pôles, la route de Cornilliot. A Dampmart, la densité doit être maximale sur les deux centres et sur l'espace inter-central ; elle doit rester assez forte à l'ouest de la commune, dans la zone près de la future ZAC des Cordonniers, mais être significativement plus faible à l'est : comme on le voit sur les cartes suivantes, l'axe entre les deux centres a presque le rôle d'une barrière à l'urbanisation.

- Le pôle Galliéni doit avoir une importance moitié moindre que celui des centres-villes car le but n'est pas de vider ces centres urbains, mais bien d'inciter la population à s'y rendre, c'est donc un pôle d'importance secondaire que nous voulons créer. Son aire d'influence, donc une densité assez élevée, s'étend jusqu'à la future ZAC des Cordonniers, à l'est de Thorigny.

- La ZAC des Vallières est un enjeu très fort pour l'urbanisation future : elle concentre un fort potentiel à bâtir tourné le long de la route de Claye. Cependant elle est aussi tournée vers le plateau agricole, que nous souhaitons préserver : il faut donc assurer une densité moyenne sur la ZAC mais faible sur ses franges avec le plateau, ainsi que tout le long de l'aqueduc de la Dhuis qui la traverse.

Ensuite, il faut tenir compte du fait que nous sommes sur un territoire contraint par la présence de deux barrières naturelles que sont l'aqueduc de la Dhuis au Nord, et la Marne au Sud. Préconisant une interface ville-nature douce, nous ne pouvons avoir de fortes densités sur les franges urbaines au Nord. En ce qui concerne les bords de Marne, à savoir la tranche qui se situe entre la voie ferrée et le fleuve, nous préconisons une densité ne dépassant pas celle qui existe actuellement.

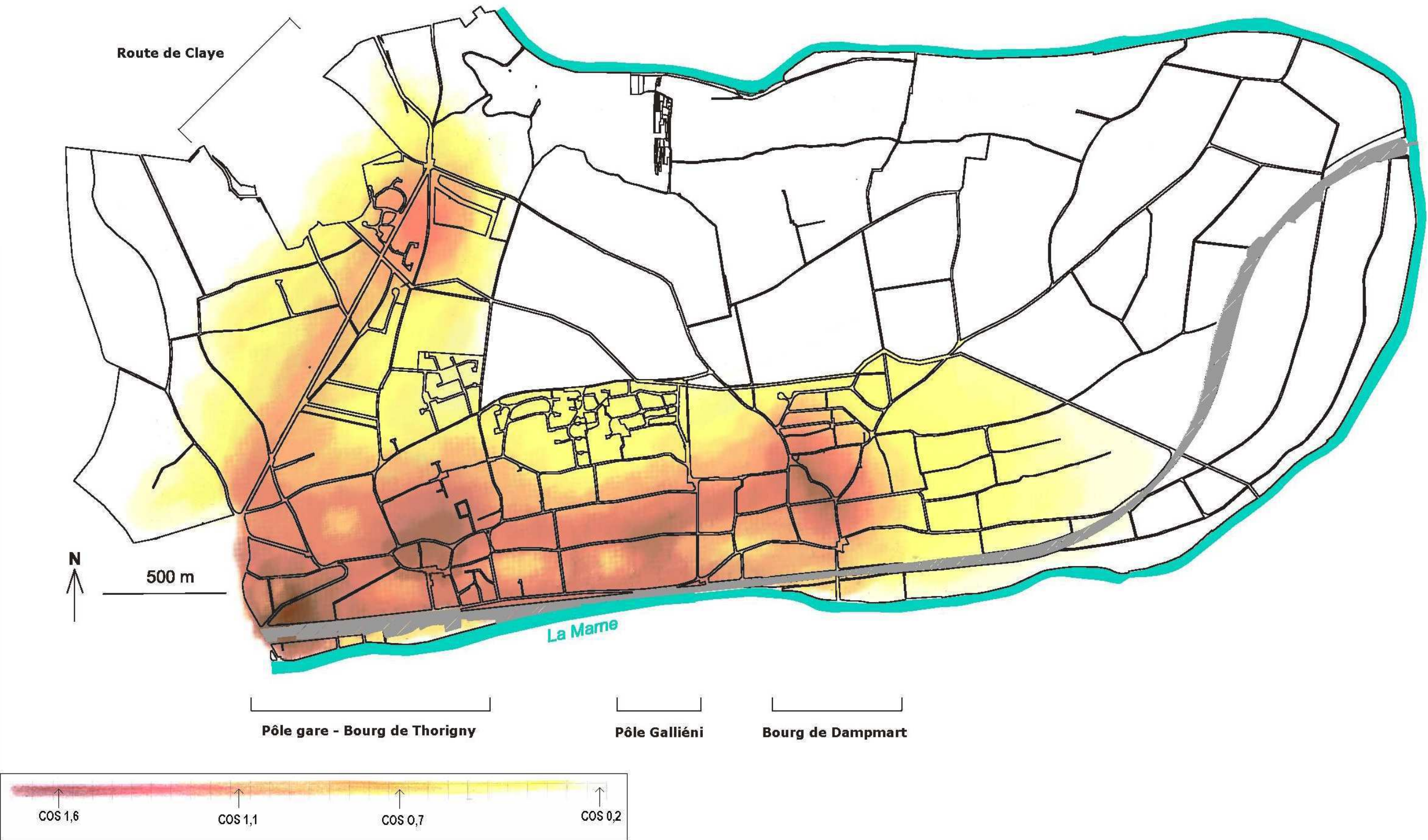
La densité doit donc diminuer de manière différente dans ces secteurs spécifiques et dans les autres secteurs des communes.

Enfin, il faut densifier le long des axes de déplacements que nous avons déjà évoqués : route de Claye, rue Poincaré, rue du Maréchal Galliéni. Cependant, on ne peut densifier de la même manière les pôles et ces axes : les pollutions sonore et atmosphérique de ces axes doivent être prises en compte et traitées dans les projets d'habitat denses proposés dans ces secteurs.

La carte ci-dessous montre donc une densification (pôles rouge foncé puis orange) sur tout le sud des communes, ainsi que le long de la rue de Claye, axe nord-sud. Le reste des communes conserve une densité moyenne (jaune à jaune pâle) qui tend vers 0 au niveau des franges.

Cependant, nous devons prendre en compte les espaces naturels intra-urbains à protéger et à conserver (parcs urbains, espaces boisés ou cœurs d'îlots verts), nécessaires pour aérer la ville et casser la rigueur et la monotonie de la densité. Nous ne pouvons pas non plus omettre la considération du patrimoine architectural et bâti sur ces communes : ainsi nous préconisons la conservation de certaines zones urbaines. Il ne s'agit pas de figer ces espaces, mais plutôt d'en préserver l'atmosphère et la perspective. Les bâtiments peuvent subir des modifications, que ce soit un agrandissement ou une division du bâti en plusieurs logements, mais la

densité ne doit pas être augmentée par un ajout de bâtiments, qui risque de créer des discordances dans la perception urbanistique. On trouve ainsi des « poches » de densification très modérée, symbolisés sur la carte par des zones jaunes au milieu des secteurs rouges.

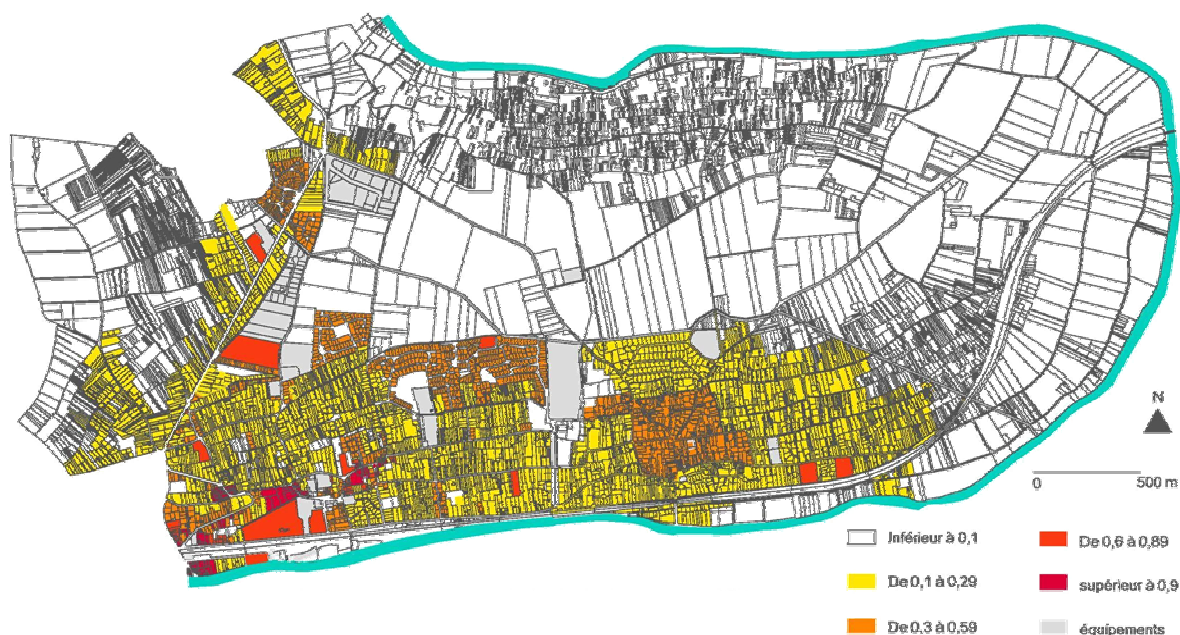


Carte 45 : modèle adapté aux caractéristiques du territoire

Réalisation : Stage MBG – 2009
Source : Direction Générale des Impôts – Cadastre. Droits réservés / Fond Marne et Gondoire. Millésime 2008

C. Comparaison avec les densités actuelles

Cette carte de projet de ville doit maintenant être comparée avec la carte des densités actuelles⁶⁹, afin de voir où les efforts de densification devront être portés.



Carte 46 : Densités actuelles de Thorigny et Dampmart

Réalisation : Stage MBG – Mai 2009

Les pôles gare et centre-ville de Thorigny sont déjà assez denses, mais doivent être redensifiés : nous préconisons de passer de 1.1 à 1.6 au pôle gare, et de 0.9 à 1.4 dans le centre-ville.

De même à Dampmart, les centres sont pour l'instant les secteurs les plus denses (sur la carte ci-dessus, tout le centre de Dampmart est représenté comme ayant la même densité, on ne voit pas que les deux centres sont plus denses : ceci est dû au fait que les fourchettes de valeurs de densité choisies sont trop larges). L'effort le plus important doit donc être porté sur l'espace entre les centres, et à l'ouest de la commune.

Dans certaines zones des communes, comme les lotissements des Moulins à Vent ou des Epinettes, les densités actuelles sont supérieures ou égales à celles préconisées : les nouvelles constructions devront donc être aussi denses qu'actuellement.

Trois processus permettent de densifier un secteur urbain.

Tout d'abord, il est possible de combler les dents creuses. Ceci peut se faire ponctuellement, et doit être facilité par la suppression des surfaces minimales pour qu'une parcelle soit constructible dans l'article 5 du PLU.

La seconde façon de faire est de reconverter des bâtiments vacants en modifiant leur usage originel : bâtiments industriels, ancienne école, bâtiments de ferme. Ceci permet de conserver un patrimoine architectural et culturel, et de créer des logements supplémentaires pour les communes.

Enfin, la densification peut s'opérer par une opération de renouvellement urbain, de restructuration complète d'une partie du tissu urbain. Ce type de démarche se traduit par des ouvertures du tissu urbain, des modifications dans la trame viaire, des destructions puis constructions de nouveaux bâtiments, etc.

⁶⁹ Voir cette carte en A3 p. 59 du rapport

Les cinq pôles que nous avons retenus doivent faire l'objet d'une densification différenciée :

- Au pôle gare, la densification peut s'effectuer par renouvellement urbain. Par exemple, certains bâtiments de la rue Poincaré sont assez dégradés et ne présentent pas d'intérêt à être conservés. Ils pourraient aisément être détruits et laisser place à des bâtiments plus denses, de meilleure qualité et donnant au quartier de la gare une véritable identité, ainsi qu'une image de marque pour la ville de Thorigny. Une gare est un élément structurant du territoire et un point d'entrée dans la ville. Elle peut servir d'appui et d'élément central du quartier pour une restructuration globale du site. Les opérations de renouvellement urbain sont bien souvent stimulées par ce type d'équipement. C'est ici que se trouve le potentiel le plus important en terme de restructuration et de création d'habitat.
- Aux centres de Thorigny et Dampmart, il est possible de faire du renouvellement urbain ou de combler les dents creuses, lorsqu'il y a des parcelles vacantes ou des fonds de parcelles non construits. Si des industries ou des bâtiments publics (comme la parfumerie ou la clinique où des projets sont déjà prévus) sont abandonnés, il est souhaitable de les acquérir pour en faire du logement.
- Le pôle Galliéni est un secteur à créer en totalité : c'est donc un travail de renouvellement urbain qui est à mener. Dans les maisons autour du quartier, il s'agit plus de laisser à l'initiative privée le soin de combler les fonds de parcelle et les espaces vides.

En ce qui concerne les zones situées en dehors des périmètres identifiés ci-dessus, deux cas se présentent :

- Si la densité réelle est inférieure à la densité proposée, il incombe à la municipalité de développer des moyens de parvenir à ce seuil. Comme nous l'avons déjà évoqué, il y a deux types d'opérations. D'une part les opérations de type "initiative privée", qui sont des constructions très localisées et ponctuelles et qui doivent être autorisées dans la mesure du possible et dans le respect des contraintes d'urbanisme. D'autre part les opérations à plus grande échelle, comme la restructuration d'un cœur d'îlot, qui doivent être guidées par la municipalité.
- Si la densité observée sur le terrain est supérieure à la densité suggérée, ce qui se produit notamment sur les franges, il y a un travail de mise en valeur des espaces verts à produire. Il faut aérer et développer des cheminements piétons, réaliser des liaisons vertes et surtout travailler la transition ville-champs ou ville-bois.

D. Cinq programmes adaptés au type de zonage

La partie précédente nous a permis d'identifier les zones-clés du territoire, les secteurs à densifier, à protéger ou à aménager. Voici maintenant un cahier des charges dans lequel nous faisons des recommandations quant aux programmes à mettre en place dans chacun de ces secteurs.

Des pôles de centralité à densifier

Les **pôles de centralité** définis précédemment sont les secteurs à densifier en priorité sur les communes. Toute densification implique de nouveaux besoins, qu'il faut gérer.

Au niveau de la gare, l'afflux de nouvelles populations va bien sûr induire de nouveaux besoins, notamment en terme de commerces ; cependant nous pensons que les commerces que l'on trouve actuellement dans cette zone, des deux côtés de la voie de chemin de fer, sont suffisants, et qu'il n'est pas nécessaire d'en implanter de nouveaux. L'emprise du supermarché Franprix situé au croisement entre la rue de Claye et la rue Poincaré pourrait toutefois être augmentée en construisant des bâtiments mixant du logement et une surface commerciale au rez-de-chaussée.

De plus, ce secteur est attractif pour l'installation de bureaux. La mairie pourrait donc favoriser, ou au moins permettre, l'installation de services et d'entreprises.

Enfin, les espaces publics doivent être aménagés avec un mobilier urbain moderne, en adéquation avec l'attraction que doit produire la gare. Avec la rénovation du pôle gare et l'amélioration des conditions de déplacements, plus la présence de commerces, le pôle gare deviendra un lieu d'habitation prisé, surtout par les jeunes.

Il faut faire du centre-ville de Thorigny un lieu véritablement attractif dans la ville. La présence de la mairie, de l'église et de quelques commerces et services ne nous semble pas suffisante : il faut donc favoriser l'implantation de nouveaux commerces de proximité. Un boucher-charcutier permettrait de combler le manque de commerce de viande et de recréer l'ambiance d'un centre-ville. De plus il faut densifier le secteur. Pour ce faire, il faut se tourner vers des logements de bourg, comme le collectif rue Gambetta/Cornilliot : c'est vers ce type de construction que les futurs projets d'habitat devront tendre. L'aspect architectural jouera un grand rôle dans la perception du centre bourg.

Au centre-ville de Dampmart, le principal travail à mener concerne l'installation d'un petit commerce viable. Il faut que sa taille soit adaptée à celle du village. Pour qu'il fonctionne, il doit proposer une grande diversité de services. Un commerce multi-service pourrait offrir aux habitants, en plus d'une épicerie de proximité, un dépôt de pain, une mercerie, un relais de cordonnerie, un accès à Internet, un distributeur de billets, etc. Ce système a déjà été mis en place en région Centre, notamment dans la commune de Noizay (Indre-et-Loire). Pour favoriser l'économie locale, ce point peut vendre des produits frais produits par les agriculteurs Dampmartois.



Photo 32 : Liste de tous les services proposés dans le magasin multi-service de Noizay (37)

Réalisation : Stage MBG - 2009

Dans des petits villages, il y a toujours le risque que l'affaire fasse faillite rapidement. Le commerce multi-service possède deux avantages : d'une part, la multitude de services proposés fait que le public touché sera plus important que celui d'un magasin mono-fonctionnel, ce qui entraîne un succès plus rapide et sur le plus long terme. De plus, les personnes âgées qui ne peuvent plus se déplacer au-delà de Dampmart pourraient facilement y faire tous les achats dont ils ont besoin. Ce type de commerce peut être financé par la Région, comme cela a été le cas à Noizay, où la mairie peut louer le local au commerçant à titre gratuit. L'aide financière évite que le commerce périclite immédiatement, et lui laisse le temps de fidéliser sa clientèle. Ce commerce permettrait de redonner un peu de vie au centre de Dampmart.

La création d'un pôle dans le secteur Galliéri sera étudiée plus en détail à la fin de ce rapport : nous recommanderons l'installation de logements, d'espaces publics et de commerces.

Les espaces urbains à protéger

Il n'est pas question de muséifier les espaces à protéger mais de ne pas mener d'opérations de trop grande envergure, qui modifieraient significativement l'ambiance ressentie dans ces quartiers. Nous préconisons donc d'y faire des opérations ponctuelles, au coup par coup, comme la rénovation ou la réhabilitation de logements vacants par la mairie, ou la construction de nouveaux logements.

A Thorigny, le cas de l'îlot des Thuilliers est intéressant à aborder : sa localisation en fait une zone intéressante à densifier, mais la présence importante d'espaces verts rend sa préservation nécessaire. Certaines opérations d'habitat peuvent y être menées, mais sous certaines conditions. Les parcelles sont très allongées, ce qui rend les fonds de jardins inconstructibles (l'article 6 de la réglementation des PLU interdit de construire de l'habitat à plus de 30m de la voirie).

En réunissant plusieurs fonds de jardins et en construisant une voirie, il est possible d'obtenir des terrains de surface suffisante pour mener des opérations d'habitat. Le projet réalisé doit permettre d'ouvrir le cœur d'îlot, de le rendre perceptible et pénétrable depuis l'espace public. C'est le rôle essentiel joué par les chemins piétonniers qu'il faut aménager au cœur de l'îlot, et qui doivent permettre de relier le nouvel aménagement au reste du quartier.⁷⁰

Dans l'esprit de protection des jardins, il sera cependant obligatoire de conserver un certain pourcentage d'espaces verts : les densités déterminées précédemment placent cet îlot en zone d'influence du centre-ville, où le CES est de 35 % (ce qui donne un pourcentage d'espaces non-bâties de 65 %). La quantité d'espaces verts préconisée sera légèrement supérieure sur l'îlot des Thuilliers, de l'ordre de 70 %. La quantité d'espaces verts de référence (les 100 %) sera celle qui existait à la date de création du PLU. La densité des bâtiments construits correspondra à celle préconisée précédemment, soit légèrement inférieure à 1.4.

Pour conserver certaines parcelles avec grande maison et grand jardin, ces opérations seront majoritairement effectuées dans l'une des deux parties de l'îlot : nous choisirons la partie est, qui est plus accessible en voiture et nécessitera moins de travaux.

Ces projets de construction d'habitat devront obligatoirement être des opérations de collectifs groupés, et non des opérations isolées d'habitat individuel.

Cette méthode de densification des cœurs d'îlots verts pourra être menée de façon similaire dans tous les secteurs semblables des communes. La taille des opérations d'habitat dépendra évidemment de la taille des îlots.

⁷⁰ c.f. deux exemples de projets en cœur d'îlots réalisés à Bordeaux en annexe p. 267

Des espaces verts urbains à aménager

La préservation des cœurs d'îlots verts a déjà été traitée précédemment ; aucune préconisation n'est faite quant au traitement des parcs publics : il s'agit seulement de les conserver.

L'aménagement des bords de Marne est en partie abordé dans le projet du pôle gare mené actuellement par la mairie.



Schéma 22 : Localisation de la zone à aménager en bord de marne (en vert), emprise du projet du pôle gare (en rouge)

Source : Magazine de Thorigny, Echanges, Mars 2009

Réalisation : Stage MBG – 2009

La partie hachurée est la zone traitée dans les projets de la municipalité. Le reste du secteur est pour l'instant constitué d'un immeuble collectif, d'entrepôts et d'une zone de loisirs aménagée. Les bords de Marne sont soumis à un PPRI, qui rend pour l'instant impossible toute construction d'habitat. En ce qui concerne les logements existants, nos préconisations vont dans le sens du POS existant ; en cas d'effondrement des bâtiments pour cause d'inondation, il n'y a pas de reconstruction possible. Si la cause de l'effondrement est autre, il est possible de reconstruire autant de logements qu'originellement. Nous préconisons cependant de ne pas construire de logements supplémentaires.

Lors de la densification de la ville, il est possible que de nouveaux besoins en équipements se fassent sentir : écoles, bâtiments culturels ou de loisirs, etc. Pour des raisons de sécurité dues à la présence de la Marne, il est impossible de construire une école dans ce secteur. Par contre cette zone nous semble toute indiquée pour l'installation de bâtiments culturels, type salle multi-activités. Les stationnements pourraient s'effectuer sur le parking de la gare.

La partie la plus à l'est des bords de Marne, pour l'instant une zone de loisirs, gardera cet usage. L'aménagement de ce secteur en espace de détente doit donc être poursuivi, en accordant une attention particulière au traitement paysager.

Deux chemins permettent d'accéder à cette zone de la commune : une voie pour les voitures, qui passe par le pont en X et arrive par la partie ouest des bords de Marne ; une voie piétonne, qui passe par un souterrain partant du croisement des rues Poincaré et du Port, à Thorigny. Ce chemin, bien qu'aménagé, est pour l'instant très peu visible dans la ville : il est très facile de passer à côté sans remarquer sa présence.

Pour encourager son usage, il faut donc le mettre en valeur.



Photo 33 - Photo 34 : Souterrain reliant les deux côtés du chemin de fer à Thorigny

Source : Ecole d'Architecture de Marne-la-Vallée, 2009

Des espaces naturels et agricoles à préserver

Les zones agricoles

En Ile-de-France, la gestion et la protection des espaces naturels est assurée par l'AEV (Agence des Espaces Verts) : avec l'aide de la SAFER (Société d'Aménagement Foncier des Espaces Ruraux) et de l'AFTRP (Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne), l'AEV acquiert et protège les espaces naturels de l'urbanisation et surveille l'évolution foncière des espaces agricoles. Le maintien d'une agriculture périurbaine fait l'objet d'une convention avec la SAFER par l'intermédiaire d'un Périmètre Régional d'Intervention Foncière (PRIF). A l'intérieur de ces périmètres, l'AEV a la possibilité d'acquérir des espaces agricoles par voie de préemption ou d'expropriation, afin de lutter contre la spéculation foncière sur les terres agricoles. Lorsqu'un terrain est acheté par l'AEV, un cahier des charges est imposé aux potentiels exploitants. Des recommandations peuvent être faites pour les inciter à pratiquer une agriculture raisonnée.

D'autres périmètres de protection existent, qui sont plus ou moins restrictifs quant à l'usage des terres.

- les ZAP, Zones Agricoles Protégées, mises en place pour conserver des zones agricoles malgré une pression foncière forte. Les ZAP sont de simples périmètres : à l'intérieur de ces zones, les terres mises à la vente peuvent être préemptées par la mairie ou par la SAFER. Leur but est que ces parcelles conservent leur usage agricole. Mettre en place une ZAP est un véritable choix politique : pour les agriculteurs, il est en effet plus rentable de vendre des terres en tant que terrain constructible qu'en tant que terrain agricole. C'est une procédure difficile et très longue.

La limite de cet outil est qu'il s'agit uniquement de délimitations de zones : le but est de conserver les terres, mais rien n'est fait pour conserver l'activité agricole. Il arrive alors que certaines zones soient préemptées mais ne trouvent pas d'exploitants : elles se transforment alors en friches. Il faut donc créer des associations foncières agricoles pour qu'elles gèrent ces terres.

- les PPEANP (Périmètres de Protection des Espaces Agricoles, Naturels et Périurbains) : contrairement aux ZAP qui ne sont que des périmètres, les PPEANP possèdent en plus un programme d'action et une politique foncière.

- les PAEN (Périmètres de protection et de mise en valeur des espaces Agricoles et Naturels périurbains) sont un nouvel outil de maîtrise foncière et un projet de développement et d'aménagement.

La différence avec les deux outils précédents est qu'il ne concerne pas un espace géographique clairement défini. Il exclut seulement de ces périmètres les zones urbaines ou identifiées comme « à urbaniser » dans les POS et PLU et les zones d'aménagement différé (ZAD). Les départements et les intercommunalités peuvent souhaiter utiliser les PAEN pour approfondir des politiques qu'ils ont déjà mises en place, que ce soit dans le domaine foncier ou dans le domaine des politiques agricoles et forestières périurbaines. Il peut alors s'agir de renforcer la planification urbaine, souvent trop volatile en matière de protection des terres agricoles.

Ces deux derniers outils, alors qu'ils pourraient être très utiles, sont aujourd'hui très peu utilisés. La difficulté de leur mise en place en est peut-être la raison.

Pour protéger les espaces naturels et agricoles, des outils institutionnels existent (ZAP, PPEANP, PAEN, etc.), mais ils ne constituent pas toujours une réponse suffisante. La solution repose surtout dans une volonté forte des collectivités. Les communes doivent donc, avec la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire et le SIEP, décider ensemble d'une marche à suivre et mettre en place un outil fort, comme un PAEN, qui permettrait de sauvegarder les espaces agricoles.

Limites urbain/naturel : les franges

La zone de franges concerne toutes les limites entre l'urbain et la nature, de la partie est de Dampmart, le long de l'aqueduc de la Dhuis, jusqu'au lotissement des Moulins à Vent, puis vers le Nord le long de la future ZAC des Vallières.

Les densités bâties doivent tendre vers zéro aux franges. Cette densité minimale permettra une transition douce entre les bâtis et les champs, et évitera des situations comme celle du lotissement des Moulins à Vent, où la limite, constituée par les murs de maisons, est très brutale.

L'aménagement de l'aqueduc de la Dhuis a déjà amélioré cette transition entre bâti et nature : un effort plus important est donc à mener du côté de Thorigny, dans la zone de la ZAC des Vallières et du Moulin à Vent.

Les franges ne doivent pas être des lieux d'urbanisation : concrètement, ceci signifie qu'aucune nouvelle construction en dur ne peut se faire dans ce secteur, aucune activité productrice de bâti dur n'y est autorisée. Ces interdictions sont valables pour les bâtiments à usage d'habitation et pour les bâtiments publics, même les bâtiments de loisirs ou de sport. Les constructions existantes (le gymnase de Dampmart se situe en zone de frange) pourront être conservées.

Certains privés possèdent des jardins potagers sur cette zone de frange : nous proposons donc, pour faire une transition douce, de reprendre ce principe et d'utiliser une bande de terre agricole pour faire des zones de jardins potagers ou de loisirs.

Proposer des jardins familiaux ou ouvriers répondrait à une demande qui est ressortie lors de nos entretiens avec la population. Plusieurs tailles de jardins seraient fournies, de 50 à 200m², mais toutes les parcelles de terrains feraient obligatoirement la même longueur (10m), pour que les parcelles de champs restantes soient facilement exploitables par les agriculteurs. Pour accéder à cette bande de terrain, nous avons deux possibilités : soit les propriétaires des terres agricoles proposent leurs terres en « location directe » aux habitants intéressés ; soit la mairie joue le rôle d'intermédiaire : elle pourrait alors soit acheter soit louer les terres aux propriétaires, puis les proposer à la location aux habitants. Ces locations créeraient une source de revenus supplémentaires pour les agriculteurs. Il n'y aurait pas, comme pour certains jardins de ce type, de limite maximale de revenus pour les locataires de terre. Un règlement pourrait être signé entre les locataires, qui s'engageraient notamment à entretenir leur jardin le plus écologiquement possible.

Ces jardins familiaux ont un intérêt social, écologique et pédagogique. La proximité entre les parcelles de jardins favorise l'entraide, la communication et la création de liens entre les locataires. Certaines des parcelles devraient être réservées pour des associations de nature ou les écoles : gérer un jardin est d'un grand intérêt

pédagogique, et participe à l'éducation à l'environnement et à l'écologie. Cela apprend aux enfants à aimer et à s'approprier leur territoire.

Ne faire que des jardins potagers sur cette bande de terrain pourrait créer un paysage trop homogène : entre les jardins, nous pourrions donc intercaler des zones de loisirs légèrement aménagées, avec parcours de santé, boulodrome, bancs, etc.

Sur toute la frange, il serait autorisé de construire des bâtis légers, type cabanes de jardin.

Le chemin serait autorisé aux piétons et cyclistes, mais l'accès aux voitures serait interdit, et rendu impossible par le gabarit du chemin qui mène aux parcelles. Il faut par contre prévoir un stationnement pour les usagers : nous pourrions donc proposer un parking d'une dizaine de places. Il existe une parcelle qui pourrait convenir, à l'est de Dampmart, au croisement de la rue Juliette Vadel et de l'aqueduc de la Dhuis.



Photomontage 1 : Jardins familiaux le long de l'aqueduc de la Dhuis

Réalisation : Stage MBG - 2009

De nouveaux équipements à prévoir en conséquence pour Thorigny et Dampmart

Bien que le budget des mairies soit limité et qu'il leur est difficile de prévoir la construction de nouveaux grands équipements, l'arrivée de nouvelles populations créera forcément de nouveaux besoins. Agrandir les équipements ne sera à terme plus suffisant, il faut prévoir d'en construire de nouveaux.

Les écoles doivent être situées à proximité des zones d'habitations, pour éviter que les trajets domicile/école se fassent en voiture et pour favoriser les modes doux (marche à pied, vélo). Il faut de plus les situer là où il n'y a pour l'instant pas d'équipement scolaire. Il nous semble donc que le secteur à côté du LEP serait un bon emplacement :

- la population du lotissement des Epinettes et du pôle Gallieni aurait accès à un groupe scolaire proche de chez eux
- l'afflux de personnes dans ce secteur permettrait de faire fonctionner le futur pôle Gallieni, où des commerces et des services vont s'installer
- la route régionale est déjà aménagée pour un cheminement piéton ; son gabarit en fait par ailleurs un axe d'accès pratique, pour les voitures et les transports en commun, contrairement aux routes étroites qui desservent les écoles des centres de Thorigny et Dampmart.

Les bâtiments culturels et sportifs pourraient s'installer sur les bords de Marne.

Ce document reflète notre vision de l'avenir de Thorigny et Dampmart. Il montre qu'une densification de la ville est faisable sans toucher à l'identité des communes. Il est une réponse aux questions que se posent les mairies à propos de la densité : où, à quelle échelle, comment ?

Il met en évidence les lieux qui, par leur localisation ou leurs caractéristiques, doivent accueillir une nouvelle urbanisation en priorité ; les zones d'urbanisation secondaire, où il est préférable de mener des opérations de densification ponctuelles et d'envergure moindre ; les secteurs qu'il est nécessaire, pour le bien-être des communes et de leurs habitants, de préserver et de mettre en valeur.

Il indique comment densifier, quels types de démarches il est préférable d'appliquer dans certaines zones.

Ce document n'est nullement imposable aux municipalités, il cherche juste à orienter le développement de leurs communes dans la voie qui semble la plus pertinente. Il sera intégré au PADD du PLU des communes.

Il faut maintenant recouper ces recommandations avec les informations contenues dans les documents suivants, le Guide et la Charte, qui indiquent comment, dans un esprit de développement durable des communes, il est possible d'améliorer les déplacements et de mener des opérations d'habitat qui correspondent aux besoins des habitants.

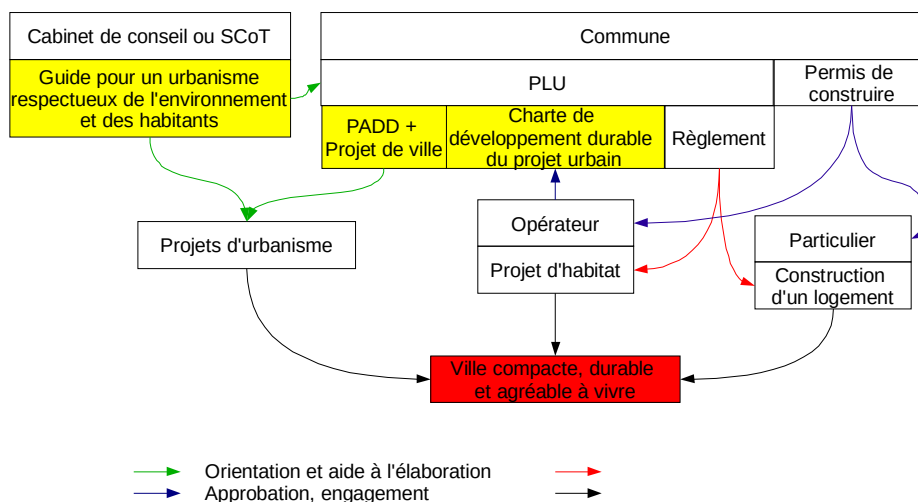


Schéma 23 : Insertion des documents produits au sein des documents d'urbanisme et mise en relation des acteurs

Réalisation : Stage MBG – 2009

Afin de mettre en application les orientations inscrites dans le projet de ville, et de permettre à la municipalité de rester maître de la façon dont s'organise la densification, nous proposons aux communes des documents réglementaires et d'aide à la décision.

Tout d'abord, d'un point de vue technique, les communes doivent s'armer des différentes techniques urbanistiques qui permettent de réaliser un urbanisme durable, protégeant les ressources, limitant les risques naturels, et favorisant une construction bioclimatique des bâtiments. Un deuxième point important dans cette densification est de proposer des aménagements routiers en conséquence, ainsi que de dissuader l'utilisation de la voiture. Pour ce faire, il existe différentes techniques, dont certaines peuvent être très rapidement mises en place et ne nécessitent pas de grands changements dans l'organisation de la voirie.

Nous proposons donc aux communes un guide, intitulé *Un outil de lutte contre l'étalement urbain au travers du développement durable déclinant en actions les différents éléments à prendre en compte pour mettre en place une ville durable*. Ce document peut être conçu par un cabinet de conseil extérieur ou par l'équipe chargée de la réalisation du SCoT. Il est ensuite distribué et expliqué aux élus et techniciens des communes. Ce guide s'articule en deux volets : l'un sur les formes urbaines, l'autre sur les déplacements. Il n'est pas exhaustif dans la mesure où il ne mentionne pas toutes les techniques disponibles. Cependant, il concrétise par des actions le développement durable dans l'action publique et dans les ménages, et promeut les liens entre habitat et déplacement. Les exemples concrets qui l'illustrent sont tirés de projets réalisés dans d'autres communes françaises ou imaginés pour Thorigny et Dampmart.

Ce document a un but pédagogique : il doit donner aux communes des connaissances, théoriques et techniques, qui faciliteront le dialogue avec les opérateurs.

Pour que les opérations d'habitat respectent les principes énoncés dans le guide et soient en accord avec le projet de ville, la municipalité doit se doter d'une charte, intitulée *Charte pour un habitat répondant aux enjeux de l'étalement urbain*. Ce document définit les engagements et les objectifs à atteindre pour produire un habitat de qualité et répondant aux enjeux énergétiques d'aujourd'hui, et la façon dont doivent être menés les chantiers pour respecter l'environnement. Signée entre la municipalité et les opérateurs avant chaque opération d'habitat, la charte permet aux mairies d'encadrer sa densification et la qualité de son parc immobilier. De plus, ce document responsabilise les opérateurs et les municipalités sur leurs devoirs et leurs responsabilités dans la lutte contre l'étalement urbain. Il peut également devenir un outil de communication stratégique pour la municipalité, démontrant sa réelle volonté de rentrer dans une démarche de développement durable.

Pour rendre obligatoire la signature de la charte lors de chaque opération d'habitat menée sur la commune, un arrêté municipal doit être pris.

II. Le guide, un outil de lutte contre l'étalement urbain au travers du développement durable

La partie précédente concernant les programmes urbains des deux communes a donné des orientations, une vision de l'avenir au territoire. Le guide écrit maintenant, qui sera remis aux municipalités, explore plus en profondeur ces programmes, et propose aux mairies une aide pour gérer un développement urbain plus dense et plus respectueux de l'environnement.

Les deux objectifs à traiter dans cette optique sont une production d'habitat plus dense et répondant aux critères de qualité environnementale, et l'amélioration des déplacements. En effet, l'un ne va pas sans l'autre. Une population plus nombreuse et plus dense entraîne inévitablement l'augmentation du trafic journalier. Des objectifs sont clairement identifiés dans ce guide, auxquels répondent des actions, illustrées par des exemples. Les solutions et exemples proposés ne sont pas exhaustifs : ce sont quelques pistes sur lesquelles nous avons réfléchi, qui peuvent être par la suite utilisées, ou modifiées et remaniées par les municipalités. Les principes énoncés dans ce guide seront par la suite mis en application dans des projets localisés sur les communes de Thorigny et Dampmart.



1^{er} Objectif : des formes urbaines durables

Pour une large majorité des Français la qualité du cadre de vie passe en premier lieu par le logement. Au-delà du lieu où les ménages passent le plus de temps et pour lequel ils consentent leurs plus fortes dépenses, le logement reste avant tout un marqueur social et contribue de ce fait à la construction de l'image, du statut, de l'identification sociale de ses habitants. C'est aussi un lieu fonctionnel au service du confort et du bien-être.

Par ailleurs, avec l'évolution des modes de vie (décohabitation des enfants; augmentation du nombre de familles monoparentales et recomposées, ainsi que de celui des personnes vivant seule) et l'allongement de la durée de la vie (13 millions de personnes de plus de 60 ans aujourd'hui, 17 en 2020 et 23 en 2050), les besoins des ménages s'expriment aujourd'hui en termes d'espace, de modulabilité du logement et d'accessibilité. Les lotissements ne concentrent majoritairement qu'une seule forme de logement stéréotypé (la maison individuelle sur grande parcelle) ce qui, au-delà du souci d'économie de foncier, ne permet pas de répondre aux nouveaux modes de vie et aux différentes étapes des parcours résidentiels qui conditionnent les besoins actuels des ménages en matière d'habitat.

Pour s'inscrire dans une démarche de développement durable, les nouveaux projets d'aménagement devront prendre en compte l'évolution profonde des modes de vie et ainsi pouvoir être en mesure de **répondre aux besoins du plus grand nombre.**

Traduisant une recherche de qualité de vie globale, les ménages attachent aussi beaucoup d'importance à la qualité des espaces publics, ainsi qu'à la présence de services ou d'équipements à proximité de leur logement. Historiquement la ville s'est toujours définie par sa diversité fonctionnelle faisant cohabiter activités, commerces, habitats et équipements divers. Mais, depuis une trentaine d'années, l'urbanisation des communes se caractérise principalement par la spécialisation des espaces et de leurs fonctions (zone d'activités, zone d'habitation, zone commerciale, etc.), ce qui nuit à la dynamique urbaine et à la cohésion sociale. Concernant les espaces pavillonnaires, ce découpage fonctionnel produit des « quartiers dortoirs » qui, en l'absence de services ou d'équipements, déséquilibrent le tissu communal.

Dans la ville multipolaire, il y a un équilibre à trouver entre l'appropriation par les habitants de leur territoire de proximité et l'ouverture sur les espaces de l'agglomération. Le quartier doit favoriser l'échange, éviter de devenir un " ghetto " et disposer de ce fait d'équipements, de services et être en mesure d'organiser des

événements attractifs (culturels, économiques, festifs...) pour les autres habitants de la ville. L'intégration sociale et l'intégration économique vont de pair dans la ville durable.

Il s'agit d'offrir à la population à la fois des équipements, des activités et des services variés et adaptés à tous afin de renforcer la mixité sociale et culturelle. Cela se traduit par la création d'espaces publics, lieux d'échanges et créateurs de lien social, mais passe aussi par la valorisation du paysage et la création d'espaces verts.

Il incombe également à l'aménageur de tenir compte de l'évolutivité des espaces, afin que les bâtiments et les équipements réalisés s'intègrent au mieux dans leur environnement proche.

Les recommandations concernant le logement contenues dans ce guide ont été faites à la suite des entretiens menés auprès des habitants de Thoiry et Dampmart : elles tentent de retranscrire au mieux les envies des habitants concernant leur habitat. Maison individuelle ou collectif, jardin privé ou parc public, présence de voisins ou isolement complet : les dépouillements des entretiens ont fait ressortir des besoins, communs à toute la population ou spécifiques à certaines classes d'âges.

Les propositions suivantes sont surtout des principes, des concepts que nous explicitions à travers des schémas, qui cherchent à montrer quelle forme, quelle organisation et quel fonctionnement des quartiers pourraient convenir à tous, habitants et règlements.

Action 1 : Créer des logements vivables qui répondent à la nécessité de préservation d'espace

✦ Limiter la consommation d'espace

■ Réhabiliter les logements vacants et dégradés

En France, **550 km² de terres agricoles sont artificialisées chaque année** ; un peu moins des 2/3 sont consacrés à la réalisation de projets d'habitation.

Source : Conseil économique et social, *Le logement de demain, pour une meilleure qualité de vie*, 2005

Dans un esprit de développement durable et de lutte contre l'étalement urbain, le travail principal doit concerner la réhabilitation du logement dégradé et/ou vacant.

Par exemple, l'utilisation des logements vacants à Thoiry (221 en 2005) permettrait de combler le déficit de logement social (70). A Dampmart, ce sont 93 logements vacants qui pourraient apporter une réponse partielle à la nécessité de construire les 155 logements sociaux manquants.

Des programmes spécifiques comme les OPATEB (Opération Pour l'Amélioration Thermique et Énergétique de l'Habitat) peuvent être engagés avec l'aide de l'Etat et de l'ANAH (Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat). Ils s'appuient sur le principe des OPAH (Opérations pour l'Amélioration de l'Habitat) en apportant en plus une qualité énergétique au bâtiment restauré.

- Lancer un programme pour recenser et cartographier les logements vacants depuis plus d'un an.
- Inciter les propriétaires à vendre, louer ou céder le bien à la mairie ou un particulier
- Lancer avec l'aide de l'ANAH un programme de rénovation-réhabilitation de l'habitat

Projet de loi Grenelle pour les bâtiments existants :
Réduction des consommations énergétiques d'au moins **38 % d'ici 2020**.

■ Créer une ville compacte

Qu'il s'agisse de réhabilitation ou de construction, il faut créer une ville compacte. Densifier le territoire, c'est utiliser moins d'espace pour loger la même population.

Pour cela, il faut dans un premier temps densifier l'existant. Ceci passe par la construction dans les dents creuses, la reconversion des friches urbaines, l'ajout d'un étage aux bâtiments, l'extension ou la division des logements, lors de réhabilitations par exemple.

Dans un second temps, il faut construire de manière groupée. Concrètement, cela signifie vivre dans un tissu de logement plus resserré et moins isolé, donner la priorité au collectif et non plus à l'individuel. Le principe de petit collectif est bien accepté par la population. Dans un souci de mixité dans les quartiers, nous devons travailler sur la répartition entre logements collectif, semi-collectif et individuel à l'intérieur d'un même quartier. Privilégier le logement collectif ou l'individuel en bande permet de plus de faire des économies d'espace et d'argent.

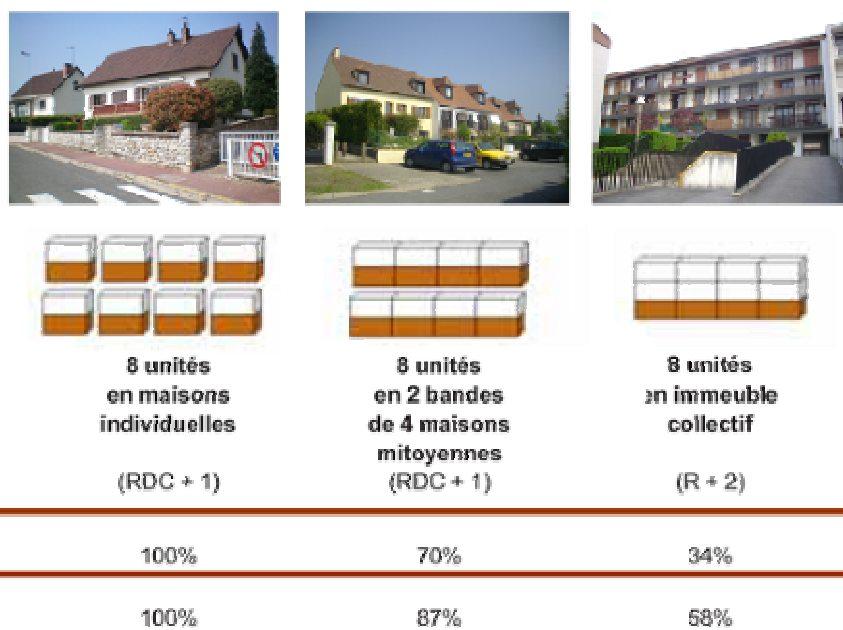
Coût de construction du logement collectif :

58% du coût de construction du logement individuel isolé

Emprise au sol du logement collectif :

34% de celle qu'aurait un logement individuel isolé

Source : Guide d'aménagement du Bas Rhin



Source : Ökologische Baukompetenz, Ekhart Hahn

Tableau 8 : Variation de l'emprise au sol et du coût de la construction en fonction du type de bâtiment

Photographies : de gauche à droite : Lotissement du Clos Richard (Dampmart) - Lotissement des Epinettes (Dampmart) - Rue Cornilliot (Thorigny sur Marne)

Source : guide d'aménagement du Bas Rhin

Réalisation : Stage MBG - 2009

■ Protéger les espaces non urbanisés

En plus de construire des logements plus compacts, il faut protéger les espaces non urbanisés afin de ne pas les voir grignotés par l'habitat. Ceci passe par des prescriptions adaptées, qui favorisent le maintien de l'activité en place, mais aussi la mise en valeur de l'environnement par des activités dédiées à la population. Il faut

apprendre aux habitants à apprécier et à connaître le monde naturel au milieu duquel ils vivent afin de les sensibiliser et de les inciter à défendre ce territoire contre la construction.

- Maintenir l'agriculture périurbaine avec l'aide d'une réglementation spécifique

Plusieurs outils existent pour conserver ces espaces :

- Les ZAP, Zones Agricoles Protégées, mises en place pour conserver des zones agricoles malgré une pression foncière forte.
- Les PPEANP (Périmètres de Protection des Espaces Agricoles, Naturels et Périurbains)
- Les PAEN (Périmètres de protection et de mise en valeur des espaces Agricoles et Naturels périurbains)

- Valoriser les espaces forestiers à travers des actions de sensibilisation du public et de protection.

✶ Adapter le logement dense aux besoins des habitants

- Diversifier les types d'habitat

Suivant leur âge, les individus n'ont pas les mêmes aspirations en terme de forme d'habitat : les familles avec enfants recherchent plus des maisons individuelles, alors que les personnes âgées, qui apprécient la présence de voisins, se tournent plus vers du collectif. Pour les jeunes, c'est le logement collectif et sa proximité du centre-ville qui répond le plus à leurs besoins.



Schéma 24 : Diversité des types de logement

Réalisation : Stage MBG – Mai 2009

Sur ce schéma, des habitats de types différents se côtoient : maisons individuelles à un ou plusieurs étages, semi collectifs et collectifs plus ou moins grand.

Les bâtiments sont regroupés en groupes de 3 ou 4 afin de limiter les pertes énergétiques, et les différentes hauteurs permettent aux bâtiments plus hauts de bien s'intégrer. De plus, ceci permet d'atténuer le sentiment de vivre dans du collectif, car l'aspect architectural ressemble plus à de l'habitat accolé qu'à une barre de logements.

Il faut donc favoriser les motifs en hauteur et non en longueur en créant des avancées de bâti, des reculées, des toitures diverses, jouer sur les matériaux, etc.



Schéma 25 : Une barre de logement à l'architecture variée

Source : www.merielpourtous.org

- Proposer des tailles de logements variées pour répondre aux besoins évolutifs des ménages

Les besoins en termes de taille de logement varient suivant le nombre de personnes par ménage tout au long de leur parcours résidentiel. Les familles recherchent en priorité des logements assez grands avec plusieurs chambres, alors que les personnes âgées veulent se séparer de leurs grands logements et se tournent vers de l'habitat plus petit. Pour les jeunes, la priorité est que le logement ne soit pas trop cher : il leur faut donc des logements petits à moyens, type studio ou T2.

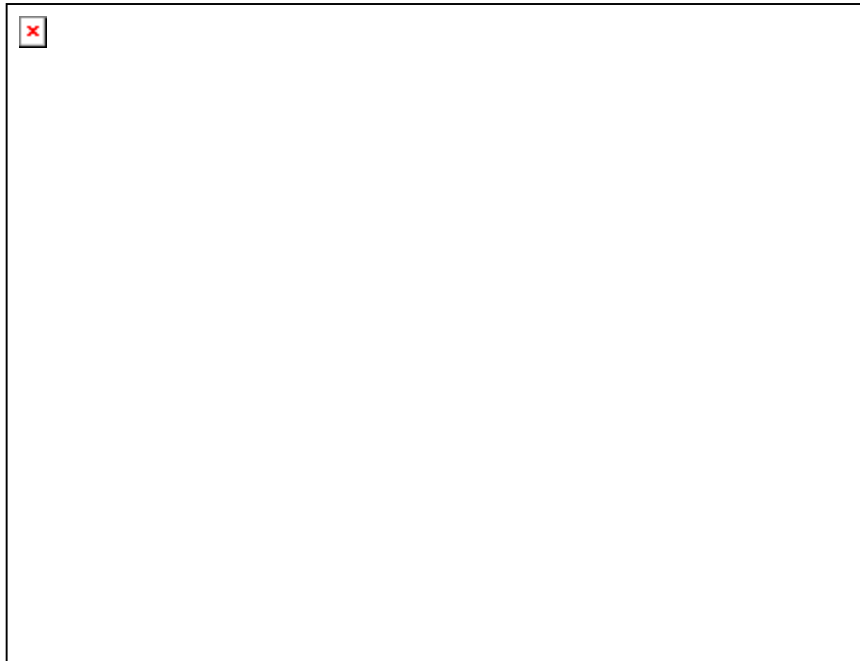


Schéma 26 : Diversité des tailles de logement

Réalisation : Stage MBG – Mai 2009

Le premier schéma montre un quartier qui répond à la demande des habitants et propose plusieurs tailles de logements, du studio aux T4 et plus. Le deuxième schéma propose cependant un quartier bien plus intéressant : au lieu de construire des bâtiments très homogènes avec uniquement des logements de même typologie, il distribue les différents logements dans les bâtiments. Ainsi, des populations différentes viennent habiter dans les immeubles et maisons, ce qui apporte de la mixité sociale dans le quartier. Qu'il soit individuel, collectif ou semi-collectif, la qualité intrinsèque de l'habitat ne doit pas différer.

De plus, les résidents ont besoin d'espaces annexes au logement destinés à la voiture ou au stockage de leurs biens. Les espaces de parking peuvent être intégrés dans le sous sol des bâtiments ou au sein de l'espace public. Tous les ménages n'ont pas besoin d'espaces de stockage ou de caves. Il n'est donc pas nécessaire d'en proposer pour tous les logements.

■ Créer de l'intimité et des espaces privés en prolongement du logement

Les habitants ont besoin de préserver leur vie privée : la vie en collectif ou en logement plus dense, si nous voulons qu'elle soit acceptée, ne peut se faire sans satisfaire ce besoin. Les habitants ne veulent connaître que les côtés positifs du voisinage, mais veulent éviter les désagréments : nuisances sonores dues à une mauvaise isolation des logements ou manque d'intimité si les frontières entre les logements sont mal définies et les vis-à-vis nombreux. Il faut donc travailler sur l'isolation phonique des logements et une organisation des bâtiments et des logements qui limite les vis-à-vis.



Schéma 27 : Organisation des bâtiments qui limite les vis-à-vis

Réalisation : Stage MBG - 2009

Sur ce schéma, tous les logements possèdent des espaces privés : terrasses ou toits-terrasses et jardins. Afin d'éviter les vis-à-vis, on peut jouer sur les formes architecturales, avancer ou reculer des portions de bâtiment par rapport aux autres : sur le schéma ci-dessus, le bâtiment du milieu est ainsi plus en avant. Ceci provoque une coupure dans l'architecture, crée des ombres qui donnent du volume au bâtiment, et fabrique des recoins propices à la préservation de l'intimité. Afin d'éviter les nuisances sonores liées à l'occupation des espaces extérieurs, deux logements superposés ne possèdent pas d'espace extérieur privatif orienté dans la même direction.

Les entretiens ont fait ressortir le besoin d'espaces privés : il serait donc bon que pour un maximum de logements un espace extérieur privatif soit fourni, que ce soit un jardin, une terrasse ou un balcon. Les logements situés au rez-de-chaussée bénéficient d'un terrain privatif proportionnel à la taille de leur logement. Plus nous nous écartons des zones de centralité denses, plus les jardins pourront être grands.

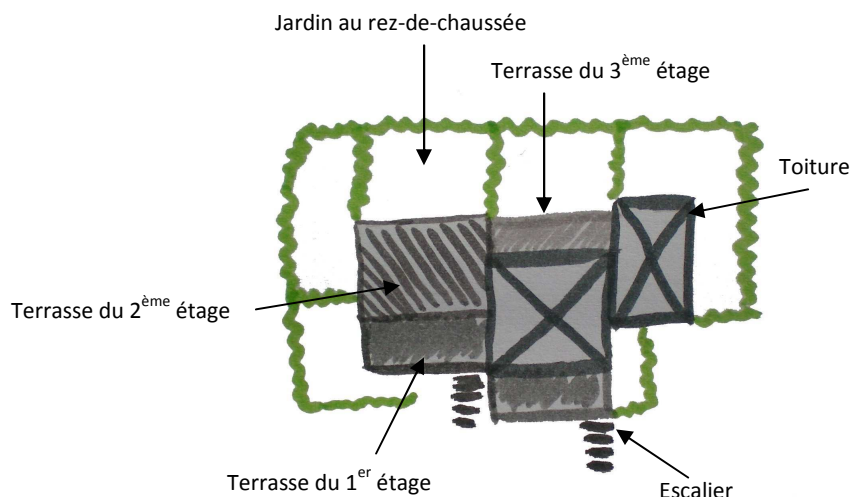


Schéma 28 : Espaces extérieurs disponibles pour tous les logements

Réalisation : Stage MBG - 2009

Ce schéma reprend le plan du schéma d'habitation dessiné précédemment, et montre qu'il est possible d'organiser les bâtiments de manière à offrir à tous les logements un espace extérieur privatif. Nous cherchons aussi à valoriser et maximiser les espaces en multipliant des toitures plates, qui servent de terrasse pour les logements situés au niveau du dessus, qu'ils appartiennent au même bâtiment ou non. Ceci nécessite bien entendu que l'isolation soit réalisée avec une grande application.

Cependant, dans un habitat dense, il est impossible de fournir du terrain à tous. C'est pourquoi il faut aussi proposer des espaces extérieurs collectifs : jardins ou chemins piétonniers verts derrière les habitations. Pour les personnes qui le souhaitent, des jardins familiaux peuvent être mis en place et loués autour de l'aqueduc de la Dhuis, au nord des communes.



Photo 35 : Exemple dans le quartier Vauban qui propose des espaces verts collectifs devant les habitations

Source : www.telecom-bretagne.eu

Afin de favoriser le sentiment d'indépendance et de liberté, nous proposons de fournir un accès par l'extérieur aux logements à chaque fois que ceci est possible. En limitant les espaces communs à l'intérieur des bâtiments, un gain de place sera ainsi fait.

Les propriétaires de jardins donnant sur la rue pourront accéder à leur logement directement par le jardin ; les logements situés au premier étage peuvent être accessibles par un escalier extérieur, menant à une terrasse ou un balcon. Certains logements peuvent aussi être conçus en duplex, ou avoir l'entrée au rez-de-chaussée.

Sur le schéma ci-dessous, les logements ayant un accès par l'extérieur sont hachurés en jaune.



Schéma 29 : Accès individualisés pour un maximum de logements

Réalisation : Stage MBG - 2009

Action 2 : Développer les quartiers écologiques utilisant durablement les ressources naturelles

✦ Utilisation maîtrisée des ressources eau et énergie

■ Un éclairage public économe et performant

L'éclairage public en France

8 570 000 lampes dont :
35% de lampes à mercure
54% de lampes à sodium,

une puissance totale de 1200 MW,
une consommation annuelle d'environ **5 TWh**
et un rejet de **590 000 tonnes de CO2 par an.**

Source : «Inauguration d'un éclairage urbain innovant et économique à Albi» ENERGIES
Actu-Environnement.com - 14/12/2004

En règle générale, l'éclairage public représente le second poste du bilan énergétique d'une commune après son patrimoine bâti (1/4 de la facture énergétique)⁷¹. Cet aspect doit donc être pris en compte.

Selon l'ADEME, 20 à 40 % d'économie seraient potentiellement réalisables sur les dépenses d'éclairage public :

- 30 % d'économie via la mise en place de lampes sodium, la réduction de l'intensité d'éclairage et la déconnexion durant la nuit
- 25 % d'économie par l'installation de réducteurs/variateurs de puissance
- 10 % d'économie par la mise en place de ballasts électroniques⁷².

A Albi, ces conseils ont permis d'économiser presque la moitié de l'énergie consommée⁷³. L'investissement devrait être amorti en moins de 10 ans, sachant que la durée de vie d'un éclairage public est de 30 à 40 ans⁷⁴.

D'autres principes simples à respecter permettent une utilisation rationnée de l'éclairage public :

- Clarifier les besoins en matière d'éclairage des rues (toutes les rues ne doivent pas forcément être éclairées de la même manière).
- Utiliser des lampes ayant un aussi bon rendement d'éclairage que les lampes à sodium.
- Eviter toute émission lumineuse au dessus de l'horizon (pollution lumineuse).
- Préférer des ballasts électroniques à longue durée de vie.
- Allumer le soir quand la luminosité descend en dessous de 4 lux pendant plus de 5 minutes

■ Gérer les eaux pluviales en limitant les risques naturels

Le fonctionnement hydrologique existant (pentes, nature du sol, lieux de convergences naturelles des eaux, zones humides, mares, etc.) régit en grande partie l'écoulement des eaux. Lorsque des phénomènes pluvieux violents provoquent des inondations partielles, il est nécessaire de s'intéresser à l'écoulement des eaux pluviales. Ceci est d'autant plus vrai dans les espaces urbanisés où les surfaces imperméabilisées empêchent l'infiltration de l'eau et favorisent le ruissellement.

A Thorigny et à Dampmart ceci est accentué par la pente du coteau qui déverse les eaux rue Raymond Poincaré.

Coefficients d'imperméabilisation :

- toitures : 1
- voiries, trottoirs, parkings : 0.9
- chemins piétonniers (pavés, dallés) : 0,6
- espaces verts : 0.2

Source : SEPIA Conseil

⁷¹ «Inauguration d'un éclairage urbain innovant et économique à Albi » ENERGIES - Actu-Environnement.com - 14/12/2004

⁷² Guide de l'aménagement du Bas Rhin, ADEME

⁷³ «Inauguration d'un éclairage urbain innovant et économique à Albi » ENERGIES - Actu-Environnement.com - 14/12/2004

⁷⁴ M. GROUSSON, Décembre 2007. *La lumière superstar*. Le journal du CNRS, n° 215

Afin de ralentir cet écoulement, les aménageurs peuvent recourir à des techniques telles que les bassins de rétention, chaussées à structures réservoirs, noues et fossés, tranchées drainantes, toitures végétalisées, etc. La meilleure façon de lutter contre le ruissellement est cependant et avant tout de minimiser les surfaces imperméables afin de favoriser l'infiltration vers la nappe phréatique. L'infiltration peut s'effectuer directement sur des espaces libres de la parcelle ou par des revêtements perméables. Par exemple les chaussées à structure réservoir permettent une infiltration de l'eau et un stockage en sous-sol : le principe est de laisser l'eau s'infiltrer à travers la chaussée, où elle est ensuite recueillie dans un réservoir. L'eau est stockée et s'infiltre petit à petit dans le sol. En cas d'arrivée d'eau importante, une ouverture permet d'évacuer le surplus vers le réseau de la ville.

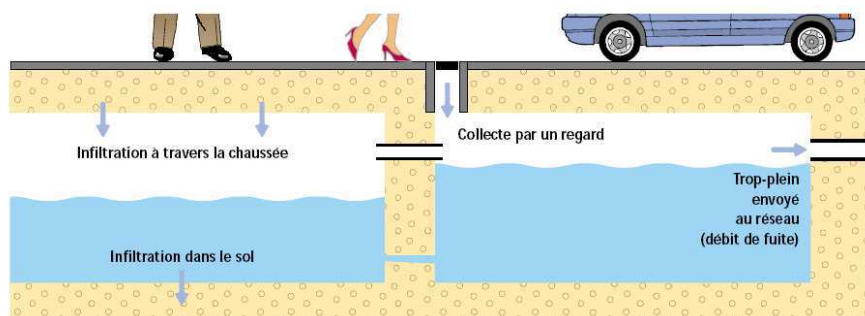


Schéma 30 : Coupe d'une chaussée à structure réservoir

Source : www.elawan.com

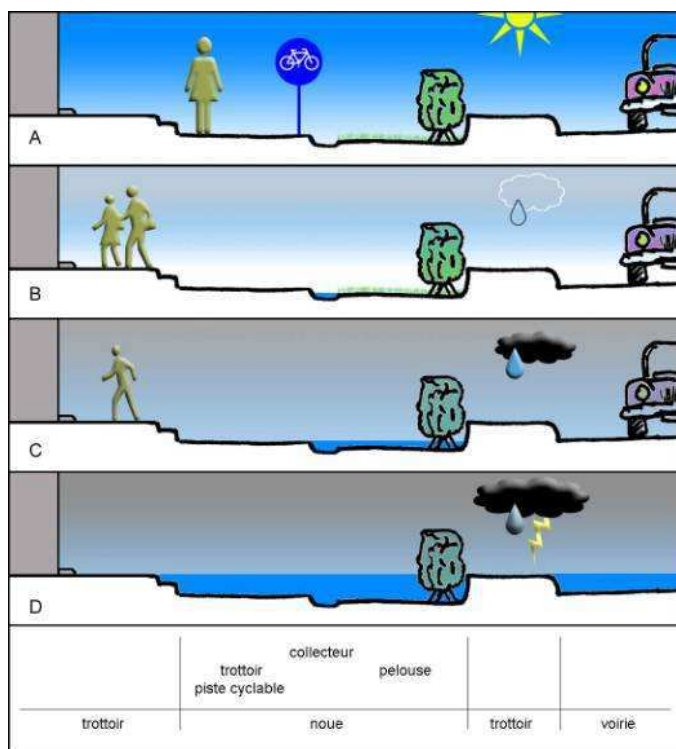


Schéma 31 Différents stade de remplissage d'une noue

A : Accès total - B : Pluie normale accès total - C : Pluie forte, risque d'inondation le trottoir reste accessible - D : Inondation maîtrisée)

Source : www.aeu.fr SRM 2006

Une autre technique pour limiter le ruissellement est de créer des lieux de stockage. Nous pouvons ainsi mettre en place des noues, fossés creusés entre la voie piétonne et/ou cyclable et une bande d'espace vert qui délimite la voirie. Selon l'intensité de la pluie, ce sera d'abord le collecteur qui sera rempli, puis la bande verte. Lors de plus grosses pluies, la voie douce sera inondée, puis la voie routière.

Enfin, une technique de maîtrise des eaux est celle des bassins de rétention, qui peuvent s'aménager sur des espaces verts en pente. Ceci permet de retenir l'eau lors des épisodes pluvieux et de la laisser s'évacuer lentement afin d'éviter le ravinement et les trop grandes arrivées d'eau en bas de la pente.

Lorsqu'il ne pleut pas, les bassins s'intègrent dans les lieux de vie comme des éléments des espaces verts ou ludiques. Par exemple, au sein même du lotissement du Moulin à Vent à Thorigny, un bassin de rétention des eaux pluviales a été créé : ce bassin sert surtout d'espace de jeu pour le lotissement.

Afin de limiter la consommation d'eau de la commune et de limiter les coûts financiers de l'entretien des espaces verts, recycler les eaux pluviales stockées directement comme eau d'arrosage est un principe simple qui mérite d'être développé.

Enfin, les mêmes principes doivent être appliqués à l'échelle des parcelles bâties en récupérant les eaux de toitures pour l'arrosage des espaces verts, le lavage de la voiture, les sanitaires...



