



POLYTECH[®]
TOURS

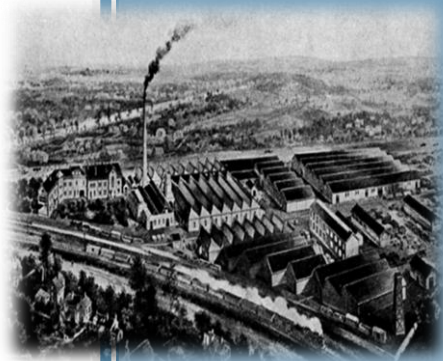
Département Aménagement



UNIVERSITÉ
FRANÇOIS - RABELAIS
TOURS

Requalification de la friche industrielle

« Westinghouse » à Sevran (93)



HUET Hélène Stage DA 3
Tuteur : M. Jean Benabdallah
Année 2009/2010

POLYTECH'TOURS- Département Aménagement-CESA
35 Allée Ferdinand de Lesseps
37200 TOURS
Tél : 02 47 36 14 52
Fax : 02 47 36 70 64
www.polytech.univ-tours.fr



Requalification de la friche industrielle *« Westinghouse » à Sevrans (93)*

*Ou comment transformer ce site qui a marqué la vie locale
depuis plus d'un siècle en un véritable morceau de ville
durable ?*

*Sources des photographies de couverture :
Service des archives de Sevrans et réalisation personnelle Hélène Huet*

Huet Hélène
Ingénieur 1^{ère} année
Projet Individuel
Année 2009-2010

Tuteur : Mr Jean Benabdallah

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier chaleureusement toutes les personnes qui de près ou de loin m'ont accompagné dans ce projet,

Mr Jean Benabdallah, tuteur de ce projet,
pour ses conseils avisés notamment lors de mes doutes et de mes questionnements,

Mme Silvia Devescovi, du service Urbanisme de la ville de Sevrans,
pour sa disponibilité et sa patience quant à la maturation de ce projet depuis notre premier contact en Octobre,

Mme Thérèse Hangzaruk et Mr Marc Salmon du service des archives,
pour leur disponibilité et surtout leur gentillesse,

Mme Estelle Vulliez du service économique,
pour ses conseils et son écoute,

Les commerçants, riverains et usagers de l'avenue Liégard de Freinvillers,
pour leurs réponses sincères et pleines d'entrain à mes questions,

Les membres de l'ADESS (association de Défense de L'Environnement Sevrans-Sud),
pour m'avoir accordé un petit peu de leur temps,

Le personnel de la mairie de Sevrans,
pour son accueil, et pour m'avoir aidé du mieux qu'il peut lors de questions bien spécifiques,

Ainsi que **mes voisins, proches et amis**,
pour leur soutien, leur avis et leurs encouragements durant l'élaboration de ce projet.

- ✚ La notion de requalification d'une friche industrielle, comme celle de reconversion, comporte deux volets : la démolition totale ou partielle permettant la remise en état du site apte à devenir constructible, ainsi que son aménagement final. Dans la suite de ce rapport je ne ferai aucune distinction entre ces deux termes.
- ✚ Le PLU (plan local d'urbanisme) de la Ville de SEVRAN a été révisé en 2006. Les données extraites de ce dernier proviennent, sauf si indications contraires, des statistiques de l'INSEE de 1999.
- ✚ Toutes les autres données statistiques (sauf si indiquées) sont celles de l'INSEE 2006.

Introduction

Quels avenir pour nos friches industrielles ?

La France, majoritairement rurale au 19^{ème} siècle, a connu une grande phase d'industrialisation au début du siècle, qui a conduit inexorablement à un exode rural mais aussi à une centralisation autour des grandes villes, véritables pôles attractifs du territoire. Le développement de nombreuses industries conduit ainsi à un véritable bouleversement spatial, marqué par le développement des transports, principaux moteurs de l'extension urbaine. De nombreuses villes périphériques accueillent ainsi ces grandes industries. Arrivée de population active, développement des voies de communication et des transports, essor des commerces de proximités... C'est l'image même de la ville qui est modifiée. Partie intégrante du paysage, ces industries emploient souvent des riverains, et participent ainsi à la prospérité économique locale. Des quartiers, des commerces et leurs habitants vivent ainsi au rythme de ces pôles productifs, ou l'influence dépasse souvent l'échelle de la ville.

Cependant la désindustrialisation conséquente des années 1990 entraîne un profond bouleversement à la fois économique, environnemental mais aussi culturel. En effet, la fermeture des usines provoque d'une part plusieurs vagues de licenciement, véritable désastre pour la commune et ses habitants, mais suscite d'autre part de nombreuses inquiétudes quant à l'état sanitaire des terrains laissés à l'abandon. Aujourd'hui la France compte 3 à 400 000 friches industrielles, dont 4033 recensées très dangereuses.

Sevran, commune du département de la Seine Saint Denis en région Parisienne est une de ces villes ayant connu ses décennies de gloire. Deux grandes entreprises se sont installées au début du siècle dans les quartiers Sud, rythmant ainsi la vie économique prospère de la ville. Implantées en plein quartier pavillonnaire, l'usine Kodak et l'usine Westinghouse ont été le moteur économique de la commune pendant de très nombreuses années jusqu'à leur fermeture définitive dans les années 1990. Encore aujourd'hui de nombreux riverains entretiennent la mémoire collective de ces sites, sources d'une richesse fiscale, humaine et culturelle. Personne ne reste indifférent à leur contribution locale, et nombreux d'entre eux se souviennent de cette époque révolue, où la vie du quartier tournait autour des horaires de travail. Pour les résidents qui y travaillaient, on s'y retrouvait le matin, on y déjeunait ensemble à la cantine ou dans les commerces environnants. La fin de la journée était marquée par le retour à la maison, après avoir été chercher les enfants à l'école du quartier. Les relations entre collègues de bureau se transformaient ainsi en relation de voisinage, et la vie de quartier reprenait son cours.

Aujourd'hui les sites présentent un tout autre visage et sont pointés du doigt. En effet, s'ils restent les témoins d'une vie économique jadis fructueuse, la fermeture des usines a laissé court à des terrains abandonnés et hautement pollués, à quelques mètres des habitations. Les bâtiments tagués et en ruine ont remplacé les anciennes bâtisses industrielles et les inquiétudes persistent quant à leur devenir. Comment peut-on traiter ces friches ? Quelles sont les reconversions possibles, pourquoi et pour quoi ?

Sevranaise et habitante du quartier Sud depuis ma naissance, j'ai toujours connu ces deux sites. Ceux-ci gardent, notamment dans ma famille, dont certains membres y ont travaillé, une valeur sentimentale. La fermeture a été vécue comme la fin d'une époque prospère pour la ville, qui aujourd'hui a perdu de son dynamisme économique. L'idée de traiter un de ces sites pour ce projet est devenue très vite une évidence. Mon premier choix s'est d'abord porté sur la reconversion du site Kodak. Ayant été scolarisée à l'école juste en face, je me suis toujours intéressée à son évolution. Qu'allait-on en faire, serait-ce profitable pour les écoliers ? A l'époque peu de mesures avaient été mises en place quant au traitement de la pollution. Le terrain était abandonné et ne trouvait de réelle fonction que pour des gens du voyage qui y séjournaient illégalement plusieurs fois par an. Cependant la situation a très vite évolué depuis les années 2000 suite au rachat des terrains par la société afin de traiter la question de dépollution. Un projet d'aménagement a été voté en 2006 et les travaux sont actuellement en cours. Je me suis donc reportée sur la deuxième friche, non moins importante, celle de l'usine Westinghouse, à quelques centaines de mètres de ce premier site. La situation est nettement moins évoluée, puisqu'à l'heure actuelle aucun projet n'a encore été défini, même si quelques orientations sont posées.

La ville souhaite y mener une opération exemplaire. Il m'est apparu très important de prendre en compte non seulement les besoins de la commune, mais aussi ceux du quartier et de ses habitants. En effet, les aspirations peuvent parfois présenter des points de divergences.

Pour aboutir à des pistes de reconversions qui me semblent être les plus essentielles, je me suis d'abord intéressée à Sevrans, ses caractéristiques, sa population et ses mutations depuis l'arrivée de ses grandes industries. J'ai pu redécouvrir une ville que je pensais connaître et qui pourtant m'a dévoilé des ressources, des potentialités et des besoins que je ne soupçonnais pas forcément. Cette étude-là achevée, je me suis ensuite replongée dans l'historique du site et du quartier, afin de mieux en comprendre son évolution et ses attentes d'aujourd'hui. La rencontre avec les habitants et la collectivité, les témoignages d'anciens et mes constatations personnelles sont d'autant d'éléments qui m'ont permis, je l'espère, de mener ma réflexion de la manière la plus pertinente possible.

Mon enjeu est donc le suivant : Faire de ce site aux potentialités fortes (proximité du canal, tramway...) un véritable morceau de ville durable, et proposer des aménagements en adéquation avec le contexte urbain environnant, tout en assurant la sécurisation, notamment avec la proximité de la nationale, véritable fracture urbaine à estomper. L'idée étant aussi d'accorder une place importante au respect de l'environnement et à la mixité : sans être un véritable éco-quartier de par les contraintes du plan local d'urbanisme, des propositions seront faites afin de réduire durablement son empreinte écologique et attirer une population socialement hétérogène. J'espère, en tant qu'utilisatrice potentielle comme les autres, trouver des solutions pérennes qui permettront de rendre cet ancien site chargé d'histoire, un espace de vie attractif, novateur et à la hauteur des attentes de ses utilisateurs.

SOMMAIRE

Remerciements.....	1
Introduction	3
Sommaire.....	5

PARTIE I : Diagnostic territorial

I. Sevrans, dans son environnement territorial.....	8
A. Localisation géographique	8
B. Une ville intégrée au réseau de transport régional	9
1. Des infrastructures ferroviaires importantes	9
2. Un réseau de bus couvrant l'ensemble du territoire	10
C. Contexte démographique et culturel	12
1. Une population stabilisée	12
2. Un tissu social très hétérogène	13
3. Mais une ville qui reste jeune et multiculturelle	17
4. Malgré des déséquilibres géographiques d'équipements	18
D. Une commune en redressement économique	20
1. Un passé rural	20
2. L'industrialisation et le développement urbain du XXème	21
3. Aujourd'hui, une reconversion économique difficile	25
E. Atouts et faiblesses d'une ville en mouvement.....	32
II. Freinville, quartier marqué par une tradition industrielle	33
A. Présentation générale.....	33
1. Localisation	33
2. Accessibilité	33
B. Westinghouse, une histoire de plus d'un siècle avec Sevrans	36
1. Historique de l'entreprise.....	36
2. Freinville aujourd'hui.....	43
3. Un site en état de pollution avancée.....	50
4. Quelle reconversion envisageable ?	51

PARTIE II : Enjeux

I.	La mixité sociale	54
II.	La mixité fonctionnelle.....	55
III.	Approche environnementale de l'urbanisme.....	57

PARTIE III : Propositions d'aménagement

I.	Le règlement de la zone.....	62
II.	Un quartier mixte et durable	65
A.	Choix de la localisation des différentes vocations du site	65
B.	La mixité sociale	66
1.	Un secteur d'habitation mixte	66
2.	Et écologiquement responsable	68
C.	La mixité fonctionnelle.....	71
1.	L'activité commerciale.....	71
2.	Les équipements publics et services à la population	72
3.	L'activité tertiaire.....	76
4.	La question du stationnement.....	77
D.	La gestion des flux de circulation	81
1.	La sécurisation autour de la nationale 370	81
2.	L'accès aux transports en commun	83
3.	Le développement des liaisons douces	83
III.	Cout et financement du projet	87
A.	Le bilan de mon aménagement	87
B.	Le financement des structures publiques.....	88
C.	Phasage fictif du projet	88
	Conclusion	87
	Bibliographie	90
	Table des illustrations	91
	Annexes.....	94

Première partie :

Diagnostic du cadre d'étude et du site du projet



Figure 1: Vue Aérienne de Sevan : des quartiers pavillonnaires aux habitats collectifs...

Source : archives de Sevan

I. Sevrans, dans son environnement territorial

A. Localisation géographique

Sevrans est une commune de la région Ile-de-France située au sein du département de la Seine Saint Denis (93), qui regroupe 40 municipalités et dont la superficie de 36 km² correspond au double de celle de la capitale. La population totale de la région s'élève à 11 640 000 habitants, ce qui fait de l'Ile-de-France la région la plus peuplée de France (soit 18% de la population française sur 4% du territoire).



Figure 2: Ecusson de la Ville
Source: www.ville-sevrans.fr

La ville s'inscrit au sein d'un dense réseau régional de pôles urbains. En effet, elle se situe à 18km de la capitale de 2 millions d'habitants, à 15km de la ville de Saint Denis et ses 95 000 habitants et à 6km de Bobigny la préfecture du département et ses 44 000 habitants.

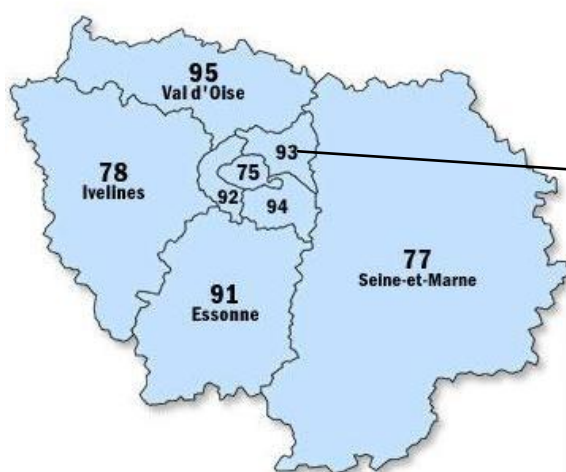


Figure 3: La région Ile-de-France
(75 Paris, 94 Val-de-Marne, 92 Haut de Seine,
93 Seine-Saint-Denis)

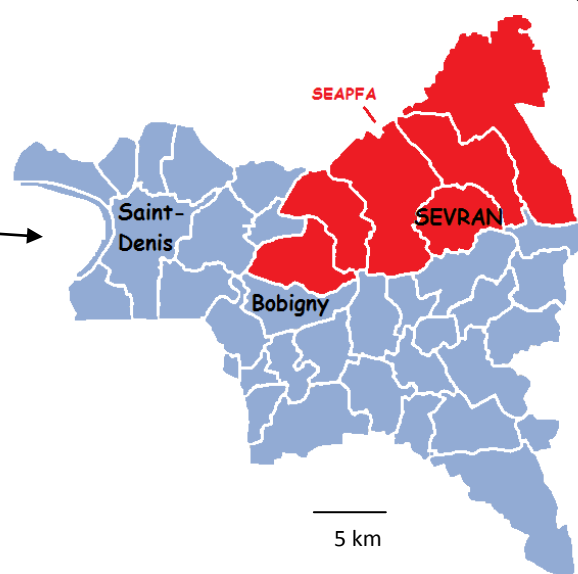


Figure 4: localisation de la commune de Sevrans en Seine-Saint-Denis

Sources cartes : wikimédia et réalisation personnelle Hélène Huet

La ville ne fait pas partie aujourd'hui d'une intercommunalité à fiscalité propre, mais adhère cependant au syndicat d'équipement des pays de France et de l'Aulnoye. (SEAPFA).

B. Une ville intégrée au réseau de transport régional

1. Des infrastructures ferroviaires importantes

A l'écart des principales voies de communications routières (A3, A1) qui la bordent tangentiellement, sans jamais la pénétrer, Sevrans bénéficie cependant de remarquables liaisons ferroviaires de transports en commun avec Paris et sa Région. En effet Sevrans accueille 2 stations de tramway intercommunal et deux gares de réseau express régional (RER B).