Photo 36 : Bassins de rétention sur une pente

Source : ESPACE TEMPS—Architecture et Urbanisme: Yannick LE CORRE



Photo 37 : Bassin de rétention du lotissement du Moulin à Vent

Réalisation : Stage MBG - 2009

✶ Valoriser les potentialités énergétiques par l'organisation des bâtiments

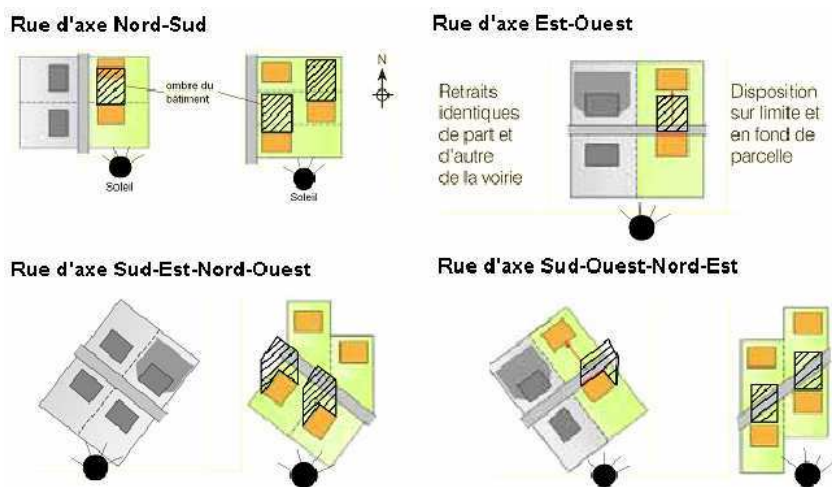


Schéma 32 : Disposition du bâti dans les parcelles selon l'orientation de l'axe routier

Source : guide d'aménagement du Bas Rhin

Les déperditions thermiques d'un bâtiment sont proportionnelles à la surface des parois en contact avec l'extérieur. Ainsi, la forme des bâtiments a des incidences sur ses besoins énergétiques : plus le bâtiment est compact, meilleure est sa performance énergétique. De plus, quelques principes d'organisation des quartiers permettent de favoriser un ensoleillement maximal des habitations. L'orientation du bâti joue un grand rôle dans l'inertie thermique. Les façades orientées au sud permettent en effet aux bâtiments de gagner en énergie. Les schémas ci-dessus montrent comment disposer les bâtiments pour bénéficier au maximum de la lumière et de la chaleur du soleil.

Dans le cas d'un axe nord-sud par exemple, une disposition en quinconce est une bonne solution : l'ombre du premier bâtiment au sud ne va pas jusqu'au troisième et n'atteint pas non plus le deuxième qui est décalé. Il faut également prendre en compte la hauteur du bâtiment et la pente du terrain.

✚ Vers un habitat énergétiquement autonome

Le Grenelle de l'Environnement impose des objectifs chiffrés pour les logements, affichant une préférence pour les habitats à énergie passive ou positive et à basse consommation. Il est donc nécessaire que dans toute construction de nouveaux logements ou dans toute réhabilitation, l'accent soit mis sur les qualités environnementales du bâtiment.

Les normes du Grenelle de l'environnement ont pour objectif de diviser par quatre l'émission des gaz à effet de serre en France, toutes activités confondues, d'ici 2050.

Les étapes fixées par le Grenelle de l'environnement :

2012: Les logements neufs devront atteindre le label **THPE (Très Haute Performance Énergétique)**, soit 20 % de consommation énergétique en moins par rapport à la réglementation thermique 2005.

2015: Les logements neufs devront être des **bâtiments à basse consommation (BBC)**, soit 50 kWh/m²/an. Aujourd'hui, les bâtiments neufs conformes à la réglementation ont une consommation en énergie située entre 80 et 250 kWh/m²/an.

2020: Les logements neufs devront être des **bâtiments passifs**, soit 0 kWh/m²/an, **ou à énergie positive**, c'est-à-dire des logements qui produisent autant d'énergie qu'ils en consomment.

La municipalité doit faire respecter les principes du Grenelle, notamment lors de la signature des permis de construire. Il est recommandé que les bâtiments utilisent des matériaux à faible énergie grise (quantité d'énergie nécessaire à la production d'un matériau : extraction, récolte, transformation, transport, destruction...), et que soient développés les bâtiments à basse consommation, voire à énergie positive.

Les installations de production d'énergie renouvelable comme les petites éoliennes, le photovoltaïque, les murs capteurs, ou encore le puits canadien semblent être des techniques adaptées pour le territoire de Thorigny et Dampmart.

Pour avoir plus de renseignements sur ces techniques, les municipalités peuvent consulter les guides que l'ADEME met à la disposition des collectivités.

Action 3 : Intégrer la mixité dans la conception des opérations

✦ Favoriser une mixité intergénérationnelle

Les quartiers monogénérationnels sont toujours problématiques. Nous pouvons citer par exemple les problèmes d'écoles de quartiers qui deviennent inutiles lorsque tous les enfants la quittent la même année pour aller au collège. Pour fonctionner, un quartier doit se renouveler sans cesse. L'âge moyen des habitants ne doit pas augmenter de manière significative avec les années. La mixité intergénérationnelle apporte de plus certains avantages : entraide, sentiment de sécurité, camarades de jeux pour les enfants, etc. Cette mixité est donc théoriquement génératrice d'une vie de quartier, d'interactions sociales entre les habitants. Enfin, elle permet d'avoir de la vie en permanence sur le quartier car il y aura toujours quelques personnes à la retraite ou ne travaillant pas la semaine.

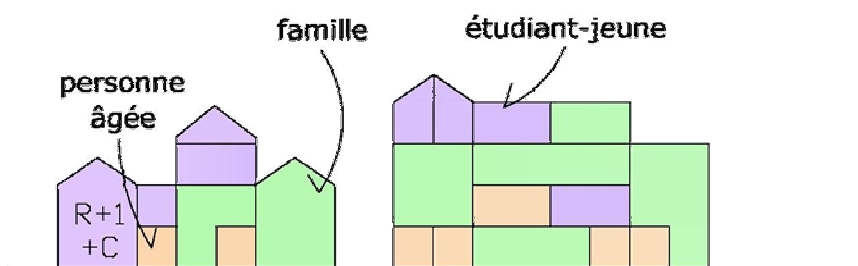


Schéma 33 : La mixité générationnelle dans les opérations d'habitat
Réalisation : Stage MBG – Mai 2009

Le fait de proposer des logements de différentes tailles et de différents types au sein des quartiers favorise la mixité intergénérationnelle. En effet, ils attirent des populations différentes : les studios ou T2 en plain-pied du rez-de-chaussée vont sans doute attirer des personnes âgées et les jeunes, alors que les logements plus grands conviennent plutôt aux familles. Il est possible d'améliorer le confort des logements situés en rez-de-chaussée afin qu'ils soient adaptés aux personnes âgées ou handicapées.

Dans un souci de répondre à la demande des jeunes et des personnes âgées ou handicapées, les logements correspondants à ces types de population seront prioritairement inscrits dans les opérations offrant une grande accessibilité aux équipements, c'est-à-dire en centre ville ou proche d'un accès aux transports en commun.

✦ Diversifier les modes d'accès au logement

Pour accueillir des populations de catégories sociales diverses et répondre aux différentes attentes, nous devons diversifier les modes d'accès au logement, et mêler à l'intérieur d'un même îlot bâti des logements à l'accession, en locatif et en social ; ceci permettra ainsi d'amener de la mixité sociale dans les quartiers, sans avoir de distinction extérieure visible de l'habitat social.

La loi SRU impose un minimum de **20% de logements sociaux**. Sur notre territoire, le SDRIF rehausse cette exigence à la hauteur minimum de 30%. **Il est indispensable d'avoir une politique de logement social cohérente avec l'ensemble de l'agglomération** afin d'équilibrer entre les communes l'implantation du parc social. De plus, **favoriser une politique du logement abordable** pour les publics visés (jeunes actifs par exemple), est primordial en particulier en construisant des bâtiments performants permettant la maîtrise des charges.

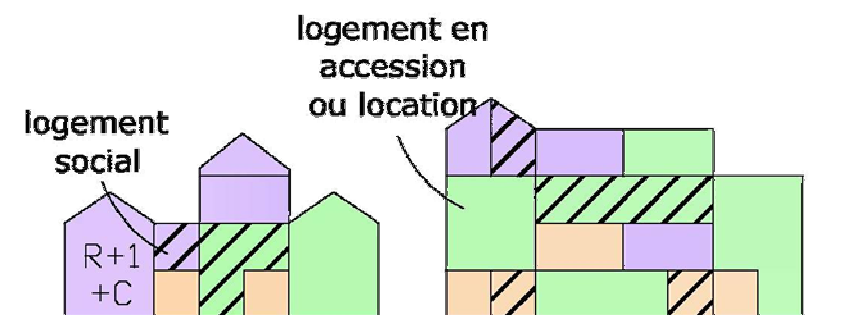


Schéma 34 : La mixité sociale au sein des opérations d'habitat
Réalisation : Stage MBG – Mai 2009

Le quartier précédent fournit plus de 30% de logements sociaux, de typologies différentes. En les répartissant au milieu des logements en accession ou en location, et en les introduisant au sein d'immeubles variés, nous ne faisons pas de différenciation entre la qualité d'un logement en accession et un logement social. La mixité sociale dans l'agglomération permet d'éviter les phénomènes de ghettoïsation.

Les deux parties que nous venons de développer sur la mixité permettent de bien vivre ensemble et de lutter contre l'exclusion. Ceci repose sur une diversité sociale et générationnelle et sur la prise en compte des besoins spécifiques des personnes fragiles.

✚ Intégrer des lieux d'animation et de rencontre dans l'espace public

Les opérations d'habitat contenant des logements collectifs doivent bénéficier d'espaces collectifs. Cependant, les habitants ne recherchent pas nécessairement des jardins collectifs mais plutôt des espaces de divertissement (terrain multisports, placette avec des bancs...) ou des chemins piétonniers arborés entre les habitations, très appréciés pour les promenades des personnes âgées et des enfants. Ces espaces doivent être entretenus et des aménagements appropriés tels des poubelles ou des distributeurs de sacs pour les déjections canines doivent être disponibles.

Afin d'ouvrir l'opération sur le reste de la ville et l'intégrer dans le quartier, les passants sont autorisés et même incités à traverser et utiliser ces espaces de vie. En effet, mettre des panneaux « propriété privée » n'est pas la bonne solution pour inciter à la vie de quartier.

Ensuite, pour encourager les activités autonomes ainsi que les activités bénévoles et de solidarité pour favoriser les échanges entre anciens et nouveaux habitants de la commune, la mairie se doit de mettre à disposition de ses administrés des espaces associatifs (jardins familiaux, ateliers associatifs, production de compost, gestion des espaces verts...).

Action 4 : Produire un cadre de vie attractif

✚ Affirmer l'identité de la ville dans les espaces publics

L'environnement du logement est caractérisé par la répartition entre espaces privés, voirie et espaces verts publics. Produire des espaces publics de qualité, c'est proposer des espaces arborés, équipés d'un mobilier urbain propre afin de créer une identité aux espaces extérieurs mais aussi des jardins potagers, aires de jeux, places... Ils doivent être présents partout dans la ville pour être rapidement accessibles par les habitants des quartiers.

Dans un esprit de développement durable, les espaces publics doivent être plantés d'espèces végétales locales.

✿ Impulser une dynamique dans les nouveaux projets urbains

■ Encourager l'implantation de services

Il est primordial de ne plus créer de zones monofonctionnelles, mais de favoriser le développement des secteurs mixtes, où cohabitent logement, bureaux, services et commerces.

Encourager l'implantation de services à la personne, notamment pour maintenir les personnes âgées dans les quartiers est indispensable. De plus le développement durable est en faveur d'une économie locale vivante et dynamique : PME/PMI, artisanat, commerce de proximité mais aussi économie sociale et solidaire, agriculture de proximité.... Ceci se traduit par la création de petits commerces au sein des quartiers, suivant le potentiel du marché local.

Des commerces de proximité sont indispensables pour permettre une vie sociale réelle dans un quartier. La présence d'une boulangerie ou d'un point multiservices peut suffire à dynamiser une petite place. Cette dimension doit être prise en compte, quitte à chercher des solutions alternatives pour favoriser l'existence de commerces (par exemple, un local municipal avec un bail emphytéotique).

■ Proposer des équipements de qualité dans les espaces les plus denses en habitat

Cela se traduit par la présence d'équipements de proximité (présence de crèches, écoles, équipements sportifs, informatique haut débit...). Le dimensionnement doit être adapté à la taille du quartier, mais doit pouvoir accueillir les habitants des quartiers voisins. Enfin, les projets d'équipement peuvent s'inspirer de projets réalisés dans d'autres villes où se développent des activités intergénérationnelles telles qu'une crèche intégrée à une maison de retraite par exemple. Les dents creuses facilement accessibles par un axe de transport doivent être réservées pour ce type d'aménagement. Les équipements de type gymnase ou salle polyvalente peuvent être installées en zone inondable. En effet ces équipements ne sont pas utilisés de manière régulière et peuvent être fermés sans conséquence en cas de risque.



2^{ème} Objectif : des transports aménagés en conséquence

Les transports et les déplacements sont des éléments fondamentaux du tissu urbain. Ils assurent à la population l'accès aux services, à l'emploi et aux loisirs, ainsi que la circulation des biens et la prospérité de l'économie locale.

Les préoccupations des déplacements doivent être considérées en amont des projets d'urbanisme afin d'éviter des solutions de rattrapage, et tenir compte de la structure urbaine existante. Il faut avoir une réflexion globale des réseaux de déplacement sur tout le territoire.

Chaque projet devra contribuer à stabiliser et rationaliser le trafic automobile généré par les habitants, à maîtriser l'évolution des pratiques de déplacement, à augmenter l'utilisation des transports collectifs et à favoriser les liaisons douces dans et entre les quartiers.

En France :

1 déplacement automobile sur 4 est inférieur à 1km

Les déplacements pendulaires représentent 51 % des déplacements

Les déplacements sont générateurs de **27 % des émissions de gaz à effet de serre.**

La distance entre l'école élémentaire et le domicile est généralement **inférieure à 1km**, mais est **majoritairement parcourue en voiture.**

Source : ADEME

Action 1 : Stabiliser et rationaliser le trafic automobile généré par les habitants

La conception de la ville doit contribuer à réduire les besoins de déplacements motorisés en suivant le principe de « ville des courtes distances ». La voiture ne doit être utilisée que pour des distances longues et son utilisation doit être réduite. Pour inciter un tel comportement, il faut optimiser l'utilisation de la voiture, agir sur la politique de stationnement, favoriser l'utilisation des transports en commun et des modes doux et agir sur la ville elle-même (les trois derniers points seront traités dans les enjeux suivants).

Pourquoi stabiliser et rationaliser l'utilisation de la voiture ?

La voiture est le mode de transport qui pollue le plus :

Type de véhicule	Emission de CO2 pour un trajet quotidien domicile travail de 20 km (en kg de CO2)	Emission de CO2 pour un trajet court aller-retour de 3 km (en kg de CO2)
Voiture	1465	1,30
Bus	748	0,65
Moto	934	0,65
Transilien	104	0,07
RER	31	0,02
Pied / vélo	0	0

Tableau 9 : Emission de CO2 en fonction du véhicule utilisé

Source : ADEME



Optimiser l'utilisation de la voiture

Comme de nombreux français, beaucoup d'habitants du SCoT effectuent les mêmes mouvements pendulaires : mêmes villes de départ et de destination, mêmes horaires,... seuls dans leur voiture. Deux solutions sont possibles pour augmenter le nombre de passagers par voiture.

■ Favoriser le covoiturage :

- Mettre en place un système simple (site Internet)
- Créer des espaces de regroupement visibles sur la voirie
- Informer les habitants (plaquettes, réunions,...)

Pourquoi faire du covoiturage ?

Le covoiturage **diminue de 40 % les émissions de CO₂** pour les déplacements domicile-travail (20km) :

Un déplacement en voiture avec un seul passager produit 1546 kg de CO₂ contre 934 kg pour un déplacement avec au moins deux passagers.

Avantages	Obstacles
Diminue le nombre de voiture sur la route	Dépendance à une personne
Diminue la consommation de Co ₂ , de CO, ...	Emploi du temps non modulable
Diminue les frais de déplacements des particuliers	
Recrée du lien social	

Comment pallier ces obstacles ?

Les emplacements de covoiturage doivent être bien visibles, localisés sur le parcours et **à moins de 300m d'une zone d'habitat**. L'inscription au covoiturage doit être facile et doit permettre aux usagers de choisir leurs conducteurs en fonction de la destination et des horaires de travail.

Exemples

Emplacements possibles à Thorigny : parking rue Poincaré, devant la mairie pour les déplacements vers l'Est et dans la future ZAC pour les déplacements vers Roissy

Emplacements possibles à Damomart : place des Ormes et Place des fêtes

■ Mettre en place des Plan de Déplacement Entreprise et des Plan de Déplacement Administration

C'est un plan de mobilité qui s'intéresse aux déplacements des salariés, fournisseurs, clients et visiteurs mis en place par l'entreprise ou l'administration. Le but est de mieux se déplacer, de proposer des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle et de diminuer les coûts de fonctionnement. Quelques avantages :

- Réduit les frais occasionnés par les déplacements domicile-travail
- Choix plus large et sans contrainte de son mode de déplacement
- Réduit la congestion du trafic urbain et ses nuisances
- Valorise l'image de l'entreprise
- Renforce le dialogue social au sein de l'entreprise
- Intègre les entreprises dans les politiques des collectivités locales

👉 Adapter la politique de stationnement

La politique de stationnement doit être cohérente dans tout le périmètre du SCOT. Les engagements du PLD s'orientent vers un dispositif de restriction des places de stationnements pour diminuer l'utilisation de la voiture.

■ Adapter les stationnements aux besoins des usagers

Il existe trois utilisateurs-types des stationnements :

- Les résidents, caractérisés par un stationnement longue durée

- Fixer le nombre de places par logement dans le PLU
 - Privilégier le stationnement en dehors de la voie publique : favoriser la construction de garages sur les parcelles.
 - Mettre des « arrêts minute » en centre ville (pour décharger les voitures)
- Les pendulaires, définis par un stationnement de 8h à 17h :
 - Diminuer le nombre de place si la desserte en transport en commun est bonne
 - Créer des parcs de stationnement gratuits (ou pas très chers) au niveau des pôles d'échange
- Les visiteurs /consommateurs, caractérisés par un stationnement de courte durée
 - Prévoir le contrôle du temps de stationnement pour laisser un temps de rotation court

■ Stationnement payant ou gratuit ?

- Moduler le prix en fonction des usages :
 - Gratuit pour les résidents
 - Faible pour le stationnement de longue durée et élevé pour le stationnement de courte durée pour favoriser la rotation (ex. rue Cornilliot à Thoiry)
- Etablir une cohérence tarifaire entre voirie et parc

Quel type de stationnement pour un temps de rotation court ?



Photo 38: Stationnement en zone bleue à Thoiry
rue Victor Hugo

Zone à disque européen (Zones bleues):
stationnement gratuit
durée limitée
Bien accepté par les usagers.

Stationnement payant sur voie :
tarif peu élevé pour les courtes durées
tarif plus cher pour les longues durées.

Marche à suivre :

- Fixer en amont le rôle de la voirie. Par exemple, de petits parkings dans des quartiers peuvent permettre de compenser le manque de stationnement le long de la voie.
- Fixer le nombre d'emplacement à durée limitée
- Evaluer l'opportunité d'un stationnement payant

Stationnement consommateur d'espace :

Place de voiture dans un parking: **25 m²**
Place de voiture le long du trottoir: **10m²**
Place de bus: **30 m²**
Place de vélo: **1m²**

Source: ADEME

Action 2 : Augmenter l'utilisation des transports collectifs

Les communes du SCoT possèdent des axes de liaisons globalement performants sur lesquels il faut appuyer l'urbanisation afin d'offrir aux nouveaux habitants des axes efficaces bien desservis en transports en commun.

✦ Mettre en synergie l'habitat et les déplacements

Afin de favoriser l'utilisation des transports en commun, il est nécessaire de favoriser l'installation des habitants dans des zones bien desservies en transports.

- Urbaniser /densifier autour et dans les secteurs desservis par les transports en commun
 - Offrir un service de transport déjà en place et efficace aux nouveaux habitants.
 - Prévoir le réseau de bus sur du long terme
 - Placer les nouveaux projets d'habitat à moins de 300 m d'un arrêt de bus.
 - Augmenter la rentabilité du service : les zones denses présentent un nombre élevé d'habitants qui sont autant d'usagers potentiels des transports en commun.
- Créer des services efficaces complémentaires aux transports en commun : mettre en place une politique de stationnement intégré
 - Parcs à voitures gratuits ou à faible coût (carte d'abonnement, ticket de bus offert,...) près des gares
 - Parcs à vélo sécurisés à proximité des gares et des arrêts de bus stratégiques

✦ Aménager des pôles desservis par les transports en commun

- Rendre les services et les équipements accessibles à tous
 - Favoriser des schémas en cohérence avec une échelle plus grande (PDU)
 - Placer les arrêts de transport en commun à proximité des équipements générateurs de trafic et/ou recevant du public (écoles, gymnases, salles de spectacles, commerces).
 - Créer les ZAC ou nouvelles opérations à proximité des réseaux de transport en commun performants.
 - Rendre les services accessibles à tous depuis les arrêts de TC
 - Promouvoir le Transport à la demande (TAD) dans les zones de faible densité

Qu'est-ce que le TAD ?

C'est une forme intermédiaire du service public de transport qui combine les bus (collectifs) et les taxis (individuels). La réservation donne un caractère individuel au service collectif.

Décret du 16 août 1985 (article 26): un TAD « est un service collectif offert à la place, déterminé en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance et qui sont exécutés par des véhicules dont la capacité minimale (4 places actuellement) est fixée par décret ».

L'autorité organisatrice fixe les arrêts et les itinéraires. Le client appelle l'opérateur pour réserver le TAD. Il indique son arrêt et l'horaire de départ. Le service se déclenche uniquement s'il y a une réservation. Les véhicules sont des minibus.

Avantages	Inconvénient
Service souple adapté à la demande Lien social Peu polluant	Nécessite une réservation

Une bonne alternative à la voiture pour Dampmart

Certains services, les commerces, le marché et les administrations se situent à Lagny. Le bus à Dampmart n'est pas pratique pour se rendre dans cette ville (fréquence, itinéraire, rupture de charge). Le TAD est adapté à cette situation:

Fréquence: le dimanche et le mercredi (jours de marché à Lagny)

Itinéraires: plusieurs arrêts possibles: par exemple rue Juliette Vadel, place des Ormes, place des fêtes, un ou deux arrêts à Thorigny et un arrêt à proximité du marché de Lagny.

- Faciliter l'utilisation des TC par les familles : Les familles n'utilisent pas les transports en commun pour se rendre à leur travail car ils doivent d'abord amener leurs enfants à l'école. Pour plus de facilité, ils ont tendance à utiliser leur voiture pour les 2 opérations. Pour faciliter l'utilisation des transports en commun pour se rendre à leur travail, la ville peut mettre en place un système de pédibus. Les parents n'ont alors plus qu'un seul déplacement à prévoir.

Qu'est-ce que le pédibus ?

Des bénévoles (souvent des parents d'élèves) accompagnent les élèves depuis leur domicile jusqu'à l'école. L'itinéraire et les horaires sont fixes et les élèves attendent à des arrêts clairement identifiés. Les enfants se déplacent en groupe et portent des gilets jaunes. Ils sont donc beaucoup plus visibles. Cela permet d'améliorer leur sécurité.

Exemple en France: Poizat (38), Carpentras (84), Champigny-sur-Marne (94)

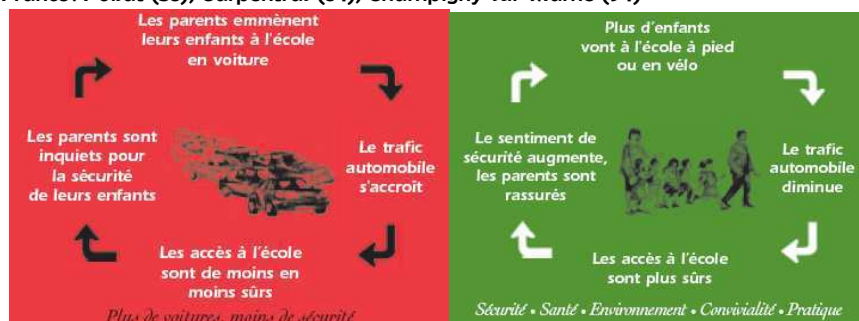


Schéma 35 : Avantages du pédibus

Source: ADEME

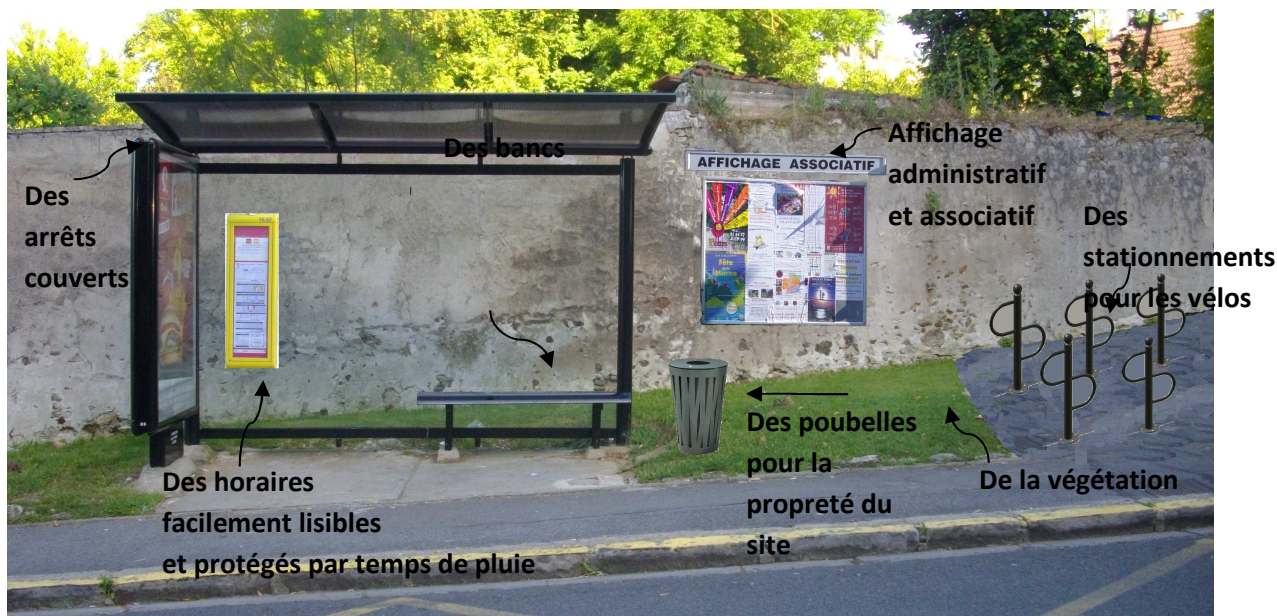
✦ Améliorer le confort des usagers

■ Rendre l'attente agréable



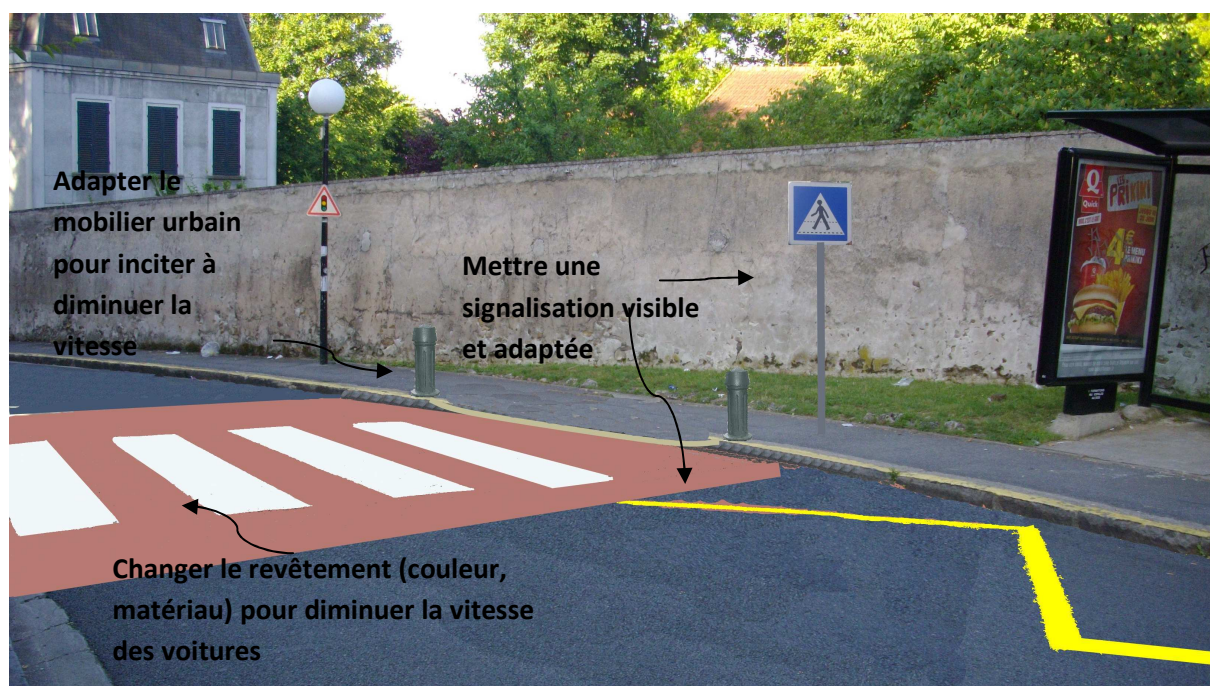
Photo 39 : Arrêt de bus rue Cornilliot à Thoirigny
Réalisation : Stage MBG - 2009

- Mettre en place un mobilier urbain adapté : bancs, poubelles, parcs à vélos,...
- Eclairer le site : l'éclairage peut se faire par des systèmes photovoltaïques.
- Améliorer l'environnement, par exemple en installant de la végétation



Photomontage 2 : Proposition d'aménagement pour l'arrêt de bus rue Cornilliot à Thoirigny
Réalisation : Stage MBG - 2009

■ Faciliter l'accès au transport en commun



Photomontage 3 : Proposition d'aménagement et de sécurisation de l'arrêt de bus rue Cornilliot

Réalisation : Stage MBG - 2009

- **Faciliter l'accès aux handicapés** : La hauteur des quais doit être choisie de façon à ce que la première marche du transport soit au niveau du trottoir. Des bandes non glissantes peuvent également être mises en place pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite.

■ Maximiser le confort pendant le transport

- Adapter les itinéraires et les horaires :
 - **Des itinéraires directs** : Privilégier les itinéraires en ligne et non en boucle
 - **Des horaires adaptés** :
 - Augmenter la fréquence de passage des bus aux heures de pointe (heures d'entrée et de sortie des établissements scolaires, travail).
 - Fixer des horaires larges : tôt le matin et tard le soir (au moins jusqu'à 21h30 pour faciliter les déplacements des habitants vers leurs loisirs).
 - Mettre en place un service de nuit entre et dans les communes du SCoT
 - **Des ruptures de charge réduite** : Les distances avec les correspondances vers d'autres lignes doivent être :
 - les plus courtes possible en temps et en mètres.
 - accessibles à pied et aux personnes à mobilité réduite.
 - sécurisées : passages piétons aménagés
- **Augmenter la vitesse** : Pour être compétitif avec les véhicules individuels, les transports collectifs doivent avoir une vitesse commerciale élevée. Pour augmenter cette vitesse, plusieurs méthodes sont possibles :
 - Adapter la taille du transport au nombre d'usagers : mettre en place des minibus pendant la période creuse (améliore les manœuvres, diminue les pollutions, évite la sous-fréquentation)

Exemple d'application à Tours :

Le bus électron circule toute la journée en dehors des heures de pointe dans le centre de la ville. Il est électrique et pollue donc moins qu'un bus standard au gaz. Les trajets sont courts et rapides. La petite taille du bus fait qu'il est toujours fréquenté. Le tarif est réduit pour les personnes âgées.



Photo 40 : le minibus électron

Source: filbleu.fr

- o Circuler en site propre ou en partage de voirie :
 - Diminue les embouteillages pour les transports en commun
 - Améliore le respect des horaires
 - Améliore la fluidité du trafic
 - Les transports en commun sont prioritaires sur les voitures
- o Mettre les rues en sens unique : pour faciliter les manœuvres des bus, les rues peuvent être mises en sens unique. Cela à l'inconvénient de figer le plan de circulation de la commune.

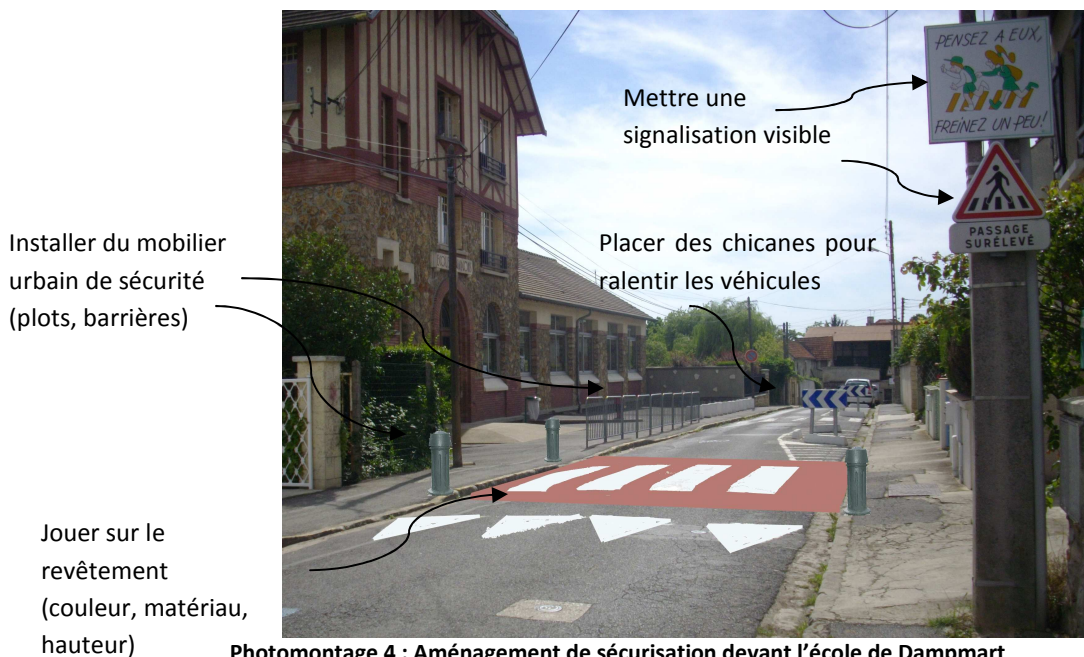
Action 3 : Favoriser les liaisons douces dans et entre les quartiers

✚ Favoriser la marche à pied

Pour inciter les habitants à se déplacer à pied, il faut créer des espaces piétons agréables et bien aménagés, et recréer des espaces de proximité. Toutes les rues doivent être aménagées avec deux trottoirs d'une largeur minimum de 1,50 m et davantage dans les endroits très fréquentés. Des itinéraires peuvent aussi être aménagés en traversée d'îlots. Les aménagements seront conçus pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite. Les aménagements piétons s'inscriront dans une démarche globale pour créer une cohérence dans le territoire.

- Définir les différents usages de la zone
 - Zone de déplacement :
 - o Limiter les obstacles
 - o Favoriser les trajets directs
 - Zone d'arrêt, de repos, d'attentes, de services :
 - o Doit être suffisamment large pour accueillir des flux ponctuels

- o Doit permettre le stockage et la manœuvre des poussettes et des fauteuils roulants (1,30 x 0,80).
- o Adapter le mobilier urbain et l'éclairage public (bancs, végétation,...)
- Zone de protection vis-à-vis de la chaussée :
 - o Mettre un mobilier urbain adapté
 - o Choisir un revêtement pour inciter les voitures à diminuer leur vitesse



Photomontage 4 : Aménagement de sécurisation devant l'école de Dampmart

Réalisation : Stage MBG – 2009

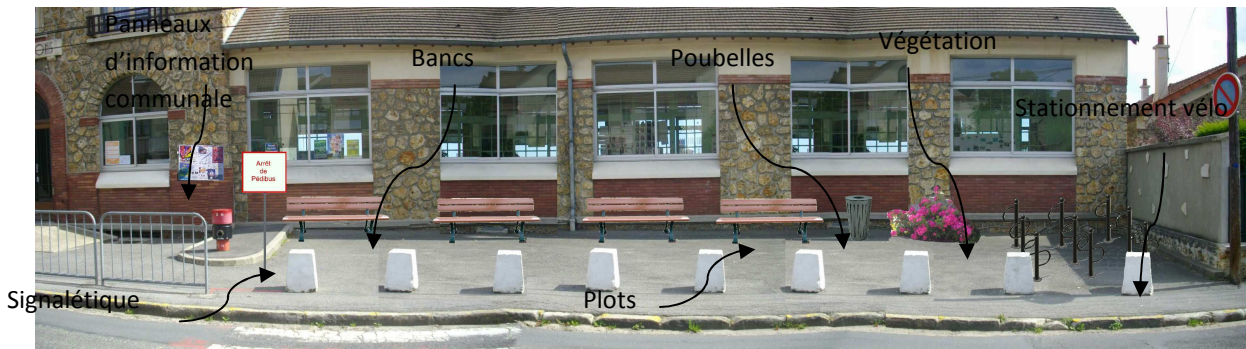
- Prendre en compte les caractéristiques urbaines de la zone traversée
- Définir les usagers potentiels : scolaires, familles,...
- Rendre attractifs les aménagements piétons

L'espace public piéton doit offrir des équipements et des services pour améliorer le confort et la circulation des usagers (mobilier urbain, panneaux de signalisation et espaces de détente).



Photo 41 : L'école de Dampmart aujourd'hui peu aménagée pour les piétons

Réalisation : Stage MBG - 2009



Photomontage 5 : Proposition d'aménagement pour rendre plus attractif l'espace piétonnier

Réalisation : Stage MBG - 2009

- Favoriser les cheminements piétons dans les zones denses : complémentarité entre nord-sud et est-ouest

- Prendre en compte l'impact des bâtiments sur l'activité piétonne

- Logement :
Circulation piétonne limitée
Déplacements brefs

- Commerce :
Circulation importante
Phénomènes d'encombrements ponctuels

- Equipements sportif, publics ou de loisirs :
Déplacements piétons ponctuels.
Phénomènes d'encombrements et d'attente devant l'équipement.

- Gare :
Flux de circulation piétonne important
Vitesse de déplacement rapide.
liaisons entre les différents modes de déplacement rapides et fluides.

- Prévenir les encombrements sur le trottoir

Faciliter l'utilisation du vélo

Pour favoriser l'usage du vélo, il faut permettre une pratique sécurisée, notamment en aménageant des pistes cyclables. Il faut adapter ces aménagements aux usagers qui ont des besoins différents.

- Une offre adaptée aux usagers

- Scolaires :
 - o Itinéraires courts (1 à 2 km).
 - o Aménagements cyclistes sans interruption depuis la zone résidentielle jusqu'à l'établissement scolaire.
 - o Aménagements visibles et sécurisés
- Familles :
 - o Trajets de moyenne distance et ponctuels
 - o Déplacements en groupe
 - o Itinéraires sécurisés

- Aménagement qui dessert les centres et les équipements sportifs et culturels
- Travailleurs :
 - Itinéraire rapide
 - Dessert les gares et les lignes de bus
- Touristes :
 - Aménagements cyclistes dans les espaces naturels, éloignés des voitures

Comment choisir le type de voie cyclable ?

Type de voie cyclable	Avantages	Inconvénients	Dimensionnement
Bandes cyclables	Unidirectionnelle Peu coûteuse	Franchissable par les voitures	Marquage au sol Largeur : 1,5m
Pistes cyclables	Séparateur infranchissable Sécurité Confort	Un peu plus coûteuse	Largeur : 1,5m 3,5 m préférable
Voies partagées	Diminution de la vitesse des voitures (zones 30)	sécurité	Ne pas placer d'obstacles infranchissables pour permettre aux voitures de doubler le vélo
Voies vertes	Partage avec les usagers non motorisés	Nécessite du foncier	Largeur : 3m
Couloirs mixtes bus/cycles	Economie de surface Sécurité des 2 roues	Dépend de la fréquence de passage des bus	Largeur minimale : 3m à 3,5m Largeur souhaitée pour le doublement des bus : 4,3m

Tableau 10 : Avantages et inconvénients des différents aménagements cyclables
Coût d'investissement moyen d'une piste cyclable : **5€ par habitant**

Source: CERTU

- Améliorer le confort des usagers
- Favoriser la fluidité des parcours :
 - Concevoir de manière globale les itinéraires pour créer une cohérence dans le réseau
 - Prévoir des parcours sans obstacle (impasses franchissable, bandes d'arrêts avancées au feu)
 - Faire des itinéraires directs
 - Tenir compte de la topographie : à Thorigny et à Dampmart par exemple, il faut privilégier les voies cyclistes est-ouest
- Adapter le trafic automobile
 - Améliorer le partage de la voirie
 - Développer les zones 30
 - Matérialiser les bandes cyclables
 - Jouer sur le revêtement

Les zones 30 :

Législation: Code de la route (art. R1) «section ou un ensemble de sections de routes constituant dans une commune une zone de circulation homogène, où la vitesse est limitée à 30 km/h, et dont les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et font l'objet d'aménagements spécifiques. »

Pourquoi faire une zone 30 ?

- Améliore la sécurité: La distance nécessaire pour s'arrêter est de 13m contre 26m à 50km/h.
- Augmente la fluidité du trafic: à vitesse réduite, les véhicules circulent plus facilement et il y a moins d'embouteillage.
- Améliore la cohabitation Piéton/Cycle/voiture.

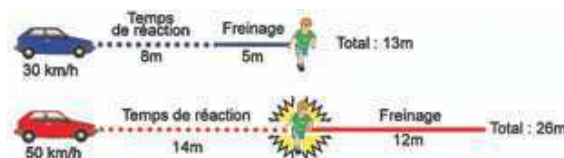


Schéma 36 : Distances de freinage

Où mettre les zones 30 ?

Dans les zones résidentielles,
Devant les équipements qui accueillent du public,
Devant les commerces

Comment les mettre en place ?

Signalisation: Panneau B30 à l'entrée de zone et B51 à la sortie



Aménagement: la zone doit être parfaitement visible par l'automobiliste:

- Rétrécissement de chaussée
- Surélévation
- Changement de revêtement
- Mobilier urbain et végétation
- Dispositifs de ralentissement tous les 50 à 100m
- Stationnement alterné pour créer des chicanes



Photo 42: Exemple d'aménagement à Rennes

En moyenne, les coûts d'investissement d'une zone 30 reviennent à **1000 € par m² de voie**

Informez les usagers

- Améliorer les services et les itinéraires
 - Mettre des stationnements à proximité des arrêts de bus et des gares et dans les habitations
 - Aménager le réseau en fonction de la topographie
- S'intégrer dans un plan d'ensemble

Les nouvelles pistes cyclables doivent suivre les orientations du PDU pour garantir une cohérence dans le réseau.

Action 4 : Maîtriser l'évolution des pratiques de déplacements

La conception de la ville, et en particulier la mixité des fonctions dans une ville compacte, peut contribuer à réduire les besoins de déplacements motorisés en créant une « ville des courtes distances ». Densifier la ville est une solution efficace pour maîtriser les pratiques de déplacement, notamment réduire l'utilisation de la voiture.

✦ Tenir compte du tissu urbain

Quand une nouvelle infrastructure est créée, le projet doit tenir compte de la réalité urbaine, du tissu traversé et des quartiers existants, de manière à éviter les coupures urbaines.

■ Éviter les fractures :

- Intégrer les nouvelles voies au maillage existant
- Rendre cohérente la hiérarchie des voies
- Éviter les voies en impasse

Hiérarchie des voies :

Les axes urbains majeurs qui irriguent la ville. Ils sont aménagés pour faire cohabiter un trafic important circulant à 50 km/h et les fonctions locales.

Exemple : Rue de Claye à Thorigny.

Les voies intermédiaires qui irriguent les quartiers. Elles sont aménagées pour faire cohabiter un trafic moyen circulant à 50 km/h et les fonctions locales. Il convient de ne pas les sur-dimensionner pour modérer la vitesse et faciliter leur traversée par les piétons.

Exemple : rue du château à Dampmart.

Les voies de desserte : dans ces voies, les fonctions locales sont prépondérantes et la circulation sera limitée à 30 km/h par des aménagements adaptés. Dans certains cas, il est utile de prévoir l'accès des poids lourds et des bus, et de concevoir le réseau viaire en conséquence.

Exemple : rue du Haut soleil à Thorigny.

■ Garantir la mixité des fonctions :

Lorsque les activités et les logements sont situés au même endroit, les habitants pratiquent leur quartier à pied et à vélo. Cela contribue à l'augmentation des modes de transports doux pour les déplacements de proximité.

✦ Urbaniser / densifier en priorité les points stratégiques déjà forts pour les déplacements

■ Densifier en priorité dans les zones urbaines existantes et les bourgs

- Plus la densité de population est forte, plus les habitants utilisent les transports en commun aux dépens de la voiture.
- Les habitants utilisent des modes de transports moins consommateurs d'espace quand ils vivent dans des zones denses

- Urbaniser à proximité des grands axes de déplacement
 - Cela garantit aux futurs habitants ou professionnels de bénéficier d'axes de transport déjà efficaces aussi bien pour les véhicules personnels que pour les transports collectifs.
 - Cela permet de ne pas modifier le réseau de transport urbain, ces démarches sont souvent longues à mettre en place et peuvent « enclaver » les habitants, les rendre dépendants de la voiture.
- Limiter la périurbanisation

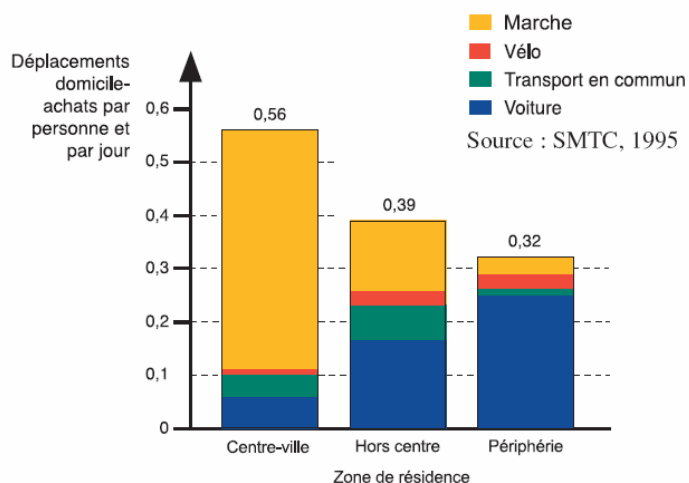
La périurbanisation est souvent associée à de faibles densités. L'urbanisation éparpillée est consommatrice d'espace, souvent mal desservie par les transports en commun et encourage l'utilisation de la voiture. Elle implique des besoins en équipements et ne favorise pas les échanges entre quartiers. Pour toutes ces raisons, il est préférable de ne pas développer de nouvelles zones périphériques et d'intégrer les périphéries existantes au reste de la ville.

✎ Veiller à ne pas enclaver des secteurs de la ville

- Appliquer une démarche polycentrique :
 - Faire émerger des pôles dans les zones périphériques (au niveau de différents bassins de vie) pour mieux répartir les équipements de proximité (point d'appui à un regroupement de l'habitat).
 - Relier les pôles par des axes de circulation douce et des transports en commun
- Requalifier les axes parallèles : lors de la création d'une nouvelle infrastructure routière, il convient de réaménager l'ancienne voie de manière à ce que cela ne devienne pas un itinéraire de substitution mais un itinéraire où la vitesse serait moindre, avec des aménagements réalisés en fonction de la vie urbaine.
- Favoriser les commerces de proximité

Pour maintenir des commerces dans les centres mais également le long de certaines voies, il faut créer les conditions de ce maintien :

- Stationnement adapté
- Cheminements piétonniers confortables
- Trottoirs non encombrés



Graphique 3 : Déplacements domicile-achats en fonction du lieu de résidence

Les piétons et les cyclistes vont plus souvent faire leurs courses et **dépensent deux fois plus d'argent dans les commerces** que les automobilistes.

Source: ADEME



3^{ème} Objectif : mobilisation de tous les acteurs

Elus, habitants, entreprises, associations..., les différents acteurs d'une commune ont le plus souvent des intérêts et des besoins spécifiques qui ne vont pas forcément dans le sens du développement durable. Or, au-delà du traitement des thématiques environnementales, économiques et sociales, la réussite d'un projet d'aménagement durable passe nécessairement par la prise en compte et l'équilibrage de leurs logiques propres. C'est pourquoi les communes et les aménageurs ont aujourd'hui un rôle majeur à jouer dans l'information, la sensibilisation et la mobilisation de l'ensemble de ces intervenants.

Action 1 : Créer une cohérence à toutes les échelles d'intervention



Articuler les différentes échelles du territoire

- Respecter les documents d'urbanisme pour améliorer la cohérence et la lisibilité des projets
- Améliorer la communication entre les différentes entités administratives et les différentes hiérarchies
- Agir à l'échelle la plus adaptée : communale ou intercommunale



Communiquer les projets au sein de l'entité administrative

Action 2: Inclure les habitants dans tous les projets

Pour inscrire leurs projets d'aménagement dans le sens du développement durable, les communes devront engager des démarches de participation citoyenne, non seulement pour rendre leurs actions plus transparentes aux yeux des membres de la société civile, mais également pour les valoriser en y intégrant les points de vue et/ou les intérêts de ces derniers.



Consultation des habitants : une meilleure prise en compte de tous les avis

Depuis 1983 (loi Bouchardeau), la consultation des habitants est obligatoire par le biais d'enquêtes publiques et des réunions de concertation. L'avis de la population est un enrichissement et une aide à la décision pour les projets. Le dialogue entre la municipalité et les habitants permet de prendre connaissance de tous les points de vue et de provoquer un rapprochement des intérêts. La consultation doit être menée à toutes les étapes du projet y compris dans les phases les plus en amont. Un lieu d'information visible peut être mis en place pendant la période des travaux.

A Thorigny, la réhabilitation d'une cité est en cours. La mairie a incité les habitants à se regrouper en association de locataires pour engager un dialogue avec le bailleur social par la démarche de Dossier de Consultation des Habitants. De nombreux problèmes ont été soulevés en amont et ont permis de prendre en compte des données supplémentaires. Les habitants du quartier sont pleinement intégrés au projet et l'acceptent plus facilement.



Renforcer la participation de la population

Outre la concertation qui est obligatoire, il est important que la population puisse participer aux projets. Pour cela, différentes méthodes sont possibles :

- Des ateliers : les habitants, les élus et les techniciens créent des groupes de travail pour réfléchir sur un thème lié au projet. Cela permet d'enrichir les études de prospectives.
- Des visites de chantier
- Des conseils de quartier réguliers pour informer la population des différents projets

Action 3 : Inclure la maîtrise d'œuvre dans une démarche durable

Le développement durable d'une commune se fait à tous les niveaux, et ne doit pas être oublié lors des chantiers d'opérations. Les chantiers verts visent à réduire la pollution des sols et des eaux, à maîtriser les nuisances (bruit, pollutions) et à gérer et éliminer les déchets. Ces préoccupations doivent être prises en compte en amont et inscrites dans le document de consultation des entreprises (DCE). Il n'existe pas vraiment de label mais des normes : NF P 03-001 et ISO 14001.

✦ Réduire les nuisances sonores liées aux chantiers

En 2001, près de **6%** des plaintes pour bruits de voisinage instruites par les services de Police parisiens concernent les **bruits de chantier**.

Source : Analyse Environnementale de Site, opération de Carnetin à Dampmart, FSM, 2009

■ Choix de matériels et de matériaux moins bruyants (électrique plutôt que pneumatique, béton autoplaçant qui permet d'éviter tous les traitements mécaniques de remplissage des coffrages)

■ Insonorisation des matériels et engins de chantier

■ Réflexion sur l'emplacement des différentes sources de bruit (limiter les vibrations des sources fixes)

■ Information des riverains

Exemple de prise en compte des riverains : dans l'Analyse Environnementale de Site faite par FSM sur l'opération rue de Carnetin en 2009, il est prévu un référent de proximité : « Outre sa maîtrise du chantier, le référent devra faire preuve de diplomatie afin de devenir le contact naturel des locataires et riverains, pour les questions relatives au chantier. Cette démarche est d'autant plus importante que le chantier se situera en zone résidentielle calme. ».

✦ Améliorer la gestion des déchets de chantier

■ **Réduire la production de déchets** : utilisation des produits recyclés, utilisation de produits les moins nocifs possible pour l'environnement, préparation en amont du chantier (entreprise générale ou sous-traitant de second oeuvre), collecte, de tous les produits polluants liquides, etc.

■ **Valoriser les déchets** : tri sélectif sur le chantier d'une part et dans un centre de regroupement ou de transfert selon les conditions locales tant sur le plan technique qu'économique.

■ **Organiser le transport des déchets** : limiter la distance et le volume

■ **Les déchets sont séparés en quatre catégories** : emballages (verre, métaux, bois non traité...), déchets inertes (gravois, céramique, béton propre...), déchets industriels banals (PVC, isolant, plâtre...), déchets industriels spéciaux (silicones, huiles, peintures, amiante-ciment...).

III. La charte, un engagement pour une meilleure maîtrise de l'étalement urbain

Cette charte constitue le document stratégique et politique qui définit les objectifs économiques, sociaux et environnementaux de l'opération. C'est un document cadre qui doit servir de référence tout au long de la réalisation du projet. Elle sera mise en application au cours des trois phases majeures de l'opération que sont sa conception, sa réalisation et son exploitation. La charte de Développement Durable du projet urbain exprime les engagements de la mairie en matière de développement durable. C'est un document qui vient compléter le programme de l'opération et qui fixe les directives que devront suivre les maîtres d'œuvre. Elle engage l'opérateur à réaliser une opération en cohérence avec le projet urbain de la ville.

Premier engagement : réaliser des formes urbaines durables

Article 1 : L'opérateur s'engage à réaliser des logements compacts correspondant au projet de densité de la ville. Les formes urbaines doivent être conçues en petits collectifs, semi-collectifs ou individuels groupés et proposer des logements de type et de taille variés. L'aspect architectural des bâtiments doit éviter d'être celui d'une barre d'habitation, mais présenter des espaces privatifs multiples et optimisant les surfaces bâties disponibles (exemple toitures terrasses).

Article 2 : L'opérateur s'engage à respecter les normes environnementales et les exigences énergétiques des bâtiments prévues par la loi ainsi que celles demandées par la municipalité. Il doit mettre en place des dispositifs pour la maîtrise de la consommation d'énergie et recourir aux énergies renouvelables locales dès que possible. La qualification par une norme est recommandée.

Article 3 : L'opérateur doit prendre en compte la qualité environnementale du site en organisant :

- La gestion de l'eau : récupération des eaux pluviales et maîtrise de la consommation d'eau potable
- La végétalisation et le respect de la diversité et de la continuité biologique : création de nouveaux espaces verts dans la continuité des aménagements paysagers alentours.
- La lutte contre les bruits intérieurs comme ceux venant de l'extérieur
- La gestion des déchets sur l'opération

Article 4 : L'opérateur s'engage à intégrer les questions de mixité dans les projets d'habitat. Il sera question de mixité intergénérationnelle, de diversification des modes d'accès au logement et de création de lieux favorisant le lien social. Le pourcentage de logements sociaux à l'intérieur d'une opération doit respecter l'indicateur fourni par le SDRIF ou imposé par la municipalité suivant le projet.

Article 5 : Les aménagements seront conçus pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite.

Second engagement : aménager les transports en conséquence

Article 6 : L'opérateur doit veiller à ce que les entrées et les sorties du site soient cohérentes avec le tissu urbain existant. Il doit organiser les circulations de façon cohérente avec les voies de déplacement. Les cheminements piétonniers et les accès aux bâtiments doivent être conçus en fonction de la position des arrêts des transports collectifs. L'opérateur peut prouver sa bonne foi en réalisant un « micro-PDU ».

Article 7 : L'opérateur s'engage à rationaliser le trafic généré par les habitants/usagers. Il lui incombe de mettre en place une politique de stationnement adaptée au site et en cohérence avec celle de la municipalité. Le projet doit prévoir des parkings pour les vélos, un stationnement des voitures adapté aux besoins des résidents et des visiteurs en dehors de la voie publique (accès contrôlé, horodateur,...). Enfin, des emplacements adaptés aux personnes à mobilité réduite sont à prévoir.

Article 8 : Afin de favoriser la marche à pied à l'intérieur de l'opération, la voiture n'y est pas prioritaire. L'opérateur s'engage à donner la priorité au piéton en créant des liaisons douces et ouvertes à tous au sein de son projet.

Troisième engagement : Proposer un cadre de vie dynamique et agréable pour tous

Article 9 : L'opérateur s'engage à réaliser un cadre de vie attractif, des espaces verts et publics de qualité, adaptés à l'identité de la ville, ainsi que des lieux d'échange ouverts à tous.

Article 10 : Le projet doit prendre en compte le paysage et s'y intégrer de la meilleure façon possible en tenant compte du tissu urbain de manière à éviter les coupures urbaines.

Article 11 : Le projet doit pouvoir accueillir de nouvelles activités et de nouveaux services, s'il est situé à proximité d'un pôle de densité.

Quatrième engagement : assurer la pérennité de l'opération

Article 12 : Le chantier devra se dérouler de manière à en limiter les impacts environnementaux. Le respect des normes NF P 03-001 et ISO 14001 est souhaité.

Article 13 : La démarche de Qualité Environnementale, certifiée ou non, sera appliquée à l'ensemble des projets (chantiers de démolition, chantiers de VRD, espaces verts, rénovation, équipements publics, constructions privées...).

Article 14 : L'opérateur s'engage à assurer l'entretien et la maintenance des espaces communs et publics à long terme. Il s'engage de plus à réaliser les travaux futurs de normalisation.

Cinquième engagement : organiser une démarche participative et prendre en compte l'avis des habitants

Article 15 : L'opérateur s'engage à faire participer les habitants au montage de projet et dans le projet lui-même, en plus de la concertation qui est obligatoire. Il peut mettre en place des ateliers de travail avec les habitants, les élus et les techniciens, ou encore des visites de chantier.

Article 16 : Les opérateurs doivent organiser des rencontres locataires/ville/bailleurs afin d'évaluer les problèmes soulevés par les habitants, les amicales de locataires etc., ainsi que pour informer la population des différents projets.

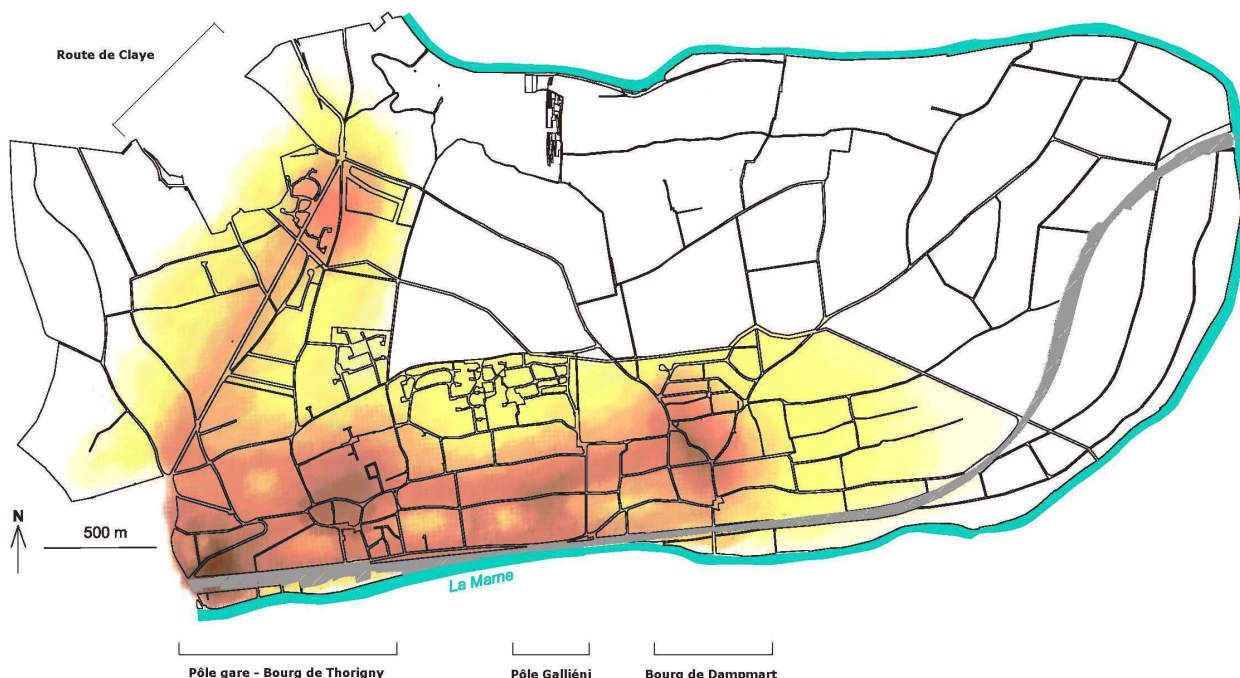
Signataire :

Fait le/...../..... , à
Signature :

IV. Recommandations pour les documents d'urbanisme

Comment jouer sur le PLU pour favoriser la densification de la ville ? Pour conserver un maximum d'espaces verts ?

Les recommandations que nous avons faites dans le projet de ville concernant les densités à atteindre dans chaque zone des communes ne sont pas opposables aux municipalités : ce sont juste les grandes orientations qui nous semblent les plus pertinentes à suivre, une vision future de la ville. L'unique moyen pour donner une légitimité à ces orientations est de les insérer dans le PADD du PLU, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable des communes. La carte suivante peut donc être jointe au PADD ainsi que le projet de ville, indiquant où construire prioritairement et selon quelle intensité de densité ; aucun chiffre ne peut être mentionné, seuls le gradient et les zones de densité préférentielle sont à respecter : les secteurs en rouge foncé se doivent par exemple d'être plus denses que les secteurs en jaune.



Les municipalités peuvent avoir une influence sur la densité dans la réglementation du PLU. Elles peuvent par exemple fixer un coefficient d'emprise au sol (CES) maximal et un coefficient d'occupation du sol (COS) minimal, spécifiques à chaque zone de la commune. L'adoption d'un COS minimum vise à assurer une densification adaptée dans chaque zone, alors que le CES maximal cherche à garantir la conservation d'espaces non construits, notamment de jardins.

Pour l'instant, la jurisprudence interdit ces limitations de CES et COS.

D'autres principes peuvent apparaître dans la réglementation du PLU.

La taille minimale de constructibilité des parcelles doit être revue à la baisse. Pour l'instant, dans certaines zones du POS, les parcelles doivent avoir une taille minimale de 1000m² pour être constructibles. Cela signifie que des terrains de taille significative, 500m² ou plus par exemple, ne peuvent recevoir aucune construction. Cette règle est beaucoup trop restrictive et doit être réétudiée, voire même supprimée.

La règle des 30m semble être un véritable problème, et empêche notamment la densification des cœurs d'îlots : il nous semble donc opportun de la supprimer, mais uniquement lors des opérations d'habitat groupé. En effet, ne fixer aucune règle dans tous les secteurs du territoire pourrait provoquer une densification non maîtrisée par la municipalité.

Les zones ouvertes à l'urbanisation ou déjà construites doivent permettre la mixité fonctionnelle, en rendant possible la cohabitation de logements, de services et de commerces dans un même quartier.

Des règles peuvent être imposées pour assurer les performances énergétiques minimales des nouvelles constructions : pour limiter les pertes de chaleur par exemple, il faut favoriser la construction de collectifs, ou, à défaut, de maisons individuelles accolées. Les articles 7 et 8 des PLU doivent donc autoriser les constructions mitoyennes et contiguës.

Enfin, il est également possible d'agir sur le stationnement. Il est actuellement fixé à 1,5 places par logement dans les collectifs et 2 places pour les logements individuels. Il serait bon de fixer un ratio identique pour tous les types de logements. Par exemple, ceci peut être d'avoir une place obligatoire sur la parcelle et un demi emplacement sur la voirie. Les stationnements situés sur la voirie servent ainsi dans la journée pour les usagers du quartier, lorsque les employés ont laissé leur emplacement vide pour se rendre au travail.

Les zones naturelles doivent être protégées par la réglementation du PLU, interdisant les constructions en dur.

Toutes ces réglementations ont tendance à fabriquer un PLU trop restrictif : il faut donc le rendre plus souple pour toutes les questions architecturales : pour donner une marge de liberté aux architectes, le PLU ne doit plus imposer de restrictions sur les qualités architecturales des bâtiments, sur la couleur des murs ou des volets, la pente des toits (qui souvent interdit les toits terrasses), les matériaux utilisés, etc.

La charte de développement durable du projet urbain ne peut pas être incluse dans le PLU, sa signature ne peut donc pas être imposée aux opérateurs. Pour rendre la charte obligatoire pour tout projet d'urbanisme, elle doit faire l'objet d'un arrêté municipal.

Les recommandations que nous faisons doivent évidemment être réétudiées avec un professionnel, qui pourra dire s'il est possible de les mettre en œuvre ou non.

Les municipalités doivent affirmer d'une main forte leur volonté et ne pas calquer leur PLU sur le POS existant, ni sur le bâti existant en lui-même. Le développement durable, c'est penser sur le long terme et pas seulement à l'échelle d'un mandat. Les orientations prises dans le PLU doivent être fortes et ne pas laisser de place aux dérogations.

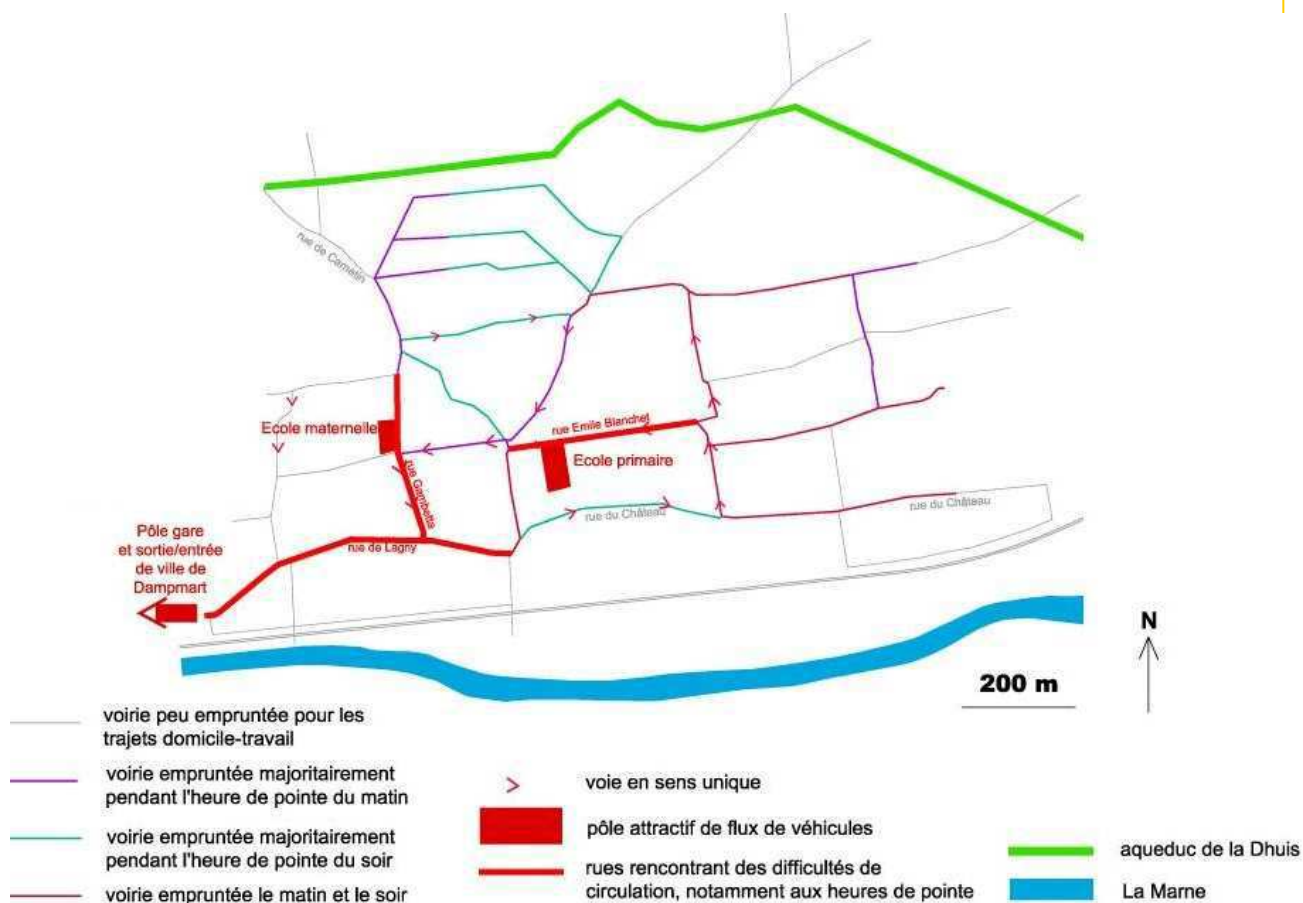
V. Application des principes énoncés à travers deux exemples

RÉORIENTER LES RÉFLEXIONS DAMPMARTOISES VERS L'OUEST

Dampmart rencontre des problèmes de circulation automobile fréquents notamment dans le centre. Les rues sont trop étroites pour accueillir les flux de véhicules importants, surtout aux heures de pointe. D'autre part, presque toutes les rues du village sont à sens unique pour permettre le passage du bus. Ceci restreint les marches de manoeuvre possibles pour la circulation. Deux rues sont particulièrement encombrées : la rue Gambetta et la rue Emile Blanchet qui accueillent les deux écoles de Dampmart, ce qui engendre des flux supplémentaires de véhicules. La rue de Lagny est également encombrée régulièrement car c'est le principal point de sortie de la ville.

Dans le cadre du développement urbain du village, des problèmes importants d'infrastructures se posent, car ces dernières ne permettent pas aujourd'hui d'accueillir une nouvelle population.

A ce jour, les réflexions sont tournées vers l'Est de la commune. Cette zone présente de nombreux espaces vierges de toute construction et c'est ici que la transition entre urbain et naturel s'effectue. Une seconde réflexion à mener sur cet espace est de « fermer » l'urbanisation de la commune afin de stopper l'urbanisation qui s'effectue le long des rues en doigts de gants.



Carte 47 : Carte de l'état de la circulation aux heures de pointe à Dampmart

Source : Direction Générale des Impôts - Cadastre, Droits réservés / Fond Marne et Gondoire Millésime 2008

Réalisation : Stage MBG 2009

Pour répondre aux problèmes de circulation, les élus proposent de mener une réflexion sur la création d'une route orientée Nord-Sud à l'est de Dampmart. Le tracé de la route doit être défini par plusieurs facteurs. Tout d'abord, le projet ne doit pas se faire au détriment du bâti existant qui, dans cette zone, est majoritairement du logement. Cela est rendu possible par la présence de parcelles vides peu larges mais très allongées dans le sens nord-sud. Même si les parcelles appartiennent à des particuliers, ceux-ci seront moins réticents à vendre/céder une parcelle sans bâti qu'une parcelle où est localisée leur habitation. Ensuite, la route doit être la plus directe possible pour inciter les habitants à l'utiliser. Enfin, elle est dimensionnée pour accueillir tous les types de véhicules et pour permettre une circulation à double sens.

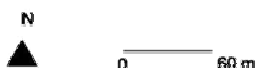
Cette nouvelle route a deux objectifs : décongestionner le bourg et relier les routes en « doigts de gants » situés à l'est de la commune qui incitent une urbanisation sans limite.

Éléments existants

- voirie existante
- aqueduc de la Dhuis
- parcelles sans bâti
- zone NDC du POS, préservation du paysage
- bande de traitement spécial pour le stationnement
- La Mame
- voie ferrée SNCF

Éléments proposés

- route proposée
- parcelles utilisées pour tracer la route proposée



Carte 48 : Proposition de voirie n°1

Source : Direction Générale des Impôts - Cadastre, Droits réservés / Fond Marne et Gondoire Millésime 2008

Réalisation : Stage MBG 2009

Eléments existants

- voirie existante
- aqueduc de la Dhuis
- parcelles sans bâti
- zone NDC du POS, préservation du paysage
- bande de traitement spécial pour le stationnement
- La Marne
- voie ferrée SNCF

Eléments proposés

- route proposée
- prolongement de la rue existante
- parcelles utilisées pour tracer la route proposée
- Parcelles bâties utilisées pour tracer la route

N
0 60 m



Carte 49 : Proposition de voirie n°2

Source : Direction Générale des Impôts - Cadastre, Droits réservés / Fond Marne et Gondoire Millésime 2008
réalisation : Stage MBG 2009

Les propositions de tracé montrent qu'il est concrètement possible de créer cette route. Cependant nous pensons que cela ne serait pas une bonne solution aux problèmes cités précédemment.

Premièrement, la route créée serait très éloignée du centre-bourg (1,6km en moyenne en raison des nombreux sens uniques), ce qui obligerait les usagers à faire un détour. Cette voie de contournement serait de ce fait assez peu fréquentée et sa mission première de désengorgement du centre ne serait pas remplie.

Deuxièmement, la route deviendrait un support à l'urbanisation. Un axe de déplacement est en effet générateur d'une opportunité urbanistique. Les parcelles desservies peuvent être rapidement occupées par de nouvelles constructions, ce qui n'est pas le but de notre démarche.

En ce qui concerne les problèmes d'encombrements autour de l'école, un projet de déplacement de l'école est également prévu. Sa nouvelle implantation devra veiller à limiter les embouteillages. A ce type d'aménagements s'ajoutent des solutions comme le pédibus, très adapté à la situation de Dampmart (cf. Guide).

Les problèmes de circulation rencontrés dans le centre ville doivent être traités dans le bourg et à l'ouest de la commune, et non à l'est. En effet, avec la création de la ZAC des Cordonniers à côté du LEP, le développement du pôle Galliéni, et entre deux axes menant vers le Nord (la rue de Carnetin et la route régionale de Thorigny) c'est bien à l'ouest de la commune qu'il faut s'intéresser. C'est ici que se trouve le potentiel d'urbanisation de la commune pour les années à venir. Il s'agit de renforcer le bourg en densifiant prioritairement depuis le bourg jusqu'à Thorigny.

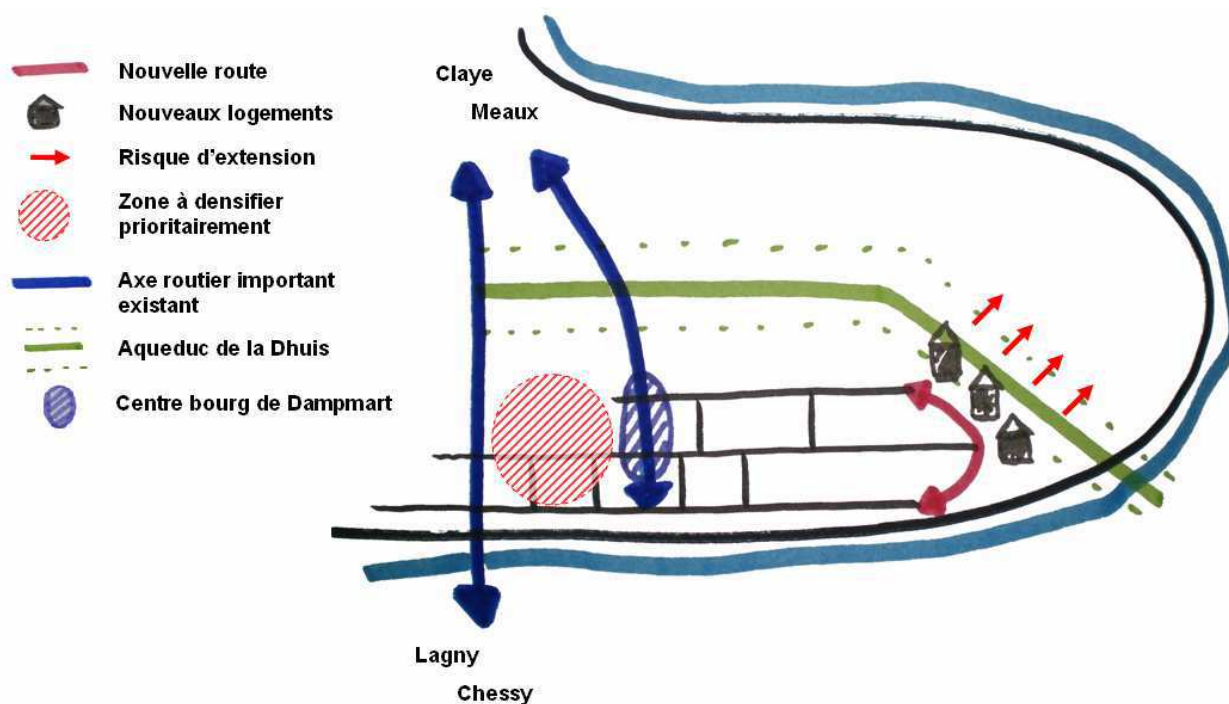


Schéma 37 : Pourquoi densifier prioritairement entre les deux routes à Dampmart

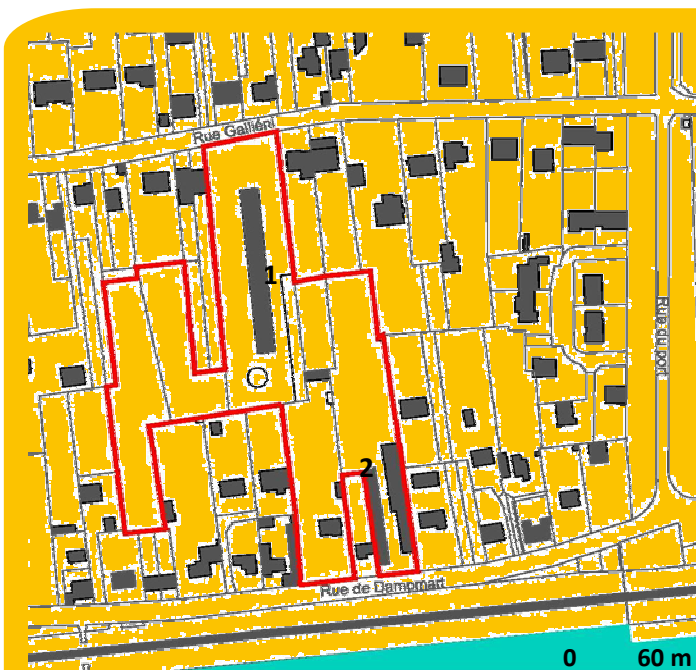
Réalisation : Stage MBG - 2009

Pour arrêter l'urbanisation à l'est de la commune, il est possible de mettre en place une bande de 100 m à l'ouest de l'aqueduc zonée en NC dans le règlement du PLU. A l'ouest de cette zone, les constructions seront possibles mais doivent respecter le gradient de densités indiquées dans le projet de ville. Cela permet d'assurer une liaison douce entre bâti et zone naturelle tout en s'assurant une barrière à l'urbanisation.

L'enjeu de la lutte contre l'étalement urbain à Dampmart est donc bien à l'Est de la commune mais l'action doit se porter sur l'ouest de la commune par un véritable projet de densification et de rattachement aux axes de déplacement menant au Nord, vers Claye-Souilly et Meaux.

LE PÔLE GALLIÉNI

UN NOUVEAU PÔLE DE CENTRALITÉ À L'EST DE THORIGNY



Carte 50 : Périmètre du projet

(1- Résidence Galliéni ; 2- entreprise de maçonnerie)

Source : Direction Générale des impôts – Cadastre, Droits réservés /
Fond Marne et Gondoire Millésime : 2008

Réalisation : Stage MBG – 2009

Les axes routiers desservant le secteur sont essentiellement orientés Est-Ouest. L'ensemble des voies a une fonction de desserte du quartier ; elles sont souvent à double sens et accueillent du stationnement le long d'un côté de la chaussée. Deux axes se distinguent par leur gabarit plus grand : la route de Dampmart au sud, très passante puisqu'elle est la voie principale d'entrée vers Dampmart, et la route régionale orientée Nord-Sud. Cette dernière est actuellement assez peu fréquentée mais présente un potentiel important : elle est dimensionnée pour un flux de véhicules assez élevé. Le secteur est bien drainé en axes routiers mais les aménagements ne sont pas toujours adaptés aux fonctions des voies.

Les liaisons douces sont quasiment inexistantes dans le secteur. Celles qui existent sont orientées nord-sud et se situent dans le lotissement des Epinettes, le long du lycée professionnel et sur les deux côtés de la route régionale. Il existe également un passage accessible uniquement aux transports doux sous la ligne de chemin de fer qui relie la rue de Dampmart à la Marne. Globalement, le secteur Galliéni manque d'aménagements piétons et cyclistes. Le quartier ne possède ni commerces, ni services. Le seul équipement présent est le lycée professionnel.

Un projet d'habitat dense couplé à quelques activités conviendrait parfaitement au site.



Photo 44 : Résidence Galliéni, vue du Nord

Réalisation : Stage MBG – 2009



Photo 43 : Entreprise de maçonnerie

Réalisation : Stage MBG – 2009

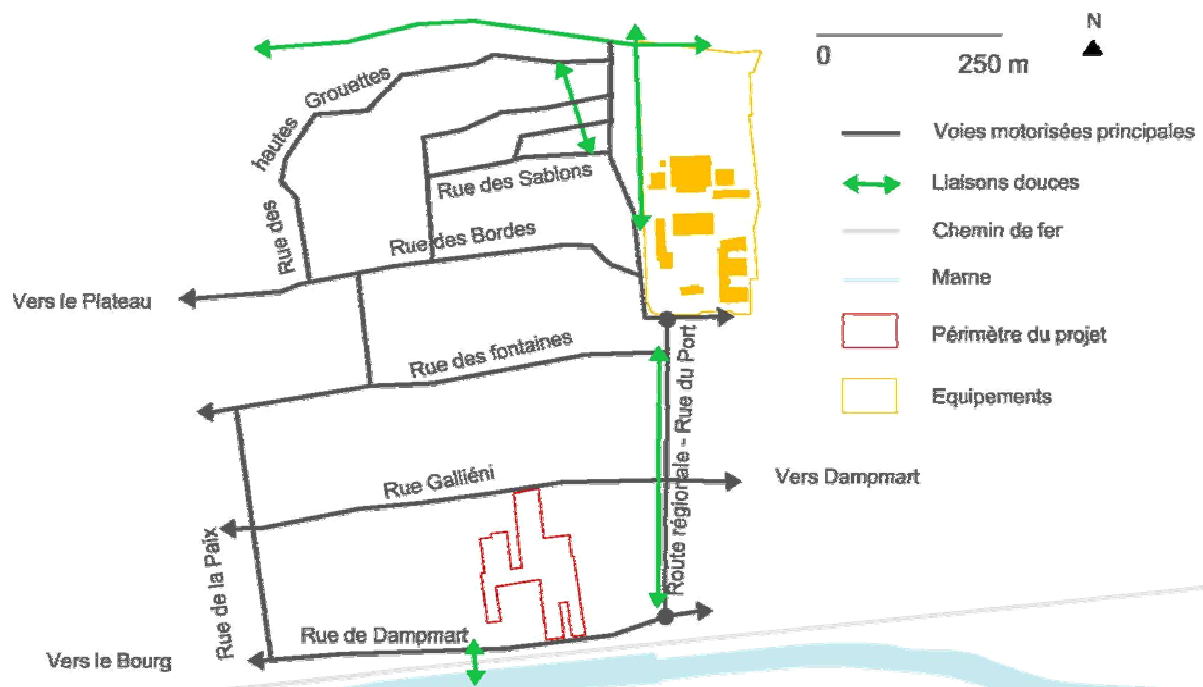


Schéma 38 : Etat actuel du secteur Galliéni

Réalisation : Stage MBG – 2009

Les élus communaux nous ont fait part de leur intention de mener un projet de logements sur ce site, notamment à travers la démarche NQU (Nouveau Quartier Urbain). Reprenant cette idée, nous proposons ici de constituer le troisième pôle de centralité de la ville de Thorigny, en accord avec le projet de ville défini précédemment. Le projet reprend de plus les éléments recommandés dans le *Guide pour un urbanisme respectueux de l'environnement et des habitants dans le cadre de la lutte contre l'étalement urbain* et dans la *Charte pour une meilleure maîtrise de l'étalement urbain*. La constitution d'un pôle passe par l'élaboration d'un programme, c'est-à-dire par la détermination de ce qu'il est possible d'y faire et des objectifs à atteindre. Lors de l'élaboration de ce projet, il est primordial de travailler sur l'insertion du pôle dans son quartier, de créer un espace public ouvert de qualité auquel les habitants des alentours se sentent liés. Nous devons faire en sorte que les habitants s'approprient ce nouvel espace comme le centre de leur quartier.

Construire des logements adaptés à la demande

Le premier objectif du pôle Galliéni est d'accueillir des logements, de taille et typologies variées. Le projet de ville recommande dans ce secteur une densité minimale de 0.7, et un Coefficient d'Emprise au Sol maximal de 35%. Afin de conserver le plus d'espaces verts possible, nous avons décidé de réserver 75% d'espaces non bâtis, soit un CES de 25%, ce qui correspond à une surface bâtie de 3500 m². Avec un épannelage moyen de R+3, nous pouvons donc construire 115 logements. Les typologies sont très diverses, ce qui permet d'accueillir des populations variées, des jeunes étudiants ou personnes âgées vivant seuls aux familles avec enfants. Les typologies se déclinent comme suit :

- | | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| - 6 logements de 20 m ² | - 25 logements de 80 m ² | - 3 logements de 160 m ² |
| - 15 logements de 40 m ² | - 23 logements de 100 m ² | - 3 logements de 200 m ² |
| - 24 logements de 60 m ² | - 13 logements de 150 m ² | - 3 logements de 250 m ² |

Des lieux de stockages (caves, garages à vélos) sont disponibles sous tous les premiers niveaux de logements.

Le nombre d'étages des bâtiments varie suivant leur localisation sur la parcelle, de R+2 à R+4. Pour favoriser un quartier dense, les bâtiments seront collectifs et semi-collectifs.

Les maisons individuelles de la rue Galliéri qui entourent le projet étant en R+1, les bâtiments du nord de la parcelle auront un épannelage en R+2. Comme le montre (voir page suivante) la vue d'ensemble du quartier présentant le projet au milieu des maisons existantes, ceci permet une bonne intégration du pôle Galliéri dans le quartier.

Le terrain étant en pente, les quatre bâtiments les plus hauts seront placés au point le plus bas de la parcelle. Vus de la rue Galliéri, les bâtiments avec 4 étages ne sont donc pas plus « hauts » que les bâtiments avec seulement deux étages. La vue depuis les bâtiments vers le sud ne sera pas entravée par le bâti. L'est de la parcelle est isolé du reste du terrain par plusieurs terrains privés. Afin d'intégrer au mieux les nouveaux bâtiments, et d'assurer la transition avec l'habitat individuel, les typologies seront plus petites, en R+2.

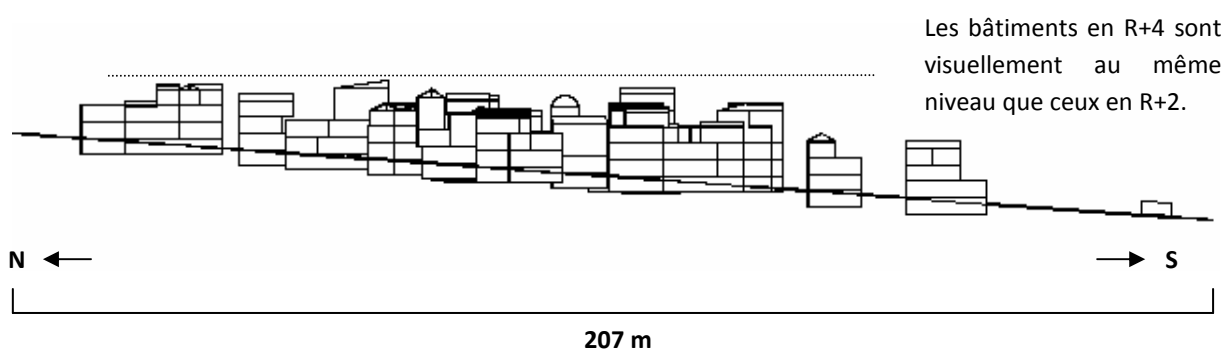


Schéma 39 : Coupe de l'ensemble des bâtiments du projet

Réalisation : Stage MBG – 2009

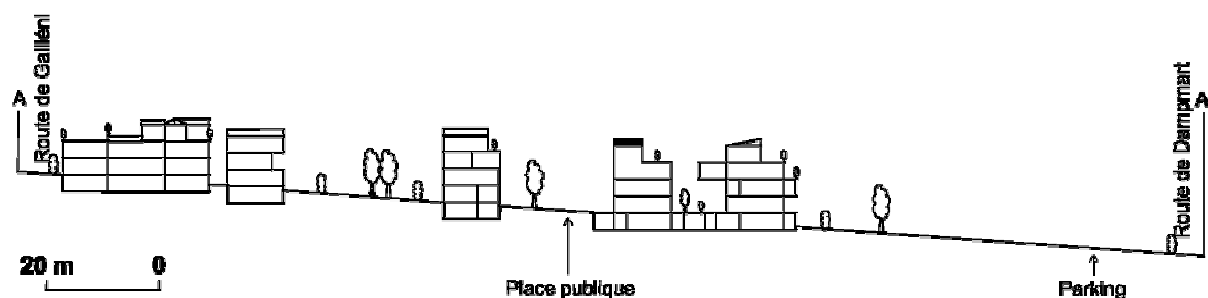


Schéma 40 : Coupe du projet

Réalisation : Stage MBG – 2009

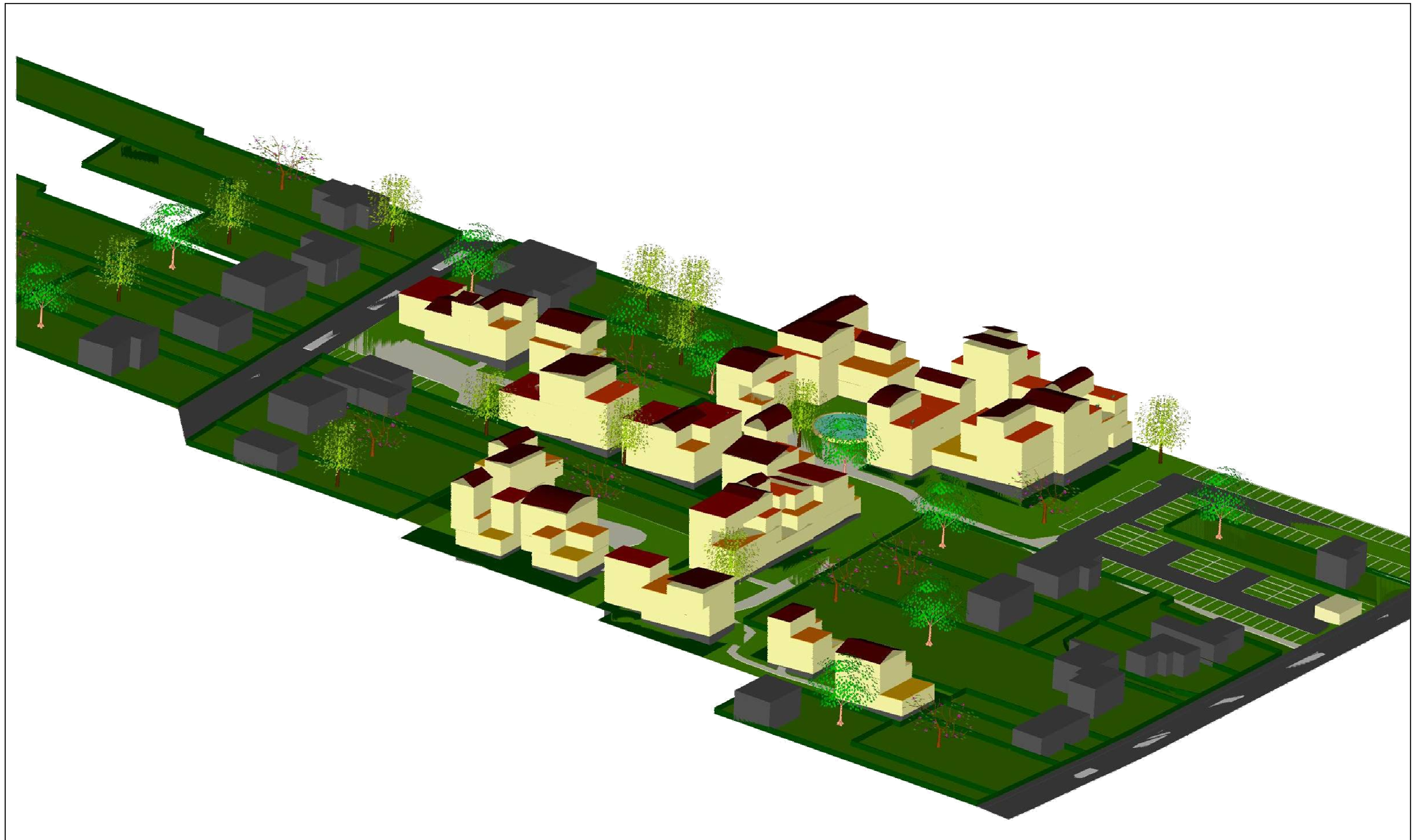


Schéma 41 : Vue d'ensemble du projet Galliéni, au milieu des maisons existantes

Réalisation : Stage MBG - 2009

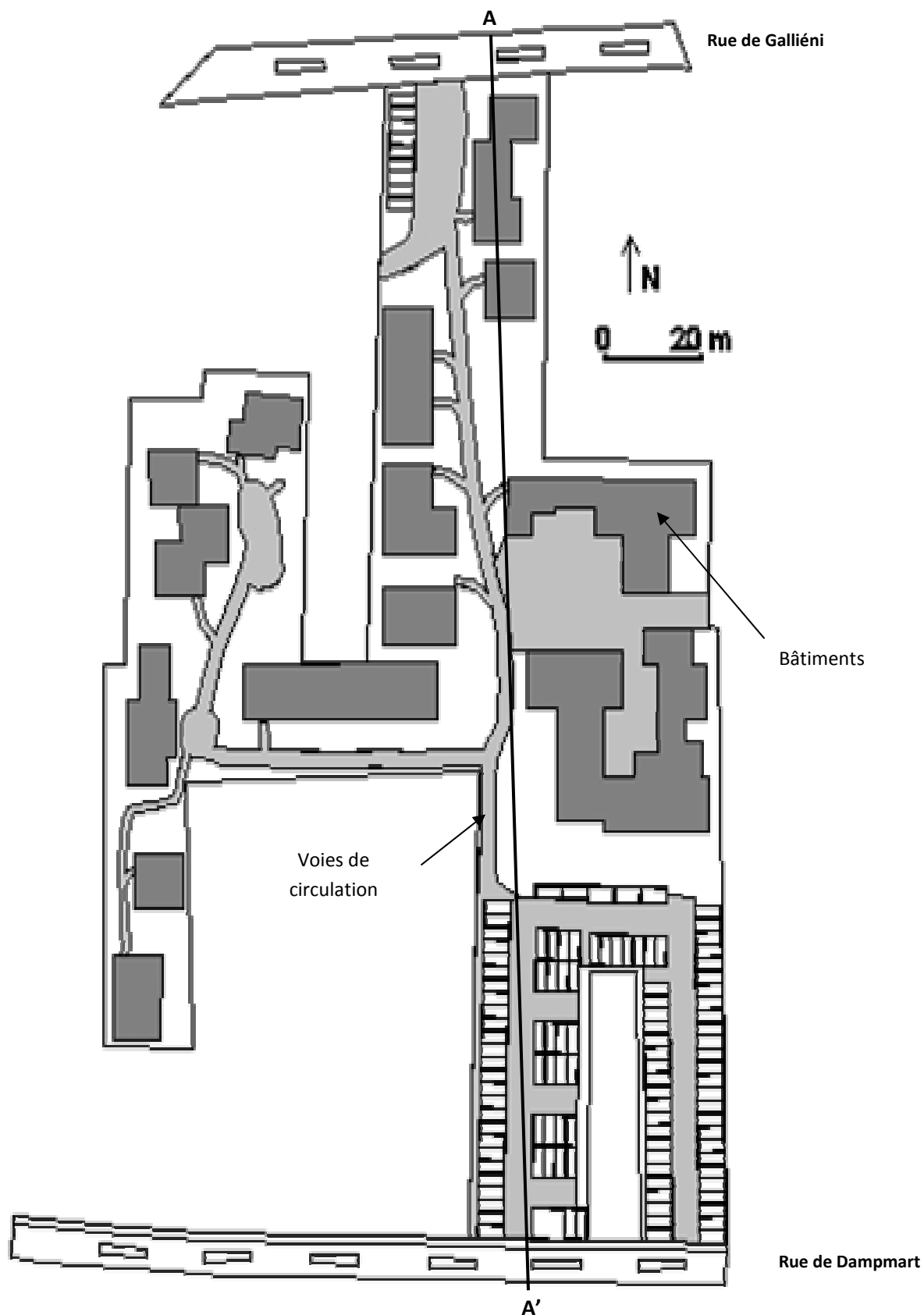


Schéma 42 : Plan masse du projet de quartier Galliéri

Réalisation : Stage MBG - 2009

Pour créer un maximum de mixité dans le quartier, petits et grands logements sont répartis au sein d'un même bâtiment.

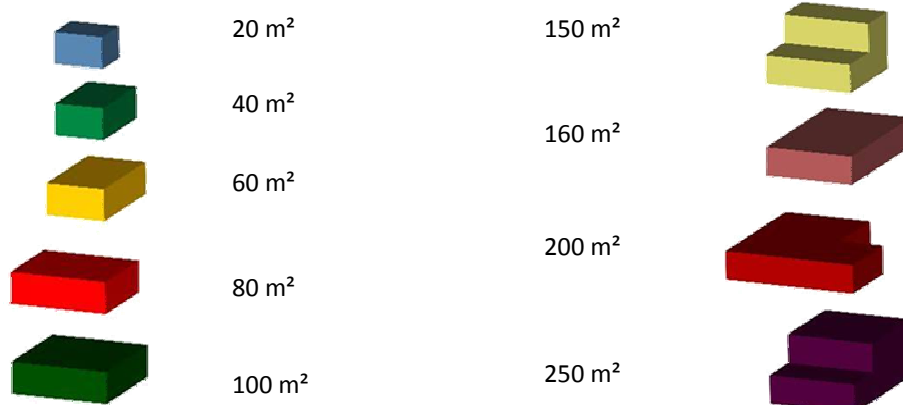


Schéma 43 : Vue d'ensemble du futur quartier Gallieni, en distinguant les tailles des logements

Réalisation : Stage MBG - 2009

Le nouveau quartier permettra d'accueillir environ 416 habitants, répartis comme suit :

Taille du logement	Nombre moyen d'habitants	Nombre total par typologie
20 m ²	1	6x1=6
40 m ²	2	15x2=30
60 m ²	3	24x3=72
80 m ²	4	25x4=100
100 m ²	4	23x4=92
150 m ²	5	13x5=65
160 m ²	5	3x5=15
200 m ²	6	3x6=18
250 m ²	6	3x6=18
Total		416

Actuellement, la résidence Galliéni accueille 36 logements ; en supposant une moyenne de 4 personnes par ménage, on a donc une population de 144 personnes. Il sera donc possible de reloger tous les habitants actuels de la résidence dans le futur quartier Galliéni, et d'accueillir plus de 270 personnes supplémentaires.

Une telle augmentation de population nécessite des équipements supplémentaires. Si l'on considère que le nombre d'enfant par foyer est égal au nombre moyen d'habitant par logement minoré de deux individus, nous pouvons supposer que ce projet entraînera l'arrivée d'environ 180 enfants. C'est pourquoi le projet de ville propose l'implantation d'une école sur la parcelle disponible à l'ouest du lycée professionnel.

Pour respecter les préconisations du SDRIF, 30% des logements devraient être construits en social, soit 34 logements. Afin de reloger tous les habitants actuels de la résidence (qui est composée uniquement de logements sociaux), et d'accueillir de nouvelles personnes socialement aidées, le projet comporte en réalité 40% de logements sociaux, soit 46 logements. Ceci participera à rattraper le retard de la commune en logements sociaux. De plus, ils seront de typologies variées, pour répondre à la demande de populations différentes, et dispersés au sein du pôle ; ils bénéficieront des mêmes avantages que tous les autres logements (entrée privée, accès à un espace extérieur, etc.). Ces derniers seront en location ou en accession à la propriété.

Créer espaces verts privés et collectifs

Le deuxième objectif de ce projet est d'offrir un cadre de vie agréable aux habitants. Tous les logements construits dans ce projet auront accès à un espace extérieur privé : jardin privé pour tous les habitants du rez-de-chaussée, terrasse, toit terrasse ou balcons pour les logements des étages.

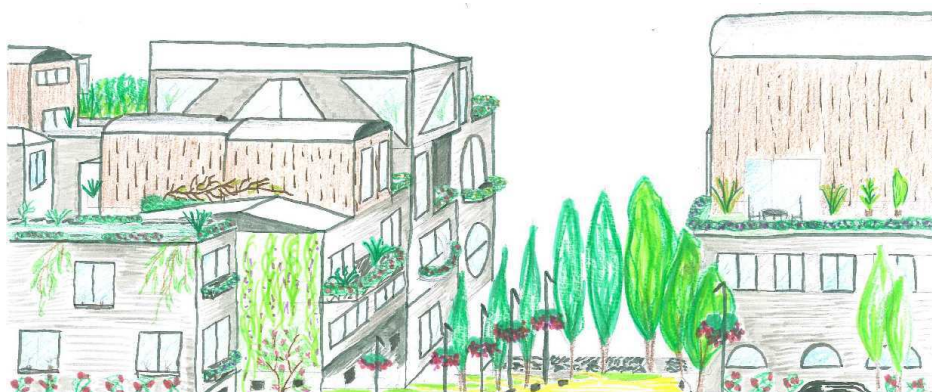


Schéma 44 : Les logements ont accès à un espace extérieur privé, balcon, terrasse ou toit-terrasse

Réalisation : Stage MBG – 2009

L'organisation des bâtiments limite les lieux communs intérieurs (entrées communes, couloirs...) et favorise les lieux privés. Pour pallier ce déficit d'espaces intérieurs collectifs, une grande emprise est laissée pour les espaces collectifs extérieurs, places et jardins publics, qui permettront de créer des échanges et d'amener du lien social au sein du quartier.

Au total, les espaces extérieurs publics (places et jardins publics, voies piétonnes et cyclistes), sans considérer les jardins privés, représenteront 36% de la surface totale du terrain, soit environ 5000 m². Ceci donne une superficie d'espaces verts publics par habitant du quartier de 12,2 m² (actuellement, la moyenne à Paris est de 2,5 m² par habitant). Le quartier restera donc très vert. Les jardins privés feront l'objet d'une convention, où les usagers s'engageront à ne pas bétonner ni construire de cabane en dur, ainsi qu'à entretenir régulièrement leur parcelle.

Les espaces verts participeront à la gestion des eaux pluviales. Des massifs cachent des bassins de rétention installés parallèlement à la pente et plantés d'espèces gourmandes en eau. Les eaux de toiture quant à elles seront récupérées et collectées dans un réservoir, servant par la suite à fournir de l'eau aux machines à laver, toilettes et systèmes d'arrosage.

Le choix d'un mobilier urbain de qualité est un point à ne pas négliger : un mobilier original et pratique participe au sentiment d'appartenance au quartier et à la qualité de vie des habitants, notamment des personnes âgées et à mobilité réduite. Le choix du mobilier doit également intégrer des préoccupations environnementales et de développement durable. Il est par exemple préférable d'installer un éclairage par le sol se chargeant en énergie durant la journée.

Trois places publiques permettent la rencontre des individus du quartier et les usagers venant de l'extérieur. L'une d'elles, située à l'ouest, accueille un espace de jeux pour enfants. Cet espace est isolé pour leur sécurité et ouvert pour éviter la résonance des cris.

Pour que les habitants s'approprient leur quartier et le fassent vivre, nous pouvons aussi les faire participer à l'aménagement de ces places ou y exposer des travaux effectués par les associations du quartier, de photos des habitants, des projets des écoles du quartier, etc. Un mur peut être réservé pour être tagué par les jeunes du quartier. L'espace public doit devenir un véritable lieu d'expression.



Schéma 45 : Plan masse des espaces verts du projet de quartier Galliéri

Réalisation : Stage MBG - 2009



Schéma 46 : Vue d'ensemble du futur quartier Galliéni, avec espaces verts extérieurs

Réalisation : Stage MBG – 2009



Schéma 48 : Vue de la partie ouest du futur quartier Galliéni, aménagée autour de l'espace de jeux
Réalisation : Stage MBG - 2009



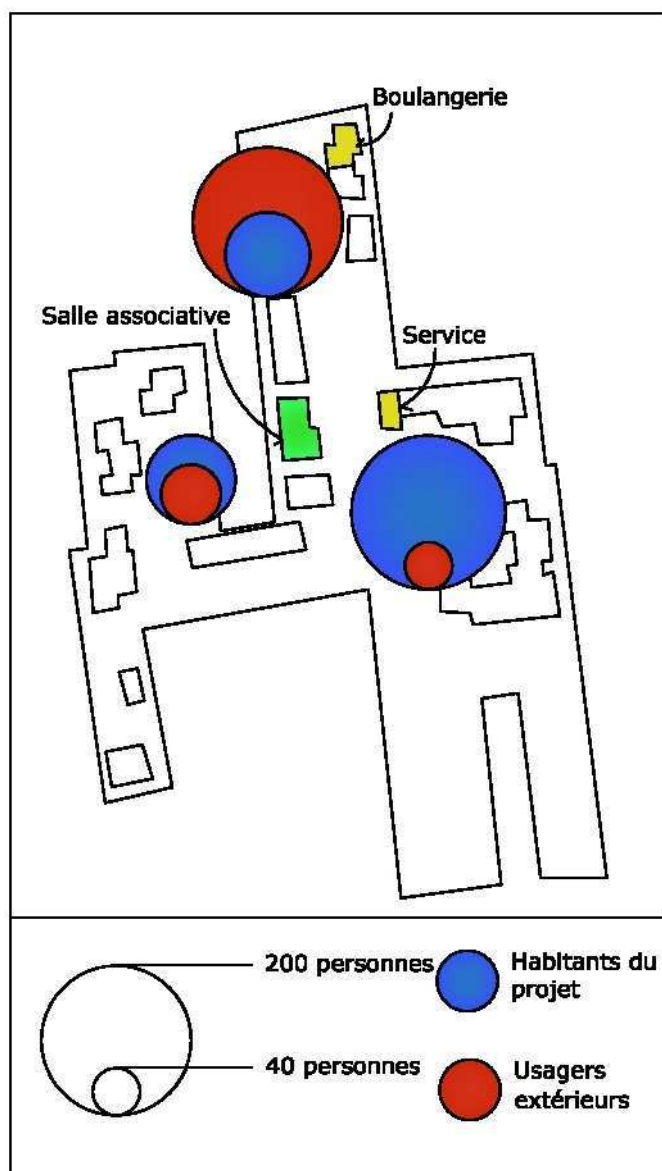
Schéma 47 : Vue de la partie est du futur quartier Galliéni, aménagée autour de la place publique centrale
Réalisation : Stage MBG - 2009

Apporter des activités

La création d'un nouveau quartier ne peut se faire sans l'instauration d'une vie, d'une activité attractive au sein du quartier. Pour ce faire, nous proposons de réserver des locaux aux rez-de-chaussée des bâtiments du nord de la parcelle pour des commerces, services et associations, ce qui animerait la place centrale.

Le commerce le plus adapté, qui correspond le plus aux besoins des habitants et attirerait quotidiennement les habitants de l'Est de Thorigny, est une boulangerie. Afin de donner plus de services à la population, elle peut en plus de son activité proposer des aliments de base et servir de point relais pour les entreprises de vente par correspondance. Si ceci fonctionne, un bar-tabac-restaurant peut aussi être installé.

La création d'un service médical ou d'un service d'aide à la personne aurait des avantages sociaux et économiques pour le quartier. En apportant une aide aux personnes âgées ou dépendantes, ce service permettrait à ces personnes âgées de continuer à vivre chez elles, ce qui participe à la diversification de la population du quartier. Un local pourrait également être réservé pour une crèche associative, où les nourrices du quartier peuvent garder les enfants. En créant de l'emploi dans la zone, la création de tels services participerait de plus à l'économie locale. Enfin, un local sera réservé pour accueillir les associations et les réunions de quartiers.



La carte ci-contre montre comment les habitants et les usagers occupent l'espace.

La boulangerie, située au nord du projet, attire les habitants des alentours. Cette situation stratégique permet à la boulangerie d'être visible par les habitants vivant en dehors du périmètre du projet, et d'être facilement accessible en voiture. La place située sur la rue Galliéni devient donc un lieu de transit où tout au long de la journée, de nombreuses personnes se rendront et se croiseront.

Sur la place centrale, la vie vient principalement des habitants des logements collectifs ainsi que des locaux dédiés aux associations et aux services à la personne. En effet, ils sont situés au centre car ils ont une portée correspondant plus à l'échelle du projet. Ce sont principalement les habitants du projet, puis du quartier, qui sont les principaux utilisateurs de ces équipements. Les usagers extérieurs sont quant à eux principalement des promeneurs qui utilisent les chemins piétons et traversent la place centrale, et parfois s'y arrêtent.

Enfin, seuls les habitants de la partie ouest, vont utiliser quotidiennement l'espace public. Les usagers extérieurs sont des enfants qui viennent jouer dans l'aire qui leur est dédiée.

Schéma 49 : Points de rencontre des usagers et localisation des services, commerces et associations

Réalisation : Stage MBG – 2009 (la taille des figures est basée sur une approximation de la fréquentation)

Limitier l'utilisation de la voiture à l'intérieur de l'îlot et favoriser les circulations douces dans l'opération

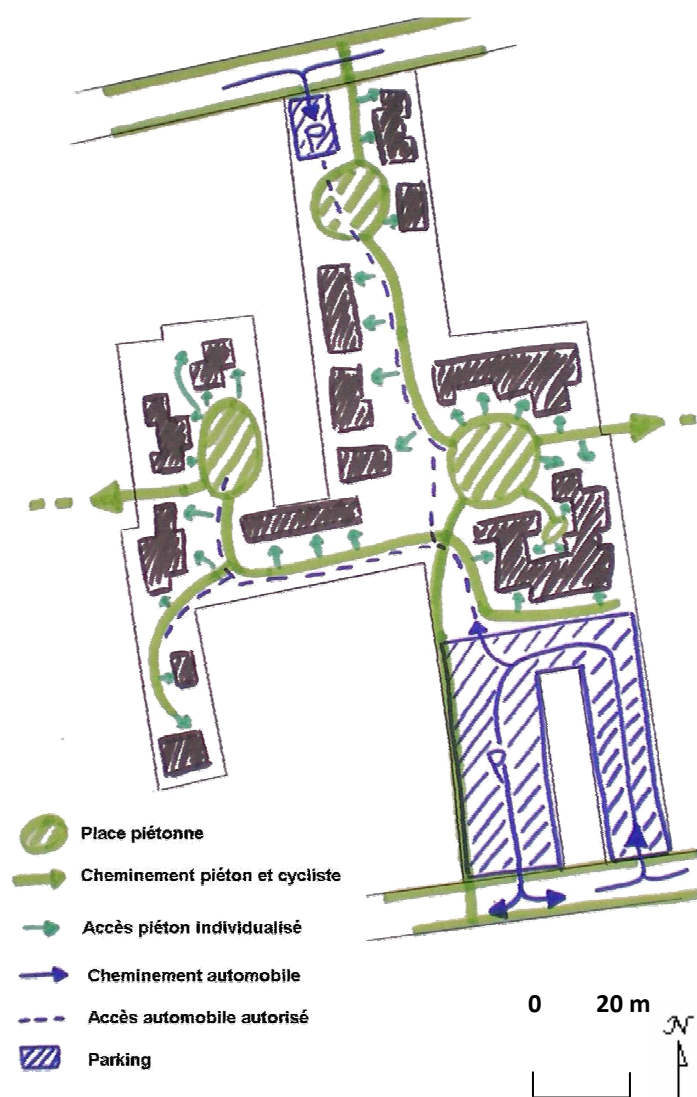


Schéma 50 : Schéma des voies de déplacements à l'intérieur du pôle Galliéri

Réalisation : Stage MBG - 2009

Les véhicules à moteur sont priés de rouler au pas à partir du moment où ils quittent la voie publique pour rentrer dans le quartier. Des panneaux de limitation de vitesse seront installés à l'entrée et sortie du quartier.

Le projet Galliéri prévoit de renforcer les liaisons douces à l'intérieur des îlots du quartier. Le projet Galliéri est traversé par deux liaisons douces principales orientées Nord-Sud (depuis le parking jusqu'à la rue Galliéri) et Est-Ouest. Les circulations piétonnes et cyclistes s'organisent autour de points de centralité situés au Nord à l'entrée du quartier, au centre au niveau de la place bordée par les bâtiments collectifs, et à l'ouest dans un espace plus confiné.

L'opération limite fortement l'utilisation de la voiture. Ainsi, aucune voie motorisée n'est créée ; les déplacements s'effectuent majoritairement à pied ou à vélo sur l'ensemble de la parcelle. Les véhicules stationnent dans un parking réservé aux habitants situé au bord de la rue de Dampmart, au Sud du projet ; quatre places de plus sont prévues au nord de la parcelle. Chaque logement dispose d'une place de stationnement, soit 115 emplacements (dont trois adaptés pour les personnes handicapés).

Les visiteurs pourront stationner dans un parking existant à quelques dizaines de mètres du projet Galliéri en bordure du chemin de fer ou le long de la rue Galliéri. 5 places limitées à un stationnement de 20 minutes sont également prévues au nord du projet. Ces places permettent le stationnement des clients de la boulangerie et des services, au plus près du centre du quartier.

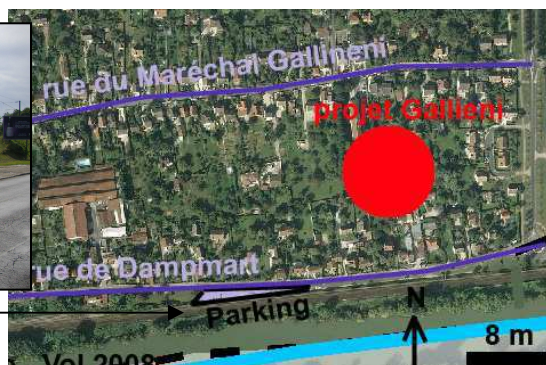
Bien que la circulation des voitures soit interdite à l'intérieur du projet, elle sera tolérée lors du déchargement des véhicules pour de brèves durées (déménagements, livraisons, accès pour les véhicules d'urgence,...).



Schéma 51 : Parking mis à disposition des visiteurs

Source : SIAM77/Marne et Gondoire – Vol 2008

Réalisation : Stage MBG – 2009



Pour permettre cette circulation douce au delà du périmètre du projet et sécuriser l'entrée dans le quartier, des aménagements pour ralentir la circulation automobile de la rue de Dampmart et la rue de Galliéni sont proposés. Rue Galliéni, aux abords du projet, le stationnement est disposé en quinconce de chaque côté de la chaussée, et le revêtement est différent du reste de la rue pour ralentir la vitesse des véhicules. Sur le reste de la rue, le stationnement gardera sa configuration actuelle. Le trottoir bordant le projet est élargi à 1,50m et il est évidemment conseillé, dans le cas où la rue Galliéni serait revue dans son ensemble, de refaire des trottoirs de cette largeur. Un passage piéton est placé à chaque entrée du projet.

Rue de Dampmart, les véhicules ont tendance à rouler à une vitesse élevée, non adaptée à une traversée piétonne ou à une entrée/sortie de parking. Pour remédier à cela, trois aménagements principaux sont prévus sur la route de Dampmart : une zone trente depuis le rond-point jusqu'au passage du chemin de fer, des passages piétons surélevés et un changement de revêtement.

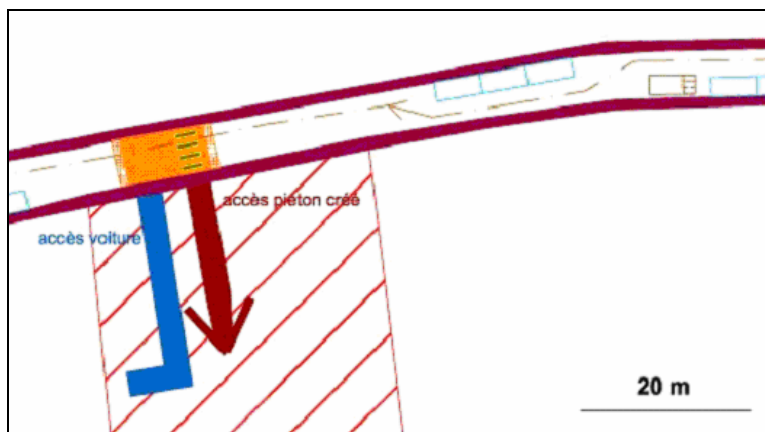


Schéma 52 : Schéma de réaménagement rue Galliéni

Réalisation : Stage MBG – 2009

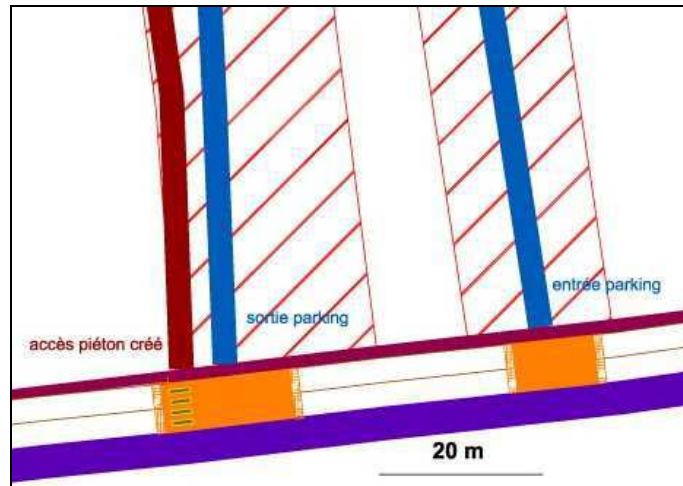


Schéma 53 : Schéma de réaménagement rue de Dampmart

Réalisation : Stage MBG – 2009



Photomontage 6 : Réaménagement rue de Dampmart

Réalisation : Stage MBG – 2009

Insérer le pôle au quartier par des voies de déplacements :

Pour créer une cohérence dans les voies piétonnes et favoriser les déplacements doux, d'autres liaisons vertes sont à prévoir à l'échelle du quartier. Trois voies douces peuvent être aménagées. La première relie les parties Nord et Sud du quartier. Elle traverse les deux îlots au nord de la rue des Fontaines pour créer une continuité avec les chemins des Epinettes.

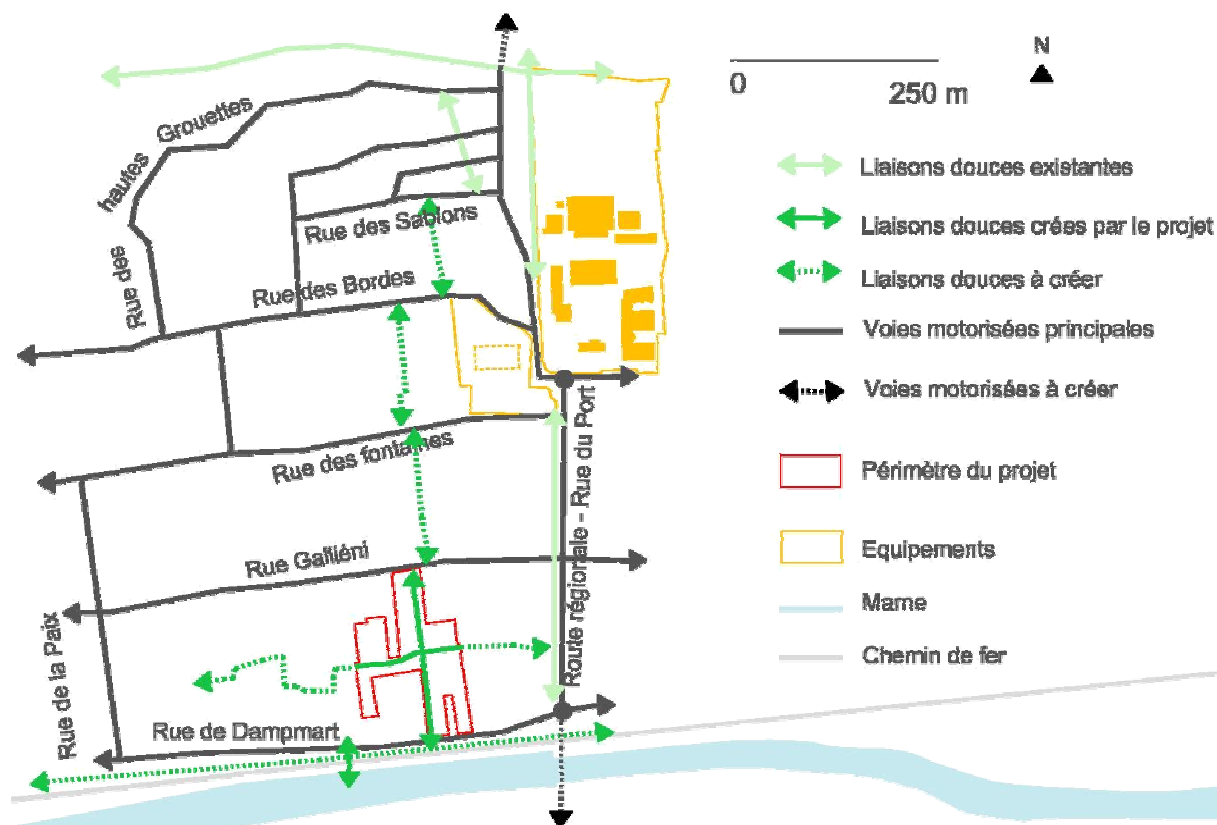


Schéma 54 : Propositions de voies de déplacement pour le futur pôle Gallieni

Réalisation : Stage MBG – 2009

La seconde traverse le projet Gallieni d'Est en Ouest par le cœur de l'îlot. Elle permet de relier le pôle Gallieni à un autre projet d'habitat lancé par la mairie sur l'emprise actuelle d'une parfumerie.

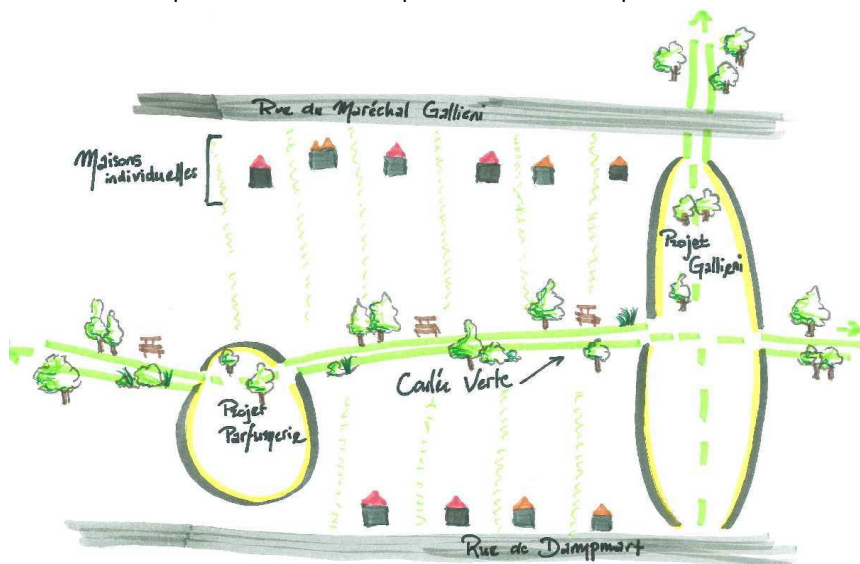


Schéma 55 : Propositions de voies vertes

Réalisation : Stage MBG – 2009



Schéma 56 : Parcelles proposées pour le prolongement de la voie verte

Réalisation : Stage MBG – 2009

La troisième voie douce est à créer depuis le rond-point à l'est jusqu'au passage souterrain de la rue Poincaré. Elle pourra se prolonger à Dampmart. La liaison entre cette nouvelle voie et le projet Galliéni ou la route régionale est assurée par des passages piétons. Le passage souterrain pour rejoindre les bords de marne devra être aménagé et mis en valeur pour être plus visible et attirer les Thorigniens de l'autre côté du chemin de fer.

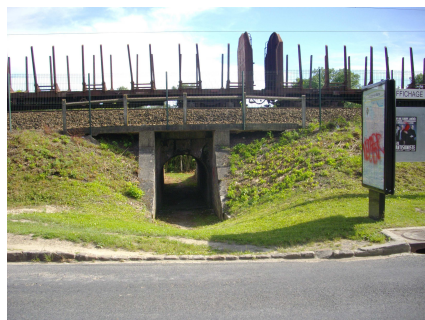
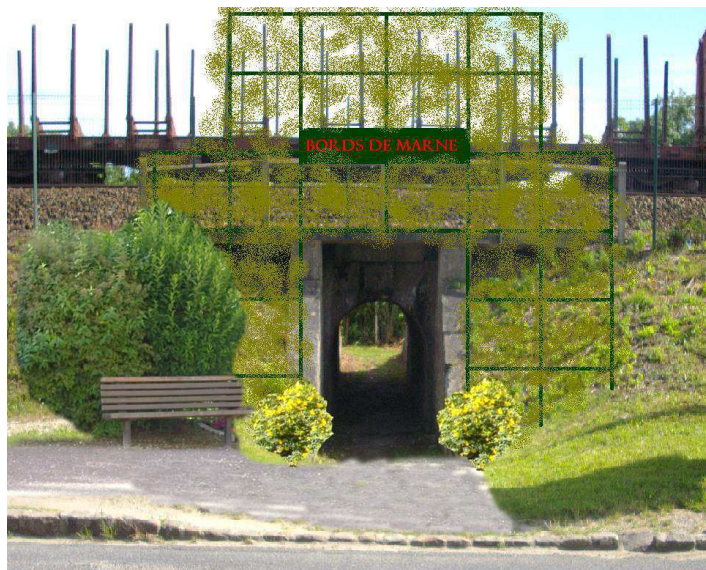


Photo 45 : Passage souterrain, route de Dampmart

Réalisation : Stage MBG – 2009

Il est possible d'acquérir une bande de 1m50 à 2m de terrain en limite des parcelles pour constituer ce cheminement. Il est préférable de ne mordre que d'un côté de la limite puisqu'il revient à la commune de recréer les haies aux propriétaires ayant cédé le bien. La mairie ne financera ainsi la reconstruction de la haie que d'un côté du chemin.



Photomontage 7 : Mise en valeur du passage sous la voie ferrée

Réalisation : Stage MBG - 2009

Les circulations induites par le projet sont en adéquation avec les structures prévues par le projet de ville : prolongation de la route régionale vers le nord et construction d'un pont sur la Marne pour relier Thorigny et Dampmart à Lagny. En effet, les habitants sortent du quartier par le parking sud et retrouvent directement les axes de transport importants. De nombreuses directions s'offrent à eux et le pont sur la Marne que nous proposons à ce niveau permet de délester une large part du trafic vers le sud et non plus vers le pôle gare. La même remarque peut être faite pour la route régionale menant vers Claye-Souilly et Meaux. Les cheminements piétons et vélos permettent de rejoindre l'école du pôle en moins de 5 minutes de marche.

Ensuite, les déplacements entrant dans le quartier arrivent du Nord et au centre de l'îlot pour les piétons et de la rue Galliéri pour les voitures. L'axe routier est ici à échelle du quartier, il correspond à l'usage qui est fait des commerces et services proposés. Les flux sortants n'interfèrent pas avec les flux entrants, ce qui permet une bonne circulation autour du projet.

Programmation :

Un tel projet nécessite de s'attarder sur le déroulement des travaux. Suivant la façon dont la construction est menée, le chantier durera plus ou moins longtemps. L'envergure du projet entraîne des coûts élevés : il est donc pertinent de le diviser en plusieurs phases qui pourront être réalisées l'une après l'autre, suivant les finances dont disposent les communes.

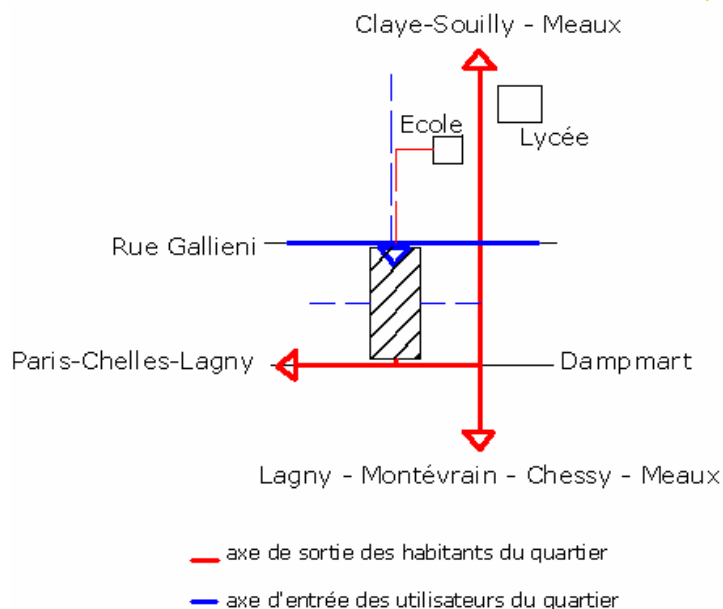


Schéma 57 : Circulations induites par le pôle Galliéri

Réalisation : Stage MBG - 2009

La première étape est la destruction des locaux de l'entreprise de maçonnerie, ainsi que la maison située sur la zone. Nettoyer le site permet de mettre en place le chantier et d'en faciliter l'accès pour les véhicules nécessaires aux travaux. La place sera ainsi libérée pour construire une première phase de logements collectifs, correspondant aux bâtiments du centre de l'îlot. Ceci s'accompagne de la construction du parking sud. Les premiers habitants pourront alors investir les lieux en bénéficiant d'un accès par le sud et d'un parking.