Figure 5: Gare de Sevrans-Beaudottes

Source : Wikimedia

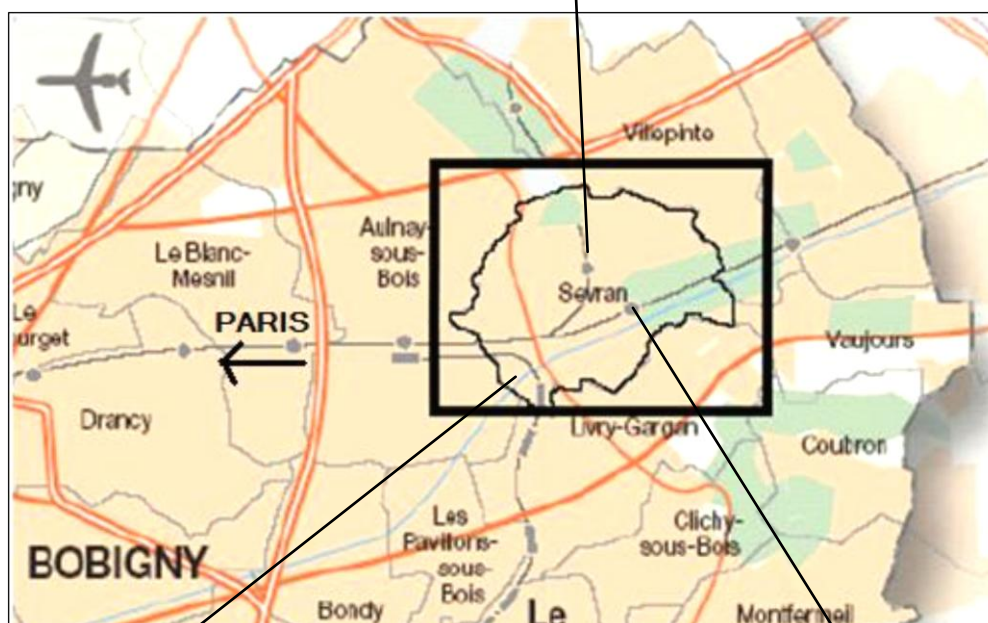


Figure 6 : Sevrans dans son environnement

Sources : PLU de Sevrans et réalisation personnelle H. Huet



Figure 7: Tramway T4

Source : réal. Hélène Huet



Figure 8 : Gare de Sevrans-Livry

Source : wikimédia

Ces deux voies de RER permettent d'atteindre la capitale en 30 minutes. Le tronçon B3, passant par la gare de Sevrans Beaudottes permet de rejoindre directement l'aéroport Roissy Charles de Gaulle en 15 minutes.

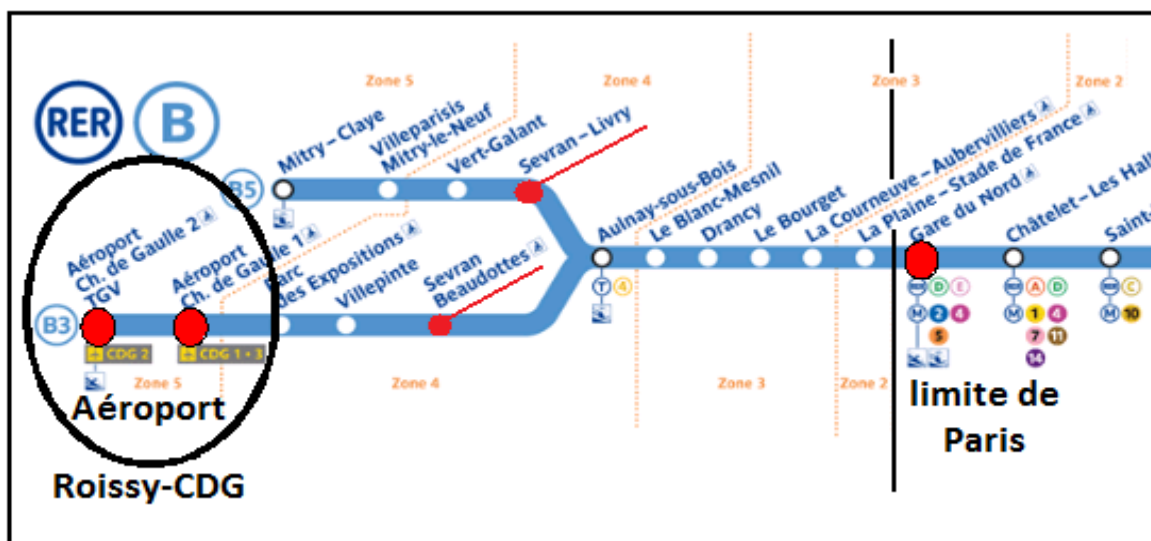


Figure 9: ligne du RER B

Sources : site de la RATP et réalisation personnelle Hélène Huet

Le Tramway, qui bénéficie de deux stations à Sevrans permet quant à lui de desservir les communes limitrophes et de rejoindre de part et d'autre de la ligne le RER B à Aulnay et le RER E à Bondy, tous deux desservant Paris et sa banlieue.

2. Un réseau de bus couvrant l'ensemble du territoire

La ville de Sevrans est traversée par 11 lignes de bus gérées par trois transporteurs différents : la RATP, le CIF (courriers d'Ile-de-France) et la TRA (financée partiellement par le conseil général). Trois d'entre elles sont des lignes principales, pouvant transporter jusqu'à 15 000 voyageurs par jour. La ville bénéficie aussi depuis 2005, d'un service routier de nuit, le Noctilien.

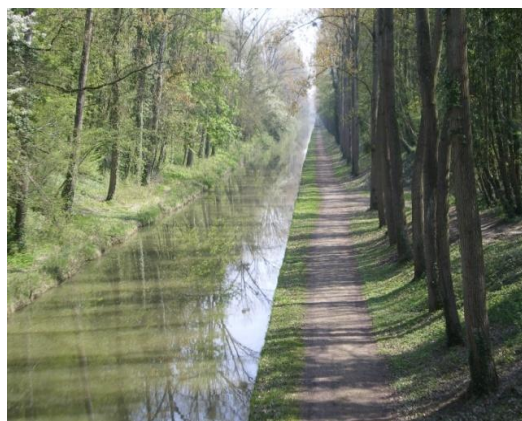


Figure 10: la piste cyclable du canal de l'Ourcq
Source : réalisation Hélène Huet Avril 2010

La ville de Sevrans présente donc l'avantage de se situer au cœur même du dispositif Nord-francilien de déplacements. Même si celle-ci est quelque peu éloignée des grandes voies de circulation automobile, elle bénéficie tout de même de dessertes SNCF et RATP particulièrement aisées et accessibles au sein du territoire, qui offre à ses habitants une très grande mobilité en transport en commun. La ville bénéficie aussi d'une piste cyclable le long du canal qui permet de rejoindre Paris (Porte de la Villette) dans un sens et Claye-Souilly, en Seine et Marne, dans l'autre.