Dans la seconde phase, la résidence Galliéni sera démolie et ses habitants relogés dans les bâtiments construits lors de la première phase. Les logements du nord jusqu'au centre de la zone seront alors construits, ainsi que le parking Nord. L'activité pourra alors se mettre en place dans les commerces et les salles associatives. Les espaces verts se mettront en place au fur et à mesure, sauf dans la partie Sud où des camions de chantier continueront de transiter.

La dernière phase est la construction des logements semi collectifs des fonds de parcelle. Ils seront construits sans gêner l'activité au centre du pôle, puis mis en valeur par la mise en place des derniers espaces verts. Le centre du projet sera alors fini.

Il restera à mettre en place les voies douces Nord-Sud et Est-Ouest et à mettre en valeur le souterrain des bords de Marne. Enfin, lorsque cela sera possible, la parcelle habitée au sud du projet pourra être annexée. Le bâti qui s'y trouve sera détruit et laissera place à une véritable allée verte occupant l'intégralité de l'espace libéré, et végétalisant le parking.

Le projet Galliéni permettra de créer un nouveau pôle à l'est de Thorigny et d'accueillir plus de 400 personnes, soit au moins 250 de plus qu'actuellement. Ce quartier sera dense mais réservera une part importante aux espaces verts et espaces publics. La diversité des logements construits et l'installation de commerces et de services garantiront une mixité de populations et une diversité d'usages du quartier.

Les principes d'aménagement urbain que nous avons utilisés lors de la création de ce nouveau quartier reprennent tous les thèmes développés dans le Guide et la Charte : ils font du quartier Galliéni un lieu qui répond aux attentes des habitants en matière de logement et d'espaces publics, ainsi qu'aux exigences du développement durable en ce qui concerne les performances énergétiques des bâtiments, leur organisation sur les parcelles ou la limitation de l'utilisation de la voiture par exemple.

Un travail avec des architectes est maintenant nécessaire pour déterminer les formes exactes des bâtiments et déterminer les motifs architecturaux qui permettront une intégration parfaite de quartier dans la ville.

Compte tenu des caractéristiques du territoire, la lutte contre l'étalement urbain dans les villes de Thorigny et Dampmart passe obligatoirement par une densification des bourgs.

Cette densification doit tenir compte des particularités du territoire de façon à conserver le cadre de vie de qualité existant. Pour cela, la réflexion menée dans le projet de ville s'oriente vers une ville multipolaire. La densification s'appuie sur la ville actuelle en développant le pôle gare, un pôle d'échange fondamental dans le fonctionnement de Thorigny et Dampmart, en redynamisant les centres des deux villes porteurs de services et d'équipements et en s'appuyant sur des zones à fort potentiel telles que la ZAC des Vallières, le pôle Galliéni, et l'ouest de Dampmart. La densification se fera également le long des axes majeurs où les transports en commun sont bien développés. Elle s'accompagnera aussi d'une amélioration du schéma d'ensemble des liaisons douces.

La densification doit être adaptée aux différents secteurs de la ville pour maintenir un cadre de vie de qualité. Pour cela, les nouvelles densités ont été calculées en fonction de la taille des logements, de la répartition des grands et des petits logements, du CES et de l'épannelage. Ainsi, la densité des bâtiments est adaptée à l'identité du lieu. On obtient des densités plus élevées dans les pôles les plus importants (gare, centre ville) et des densités qui tendent vers zéro aux franges. D'autre part, certaines zones sont préservées telles que des espaces verts urbains de qualité et des éléments de bâti caractéristiques de l'architecture locale, de façon à maintenir le cadre de vie et l'histoire des deux villes.

Pour réaliser cette densification, trois solutions s'offrent à la municipalité : combler les dents creuses (entre les deux bourgs de Dampmart notamment), reconvertir ou « faire muter » des bâtiments, ou mener des actions de renouvellement urbain, au pôle gare par exemple.

La densification doit donc prendre en compte six éléments : les pôles de centralité, les espaces urbains à protéger, les espaces verts à conserver, les espaces naturels et agricoles, le traitement des franges et les équipements nécessaires pour accueillir les nouvelles populations.

Pour accompagner les municipalités vers le développement de ce projet de territoire, des outils ont été créés : un guide : Outil de lutte contre l'étalement urbain au travers du développement durable, une charte Engagement pour une meilleure maîtrise de l'étalement urbain et des recommandations pour le PLU en cours d'élaboration.

Le guide indique comment construire des formes urbaines durables notamment en construisant des petits collectifs de différents épannelages (R+1 à R+4), qui offrent des tailles variées de logements avec de petits espaces privés (jardins, balcons, toit terrasse) pour offrir cette intimité que les habitants jugent primordiale, des espaces collectifs de qualité (places, locaux de réunions), des activités économiques (commerces de proximité), des équipements et des services. Ces collectifs prennent ainsi les trois dimensions du développement durable. Un second volet du guide permet également de donner quelques solutions pour améliorer la circulation dans les villes, notamment en créant des liaisons douces entre les quartiers ou des aménagements urbains de qualité. Enfin, une troisième partie indique quelques conseils pour joindre tous les acteurs à un projet, notamment grâce à la concertation avec les habitants.

La charte est signée entre la mairie et les promoteurs dès le lancement d'un projet. Elle vise à définir les objectifs environnementaux, sociaux et économiques de l'opération. Les deux parties s'engagent ainsi à être en cohérence avec le projet de territoire.

Enfin, une réflexion a été menée sur deux projets : une nouvelle route à l'est de Dampmart et le pôle Galliéni à l'ouest de Thorigny.

Le premier projet était une demande forte de la mairie de Dampmart. Pourtant, construire une route à l'est de la commune ne semble pas pertinent pour désengorger le centre et limiter l'étalement urbain. Au

contraire, une route à cet endroit serait un appel à l'urbanisation vers l'est et serait donc contraire à son but initial. C'est pourquoi nous préconisons plutôt d'orienter les efforts de circulation et d'amélioration de la circulation à l'ouest de la commune, là où se situent les axes structurants de déplacement, les équipements et les services. Plutôt qu'une route, il nous semble plus pertinent de réaliser une transition douce au niveau des franges par l'implantation de jardins familiaux par exemple.

Le second projet reprend une grande partie des éléments présents dans le projet de ville et dans le guide. Cela permet de créer un quartier durable plus dense que celui existant, qui regroupe une mixité sociale et une mixité des fonctions, qui propose de petits espaces verts privés pour chaque habitant, des espaces communs de qualité. Ce projet répond aux trois piliers du développement durable et reprend les principes de déplacements énoncés précédemment (liaisons douces avec d'autres quartiers, limitation de l'utilisation de la voiture, etc.). La programmation du projet s'échelonne sur plusieurs années de façon à permettre à la commune de financer l'opération avec son budget actuel. D'autre part, de nombreuses aides et subventions sont attribuées par le Département, la Région et l'Europe pour ce type de projet (voir annexes 6).⁷⁵

Nous avons donc vu que la lutte contre l'étalement urbain peut parfaitement être traitée par une densification de l'existant à condition de prendre en compte un certain nombre de caractéristiques et plus particulièrement l'intégration de densités plus élevées dans le paysage et dans le cadre de vie.

Ces outils et projets ont été élaborés pour les communes de Thorigny et Dampmart. Il est maintenant nécessaire de les adapter aux autres communes du SCoT pour créer une cohérence et une efficacité plus forte de la lutte contre l'étalement urbain.

⁷⁵ c.f. exemples d'aides financières attribuées en annexe p. 278



Conclusion générale

Dans la lutte contre l'étalement urbain, il n'est plus possible de penser la ville seulement à partir d'opérations spontanées. En effet, il est nécessaire que la puissance publique mène une politique de densification concertée et progressive pour accompagner les projets d'initiative privée et publique. La réflexion se concrétise dorénavant par l'établissement d'un programme d'actions. Il peut s'agir d'un encadrement total ou partiel des municipalités. Différentes méthodes peuvent être mises en place pour porter la lutte contre l'étalement urbain.

La première consiste à fournir une méthode uniforme de densification à tous les territoires. Une autorité organisatrice, à l'échelle de l'aire urbaine ou d'un bassin de vie, peut imposer la mise en place de plans de programmation. De nombreux SCoT ont déjà lancé sur leur territoire d'autres modalités d'action : politique de traitement des friches urbaines (Lille), taxe sur les logements vacants pour les agglomérations de moins de 200 000 habitants (Pau), opérations de rénovation urbaine (Saintes), opérations de sensibilisation des élus (Rennes, Nantes, Montpellier)... Il s'agit d'apporter des outils et un cadre au développement des communes. Dans ce cas, l'approche avec les élus peut s'avérer difficile car ceux-ci restent contraints par des impératifs financiers et politiques. Cependant, cela permet plus d'uniformité et de fermeté dans l'approche des objectifs.

Dans la seconde, l'autorité peut imposer la réflexion et la définition d'une méthode d'action propre à chaque commune. Confier à un groupe de réflexion local, composé d'élus, de techniciens, de professionnels de l'aménagement, mais aussi d'opérateurs immobiliers et d'habitants, le montage d'un programme de lutte contre l'étalement urbain responsabilise chacun dans la réalisation des objectifs. De plus, les enjeux sont ciblés à une échelle plus fine par des usagers du territoire. La discussion peut être longue et périlleuse mais participe à la formation des acteurs. Le résultat d'un tel travail donne lieu à un programme plus opérationnel, spontanément porté par les municipalités qui en sont à l'origine.

Les ateliers du Grenelle de l'Environnement ont lieu sur des territoires sélectionnés comme espaces de réflexion. Les enjeux étudiés ne sont pas propres seulement au territoire concerné par l'atelier mais communs à d'autres en France. Le travail effectué à Thorigny et Dampmart devait donc être novateur tout en étant proche des réalités du terrain. La réflexion a donc été menée en groupe de travail. L'enjeu majeur de ces communes est de rééquilibrer les logements en répondant aux besoins de toutes les générations dans un espace contraint. Pour ce faire, les élus ne peuvent plus se contenter de construire un PLU autour de l'existant mais préparer le futur. La densification mérite de se faire de façon différenciée et non sectorielle. C'est pourquoi elle se base ici sur les infrastructures de transports et la redéfinition des centralités. Nous avons cherché à montrer comment il est possible d'apporter une réponse à l'étalement urbain à travers les documents d'urbanisme. Le **Projet de ville** tente de trouver un équilibre entre les espaces dynamiques et leur aire d'influence. Le règlement du PLU s'en trouve modifié. Les incohérences sont à minimiser pour permettre la densification par l'initiative privée et ceci d'une manière encadrée. Pour aider les élus dans la définition des exigences

environnementales des opérations, un document de référence technique, *Guide pour un urbanisme respectueux de l'environnement et des habitants dans le cadre de la lutte contre l'étalement urbain*, s'avère indispensable. Enfin une *Charte de développement durable du projet urbain* engage les promoteurs et bailleurs dans une démarche durable et cohérente avec la politique menée.

A l'échelle des intérêts locaux, le SCoT peut jouer un rôle essentiel dans le lancement du processus, l'accompagnement des élus et la coordination des différentes initiatives. Les espaces à forts enjeux peuvent se trouver en limite de commune d'où l'importance d'une telle démarche. Un *document de synthèse de densification* pourrait être élaboré en complément sur l'aire urbaine. Les travaux de prospective et les grands projets d'équipements pourraient par la suite s'y appuyer. Peut-être est-ce cela l'avenir du SCoT ?

L'articulation et l'intégration de tous les supports paramétrant la définition des règles et des prescriptions imposées constitue une idée novatrice au sens de leur unité et de leur complémentarité autour d'un concept de *schéma de densification*. Une adaptation généralisée des préconisations est imaginable sur tous les territoires. Des expérimentations sont à développer pour mesurer l'efficacité de la méthode.

L'engagement des élus est prédominant pour mener cet effort. Passer à une démarche de développement durable c'est réfléchir sur le long terme. Il ne s'agit plus de travailler sur un mandat mais pour les suivants. Mettre en place des outils de programmation dès aujourd'hui forme un cadre pour les opérations à venir, dans l'optique de construire une ville solidaire et responsable. Une densification mesurée et planifiée compose la base d'une programmation durable en matière d'équipements.

La régulation d'un équilibre entre espaces naturels et espaces urbains, espaces de production et espaces de consommation, suffira-t-elle ? La densification est-elle la seule réponse à l'étalement urbain ? Aujourd'hui nous sommes encore dans une phase de réflexion.

Enfin, la recherche doit se prolonger au-delà de l'équilibre entre espaces libres et urbanisés. Elle doit aussi prendre en compte la façon d'aménager et de favoriser la mixité fonctionnelle des espaces. La lutte contre l'étalement urbain passe notamment par un ajustement de la taille des logements aux besoins réels des habitants et des nouveaux modes de vie. Pour que le bien-être des concitoyens, leur indépendance dans une ville compacte, l'habitat collectif devra changer d'image et ménager ses contraintes. L'habitat dense pourrait-il devenir un idéal de vie ?

Toutes ces préoccupations ont pour motivation et intérêt de participer à l'amélioration du cadre de vie, tant dans le logement que son environnement. Les architectes et urbanistes ont à faire preuve d'imagination pour concevoir un *habitat pluriel* à partager durablement.

« La ville est dès sa naissance une question de densité,
un rapprochement des demeures pour faire société et non communauté. »

Claude Eveno, urbaniste et écrivain

Bibliographie

Ouvrages :

- E. BORDES-PAGES, N. MEMMI, L. PENISSON & S. CASTANO, août 2005. *Référentiel de densités et de formes urbaines, Contribution pour un référentiel appliqué à l'habitat dans la Région Île-de-France*. 97 pages.
- C. CHARLOT-VALDIEU & P. OUTREQUIN, 2009. *L'urbanisme durable, Concevoir un écoquartier*. éditions Le Moniteur. 296 pages.
- A. DE HERDE & A. LIEBARD, 1996-2004. *Traité d'architecture et d'urbanisme bioclimatique, Concevoir, édifier et aménager avec le développement durable - Connaître les bases – L'habitat et les paramètres du confort - Les sources de pollution extérieures*. Éditions Le Moniteur.
- C. DEMAZIERE & C. BLONDEL & F. HERNANDEZ & P. VERDIER, 11 mai 2009. *L'architecture de la grande échelle, programme interdisciplinaire de recherche 2ème session – Ingénierie des projets de territoire et conduite d'opérations d'habitat dans une région urbaine à forte valeur patrimoniale, le Val de Loire*. 66 pages.
- J.C. DRIANT, janvier 2008. *Politiques de l'habitat et crises du logement*, La documentation Française. 112 pages.
- V. FOUCHIER, décembre 1997. *Les densités urbaines et le développement durable, Le cas de l'Île-de-France et des villes nouvelles*. Éditions du Secrétariat Général du groupe central des Villes Nouvelles. 212 pages.
- M. LUSSAULT, 2007. *L'homme spatial – La construction sociale de l'espace humain*. éditeur SEUIL.
- A. MAGNAGHI, 2000. *Le projet local*.
- P. MERLIN, 2003. *L'Île-de-France, Hier, aujourd'hui, demain*. Coll. Les études de La documentation Française. 160 pages.
- O. MONGIN, octobre 2007. *La condition urbaine – La ville de la mondialisation*.
- T. OBLET, 2005. *Gouverner la ville*. Editions PUF.

Articles et revues :

- Avril 2009, *Vivre à Thorigny, journal d'information locale et municipale*, N°5
- Juin 2009, *Écho de Dampmart*, N°94
- E. ARRAUDEAU, 17 septembre 2007. *La Gazette N°2/1901 – Les outils_Rénovation urbaine – Ajaccio, une vision enfin globale*. p. 14.
- E. CHARMES, juillet 2007. *Les annales de la recherche urbaine N°102 – Les périurbains sont-ils anti-urbains ?* p.7 à p.17

- E. CHARMES, janvier-février 2006. *Etudes foncières N°119 – La densification des lotissements pavillonnaires de grande banlieue.* p.14 à p.17.
- B. DAHERON, 17 septembre 2007. *La Gazette N°2/1901 – Les outils_Rénovation urbaine – Nantes, Malakoff, un nouvel espace à vivre.* p.20.
- Délégation Région Bretagne de l'ADEME. *Pour une meilleure prise en compte de l'environnement dans les opérations d'aménagement – l'Approche Environnementale sur l'Urbanisme en 5 questions.*
- C. DELPECH & A. PARNAIX, mars 2009. *Note rapide N°465 Gestion locale – Panorama financier des intercommunalités à fiscalité propre d'Île-de-France.*
- FSM & BioConcept Conseil, 7 avril 2009. *Analyse Environnementale de Site - Qualité Environnementale du Bâti.*
- C. FARRUGIA-TAYAR, 17 septembre 2007. *La Gazette N°2/1901 – Les outils_Rénovation urbaine - Corbeil-Essones, Priorité à l'habitat social individuel.* p.21.
- P. GENESTIER, juillet 2007. *Les annales de la recherche urbaine N°102 – La question du pavillonnaire dans la société des individus.* p.19 à p.30.
- M. GROUSSON, décembre 2007. *Le journal du CNRS N°215- La lumière – La lumière superstar.*
- V. KAUFMANN, septembre 2002. *Les annales de la recherche urbaine N°92 – De l'inconvénient de la ségrégation pour la mobilité.* p.123 à p.130.
- C. LOUDIER-MALGOUYRES, juillet 2007. *Les annales de la recherche urbaine N°102 – L'effet de rupture avec l'environnement voisin des ensembles résidentiels enclavés.* p.69 à p.77.
- J-P. MENARD, 17 septembre 2007. *La Gazette N°2/1901 – Les techniques_Architecture – Maussane-les-Alpilles, Une salle polyvalente intégrée dans le paysage.* p.46 et p.47.
- A. SARTRE, 17 septembre 2007. *La Gazette N°2/1901 – Les outils_Développement durable HQE – Pantin, La géothermie, principal axe du dispositif.* p.24 et p.25.
- A. SARTRE, 17 septembre 2007. *La Gazette N°2/1901 – Les outils_Développement durable HQE – Chalon-sur-Saône, Des villes urbaines durables.* p.30.
- M. SEUNEVEL, 17 septembre 2007. *La Gazette N°2/1901- Les outils_Rénovation urbaine - La Courneuve, La cité des 4000, vingt ans après.* p.12 et p.13
- M. SEUNEVEL, 17 septembre 2007. *La Gazette N°2/1901 – Les outils_Rénovation urbaine – Montélimar, La métamorphose d'une caserne.* p.17.
- M. SEUNEVEL, 17 septembre 2007. *La Gazette N°2/1901 – Les outils_Rénovation urbaine – Saint-Ouen, Des bords de Seine attractifs.* p.22.

- M. SEUNEL, 17 septembre 2007. *La Gazette N°2/1901 – Les outils_Développement durable HQE – Auxerre, De la cité à l'éco-quartier.* p.26.
- M. TRANCART, 17 septembre 2007. *La Gazette N°2/1901 – Les techniques_Transports – Zones périurbaines, Une solution pertinente : le tram-train.* p.50 et p.51.
- Alternatives économiques Hors-Série, *La ville autrement*, juin 2009
- Marne et Gondoire, *Restructuration de votre Pôle Gare*

Guides, chartes, fiches :

- Ademe, 2005, *Covoiturage à Nantes (44)-Illicovoiturage*
- Ademe, 2004, *Piétons et cyclistes, de bons clients pour vos commerces*
- Ademe, 2004, *Les exemples à suivre, covoiturage à Grenoble (38)-Stop plus*
- Ademe, 2001, *Plans de déplacements vers l'école et écomobilité scolaire*
- Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie & Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, Dossier de presse du 6 novembre 2007. *Efficacité énergétique des bâtiments 2007-2008 – un programme de mesure de plus en plus performant.*
- Certu, Mai 2006, *Accessibilité de la voirie et des espaces publics Éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes,*
- Conseil Général du Bas Rhin & Service Départemental d'Aménagement et d'Urbanisme. *Guide d'aménagement et de développement durable pour les projets d'extension et de renouvellement urbain à vocation d'habitat du Bas Rhin*
- Direction régionale de l'équipement de Picardie, décembre 2007. *Pour un aménagement durable des territoires en Picardie - Guide pour l'intégration du développement durable dans les projets d'aménagement.*
- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, février 2009. *Liaisons vertes structurantes en ceinture verte d'Île-de-France*
- Mairie de Puteaux (haut de Seine), 22 juin 2006. *Charte communale pour le développement durable dans la construction privée.*
- P.Ballaire et al, *Vers un éco-quartier : charte de développement durable et grille d'évaluation des projets pour l'éco-quartier Baudens à Bourges*
- Signée par la Ville de Lyon, par le Service départemental de l'architecture et du patrimoine du Rhône, par l'Association ABC HLM des bailleurs et constructeurs HLM du Rhône, par la fédération des promoteurs constructeurs de la région Lyonnaise, par l'ordre des architectes de la région Rhône Alpes

et par le Syndicat des Architectes du Rhône, 5 juillet 2006. *Charte de la qualité architecturale et urbaine de la ville de Lyon.*

- Syndicat National des Professionnels de l'Aménagement et du Lotissement (Chambre Ile-de-France Picardie) & Séminaire Robert AUZELLE & Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement 77, 11 décembre 2007. *Charte de l'Art urbain pour les opérations d'urbanisme à usage principal d'habitation dans le cadre du permis d'aménager en Seine-et-Marne.*

Documents d'urbanisme :

- *Plan Local de Déplacement des secteurs III et IV de Marne la Vallée* adopté le 24 janvier 2004
- *Plan Local de l'Habitat de la Communauté d'agglomération de Marne et Gondoire* adopté en mars 2007
- *Plan d'Occupation des Sols de Dampmart*, revu en février 2002, encore en vigueur jusqu'à l'adoption du Plan Local d'Urbanisme en cours de réalisation
- *Plan d'Occupation des Sols de Thorigny-sur-Marne*, revu en 2005, encore en vigueur jusqu'à l'adoption du Plan Local d'Urbanisme en cours de réalisation
- *Schéma de Développement de la Région Ile-de-France*, adopté par délibération du Conseil Régional d'Ile-de-France le 25 septembre 2008

Sites Internet :

- http://www.aeu.fr/fr/web_noue/noues.html, visité le 02/06/2009
- <http://www.actu-environnement.com/ae/news/853.php4>, visité le 02/06/2009
- <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=15040>, visité le 03/06/2009
- <http://www.econo-ecolo.org/spip.php?article698>, visité le 03/06/2009
- http://www.energieeffizienz.ch/files/SB_Flyer_2007_f.pdf, visité le 03/06/2009
- http://www.ale-lyon.org/download/dossiers_tech/Energie%20grise.pdf, visité le 16/06/2009
- <http://www.energivie.fr/fr/Technologies-les-7-cles/>, visité le 16/06/2009
- http://www.durabuild.org/html/French/etudes_de_cas/Photovoltaique%20FR.pdf, visité le 16/06/2009
- <http://www.promogim.fr/>, visité le 16/06/09

Table des illustrations

Photo 1 : Le chemin de la Dhuis au Nord des deux communes d'étude	23
Photo 2 : Les bords de Marne	24
Photo 3 : Limite bâti/champs au lotissement des Moulins à Vent (Thorigny)	26
Photo 6 : Une rue de Dampmart pentue et étroite	32
Photo 7 et Photo 8 : Des rues à sens unique quelque peu encombrées	32
Photo 9 : Bus ralenti par l'étroitesse des rues	36
Photo 10, Photo 11 et Photo 12 : Les trois tronçons de la rue de Claye	40
Photo 13 : Vue du pôle gare de Lagny-Thorigny-Pomponne	44
Photo 14 : Encombrements au pont en X	45
Photo 15 : Vue des bords de Marne, friche et bâtiment dégradé	45
Photo 16 : Bords de Marne	45
Photo 17 : Bords de Marne	46
Photo 18 : Façade urbaine des bords de Marne	46
Photo 23 : Pavillon du lotissement du Clos Richard à Dampmart	51
Photo 24 : Collectifs du Clos Fleuri à Dampmart	52
Photo 25 : La Sablière, Thorigny	56
Photo 26 : Collectif de clos Fleuri, Dampmart	56
Photo 27 : Collectif du centre de Thorigny	59
Photo 28 : Lotissement des Epinettes à Thorigny	59
Photo 29 : Chemin piétonnier des Epinettes, liaison nord – sud de la commune	132
Photo 33 : Liste de tous les services proposés dans le magasin multi-service de Noizay (37)	148
Photo 34 - Photo 35 : Souterrain reliant les deux côtés du chemin de fer à Thorigny	151
Photo 36 : Exemple dans le quartier Vauban qui propose	162
Photo 40 : Arrêt de bus rue Cornilliot à Thorigny	175
Photo 42 : L'école de Dampmart aujourd'hui peu aménagée pour les piétons	178
Photomontage 1 : Jardins familiaux le long de l'aqueduc de la Dhuis	153
Photomontage 2 : Proposition d'aménagement pour l'arrêt de bus rue Cornilliot à Thorigny	175
Photomontage 3 : Proposition d'aménagement et de sécurisation de l'arrêt de bus rue Cornilliot	176
Photomontage 4 : Aménagement de sécurisation devant l'école de Dampmart	178
Photomontage 5 : Proposition d'aménagement pour rendre plus attractif l'espace piétonnier	179
Photomontage 6 : Réaménagement rue de Dampmart	210
Photomontage 7 : Mise en valeur du passage sous la voie ferrée	213
Schéma 2 : Coupe des bords de Marne – Ecoulement des eaux	25
Schéma 3 : Schéma général des transports sur le territoire Marne, Brosse et Gondoire	30
Schéma 4 : Une organisation compliquée en matière de transports autour de la gare SNCF	37
Schéma 5 : Schéma récapitulatif du projet du pôle gare	47
Schéma 6 : Typologie d'habitats présentant une densité comprise entre 0,1 et 0,29	63
Schéma 7 : Typologie d'habitats présentant une densité comprise entre 0,3 et 0,59	64
Schéma 8 : Typologie d'habitats présentant une densité comprise entre 0,6 et 0,89	64
Schéma 9 : Typologie d'habitats présentant une densité supérieure à 0,9	65
Schéma 10 : Frise de réalisation des documents d'urbanisme s'appliquant aux communes	94
Schéma 11 : Interactions autour du logement	99
Schéma 12 : Localisation des pôles des communes	130

Schéma 13 : Rues en doigts de gants à l'est de Dampmart	131
Schéma 14 : Liaisons existantes et à créer sur les communes	133
Schéma 15 : Espaces naturels et agricoles existants et à aménager	134
Schéma 16 : Exemple d'habitat près du pôle gare	138
Schéma 17 : Exemple d'habitat dans le centre de Thorigny	138
Schéma 18 : Exemple d'habitat dans le centre de Dampmart	139
Schéma 19 : Exemple d'habitat au futur pôle Galliéni	139
Schéma 20 : Exemple d'habitat en limite de zone d'influence des pôles	140
Schéma 21 : Exemple d'habitat en périphérie des communes	140
Schéma 22 : Localisation de la zone à aménager en bord de marne (en vert), emprise du projet du pôle gare (en rouge)	150
Schéma 23 : Insertion des documents produits au sein des documents d'urbanisme et mise en relation des acteurs	155
Schéma 25 : Une barre de logement à l'architecture variée	160
Schéma 27 : Organisation des bâtiments qui limite les vis-à-vis	161
Schéma 29 : Accès individualisés pour un maximum de logements	162
Schéma 30 : Coupe d'une chaussée à structure réservoir	164
Schéma 37 : Pourquoi densifier prioritairement entre les deux routes à Dampmart	195
Schéma 38 : Etat actuel du secteur Galliéni	197
Schéma 39 : Coupe de l'ensemble des bâtiments du projet	198
Schéma 40 : Coupe du projet	198
Schéma 41 : Vue d'ensemble du projet Galliéni, au milieu des maisons existantes	199
Schéma 42 : Plan masse du projet de quartier Galliéni	200
Schéma 43 : Vue d'ensemble du futur quartier Galliéni, en distinguant les tailles des logements	201
Schéma 44 : Les logements ont accès à un espace extérieur privé, balcon, terrasse ou toit-terrasse	202
Schéma 45 : Plan masse des espaces verts du projet de quartier Galliéni	204
Schéma 46 : Vue d'ensemble du futur quartier Galliéni, avec espaces verts extérieurs	205
Schéma 49 : Points de rencontre des usagers et localisation des services, commerces et associations	207
Schéma 52 : Schéma de réaménagement rue Galliéni	209
Schéma 53 : Schéma de réaménagement rue de Dampmart	210
Schéma 54 : Propositions de voies de déplacement pour le futur pôle Galliéni	211
Schéma 55 : Propositions de voies vertes	211
Schéma 56 : Parcelles proposées pour le prolongement de la voie verte	212
Schéma 58 : Vue d'ensemble du projet « Opération à cœur ouvert »	276
Schéma 59 : Vue en coupe du projet « Opération à cœur ouvert »	277
Schéma 60 : Phasage du projet « Opération à cœur ouvert »	278
Schéma 61 : Aménagement de l'îlot prévu par le projet « Transition, habiter le jardin autrement »	279
Schéma 62 : Aménagement de l'îlot prévu par le projet « Transition, habiter le jardin autrement »	279
Schéma 63 : Méthode à mener pour densifier les cœurs d'îlots	280
Tableau 1 : Pourcentages des différents types d'occupation du sol	22
Tableau 2 : Evolution de la population entre 1999 et 2009	27
Tableau 3 : Proportion de logements collectifs et individuels	53
Tableau 4 : Part de logements vacants dans la communauté d'agglomération, à Thorigny et à Dampmart.	53
Tableau 5 : Part de logements sociaux dans la communauté d'agglomération, à Dampmart et à Thorigny	54
Tableau 6 : Plan d'action logements 2006 – 2011	56
Tableau 7 : Récapitulatif des enjeux liés aux modes de vie actuels et exemples de pistes de réflexion à mener	116
Tableau 8 : Variation de l'emprise au sol et du coût de la construction en fonction du type de bâtiment	158

Annexes

Sommaire des annexes

Annexe 1 : Carte de Thorigny et Dampmart	227
Annexe 2 : Etude d'îlots	229
Annexe 3 : Grille d'entretiens avec les habitants	243
Annexe 4 : Exemple de grille de dépouillement des entretiens avec les habitants	250
Annexe 5 : Grille d'entretiens avec les opérateurs	255
Annexe 6 : Projets cœurs d'îlots	260
Annexe 7 : La démarche AEU, Approche Environnementale de l'Urbanisme	267
Annexe 8 : Aides financières pour les communes	278

Annexe 1

Carte de Thorigny et Dampmart





Annexe 2

Etudes d'îlots

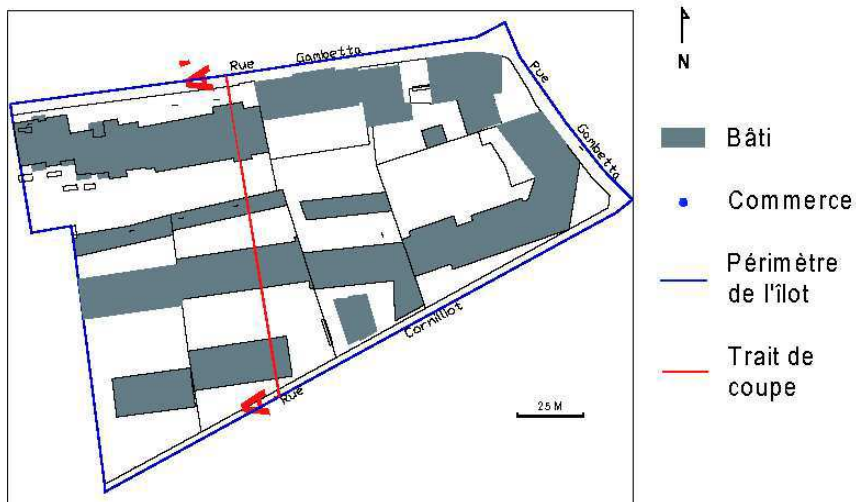
COS : 1,09
Densité brute: 1,00

ÎLOT DU CENTRE BOURG Thornigny-sur-Marne

Indicateurs de densité physique

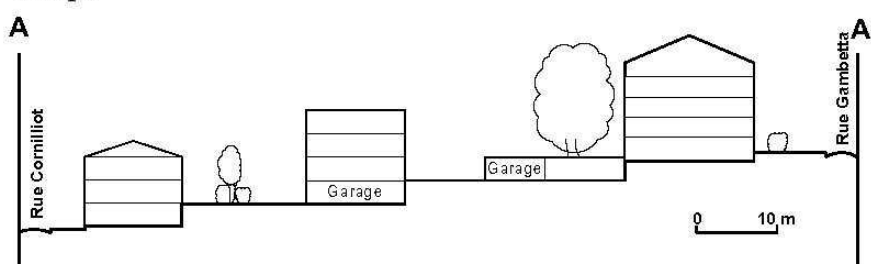
Superficie de l'assiette 14 275 m ²
Surface des parcelles 13 109 m ²
EMPRISE AU SOL PAR TYPE
Parcelles (hors voies) 5 172 m ² dont :
Bâti : 4 658 m ²
Non construit : 514 m ²
Espaces publics 209 m ² dont :
Places : 209 m ²
Jardins : 0 m ²
Voies publiques 1 170 m ²
Voies privées 4 461 m ²
CES : 33% COS : 1,09
Surfaces bâties de planchers 14 307 m ² dont
Habitations : 13 100
Commerces : 1 207 m ²
Services publics : 0 m ²
Bureaux : 0 m ²
Epannelage R+4 rue Gambetta R+3 rue Cornillot

Fragment urbain

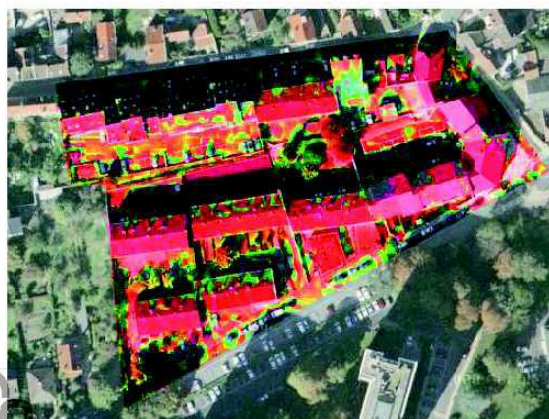
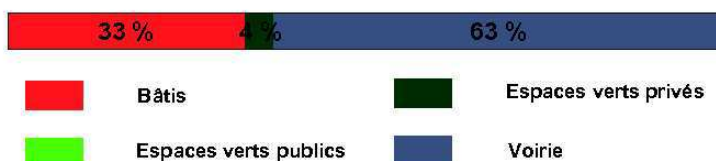


Source : Direction Générale des Impôts-Cadastre, Droits réservés/Fond Marne et Gondoire-Millésime:12/2007

Coupe



Occupation du sol



ÎLOT DU CENTRE BOURG Thorigny-sur-Marne

Tissu d'habitat de petit collectif continu

Descriptif de l'opération :

Plusieurs opérations ont été menées pour construire ce complexe. La copropriété située aux 17, 19, 21 et 23 rue Gambetta a par exemple été construite en 1982-1983 par Promogym. Elle se compose de 78 logements dont 50 % sont occupés par des locataires et 50 % par des propriétaires.

Description morphologique :

Le tissu est composé de grandes parcelles orientées Nord-Sud dont les bâtiments sont des barres exposées au Sud. Ces dernières sont mitoyennes et forment des bandeaux parallèles de bâti. Seule la pointe Nord-Est, où persiste un bâti ancien, est découpée en parcelles inégales et de petite taille.

Le terrain en pente a été urbanisé en escalier avec une succession de paliers dédiés à la voiture. En effet, les parkings sont très présents et des garages semi-enterrés modelent le dénivelé.

Ambiances et architecture :

Les bâtiments ne sont pas très agréables à regarder. Ils sont monotones, les éléments de façade sont de couleur sombre et des marques de vieillissement sont visibles.



rue Cornillot



rue Gambetta

Ces remarques sont surtout valables pour la rue Cornillot. En effet, les bâtiments de la rue Gambetta sont plus récents et semblent mieux entretenus.

Nous sentons bien une dominance du minéral sur le végétal. Le bitume a pris une large place sur les espaces inter-bâtiments. Cependant, nous pouvons noter quelques efforts de végétalisation au-dessus des parkings semi-enterrés. Ces petites touches de vert égaient un peu les lieux.

Animation et vie de quartier :

Au rez-de-chaussée des bâtiments de la rue Cornillot, quelques magasins, services et une superette attirent la population de toute la commune. Une petite place a d'ailleurs été aménagée au centre de l'îlot et regroupe diverses activités.

C'est aussi le lieu de la commune où se sont regroupés les professionnels de la santé.



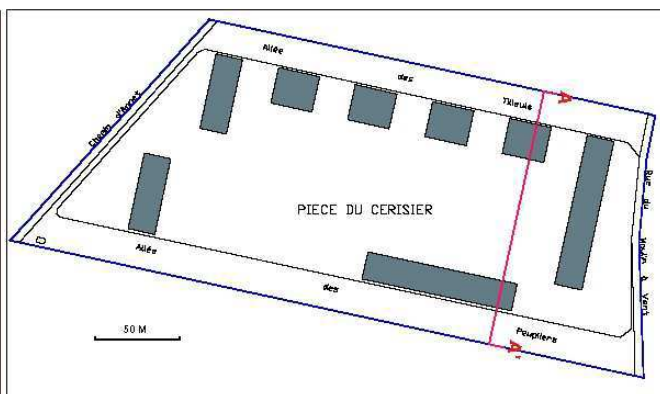
COS : 0,82
Densité brute: 0,60

ÎLOT DES CERISIERS Thornigry-sur-Marne

Indicateurs de densité physique

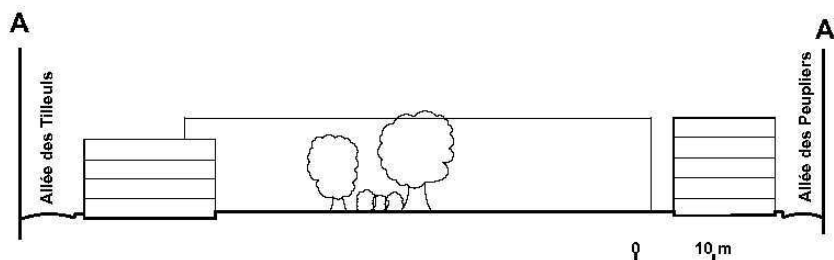
Superficie de l'assiette 30 982 m ²
Surface des parcelles 22 200 m ²
EMPRISE AU SOL PAR TYPE
Parcelles (hors voies) 30 682 m ² dont :
Bâti : 4 108 m ²
Non construit : 26 574 m ²
Espaces publics 18 092 m ² dont :
Places : 0 m ²
Jardins : 18 092 m ²
Voies publiques 6 141 m ²
Parkings réservés 2 341 m ²
CES : 13%
COS : 0,82
Surfaces bâties de planchers 18 274 m ² dont
Habitations : 18 274 m ²
Commerces : 0 m ²
Services publics : 0 m ²
Bureaux : 0 m ²
Epandage R+3

Fragment urbain

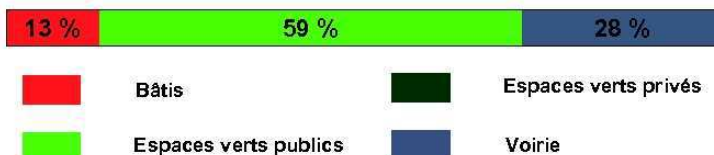


Source : Direction Générale des Impôts-Cadastre, Droits réservés/Fond Marne et Gondoire-Millésime:12/2007

Coupe



Occupation du sol



ÎLOT DES CERISIERS Thorigny-sur-Marne

Tissu d'habitat collectif de barres

Descriptif de l'opération :

Le collectif HLM des Cerisiers, construit dans les années 1970 par le bailleur social Opievoy, est constitué de 4 barres d'habitations en R+4 et de 4 « cubes » en R+3, et totalise 231 logements. Les bâtiments sont disposés autour d'un grand espace vert collectif de 3 Ha. Situé au nord-ouest de Thorigny, en haut du plateau, le quartier est à proximité d'une école primaire et maternelle et d'un collège, ainsi que du stade et d'un gymnase.



Animation et vie de quartier :

Malgré son aspect dégradé, le quartier des Cerisiers jouit d'une réelle vie de quartier. Les espaces verts, notamment le terrain de basket, sont très appréciés par les jeunes, qui s'y regroupent souvent les après-midi ou les week-ends. Les habitants aiment se regrouper sur les bancs dispersés sur la pelouse. La nuit, le quartier est parfois un peu agité, mais l'ambiance reste très supportable pour les habitants, qui disent ne pas ressentir de sentiment d'insécurité.

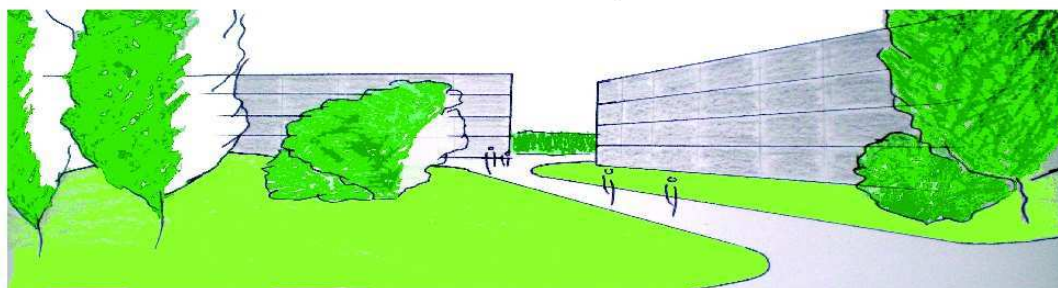
Morphologique, architecture et ambiance :

Les bâtiments, cubes ou barres, ont des formes géométriques très pures, et ne présentent aucun relief : pas de balcon ou même d'appuis de fenêtres, qui attireraient le regard et casseraient la monotonie des façades. Les murs sont recouverts de carreaux gris, qui donnent un air vieux et défraîchi à l'ensemble. Les espaces verts sont entretenus, mais ne sont pas aux normes : les bacs à sable sont normalement interdits pour éviter les problèmes d'hygiène.

Les espaces communs sont totalement détériorés, les escaliers sont sombres et abîmés, les locaux à poubelles vétustes. L'ensemble présente un aspect de délabrement, voire d'abandon. Malgré un aspect extérieur peu attractif, le quartier est intéressant grâce à la forte présence d'espaces verts.

Devenir du quartier :

Le quartier va être réhabilité de 2010 à 2014 : le choix du scénario de réhabilitation est en cours, les habitants doivent choisir entre une réfection des façades uniquement, ou une rénovation plus globale des bâtiments et des espaces verts. Les habitants tiennent beaucoup à leur quartier, et ont immédiatement refusé le scénario qui prévoyait la démolition totale puis la reconstruction des bâtiments.



COS : 0,36
Densité brute: 0,29

ÎLOT DU MOULIN A VENT Thorigny-sur-Marne

Indicateurs de densité physique

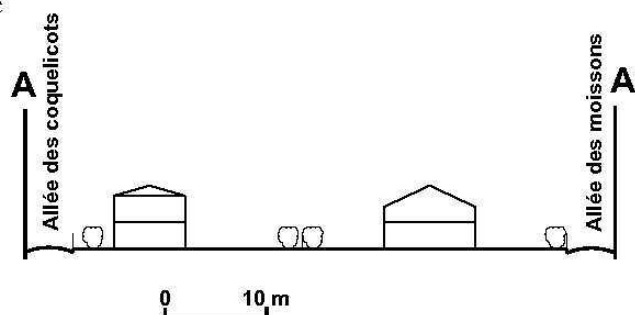
Superficie de l'assiette 57 645 m ²
Surface des parcelles 46 881 m ²
EMPRISE AU SOL PAR TYPE
Parcelles (hors voies) 43 726 m ² dont :
Bâti : 7 241 m ²
Non construit : 36 485 m ²
Espaces publics 3 155 m ² dont :
Places : 0 m ²
Jardins : 3 155 m ²
Voies publiques 10 764 m ²
Voies privées 0 m ²
CES : 13% COS : 0,36
Surfaces bâties de planchers 17 003 m ² dont
Habitations : 17 003 m ²
Commerces : 0 m ²
Services publics : 0 m ²
Bureaux : 0 m ²
Epannelage R+Combles et R+1

Fragment urbain

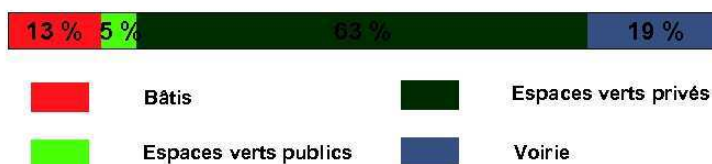


Source : Direction Générale des Impôts-Cadastre, Droits réservés/Fond Marne et Gondoire-Millésime:12/2007

Coupe



Occupation du sol



ÎLOT DU MOULIN À VENT Thorigny-sur-Marne

Lotissement d'habitat pavillonnaire

Descriptif de l'opération :

Le domaine des Moulins à Vent est la première extension d'habitat sur le plateau agricole, et s'étend sur (57Ha). Il a été réalisé en 2002 et compte 104 logements dont 26 logements sociaux. Sa création a donné lieu à des modifications du POS.

Description morphologique :

Le tissu est composé de parcelles rectangulaires de tailles similaires (420m² en moyenne). L'opération compte 104 logements, principalement des maisons individuelles de type R+C. Les pavillons sont situés au centre de la parcelle. Ils sont souvent accompagnés d'un garage.

Un bassin de rétention d'eau est situé au centre du lotissement, qui sert également de jardin public. L'accès au lotissement se fait par une rue à sens unique à l'ouest qui longe les champs, la sortie s'effectue au Sud. Les autres voies du lotissement sont en impasse.



Bien que chaque maison possède un jardin, le quartier est monotone et n'est pas agréable pour la promenade. Une partie du lotissement longe le plateau agricole. Les murs pignons des pavillons qui donnent sur les champs sont aveugles. La proximité d'un tel environnement ne semble donc rien apporter à l'opération.

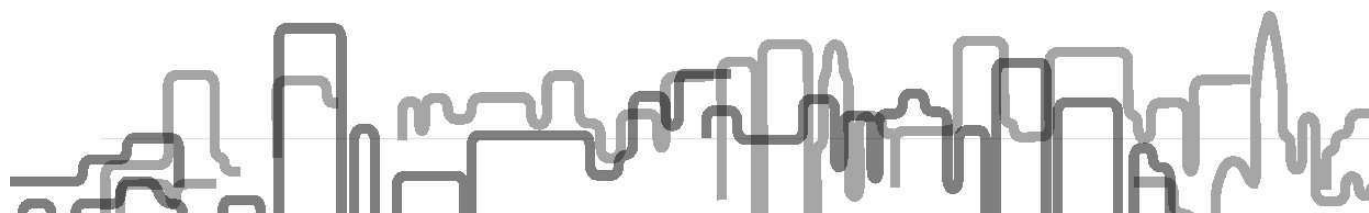
Animation et vie de quartier :

Ambiances et architecture :

L'architecture du quartier est uniforme : murs blancs, toitures en tuile, chiens assis, garage... Quelques détails architecturaux varient entre les maisons mais cela reste très peu visible.



Le quartier s'anime en fin de journée, après la sortie de l'école, les mercredi après-midi et le week-end. Les enfants jouent sur la route et dans le bassin de rétention d'eau tandis que les parents discutent devant les portes des maisons. Le reste de la journée, le quartier semble sans vie. Il existe une association de quartier mais elle est peu active car elle n'a pas trouvé de personnes motivées pour en prendre les rênes.



COS : 0,05
Densité brute: 0,04

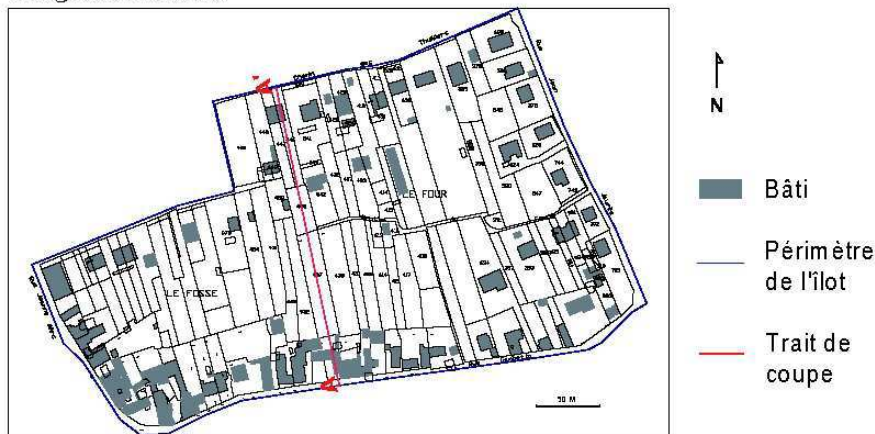
ÎLOT DES THUILLIERS

Thorigny-sur-Marne

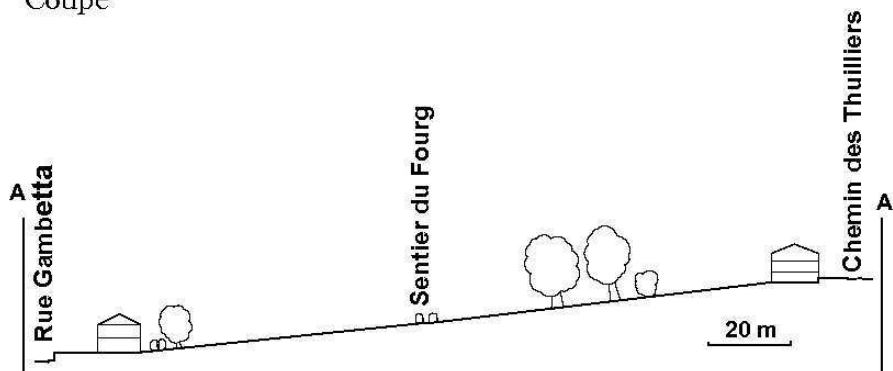
Indicateurs de densité physique

Superficie de l'assiette 57 766 m ²
Surface des parcelles 54 921 m ²
EMPRISE AU SOL PAR TYPE
Parcelles (hors voies) 54 619 m ² dont :
Bâti : 2 773 m ² Non construit : 51 846 m ²
Espaces publics 0 m ² dont :
Places : 0 m ² Jardins : 0 m ²
Voies publiques 2845 m ²
Voies privées 303 m ²
CES : 5 % COS : 0,05
Surfaces bâties de planchers 5 546 m ² dont
Habitations : 5 546 m ² Commerces : 0 m ² Services publics : 0 m ² Bureaux : 0 m ²
Epannelage R+Combles à R+1+Combles

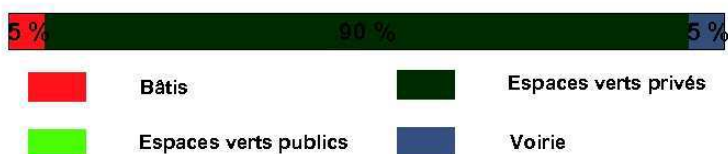
Fragment urbain



Coupe



Occupation du sol



ÎLOT DES THUILLIERS Thorigny-sur-Marne

Tissu de maisons individuelles

Descriptif de l'opération :

Maisons individuelles (propriétés privées) construites à l'initiative de particuliers à partir des années 1930.

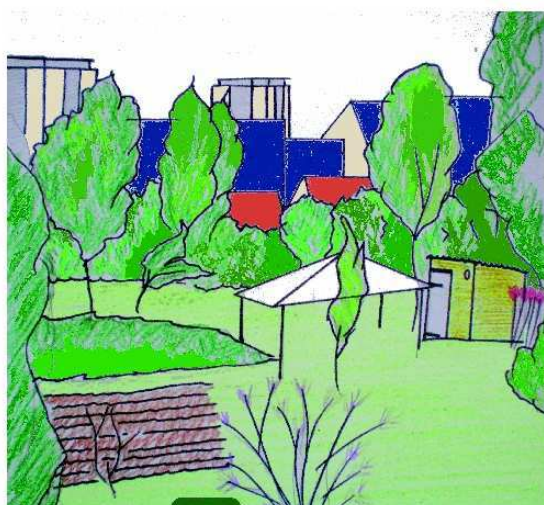
Description morphologique :

L'îlot est divisé en parcelles assez vastes et relativement allongées, dites «en lambeaux», orientées nord-sud sur terrain pentu. Le bâti se situe côté route, à l'alignement, et implanté à moins de 3m de la voirie.

Le jardin a une place très importante sur la parcelle : il occupe jusqu'à 90% de la surface au sol. Cela dit, il n'est pas toujours exploité à son maximum. En effet nous avons observé des fonds de parcelles très peu entretenus ou même, dans certains cas, laissés à l'abandon. Malgré tout, nous observons ici une nature verdoyante en coeur d'îlot avec de grands arbres, ainsi qu'une diversité d'utilisation de la terre (pelouse, potager, verger).

Ambiances et architecture :

Il s'agit de grandes maisons individuelles aux styles architecturaux variés. Les maisons les plus anciennes sont de type traditionnel (construction en meulière).



rue Gambetta

Elles disposent d'une surface au sol très importante. Les autres sont beaucoup plus récentes, voire neuves, et sont construites sur des parcelles de taille plus réduite. Il y a donc un fort contraste tant au niveau architectural que dans la qualité de l'entretien paysager.

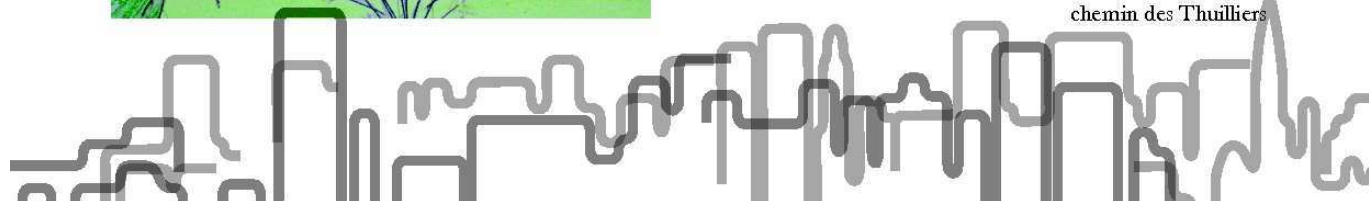
Le quartier est très calme et la grande partie des espaces verts à l'intérieur des parcelles donne vraiment l'impression d'être loin de la ville.

Animation et vie de quartier :

Il n'y a pas de vie de quartier à proprement parler : les gens se disent bonjour à l'occasion mais ne se rencontrent pas, ne font pas de réunion de quartier, ne sont pas liés plus que ça... Il n'y a d'ailleurs aucune place publique qui pourrait les rassembler. Le quartier est désert en journée, seules quelques personnes s'adonnent au jardinage.



chemin des Thuilliers



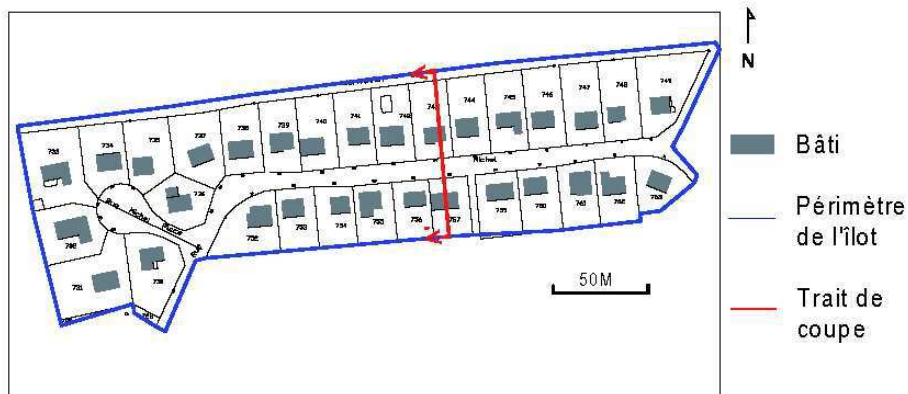
COS : 0,27
Densité brute: 0,23

ÎLOT DU CLOS RICHARD Dampmart

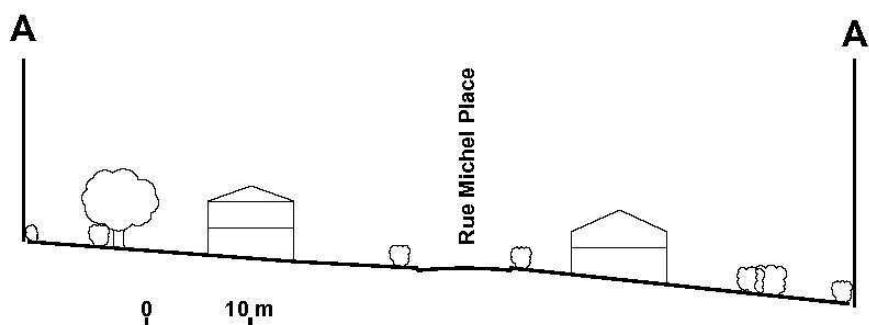
Indicateurs de densité physique

Superficie de l'assiette 25 734 m ²
Surface des parcelles 21 938 m ²
EMPRISE AU SOL PAR TYPE
Parcelles (hors voies) 21 938 m ² dont :
Bâti : 2 967 m ² Non construit : 18 971 m ²
Espaces publics 580 m ² dont :
Places : 580 m ² Jardins : 0 m ²
Voies publiques 3 216 m ²
Voies privées 0 m ²
CES : 12 % COS : 0,27
Surfaces bâties de planchers 5 934 m ² dont
Habitations : 5 934 m ² Commerces : 0 m ² Services publics : 0 m ² Bureaux : 0 m ²
Epannelage R+1

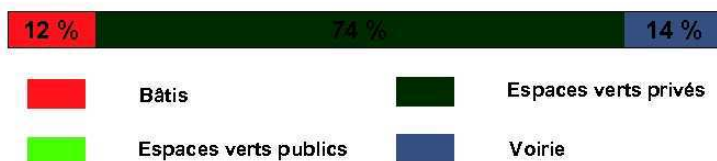
Fragment urbain



Coupe



Occupation du sol



ÎLOT DU CLOS RICHARD Dampmart

Lotissement pavillonnaire

Descriptif de l'opération :

Le Clos Richard a été construit dans les années 70, suite à la mise en vente de plusieurs parcelles agricoles divisées en lots. De nombreux jeunes ménages ont été attirés par leur prix attractif et y ont fait construire leur maison.

Description morphologique :

Le parcellaire est rectangulaire, orienté nord-sud et assez uniforme. Une voirie en raquette dessert l'extrémité ouest du lotissement. Les pavillons ont été construits en milieu de parcelle, à environ 6 mètres de la rue. Les pignons donnent sur les côtés des parcelles et sont quasiment aveugles, afin de limiter le vis à vis avec les habitations voisines.

Ambiances et architecture :

Les pavillons ont une architecture commune et homogène rythmant la rue à intervalles réguliers. Cette sensation de répétition est cependant atténuée par la grande diversité dans les types de clôtures et d'aménagements paysagers. En effet, chaque habitant s'est approprié son espace extérieur en le personnalisant. La couleur des volets, la présence d'arbres, de pelouses ou de massifs donne à chaque habitation son ambiance.

L'environnement est très calme, aéré, et la proximité d'un chemin de promenade en limite Nord du lotissement permet d'accéder rapidement au plateau.



rue Michel Place

Animation et vie de quartier :

La rue est vide la journée, à part quelques retraités qui se retrouvent dans leurs jardins. Le soir, ce sont les voitures qui accaparent l'espace des trottoirs.

Il n'y a pas de vie interne au quartier. Les voisins se connaissent, mais cela ne va pas plus loin. Nous pouvons noter que certains sont amis, ils ont appris à se connaître car ils ont fait construire en même temps et avaient des enfants du même âge.

La présence du gymnase anime les week-ends sportifs et attire des gens du village dans le quartier.



rue Michel Place



COS : 0,61
Densité brute: 0,55

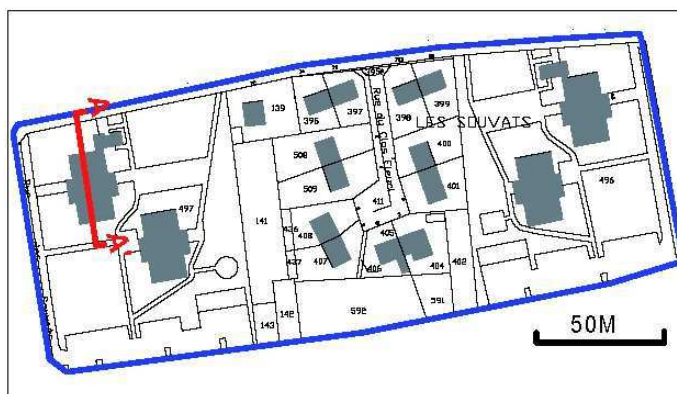
ÎLOT DU CLOS FLEURI

Dampmart

Indicateurs de densité physique

Superficie de l'assiette 8 302 m ²
Surface des parcelles 7 549 m ²
EMPRISE AU SOL PAR TYPE
Parcelles (hors voies) 8 302 m ² dont :
Bâti : 919 m ² Non construit : 7383 m ²
Espaces publics 4 280 m ² dont :
Places : 0 m ² Jardins : 4 280 m ²
Voies publiques 753 m ²
Voies privées 2 350 m ²
CES : 11 % COS : 0,61
Surfaces bâties de planchers 4 595 m ² dont
Habitations : 4 595 m ² Commerces : 0 m ² Services publics : 0 m ² Bureaux : 0 m ²
Epannelage R+4

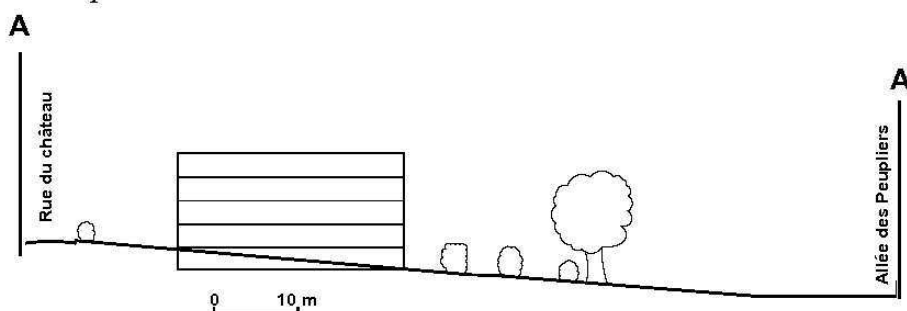
Fragment urbain



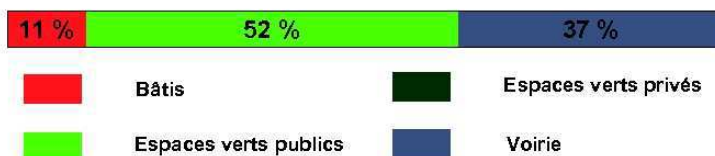
Source : Direction Générale des Impôts-Cadastre, Droits réservés/Fond Marne et Gondoire-Millésime:12/2007

- Bâti
- Périmètre de l'îlot
- Trait de coupe

Coupe



Occupation du sol



ÎLOT DU CLOS FLEURI Dampmart

**Tissu mixte d'habitat
collectif discontinu et
individuel**

Descriptif de l'opération :

Le quartier du Clos Fleuri est un ensemble de 4 bâtiments de logements en collectif, construit en 1966. Certains des logements ont été construits grâce aux financements de la loi 1% logement. Tous les appartements proposés sont du social en location.

Description morphologique :

Les quatre bâtiments sont de type R+4 et totalisent 80 logements. Le quartier est situé dans la partie sud-est de Dampmart, au bord de la voie ferrée. Le collectif ne bénéficie de la présence d'aucun commerce.

Le quartier est divisé en deux parties, qui entourent une zone pavillonnaire composée de 12 maisons mitoyennes avec petits jardins. Les deux parties sont organisées de façon similaire : les deux bâtiments sont situés au milieu d'un espace vert de 7 000 m², arboré et pelousé, où sont dessinés des chemins de promenade. Une zone de stationnement est aménagée au bord de la voie ferrée. L'accès au jardin est difficile pour les poussettes ou les fauteuils roulants, car les chemins n'ont pas été aménagés.

Ambiances et architecture :

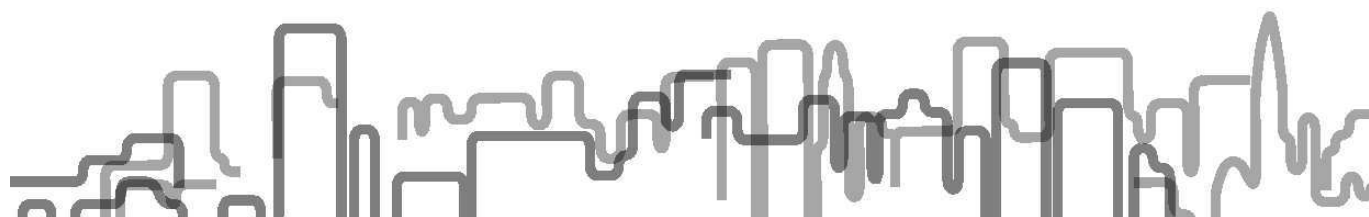
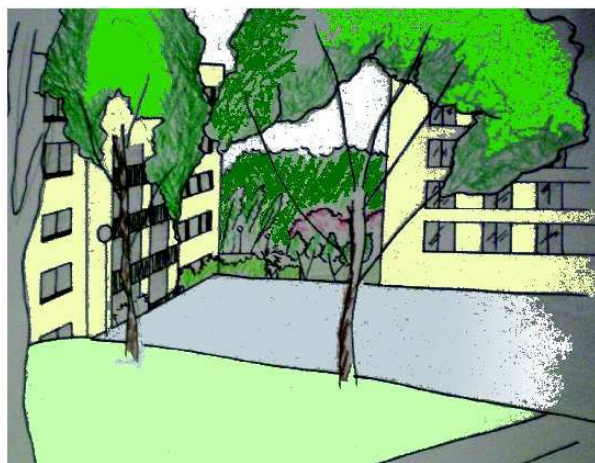
Les bâtiments n'ont jamais été entièrement rénovés depuis leur construction ; quelques réparations ont été faites au cours des ans, mais aucune mise aux normes n'a été effectuée. Cependant, l'ensemble ne présente pas un aspect négligé ou dégradé. Un coup de peinture sur les façades suffirait à donner un aspect neuf.



Animation et vie de quartier :

Les espaces verts sont très utilisés par les jeunes enfants, et on voit souvent des groupes d'habitants en profiter. Cependant, on pourrait déplorer le manque d'une vraie vie de quartier : les habitants ont l'air de se connaître à l'intérieur d'un même bâtiment, mais pas entre bâtiments, surtout ceux situés dans l'autre partie du quartier.

On peut aussi déplorer un manque total de mixité sociale : tous les logements étant loués en tant que logements sociaux, ils sont occupés par les mêmes types de population.



Annexe 3

Grille d'entretiens avec les habitants

GUIDE D'ENTRETIENS AVEC LES HABITANTS
DE THORIGNY ET DAMPMART

SCOT MARNE, BROSE ET GONDOIRE

VERS DES PROPOSITIONS POUR UN DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE

Adresse de l'entretien :

Type d'habitat :

Heure :

Durée :

Ambiance :

I - THEME ITINERAIRE RESIDENTIEL

A – Logement

1. Date d'installation dans le logement
 - Etes-vous locataire ou propriétaire de ce logement ?
 - Avant d'être dans ce logement, où habitiez-vous ? Dans quel type de logement ? (pavillon, HLM, lotissement, maison de bourg, appartement... ?)

Logement	Actuel	Précédent
Année d'installation		
Commune/Département de résidence		
Type de logement (Apptmt, Maison, HLM...)		
Propriétaire/Locataire/Autre		

2. Pourquoi avez-vous choisi ce logement ?
 - Choix guidé par la localisation de la commune, par le quartier, ou par le logement en lui-même ?
 - Pouvez-vous mettre en ordre les raisons de ce choix, des plus importantes au moins importantes ?
 - Diriez-vous que le choix de venir habiter ici était vraiment un choix, ou plutôt une obligation ?
3. On dit que les français sont plutôt mobiles...
 - Y a-t'il dans votre famille une ou plusieurs personnes qui habitent régulièrement un logement autre que celui-ci ? (sans tenir compte des périodes de vacances)
 - Si oui :
 - i. Pouvez-vous expliquer les raisons de cette situation ?
 - ii. Cette situation est-elle un choix délibéré, ou plutôt vécue comme une contrainte ?
4. Concernant votre logement actuel :
 - Est-ce que le fait de venir habiter ici a eu un impact sur votre façon de vivre ?
 - Qu'avez-vous trouvé ici que vous n'aviez pas avant ?
 - Est-ce un changement plutôt heureux ou malheureux ?

B – Quartier

5. Concernant votre quartier :
 - Avez-vous le sentiment d'appartenir à un quartier ? Si oui, pourriez-vous en faire une carte mentale (i.e. en définir les limites, situer quelques points)
6. Opinions sur le quartier et le logement :
 - Pourriez-vous me donner les avantages de votre quartier et de votre logement ? Qu'y appréciez-vous le plus ?

Avantages	Logement	Quartier
Pour vous		
Pour les enfants		

- Pourriez-vous me donner les inconvénients principaux de votre quartier et de votre logement ?

Inconvénients	Logement	Quartier
Pour vous		
Pour les enfants		

- Existe-t-il, pour vous, un espace intermédiaire entre votre logement et votre quartier, un espace de vie où vous vous sentez bien ? Pourriez-vous le décrire ?
- Comment s'organise votre quartier ?
 - Quelles activités pratiquez-vous à pied à l'intérieur de votre quartier ?

C – Vie de quartier

- Quelles sont vos relations avec vos voisins ?
 - Aimeriez-vous qu'elles évoluent ?
- Quelles relations entretenez-vous avec les gens qui vous entourent ?
 - Qui voyez-vous en général ?
 - A quelle fréquence ?
 - Aimeriez-vous les voir plus souvent ?

II – THEME UTILISATION DES ESPACES NATURELS

- Fréquentez-vous des espaces naturels près de chez vous ? (Marne, bois, chemins de randonnée, parcs...)

Lieux fréquentés	Modes de fréquentation			Fréquence			
	A pied	A vélo	En voiture	Tous les jours	Pl. fois par semaine	Pl. fois par mois	Moins

- Qu'appréciez-vous dans ces endroits ?
- Au contraire, y a-t'il des endroits naturels que vous n'aimez pas, que vous évitez ? Pourquoi ?

14. La proximité de tels espaces naturels a-t'elle joué un rôle dans votre choix de vivre ici ?

III – THEME LOGEMENT ET MODES DE VIE PREFERES

A. Evolution des modes de vie

15. Qui dit logement dit mode de vie.

Trouvez-vous que votre logement et votre mode de vie actuels vous conviennent, ou aimeriez-vous qu'ils évoluent ? Y a-t'il un logement et un mode de vie qui vous conviendraient mieux ?

16. Si on vous libérait de toutes contraintes matérielles, quel serait votre logement rêvé ? (Individuel, collectif ? Avec ou sans jardin ? Proche du centre-ville, en périphérie ?)

17. Soyons plus réalistes maintenant.

- Si vous deviez/vouliez quitter ce logement pour un autre, quel type de logement rechercheriez-vous ? A quel endroit ?
- Croyez-vous que vous aurez les moyens financiers nécessaires à ce projet ?
- Dans combien de temps pensez-vous que vous pourriez partir ?

B. Nouveaux types d'habitat

18. A propos d'évolution des modes de vie :

- Connaissez-vous les éco-quartiers ? → présentation rapide
- Seriez-vous prêt à garer votre voiture à 5 minutes de votre domicile pour convertir les rues en espaces verts et ludiques, et éviter les nuisances sonores ?
- Seriez-vous prêt à investir dans une maison économe en énergie ? (isolation, énergie propre, ...)
- Préfereriez-vous vivre dans un appartement collectif près du centre-ville et de la gare SNCF, ou dans une maison individuelle avec jardin, mais plus éloignée du centre-ville ?

19. D'après vous, est-ce qu'une formule d'éco-quartier est à développer ou pas ? Seriez-vous prêt à vivre dans un quartier de ce type ?

20. Pour vous, est-ce important d'avoir accès à un jardin ?

21. Seriez-vous prêt à vivre dans :

- Du collectif avec jardin ouvert à tous les résidents ?
- Du collectif avec jardin privatif (au RdC) ou balcon ?

22. Connaissez-vous les jardins familiaux ? Les pratiquez-vous ? Les pratiqueriez-vous ?

23. Aimeriez-vous avoir accès à un toit terrasse / toit végétalisé à la place d'un jardin privatif ?

24. Vous et vos voisins : qu'accepteriez-vous ? (voisins au dessus, en dessous, à côté ? Combien d'étages maximum ?)

IV – THEME RAPPORTS A LA VILLE CENTRE – DEPLACEMENTS

A. Pratique de la ville centre

25. Quelle est votre ville centre ? (votre commune, Paris, Meaux, Lagny ?)

26. Où faites-vous vos courses quotidiennes ? vos courses hebdomadaires ? vos courses plus exceptionnelles ? Pouvez-vous nous les indiquer sur la carte si c'est à Thorigny ou Dampmart ?

	Lieu
Quotidien	
Hebdomadaire	
Mensuel	
Plus rarement	

27. Vous arrive-t-il d'aller dans votre ville centre pour autre chose que pour faire les courses (travail, démarches administratives, spectacle, amis, sport...) ? Comment ? A quelle fréquence ?

	Tous les jours	Pl. fois par semaine	Pl. fois par mois	Pl. fois par trimestre	Plus rarement
Travail					
Spectacle					
Amis					
Autres...					

28. (Si cette ville centre n'est pas Thorigny, reposer la question 31 pour Thorigny)

29. Pour vous, est-il important de pouvoir aller en ville de temps, ou est-ce que cela vous est égal ?

30. Qu'est-ce que vous appréciez le plus quand vous allez en ville ?

31. Qu'appréciez-vous le moins ?

B. Déplacements

32. Pouvez-vous me citer les différents déplacements que vous avez effectués hier dans l'agglomération Marne et Gondoire, à Meaux et à Paris (ou le dernier jour de la semaine) ? Quels moyens de transports avez-vous utilisé ?

33. De quels moyens de transports disposez-vous ? Où les garez vous ? Avez-vous des difficultés à stationner ?

	Voitures	Vélos	Motos/Scooter/ Mobylettes
Nb de véhicules			
Lieu de stat. dans la journée			
Lieu de stat. le soir			

34. La question des déplacements (travail, courses, écoles) a-t-elle joué un rôle dans votre choix d'habiter ici ? De quelle manière ?

- le coût des déplacements a-t-il eu une influence ?
- cette question des déplacements a-t-elle joué un rôle plus important que le montant de votre loyer, le prix ou la localisation de votre maison, les avantages de votre logement ?

35. Avez-vous des difficultés à vous déplacer ?

36. Utilisation des transports en commun - Implantation d'une gare RER à Thorigny :

- Utilisez-vous les transports en commun ? Lesquels ? A quelle fréquence ?

	Tous les jours	Pl. fois par semaine	Pl. fois par mois	Pl. fois par trimestre	Plus rarement

- Si oui :
 - rencontrez-vous des difficultés ? Lesquelles ? Qu'amélioreriez-vous ?
 - pour aller où ? Pour faire quoi ?
 - si vous utilisez le train : comment vous rendez-vous à la gare ? Pourquoi ?
- Si non : pourquoi ?
- L'arrivée éventuelle d'une ligne RER à Thorigny changerait-elle vos habitudes ? En quoi ? (mode de vie, déplacement, fréquence d'utilisation...)
- Est-ce que cela aurait un impact sur votre lieu de résidence ? (souhait de se rapprocher de la gare, ou au contraire de s'en éloigner)

V - THEME URBANISME : DOCUMENTS D'URBANISME

37. Savez-vous ce qu'est un document d'urbanisme ? Pouvez-vous m'en citer quelques uns ?

38. Connaissez-vous le POS (Plan d'Occupation des Sols) ou le PLU (Plan Local d'Urbanisme) de votre commune ? L'avez-vous déjà vu ?

39. Avez-vous été amené à consulter le POS de votre commune avant de prendre la décision de venir habiter ici ? Si oui, cette consultation a-t-elle joué un rôle sur votre décision ?

40. Savez-vous ce qu'est un SCoT ? Savez-vous qu'un SCoT est en cours de réalisation ?

CONCLUSION : DONNEES STATISTIQUES

		Homme	Femme	Enfant1	Enfant2	Enfant3	Nb total enfants à charge
Age							
Niveau d'études	Sans instruction						
	Brevet						
	CAP-BEP						
	Bac						
	Etudes secondaires						
Métier							
CSP							
Lieu de travail ou école							
Moyen de locomotion principal							

Annexe 4

Exemple de grille de dépouillement des entretiens avec les habitants

Les vingt tableaux suivants sont un exemple des grilles que nous avons utilisées pour le dépouillement des entretiens. Des grilles similaires ont été utilisées pour les 8 quartiers ciblés à Thorigny et Dampmart. Pour des raisons pratiques, nous avons choisi de ne présenter les tableaux que de deux quartiers, les collectifs du bourg à Thorigny et le lotissement du Clos Richard à Dampmart : il est intéressant de comparer les différences que l'on obtient déjà sur ces deux quartiers. Les autres tableaux concernant les 6 autres lieux d'étude sont tenus à disposition des lecteurs sur CD.

Collectifs du bourg, Thorigny

	Collectifs du bourg de Thorigny									
	1 (2)87	2(3)79	3(6)78	4(7)80	5 (locataire)(12)39	6(13)40	7(15)80	8(19)74	9(20)47	10(33)42
Comment avez-vous été amené à venir vivre ici ?	Se rapprocher des enfants et petits-enfants	Accession à la propriété	Cherchait petit logement	pas loin de parents	Proche travail	Accession à la propriété	proche de la gare pour partir	vit depuis toujours à Thorigny	vit depuis toujours à Thorigny	
	Appartement très sympathique	Logement plus calme	N'a rien trouvé à la ville	fait campagne	Proximité gare	Proximité travail		avoir un logement plus grand	logement plus grand	
			Apprécie le thorigny		logement aménagé	Ligne SNCF		plus proche de la gare	plus proche des services et commerces	
						dans une ville mais avec une ambiance de campagne		plus proche des commerces de proximité	être près de la gare	
Choix/besoin ?	Besoin et choix	choix		épart mais contraintes	choix	obligation	choix	choix	choix (du quartier en premier, car ne peut plus se déplacer)	opportunité

	Collectifs du bourg de Thorigny									
	1 (2)87	2(3)79	3(6)79	4(7)80	5 (locataire)(12)39	6(13)40	7(15)80	8(19)74	9(20)47	10(33)42
Est-ce que le fait de venir habiter ici a eu un impact sur votre façon de vivre ?	Voit sa famille	content	non	Non	Tout a changé	Plus dépendante de la voiture	non	non	a un balcon pour mettre ses fleurs	non
			Ont leurs amis ici	Où peut garder une vie citadine	Quitter sa famille, ses amis				si on aime les activités et pratiques de la ville	
				Plus calme	Vie en collectif					
					bruit					
Changement plutôt :	Heureux	Heureux	Malheureux (maladie)	heureux	Heureux malgré tout	Heureux sans plus	heureux	heureux	heureux	heureux

Légende

Gallien		lieu de l'entretien		n° d'entretien du quartier/n° d'entretien total/âge de la personne	
4 (42)65 ->					
matérielles	de localisation	financières	d'attachement sentimental	souhait d'accès à la propriété	ambiance

choix	contrainte	opportunité
-------	------------	-------------

non	social/ambiance	social/ambiance +	déplacement +	déplacement	déplacement/matériel
-----	-----------------	-------------------	---------------	-------------	----------------------

heureux	malheureux
---------	------------

cadre de vie (environnement)	matériel	localisation (équipement)	financier	vie sociale
------------------------------	----------	---------------------------	-----------	-------------

cadre de vie (environnement)	matériel	localisation (équipement)	financier	vie sociale	transport et déplacements
------------------------------	----------	---------------------------	-----------	-------------	---------------------------

	Collectifs du bourg de Thorigny									
	1 (2)87	2 (3)70	3 (6)70	4 (7)80	5 (locataire) (12)30	6 (13)40	7 (15)80	8 (19)74	9 (20)47	10 (33)42
Qu'appréciez-vous dans ces endroits ?	S'asseoir sur un banc et regarder autour	Bien aménagé	Bord de marne Lagny bien aménagé	agréable	Se balader	contact avec la nature	nature, environnement	prendre un bol d'air	changer d'air	beau pays bien entretenu
	Calmes, vert, nature				voir des amis		voir les bateaux	être tranquille	prendre le soleil	
					boconzet		vivant	voir les canards et la mécanique en action (bateaux)		
La proximité de tels espaces naturels a-t-elle joué un rôle dans votre choix de vivre ici ?	oui		non	Non mais apprécie vivre dans un tel environnement	oui	oui	non	oui	oui	non
								car elle n'a pas de jardin	important d'avoir de la verdure mais un parc urbain suffit, pas besoin de nature avec un grand N	

	Collectifs du bourg de Thorigny									
	1 (2)87	2 (3)70	3 (6)70	4 (7)80	5 (locataire) (12)30	6 (13)40	7 (15)80	8 (19)74	9 (20)47	10 (33)42
Si on vous libérait de toutes contraintes matérielles, quel serait votre logement rêvé ?		Collectif à 100%	Appartement		Maison individuelle	maison		la question ne se pose pas à son âge, a vécu en pavillon	maison	grand appartement sans l'île saint Louis à Paris
		Avec balcon	Plus grand		jardin et garage	petit bout de jardin			jardin	besoin contact avec la ville
		Sans jardin			Proche du centre	en périphérie			pas loin du CV et de la gare	
					maisons doivent être séparées					
Si vous deviez/voulez quitter ce logement pour un autre, quel type de logement recherchez-vous ? A quel endroit ?	la question ne se pose pas à son âge, a vécu d'aujourd'hui	Ne veut pas bouger	Dans le centre de thorigny		appartement plus grand		appartement	collectif	leur maison avec jardin	plus vers la ville
					en accession à la propriété		proche gare et centre ville	pratique	sur Lagny ou Thorigny	
					avec un balcon ou en RDC avec un peu de pelouse			proche commodités		
								entourée		
Comment ?			Plus grand	Appartement neuf	Plus grand		ascenseur			plus grand

	Collectifs du bourg de Thorigny									
	1 (2)87	2 (3)70	3 (6)70	4 (7)80	5 (locataire) (12)30	6 (13)40	7 (15)80	8 (19)74	9 (20)47	10 (33)42
Connaissez-vous les éco-quartiers ?	non	non	Non	non	non	Oui	oui	oui	non	non
			vu à la télé les maisons bois mais n'arrive pas à s'esthétiser					Ce sont les quartiers dans lesquels tous les gens se rencontrent souvent		
Seriez-vous prêt à garer votre voiture à 5 minutes de votre domicile ?	oui	non	non	Non	oui	oui	oui	oui	oui	oui
				surtout pour les courses				mais il ne faut pas que les courses soient trop lourdes		
				pb d'insécurité						
Seriez-vous prêt à investir dans une maison économe en énergie ?	Non	Non	Non	Non	oui				oui	oui
			trop âgés	trop âgés						
Préférez-vous vivre dans un appartement collectif près du centre-ville et de la gare, ou dans une maison individuelle avec jardin, mais plus éloignée du centre-ville ?			appartement	appartement	maison	maison	appartement	collectif	individuel	proche CV

humain social	humain ambiance enfants, aménagé/sécurité	nature antisocial	naturel ambiance verte
---------------	---	-------------------	------------------------

non	oui
ambiance	localisation

cliché périphérie	cliché maison-jardin	cliché gd jardin	cliché confort	autre localisation	autre type logement non cliché	maisons, maisons en centre-ville, passage de l'ancien au collectif	logement école
-------------------	----------------------	------------------	----------------	--------------------	--------------------------------	--	----------------

non	oui
-----	-----

non	oui			
coût	pratique	sécurité	évolution	respect durabilité

non	oui			
âge	pratique	sécurité	évolution	
appartement	maison	centre-bourg proche gare	périphérie	au milieu

		Collectifs du bourg de Thorigny									
		1 (2)87	2(3)70	3(6)70	4(7)80	5 (locataire)(12)30	6(3)340	7(13)80	8(19)74	9(20)47	10(33)42
Pour vous, est-ce important d'avoir accès à un jardin ?		Oui	Non, un balcon suffit	Non	Non	non	oui	oui	non	oui	non
Si vous pouvez le faire, seriez-vous prêt à vivre dans :	Du collectif avec jardin ouvert à tous les résidents ?		Non		oui		oui	oui	oui	non	oui
A la place d'un jardin privé, aimeriez-vous pouvoir profiter :	Du collectif avec jardin privatif (ou Rdi) ou balcon ?		non		Oui		Oui	non	oui	oui	oui
					balcon		balcon	inconvenients du rez-de-chaussée	balcon	jardin privatif	balcon
	O'un jardin familial/ouverts ?	Pas d'avis	non		oui		Non	non	non	oui	non
							Trop loin			si pas trop loin	
	Et un toit terrasse/végétalisé ?	non	Non		non		oui	non	oui	pourquoi pas	oui
			Pas dans les mœurs comme dans les pays du sud						se pose des questions sur les contraintes techniques		

non	oui
-----	-----

jardin	balcon
--------	--------

		Collectifs du bourg de Thorigny									
		1 (2)87	2(3)70	3(6)70	4(7)80	5 (locataire)(12)30	6(3)340	7(13)80	8(19)74	9(20)47	10(33)42
Vous et vos voisins : qu'accepteriez-vous ?	Peu importe le nombre de voisins tant qu'il se situe tout en haut du bâtiment	Peu importe	Peu importe	Peu importe du moment qu'ils soient calmes	Peu importe du moment qu'ils ne font pas de bruit	maximum sur 5 étages	maximum 4 ou 5 étages	R+3	collectif ne la dérange pas du tout	le collectif ne la dérange pas du tout	3-5 étages maximum
	Si non individuel		Max 3-4 étages	Aime entendre les voisins rentrer							

pas de collectif	<=R+2	R+3-4	plus	pas d'importance	mixité
------------------	-------	-------	------	------------------	--------

		Collectifs du bourg de Thorigny									
		1 (2)87	2(3)70	3(6)70	4(7)80	5 (locataire)(12)30	6(3)340	7(13)80	8(19)74	9(20)47	10(33)42
La question des déplacements a-t-elle joué un rôle dans votre choix d'habiter ici ?		non	non	non	oui	oui	oui	oui	oui	oui	non
	Loyer en premier		Loyer en premier		Aurait pas aimé habiter à Champmart par exemple	proximité d'une gare pour rentrer chez ses parents le week-end	a proximité des TC au cas où la voiture tombe en panne	se rapprocher de la gare	accessibilité centre et gare	a besoin des TC	
					Besoin des transports en commun	gare accessible à pied	habiter au nord pour ne pas avoir à traverser pont et X pour aller au travail			être proche des médecins, kiné	

pour le travail pas trop de temps dans les transports	oui	transports en commun	ont dû changer pour la voiture
---	-----	----------------------	--------------------------------

		Collectifs du bourg de Thorigny									
		1 (2)87	2(3)70	3(6)70	4(7)80	5 (locataire)(12)30	6(3)340	7(13)80	8(19)74	9(20)47	10(33)42
Utilisez-vous les transports en commun ? Pour aller où ?	Tout pour personnes âgées pour faire courses		Train pour paris	non	non	Train pour aller à gare de Chessy (week-ends)	oui pour Paris, Chelles et Meaux	bus et train	parfois mais c'est galère	tous les jours pour aller au travail	le train tous les jours pour travailler
Rencontrez-vous des difficultés ?	Manque de fiabilité pour les bus		non	Trop compliqué et ne connaît pas		Prend trop de temps	il n'y en a pas assez souvent, ce n'est pas rare qu'un train ne passe pas	pas toujours de la place assise	oui, il faut traverser la passerelle à pied, les taxis sont toujours à chessy mais pas à	aucun pour aller à lagny, mais très difficile pour se déplacer au sein du	
L'arrivée éventuelle d'une ligne RER à Thorigny changerait-elle vos habitudes ?		non	Serait un avantage pour se rendre dans d'autres quartiers de Paris	non	non préfère le train au RER car plus sûr et plus agréable	Oui plus rapide pour Chelles et Val d'Europe	oui car augmenterais les fréquences			non	ne se passe pas

non	oui	parfois	rarement		train	train et bus	bus	autres (taxi...)
mauvaise desserte	trop long	pas assez horaires	trop cher	sécurité	pas pratique			

Lotissement du Clos Richard, Dampmart

	Clos Richard			
	1(4)	2(25)	3(26)	4(29)
Comment avez-vous été amené à venir vivre ici ?	Voulaient construire et devenir propriétaires	se rapprocher de la famille	rester dans la vallée de Chevreuse	recherche grand logement
	Moins cher qu'à Lagny	prix terrain attractif		dans endroit pas trop bruyant
	Il fallait une maison de plain-pied pour sa fille handicapée	faire construire		rester dans le secteur
Choix? Obligation?	choix	choix	obligation	choix

	Clos Richard			
	1(4)	2(25)	3(26)	4(29)
Est-ce que le fait de venir habiter ici a eu un impact sur votre façon de vivre ?	Espit village	la femme a arrêté de travailler	rompu leurs relations avec leurs amis	non
	Amis avec les voisins	campagne	hop de mal à se faire à Dampmart	a part qu'ils utilisaient plus la voiture (enfants)
		tranquillité		plus de calme
		plus de temps de déplacement		

		Clos Fleury				
		1(16)	2(17)	3(18)	4(24)	5(50)
Qu'appéciez-vous le plus :	Dans votre logement	rites de particularité	rites de particularité	loyer raisonnable	calme	grand
					grand	pas cher
					pas cher	
	Dans votre quartier	pas agréable	pas agréable	pas agréable	rites de particularité	rites de particularité
Qu'appéciez-vous le moins :	Dans votre logement	aucun	pas de chauffage	aucun	le train	Il faudrait rénover les sols
			pas le café		manque une chambre pour le deuxième enfant	
	Dans votre quartier	pas beaucoup de commerces	pas de commerces	pas de commerces	aucun	aucun
		problème de transports problème de transports problèmes de transport				
		manque de bus	manque de bus	manque de bus		
		problème de bus à table	se sent pas à l'aise	problèmes avec le bus à table		

Légende

Quellén	Lieu de l'entretien	
4 (42)65 ->	n° d'entretien du quartier/n°d'entretien total/âge de la personne	
matérielles	de localisation	financiers
	d'attachement sentimental	souhait d'accès à la propriété
		ambiance

choix	contrainte	opportunité
-------	------------	-------------

non	social/ambiance	social/ambiance +	déplacement +	déplacement	déplacement/matériel
-----	-----------------	-------------------	---------------	-------------	----------------------

cadre de vie (environnement)	matériel	localisation (équipement)	financier	vie sociale
------------------------------	----------	---------------------------	-----------	-------------

cadre de vie (environnement)	matériel	localisation (équipement)	financier	vie sociale	transports et déplacements
------------------------------	----------	---------------------------	-----------	-------------	----------------------------

	Clos Richard			
	1(4)	2(25)	3(26)	4(29)
Qui appréciez-vous dans les espaces naturels ?	calme	rencontrer des nouvelles personnes		y sont que pour promener les enfants
	Aiment la nature, surtout en été, mais pas trop	Les paysages		aiment le calme, les paysages
				silencieux
La proximité de tels espaces naturels a-t-elle joué un rôle dans votre choix de vivre ici ?	Oui	Oui	non	non
	profiter de la nature, du vert, de l'air et fuir la pollution de Paris	ne pas avoir à prendre la voiture pour s'y rendre		

	Clos Richard			
	1(4)	2(25)	3(26)	4(29)
Si on vous libérait de toutes contraintes matérielles, quel serait votre logement rêvé ?	grandes maisons avec jardin et deux voitures	grande terrasse	en bretagne	la même chose que ce qu'il a
	Le lieu		grandes maisons traditionnelles	
Comment ?	Peut être changer la largeur des portes « et encore »			aimeraient avoir moins de trajet pour se rendre au travail
Si vous deviez/voulez quitter ce logement pour un autre, quel type de logement rechercherez-vous ? A quel endroit ?	très effrayés à l'idée de partir	difficile à dire	préféreraient pas être ailleurs	la même chose que ce qu'il a
		proche du centre et d'une gare	en bretagne	

	Clos Richard			
	1(4)	2(25)	3(26)	4(29)
Connaissez-vous les éco-quartiers ?	Oui	Oui	non	Oui
Seriez-vous prêt à vivre dans un quartier de ce type ?	Oui	Oui	Oui	Oui
	C'est l'avenir		mais pas toute la vie, sympathique momentanément	si pas d'enfants
Seriez-vous prêt à garer votre voiture à 5 minutes de votre domicile ?	Non	Oui	non	non
	trop contraignant		pas commode	en cas d'urgence pour les enfants
Seriez-vous prêt à investir dans une maison économe en énergie ?	Oui	Oui	Oui	Oui
	Mais trop vieux pour remobiliser			mais uniquement sur de la nouvelle construction
Préfereriez-vous vivre dans un appartement collectif près du centre-ville et de la gare, ou dans une maison individuelle avec jardin, mais plus éloignée du centre-ville ?		proche gare	proche gare	maison

humain social	humain ambiance enfants, aménagé/sécurité	nature antisocial	naturel ambiance verte
---------------	---	-------------------	------------------------

non	Oui
ambiance	localisation

cliché préjugés	cliché maisons individuelles	cliché gd jardin	cliché confort	autre localisation	autre type logement non cliché	changement genre de vie, moins accès à la nature, au confort	logement exolo
-----------------	------------------------------	------------------	----------------	--------------------	--------------------------------	--	----------------

non	Oui
-----	-----

non	Oui			
coût	pratique	sécurité	évolution	rejet densité

non	Oui			
âge	pratique	sécurité	évolution	
appartement	maison	centre-bourg proche gare	périphérie	au milieu

		Clos Richard			
		1(4)	2(25)	3(26)	4(29)
Pour vous, est-ce important d'avoir accès à un jardin ?		très important	oui	oui	oui
Seriez-vous prêt à vivre dans :	Du collectif avec jardin ouvert à tous les résidents ?	Non car des gens sont indisposés	oui	non	oui, intéressant pour acheter des jeux en commun pour les enfants et plus de place
	Du collectif avec jardin privatif (au RdC) ou balcon ?	oui	oui	oui, jardin	oui, jardin
A la place d'un jardin privé, aimeriez-vous pouvoir profiter :	D'un jardin familial/ouvrier ?	Non car utilisé en out déjà un	oui	non	oui
	D'un toit terrasse/végétalisé ?	non	oui	oui	oui si bien sécurisé

		Clos Richard			
		1(4)	2(24)	3(26)	4(29)
Vous et vos voisins : qu'accepteriez-vous ?	Peu importe	3 étages maximum	pas de limite d'âge aux collectifs s'ils sont bien construits	accepté de vivre en collectif, l'ont déjà fait	
	L'important est d'en avoir	mixité générationnelle	mais refus du collectif		

		Clos Richard			
		1(4)	2(25)	3(26)	4(29)
La question des déplacements : a-t-elle joué un rôle dans votre choix d'habiter ici ?		non	oui	oui	oui
	Il vaut mieux perdre 2h et vivre dans la nature			ne voulaient pas passer plus de temps qu'avant pour se rendre au travail	ne voulaient pas avoir trop de temps de transports pour aller travailler
	On se sent chez soi dès qu'on est dans la voiture				

		Clos Richard			
		1(4)	2(25)	3(26)	4(29)
Utilisez-vous les transports en commun ? Pour aller où ?	oui à l'occasion	non		parfois	non
	Train et bus à l'occasion, vont tester le PAM (transport pour handicapés)			bus	
Rencontrez-vous des difficultés ?			retards de train	pas d'arrêt devant chez eux	
			bus ne passent pas assez tard	pas de ligne directe jusqu'à Torcy	
			mauvaises correspondances		
L'arrivée éventuelle d'une ligne RER à Ikosberg changerait-elle vos habitudes ?		non	non	non	non

non	oui
-----	-----

jardin	balcon
--------	--------

pas de collectif	<=R+2	R+3-4	plus	pas d'importance	mixité
------------------	-------	-------	------	------------------	--------

pour le travail pas trop de temps dans les transports	oui	transports en commun	ont dû changer pour la voiture
---	-----	----------------------	--------------------------------

non	oui	parfois	rarement		train	train et bus	bus	autres (taxi...)
mauvaise desserte	trop long	pas assez horaires	trop cher	sécurité	pas pratique			

Annexe 5

Grille d'entretiens avec les opérateurs

GUIDE D'ENTRETIENS OPERATEURS

SCOT MARNE, BROUSSE ET GONDOIRE

VERS DES PROPOSITIONS POUR UN DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE

Nom de la structure :

Nom de la personne rencontrée :

Heure :

Durée :

Ambiance :

I - THEME ITINERAIRE PROFESSIONNEL

1. Depuis combien de temps faites-vous ce métier ?
2. Comment avez-vous été amené à exercer ce métier ? Est-ce un choix de départ, ou le résultat d'un itinéraire professionnel qui a évolué ?
3. Y a-t-il un écart entre la façon dont vous vous représentiez ce métier avant de l'exercer et la réalité que vous vivez aujourd'hui ?

II- LES SPECIFICITES DE VOTRE ORGANISME

4. Quelles sont vos branches d'activités principales ?
5. Parmi les activités ci-dessous, quelles sont celles que vous ou votre organisme exercez, et celles que vous n'exercez pas ?

	Exerce	N'exerce pas	Autre réponse
Négociateur foncier			
Aménageur			
Lotisseur			
Géomètre			
Expert VRD			
Promoteur			
Promoteur social			
Concepteur			
Architecte			
Urbaniste			

III - THEME LES BONS PROGRAMMES ET LES AUTRES

6. Pour vous, quels sont les critères qui permettent de dire qu'un terrain est un bon terrain ?
7. Qu'est-ce qui fait aujourd'hui qu'un programme « marche » mieux qu'un autre ?
8. Quels sont les principaux ratios et les principales contraintes financières qui s'imposent à vous en matière d'opérations d'aménagement ?

9. Si l'on faisait la distinction entre une « bonne » opération, (une opération qui marche bien) et une « belle » opération (une opération qui répond aux attentes des gens), comment définiriez-vous une belle opération ?

10. Quelles sont, pour vous, les caractéristiques d'une opération de qualité ?

11. Aujourd'hui, on parle beaucoup d'éco-quartiers et de développement durable. Croyez-vous qu'il y ait là une réelle attente du public ?

12. Si vous ne le faites pas déjà, seriez-vous prêt à monter des opérations de ce genre ?

13. Avez-vous en tête une vision de la ville idéale ? Comment serait-elle, cette ville idéale ?

IV - THEME URBANISME PLANIFICATION

L'un des thèmes de la recherche « architecture de la grande échelle » est de mieux cerner la logique des planificateurs, qui font les SCOT et les PLU, et celle des opérateurs, qui réalisent les choses sur le terrain.

14. Habituellement, consultez vous des documents d'urbanisme avant de monter une opération ?
Lesquels ?

SCOT	
POS	
PLU	
AUTRES	

15. On dit souvent que les opérateurs considèrent ces documents comme trop contraignants. Est-ce votre avis ou non ?

16. Pour vous, dans la pratique, qu'est ce qui est le plus important : le droit des sols ou la négociation avec les élus ?

17. Avez-vous un avis sur la loi SRU, en termes de contraintes et de potentialités qu'elle génère dans la façon de faire votre métier ?

18. Comment faire de meilleurs documents d'urbanisme ?

19. Y a-t-il des choix stratégiques en matière d'aménagement pris par les planificateurs et les décideurs que vous considérez comme incompréhensibles ? Lesquels ?

20. La proximité de Paris a-t-elle une influence dans votre manière de faire de l'aménagement ou de la promotion immobilière ? Quid de la proximité de la Marne ?

V - THEME CONCLUSION

21. En résumé, pouvez-vous me citer, parmi les opérations que vous avez contribué à réaliser, les trois opérations dont vous êtes le plus fier ?

Opérations	Caractéristiques	Motifs de fierté

22. Pouvez-vous terminer par me citer trois opérations dans la région d’Ile de France qui vous semblent bien correspondre aux attentes du public pour les années à venir (je veux dire : des opérations existantes, qui pourraient constituer un modèle pour les années à venir).

Opérations	Caractéristiques	Motifs d'exemplarité



Annexe 6

La démarche AEU
Approche Environnementale de l'Urbanisme
ADEME

L'urbanisme face au défi de l'environnement

Tout projet urbain, qu'il s'inscrive dans une démarche de planification ou dans une perspective d'aménagement opérationnel, ne saurait être dissocié du contexte et des problèmes environnementaux dans lequel il intervient.

En effet, tout développement de l'habitat et des activités professionnelles sur un territoire entraîne obligatoirement des impacts sur l'environnement, tels que l'accroissement des rejets d'eau polluée, des gisements de déchets ou encore des consommations d'énergie.

Ces impacts concernent également d'autres facteurs qui influent directement sur le cadre et la qualité de vie des citoyens. Ainsi en est-il du bruit et des déplacements. Ces derniers représentent un facteur de risque majeur pour les populations, ainsi que la principale source de pollution de l'air et de nuisances sonores en milieu urbain.

Comment identifier et évaluer ces différents impacts ? Quelles mesures et quelles actions envisager pour mieux les maîtriser ? Comment intégrer celles-ci dans l'élaboration d'un projet urbain ? Telles sont les questions auxquelles sont aujourd'hui confrontées les acteurs territoriaux.

L'AEU - Approche Environnementale de l'Urbanisme - s'adresse aux collectivités locales qui s'engagent dans une démarche de planification urbaine ou d'aménagement opérationnel. Son objectif est de faciliter et de favoriser la prise en compte des facteurs environnementaux dans les projets de développement urbain.

**Les préoccupations environnementales
au cœur des projets urbains**

Dans son principe, l'AEU - Approche Environnementale de l'Urbanisme - consiste à ne pas considérer les préoccupations environnementales comme de simples problèmes annexes, mais comme autant de facteurs décisifs, de nature à orienter l'économie générale d'un projet urbain.

L'AEU représente ainsi une démarche d'accompagnement, d'aide à la décision et d'assistance à maîtrise d'ouvrage, qui s'applique aux différentes échelles d'urbanisme. La méthode proposée s'appuie sur une approche globale et transversale, qui prend en compte l'ensemble des interactions intervenant entre un projet urbain et des problématiques environnementales.

L'AEU se présente ainsi comme une démarche intervenant dès l'amont des projets d'urbanisme et tout au long de leur élaboration. Elle comprend les différentes phases suivantes :

- l'identification et le partage des principaux enjeux environnementaux du territoire avec les différents acteurs concernés ;
- la définition des axes d'intervention, des orientations et des mesures à prendre en matière environnementale, en s'appuyant, si nécessaire, sur des expertises complémentaires ;
- la mise en application, qui permet de traduire les orientations définies dans les différents documents d'urbanisme.

L'AEU traite plus particulièrement de thèmes entrant dans le champ des missions de l'ADEME - énergie, déplacements, bruit, déchets - mais également de l'eau, problématique essentielle d'un aménagement. Le cadre méthodologique qu'elle propose peut également être étendu à d'autres thématiques, telles que les sols et sous-sols, la biodiversité ou l'environnement paysager.

Le contexte réglementaire

Aucune réglementation n'oblige une collectivité à engager une démarche AEU. Cependant, celle-ci s'appuie sur un ensemble de textes législatifs qui ouvrent la voie à une approche volontaire et systématique d'analyse et de prise en compte des enjeux environnementaux dans le cadre d'un projet urbain.

La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) de décembre 2000, ainsi que la loi Urbanisme et Habitat de juillet 2003, rénovent les pratiques de l'urbanisme. Elles y intègrent les enjeux du développement durable et fixent des objectifs de cohérence entre développement urbain, déplacements et habitat.

Ces lois réforment également les documents de planification urbaine. Elles substituent au SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) et au POS (Plan d'Occupation des Sols), le SCOT (Schéma de cohérence Territoriale) et le PLU (Plan Local d'Urbanisme). Elles instaurent pour chacun d'eux l'obligation de réalisation d'un diagnostic environnemental et d'élaboration d'un PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable).

La loi LOADDT (Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable des Territoires) de juillet 1999 définit de nouveaux territoires de projets, parmi lesquels les Agglomérations. Celles-ci doivent se doter d'un projet d'aménagement et de développement durable. La prise en compte des facteurs environnementaux y devient donc une exigence pour tout projet d'aménagement.

La loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale de juillet 1999 définit de nouvelles structures intercommunales et redistribue les compétences, en particulier celles de l'urbanisme et de la politique de l'habitat, ainsi que celle des déplacements. Ces nouvelles collectivités (communautés de communes, communautés d'agglomération ou communautés urbaines) sont donc en mesure d'engager une démarche AEU, notamment en matière de planification urbaine.

En juin 2004, la Directive Européenne « Evaluation des incidences de plans et programmes sur l'environnement » (2001/42/CE) a fait l'objet d'une ordonnance; les collectivités sont ainsi invitées à engager une évaluation environnementale de leurs politiques locales et de leurs projets d'aménagement.

Pourquoi engager une AEU ?

L'AEU s'inscrit dans un cadre réglementaire qui la légitime et la justifie. Néanmoins, elle demeure avant tout une démarche volontaire, au travers de laquelle peut s'exprimer une ambition territoriale de qualité environnementale et de développement durable.

Différents arguments méritent ainsi d'être invoqués :

En premier lieu, tout projet urbain doit être en conformité avec les outils de planification territoriaux existants dans le domaine de réglementation environnementale. Ceux-ci concernent principalement la gestion des déchets, la gestion de l'eau, les déplacements et la qualité de l'air, ainsi que la prévention des risques. La démarche AEU doit permettre, à minima, d'assurer cette mise en conformité.

Des engagements nationaux ont également été pris par exemple en matière d'énergie. Mais c'est au niveau des politiques urbaines que peuvent aujourd'hui s'opérer des choix décisifs, favorisant les économies d'énergie, la diminution des gaz à effet de serre et le développement des énergies renouvelables.

Par ailleurs, l'aménagement de nouveaux quartiers présentent des impacts sur l'environnement souvent mésestimés. L'emprise urbaine que connaît un certain nombre de territoire n'est pas sans conséquence sur les transports, les consommations d'énergie, le bruit, la qualité de l'air, les consommations d'eau, la gestion des eaux pluviales...

La conduite des opérations d'aménagement oblige les aménageurs et les collectivités à prendre des décisions concrètes et immédiates en terme d'énergie et d'environnement : choix de l'énergie de desserte, techniques de production de chaleur, conception et traitement des espaces extérieurs et du bâti, réponses aux besoins de mobilité et de déplacement, organisation de la gestion des déchets, et ceci, dès la phase amont de conception jusqu'à la réalisation du projet d'aménagement.

En outre, les interventions liées à la maîtrise de l'énergie, à la réduction des nuisances sonores ou à la qualité de l'air par exemple sont d'autant plus efficaces qu'elles interviennent le plus en amont possible, lorsque les opérations fondamentales telles que la mise en place d'un réseau de chaleur, l'orientation des parcelles ou le tracé des infrastructures de transports peuvent encore être discutées.

La prise en compte des impacts environnementaux exige donc d'aller au-delà du simple respect de la réglementation. Et ceci ne peut être engagé sans avoir identifié au préalable la réalité des enjeux à traiter.

L'AEU permet donc de concrétiser dans les faits une politique territoriale de développement durable.

Quelles sont les thématiques environnementales traitées ?

- L'énergie

Avec les évolutions qui caractérisent le marché de l'énergie, les collectivités locales sont désormais devenues des acteurs pleinement décisionnaires dans ce domaine.

Notamment, les choix d'urbanisme ont un impact direct sur l'énergie.

Les projets d'aménagement entraînent une demande en énergie (nouvelles consommations) et la nécessité de proposer une offre correspondante. L'analyse d'une opération d'aménagement au regard de ses impacts sur les systèmes énergétiques amène les collectivités locales à s'interroger sur l'évolution de la demande future en énergie de la zone et sur la desserte énergétique de celle-ci.

En tant que responsable de l'aménagement urbain, les collectivités locales prennent des décisions en termes d'implantation des nouvelles urbanisations, de formes urbaines, de typologie et d'implantation de l'habitat, décisions qui ont une influence directe sur les futures consommations d'énergie dues à l'habitat ou aux modes de déplacement.

Les consommations pour le chauffage et l'éclairage résultent en grande partie d'options décidées au niveau des plans de composition et des règles d'urbanisme. Ces dernières conditionnent également les possibilités de développement des énergies renouvelables ou d'implantation de sources d'énergie décentralisées. Elles structurent l'offre et la demande énergétique d'un territoire.

C'est donc en grande partie au niveau de ses projets de développement urbain qu'une collectivité peut mettre en place une politique énergétique territoriale: gestion efficace des consommations, maîtrise de la demande, valorisation des potentiels énergétiques locaux, développement des énergies renouvelables....

- Les déplacements

Les problèmes de déplacements auxquels sont aujourd'hui confrontées les collectivités locales sont la conséquence directe d'une forme d'urbanisation qui a privilégié le développement périurbain et l'étalement de l'habitat. Or les déplacements sont dangereux, polluants et bruyants. En milieu urbain, ils sont à l'origine de plus de 1000 morts par an. Ils représentent aussi la première source de pollution de l'air et de nuisance sonore.

Jusqu'à présent, la recherche de solutions dans ce secteur s'est le plus souvent caractérisée par une approche cloisonnée privilégiant une gestion segmentée des flux et l'accessibilité aux principaux pôles urbains. Or une telle démarche aboutit de fait à créer ainsi de nouveaux déséquilibres ou encore à accroître la place de la voiture.

La loi SRU renouvelle la prise en compte des problèmes de déplacements dans le cadre des projets d'urbanisme. Elle offre désormais aux collectivités la possibilité d'agir au niveau des causes du problème, en privilégiant des formes urbaines limitant les besoins de déplacements ou favorisant les solutions alternatives à la voiture.

- L'environnement sonore

Le bruit est perçu, par une majorité de citoyens, comme l'une des principales atteintes à leur environnement et à leur qualité de vie. En outre, la problématique du bruit est directement liée à celle des déplacements. Les infrastructures de transport représentent en effet la principale source de nuisance sonore en milieu urbain.

Dans ce domaine, le cadre réglementaire résultant de la loi de 1992 instaure des obligations précises par rapport à certaines zones sensibles, affectées par de fortes nuisances sonores. Cependant, la demande sociale en matière de bruit et les attentes des citoyens, ainsi que l'efficacité des solutions pouvant être mises en place, doivent aujourd'hui conduire les collectivités à intégrer cette problématique dans tout projet urbain.

- La gestion des déchets

Tout projet d'urbanisme entraîne, de manière directe ou différée, la production de nouveaux gisements de déchets : déchets de chantiers lors des opérations de construction ou de déconstruction, déchets ménagers des futurs habitants... Ce qui entraîne les collectivités locales à la nécessité de s'interroger en amont sur l'impact de ces nouveaux gisements et sur les dispositifs à prévoir pour leur gestion, en lien avec les formes urbaines choisies.

- La gestion de l'eau

La gestion de l'eau se caractérise par l'importance et l'omniprésence d'un cadre réglementaire qui s'applique à tous les usages de l'eau, ainsi qu'à toute activité pouvant avoir un impact sur les milieux aquatiques. Cette réglementation se décline au niveau d'outils de planification territoriaux avec lesquels tout projet urbain doit être mis en conformité.

Cependant, il est un domaine particulier pour lequel cette réglementation laisse une part importante à l'initiative des acteurs locaux. Il s'agit de la gestion des eaux pluviales. Or celles-ci représentent un facteur de risque d'inondation et de pollution des cours d'eau. Leur maîtrise représente donc aujourd'hui un enjeu environnemental majeur pour les territoires.

En outre la mise en place de système de rétention des eaux en surface peut constituer une dimension forte de l'aménagement de nouveaux quartiers.

- La diversité biologique

Il s'agit d'offrir dans les villes et les nouveaux quartiers des conditions favorables au maintien de la biodiversité.

Planification urbaine et projets opérationnels

La démarche AEU s'applique aux différentes échelles d'urbanisme. Elle concerne ainsi les projets de planification urbaine, pour lesquels de nouvelles exigences ont été fixées en matière d'environnement, de prise en compte transversale des enjeux et de participation de la population.

L'AEU peut donc intervenir au niveau d'un SCOT, qui représente l'échelle des grandes orientations en matière de développement et d'aménagement de l'espace urbain. Les résultats auxquels peut permettre d'aboutir la démarche se traduisent notamment au niveau du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable).

L'AEU concerne également le PLU, qui exprime le projet urbain du territoire et détermine les règles d'usage des sols. Les orientations auxquelles pourra aboutir la démarche se traduisent alors sous forme de mesures concrètes au niveau du PADD. Elles se déclinent ensuite dans le règlement du PLU, dès lors qu'elles impliquent des dispositions particulières au niveau du foncier.

Enfin, l'AEU concerne la mise en œuvre des opérations d'aménagement qui pourront être engagées au niveau d'une commune: création d'un nouveau quartier, réaménagement d'un quartier existant, aménagement d'espaces publics structurant...

L'AEU permet alors d'aboutir à un parti d'aménagement conforme aux objectifs de qualité environnementale définis par la collectivité locale, ainsi qu'à une formalisation de règles contractuelles ou optionnelles auxquelles devront se conformer les constructeurs.

Questions pratiques

A quel moment peut-on engager une démarche AEU ?

L'élaboration d'un projet urbain, quelle que soit son échelle, passe par un certain nombre d'étapes clés, qui vont des études préalables à la phase opérationnelle. La réalisation d'une AEU peut être envisagée à chacune de ces différentes étapes. Toutefois, l'expérience montre que l'AEU se révèle plus pertinente et efficace quant elle est mise en œuvre dès la phase d'études préalables du projet urbain.

Doit-on obligatoirement traiter toutes les thématiques environnementales au même niveau ?

L'AEU tient compte de la réalité des territoires et de la diversité des pressions environnementales. Son objectif n'est pas d'imposer une démarche exhaustive de prise en compte de tous les facteurs environnementaux, mais de permettre aux acteurs locaux d'identifier les principaux enjeux territoriaux, puis de définir des axes prioritaires d'actions en matière environnementale dans le cadre d'un projet urbain.

Quelles compétences pour mener à bien une démarche AEU ?

L'AEU fait appel à des compétences pluridisciplinaires, regroupant des spécialistes de l'urbanisme et de l'environnement.

Quelles sont les grandes étapes de l'AEU ?

L'AEU se compose de :

- Une identification des enjeux environnementaux du projet (impacts du projet sur l'environnement, évaluation des besoins à venir, analyse de l'offre et de la demande en matière environnementale)
- Une identification et une mobilisation du réseau d'acteurs (séminaires avec les élus, initiation de négociation, définition conjointe des objectifs de qualité environnementale, mise en cohérence des propositions)
- De choix d'orientation et de principes d'aménagement au regard de l'environnement :
 - analyse comparée des impacts du projet sur la demande et l'offre disponible en matière d'environnement
 - analyse de la forme urbaine
- une transcription des orientations et une démarche d'accompagnement :
 - intégration des préconisations dans les documents réglementaires et contractuels
 - élaboration de documents d'information, de conseils de mise en œuvre (pour assurer le « passage de relais » auprès des futurs constructeurs)
- le déclenchement d'éventuelles investigations complémentaires

Nature des apports potentiels de l'AEU sur les projets d'aménagement

La mise à disposition d'une expertise

- inventaire des contraintes et des atouts du territoire ou du site
conditions climatiques, contraintes d'utilisation des sols (protection des captages d'eau potable, prévention des inondations, qualité des milieux), conditions d'écoulement gravitaire des eaux pluviales et possibilités d'infiltration, sources de nuisances sonores préexistantes notamment liées aux infrastructures, richesses naturelles et paysagères
- évaluation de la demande future : les nouveaux besoins générés par le projet
besoins énergétiques, besoin de mobilité, besoin en eau potable et en assainissement, production des déchets
- détection des potentialités de l'offre
disponibilité des ressources énergétiques nationales et locales, possibilités de desserte par les transports en commun, capacités des ouvrages de production et d'épuration des eaux, identification du système de collecte des déchets et ses évolutions...
- comparaison des scénarios envisageables
en fonction de leur impacts environnementaux, économiques, sociaux et spatiaux
- identification des réseaux à étendre ou à créer
réseau d'énergie conventionnelle ou réseau de chaleur, desserte en transport en commun, corridors écologiques
- détermination d'éventuelles expertises complémentaires
étude de faisabilité d'un réseau de chaleur, prévisions de trafic, simulations de niveaux sonores, analyse des ombres portées

Une aide à la conception

- analyse et formulation de propositions sur l'économie générale des formes urbaines
 - localisation réciproque des fonctions urbaines
accessibilité aux équipements collectifs, aux services et aux commerces de proximité, aux pôles d'emploi, aux transports en commun, aux déchèteries, aux espaces de détente et de loisirs
 - organisation et conception des réseaux viaires
en relation avec la desserte en transports en commun, les modes doux et l'articulation entre les différents modes de déplacement ((choix des tracés, dimensionnement des voiries, vitesses autorisées, aménagements, aires d'attente...), avec le dispositif de collecte des déchets et le passage des véhicules, avec les nuisances sonores liées à la circulation
 - conception des plans masse
en relation avec la récupération des apports solaires et la protection aux vents, avec la propagation du bruit, orientation préférentielle des voiries et du parcellaire en fonction des contraintes climatiques...
 - détermination des conditions d'implantation et d'intégration des ouvrages ou locaux liés à la gestion environnementale

chaufferies collectives, stationnement public, collecte et rétention des eaux pluviales, regroupement des déchets, locaux poubelles, ouvrages anti-bruit,...

- une formulation de dispositions pour les parcelles et les bâtiments (gestion de l'interface avec les démarches HQE)
obligation de raccordement à un réseau d'énergie, règles d'implantation favorisant la récupération des apports solaires ou limitant l'exposition au bruit et au vent (orientation des bâtiments, hauteurs, ouverture/fermeture d'îlots...), capacités et traitement des espaces privés de stationnement, localisation et dimensionnement des locaux déchets, récupération et utilisation des eaux pluviales, traitement des limites séparatives en relation avec l'accès au soleil, la gestion des eaux pluviales, la gestion des vues, le passage de la faune...
- une mise en cohérence, dans le cadre d'une approche transversale et pluridisciplinaire :
de l'offre énergétique avec les formes urbaines, des modalités de stationnement public et privé avec l'offre globale en transport, des choix techniques de gestion des eaux pluviales avec la capacité des ouvrages d'épuration, les contraintes des sols et le paysagement du site...

Une assistance à l'élaboration des dossiers réglementaires et documents contractuels

- dossier de création de ZAC :
justification des choix dans le rapport de présentation, évaluation de la demande future dans l'étude d'impact
- dossier de réalisation de ZAC :
intégration des équipements et dispositifs relatifs à la gestion environnementale
- cahiers des charges de cession de terrain :
prescriptions environnementales à la parcelle, sur les bâtiments, recueil de recommandations à caractère incitatif et démonstratif sur les économies d'énergie, les énergies renouvelables, les économies d'eau, la précollecte des déchets...
- règlement de lotissement :
bandes constructibles, gabarit et prospects, accès et stationnement sur la parcelle, modalités de gestion des espaces collectifs

Une assistance à l'élaboration de documents de prescriptions, de préconisations, à intérêt pédagogique

Annexe 7

Projets cœur d'îlots

Les étudiants architectes de l'école de Marne-la-Vallée travaillant sur l'atelier du Grenelle de l'Environnement ont réalisé un projet sur l'îlot des Thuilleries. Cependant, nous avons aussi souhaité proposer des pistes de réflexion sur l'aménagement d'un tel espace. Pour cela, nous avons sélectionné des projets de réaménagement d'un cœur d'îlot à Bordeaux, réalisé en 2008 à l'occasion d'un concours organisé par la ville. Nous avons retenu deux projets à titre d'exemple car ils reprennent les principes contenus dans le guide et peuvent tout à fait être réadaptés à l'îlot des Thuilleries.

Le cœur d'îlot choisi pour le concours de Bordeaux présente les mêmes caractéristiques que l'îlot des Thuilleries : l'îlot est constitué de logements à l'alignement avec la rue sur tout son contour, avec quelques habitations dans le cœur du terrain, les parcelles sont étroites et très allongées et il y a une surface importante d'espaces verts sous forme de jardins individuels ou de friches.

Le premier projet « Opération à cœur ouvert » de Florian Camani (Etudiant ENSAP Bordeaux) se focalise essentiellement sur le phasage du projet et sur les typologies d'habitat, notamment la réintroduction d'immeubles de deux étages. C'est une intervention qui crée logements et équipement à l'échelle du quartier.



Schéma 58 : Vue d'ensemble du projet « Opération à cœur ouvert »

Source : Concours cœur d'îlot de Bordeaux

Réalisation : Florian Camani

Nous pouvons observer que l'espace vert occupe une grande partie de l'îlot, les bâtiments sont assez compacts et de hauteur raisonnable, présentent un toit terrasse végétalisé et sont tout à fait intégrés dans le paysage. Le bâti en couronne d'îlot est conservé. Il est possible de combler les dents creuses, et ainsi densifier par la création d'un front bâti, entre certaines maisons qui se situent en périphérie d'îlot. Il faut cependant veiller à conserver plusieurs accès vers le cœur afin de créer de multiples chemins piétons qui viennent se connecter au réseau piéton existant dans le reste du quartier.

Sur cet exemple, le parking est situé en bordure de l'îlot, la voiture n'a plus sa place sur le reste de l'espace ce qui permet d'accroître la sécurité et d'améliorer le confort des habitants. De plus il est recouvert d'une structure légère végétalisée qui sert à la fois de décor et de protection solaire. Par ailleurs, la capacité d'adaptation des modules de logement permet une rationalisation de l'emprise au sol et une implantation qui n'affecte en rien les espaces existants ; les jardins conservent leur intimité, et la population peut bénéficier de ce véritable patrimoine végétal. Les habitants actuels ont accès à un système de tri des déchets, ainsi qu'à de nouveaux stationnements.



Schéma 59 : Vue en coupe du projet « Opération à cœur ouvert »

Source : Concours cœur d'îlot de Bordeaux

Réalisation : Florian Camani

Le phasage du projet s'effectue en trois temps, ce qui permet aux habitants de mieux s'approprier l'opération : le bâti doit venir s'insérer petit à petit, en douceur, dans le cœur d'îlot. La phase 1 consiste à réactiver un petit groupe de parcelles c'est-à-dire de les ouvrir à la construction. Afin de lancer le projet deux cas sont possibles : soit la municipalité regroupe des parcelles acquise grâce à la veille foncière de l'EPF, soit les privés prennent l'initiative de construire en fond de parcelle.

Une fois la phase 1 réalisée les phases 2 et 3 commencent : des parcelles sont réactivées et bâties petit à petit, et sont reliées aux premières via des venelles.

PHASE 1

nombre de parcelles touchées : 4

- 1--intervention sur emprises industrielles et artisanales remplacées par : parking + équipement + placette verte.
- 2--création d'un large passage traversant pour piétons et vélos.
- 3--création/réhabilitation du front bâti sur rue, porche en rdc).
- 4--**système de densification** : création de plots habités posés sur des jardins desservis par des venelles communes : esquisse d'un réseau.

PLAN MASSE---ECH:1/2000_{EME}



PHASE 2

nombre de parcelles touchées : 3

- 5--travail du coeur d'îlot optimisé.
- 6--élargissement du système de densification à tout l'îlot, au grès des opportunités foncières.

PLAN MASSE---ECH:1/2000_{EME}



PHASE 3

nombre de parcelles touchées : 4

- 7--évolution naturelle du système de densification.
- 8--mise en réseau des venelles.
- 9--rue/venelle/placette en coeur/sphère privée : gradation spatiale du public au privé, (entretien des venelles par la co-propriété)

PLAN MASSE---ECH:1/2000_{EME}



Schéma 60 : Phasage du projet « Opération à cœur ouvert »

Source : Concours cœur d'îlot de Bordeaux

Réalisation : Florian Camani

Le second projet s'intitule « Transition, habiter le jardin autrement » et a été réalisé par M. Berthomier (Etudiante ENSAP à Bordeaux). L'intérêt de ce projet repose sur la variété des espaces proposés et leur gradation de l'espace privé à l'espace collectif.



Schéma 61 : Aménagement de l'îlot prévu par le projet « Transition, habiter le jardin autrement »

Source : Concours cœur d'îlot de Bordeaux

Réalisation : M. Berthomier

L'avantage de ce projet est qu'un seul accès routier vers l'intérieur de l'îlot est créé et débouche sur un parking qui sert à l'ensemble des nouveaux habitants de l'îlot. Une extension de ce parking peut être imaginée, qui permettrait d'accueillir les véhicules de l'ensemble des ménages de l'îlot.

Ce projet est adapté à l'îlot des Thuilleries de par son rapport entre la typologie du bâti et l'espace privé. Comme le montrent les schémas ci-dessous, les bâtiments les plus denses et pouvant accueillir plus de personnes se trouvent sur le pourtour de l'îlot, ils ont très peu d'espaces privés à l'extérieur ; en revanche les bâtiments les plus au centre sont plus petits et laissent beaucoup de place au jardin. Chacune des trois typologies propose un rapport au jardin totalement différent, de plus en plus intense à mesure que l'on pénètre dans le cœur d'îlot.

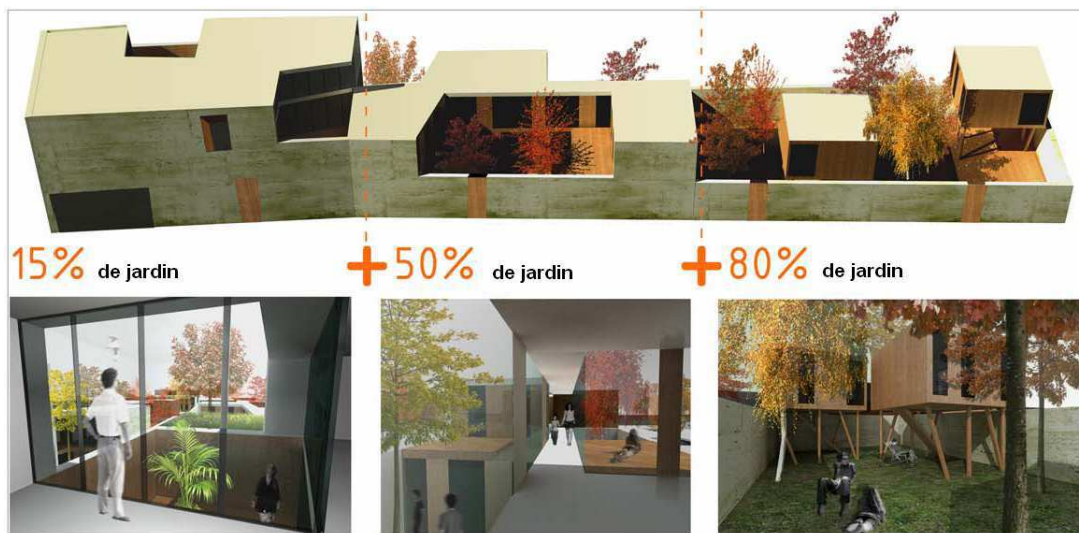


Schéma 62 : Aménagement de l'îlot prévu par le projet « Transition, habiter le jardin autrement »

Source : Concours cœur d'îlot de Bordeaux

Réalisation : M. Berthomier

En **synthèse**, nous pouvons reprendre les principes énoncés par ces projets sur notre territoire. Le schéma ci-dessous résume le processus de construction à envisager et phasage à mener en cœur d'îlot.

En premier lieu, il est nécessaire de libérer le foncier en cœur d'îlot en activant les parcelles. Ensuite, il convient de créer des liaisons douces et motorisées ainsi que le stationnement. Enfin, les parcelles centrales peuvent être bâties.

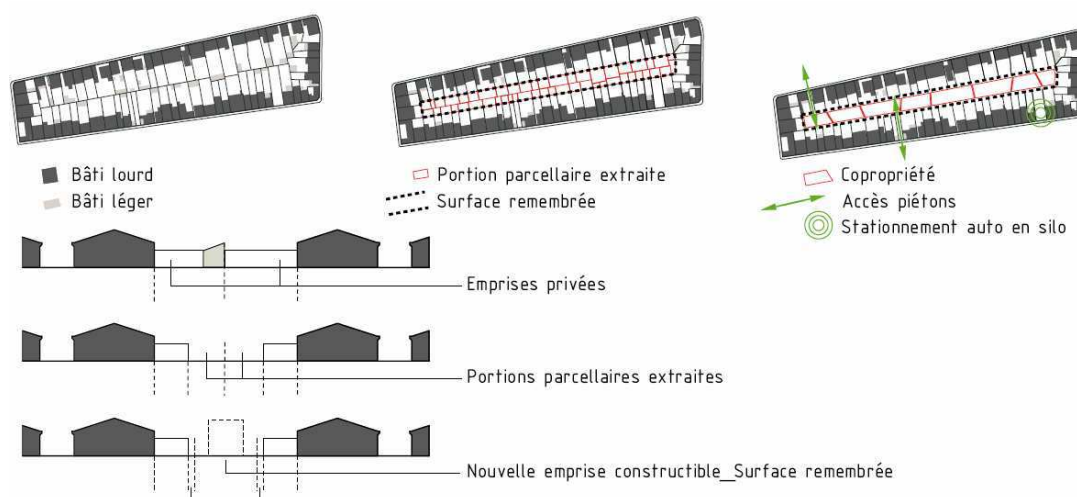


Schéma 63 : Méthode à mener pour densifier les cœurs d'îlots

Source : Concours cœur d'îlot de Bordeaux

Réalisation : Florian Camani

Le projet doit permettre d'ouvrir le cœur d'îlot, de le rendre perceptible et pénétrable depuis l'espace public. C'est le rôle essentiel joué par les chemins piétonniers qu'il faut aménager au cœur de l'îlot, ces chemins doivent permettre de relier le nouvel aménagement au reste du quartier et de créer une certaine continuité piétonne et paysagée à l'échelle de la commune.