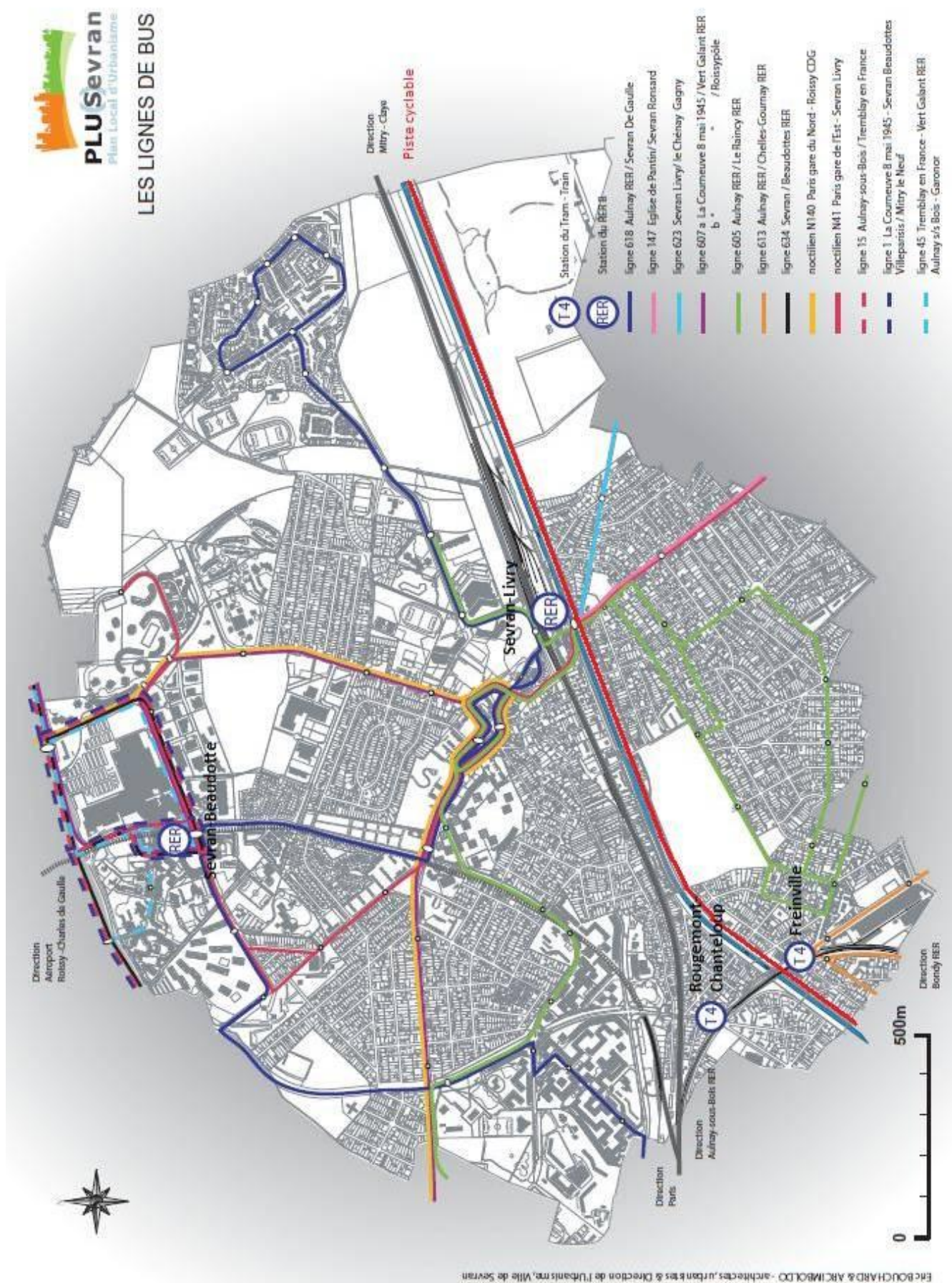


Figure 11: Les grands axes de transports en commun à Sevrans

Sources : carte du PLU et compléments personnels Hélène Huet

C. Contexte démographique et culturel

1. Une population stabilisée

a) Une croissance après-guerre sans précédents...

La ville compte aujourd'hui 51 110 habitants (source INSEE 2007). La population est stable mais cela n'a pas toujours été le cas. Longtemps restée au stade de bourgade rurale, la ville a connu une croissance urbaine sans précédent dans les années 1970-1990. Les raisons de cette croissance sont diverses.

- ❖ Celle-ci s'explique d'abord par la **croissance industrielle** au début du 19^{ème} siècle, et donc par l'implantation d'industries locales sur son territoire, qui entraîne l'arrivée en masse d'ouvriers à la recherche d'emploi et prêts à s'installer dans le quartier.
- ❖ Un deuxième facteur est **l'extension brutale de la région parisienne** par la création de ZUP (Zone d'Urbanisation Prioritaire) dans les années 70. Faisant suite à la politique des Grands ensembles, ces opérations entraînent l'arrivée de population en masse. C'est ainsi le cas dans les quartiers Nord de la commune, anciennement terres de cultures, ou l'urbanisation se fait sous forme de logements collectifs et sociaux.

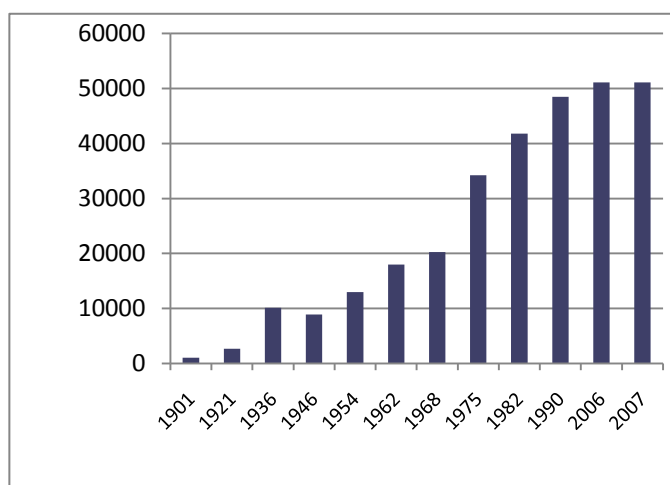


Figure 12 : Evolution de la population sevranaise depuis le début du siècle
Sources : INSEE 2006 et réalisation personnelle Hélène Huet

b) ... mais un bilan migratoire aujourd'hui déficitaire

Suite au doublement de la population entre 1968 et 1975, marqué par l'industrialisation conséquente, la ville connaît aujourd'hui un déficit migratoire important. Le nombre d'habitants qui s'installent dans la commune est inférieur au nombre d'habitants qui la quittent. Cependant le niveau démographique de la commune est maintenu par les nombreuses naissances. En effet la ville connaît un des plus forts taux de natalité du département avec 17.5 naissances pour 1000 habitants.

2. Un tissu social très hétérogène

a) Des quartiers urbains bien distincts

Lorsque l'on se promène au sein de la ville, en arpentant les quartiers, la promenade peut très vite prendre l'allure d'une excursion durant laquelle nous sommes invités à découvrir des ambiances des odeurs, et des atmosphères toutes différentes. Cette vision paraît certes utopique, mais manifeste clairement la diversité du territoire. La ville qui s'étend sur 728 hectares, est morcelée en neuf quartiers bien distincts. Chacun de ces 9 quartiers de la ville présente des caractéristiques particulières, tant du point de vue de sa population que de ses formes urbaines. Témoin du passé, auquel ses habitants restent attachés, il évolue dans le temps le plus souvent en fonction de facteurs économiques, mais garde son caractère propre, son aspect communautaire, tout en participant diversement à l'animation de la commune.

Aujourd'hui deux grandes catégories de formes urbaines peuvent être isolées au sein du tissu urbain de la ville :

- ❖ Un tissu urbain de maisons de ville ou lotissements relativement denses, avec des bâtis peu élevés. C'est le cas dans les quartiers pavillonnaires de Freinville, des Trèfles, de Primevères Savigny, et une partie des ceux des Sablons et du Centre-ville. Ces quartiers se situent exclusivement au centre, Sud et Sud-est de la commune.



Figure 13: Les trèfles

Sources: réalisation Hélène Huet Avril 2010



Figure 14: Centre-ville

Source: Google map

- ❖ Un tissu de grands ensembles, construit dans les années 60 à 70 à la périphérie du cœur de ville existant. On retrouve cette typologie dans les quartiers en Zones Urbaines Sensibles¹ des Beaudottes, de Rougemont et de Montceleux Pont-Blanc, situés au Nord et Nord-Ouest de la ville.

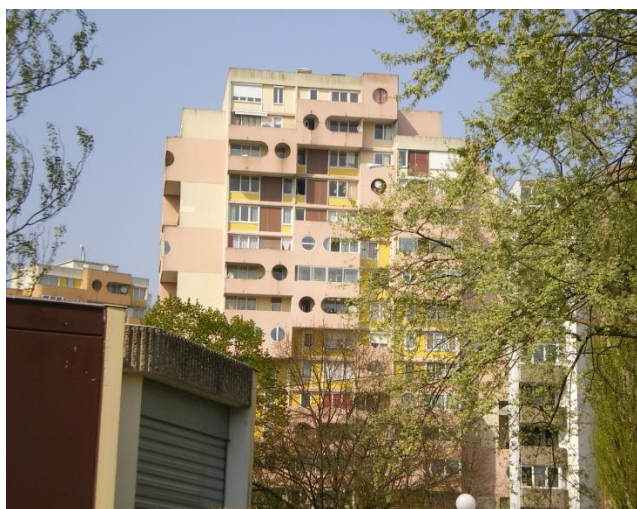
¹ Définie par la loi de Novembre 1996, Une Zone Urbaine sensible (ZUS) est un territoire infra-urbain défini par les pouvoirs publics français pour être la cible prioritaire de la politique de la ville. Ces zones urbaines formalisent la notion de « quartier en difficultés » et sont caractérisées par la présence de grands ensembles ou de quartiers d'habitats dégradés et par un déséquilibre accentué entre l'habitat et l'emploi. Celles-ci représentaient en 1999 4,7 millions d'habitants.