Le projet doit permettre une diversité d'usages, il doit également s'appuyer sur les grandes dynamiques de son environnement et favoriser les échanges humains par la gestion commune de l'îlot au quotidien. Il doit comporter des espaces privés mais aussi et surtout un cœur vert ouvert à tous. Le bâti doit, comme préconisé dans le Guide, être respectueux de son environnement, s'intégrer au mieux dans le paysage et assurer le bien-être des habitants.

La mutualisation des ressources locales (eau, lumière, espace, géothermie,...), la mise en place de collecteurs ou de générateurs d'énergies renouvelables, développent au sein de ce cœur d'îlot une symbiose entre architecture et paysage, un écosystème où chaque habitant est acteur de son environnement.

Les typologies de logements doivent être petites pour s'adapter à l'évolution de la cellule familiale, mais suffisamment variées pour permettre la mixité générationnelle.

Dans les deux cas présentés, une diversité fonctionnelle est assurée afin d'intégrer l'îlot aux différentes échelles de la ville :

- La ville : un équipement public associé à un parc de stationnement public
- Le quartier/l'îlot : un équipement associatif
- L'habitat : un espace mutualisé pour les habitants (parc de stationnement, gestion des déchets, une extension à vivre)

Le point sensible sur ces types de projet est finalement la gestion des déplacements. En ce qui concerne l'îlot des Thuilliers, nous pourrions être tentés de poursuivre les voies et chemins existants qui pénètrent au cœur de l'îlot et de les transformer en routes, or cela engendrerait la scission de l'îlot en plusieurs parties, ce qui va à l'encontre de nos principes. En effet l'unité doit être conservée afin d'éviter la destruction de l'écosystème et de la diversité paysagère (boisement, friche, verger, pelouse...) qu'il abrite. De surcroît, diviser l'îlot en plusieurs parties supprimerait toute l'intimité et le sentiment d'appartenance à une unité singulière que l'on retrouve dans un cœur d'îlot aménagé.

Les deux projets qui viennent d'être présentés peuvent donc être adaptés et appliqués au quartier des Thuilliers, ou à tout autre lieu qui offre un cœur d'îlot aussi vert.

Annexe 8

Aides financières pour les communes

14 Aides financières dont pourraient bénéficier les communes de Thorigny et Dampmart dans le cadre du Développement Durable

Légende :

Bleu : aides régionales

Vert : aides départementales

Gris : aides pour les collectivités, pas pour les communes

Sources :

Aides départementales : Site de Seine et Marne

Aides régionales : Site de l'Ile de France

Contrats régionaux (pour les deux communes)

Le contrat régional apporte aux communes de plus de 2 000 habitants un financement pour leurs projets d'aménagement et de développement.

Objectifs de l'aide

- Apporter une aide aux projets d'aménagement et de développement des communes les plus peuplées.

Bénéficiaires

- Communes de plus de 2 000 habitants.

Conditions d'éligibilité

- Présenter un programme d'investissements constitué au minimum de trois opérations.
- Ce programme doit répondre aux objectifs de la politique régionale d'aménagement. Il doit faire l'objet d'une concertation préalable avec les services de la Région.
- L'opération principale n'excède pas 60 % du coût total du programme.
- Le programme ne mobilise pas un autre dispositif sectoriel de la Région.

Nature et modalités d'intervention

- Financement de travaux.
- Durée : 5 ans
- Taux de subvention :
 - o 35 % du coût du programme ;
 - o communes signataires d'un contrat de ville, taux : 45 % ;
 - o communes réalisant une opération haute qualité environnementale (HQE), ou signataires d'une convention de prévention, taux : 40 %.
- Plafond: 3 000 000 euros.
- Cumul des subventions publiques : 80 % maximum du coût total HT du contrat.
- Cofinancement possible de l'étude préalable pour délimiter le périmètre du programme.

Contact

Conseil régional

Unité aménagement durable

Direction de l'aménagement et du développement territorial, Tour Maine-Montparnasse, 75015 Paris

CONT.A.C.T (Contrat d'Aménagement Communal du Territoire) (uniquement pour Dampmart)

Bénéficiaires : Personne Morale de droit public : Communes de 2000 à 7000 hab.

Type de dépense : Investissement Facultative

Modalités de Vote : Assemblée plénière

Contact : Direction du Développement des Territoires DDT

Définition et modalités d'attribution

Définition de l'aide :

Un CON.T.A.C.T est une procédure contractuelle entre le Conseil général et une commune, dont la population est comprise entre 2000 et 7000 habitants, et qui souhaite réaliser un projet de développement et d'aménagement de son territoire programmé sur 5 ans.

Conditions d'attribution et montant de la subvention :

Le Conseil général soutient financièrement les actions découlant de ce programme grâce à :

- 1 Une subvention de 50 % pour la réalisation d'études préalables plafonnées à 40 000 euros HT.
- 2 La détermination d'une enveloppe globale de travaux d'Investissement selon trois strates démographiques :
(Dampmart pourrait bénéficier de :)

345 000 euros aux collectivités comprises entre 2000 et 3499 habitants

- Cette enveloppe est ensuite pondérée par des critères fiscaux et de "centralité".
Les subventions départementales sont calculées en tenant compte des modalités des lignes habituelles du Conseil général. Pour les actions qui ne sont pas aidées habituellement par le Conseil général, il est appliqué un taux de 50 % de ce qui reste à la charge de la collectivité.

La subvention afférente à une opération retenue dans un contrat est limitée à 50% du montant de la subvention d'ensemble du contrat CONT.A.C.T.

Le cumul des subventions publiques ne peut excéder 80% du montant HT de la dépense.

Contact : Direction du développement des territoires Tél : 01 64 14 72 17

C.A.D.U.C.E. (Contrat Aménagement Développement Urbain Concerté) (uniquement pour Thorigny)

Thème : Aménagement du Territoire

Bénéficiaires : Personne Morale de droit public : Communes +7000 hab

Type de dépense : Investissement

Facultative

Modalités de Vote : Assemblée plénière

Contact : Direction du Développement des Territoires DDT

Références : Règlement départemental C.A.D.U.C.E.

Définition et modalités d'attribution

Définition

Un CADUCE est une procédure contractuelle entre le Conseil général et une commune de + 7000 habitants qui souhaite réaliser un projet de développement et d'aménagement urbain de son territoire grâce à une programmation étalée sur 5 ans.

Le Département participe à la fois à l'élaboration de ce projet de développement au travers de l'étude préalable, puis à la mise en oeuvre des actions.

Montant de la subvention:

1- Une subvention de 50 % d'un montant plafonné à 75 000 euros, pour l'étude préalable au projet de développement ;

2- La détermination d'une enveloppe globale de travaux d'investissement à partir d'une participation de 15,25 euros par habitant et par an pendant la durée du contrat, soit 5ans.

Cette enveloppe est pondérée par des critères fiscaux et de "centralité ". Les subventions départementales sont calculées en fonction du caractère "habituel" ou "non habituel " de chaque action par sa nature.

La subvention afférente à une opération retenue dans un CADUCE est limitée au tiers du montant de la subvention d'ensemble et plafonnée à 750 000 euros HT. La règle générale du cumul des subventions ne peut excéder 80 % du montant HT de la dépense.

Un Comité de pilotage composé d'élus départementaux assure le suivi de la procédure contractuelle.

Contact : Direction du Développement des Territoires Tél: 01 64 14 72 17

Contrats Départementaux de Développement Durable (C3D) (pour les deux communes)

Thème : Aménagement du Territoire

Bénéficiaires : Personne Morale de droit public : Communes et EPCI

Type de dépense : Investissement

Facultative

Modalités de Vote : Assemblée plénière

Contact : Direction du Développement des Territoires DDT

Références : Règlement départemental C3D

Définition et modalités d'attribution

Définition de l'aide : Le Contrat départemental de développement durable (C3D) a pour objectif de soutenir les territoires dans leur projet de développement en conciliant économie, équité sociale et qualité de l'environnement.

Un contrat départemental de développement durable est une procédure contractuelle d'un nouveau type répondant à une double nécessité :

Permettre de proposer un second contrat pour les territoires qui ont déjà bénéficié d'un premier CADUCE ou CLAIR,

Rendre possible la contractualisation avec les territoires péri-urbains qui ne pouvaient bénéficier d'aucun des deux dispositifs CADUCE ou CLAIR.

Première phase:

Elaboration du projet de Territoire avec la possibilité d'aide financière :

- 1- Réalisation d'une étude préalable à la définition du projet qui peut être subventionnée à hauteur de 50% du montant de l'étude mais plafonnée à 75 000 euros TTC.
- 2- Prise en charge de 80 % du coût du salaire d'un agent de développement chargé d'élaborer le projet de territoire (le montant de cette subvention est déduit de l'enveloppe globale du financement du contrat).

Deuxième phase:

Validation du projet et signature du contrat :

Après validation du projet de contrat par le comité de suivi, l'Assemblée départementale se prononce et autorise le Président à signer le "C3D" avec la structure représentative et les maîtres d'ouvrage des opérations concernées.

Montant de la subvention :

L'enveloppe financière du contrat est calculée en fonction du nombre d'habitants sur le territoire considéré, pour 5 ans. Cette aide est modulée par deux critères fiscaux: le potentiel fiscal et l'effort fiscal du territoire considéré, soit une aide de 10 à 18 euros par habitant et par an pendant 5 années.

Opérations subventionnables :

Le C3D permet d'accompagner les projets (investissement et fonctionnement) découlant du projet de territoire. Les subventions de fonctionnement ne doivent pas représenter plus de 20% de la subvention globale et obéissent à un principe de dégressivité.

Pour les actions relevant de l'investissement, un taux maximal de 40 % du coût de l'opération s'applique, quelles que soient les actions, sous réserve qu'elles correspondent à un intérêt commun de l'ensemble du territoire et qu'elles soient sous maîtrise d'ouvrage communale, intercommunale, ou d'un bailleur social.

Dans tous les cas, le total des subventions publiques ne pourra excéder 80 % du montant HT de la dépense.

Contact : Direction du développement des territoires Tél: 01 64 14 72 17

Création de logements locatifs sociaux communaux (pour les deux communes)

Thème : Logement

Bénéficiaires : Personne Morale de droit public : Communes et EPCI

Type de dépense : Investissement

Facultative

Modalités de Vote : Commission Permanente

Contact : Direction de l'Insertion et de l'Habitat

Références : Délib CG n°4/10 séance du 15/12/2006

Définition et modalités d'attribution

Définition et montant de l'aide :

Le Conseil Général subventionne les communes et groupements de communes pour la création de logements locatifs sous réserve que le maître d'ouvrage s'engage à les louer pendant 10 ans à un loyer plafonné selon la norme du loyer PLUS (prêt locatif à usage social).

Selon ces conditions, la subvention du Conseil général s'élève à 8 % du prix TTC de l'opération plafonnée à 134 euros par m² de surface utile en zone non prioritaire et 214 euros en zone prioritaire.

Contact : Direction de l'insertion et de l'habitat Tél : 01 64 14 56 50

Logements familiaux de type P.L.I. (Prêt locatif intermédiaire) (pour les deux communes)

La Région favorise la production de logements familiaux à loyer intermédiaire de type prêt locatif intermédiaire (PLI), par l'aide à la construction.

Objectifs de l'aide

- Favoriser la production de logements familiaux à loyer intermédiaire, par une aide financière.

Bénéficiaires

- Organismes HLM.
- Sociétés d'économie mixte (SEM) de construction.
- Associations agréées.
- Collectivités territoriales.

Conditions d'éligibilité

- Financer les programmes par un PLI (prêt locatif intermédiaire).
- Être saisi dans les deux mois de l'acquisition foncière ou de la signature du bail.
- Respecter des critères de mixité sociale.
- Respecter un loyer plafond.
- Programmes de dix logements et plus : prévoir au moins 25 % de grands logements. Quatre pièces et plus, à partir de 75 m² de surface habitable.
- Prendre en compte les questions de développement durable et d'adaptation des logements aux personnes handicapées.

Nature et modalités d'intervention

- Cofinancement de travaux de construction.
- Montant des subventions :
 - o programmes réalisés en zone 1-bis : 122 euros par mètre carré de surface utile ;
 - o programmes réalisés en zone 1 : 110 euros par mètre carré de surface utile ;
 - o programmes réalisés en zone 2 : 107 euros par mètre carré de surface utile.

Démarches à entreprendre

- Saisir la Région avec un dossier de demande de subvention.
- Parmi les documents à fournir :
 - o dossier avant-projet sommaire (APS) ;
 - o permis de construire ;
 - o prix de revient et plan de financement prévisionnels ;
 - o cotation Qualitel ;
 - o projet de convention de conventionnement aide personnalisée au logement (APL).

Contact

Conseil régional

Unité société

Direction du logement et de l'action foncière, 115, rue du Bac, 75007 Paris, Loïc Gandais,

Tél. : 01 53 85 55 44, Fax : 01 53 85 55 05, loic.gandais@iledefrance.fr

Logements familiaux de type P.L.S. (Prêt locatif social) (pour les deux communes)

En participant au financement de programmes de type prêt locatif social (PLS), la Région contribue à la production de logements familiaux locatifs.

Objectifs de l'aide

- Favoriser la production de logements locatifs sociaux à loyer intermédiaire, par l'aide à la construction.

Bénéficiaires

- Organismes HLM.
- Sociétés d'économie mixte (SEM) de construction.
- Collectivités territoriales.

Conditions d'éligibilité

- Financer les opérations par un PLS (prêt locatif social).
- Respect des loyers plafonds.
- Être saisi dans les deux mois de l'acquisition foncière ou de la signature du bail.
- Respecter des critères de mixité sociale.
- Programmes de dix logements et plus : prévoir au moins 2 % de grands logements. Quatre pièces et plus, à partir de 75 m² de surface habitable.
- Prendre en compte les questions de développement durable et d'adaptation des logements aux personnes handicapées.

Nature et modalités d'intervention

- Cofinancement de travaux de construction.
- Montant des subventions :
 - o programmes réalisés en zone 1 bis : 122 euros par mètre carré de surface utile ;
 - o programmes réalisés en zone 1 : 110 euros par mètre carré de surface utile ;
 - o programmes réalisés en zone 2 : 107 euros par mètre carré de surface utile.

Démarches à entreprendre

- Saisir la Région avec un dossier de demande de subvention.
- Parmi les documents à fournir :
 - o dossier avant-projet sommaire (APS) ;
 - o permis de construire ;
 - o prix de revient et plan de financement prévisionnels ;
 - o cotation Qualitel ;
 - o projet de convention de conventionnement aide personnalisée au logement (APL).

Contact

Conseil régional

Unité société

Direction du logement et de l'action foncière, 115, rue du Bac, 75007 Paris,

Pascale Berthelot, Tél. : 01 53 85 73 91, pascale.berthelot@iledefrance.fr,

Frantz Dragaz, Tél. : 01 53 85 72 86, Fax : 01 53 85 55 05, frantz.dragaz@iledefrance.fr

Aides de l'ADEME pour l'urbanisme (pour les deux communes)

La mise en application d'une AEU permet au maître d'ouvrage de bénéficier d'une aide au taux de 50 % du coût de la prestation, ce coût étant plafonné à 20 000 euros pour les projets d'aménagement (quartier, îlot, zone d'activités...) et à 50 000 euros pour les documents d'urbanisme (SCOT, PLU...). L'éligibilité d'un projet AEU à cette aide dépend d'une instruction spécifique conduite par l'ADEME au cas par cas. Cette aide peut être complétée dans certaines régions par des aides du Conseil Régional.

Aides de l'ADEME pour les opérations d'habitat exemplaires (pour les deux communes)

Ces aides sont réservées à des opérations qui mettent en oeuvre des technologies innovantes ou émergentes dans le but de servir d'exemple et doivent être accompagnées d'une évaluation. Le taux est plafonné à 40% du surcoût.

Dans le cadre du programme national de recherche PREBAT (programme de recherche sur l'énergie dans les bâtiments), des aides peuvent être apportées à la réalisation de bâtiments particulièrement performants sur le plan énergétique s'ils sont sélectionnés dans le cadre des appels à projets régionaux communs ADEME- Région.

Contrat triennal de voirie

Thème : Voirie

Bénéficiaires : Personne Morale de droit public : Communes et EPCI

Type de dépense : Investissement

Facultative

Modalités de Vote : Commission Permanente

Contact : Direction Principale des Routes

Références : Délibération CG n° 3/01 du 28/01/2005

Définition et modalités d'attribution

Définition :

Le contrat triennal de voirie se définit par la prise en compte de travaux de strict investissement de voirie sur le domaine public et selon deux axes principaux :

- L'amélioration de la sécurité routière.
- La prise en compte de l'ensemble des modes de déplacement.

Montant de la subvention :

Le taux de la subvention du Conseil général est de 20% pour de simples travaux de strict investissement. Ce taux peut être porté à 50% dans les cas suivants :

- Aménagement visant à la réduction de la vitesse de circulation en agglomération,
- Aménagement en faveur des 2 roues (pistes cyclables) en agglomération,
- Opération accompagnant la réalisation d'un équipement intercommunal,
- Elargissement significatif de chaussée hors agglomération pour sécuriser le croisement de véhicules notamment sur les itinéraires de transports en commun,
- Création ou élargissement de trottoirs permettant une meilleure accessibilité,
- Réalisation d'aires de stationnement sécurisée pour les cars scolaires au droit d'un établissement d'enseignement pour sécuriser l'attente et la montée et descente des enfants.

Le montant des travaux subventionnables est plafonné à :

(Dampmart et Thorigny pourraient bénéficier de :)

-300 000 euros HT /an pendant 3 ans pour les communes de plus de 2000 habitants.

Un contrat à maîtrise d'ouvrage communale peut être cumulé avec un contrat triennal à maîtrise d'ouvrage d'un établissement public de coopération intercommunale, au sein duquel figureraient des opérations à réaliser sur le territoire de cette commune, sous réserve que la somme des travaux subventionnables arrêtée pour cette même commune dans le cadre de ces 2 types de contrats triennaux,

ne dépasse pas le plafond de 450 000 euros HT pour les communes recensant moins de 2 000 hab ou de 900 000 euros HT pour les communes recensant au moins 2 000 hab.

Le montant des travaux subventionnables des contrats triennaux à maîtrise d'ouvrage intercommunale est porté à :

- 1 350 000 euros HT par contrat pour un EPCI n'ayant pris la compétence voirie (en matière d'investissement) que sur une partie du linéaire à la charge de ses communes membres,
- 2 700 000 euros HT par contrat pour un EPCI ayant pris la totalité des compétences voirie (en matière d'investissement) de ses communes membres.

Il ne sera pas délivré de nouveau contrat à un maître d'ouvrage dans l'année suivant l'achèvement du précédent.

Contact : Direction principale des routes Tél : 01 64 14 71 68

Aides de l'ADEME pour le transport et les déplacements (pour les deux communes)

Les opérations nouvelles, à caractère exemplaire, peuvent bénéficier d'un financement à hauteur de 20 %, voire 30 %. En effet, l'ADEME cherche à favoriser le montage d'actions qui pourront servir de modèle à d'autres collectivités sur des thèmes tels que :

- le transport combiné,
- l'optimisation des transports de marchandises en ville,
- les nouvelles technologies de véhicule propre et économe,
- les modes de transports alternatifs comme le covoiturage.

C.L.A.I.R (Contrat Local d'Aménagement Intercommunal Rural)

Bénéficiaires : Personne Morale de droit public : EPCI; GIP; Syndicats Mixtes;

Type de dépense : Investissement

Modalités de Vote : Assemblée plénière

Contact : Direction du Développement des Territoires DDT

Références : Règlement départemental C.L.A.I.R.

Définition et modalités d'attribution

Définition de l'aide :

Un contrat CLAIR est une procédure contractuelle, entre le Conseil général et un **regroupement de collectivités**, pour assurer le développement de secteurs à dominante rurale. Un projet de territoire déterminant les enjeux et objectifs d'aménagement doit être élaboré et programmé sur 5 ans entre la structure représentative et le Conseil général.

Montant de la subvention :

Deux types de financement sont proposés par le Conseil général :

-1 Avant la signature du contrat : prise en charge de 50% de la dépense destinée à l'étude du projet de territoire, plafonnée à 75 000 euros, ou prise en charge de 80% du coût du salaire d'un agent de développement et/ou à titre exceptionnel les frais de fonctionnement de la structure représentative du territoire (avance sur l'enveloppe du contrat).

-2 Après la signature du contrat : l'enveloppe globale du contrat est calculée en fonction du nombre d'habitants, soit 20 euros, par habitant et par an. Les subventions départementales sont calculées en tenant compte des modalités des lignes habituelles du Conseil général. Pour les actions qui ne sont pas aidées habituellement par le Conseil général, il est appliqué un taux de 50 % de ce qui reste à la charge de la

collectivité. Dans tous les cas le cumul des subventions publiques ne peut excéder 80 % du montant HT de la dépense.

L'enveloppe globale peut également, dans une limite de 40% de son montant, être mobilisée sur le démarrage d'actions de fonctionnement. Dans ce cas, les subventions doivent respecter un principe de dégressivité.

Contact : Direction du développement des territoires Tél : 01 64 14 72 17

Logements des étudiants

La création de résidences conventionnées pour étudiants et apprentis est subventionnée par la Région.

Objectifs de l'aide

- Favoriser la création de résidences conventionnées pour étudiants et apprentis, par l'aide à la construction.

Bénéficiaires

- Organismes HLM.
- Sociétés d'économie mixte (SEM) de construction.

Conditions d'éligibilité

- Financer les programmes par un prêt locatif à usage social (Plus), un prêt locatif aidé d'intégration (Plai) ou un prêt locatif social (PLS).
- Surface minimum de 16 m2 à respecter pour les chambres.
- Respecter un plafond de redevance.
- Prendre en compte les questions de développement durable et d'adaptation des logements aux personnes handicapées.

Nature et modalités d'intervention

- Cofinancement de travaux de construction.
- Taux de subvention : 20 % du prix de revient éligible de l'opération.
- Plafonds :
 - o programmes Plus et Plai : 6 100 euros par place ;
 - o programmes PLS : 4 600 euros.

Démarches à entreprendre

- Saisir la Région avec un dossier de demande de subvention.
- Parmi les documents à fournir :
 - o dossier avant-projet sommaire (APS) ;
 - o permis de construire ;
 - o prix de revient et plan de financement prévisionnels ;
 - o cotation Qualitel ;
 - o projet de convention de conventionnement Aide personnalisée au logement (APL) ;
 - o grille de redevance cosignée par le gestionnaire et le maître d'ouvrage.

Contact

Conseil régional
Unité société

Direction du logement et de l'action foncière, 115, rue du Bac, 75007 Paris, Caroline Azoulay, Tél. : 01 53 85 73 71, Fax : 01 53 85 55 05, caroline.azoulay@iledefrance.fr

Diagnostics relatifs à l'amélioration du logement locatif

Thème : Logement

Bénéficiaires : Personne Morale de droit public : Communes et EPCI

Type de dépense : Fonctionnement

Facultative

Modalités de Vote : Commission Permanente

Contact : Direction de l'Insertion et de l'Habitat

Références : Délib CG n°4/01 séance du 15/12/2006

Définition et modalités d'attribution

Définition et montant de l'aide :

Le Conseil général finance un dispositif de soutien pour la réalisation d'études et de diagnostics pour l'amélioration du logement locatif :

- Aide aux études et diagnostics des Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) : subvention départementale à hauteur de 30% d'un coût d'étude plafonné à 76 000 euros TTC.
- Aide aux études pré-opérationnelles d'opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH) : subvention départementale à hauteur de 30% d'un montant d'étude plafonné à 76 000 euros TTC.

Contact : Direction de l'Insertion et de l'Habitat

Tél : 01 64 14 56 50

GUIDE D'ENTRETIENS AVEC LES HABITANTS DE THORIGNY ET DAMPMART

Adresse de l'entretien :

Type d'habitat :

Heure :

Durée :

Ambiance :

GUIDE D'ENTRETIENS AVEC LES HABITANTS DE THORIGNY ET DAMPMART

I - THEME ITINERAIRE RESIDENTIEL

A – Logement

1. Date d'installation dans le logement

- Etes-vous locataire ou propriétaire de ce logement ?
- Avant d'être dans ce logement, où habitez-vous ? Dans quel type de logement ? (pavillon, HLM, lotissement, maison de bourg, appartement... ?)

Logement	Actuel	Précédent
Année d'installation		
Commune/Département de résidence		
Type de logement (Apptmt, Maison, HLM...)		
Propriétaire/Locataire/Autre		

2. Pourquoi avez-vous choisi ce logement ?

- Choix guidé par la localisation de la commune, par le quartier, ou par le logement en lui-même ?
- Pouvez-vous mettre en ordre les raisons de ce choix, des plus importantes au moins importantes ?
- Diriez-vous que le choix de venir habiter ici était vraiment un choix, ou plutôt une obligation ?

3. On dit que les français sont plutôt mobiles...

- Y a-t'il dans votre famille une ou plusieurs personnes qui habitent régulièrement un logement autre que celui-ci ? (sans tenir compte des périodes de vacances)
- Si oui :
 - i. Pouvez-vous expliquer les raisons de cette situation ?
 - ii. Cette situation est-elle un choix délibéré, ou plutôt vécue comme une contrainte ?

4. Concernant votre logement actuel :

- Est-ce que le fait de venir habiter ici a eu un impact sur votre façon de vivre ?
- Qu'avez-vous trouvé ici que vous n'aviez pas avant ?
- Est-ce un changement plutôt heureux ou malheureux ?

B – Quartier

5. Concernant votre quartier :

- Avez-vous le sentiment d'appartenir à un quartier ? Si oui, pourriez-vous en faire une carte mentale (i.e. en définir les limites, situer quelques points)

6. Opinions sur le quartier et le logement :

- Pourriez-vous me donner les avantages de votre quartier et de votre logement ? Qu'y appréciez-vous le plus ?

Avantages	Logement	Quartier
Pour vous		
Pour les enfants		

- Pourriez-vous me donner les inconvénients principaux de votre quartier et de votre logement ?

Inconvénients	Logement	Quartier
Pour vous		
Pour les enfants		

7. Existe-t-il, pour vous, un espace intermédiaire entre votre logement et votre quartier, un espace de vie où vous vous sentez bien ? Pourriez-vous le décrire ?

8. Comment s'organise votre quartier ?

- Quelles activités pratiquez-vous à pied à l'intérieur de votre quartier ?

C – Vie de quartier

9. Quelles sont vos relations avec vos voisins ?

- Aimerez-vous qu'elles évoluent ?

10. Quelles relations entretenez-vous avec les gens qui vous entourent ?

- Qui voyez-vous en général ?
- A quelle fréquence ?
- Aimerez-vous les voir plus souvent ?

II – THEME UTILISATION DES ESPACES NATURELS

11. Fréquentez-vous des espaces naturels près de chez vous ? (Marne, bois, chemins de randonnée, parcs...)

Lieux fréquentés	Modes de fréquentation			Fréquence			
	A pied	A vélo	En voiture	Tous les jours	Pl. fois par semaine	Pl. fois par mois	Moins

12. Qu'appréciez-vous dans ces endroits ?

13. Au contraire, y a-t'il des endroits naturels que vous n'aimez pas, que vous évitez ? Pourquoi ?

14. La proximité de tels espaces naturels a-t'elle joué un rôle dans votre choix de vivre ici ?

III – THEME LOGEMENT ET MODES DE VIE PREFERES

A. Evolution des modes de vie

15. Qui dit logement dit mode de vie.

Trouvez-vous que votre logement et votre mode de vie actuels vous conviennent, ou aimeriez-vous qu'ils évoluent ? Y a-t'il un logement et un mode de vie qui vous conviendraient mieux ?

16. Si on vous libérait de toutes contraintes matérielles, quel serait votre logement rêvé ? (Individuel, collectif ? Avec ou sans jardin ? Proche du centre-ville, en périphérie ?)

17. Soyons plus réalistes maintenant.

- Si vous deviez/vouliez quitter ce logement pour un autre, quel type de logement rechercheriez-vous ? A quel endroit ?
- Croyez-vous que vous aurez les moyens financiers nécessaires à ce projet ?
- Dans combien de temps pensez-vous que vous pourriez partir ?

B. Nouveaux types d'habitat

18. A propos d'évolution des modes de vie :

- Connaissez-vous les éco-quartiers ? → présentation rapide
- Seriez-vous prêt à garer votre voiture à 5 minutes de votre domicile pour convertir les rues en espaces verts et ludiques, et éviter les nuisances sonores ?
- Seriez-vous prêt à investir dans une maison économe en énergie ? (isolation, énergie propre, ...)
- Préfèreriez-vous vivre dans un appartement collectif près du centre-ville et de la gare SNCF, ou dans une maison individuelle avec jardin, mais plus éloignée du centre-ville ?

19. D'après vous, est-ce qu'une formule d'éco-quartier est à développer ou pas ? Seriez-vous prêt à vivre dans un quartier de ce type ?

20. Pour vous, est-ce important d'avoir accès à un jardin ?

21. Seriez-vous prêt à vivre dans :

- Du collectif avec jardin ouvert à tous les résidents ?
- Du collectif avec jardin privatif (au RdC) ou balcon ?

22. Connaissez-vous les jardins familiaux ? Les pratiquez-vous ? Les pratiqueriez-vous ?

23. Aimeriez-vous avoir accès à un toit terrasse / toit végétalisé à la place d'un jardin privatif ?

24. Vous et vos voisins : qu'accepteriez-vous ? (voisins au dessus, en dessous, à côté ? Combien d'étages maximum ?)

IV – THEME RAPPORTS A LA VILLE CENTRE – DEPLACEMENTS

A. Pratique de la ville centre

25. Quelle est votre ville centre ? (votre commune, Paris, Meaux, Lagny ?)

26. Où faites-vous vos courses quotidiennes ? vos courses hebdomadaires ? vos courses plus exceptionnelles ? Pouvez-vous nous les indiquer sur la carte si c'est à Thorigny ou Dampmart ?

	Lieu
Quotidien	
Hebdomadaire	
Mensuel	
Plus rarement	

27. Vous arrive-t-il d'aller dans votre ville centre pour autre chose que pour faire les courses (travail, démarches administratives, spectacle, amis, sport...) ? Comment ? A quelle fréquence ?

	Tous les jours	Pl. fois par semaine	Pl. fois par mois	Pl. fois par trimestre	Plus rarement
Travail					
Spectacle					
Amis					
Autres...					

28. (Si cette ville centre n'est pas Thorigny, reposer la question 31 pour Thorigny)

29. Pour vous, est-il important de pouvoir aller en ville de temps, ou est-ce que cela vous est égal ?

30. Qu'est-ce que vous appréciez le plus quand vous allez en ville ?

31. Qu'appréciez-vous le moins ?

B. Déplacements

32. Pouvez-vous me citer les différents déplacements que vous avez effectués hier dans l'agglomération Marne et Gondoire, à Meaux et à Paris (ou le dernier jour de la semaine) ? Quels moyens de transports avez-vous utilisé ?

33. De quels moyens de transports disposez-vous ? Où les garez vous ? Avez-vous des difficultés à stationner ?

	Voitures	Vélos	Motos/Scooter/ Mobylettes
Nb de véhicules			
Lieu de stat. dans la journée			
Lieu de stat. le soir			

34. La question des déplacements (travail, courses, écoles) a-t-elle joué un rôle dans votre choix d'habiter ici ? De quelle manière ?

- le coût des déplacements a-t-il eu une influence ?
- cette question des déplacements a-t-elle joué un rôle plus important que le montant de votre loyer, le prix ou la localisation de votre maison, les avantages de votre logement ?

35. Avez-vous des difficultés à vous déplacer ?

36. Utilisation des transports en commun - Implantation d'une gare RER à Thorigny :

- Utilisez-vous les transports en commun ? Lesquels ? A quelle fréquence ?

	Tous les jours	Pl. fois par semaine	Pl. fois par mois	Pl. fois par trimestre	Plus rarement

- Si oui :
 - rencontrez-vous des difficultés ? Lesquelles ? Qu'amélioreriez-vous ?
 - pour aller où ? Pour faire quoi ?
 - si vous utilisez le train : comment vous rendez-vous à la gare ? Pourquoi ?

- Si non : pourquoi ?
- L'arrivée éventuelle d'une ligne RER à Thorigny changerait-elle vos habitudes ? En quoi ? (mode de vie, déplacement, fréquence d'utilisation...)
- Est-ce que cela aurait un impact sur votre lieu de résidence ? (souhait de se rapprocher de la gare, ou au contraire de s'en éloigner)

V - THEME URBANISME : DOCUMENTS D'URBANISME

- 37.** Savez-vous ce qu'est un document d'urbanisme ? Pouvez-vous m'en citer quelques uns ?
- 38.** Connaissez-vous le POS (Plan d'Occupation des Sols) ou le PLU (Plan Local d'Urbanisme) de votre commune? L'avez-vous déjà vu ?
- 39.** Avez-vous été amené à consulter le POS de votre commune avant de prendre la décision de venir habiter ici ? Si oui, cette consultation a-t-elle joué un rôle sur votre décision ?
- 40.** Savez-vous ce qu'est un SCoT ? Savez-vous qu'un SCoT est en cours de réalisation ?

CONCLUSION : DONNEES STATISTIQUES

		Homme	Femme	Enfant1	Enfant2	Enfant3	Nb total enfants à charge
Age							
Niveau d'études	Sans instruction						
	Brevet						
	CAP-BEP						
	Bac						
	Etudes secondaires						
Métier							
CSP							
Lieu de travail ou école							
Moyen de locomotion principal							

	4(34)30-1	4(29)35-2	8(46)37-2	3(31)46-2	5(40)47-1	1(16)47-1
Comment avez-vous été amené à venir vivre ici ?	logement trouvé par le travail du mari	recherche grand logement	famille s'est agrandie	cout moins cher	grace au 1% patronat du mari ont pu venir habiter ici	avoir logement plus grand
	n'était pas cher	dans endroit pas trop bruyant	coté campagne	envie de campagne		
		rester dans le secteur	tranquilité	envie de faire construire		
	obligation	choix	choix	choix	obligation	obligation (pas d'autres logements sociaux sur Dampmart
Est-ce que le fait de venir habiter ici a eu un impact sur votre façon de vivre ?	plus calme	non	doit prendre la voiture quoi qu'elle fasse	non	meilleur cadre de vie	non
		a part qu'ils utilisent plus la voiture (enfants)				
		plus de calme				
Clos Richard						Clos Fleuri
	4	4	8	3	5	1
Dans votre logement	calme	grande maison	tranquilité	rien de particulier	grand	rien de particulier
	grand				pas cher	
	pas cher					

Dans votre quartier	rien de particulier	très calme	bonne entente avec voisinage	environnement	rien de particulier	parc agréable
		peuvent se ballader avec les enfants		isolement		
		petite école de village				
Dans votre logement	le train	aucun	C'est interdit de se stationner juste en face de chez eux donc difficultés à se garer	aucun	il faudrait rénover les sols	aucun
	manque une chambre pour le deuxième enfant					
Dans votre quartier	aucun	excentré	aucun	transport pour les enfants pas pratique	aucun	pas beaucoup de commerces
		dépendance à la voiture				problème de transports
		ca grimpe beaucoup				manque de bancs
						problème de bacs à sable
4 4			8	3 5	Clos Fleuri 1	
Qu'appréciez-vous dans les espaces naturels ?	sympa	y vont que pour promener les enfants	tranquillité	nature	pas de voitures	calme
	voir les bateaux	aiment le calme, les paysages	bien aménagé autour de la Dhuis	sauvage	se relaxer	tranquillité
	baignade du chien	sécurité				

oui	oui	non	non	oui	non
	si pas d'enfants				doit couter cher
oui	non	non	oui	oui	ne se sent pas concernée car pas de voiture
	en cas d'urgence pour les enfants				
oui	oui	oui	oui	oui	non
	mais uniquement sur de la nouvelle construction				coût
collectif	maison	individuel	périphérie	collectif	centre ville

					Clos Fleuri
4	4	8	3	5	1
oui	oui	oui	oui	oui	oui
oui	oui, intéressant pour acheter des jeux en commun pour les enfants et plus de place	non	non	oui	oui
non	oui, jardin	oui, jardin	oui, jardin	oui	oui
oui	oui	non c'est trop de travail et pas à côté	non	non n'irait pas si ce n'est pas autour de l'habitation	non
oui	oui si bien sécurisé	oui	oui	oui	oui
4	4	8	3	5	1
4 étages maximum	acceptent de vivre en collectif, l'ont déjà fait	3-4 étages maximum	pas de voisins, aime l'isolement	4 étages maximum	bien comme elle est dans du R+4

Clos Fleuri

4	4	8	3	5	1
non	oui	oui	non	non	non
	ne voulaient pas avoir trop de temps de transports pour aller travailler	à l'époque elle travaillait à paris elle prenait le train		ca coute plus cher car la voiture est devenue nécessaire	

4	4	8	3	5	Clos Fleuri 1
parfois	non	rarement	oui	parfois	oui
			le train plusieurs fois par mois, pour paris, raisons professionnelles	le train et le bus	bus
				pas assez d'horaires de bus	horaires de bus nazes
					mauvaise desserte
non	non	non	non	non	oui serait contente

3(18)48-1

5(38)51-1

2(17)54-1

4(36)60-2

2(25)63-2

1(4)65-2

6(39)65-1

venue pour travailler en région parisienne	s'installer à la campagne	avoir un appartement plus grand	à partir d'une rencontre	se rapprocher de la famille	Voulaient construire et devenir propriétaires	cherchaient plus grand
appartement des beaux-parents	avaient de la famille dans le 93 mais préféraient le 77			prix terrain attractif	Moins cher qu'à Lagny	prix terrain intéressant
	ont trouvé le terrain			faire construire	Il fallait une maison de plein pied pour sa fille handicapée	allaient camper dans la forêt des Vallières
	ont fait construire					
opportunité	choix	obligation (pas choix sur dampmart	choix et opportunité	choix	choix	choix
non	a beaucoup augmenté leur temps de transport	non	plus loin pour aller travailler, mais maintenant a son entreprise sur Thorigny	la femme a arrêté de travailler	Esprit village	plus proche de la campagne
	plus de liberté		ne peut pas aller sur Paris sur un coup de tête	campagne	Amis avec les voisins	village rural
	plus de tranquillité		Contente de sa maison du cadre dans lequel elle vit, du calme	tranquillité		nature toute proche
	ont l'impression d'être en vacances le weekend		création d'une famille	plus de temps de déplacement		jardin plus grand

3	5	2	4	2	1	6
loyer raisonnable	rien de particulier	rien de particulier	Bien situé	Grand terrain	Belle vue	confort
			jardin	Se suffisent à eux même avec leur potager	Beau jardin	clair
			calme	Ils sont en angle dc pas encaissé entre 2 maisons.	Calme, joli	on a ce qu'il faut
				Petit eden		

parc agréable	pas loin des écoles et CV	parc agréable	calme	Tranquillité	Vie avec les voisins	C'est en hauteur donc il y a moins de brouillard
	tranquillité			Pas de voiture sur le trottoir		calme
	très bien localisé			Proximité de la Dhuis		Pas de bruit du chemin de fer
	pratique pour aller à paris ou lagny			Pas de soucis avec les voisins		agréable
aucun	aucun	pas de chauffage	Impôts locaux trop élevés	Un peut excentré de Dampmart	Pas assez bien étudiée pour fauteuil roulant	pas de plein pied
		pas le câble				
pas de commerces	aucun	pas de commerces	Résidence galiénni pas agréable il faudrait reloger ces personnes dans des logements décents	aucun	Mauvaise accessibilité au centre bourg mais c'est un choix pour être au calme	Le quartier a changé, c'est moins rural qu'avant
problèmes de transport		problème de transports				Il y a plus de circulation
manque de bancs		manque de bancs				C'est 1 peu plus bruyant
problèmes avec le bac à sable		se sent pas écoutée				Un peu loin du bourg

Clos Richard

3	5	2	4	2	1	6
calme, tranquillité	tranquillité	calme, tranquillité		rencontrer des nouvelles personnes	calme	de très beaux paysages
bâteaux, canards	calme	verdure		Les paysages	Aiment la nature « entretenue » mais pas trop	
verdure	se promener sans voitures et sans pollution	bâteaux, canards				

non	oui	non	oui	oui	Oui	oui
	côté campagne		cadre de verdure agréable	ne pas avoir à prendre la voiture pour s'y rendre	profiter de la nature, du vert, de l'air et fuir la pollution de Paris	
3(18)48-1	5(38)51-1	2(17)54-1	4(36)60-2	2(25)63-2	1(4)65-2	6(39)65-1

grand pavillon	maison indiv	grand pavillon	maison avec du charme	grande terrasse	1 grande maison avec 1 jardin et des voisins.	logement individuel de plein pied
grand jardin	jardin	grand jardin			Le leur	avec un jardinet
proche CV	proche CV	voisns autour				
voisins autour		proche du centre-ville				
					Peut être changer la largeur des portes « et encore »	
			plus petit	collectif ou non	très effrayés à l'idée de partir	près du centre et des commodités
				proche du centre et d'une gare		
3(18)48-1	5(38)51-1	2(17)54-1	4(36)60-2	2(25)63-2	1(4)65-2	6(39)65-1

3	5	2	4	2	Clos Richard 1	6
non	oui	non	oui	oui	oui	non

se sent peu concernée	non	se sent peu concernée	oui	oui	oui	oui
			mais densité lui fait peur, veut préserver son intimité		C'est l'avenir	
oui	non	non	oui	oui	Non	oui
	confort		courses à porter		trop contraignant	
non	oui	non	oui	oui	oui	oui
		c'est un truc pour les jeunes			Mais trop vieux pour rentabiliser	
au milieu	maison	au milieu	au milieu	proche gare		maison

Clos Richard

3	5	2	4	2	1	6
oui	oui	oui	indispensable avec le chien	oui	Très important	oui
oui	non	oui	oui si bien entretenu	oui	Non car des gens sont irrespectueux	non
oui (préfère terrasse)	oui, jardin	oui	oui jardin	oui	oui	oui
non	non	oui	non veut pas de potager	oui	Non pas utilité en ont déjà un	oui
oui	non	oui	oui avec pelouse	oui	non	oui

3	5	2	4	2	1	6
vit déjà dans du collectif R+4	pas de collectif	R+4 très bien	uniquement voisins sur les côtés	3 étages maximum	Peu importe	pas plus de 4 étages
	après réflexion 2-3 logements ca irait			mixité générationnelle	L'important est d'en avoir	

Clos Richard

3	5	2	4	2	1	6
non	non	non	oui	oui	non	oui
			avaient vu que dampmart était bien desservi en transports en commun, qu'ils pouvaient aller facilement à Lagny et Paris		Il vaut mieux perdre 2h et vivre dans la nature	travaillait dans une commune voisine
					On se sent chez soi dès qu'on est dans la voiture	

					Clos Richard	
3	5	2	4	2	1	6
non	oui	non	non	non	oui à l'occasion	parfois
	que train pour aller passer la journée à Paris				Train et bus à l'occasion, vont tester le PAM (transport pour dandicapés)	le train pour Paris
			doublerait le temps de trajet	retards de train		pas assez de parking à la gare
				bus ne passent pas assez tard		
				mauvaises correspondances		
non	non	non	non	non	non	non

3(26)68-2

2(30)70-1

7(41)73-2

1(28)77-1

rester dans la vallée de Chevreuse	coup de cœur pour la maison	vit à dampmart depuis sa naissance	épouse habitait à dampmart
	rentrait dans leur budget	famille s'est agrandie	
		terrain appartenait aux parents	
obligation	choix	choix	choix
rompu leurs relations ac leurs amis	de l'espace, un jardin	non	jardin et terrasse
bcp de mal à se faire à Dampmart	pas les mêmes bruits qu'en immeuble, plus tranquilles	peut être plus d'entretien pour le jardin et la maison	meilleure qualité de vie
	reçoivent plus souvent		

Maisons

3

2

7

1

rien de particulier	Tranquillité, impasse	taille	qualité de vie
	jardin	le fait de l'avoir fait construire	

pour des raisons matérielles	de localisation
6	11
choix	contrainte

non	social -
6	4

cadre de vie (environnement)	matériel
11	11
18	0

Aspect de village, à conserver	Proximité de la gare	tranquillité	Proximité de la gare du TC
	Proximité de la nourrice	calme	
aucun	aucun	aucun	Trop grand jardin donc difficile de l'entretenir.
il faudrait interdire la tonte le dimanche	Problèmes pour les transports en commun et pour les écoles	On entend plus les avions qu'avant mais n'empêche pas de dormir	aucun
Les motos passent par l'aménagement de la Dhuis.			

Maisons

3

2

7

1

	la nature	changer d'air	
	agréable avec les enfants	prendre le soleil	

cadre de vie (environnement)	matériel
1	7
7	0

humain social	humain ambiance enfants, aménagé/sécurité
1	7
non	oui

non	non	oui	non
		besoin de nature à proximité	
3(26)68-2	2(30)70-1	7(41)73-2	1(28)77-1

9	7
---	---

en bretagne	bretagne	vivre en bretagne	voudrais vivre en bretagne
grande maison traditionnelle	pas un pavillon mais un petit logement		
	se rapprocher de la gare		un peu trop grand quand meme
pourquoi pas du collectif		plus petit jardin	petit pavillon
en bretagne			
3(26)68-2	2(30)70-1	7(41)73-2	1(28)77-1

--	--

3	2	7	Maisons 1
non	non	non	non

oui	oui	oui	oui
mais pas toute la vie, sympathique momentanément			
non	oui	oui	oui
pas commode			
oui	oui	oui	oui
proche gare	proche gare	proche comm	centre ville

			Maisons individuelles Dampmart
3	2	7	1
oui	oui	oui, même si très petit	oui
non	non	oui	oui
oui, jardin	oui	oui, balcon	non
non	non	non	non
oui	oui	oui	oui
3	2	7	1
pas de limite d'age aux collectifs s'ils sont bien construits	rassurant d'avoir des voisins	collectif sans bruits de voisinage ne la dérange pas dutou	4-5 étages maximum
mais refus du collectif			

Maisons

3

2

7

1

oui	Non	ne s'est pas posée	oui
ne voulaient pas passer plus de temps qu'avant pour se rendre au travail	mais si c'était à refaire ils y réfléchiraient, ça coûte cher	disposaient de deux voitures	pour le travail à l'époque

3	2	7	Maisons 1
parfois	oui	presque jamais	oui
bus	train		le bus pour aller à lagny et rapporter les courses
pas d'arrêt devant chez eux	gros problèmes de circulation des bus (trop gros et inutiles en heure creuse)		un seul bus pour aller au marché de Lagny le dimanche
pas de ligne directe jusqu'à Torcy	que deux bus le dimanche pour le marché de Lagny après 20h il n'y a plus de bus et le samedi il y en a moins que le reste de la semaine		il faut parfois attendre les bus
non	non	non	non

financier	attachement sentimental	accès à la propriété
10	3	5
opportunité		

social +	déplacement +	déplacement -	déplacement- matériel
21	0	6	0

localisation (équipements)	financier	vie sociale	
1	3	0	LOGEMENT
8	0	3	QUARTIER

localisation (equipements)	financier	vie sociale	
2	1	0	LOGEMENT
12	0	1	QUARTIER

naturel antisocial	naturel ambiance verte
9	10
ambiance	localisation

2	3
---	---



	1 (2)87	2(3)70	3(6)70
Comment avez-vous été amené à venir vivre ici ?	Se rapprocher des enfants et petits enfants	Accession à la propriété	Cherchait petit logement
	Appartement très sympathique	Logement plus calme	N'a rien trouvé à lagny
			Apprécie thorigny
Choix/besoin?	Besoin et choix	choix	départ mais contrainte

	1 (2)87	2(3)70	3(6)70
Est-ce que le fait de venir habiter ici a eu un impact sur votre façon de vivre ?	Voit sa famille	content	non
			Ont leurs amis ici
Changement plutôt :	Heureux	Heureux	Malheureux (maladie)

		1 (2)87	2(3)70	3(6)70
Qu'appréciez-vous le plus :	Dans votre logement	Cour, cave	Copropriété donc plus de liberté	Proximité de tout ce qui est médical, église, banque, courses dans le quartier gare
		situation	Ascenseurs, confort, garage	
		Charme intérieur	Pas d'enfants donc pas de dégradation	
			Belle vue	
	Dans votre quartier	Proche du parc		Calme (1seule fois en 10ans il y a eu une bagarre de jeunes)
		Proche de l'APA		
		Proche de la Marne		
Qu'appréciez-vous le moins :	Dans votre logement		Trop petit,	
	Dans votre quartier	Trop de voitures et mauvaise circulation à cause des voitures stationnées	Stationnement encore pire que avant les bornes et les gens stationnent sur des trottoirs piétons	Rue très passante
		Manque de stationnement (1 garage pour 2 voitures par logement)		

		« beaucoup de noirs mais bon, ils ne sont pas désagréables »		
--	--	--	--	--

	1 (2)87	2(3)70	3(6)70
Qu'appréciez-vous dans ces endroits ?	S'asseoir sur un banc et regarder autour	Bien aménagé	Bord de marne Lagny bien aménagé
	Calme, vert, nature		
La proximité de tels espaces naturels a-t-elle joué un rôle dans votre choix de vivre ici ?	oui		non

	1 (2)87	2(3)70	3(6)70
Si on vous libérait de toutes contraintes matérielles, quel serait votre logement rêvé ?		Collectif à 100%	Appartement
		Avec balcon	Plus grand
		Sans jardin	

Si vous deviez/vouliez quitter ce logement pour un autre, quel type de logement rechercheriez-vous ? A quel endroit ?	La question ne se pose pas aime sa vie d'aujourd'hui	Ne veut pas bouger	Dans le centre de thorigny
Comment ?			Plus grand

	1 (2)87	2(3)70	3(6)70
Connaissez-vous les éco-quartiers ?	non	non	Non
			vu à la télé les maisons bois mais n'en veut pas ici (esthétique)
Seriez-vous prêt à garer votre voiture à 5 minutes de votre domicile ?	oui	non	non
Seriez-vous prêt à investir dans une maison économe en énergie ?	Non	Non	Non
			trop âgés

	Préféreriez-vous vivre dans un appartement collectif près du centre-ville et de la gare, ou dans une maison individuelle avec jardin, mais plus éloignée du centre-ville ?			appartement
--	--	--	--	-------------

		1 (2)87	2(3)70	3(6)70
Pour vous, est-ce important d'avoir accès à un jardin ?		Oui,	Bof, un balcon suffit	Non
Seriez-vous prêt à vivre dans :	Du collectif avec jardin ouvert à tous les résidents ?		Non	
A la place d'un jardin privé, aimeriez-vous pouvoir profiter :	Du collectif avec jardin privatif (au RdC) ou balcon ?		non	
	D'un jardin familial/ouvrier ?	Pas d'avis	non	
	D'un toit terrasse/végétalisé ?	non	Non	
			Pas dans les mœurs comme dans les pays du sud	

		1 (2)87	2(3)70	3(6)70
Vous et vos voisins : qu'accepteriez-vous ?		Peu importe le nombre de voisins tant qu'il se situe tout en haut du bâtiment	Peu importe	Peu importe du moment qu'ils soient calmes
		Sinon individuel	Max 3-4 étages	Aime entendre les voisins rentrer

	1 (2)87	2(3)70	3(6)70
La question des déplacements a-t-elle joué un rôle dans votre choix d'habiter ici ?	non	non	non
	Logement en premier	Loyer en premier	

	1 (2)87	2(3)70	3(6)70
Utilisez-vous les transports en commun ? Pour aller où ?	Taxi pour personnes âgées pour faire courses	Train pour paris	non
Rencontrez-vous des difficultés ?	Manque de lisibilité pour les bus	non	Trop compliqué et ne connaît pas
L'arrivée éventuelle d'une ligne RER à Thorigny changerait-elle vos habitudes ?	non	Serait un avantage pour se rendre dans d'autres quartiers de Paris	non

Collectifs du bourg de Thorigny

4(7)80	5 (locataire)(12)30	6(13)40	7(15)80	8(19)74
pas loin de paris	Proche travail	Accession à la propriété	proche de la gare pour paris	vit depuis toujours à Thorigny
fait campagne	Proximité gare	Proximité travail		avoir un logement plus grand
	Loyer attractif	Ligne SNCF		plus proche de la gare
		dans une ville mais avec une ambiance de campagne		plus proche des commerces de proximité
choix	obligation	choix	choix	choix (du quartier en premier, car ne peut plus se déplacer)

Collectifs du bourg de Thorigny

4(7)80	5 (locataire)(12)30	6(13)40	7(15)80	8(19)74
Non	Tout a changé	Plus dépendante de la voiture	non	non
On peut garder une vie citadine	Quitter sa famille, ses amis			
Plus calme	Vie en collectif			
	bruit			
heureux	Heureux malgré tout	Heureux sans plus	heureux	heureux

Collectifs du bourg de Thorigny

4(7)80	5 (locataire)(12)30	6(13)40	7(15)80	8(19)74
Très bien	Pas cher	Bien conçu	chauffage individuel	grand
immeuble calme	balcon	Grand	bien situé, balcon toujours ensoleillé	balcon
	exposition	Bien localisé		proche de tout
	Cave + box+ parking fermé	lumineux		premier étage
Proximité des commodités	Gare grande lignes (Chessy)	proximité des services	retiré de la rue	calme et entouré de verdure
gare	Poste et mairie	proximité de la gare	pas trop grand donc tout le monde se connaît	bien situé au centre de la ville
tranquille	Supérette casino pour dépanner		bonne ambiance	proche gare
	Gare transilien			
	Collectif	vieux	murs mal insonorisés	aucun
	Bruit des voisins			
	Bruit des trains			
	petit			
		circulation rue Gambetta (bruit et pollution)	manque d'un jardin	manque de commerces par rapport à l'ancien temps
		Problèmes pour trouver du stationnement		problèmes de transport

--	--	--	--	--

Collectifs du bourg de Thorigny

4(7)80	5 (locataire)(12)30	6(13)40	7(15)80	8(19)74
agréable	Se balader	contact avec la nature	nature, environnement	prendre un bol d'air
	voir des amis		voir les bateaux	être tranquille
	bronzer		vivant	voir les canards et la mécanique en action (bateaux)
Non mais apprécie vivre dans un tel environnement	oui	oui	non	oui
				car elle n'a pas de jardin

Collectifs du bourg de Thorigny

4(7)80	5 (locataire)(12)30	6(13)40	7(15)80	8(19)74
	Maison individuelle	maison		la question ne se pose pas à son âge, a vécu en pavillon
	jardin et garage	petit bout de jardin		
	Proche du centre	en périphérie		
	maisons doivent être séparées			

	appartement plus grand		appartement	collectif
	en accession à la propriété		proche gare et centre ville	pratique
	avec un balcon ou en RDC avec un peu de pelouse			proche commodités
				entourée
Appartement neuf	Plus grand		ascenseur	

Collectifs du bourg de Thorigny

4(7)80	5 (locataire)(12)30	6(13)40	7(15)80	8(19)74
non	non	Oui	oui	oui
				"ce sont les quartiers dans lesquels tous les gens se rencontrent souvent et discutent ensemble »
Non	oui	oui	oui	oui
surtout pour les courses				mais il ne faut pas que les courses soient trop lourdes
pb d'insécurité				
Non	oui			
trop âgés				

appartement	maison	maison	appartement	collectif
-------------	--------	--------	-------------	-----------

Collectifs du bourg de Thorigny

4(7)80	5 (locataire)(12)30	6(13)40	7(15)80	8(19)74
Non	non	oui	oui	non
oui		oui	oui	oui
Oui		Oui	non	oui
balcon		balcon	inconvénients du rez-de-chaussée	balcon
oui		Non	non	non
		Trop loin		
non		oui	non	oui
				se pose des questions sur les contraintes techniques

Collectifs du bourg de Thorigny

4(7)80	5 (locataire)(12)30	6(13)40	7(15)80	8(19)74
Peu importe du moment qu'ils ne font pas de bruit	maximum sur 5 étages	maximum 4 ou 5 étages	R+3	collectif ne la dérange pas du tout

Collectifs du bourg de Thorigny

4(7)80	5 (locataire)(12)30	6(13)40	7(15)80	8(19)74
oui	oui	oui	oui	oui
Aurait pas aimé habiter à Dampmart par exemple	proximité d'une gare pour rentrer chez ses parents le week-end.	a proximité des TC au cas où la voiture tombe en panne	se rapprocher de la gare	accessibilité centre et gare
Besoin des transports en commun	gare accessible à pied	habiter au nord pour ne pas avoir à traverser pont en X pour aller au travail		

Collectifs du bourg de Thorigny

4(7)80	5 (locataire)(12)30	6(13)40	7(15)80	8(19)74
non	Train pour aller à gare de Chessy (week-ends)	oui pour Paris, Chelles et Meaux	bus et train	parfois mais c'est galère
	Prend trop de temps	il n'y en a pas assez souvent, ce n'est pas rare qu'un train ne passe pas	pas toujours de la place assise	oui, il faut traverser la passerelle à pied, les taxis sont toujours à chessy mais pas à
Non préfère le train au RER car plus sécurisant et plus agréable	Oui plus rapide pour Chelles et Val d'Europe	oui car augmenterais les fréquences		

9(20)47	10(33)42
vit depuis toujours à Thorigny	
logement plus grand	
plus proche des services et commerces	
être près de la gare	
choix (moins cher qu'une maison)	opportunité

9(20)47	10(33)42
a un balcon pour mettre ses fluers	non
sinon mêmes activités et pratiques de la ville	
heureux	heureux

Comment avez-vous été amené à venir vivre ici ?

Choix/besoin?

Est-ce que le fait de venir habiter ici a eu un impact sur votre façon de vivre ?

Changement plutôt :

9(20)47	10(33)42
Balcon	Très clair
grande taille	exterieur agréable avec la verdure
orientation	donne pas sur la rue.
proximité CV, mairie, esplanade	
commerces	
gare	
vieillot	Trop petit
personnes âgées pas très ouvertes	pas assez de rangement
manque de commerces de proximité	
problèmes de transports	

Qu'appéciez-vous le plus :	Dans votre logement
	Dans votre quartier
Qu'appéciez-vous le moins :	Dans votre logement
	Dans votre quartier

--	--

--	--

9(20)47	10(33)42
changer d'air	beau parc bien entretenu
prendre le soleil	
oui	non
important d'avoir de la verdure mais un parc urbain suffit, pas besoin de nature avec un grand N	

9(20)47	10(33)42
maison	grand appartement sur l'île saint Louis à Paris
jardin	besoin contact avec la ville
pas loin du CV et de la gare	

Qu’appréciez-vous dans ces endroits ?
La proximité de tels espaces naturels a-t-elle joué un rôle dans votre choix de vivre ici ?
Si on vous libérait de toutes contraintes matérielles, quel serait votre logement rêvé ?

leur maison avec jardin	plus vers la ville
sur Lagny ou Thorigny	
	plus grand

Si vous deviez/vouliez quitter ce logement pour un autre, quel type de logement rechercheriez-vous ? A quel endroit ?

Comment ?

9(20)47	10(33)42
non	non
oui	oui
oui	oui

Connaissez-vous les éco-quartiers ?

Seriez-vous prêt à garer votre voiture à 5 minutes de votre domicile ?

Seriez-vous prêt à investir dans une maison économe en énergie ?

individuel	proche CV
------------	-----------

9(20)47	10(33)42
oui	non
non	oui
oui	oui
jardin privatif	balcon
oui	non
si pas trop loin	
pourquoi pas	oui

9(20)47	10(33)42
le collectif ne la dérange pas dutou	3-5 étages maximum

Préfèreriez-vous vivre dans un appartement collectif près du centre-ville et de la gare, ou dans une maison individuelle avec jardin, mais plus éloignée du centre-ville ?
--

--

Pour vous, est-ce important d'avoir accès à un jardin ?	
Seriez-vous prêt à vivre dans :	Du collectif avec jardin ouvert à tous les résidents ?
A la place d'un jardin privé, aimeriez-vous pouvoir profiter :	Du collectif avec jardin privatif (au RdC) ou balcon ?
	D'un jardin familial/ouvrier ?
	D'un toit terrasse/végétalisé ?

Vous et vos voisins : qu'accepteriez-vous ?

9(20)47	10(33)42
oui	non
a besoin des TC	
être proche des médecins, kiné	

9(20)47	10(33)42
tous les jours pour aller au travail	le train tous les jours pour travailler
aucun pour aller à lagny, mais très difficile pour se déplacer au sein du	
non	ne se prononce pas

La question des déplacements a-t-elle joué un rôle dans votre choix d'habiter ici ?

Utilisez-vous les transports en commun ? Pour aller où ?

Rencontrez-vous des difficultés ?

L'arrivée éventuelle d'une ligne RER à Thorigny changerait-elle vos habitudes ?

Maisons individuelles des Thuilliers			
1(5)74	2(10)75	3(22)35	4(23)36
travail à thorigny	voulaient devenir proprios	choix du logement	accession à la propriété
Situation proche gare et commerces	taille		rester dans la région
	localisation		beau logement
	prix		
obligation	choix	choix	choix

Maisons individuelles des Thuilliers			
1(5)74	2(10)75	3(22)35	4(23)36
oui	non	non	moins d'activité et de services disponibles
Ville a changé avant c'était un village de campagne			activités et impôts coûtent plus cher
indéfini	heureux	heureux	heureux

Maisons individuelles des Thuilliers			
1(5)74	2(10)75	3(22)35	4(23)36
	pas de loyer	tranquillité du fait de l'impasse	jardin
	chez nous		
	plain-pied		
	confort, plus de place		
Proche des commodités	pas loin de la gare	Proximité de la gare et des écoles	proximité des transports
	bonne entente ac les voisins		écoles proches
	quartier jeune		
	rien		
		aucun	logement mitoyen
Circulation	problèmes d'assainissement	aucun	difficultés stationnement
Nuisance sonore	mairie a obligé d'élargir le chemin...		route de Claye dangeureuse

--	--	--	--

Maisons individuelles des Thuilliers			
1(5)74	2(10)75	3(22)35	4(23)36
Aménagé	calme	aménagé pour les enfants	être dehors
	nature	agréable	la végétation
	espace		
	oui	non	non

Maisons individuelles des Thuilliers			
1(5)74	2(10)75	3(22)35	4(23)36
	gd terrain	logement écologique	maison isolée
	campagne		avec jardin
			plutôt près du centre

Individuel	surtout pas du collectif	logement écologique	non pas maintenant

Maisons individuelles des Thuilliers			
1(5)74	2(10)75	3(22)35	4(23)36
non	non	non	non
oui		oui	oui,
			si il y a un garage sécurisé
oui	oui	oui	oui

Surtout pas de collectif	cv	maison	proche gare
--------------------------	----	--------	-------------

Maisons individuelles des Thuilliers			
1(5)74	2(10)75	3(22)35	4(23)36
Non	oui	oui	oui
non	non	non	non
non	non		oui

non	oui	oui	oui
Bien pour les personnes en logement social	si se retrouvent en appartement		
Non	pk pas, mais en dernier recours	non	oui
car elle n'a pas besoin d'espace extérieur		jardin privatif pour la sécurité des enfants	
Maisons individuelles des Thuilliers			
1(5)74	2(10)75	3(22)35	4(23)36
Peu importe	oui mais pas collés ou entassés	plutôt répartis à l'horizontale	3 étages maximum

Maisons individuelles des Thuilliers			
1(5)74	2(10)75	3(22)35	4(23)36
	non	oui	non
		proximité de la gare pour se rendre au travail	TC prend trop longtemps donc prend la voiture
non tout est à côté		sens interdits	

Maisons individuelles des Thuilliers			
1(5)74	2(10)75	3(22)35	4(23)36
Jamais pas utile, ou train quand va à paris	non	non car ne travaille plus sur paris	parfois pour aller au travail (train + RER)
	attente		dure 1h de plus qu'en voiture
	manque de sécurité		
Oui elle le prendrait		oui, il y aurait moins d'attente, plus d'horaires, ce serais plus rapide	

	1(8)43	2(11)33
Comment avez-vous été amené à venir vivre ici ?	Accession à la propriété	Accession à la propriété
	campagne	Ville qu'ils aiment bien et originaires d'ici
	proche de Paris	Prix attractif
Choix/besoin?	choix	choix

	1(8)43	2(11)33
Est-ce que le fait de venir habiter ici a eu un impact sur votre façon de vivre ?	Pas de changement	non
	Plus de tranquillité	
	Vie avec voisins	
Changement plutôt :	heureux	heureux

		1(8)43	2(11)33
Qu'appréciez-vous le plus :	Dans votre logement	Proche du travail	Proche du lieu de travail
		le silence	Proximité des écoles, gymnase, stade
			plus de soleil que sur Lagny
	Dans votre quartier	Proximité des écoles	calme car il n'y a pas de route passagère
		beaucoup d'enfants donc ils se retrouvent	
Qu'appréciez-vous le moins :	Dans votre logement	bruit du week end	jardin est un peu petit
		le vent	
	Dans votre quartier		

--	--	--	--

	1(8)43	2(11)33
Qu’appréciez-vous dans ces endroits ?	grand air	
La proximité de tels espaces naturels a-t-elle joué un rôle dans votre choix de vivre ici ?	Oui	oui
	, « à la campagne »	

	1(8)43	2(11)33
Si on vous libérait de toutes contraintes matérielles, quel serait votre logement rêvé ?	maison individuelle	
	jardin	
	Avec techniques écologiques	
	en périphérie	

Si vous deviez/vouliez quitter ce logement pour un autre, quel type de logement rechercheriez-vous ? A quel endroit ?	logement plus petit avec jardin,	Ne changerait rien car pas le temps d'entretenir
	plus proche du centre ville	
	de plein pied	
Comment ?	Avoir un sous sol	Avoir une meilleure desserte en bus

	1(8)43	2(11)33
Connaissez-vous les éco-quartiers ?	non	non
Seriez-vous prêt à garer votre voiture à 5 minutes de votre domicile ?	non	non
		« l'écologie oui jusqu'à un certain point »
Seriez-vous prêt à investir dans une maison économe en énergie ?	oui	oui

Préfereriez-vous vivre dans un appartement collectif près du centre-ville et de la gare, ou dans une maison individuelle avec jardin, mais plus éloignée du centre-ville ?	individuel ac jardin loin du cv	loin ds maison indiv

		1(8)43	2(11)33
Pour vous, est-ce important d'avoir accès à un jardin ?		oui	oui
Seriez-vous prêt à vivre dans :	Du collectif avec jardin ouvert à tous les résidents ?	Non	Non
A la place d'un jardin privé, aimeriez-vous pouvoir profiter :	Du collectif avec jardin privatif (au RdC) ou balcon ?		refus du collectif
	D'un jardin familial/ouvrier ?	oui	non
	D'un toit terrasse/végétalisé ?	non	
			Bof, ne valent pas un jardin mais c'est toujours un espace vert.