**Figure 15: Pont-Blanc**

Source: réalisation Hélène Huet Avril 2010

**Figure 16 : Rougemont**

Source: réalisation Hélène Huet Avril 2010

**Figure 17: Pont-Blanc**

Source: réalisation Hélène Huet Avril 2010

**Figure 18: Les Beaudottes**

Source: réalisation Hélène Huet Avril 2010

Début des années 1960, l'accroissement de la population ainsi que le nouvel attrait pour les villes en région parisienne, ont entraîné une pénurie de logement pour la population urbaine. Pour satisfaire cette demande urgente le gouvernement favorise la construction rapide et économique de nombreux immeubles locatifs puis des grands ensembles de plusieurs milliers de logements sur des terrains facilement disponibles. Les quartiers Nord de Sevrans en sont un exemple. L'insuffisance et la médiocrité initiale de l'environnement a rapidement incité les premiers locataires à quitter leur appartement pour laisser place à des populations moins aisées. Aggravés par une économie défaillante, les problèmes sociaux s'y sont accumulés, et le malaise des banlieues a fini par éclater au grand jour durant les émeutes de l'Automne 2005. Sevrans a été l'une de ces villes, et l'on se souvient encore de ces événements douloureux.

Aujourd'hui la ville met tout en œuvre pour rendre à ces quartiers leur image de marque, leur attractivité dans le cadre de son programme de rénovation urbaine. Bannir cette enveloppe 'ghettoïsation' souvent injustifiée et réductrice est une mesure primordiale.

D'un point de vue démographique, on constate ainsi que l'indice de densité est beaucoup plus élevé dans les secteurs d'habitats collectifs, au Nord, que dans les quartiers Sud essentiellement pavillonnaires.

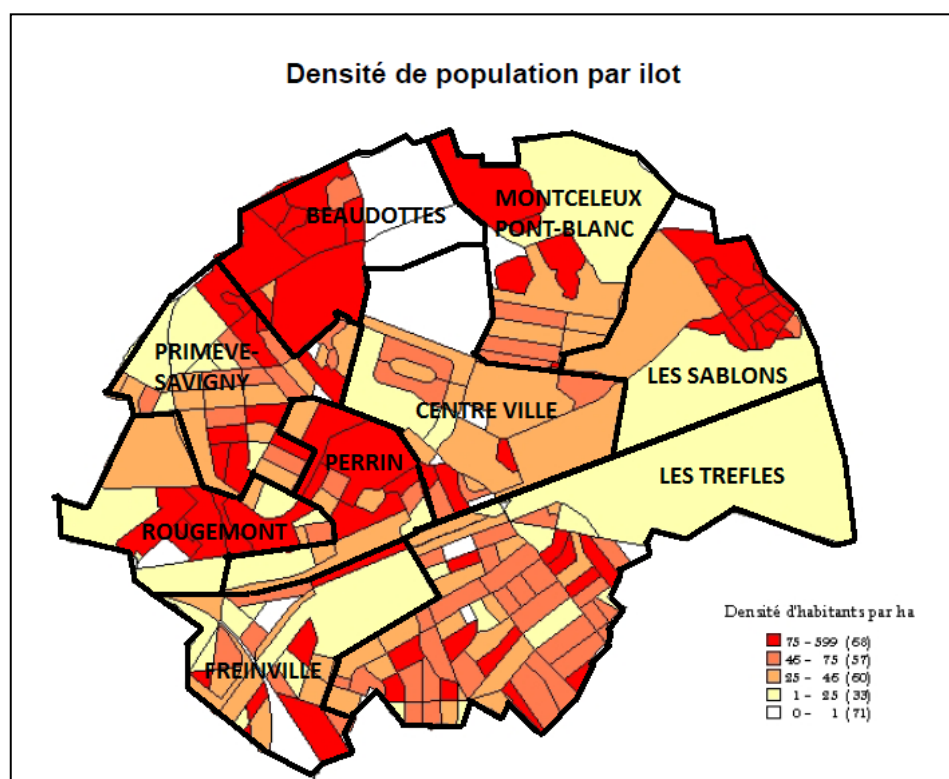


Figure 19: densité de population par quartier
Source : PLU de Sevrans et réalisation personnelle Hélène Huet

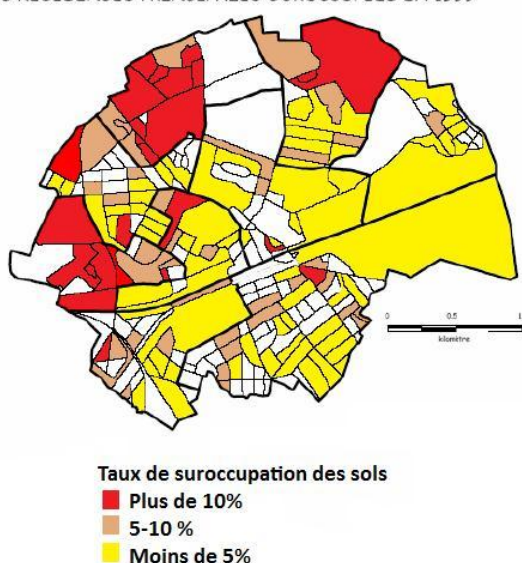
a) Une mixité sociale contestable : vers une ghettoïsation des quartiers Nord ?

Le parc de logement a connu une évolution sans précédent depuis les années 60 par la création de Grands ensembles au Nord et au Nord-Ouest du territoire. Quartiers les plus populaires de la ville, ces derniers rassemblent environ 50% de la population et plus de 85% logements locatifs sociaux². Ils contrastent ainsi très nettement avec les zones pavillonnaires rassemblant la grande majorité des propriétaires privés.

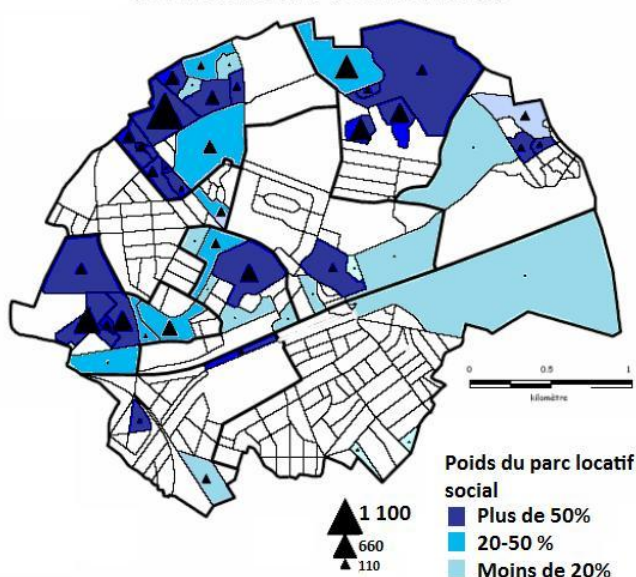
	Maison Individuelle	Immeubles collectifs	Foyer pour personnes âgées	Chambre d'Hôtel	Construction provisoire	Habitation de Fortune	Autre
1999	34,15%	64,51%	0,53%	0,04%	0,02%	0,36%	0,40%
2006	35,1%	63,8%					

² Un logement social, en France, est un logement destiné, suite à une initiative publique ou privée, à des personnes à revenus modestes qui auraient des difficultés à se loger sur le marché libre. Pour que les loyers restent bas, les pouvoirs publics fournissent une aide indirecte versée au bailleur, sous formes de facilités de financement, de subventions, de déduction fiscale... Cette aide est assortie de conditions sur la qualité du logement et le montant des loyers. Depuis 2000, l'Etat a rendu obligatoire un pourcentage de 20% de logements sociaux dans une commune de plus de 3500 habitants.

LES RESIDENCES PRINCIPALES SUROCCUPEES EN 1999



LE PARC LOCATIF SOCIAL EN 1999

**Figures 20/21: Résidences principales et répartition du parc social locatif**

Sources : PLU de Sevrans et réalisation personnelle Hélène Huet

Les logements Sevransais, et plus particulièrement les secteurs d'habitats collectifs ont été construits en grande partie entre 1949 et 1974. L'inconfort du parc dû principalement à son ancienneté a obligé la ville à engager des opérations de rénovations qui passeront par la démolition d'environ 500 logements et la construction de 400 logements sociaux et d'une centaine de logements privés. Afin de lutter contre cette hétérogénéité, il convient d'harmoniser durablement ces opérations au sein du territoire.

b) Et des carences réelles en logements

Malgré la construction d'en moyenne 120 logements chaque année, la ville est aujourd'hui face à de nouveaux besoins : la répartition des logements ne permet plus de répondre pleinement aux besoins actuels de la population et surtout à l'évolution de la structure des familles (décohabitation des jeunes, familles monoparentales, vieillissement de la population...) et à la diminution relative de la taille des ménages qui est un phénomène commun à la région parisienne. Plusieurs facteurs entrent en jeu mais deux d'entre eux restent primordiales :

❖ Les carences du parc social et l'absence d'offre intermédiaire:

D'une part l'offre de petits logements reste marginale et ne permet pas le phénomène de décohabitation des jeunes. La ville compte aujourd'hui seulement 20% de T1-T2, et faute de moyens financiers, les jeunes peinent à trouver un logement qui pourrait leur permettre de quitter le domicile familial. D'autre part, l'offre de grands logements est elle aussi marginale et ne permet pas aux familles logées d'effectuer un parcours résidentiel complet et correspondant à leurs besoins.

❖ Le déficit du parc locatif privé

Ce dernier ne représente que 10% des logements sur la commune contre 19% dans l'ensemble du département. L'offre trop coûteuse et 4 fois plus élevée que dans le parc social ne permet donc pas aux ménages d'accéder à ce type de logements. De plus l'essentiel de ce parc est composé de petits logements et ne permet pas de répondre aux besoins des classes moyennes et notamment des ménages biactifs employés avec un ou deux enfants qui sont les plus demandeurs.

3. Mais une ville qui reste jeune et multiculturelle

La population sevranaise est marquée par une grande diversité des origines, comme en témoignent les identités propres de chacun de ses quartiers. 17.7% de la population est d'origine étrangère. Ce taux est très nettement supérieur à la moyenne régionale (11.9%). On dénombre ainsi plus de 45 origines différentes.

La ville est aussi la deuxième plus jeune de France. Plus de 30% de la population à moins de 25 ans, et l'indice de jeunesse (nombre de jeunes de moins de 25 ans par rapport aux plus de 60 ans) est le plus élevé du département et s'élève à 2,43 (indice moyen en France : 1,15). On constate cependant que cette population très jeune réside surtout dans les quartiers collectifs.

Une répartition de la population par tranche d'âge différenciée selon les quartiers

	Rougemont	Perrin	Centre-Ville	Primevères Savigny	Freinville	Montceuleux Pont Blanc	Trèfles	Beaudottes	Sablons
0-19 ans	35,5%	28,1%	24,4%	25,4%	19,5%	33,4%	22,8%	38,0%	32,0%
20-39 ans	29,9%	29,0%	30,0%	27,4%	29,1%	34,3%	26,3%	31,9%	28,1%
40-59 ans	19,9%	26,8%	29,1%	29,9%	32,0%	23,8%	28,1%	23,0%	34,5%
60-74 ans	7,0%	10,5%	11,2%	13,2%	14,5%	6,1%	15,5%	5,5%	4,8%
75 ans et +	7,7%	5,6%	5,4%	4,2%	4,8%	2,4%	7,3%	1,6%	0,6%

Source : INSEE 1999

Figure 22: Répartition de la population
Source : PLH de Sevrans

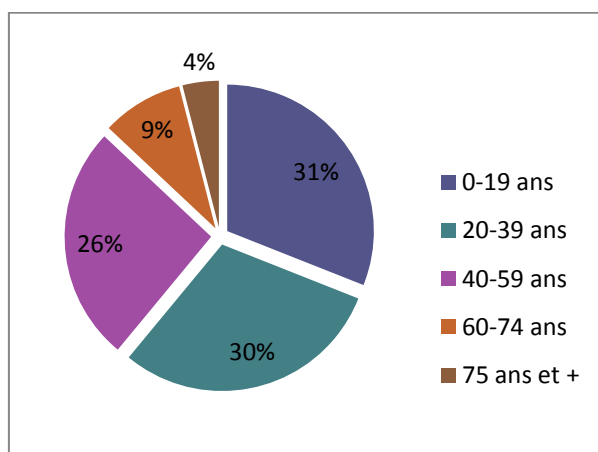


Figure 23: Répartition de la population par tranche d'âge
Sources : INSEE 2006 et réalisation personnelle Hélène Huet

4. Malgré des déséquilibres géographiques d'équipements

Nous avons vu que la ville de Sevrans était jeune et dynamique, mais disparate au sein du territoire. Ces disparités de répartitions géographiques se retrouvent aussi au niveau des équipements publics. Pour répondre aux besoins de ses administrés, la ville dispose d'un panel d'équipements diversifiés mais leurs vétustés et l'insuffisance de leurs capacités placent la commune dans une situation de handicap.

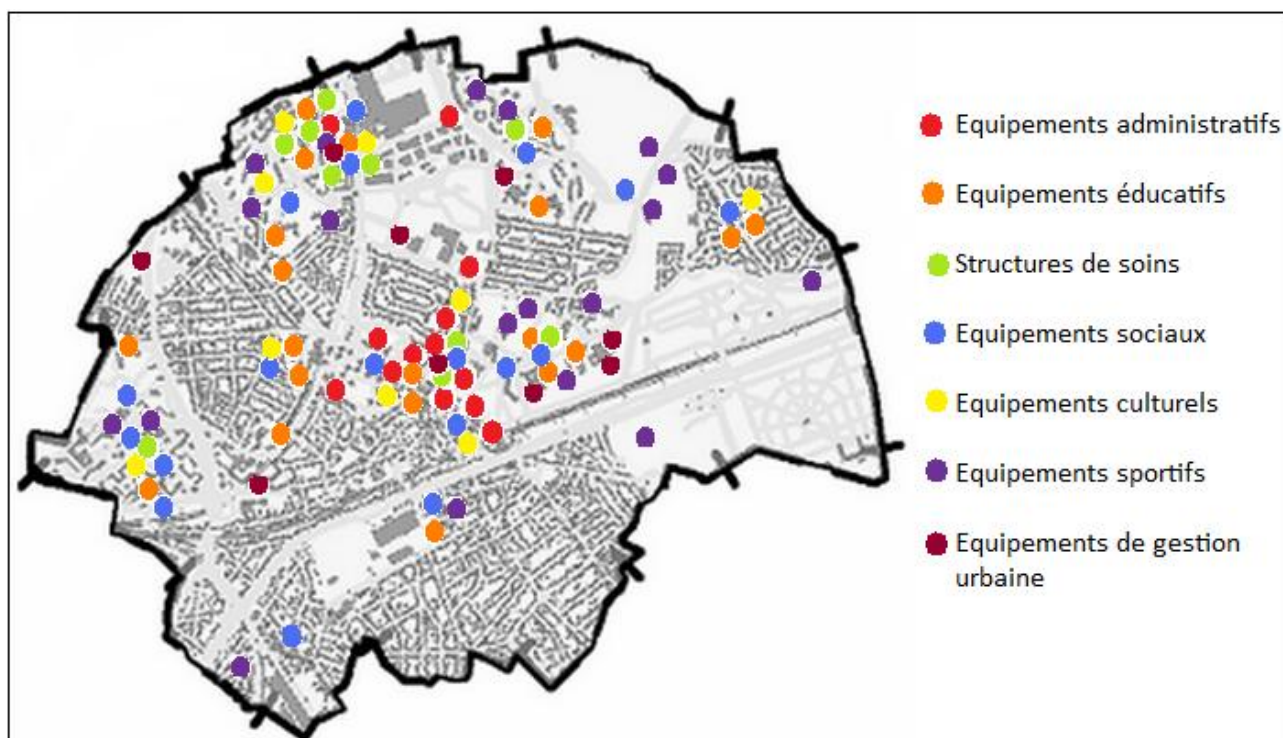


Figure 24: Répartition des différents équipements sur le territoire communal

Sources: donnée du PLU, www.seine-saint-denis.pref.gouv.fr et réalisation personnelle Hélène Huet

La majorité de ces équipements se concentre aux nord du canal et dans les secteurs d'habitats collectifs. C'est au niveau du centre-ville et dans le quartier des Beaudottes que l'on retrouve tous les équipements de rayonnement communal, comme la salle des fêtes, les espaces culturels, les centres municipaux de santé ou encore la cité des sports. Les quartiers Sud, comme Freinville et les Trèfles sont quant à eux dépourvus de ce type de structures.

La ville présente des carences en termes d'équipements publics :

- ❖ L'offre sanitaire est aujourd'hui insuffisante : les structures d'accueil et de soins existantes sont de plus en plus sollicitées alors qu'elles peinent à combler les carences importantes que la commune connaît, notamment dans les quartiers qui n'en sont pas dotés (Quartiers Sud, Rougemont..). A Sevrans le nombre de médecins pour 100 habitants est de 12,1 ce qui est nettement inférieur à celui de la Seine Saint Denis (respectivement 15,3) et de la Région Ile de France (21,5).