		1(8)43	2(11)33
Vous et vos voisins : qu'accepteriez-vous ?		Pas de collectif	Peu importe
		Chacun chez soi	Ne dérangent pas

	1(8)43	2(11)33
La question des déplacements a-t-elle joué un rôle dans votre choix d'habiter ici ?		
	Finalement la gare c'est pas pratique	Mal desservi

	1(8)43	2(11)33
Utilisez-vous les transports en commun ? Pour aller où ?	Non, pas dans les habitudes	Bus et train (pour Paris en heure de pointe) mais très rare
Rencontrez-vous des difficultés ?	Il faudrait que les TC aillent plus vite	Mauvaise desserte
		Trop peu fréquent
		coût
L'arrivée éventuelle d'une ligne RER à Thoiry changerait-elle vos habitudes ?	Oui, ils l'utiliseraient	

Moulins à vent			
3(14)40	4(27)35	5(35)35	6 (43)48
accession à la propriété, faire construire	logement proposé par le patron	se rapprocher du travail	voulaient maison plus gde, ac 2ème sdb
aggrandissement de la famille	connaissaient thorigny	cherchaient terrain à construire	voualeint plus d'intimité, ce que permet une maison ac étages
budget	ca les arrangeaient que ca soit proche de la 104 pour aller travailler		voulaient rester à T pour garder les mêmes relations pour les enfants
coin sympa avec les avantages de la ville			
contrainte	opportunité mais pas choix	choix	choix

Moulins à vent			
3(14)40	4(27)35	5(35)35	6 (43)48
temps de trajet rallongé	habitat individuel	non	non
demande de mutation	moins de problèmes de bruit, ambiance paisible et plus conviviale	plus de tranquillité	
heureux	heureux	heureux	

Moulins à vent				Qu’appréciez-vous le plus :
3(14)40	4(27)35	5(35)35	6 (43)48	
grand	Calme	un jardin	assez gd pour qu'ils ne se marchent pa sur les pieds	
biensitué				
fonctionnel				
pas les uns sur les autres				
	enfants jouent dans le bassin de rétention, en toute sécurité	Tranquille	voisins s'entendent bien	
			très belle vue sur les champs	
jardin pas assez grand				
manque d'espaces de vie commun, pas de bancs	Trottoirs détruits	problèmes de stationnement	certains habitants des "maisons de ville" du quartier ne sont pas respectueux	
excentré, aucun commerce	Pas de jeux pour les enfants			

oublié des transports			manque de jeux pour les enfants
-----------------------	--	--	---------------------------------

Moulins à vent			
3(14)40	4(27)35	5(35)35	6 (43)48
grand air	pas de voitures	s'évader	va prendre l'air ac sa fille
		prendre le soleil	aime que ce soit aménagé
		tranquilité	
non		oui	non

Moulins à vent			
3(14)40	4(27)35	5(35)35	6 (43)48
grand	grande maison	maison individuelle	
balcon	corps de ferme	moins de voisins	
piscine	jardin plus grand et potager		
	en périphérie		

acheter un terrain dans la ZAC des vallières pour faire construire	même maison	même localisation qu'aujourd'hui	aimerait une maison plus gde, ac jardin plus gd pour M.
plus grand	en périphérie	plus grand	s'ils construisent qq chose sur les champs, s'en va direct
maison idéale			
ca dépend du prix du terrain			
plus grand			aimerait une maison plus gde, ac jardin plus gd pour M.

Moulins à vent			
3(14)40	4(27)35	5(35)35	6 (43)48
oui	non	non	non
non	oui	oui	non,
pas pratique pour une famille	si aménagements pour porter les courses	si des aménagements pratiques	pense qu'on peut contourner le pb
oui	oui	oui	oui,
			ok pour investir s'ils déménagent

	maison périphérie	pourrait chercher du collectif	appart proche du cv

Moulins à vent

3(14)40	4(27)35	5(35)35	6 (43)48
oui	oui	oui	agréable, mais pourrait se passer d'un jardin
oui	non	non	
mais attention à respecter le calme de chacun, chacun ses usages	oui,	oui,	n'aime pas trop ce qui est collectif
	jardin	jardin	
non pas d'intérêt si c'est loin préfère aller dans un parc	oui	non	principe très bien, mais pas pour elle
oui!!!	oui,	oui	oui,
	inquiétudes quand à l'isolation et l'humidité		si c'est privé

Moulins à vent

3(14)40	4(27)35	5(35)35	6 (43)48
3-4 familles dans un bâtiment ca serait acceptable	maximum 3 étages	4-5 étages maximum	pourrait s'habituer à vivre en collectif, mais ds un petit collectif, sinon source de
	pour la convivialité	ne veut pas de voisins derrière	

Moulins à vent			
3(14)40	4(27)35	5(35)35	6 (43)48
non		non	non
voiture plus rapide que TC et moins de problèmes qu'avec le train		mais aujourd'hui voudraient se rapprocher du travail	
achat voiture moins consommatrice d'essence			

Moulins à vent			
3(14)40	4(27)35	5(35)35	6 (43)48
non	jamais bus, parfois trains	Très rarement	non, même pour aller à apris elle utilise sa voiture
pas assez d'horaires	pas pratique	voiture est plus pratique	très long
	trop de temps de perdu		
oiiii très attendu pour pouvoir aller à la capitale, davantage de trains à l'heure	rait cool pour aller à Pa	non	ne changerait rien du tout

	Cerisiers		
	1(1)22	2(9)63	3(37)41
Comment avez-vous été amené à venir vivre ici ?	Famille s'est agrandie	Voulaient rester à Thorigny	
Choix/besoin?	Besoin	Obligation accepter ce logement	obligation

	Cerisiers		
	1(1)22	2(9)63	3(37)41
Est-ce que le fait de venir habiter ici a eu un impact sur votre façon de vivre ?	Plus de place	non	vie parisienne totalement différente de la vie dans le sud
		Ecoles plus proches	ici il y a tout
		Pas pratique pour faire les courses	contraintes vie collective
			difficile de recevoir la famille
Changement plutôt :	Heureux	Sans avis	heureux

		Cerisiers		
		1(1)22	2(9)63	3(37)41
Qu'appréciez-vous le plus :	Dans votre logement			spacieux
				loyer pas cher
	Dans votre quartier	tranquille	Proximité des écoles,	plaisant
			espaces verts	verdoyant
				tranquile
				sécurité
Qu'appréciez-vous le moins :	Dans votre logement	Trop petit maintenant pour 6		
	Dans votre quartier	Loin de la gare	mauvaise desserte des transports en commun	quelques dégradations et squat

--	--	--	--	--

	Cerisiers		
	1(1)22	2(9)63	3(37)41
Qu'appréciez-vous dans ces endroits ?	calme	Très agréable	tranquilité
La proximité de tels espaces naturels a-t-elle joué un rôle dans votre choix de vivre ici ?	Ne sais pas	Pas déterminant mais contente qu'il y en ait	non

	Cerisiers		
	1(1)22	2(9)63	3(37)41
Si on vous libérait de toutes contraintes matérielles, quel serait votre logement rêvé ?	1 grande maison	pavillon	leur grande maison dans le sud ouest
	avec 1 jardin	Jardin privatif	
	des voisins proches		
	pas trop près du centre		

Si vous deviez/vouliez quitter ce logement pour un autre, quel type de logement rechercheriez-vous ? A quel endroit ?		Dans le même quartier	plus proche du centre ville
		A son age ne veut pas déménager	il faut voir le cours de l'immobilier
Comment ?	Déménagement à Serris prévu	Avoir un balcon	

	Cerisiers		
	1(1)22	2(9)63	3(37)41
Connaissez-vous les éco-quartiers ?	non	non	vaguement
Seriez-vous prêt à garer votre voiture à 5 minutes de votre domicile ?	oui	Oui,	oui
		sécurité pour les enfants	
Seriez-vous prêt à investir dans une maison économe en énergie ?	oui	Non	oui
	si ça ne coûte pas beaucoup plus cher et si c'est bien isolé pour faire des économies	mais c'est l'avenir	

Préféreriez-vous vivre dans un appartement collectif près du centre-ville et de la gare, ou dans une maison individuelle avec jardin, mais plus éloignée du centre-ville ?	maison individuelle	maison	proche CV
--	---------------------	--------	-----------

		Cerisiers		
		1(1)22	2(9)63	3(37)41
Pour vous, est-ce important d'avoir accès à un jardin ?		Non	non	non,
Seriez-vous prêt à vivre dans :	Du collectif avec jardin ouvert à tous les résidents ?		oui	oui
A la place d'un jardin privé, aimeriez-vous pouvoir profiter :	Du collectif avec jardin privatif (au RdC) ou balcon ?	X	oui	oui
			balcon	
	D'un jardin familial/ouvrier ?	Non	non	non
		Pas à côté du logement		
	D'un toit terrasse/végétalisé ?	Oui	non	oui

		Cerisiers		
		1(1)22	2(9)63	3(37)41
Vous et vos voisins : qu'accepteriez-vous ?		Peu importe	Peu importe	4 étages
	Mais pas vivre au milieu		Mais problèmes de squat des jeunes dans les halls d'immeuble	

	Cerisiers		
	1(1)22	2(9)63	3(37)41
La question des déplacements a-t-elle joué un rôle dans votre choix d'habiter ici ?	non	50% du coût du train était payé par son patron	non
	Loyer a primé		
		Quartier mal desservi en TC	

	Cerisiers		
	1(1)22	2(9)63	3(37)41
Utilisez-vous les transports en commun ? Pour aller où ?	Oui (train et bus, plusieurs fois par semaine)	oui	non
Rencontrez-vous des difficultés ?	Pas assez de bus sur ligne 12	un seul bus par jour pour centre commercial de Claye	horaires ne correspondent pas
		calculer pour se rendre en ville	problèmes de sécurité aux abords de la gare
		Pas de bus le weekend	
L'arrivée éventuelle d'une ligne RER à Thorigny changerait-elle vos habitudes ?	On pourrait aller à plusieurs endroits	non	non

4 (44)30
cherchait un logement ds le 77
pas vrmt

4 (44)30
non

	1(21)50
Comment avez-vous été amené à venir vivre ici ?	prix
	souhait vivre dans de l'individuel
Choix/besoin?	choix

	1(21)50
Est-ce que le fait de venir habiter ici a eu un impact sur votre façon de vivre ?	a amélioré leur cadre de vie
	plus indépendants
Changement plutôt :	heureux

4 (44)30
pas de pb d'insécurité
assez calme
assez gd
pas tc cher
rien

		1(21)50
Qu'appéciez-vous le plus :	Dans votre logement	Qualité de vie
		situation
	Dans votre quartier	Près de tout (gare commerces)
Qu'appéciez-vous le moins :	Dans votre logement	le train de 22h45 fait vibrer la maison tous les soirs
	Dans votre quartier	Les routes sont défoncées
		les travaux ne sont pas faits en une fois

--

		circulation des voitures est beaucoup trop rapide
--	--	---

4 (44)30

	1(21)50
Qu'appréciez-vous dans ces endroits ?	agréable
	beau
La proximité de tels espaces naturels a-t-elle joué un rôle dans votre choix de vivre ici ?	non

4 (44)30
individuel
petit jardin
en périphérie

	1(21)50
Si on vous libérait de toutes contraintes matérielles, quel serait votre logement rêvé ?	logement plus grand mais petit jardin

4 (44)30
non
oui
veut bien si c'est pour la planète
oui
pk pas s'il avait les moyens

Si vous deviez/vouliez quitter ce logement pour un autre, quel type de logement rechercheriez-vous ? A quel endroit ?	
Comment ?	

	1(21)50
	non
Connaissez-vous les éco-quartiers ?	
	non,
Seriez-vous prêt à garer votre voiture à 5 minutes de votre domicile ?	sécurité du véhicule
Seriez-vous prêt à investir dans une maison économe en énergie ?	oui

--

Préfèreriez-vous vivre dans un appartement collectif près du centre-ville et de la gare, ou dans une maison individuelle avec jardin, mais plus éloignée du centre-ville ?	individuel
--	------------

4 (44)30
pas spécialement
non
oui
jardin privé
oui
oui

Pour vous, est-ce important d'avoir accès à un jardin ?		oui
Seriez-vous prêt à vivre dans :	Du collectif avec jardin ouvert à tous les résidents ?	non
A la place d'un jardin privé, aimeriez-vous pouvoir profiter :	Du collectif avec jardin privatif (au RdC) ou balcon ?	oui
	D'un jardin familial/ouvrier ?	non
		pas pour elle mais pour les autres oui
	D'un toit terrasse/végétalisé ?	oui

4 (44)30
4 étages maximum

	1(21)50
Vous et vos voisins : qu'accepteriez-vous ?	pas de voisins

4 (44)30
non
il faudrait plus de bus

4 (44)30
non
prendrait le rer pour aller à paris

	1(21)50
La question des déplacements a-t-elle joué un rôle dans votre choix d’habiter ici ?	

	1(21)50
Utilisez-vous les transports en commun ? Pour aller où ?	train pour paris 4 fois par semaines et parfois le weekend, bus de temps en
Rencontrez-vous des difficultés ?	
L’arrivée éventuelle d’une ligne RER à Thorigny changerait-elle vos habitudes ?	apporterais des nuisances

Gallienni			
2(24)39	3(32)55	4 (42)65	5 (45)32
recherche en Seine et Marne	besoin de place pour leur enfant	famille s'est agrandie	voulaient un jardin pour le petit
maison correspondait à leurs moyens	jardin	voulaient devenir propriétaires d'une maison ac jardin	
maison près de la gare	besoin habitat individuel	voulaient vivre près de Thorigny	
		voulaient ne pas être tp loin de la gare	
choix	choix	choix	

Gallienni			
2(24)39	3(32)55	4 (42)65	5 (45)32
n'a rien changé	non	rien changé puisque ils ont tjs habité à Dampmart	plus tranquille
sa femme doit maintenant se déplacer en voiture pour aller travailler		plus d'entretien pour la maison et le jardin	
se sont rapprochés de la famille et des copains			
heureux	heureux		

Gallienni			
2(24)39	3(32)55	4 (42)65	5 (45)32
	Tranquillité	grand jardin	plus d'espace
	pas de voisin sur le pallier	confort	jardin
	plus indépendants	peuvent accueillir du monde	possibilité de rentrer deux voitures
	jardin		
Pratique pour aller voir les canards		calme	
Proximité gare et de la Dhuis		zone pavillonnaire	
à la campagne mais en même tps près de Lagny		pas loin du centre de T et de la gare	
calme		se situe en dehors des gds axes de circulation	
	Plus de travail et d'entretien	aucun	non
Rue de + en + délabrée		aucun	
Bande de jeunes			

--	--	--	--

Gallienni			
2(24)39	3(32)55	4 (42)65	5 (45)32
promener le chien	tranquillité	aiment voir les canards au printemps et ramasser les noix à l'automne	nature
se promener avec son enfant	campagne	prendre l'air	calme
aime le calme, le vert		voir les animaux	campagne
oui	non	non	oui
			voulait retrouver l'esprit de campagne qu'elle connaissait

Gallienni			
2(24)39	3(32)55	4 (42)65	5 (45)32
maison bourgeoise ou d'architecte			

individuel	individuel	appart spacieux ac ascenseur, bien éclairé et orienté vers le soleil, ac balcon ou	
pas trop proche du CV			
mais aimerait être plus près de Bruxelles			

Gallienni			
2(24)39	3(32)55	4 (42)65	5 (45)32
oui	non	non	non
oui	oui	ok	oui,
s'il y a des chariots pour transporter les courses			mais faut voir a les courses et les petits
oui	oui	ok	oui
		pour investir s'ils déménagent	

individuel mais pense évoluer vers du collectif avec les	périphérie	appart proche du cv	loin du centre, en périphérie

Gallienni			
2(24)39	3(32)55	4 (42)65	5 (45)32
oui	oui	important, même s'il est tout petit	oui, c'est essentiel
oui	non	oui,	non
oui	oui	oui	
jardin			
non veut pas de potager	oui	oui	aime le principe
oui	oui	oui	oui,
avec pelouse			c'est essentiel

Gallienni			
2(24)39	3(32)55	4 (42)65	5 (45)32
4-5 étages	3-4 étages maximum	aucun pb ac les voisins	3-4 étages max
pas une tour			

Gallienni			
2(24)39	3(32)55	4 (42)65	5 (45)32
non	non		oui
Va à la gare en voiture, car il est svt assez chargé.			ct simple parce que les gares sont pas très loin
			pont en x dangereux, plan de circulation ocmpliqué

Gallienni			
2(24)39	3(32)55	4 (42)65	5 (45)32
train pour Bruxelles pour son travail toutes les semaines	train mais très rarement	ne les utilise jms	
non		ne peux pas critiquer puisqu'elle ne les utilise jms	
non	+pratique plus de possibilités, irais sur paris plus souvent	non	ne la dérange pas, mais connapit les pb de retard de la ratp, alors que la sncf est plus régulière

pour des raisons:

matérielles	de localisation	financières	d'attachement sentimental
-------------	-----------------	-------------	------------------------------

choix	contrainte	opportunité
-------	------------	-------------

non	social/ambiance -	social/ambiance +	déplacement +
-----	-------------------	-------------------	---------------

heureux	malheureux
---------	------------

cadre de vie (environnement)	matériel	localisation (équipements)	financier
---------------------------------	----------	-------------------------------	-----------

cadre de vie (environnement)	matériel	localisation (équipements)	financier
---------------------------------	----------	-------------------------------	-----------

humain social	humain ambiance enfants, aménagement/sécurité	nature antisocial	naturel ambiance verte
---------------	---	-------------------	------------------------

non	oui
ambiance	localisation

cliché périphérie	cliché maison indiv	cliché gd jardin	cliché confort
-------------------	---------------------	------------------	----------------

non	oui
-----	-----

non	oui		
coût	pratique	sécurité	évolution

non	oui		
âge	pratique	sécurité	évolution

appartement	maison	centre-bourg proche gare	périphérie
-------------	--------	-----------------------------	------------

non	oui
-----	-----

jardin	balcon
--------	--------

pas de collectif	$\leq R+2$	R+3-4	plus
------------------	------------	-------	------

pour le travail pas trop de temps dans les transports	coût	transports en commun	ont dû changer pour la voiture
---	------	----------------------	--------------------------------

non	oui	parfois	rarement
mauvaise desserte	trop long	pas assez horaires	trop cher

non	oui
-----	-----

souhait d'accès à la
propriété

ambiance

déplacement -

déplacement/matériel

vie sociale

vie sociale

transports et
déplacements

autre localisation	autre type logement non cliché	diminution jardin ou taille aison, passage de l'indiv au collectif	logement écolo
--------------------	-----------------------------------	--	----------------

rejet densité

au milieu

pas d'importance

mixité

	train	train et bus	bus	autres (taxi...)
sécurité	pas pratique			

LES ATELIERS TERRITORIAUX DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

LA LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN

Résumé de 4 semaines d'investigations...

...diagnostic du territoire et entretiens avec les habitants



BROZAT Léa - CARRE Emmanuelle - HERNANDEZ Léa - HUYGHE Marie - KESSACI Yasmine



Rappel de la démarche

Première phase

- A. Étude Urbaine :
 - a. Déplacements, accessibilité
 - b. Cadre et qualité de vie, identité
 - c. Morphologie de l'habitat, étude des densités
- B. Entretiens avec :
 - a. Les habitants
 - b. Les élus
 - c. Les techniciens
 - d. Les promoteurs immobiliers



Nos propositions

- Des préconisations pour la réalisation des documents d'urbanisme
- Des recommandations sur la façon de mener des opérations d'habitat
- Des suggestions sur des nouvelles formes d'habitat



Faiblesses

Des espaces contraints par les risques naturels

Une coupure nette entre espaces urbains et agricoles

Une topographie divisant l'espace urbain entre le haut et le bas du coteau

Peu d'axes de déplacement Nord-Sud

Problèmes de circulation quotidiens

Des transports en commun inefficaces

Saturation des équipements

Manque de logements adaptés aux jeunes et aux personnes âgées

Manque de logements sociaux

Atouts

Espaces naturels de qualité

Des villes au caractère rural fort

Proximité de Paris

Axes Est-Ouest de déplacement rapides

Une population jeune

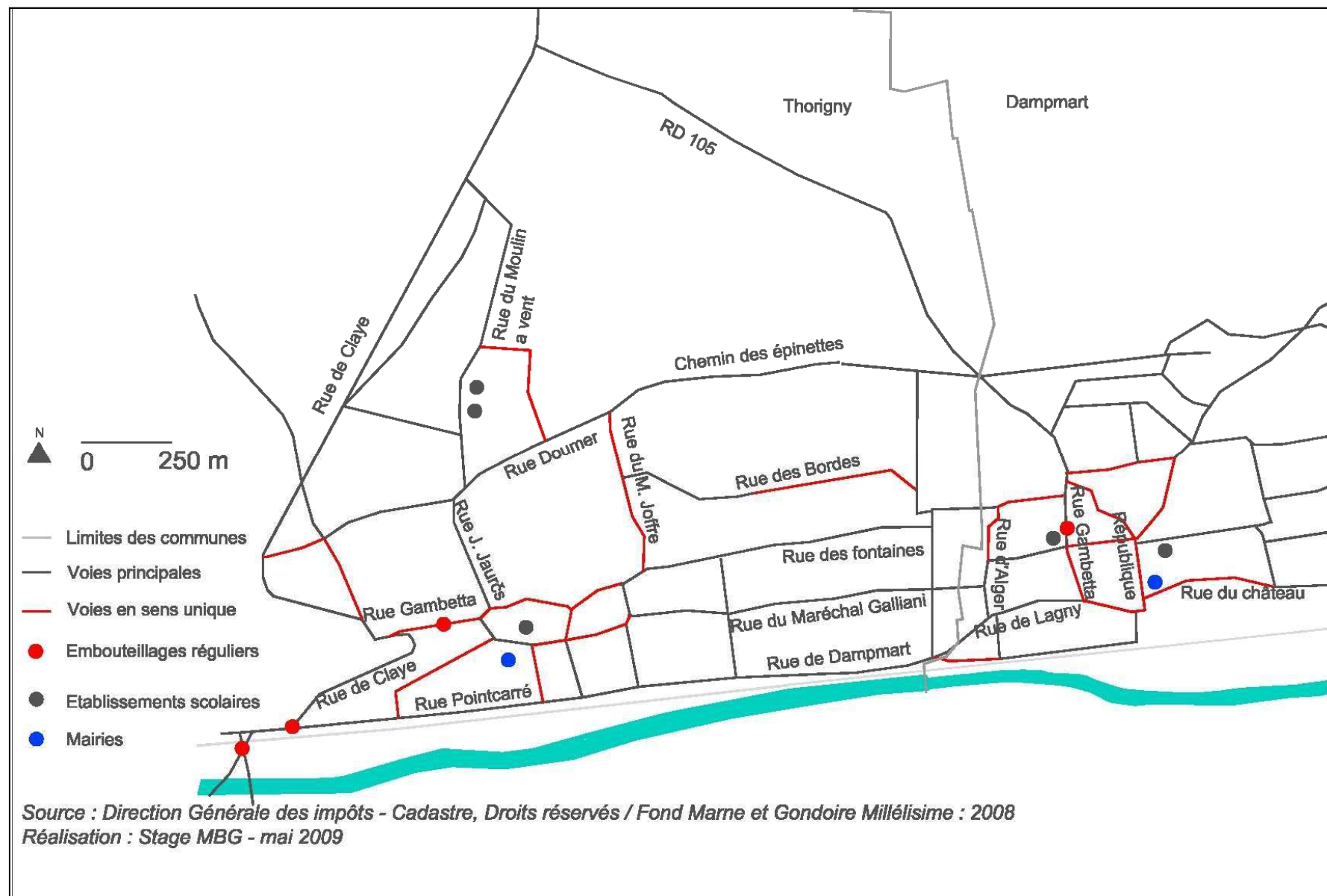
Une volonté politique de stopper l'étalement urbain tout en continuant à se développer





LES ATELIERS TERRITORIAUX DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

LA LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN





Menaces

Grignotage du plateau par l'urbanisation

Isolement

Refus d'utilisation des transports en commun

Vieillesse de la population

Fuite des jeunes vers les plus grandes villes

Perspectives d'évolution

Valorisation des espaces naturels et agricoles

Franges à aménager

Requalification du pôle gare

Amélioration des transports en communs et
modes doux

Arrivée possible du RER

Afflux de population en continu

Diversification de l'offre en logements

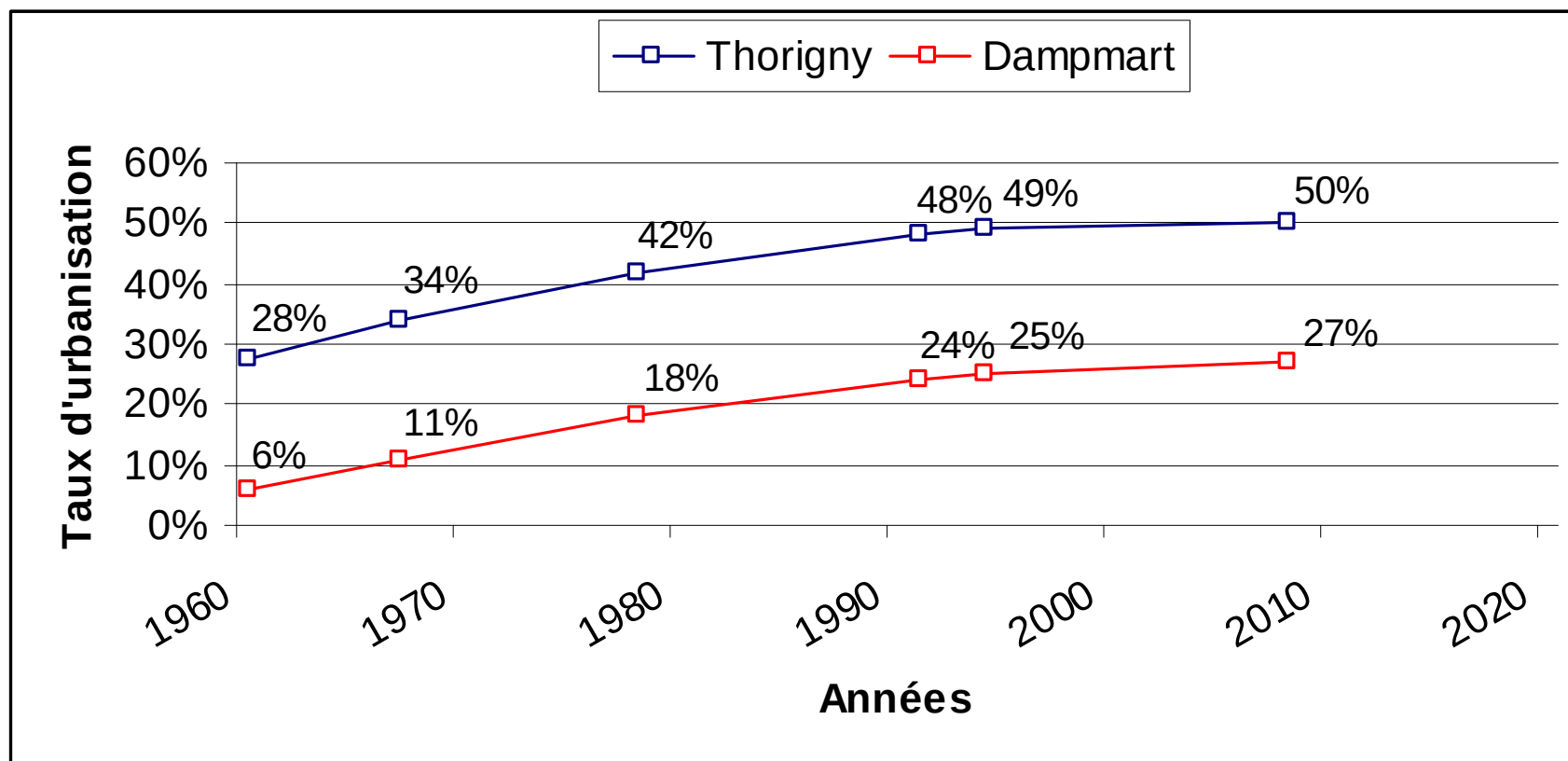
Mobilisation des logements vacants

Des projets de logements et de ZAC en
perspective





Équilibre espace urbanisé/naturel presque atteint

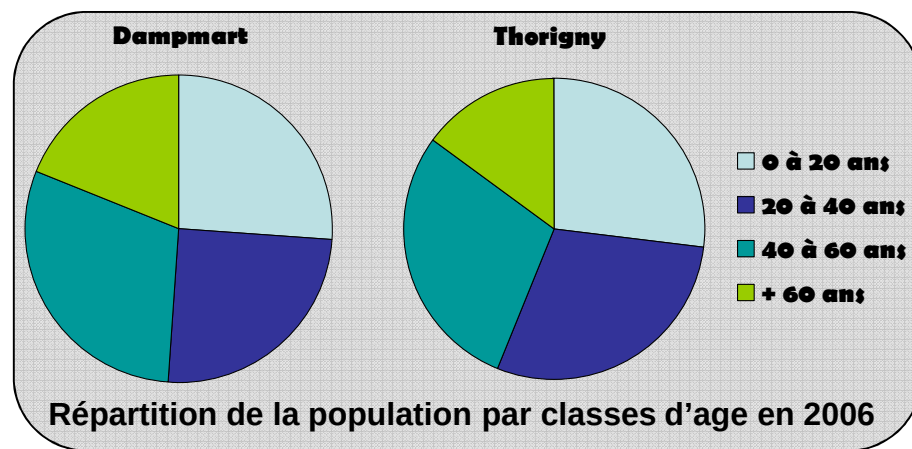




	Population en 1999	Population au dernier recensement	Taux d'évolution
Périmètre du SCoT	63 933	77 249	+17,2 %
<u>Thorigny</u>	9 029	9 423	+ 4,2 %
<u>Dampmart</u>	2 754	3 075	+10,4 %

Evolution de la population entre 1999 et 2006¹

Réalisation : Stage MBG - 2009



$$\text{Indice de Jeunesse} = \frac{\text{Nb pers de } < 20 \text{ ans}}{\text{Nb pers de } + 60 \text{ ans}}$$

Thorigny : 1,72 -> 1,55

Dampmart : ~1,35

Viellissement de la population et réduction de la taille des ménages
Saturation des équipements





Un potentiel en logements vacants :

- taux de vacance : 5,7 % à Thorigny (221)

7,9 % à Dampmart (93)

	Nb logements sociaux (2004)	Taux de logements sociaux (2004)	Retard par rapport aux 20% de la loi SRU
Communauté d'Agglomération	3 350	17.5 %	480 logements
Thorigny	675	18.1 %	70 logements
Dampmart	73	6.4 %	155 logements



Différentes densités et occupations du sol

Habitat collectif		Densité nette
Ex: Les cerisiers		0,82
Bourg Thorigny		1,09
Habitat pavillonnaire		Densité nette
Ex: Lotissement du moulin à vent		0,36
Habitat individuel		Densité nette
Ex: Les Thuilliers		0,05



Bâti



Espaces verts privés



Espaces verts publics

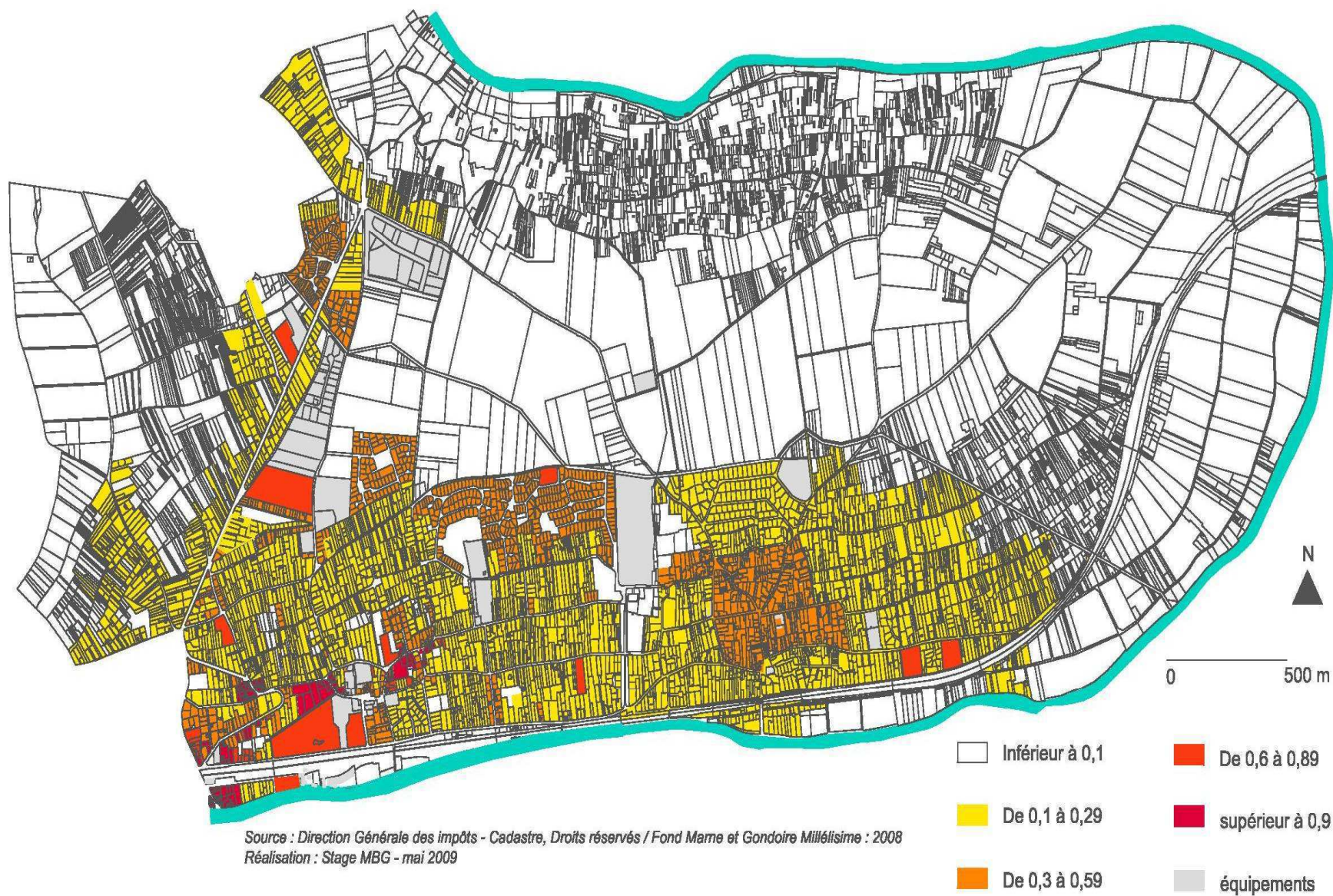


Voirie



LES ATELIERS TERRITORIAUX DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

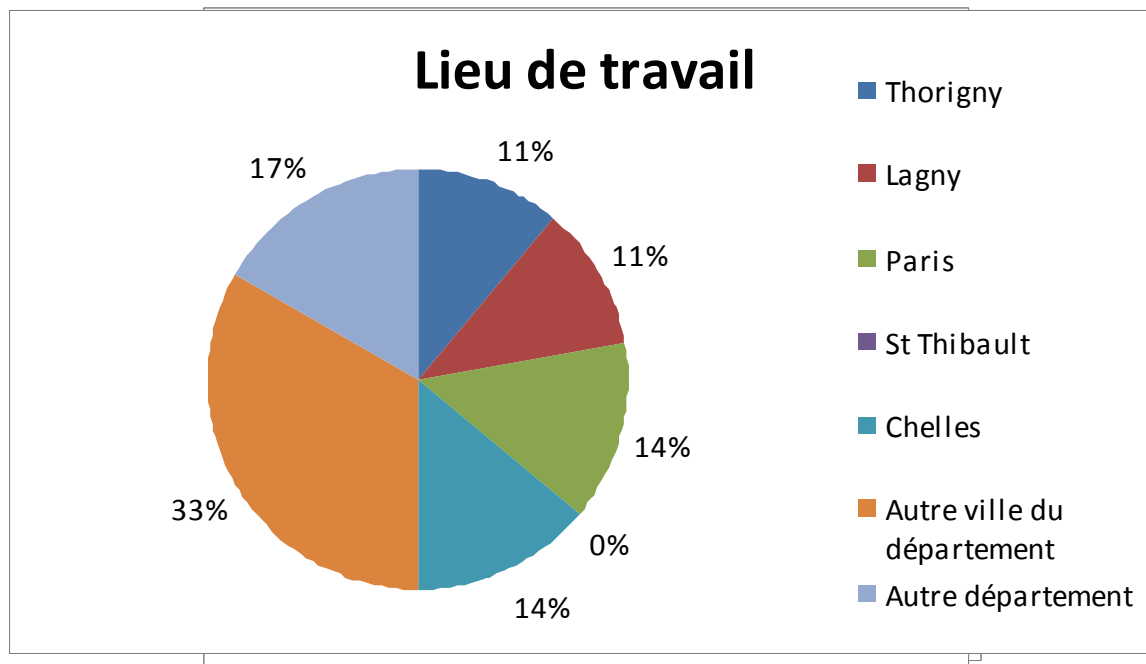
LA LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN





Les Entretiens

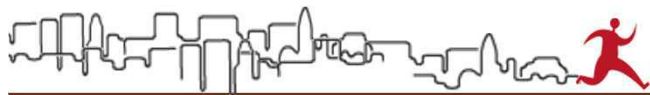
A. Panel large : 45 entretiens réalisés



B. Problèmes rencontrés

« Oublis » de rendez-vous, beaucoup de retraités et manque de jeunes

Mais très bien accueillis la plupart du temps

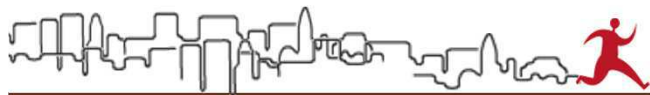


Les premiers résultats

Impressions globales :

- a. Proximité des espaces naturels appréciée
- b. Recherche du calme et de la tranquillité
- c. Satisfaction générale des logements et du mode de vie

- d. Problèmes de déplacement
- e. Manque de commerces de proximité
- f. Pas de choix dans les logements sociaux



Les premiers résultats

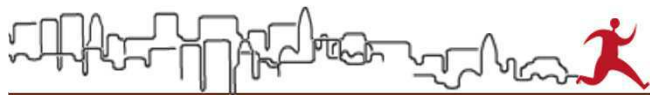
Des discours qui reviennent par tranche d'âge:

a. Les familles avec enfants :

- ✓ Importance de l'habitat individuel avec jardin
- ✓ Tout voiture
- ✓ Refus du grand collectif mais acceptation du petit collectif (3 ou 4 familles)

b. Les retraités (différents discours selon la santé et la situation maritale) :

- ✓ Préférence pour logement collectif
- ✓ Entretien d'un jardin trop contraignant
- ✓ Préoccupations face aux déplacements



Travail à suivre :

A. Dépouiller ces entretiens

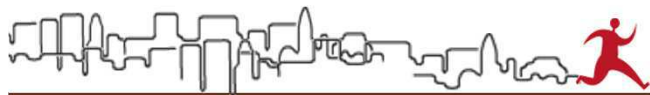
- ✓ À quelles problématiques les habitants sont-ils les plus sensibles ?
- ✓ Déterminer dans quelles mesures les habitants accepteraient de vivre dans un logement plus dense.

B. Réalisation d'un cahier des charges

- ✓ Besoins de la population (en terme de logement, équipement, transports...) en fonction des différentes densités
- ✓ Il sera remis aux étudiants en architecture

C. Déterminer des zones potentielles de densification. Dans chaque zone recommandations à prendre en compte dans le PLU et le SCoT

D. Réalisation d'une série d'affiches à but pédagogique afin de sensibiliser les élus à la lutte contre l'étalement urbain dans le cadre du SCoT



Pistes de propositions:

Renforcer les outils de la municipalité

Créer des zones à densifier prioritairement dans le PLU

COS minimal au lieu d'un COS maximal, soit une densité minimale.

Renforcer la politique de préemption

Renforcer la protection des zones non urbanisées

Proposer des typologies de logements diversifiées

LES ATELIERS TERRITORIAUX DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT
LA LUTTE CONTRE **L'ETALEMENT URBAIN**

PRESENTATION DU PROJET DE STAGE AUX ELUS

Approche envisagée et modalités d'action



BROZAT Léa - CARRE Emmanuelle - HERNANDEZ Léa - HUYGHE Marie - KESSACI Yasmine



**Présentation
du groupe**

Notre
démarche

- 5 étudiantes de 4ème année du parcours ingénieur en génie de l'aménagement à Polytech'Tours
- Formation généraliste et pluridisciplinaire
 - sciences
 - sociologie
 - économie
- Stage de groupe d'une durée de 3 mois





Présentation
du groupe

Notre
démarche

- **Diagnostic des villes d'étude à 3 échelles...**

- Intercommunale
- Communale
- Du quartier

... en s'appuyant sur les documents d'urbanisme et nos observations sur le terrain.

- **Sélection de:**

- 4 îlots à Thorigny
- 3 îlots à Dampmart





LES ATELIERS TERRITORIAUX DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

LA LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN



Présentation
du groupe

Notre
démarche



Les Cerisiers

Densité nette = 0,82

Le domaine du
moulin à vent

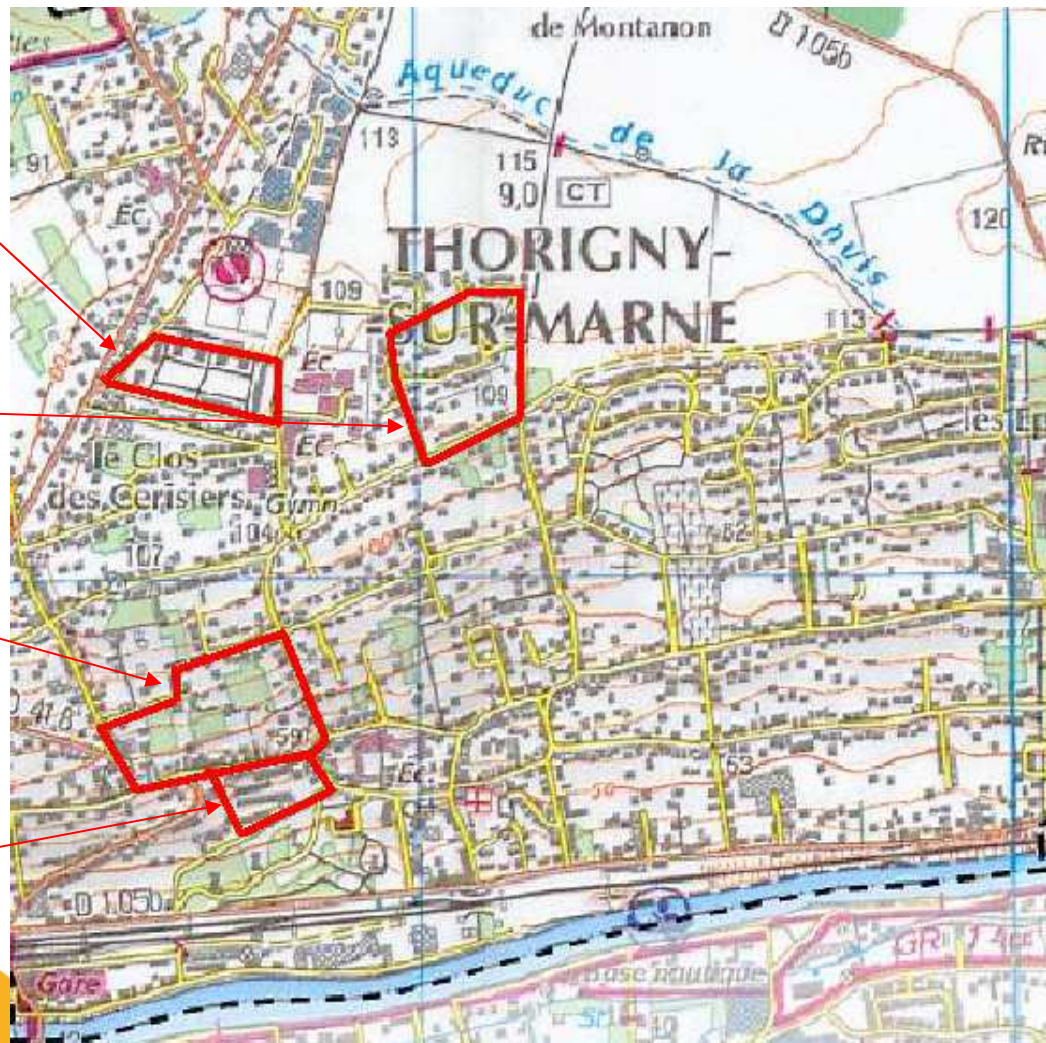
D nette = 0,36

Quartier des
Thuilliers

D nette = 0,05

Centre bourg

D nette = 1,09





LES ATELIERS TERRITORIAUX DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

LA LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN



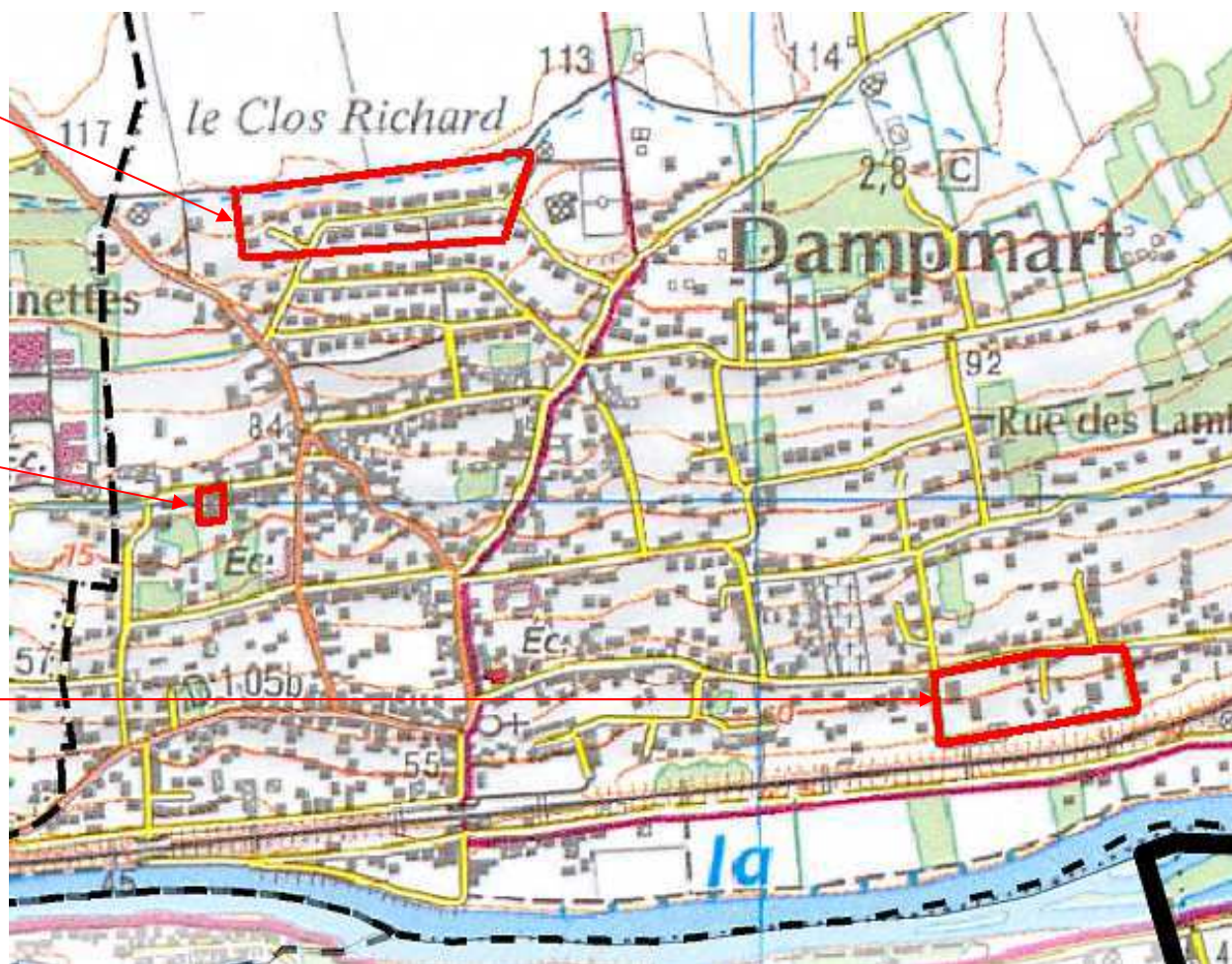
Présentation
du groupe

Notre
démarche

Lotissement
du Clos
Richard

Rue Bourdin

Clos Fleuri



« IGN – SCAN25 » IGN – licence 2008-CIN033-143





Présentation
du groupe

Notre
démarche



Première phase

- Étude Urbaine :
 - Morphologie de l'habitat, étude des densités
 - Déplacements, accessibilité
 - Cadre et qualité de vie, identité

- Entretiens avec :
 - Les habitants
 - Les élus
 - Les techniciens
 - Les promoteurs immobiliers



Présentation
du groupe

Notre
démarche



Les grands axes du questionnaire aux habitants

- A. Itinéraire résidentiel
- B. Utilisation des espaces naturels
- C. Logement et modes de vie préférés
- D. Rapport à la ville centre et déplacements
- E. Connaissance des documents d'urbanisme



Les plus de notre approche

Présentation
du groupe

Notre
démarche

- A. Permet de cerner au mieux les attentes des habitants
- B. Trouver des solutions adaptées à la demande et spécifiques aux territoires
- C. Sensibilisation de la population permettant une meilleure acceptation des projets futurs



Deuxième phase

Nos propositions :

Présentation
du groupe

Notre
démarche

- Des préconisations pour la réalisation des documents d'urbanisme
- Des recommandations sur la façon de mener des opérations d'habitat
- Des suggestions sur des nouvelles formes d'habitat

LES ATELIERS TERRITORIAUX DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

LA LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN

**Du Grenelle de l'Environnement à l'élaboration du SCoT
Marne, Brosse et Gondoire:
vers des propositions concrètes pour un développement
urbain durable**

Présentation du 8 juillet 2009

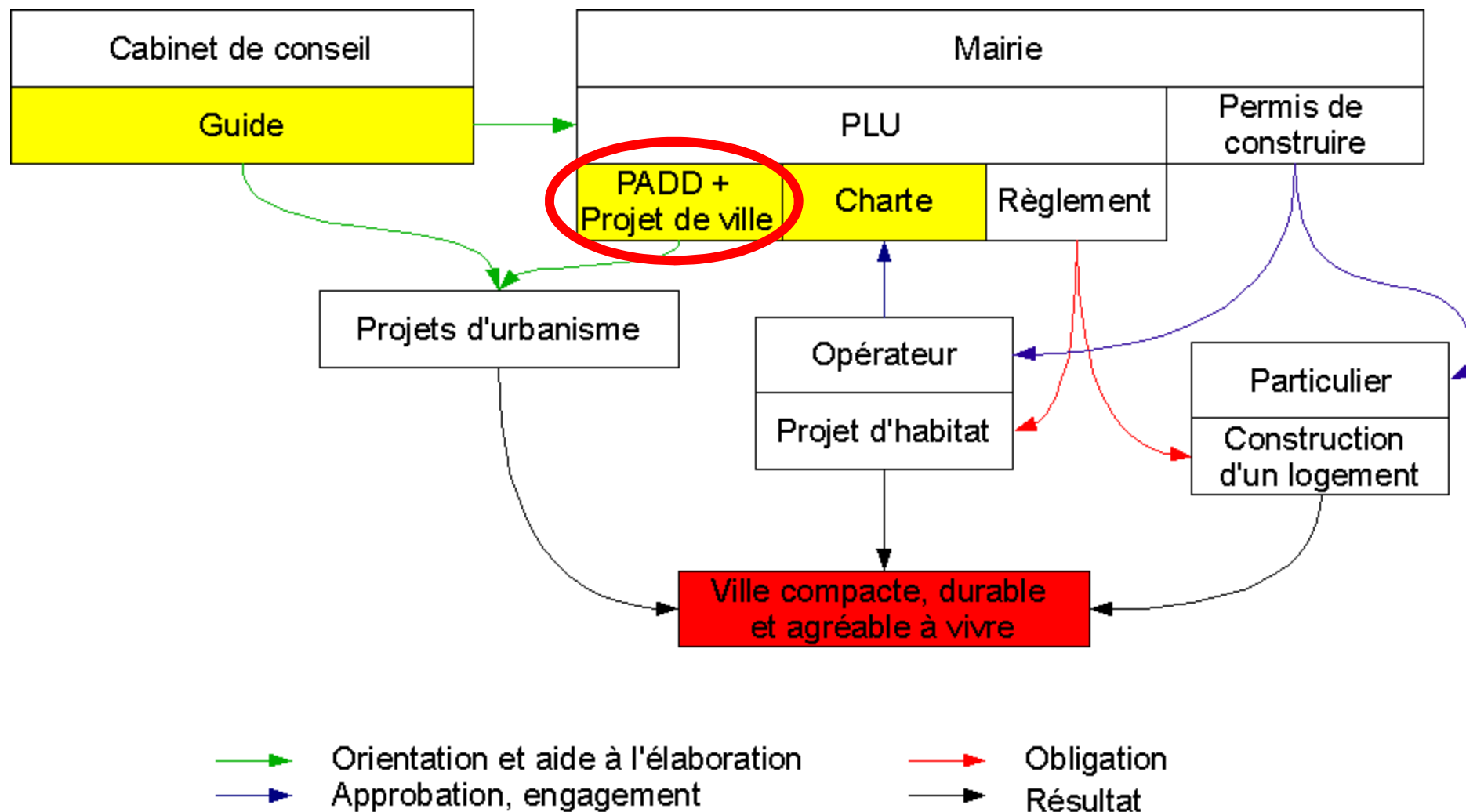
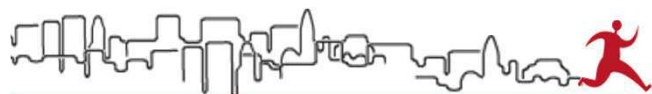


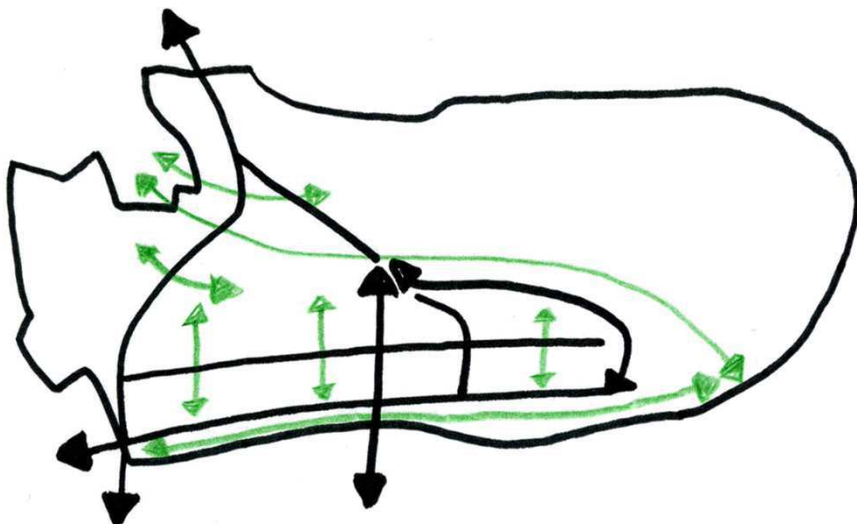
BROZAT Léa - CARRE Emmanuelle - HERNANDEZ Léa - HUYGHE Marie - KESSACI Yasmine



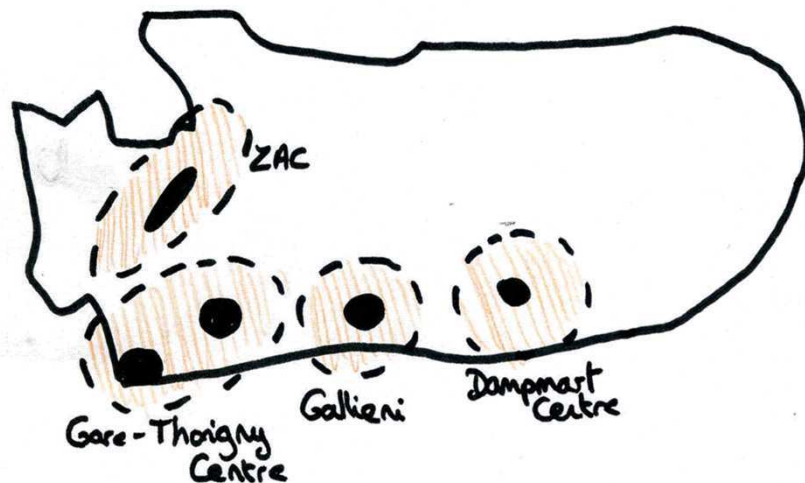
	Avril	Mai	Juin	Juillet
Diagnostic du territoire				



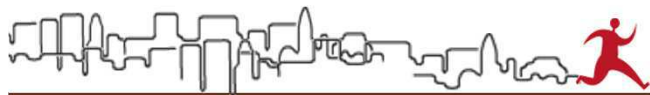




S'appuyer sur les axes de déplacement et en créer de nouveaux

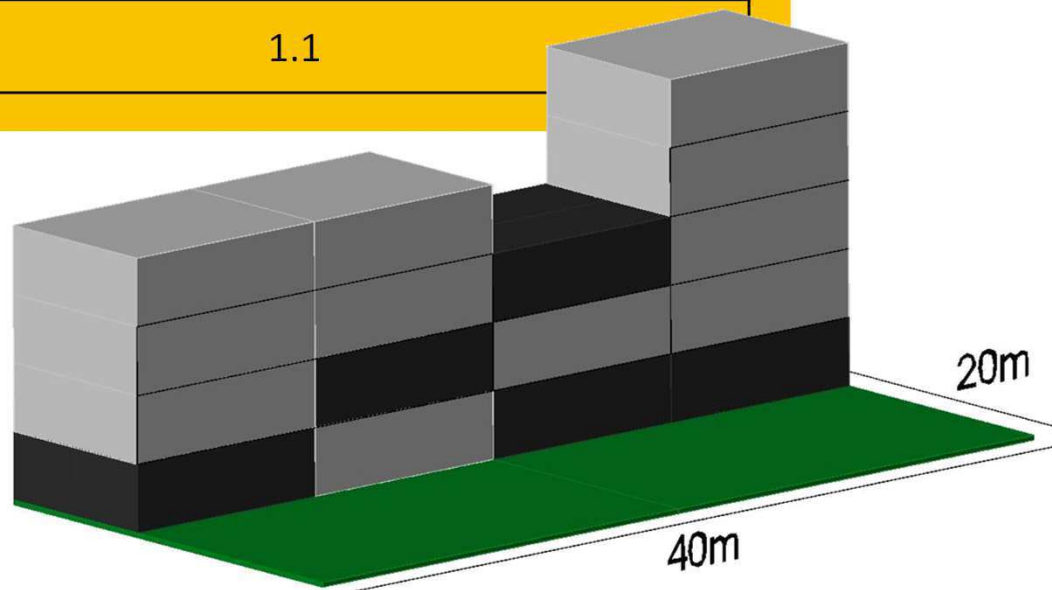


Tendre vers un territoire multipolaire



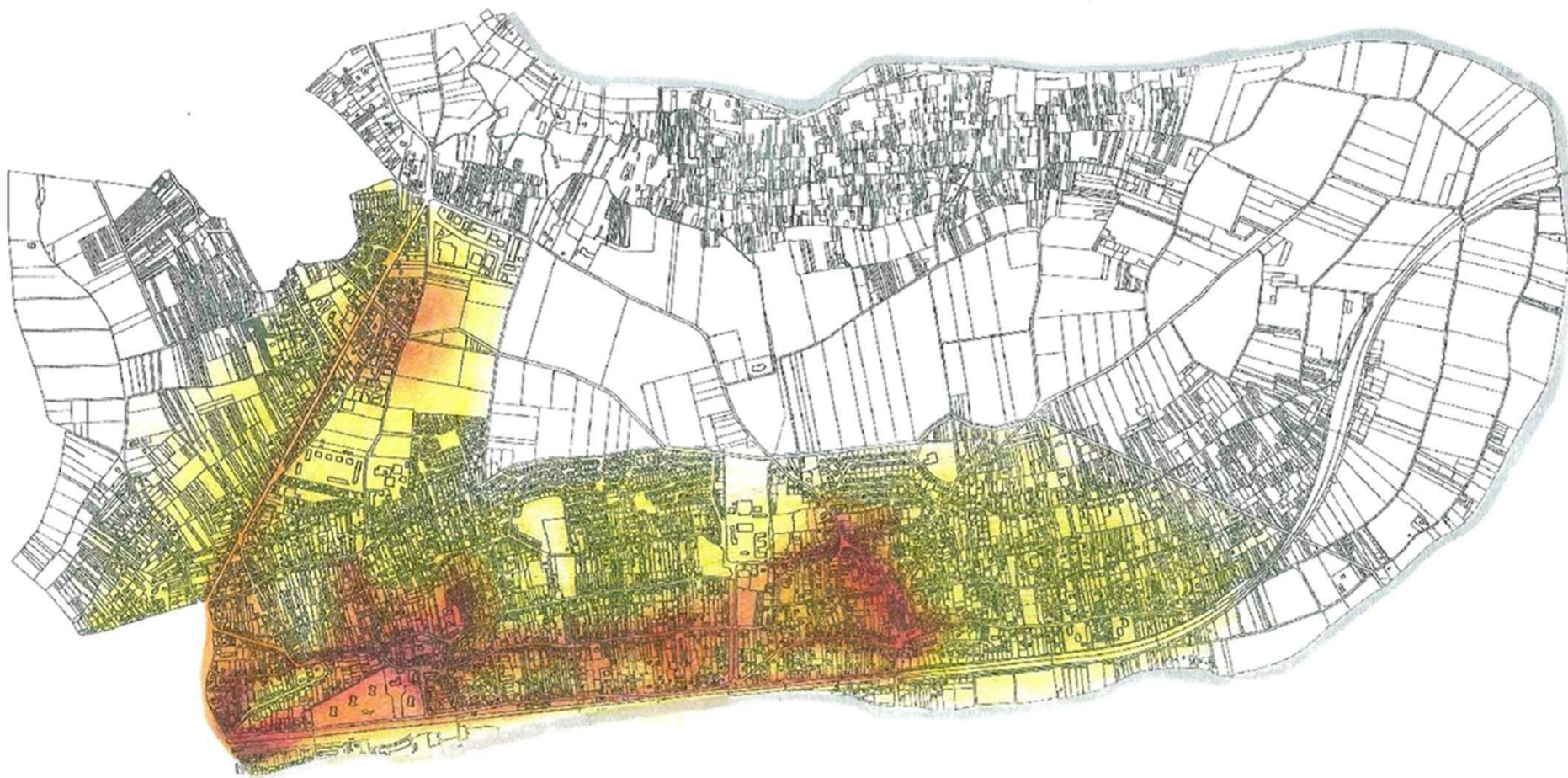
Pôle gare

Taille des logements	80m ² (grands logements) - 40 m ² (petits logements)
Proportion des habitants	1/2 grands logements - 1/2 petits logements
CES	40%
Epannelage	R+3
COS	1.6
COS actuel	1.1