- ❖ Les structures d'accueil petite enfance sont au nombre de trois dans la commune. Seulement 5,6% des enfants de la ville bénéficient d'une place dans ces crèches, contre 41% dans le reste de la France soit une place pour 273 habitants, ce qui reste trop peu dans une ville en plein rajeunissement. Actuellement les trois structures de la ville accueillent en moyenne 60 enfants, et se concentrent essentiellement dans les quartiers à dominance collective comme Rougemont ou Les Beaudottes.
- ❖ Au vue du rajeunissement de la population, les équipements scolaires commencent à manquer. Ceux-ci sont bien répartis sur le territoire à l'exception des quartiers Sud, qui couvrent 40% du territoire communal mais ne compte qu'un seul complexe scolaire saturé et non extensible.
- ❖ La prise en charge des personnes vieillissantes nécessite des structures adaptées. La ville compte aujourd'hui un seul établissement de ce type, dans le Centre-ville, ce qui reste trop peu. D'un effectif de 84 résidents, il ne permet pas de répondre intégralement à la demande.

Bien que la population sevranaise connaisse aujourd'hui une croissance négative, celle-ci reste incontestablement jeune et dynamique. Les disparités de densité mais aussi d'équipements publics et privés sont cependant bien visibles à l'échelle du territoire communal, entre des quartiers Nord d'habitats collectifs bien équipés et les quartiers Sud, essentiellement pavillonnaires. Avec l'évolution de la structure des familles, la ville va devoir repenser sa politique de logement et créer de nouveaux équipements afin de répondre au mieux aux besoins de ses administrés.

D. Une commune en redressement économique

1. Un passé rural

Jusqu'au XIX^{ème} siècle, Sevrans est un village agricole de quelques centaines d'habitants et regroupe six fermes. Le village est traversé par un petit fleuve, la Morée, qui sépare les terres fertiles du Nord des terrains marécageux et forestiers au Sud. Sur la berge Nord se trouve le village, avec l'Eglise Saint Martin.

Le milieu du XIX^{ème} siècle marque le développement des transports dans la commune.

- ❖ Napoléon ordonne en 1822 le creusement du canal de l'Ourcq, qui traverse la ville d'Est en Ouest, et qui doit permettre d'alimenter Paris en eau. Celui-ci devient la première grande voie de navigation entre Sevrans et la capitale. Axe structurant du territoire communal, il permet ainsi de transporter les habitants jusqu'à Paris.
- ❖ Deux lignes de chemins de fer sont construites dans les années 1860-1870 et traversent ainsi le territoire sevrans. Elles sont encore conservées aujourd'hui. La première, Paris-Soissons, en 1860, passe par l'actuelle gare de Sevrans-Livry et correspond aux voies du RER B. La seconde ligne, Aulnay-Bondy, entre 1872-1875, est aujourd'hui celle du tramway T4.

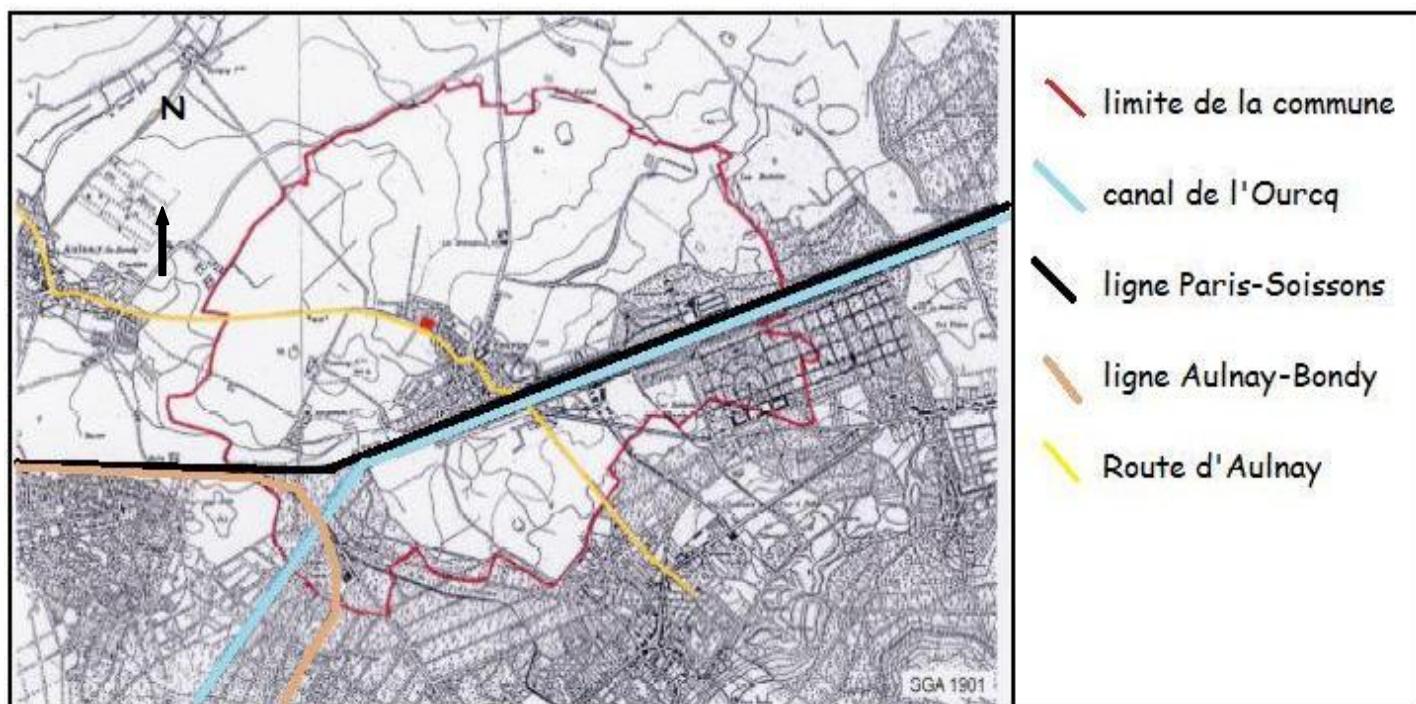


Figure 25: Sevrans et ses axes de communication en 1900

Sources : PLU de Sevrans et réalisation personnelle Hélène Huet

2. L'industrialisation et le développement urbain du XX^{ème}

Le territoire sevranaïss connaît un essor économique sans précédent au XX^{ème} siècle et attire trois grandes industries dans ses quartiers Sud.

ATOUTS

- Lignes de chemins de fer
- Présence du canal de l'Ourcq
- Proximité de Paris
- Terrains disponibles



Figure 26: le canal de l'Ourcq et ses flûtes, début XX^{ème}
Source : PLU de Sevrans



Figure 27: L'église Saint Martin en 1900
Sources : PLU de Sevrans

a) La poudrerie nationale

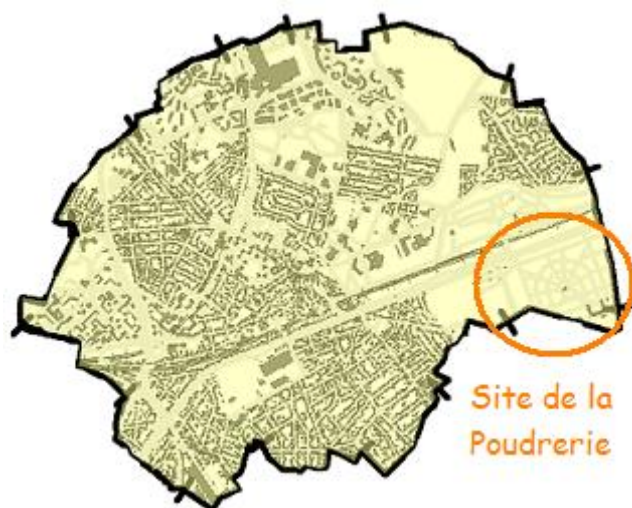


Figure 28: localisation de l'Usine de la Poudrerie
Sources : www.seine-saint-denis.pref.gouv.fr et réalisation Hélène Huet



Figure 29: Pavillon de direction, début du XX^{ème} siècle
Source : Collection personnelle de la direction de la Poudrerie

La poudrerie est une industrie qui a connu ses heures de gloire durant les deux grandes guerres...