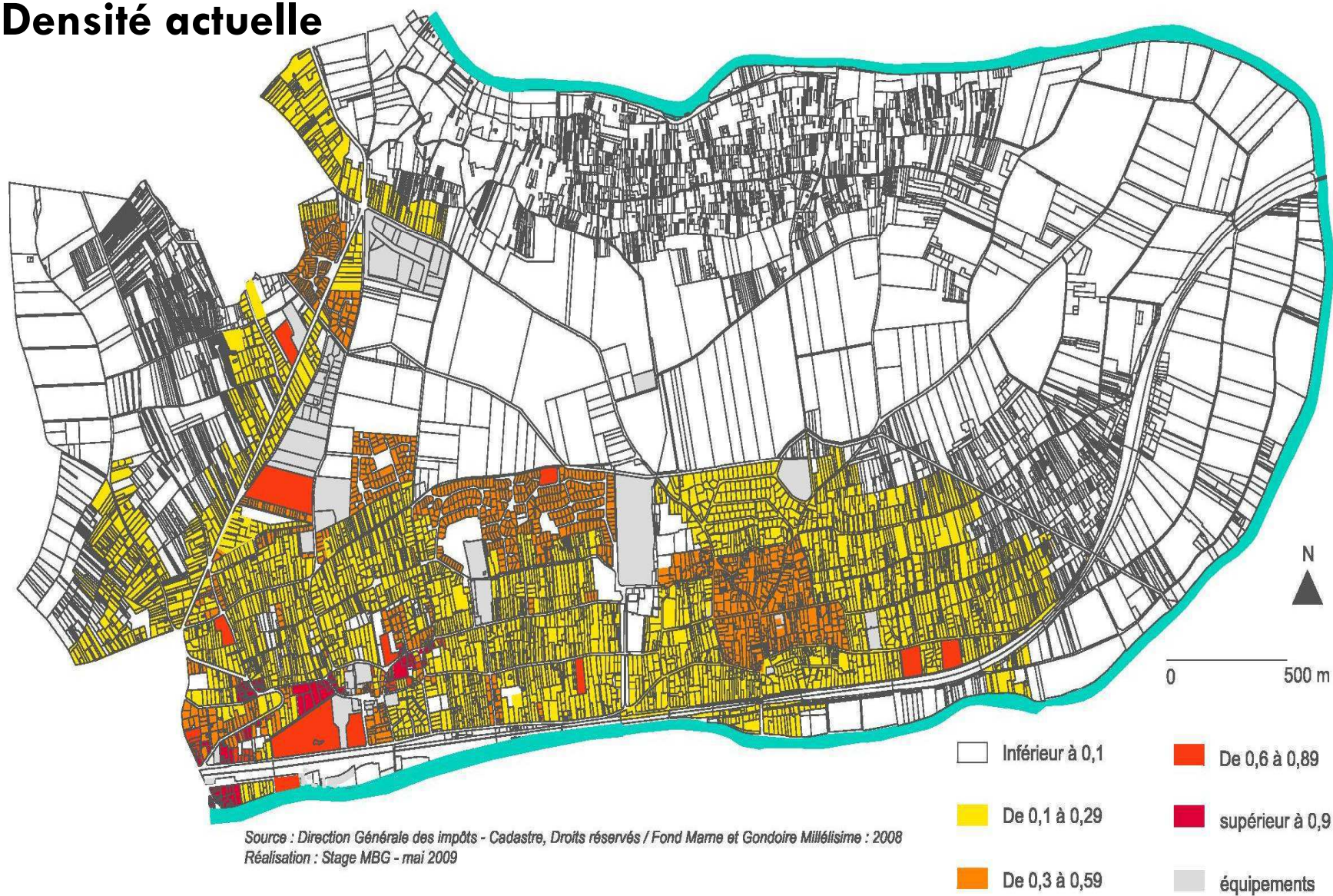


Gradient de densité souhaité





Densité actuelle



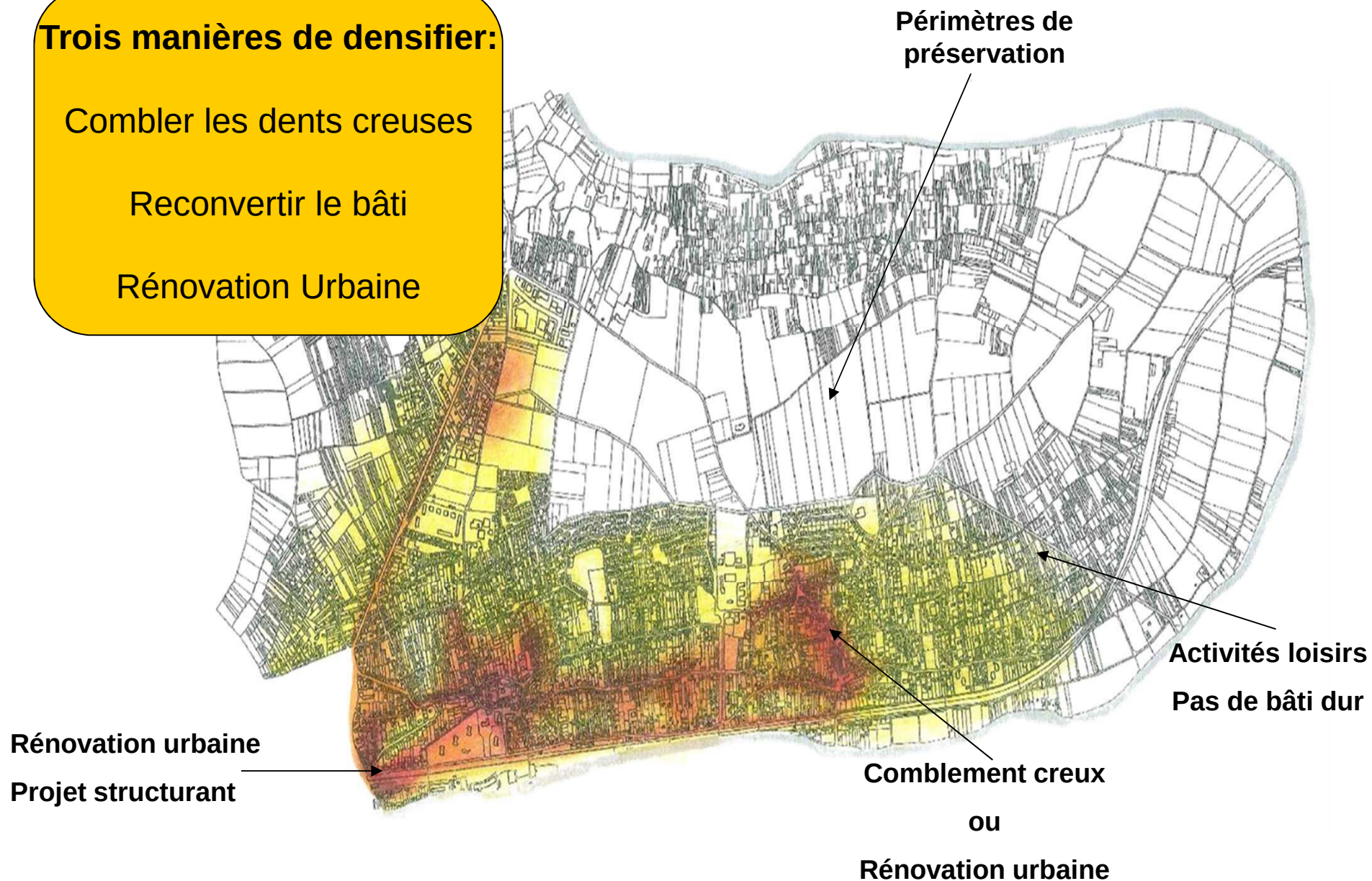


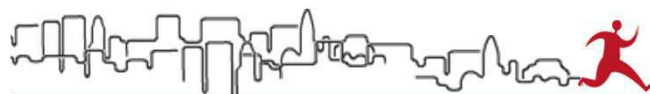
Trois manières de densifier:

Comblers les dents creuses

Reconvertir le bâti

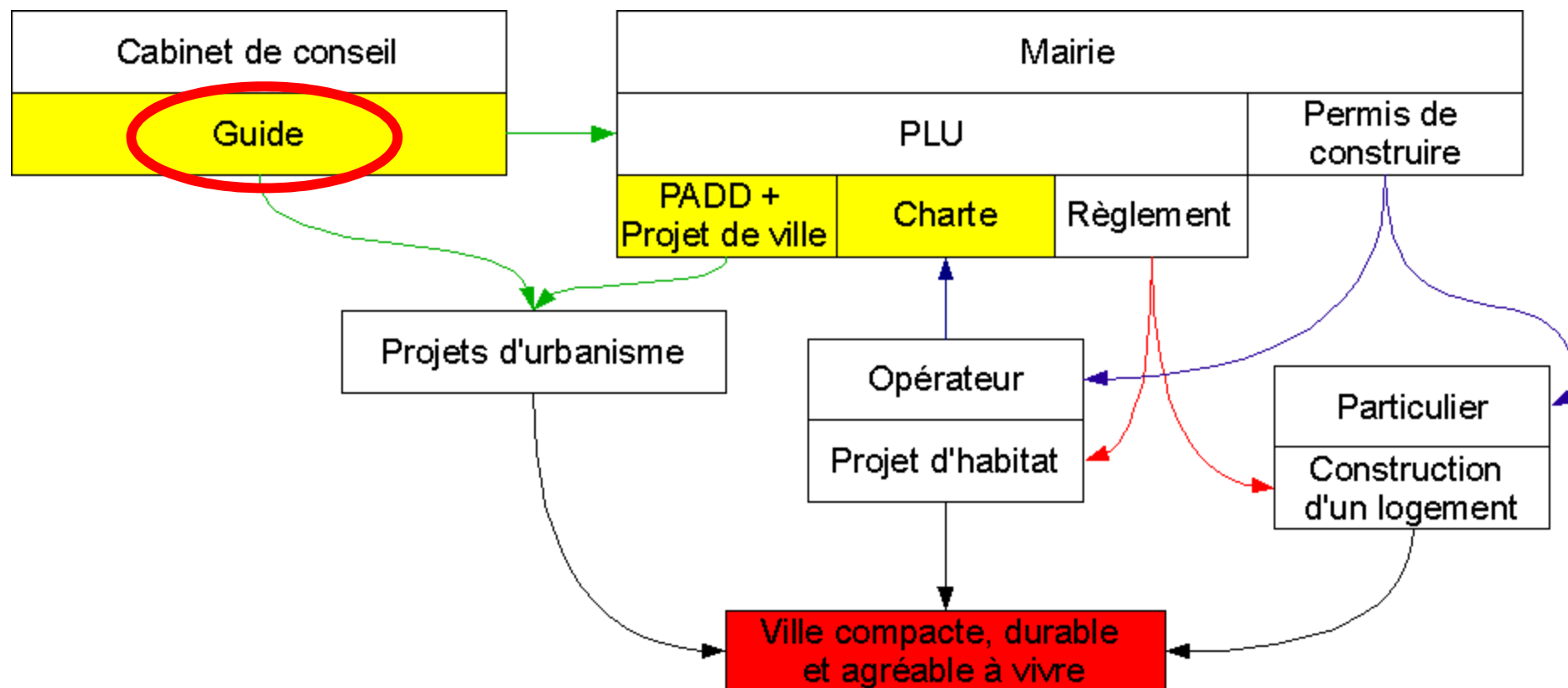
Rénovation Urbaine





LES ATELIERS TERRITORIAUX DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

LA LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN



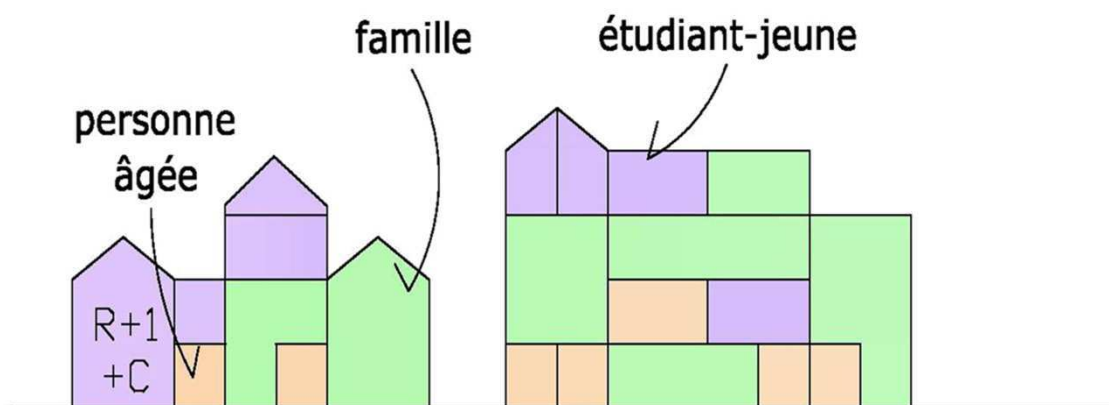
→ Orientation et aide à l'élaboration
→ Approbation, engagement

→ Obligation
→ Résultat

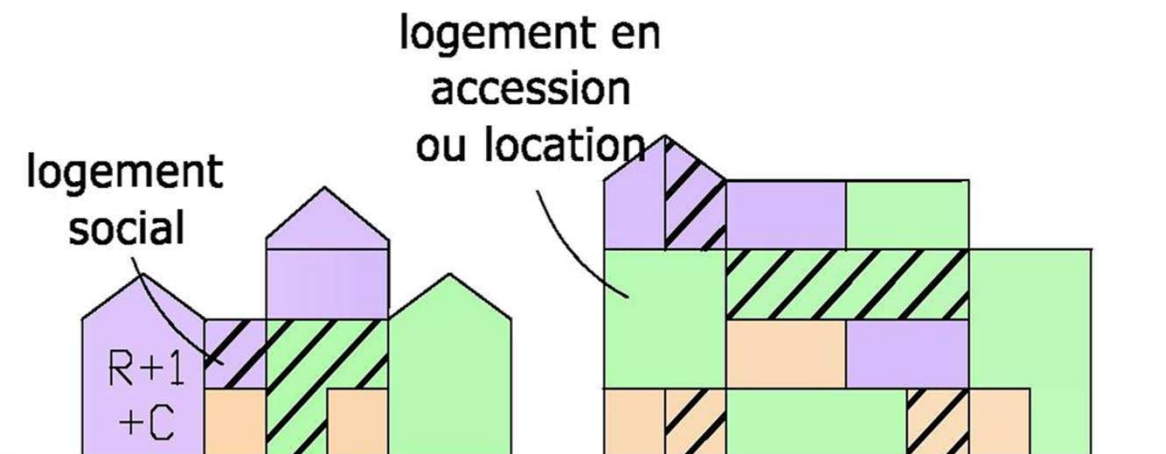


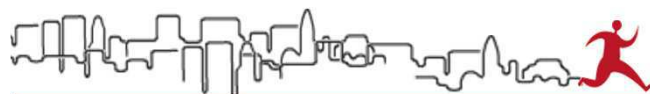
Action 3 : Intégrer la mixité dans la conception des opérations

Favoriser une mixité intergénérationnelle



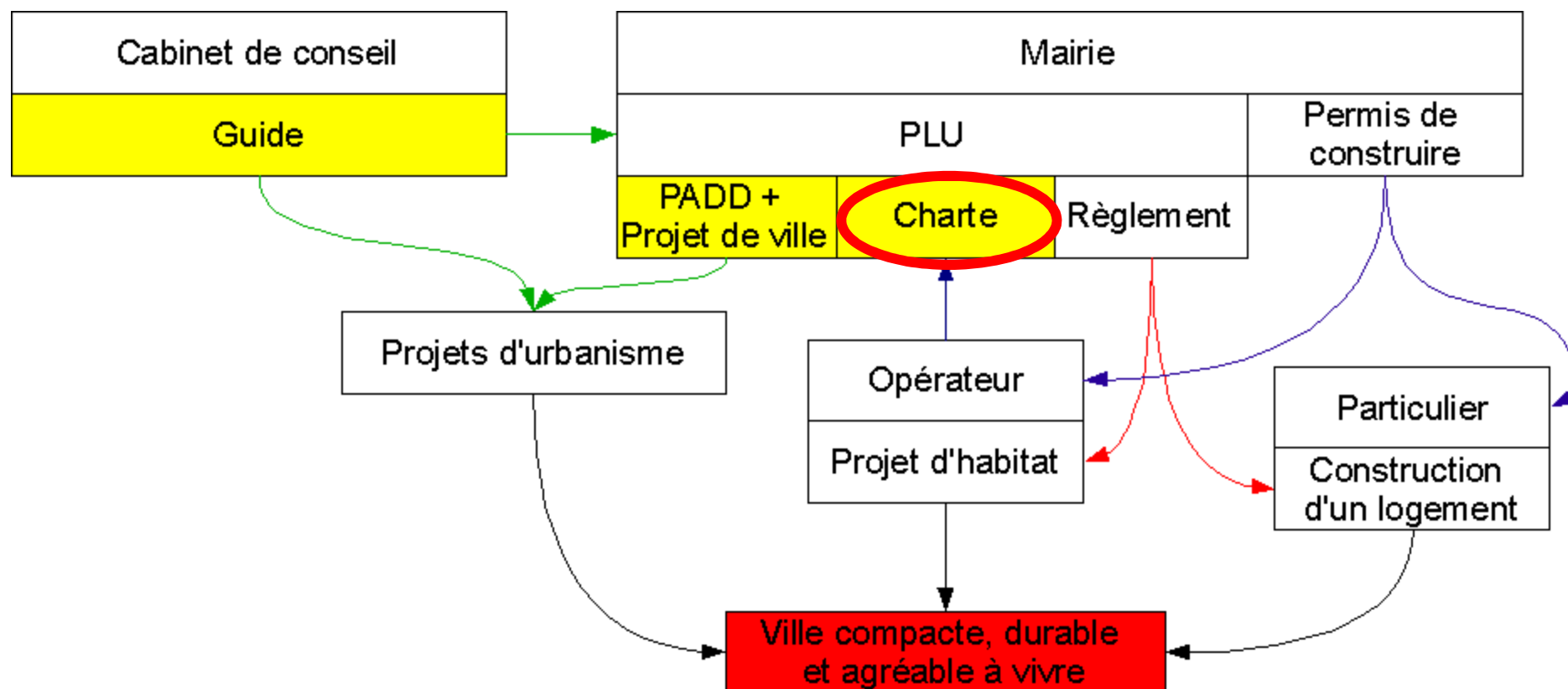
Diversifier les modes d'accès au logement





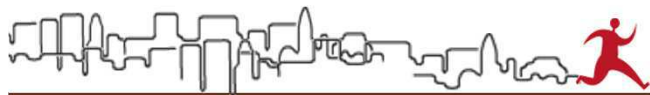
LES ATELIERS TERRITORIAUX DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

LA LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN



→ Orientation et aide à l'élaboration
→ Approbation, engagement

→ Obligation
→ Résultat



Recommandations au PLU

Intégrer le projet de densité au PADD

Diminuer (voire supprimer) la taille minimale des parcelles constructibles

Favoriser la mixité fonctionnelle

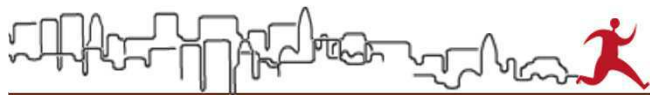
Agir sur le stationnement

Imposer des règles de performances énergétiques

Instaurer un COS minimal et un CES maximal

$\text{COS} = \text{CES} \times \text{nombre d'étages}$

Ne plus imposer des restrictions sur la qualité architecturale



LE PÔLE GALLIÉNI

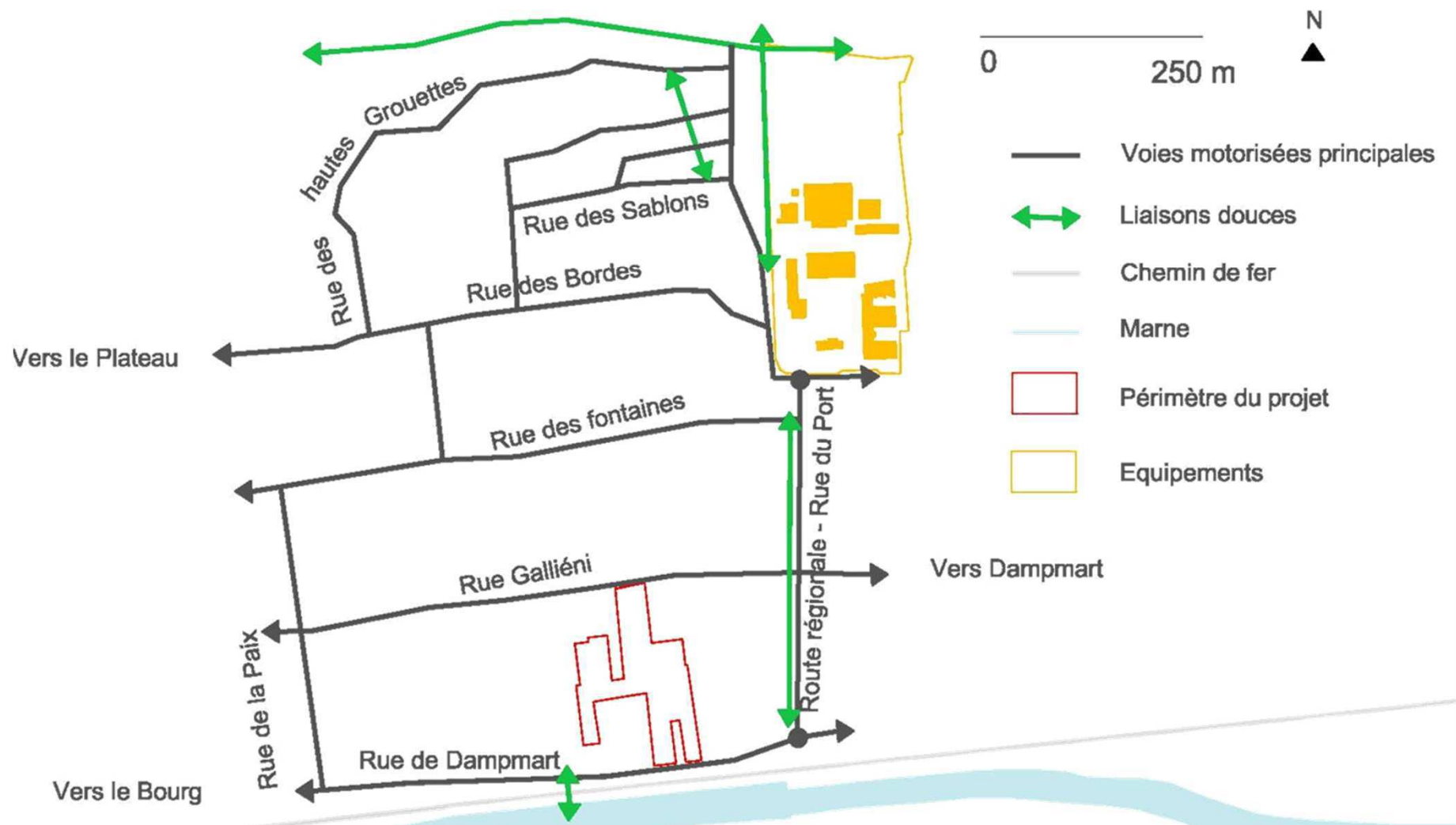
UN NOUVEAU PÔLE DE CENTRALITÉ À L'EST DE THORIGNY

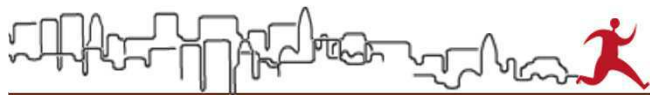




LES ATELIERS TERRITORIAUX DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

LA LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN





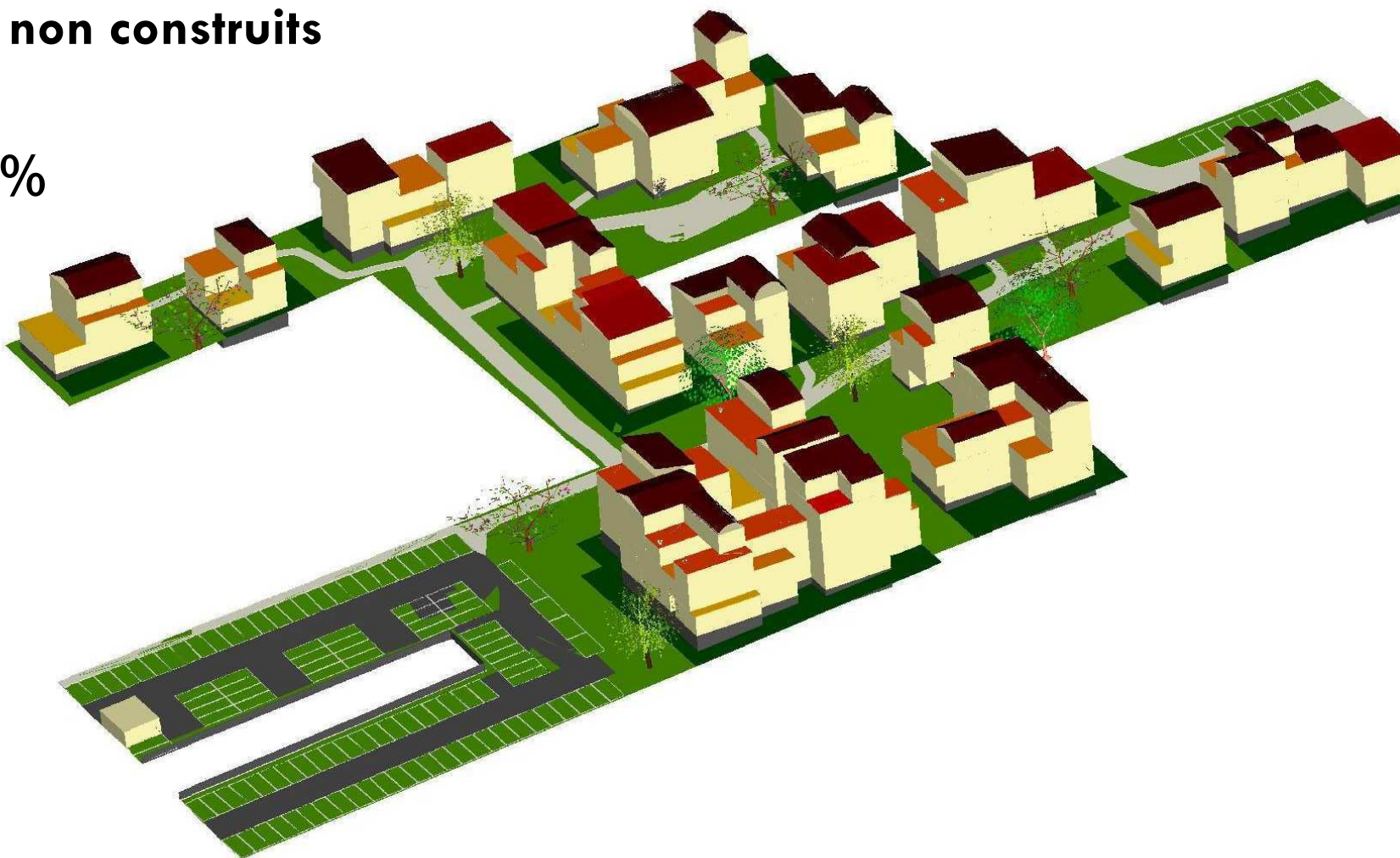
COS 0,7

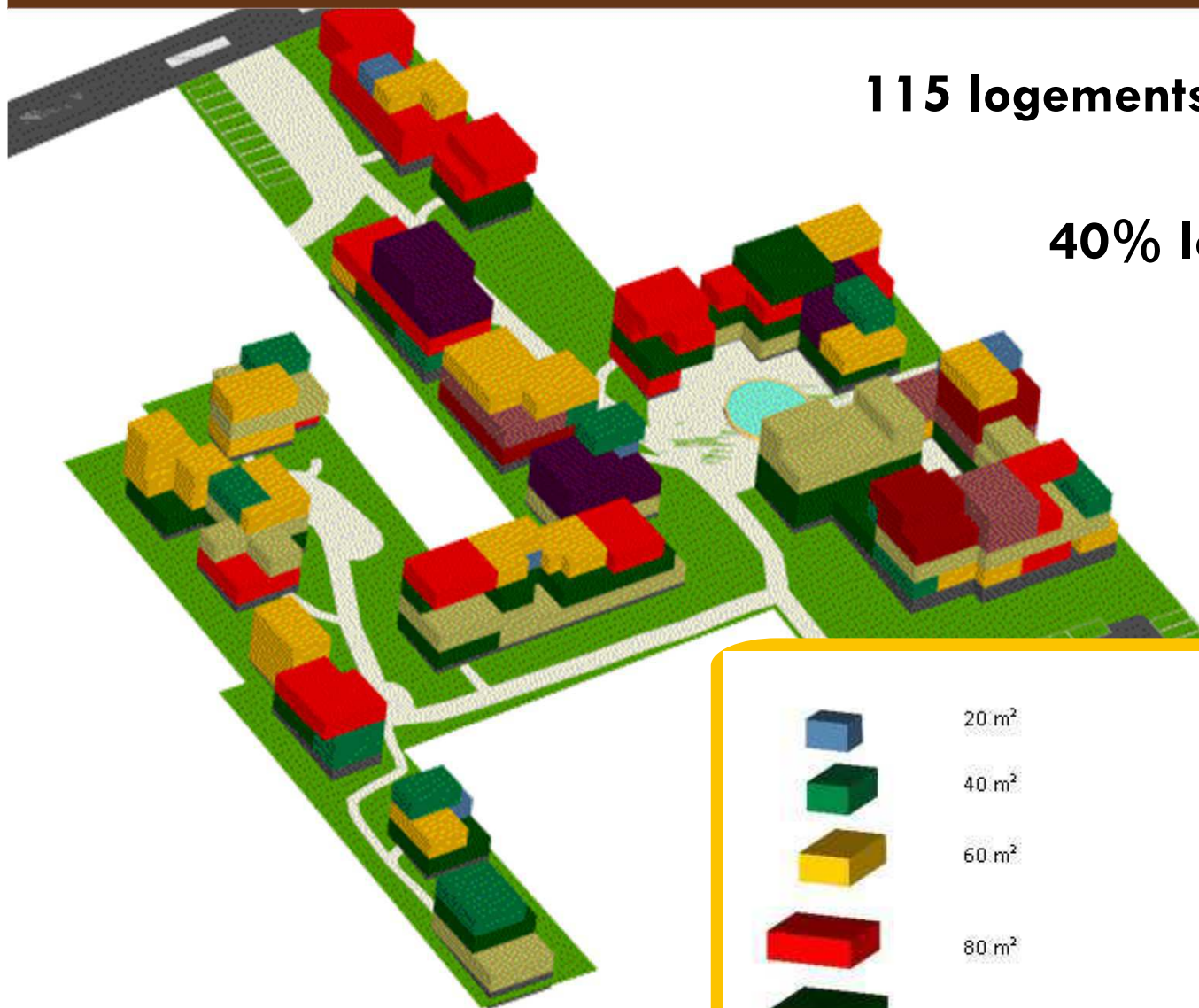
R+3

420 habitants

**77% d'espaces
non construits**

CES 23%

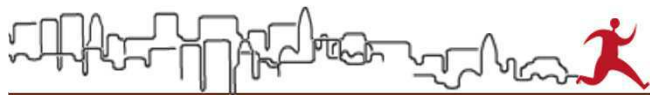




115 logements

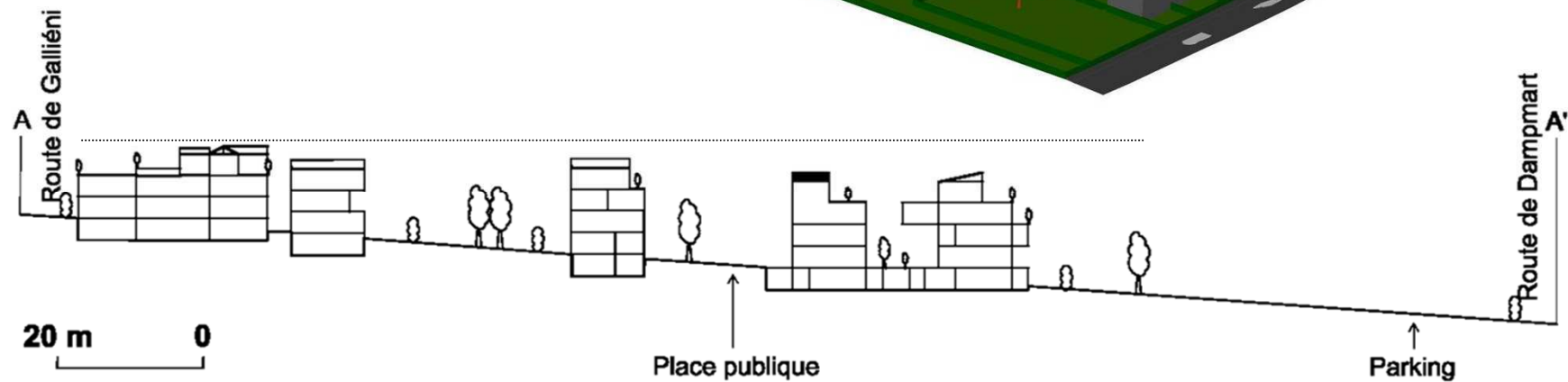
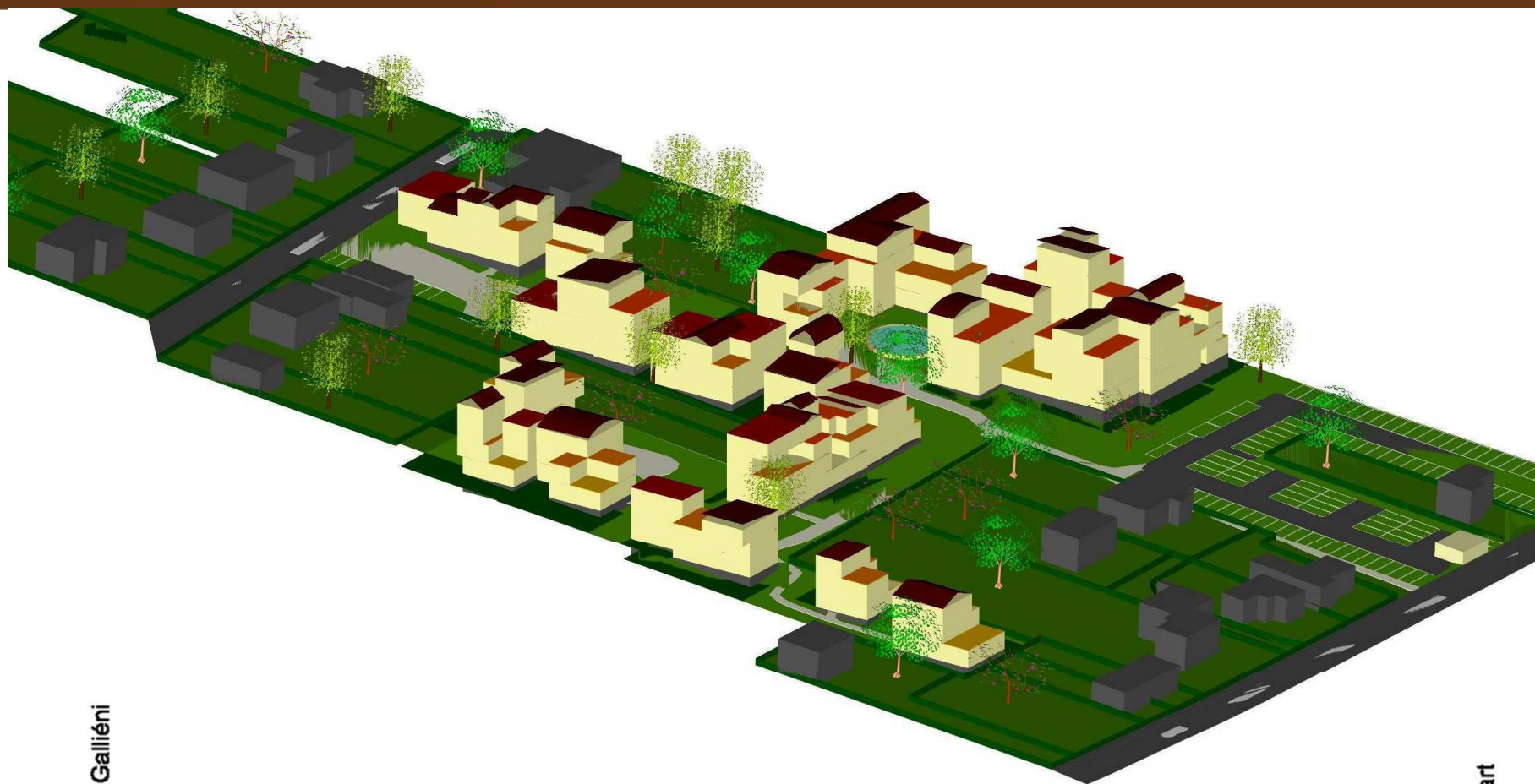
40% logements sociaux

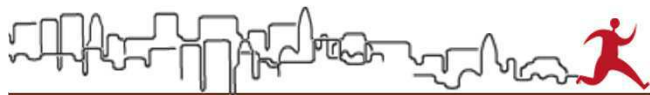




LES ATELIERS TERRITORIAUX DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

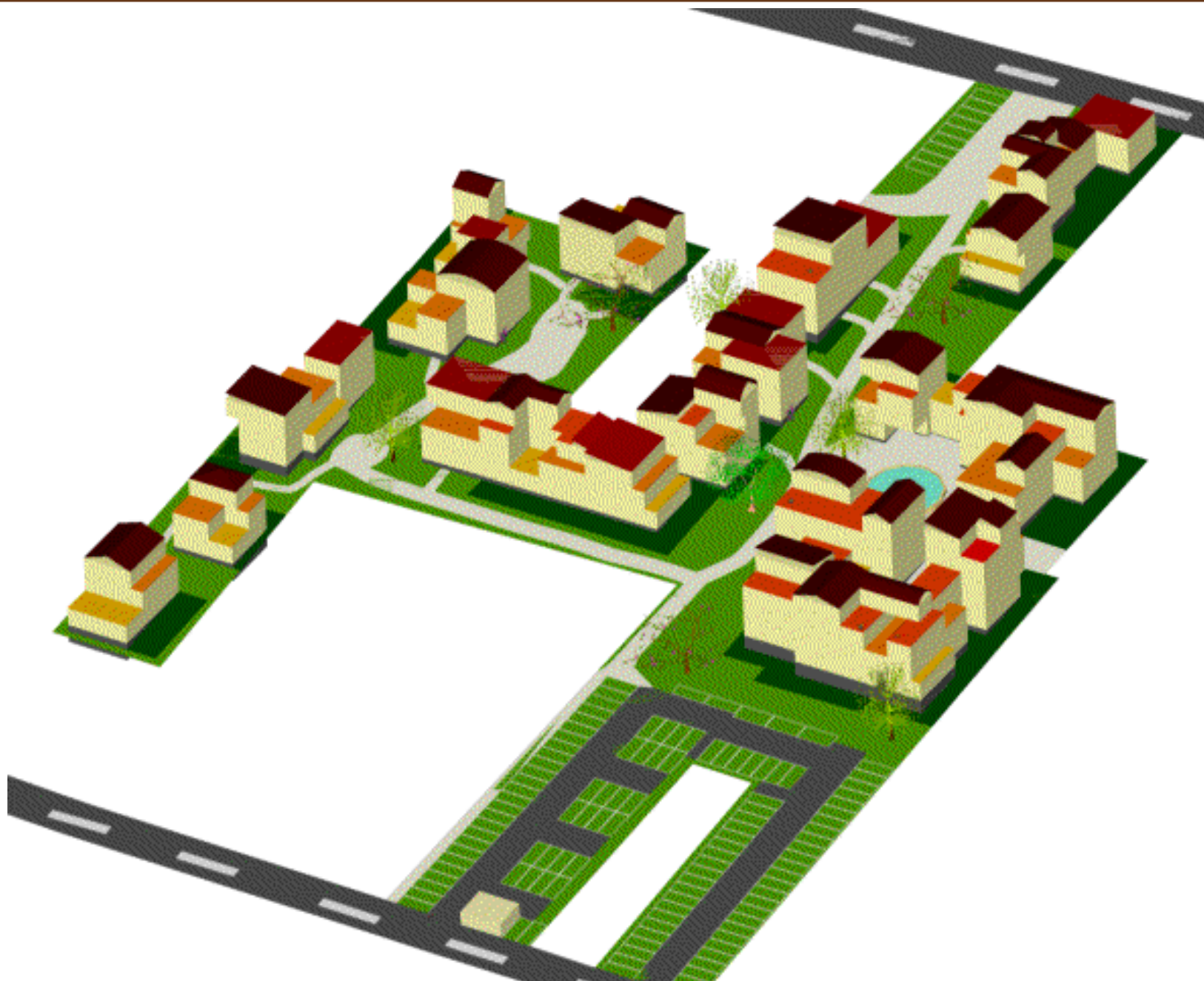
LA LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN

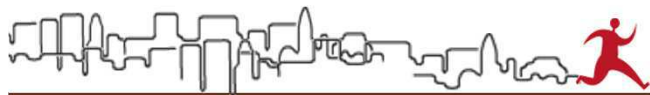




LES ATELIERS TERRITORIAUX DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

LA LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN





16 % jardins privatifs

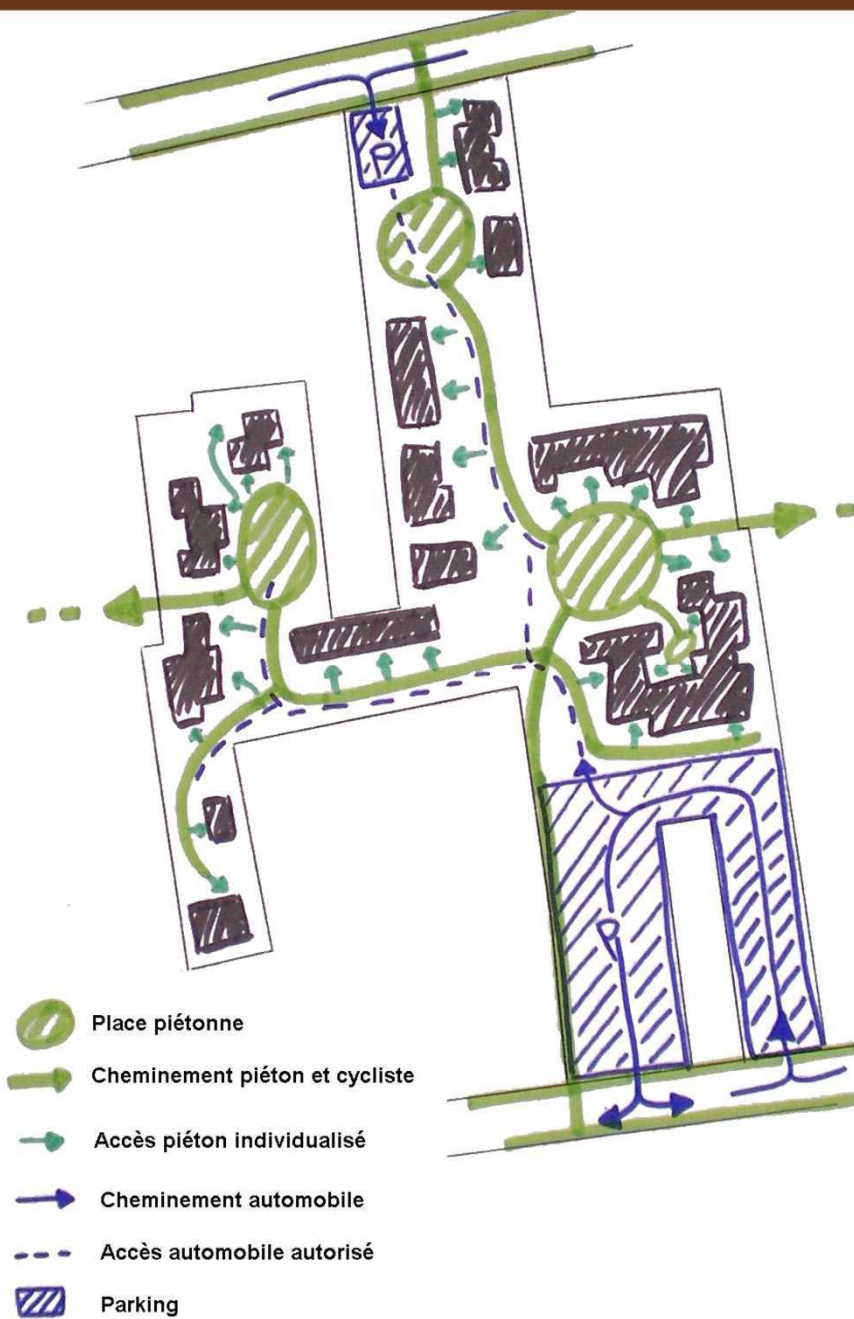
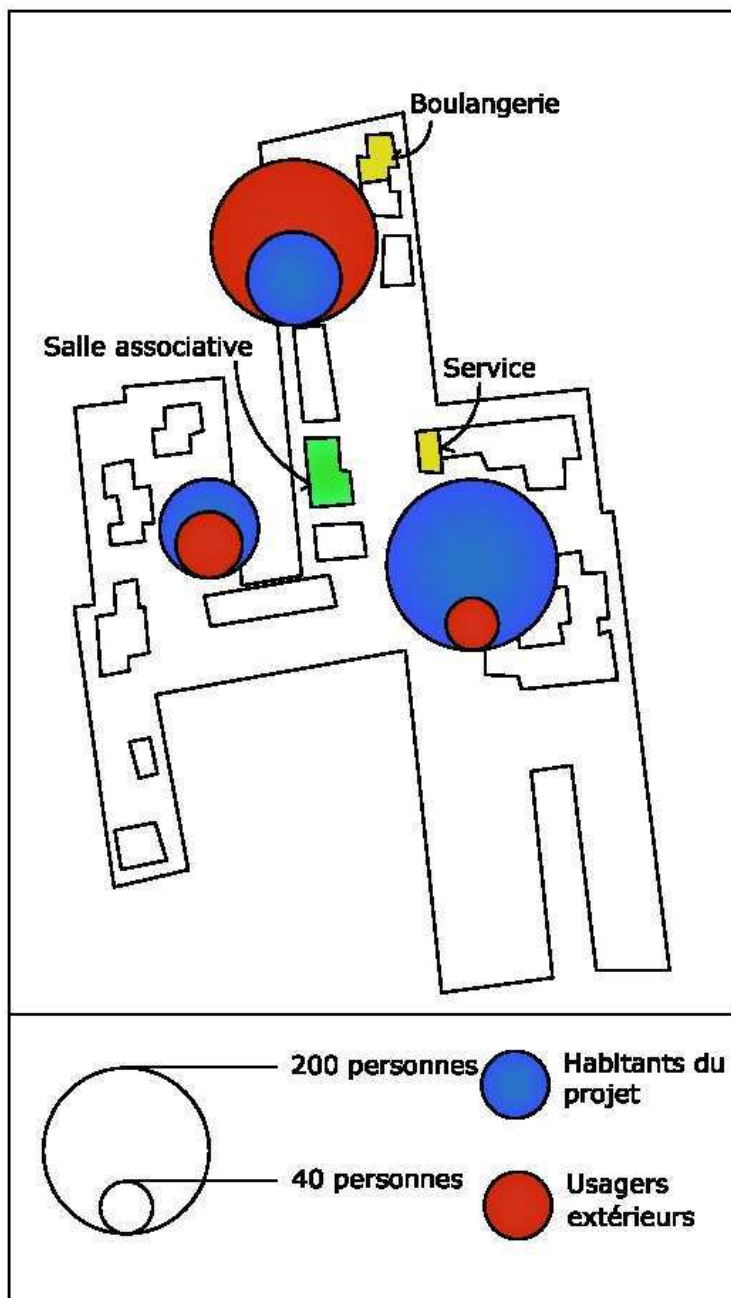
36% espaces verts collectifs





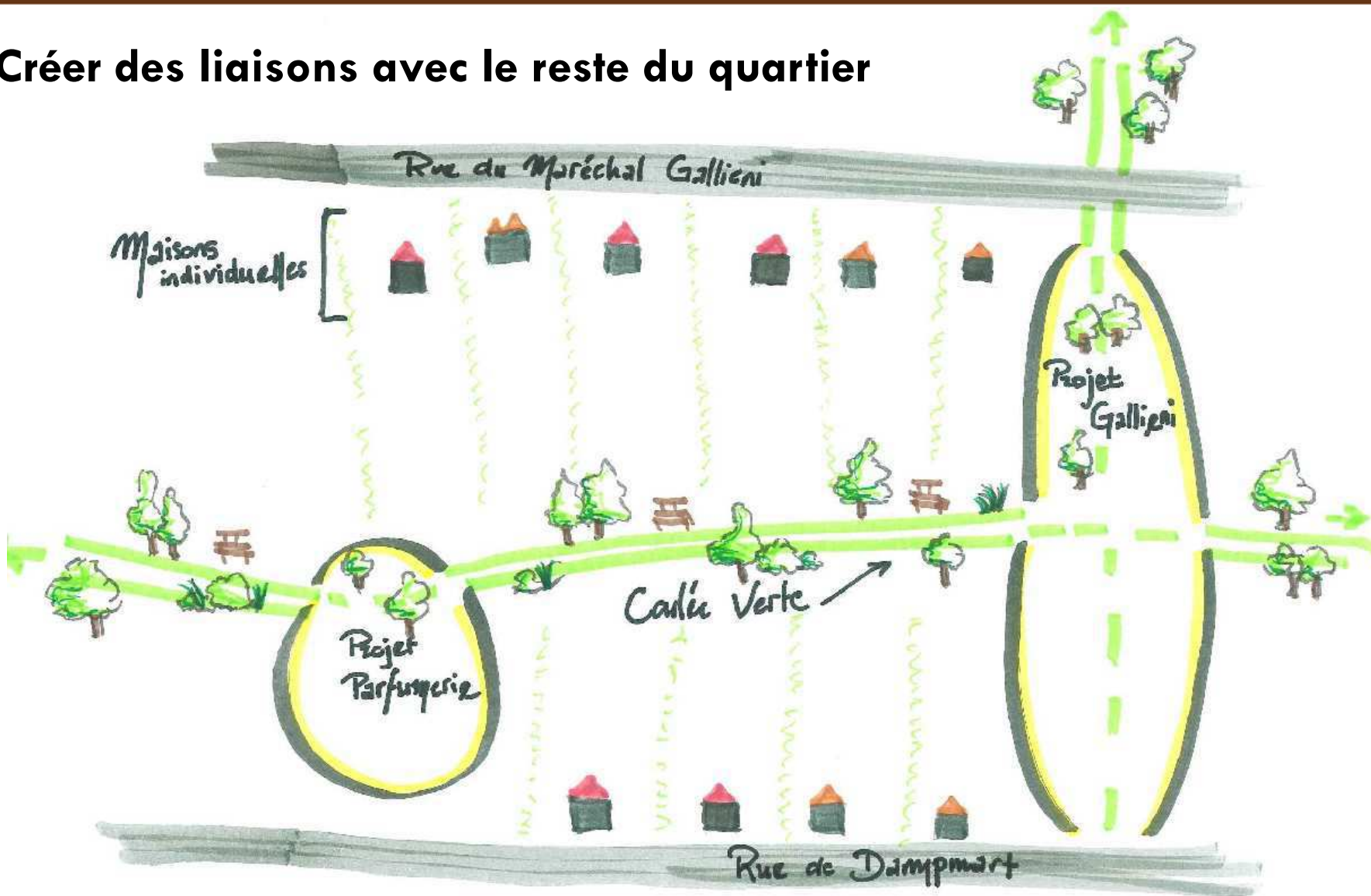
LES ATELIERS TERRITORIAUX DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

LA LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN





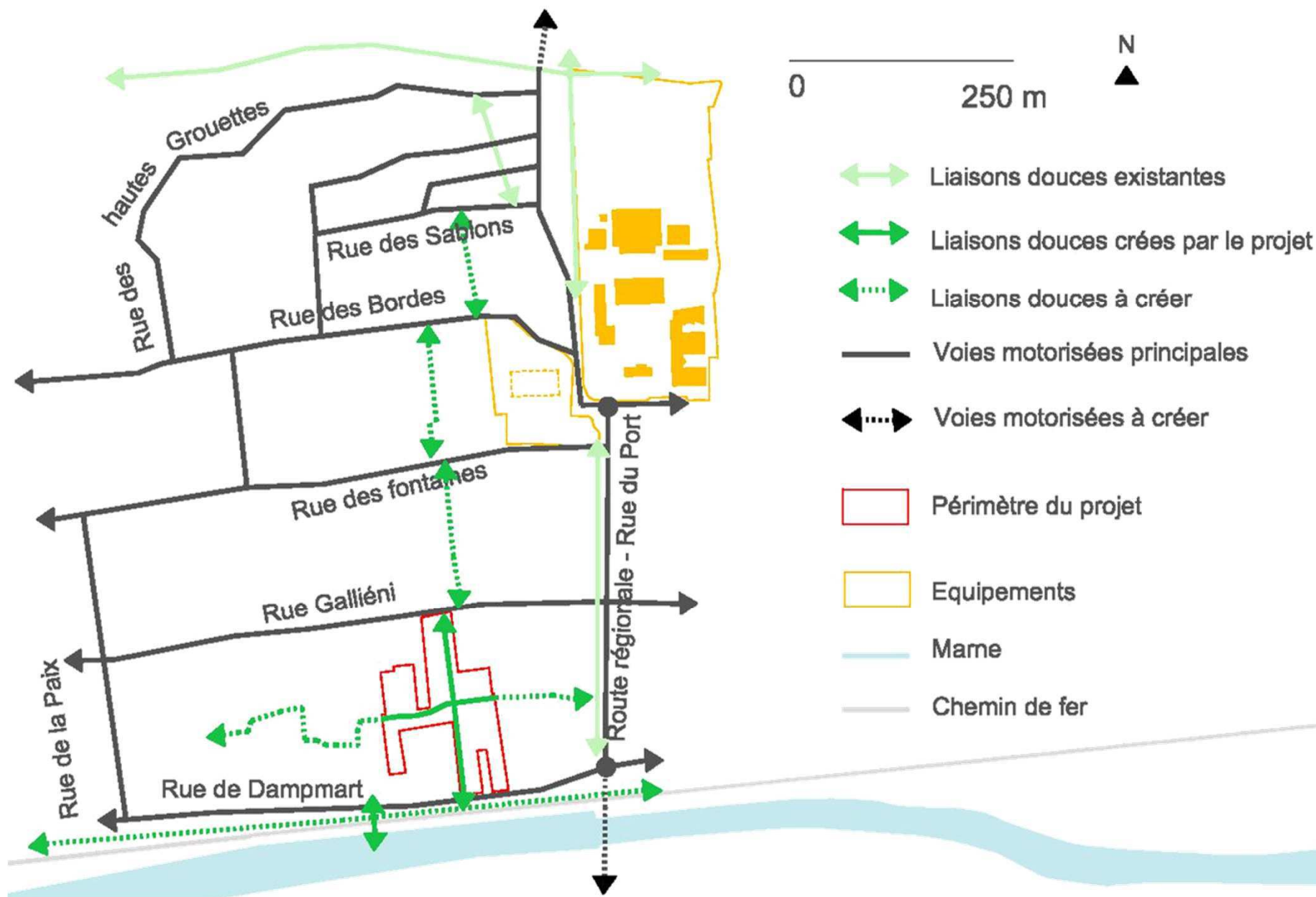
Créer des liaisons avec le reste du quartier

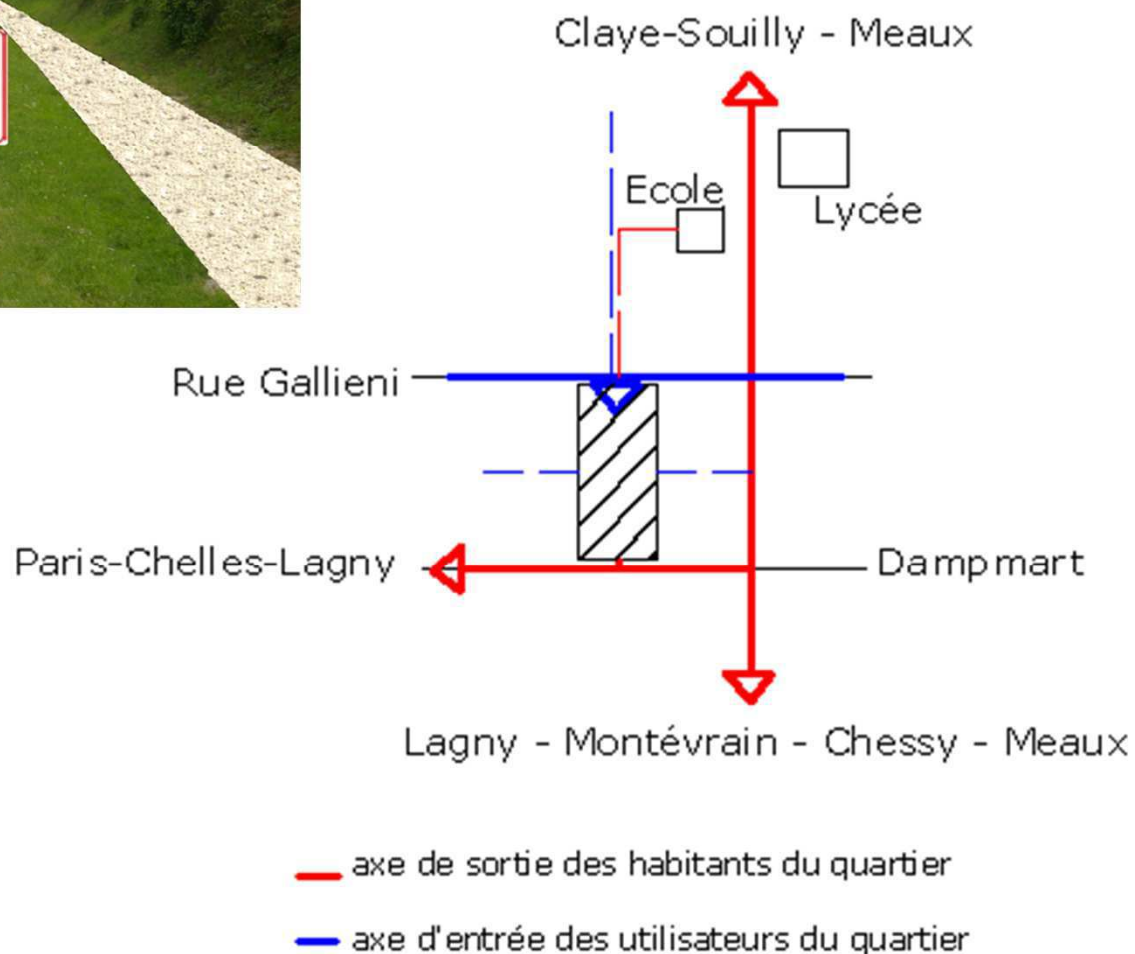
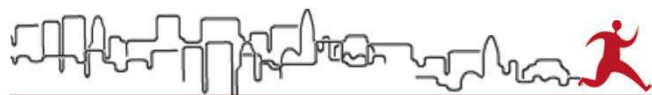




LES ATELIERS TERRITORIAUX DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

LA LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN







Décongestionner le centre bourg et fermer l'urbanisation



Route Est de Dampmart

Éléments existants

- La Mame
- voie ferrée SNCF
- voirie existante
- aqueduc de la Dhuis
- zone NDc du POS, préservation du paysage
- bande de traitement spécial pour le stationnement
- parcelles sans bâti

Éléments proposés

- route proposée
- parcelles utilisées pour tracer la route proposée

N

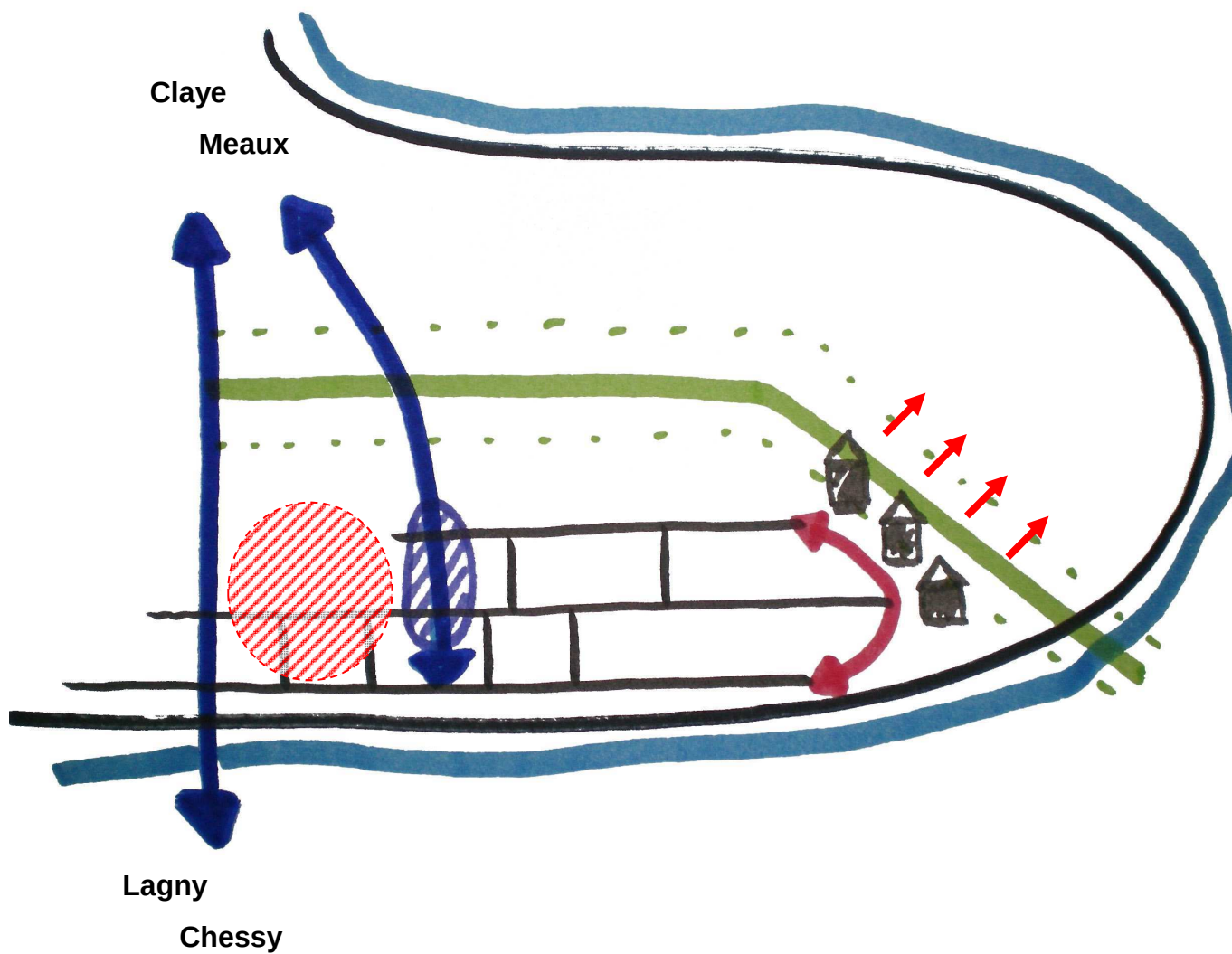


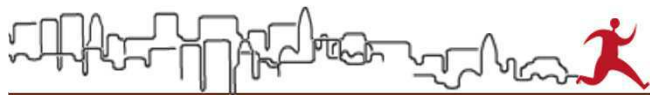
0 60 m





VERS L'OUEST





Place aux architectes...

RESUME

M. Hubert Falco, alors secrétaire d'Etat chargé de l'aménagement du territoire, a lancé le 1 avril 2009 les ateliers territoriaux du Grenelle de l'Environnement. Dix territoires volontaires ont été sélectionnés pour mener des projets sur l'une des thématiques définies par le ministère : maîtrise de l'étalement urbain, rénovation urbaine et secteurs anciens, paysages de l'énergie, paysages de la proximité, trame verte et bleue.

Dans le cadre de la réalisation du SCoT du SIEP du secteur III de Marne-la-Vallée, les communes de Thorigny-sur-Marne et Dampmart ont été choisies pour mener une réflexion sur la lutte contre l'étalement urbain par la « *densification des espaces déjà urbanisés sur le territoire* ». Où et comment densifier ces communes ? Comment aborder ces questions avec des élus qui souhaitent conserver la qualité de leur cadre de vie et sont réfractaires à tout développement trop important de leur territoire ?

Notre étude de trois mois a mené à l'écriture d'un programme de villes destiné à être inséré dans le PADD du PLU, qui propose un scénario de développement des communes basé sur la densification du territoire. Pour aider les équipes municipales dans ce travail, un guide et une charte ont été créés : le guide aborde les grands objectifs à atteindre en matière d'habitat et de transports, thèmes clés d'un développement urbain durable. Des exemples déjà mis en place ou imaginés pour Thorigny et Dampmart illustrent ce document. Ces objectifs sont repris dans les articles de la charte, texte législatif qui scelle l'accord des communes et des professionnels intervenant dans les opérations d'habitat, qui s'engagent à construire de manière respectueuse pour l'environnement. Enfin, des projets spécifiques aux communes ont été conçus. Les deux communes étant chacune en période de réalisation de leur PLU, un travail sur les documents d'urbanisme a été mené : comment faire intervenir des outils qui permettent de lutter contre l'étalement urbain dans les communes et de préserver leur patrimoine naturel ?

Ce travail s'est en grande partie appuyé sur un travail sociologique mené en amont, constitué d'entretiens avec les habitants, les élus et les opérateurs, qui ont permis de cerner leurs craintes, leurs besoins et leurs attentes.

Mots clés : Grenelle de l'Environnement / Développement urbain durable / Maîtrise de l'étalement urbain / Densification / Charte de développement durable / SCoT / PLU