1867-1873	Construction de la Poudrerie sur une dizaine d'hectares nationale sous le décret de Napoléon III. Le site est choisi pour sa proximité avec le canal et le chemin de fer qui permettent le transport de marchandises. Ingénieurs et poudriers viennent s'installer dans la ville. Le nombre d'habitants, initialement de 360 est doublé en l'espace de 10 ans.
1881	Installation de sites d'expérimentations de la marine nationale
A partir de 1914	Lorsque la grande guerre éclate, les 1200 ouvriers du site y fabriquent des munitions et des engins incendiaires. Un laboratoire de recherche sur les différents mécanismes d'explosion s'y implante également.
Dès 1939	La seconde guerre mondiale donne un nouvel élan à la poudrerie. La production de poudre de guerre s'élève à 500 tonnes par jour.
1940	Occupation de la manufacture par les Allemands. Pillage des machines.
1941	La Poudrerie redevient une usine chimique travaillant pour des sociétés telles que Kodak ou Truffaut.
1946	L'usine reprend la fabrication de poudre de chasse.
1967	Mise au point du dispositif national de mise à feu.
1973	Fermeture du site de la Poudrerie nationale suite à la réforme du Monopole des Poudres dans le cadre du Traité de Rome. Transfert des fabrications de poudres propulsives à Bergerac. Fermeture définitive des usines et laboratoires annexes en 1973.

Aujourd'hui, le domaine de la Poudrerie, seul site classé du département en 1994, est devenu un parc national forestier de 161 hectares et reste le plus fréquenté de la région. Il a été classé NATURA 2000. Son histoire n'est pas pour autant oubliée. En 1982, un musée est créé en souvenir de l'activité du site dans les anciens locaux. De plus, les visiteurs peuvent retrouver sur le site des traces de l'activité ancienne, avec non seulement les vertiges des anciennes bâtisses mais aussi la présence de rails qui permettaient à l'époque de les relier les unes aux autres.



Figure 33: logo de NATURA 2000

Source : www.europa.eu

Source des photographies 30-31-32 : réalisation personnelle Hélène Huet Avril 2010

b) La société kodak



Figure 34 : localisation de l'Usine Kodak à Sevrans
Source : www.seine-saint-denis.pref.gouv.fr et réalisation personnelle



Figure 35 : Délimitation du site dans le quartier en 1968
Source : Kodak Pathé et réalisation personnelle Hélène Huet

Une entreprise qui a rythmé la vie de quartier pendant près de 60 ans...

1924	La société Kodak s'implante dans un des quartiers Sud de Sevrans, attirée par un vaste terrain de 14 hectares, disponible près de la voie ferrée. Cette implantation est une aubaine pour la ville, qui présente une forte main d'œuvre ouvrière et qualifiée.
1925-1990	L'activité bat son plein. Au plus fort de sa croissance, l'entreprise emploie jusqu'à 2500 ouvriers. Le quartier change ainsi de visage, c'est le début de la construction de lotissements pavillonnaires autour de l'usine pour les travailleurs.
1989	Revente des terrains par la société.
1995	Cessation définitive de l'activité.

... mais qui a aussi posé le problème de la reconversion industrielle.

1987	Le drame du site de Vincennes, en Val-de-Marne, pointe du doigt la question de dépollution des sites. En effet, on constate un taux anormalement élevé de cancers chez des enfants dont l'école a été construite sur l'ancien site d'activité kodak. Celui-ci n'avait pas fait l'objet de dépollution faute de réglementation.
2000	La préfecture du département demande à l'ancien exploitant du site de Sevrans de réaliser un travail géologique et hydrologique approfondi afin de vérifier la qualité environnementale du site. La présence de polluant sur les sols et les eaux souterraines est une évidence.
2002	La société Kodak redevient propriétaire du site à Sevrans afin de contrôler le désamiantage et la démolition des bâtiments. Elle affirme par ailleurs un principe de précaution : aucun logement ni équipement collectif ne doit être construit.
2003	Programme de redéveloppement de site : l'objectif étant de trouver des vocations nouvelles au site de façon concertée. Trois équipes pluridisciplinaires sont consultées.
2006	Le processus de dépollution terminé, Kodak cède pour 1,8 millions d'euros ses terrains à la ville en conservant la maîtrise du devenir des terrains. Le conseil municipal désigne le projet FERRIER LAVERNE, qui représente 11,3 millions d'Euros d'aménagements et 6,7 millions d'euros pour les équipements.

La reconversion du site Kodak, un processus en marche

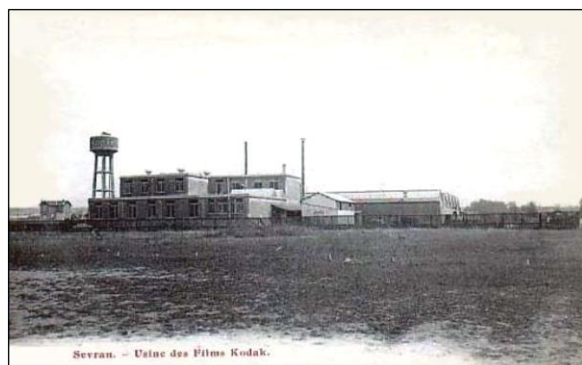
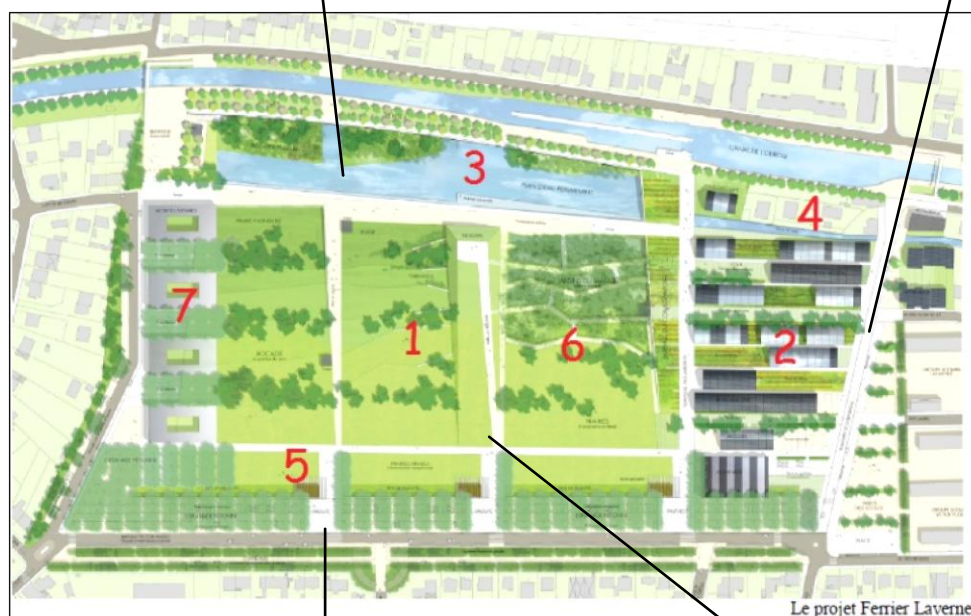


Figure 36: Partie Nord du site en 1940
Source : pole urbain de Sevran



Figure 37: travaux Avril 2010
Source : réalisation personnelle Hélène Huet Avril 2010



- 1 Le parc paysager : 7.6 ha
- 2 Le conservatoire du végétal
- 3 Plan d'eau permanent
- 4 Equipements sportifs
- 5 Pavillons multifonctionnels et associatifs
- 6 Théâtres de verdure
- 7 Bureaux, activités tertiaires

Figure 38: plan du projet de reconversion de l'ancien site kodak
Source : PLU Sevran



Figure 39: vue du site partie Sud
Source : réalisation personnelle H. Huet Octobre 2010



Figure 40: Vue centrale du site
Source : réalisation personnelle Hélène Huet Octobre 2010

c) La société Westinghouse



La société Westinghouse, localisée en entrée de ville s'est installée à Sevrans en 1892. Usine de matériels ferroviaires, elle a bouleversé la vie locale du quartier, jusqu'à sa fermeture définitive en 1997.

Sa requalification étant l'objet de ce rapport, nous l'étudierons plus en détail ultérieurement.

Figure 41 : Localisation de l'Usine Westinghouse à Sevrans

Sources : www.seine-saint-denis.pref.gouv.fr et réalisation personnelle Huet Hélène

Sevrans a connu un fort essor économique au début du XXème siècle dû à l'implantation de grandes industries sur son territoire. Celles-ci ont largement contribué à l'accroissement de la population. Le passé industriel reste encore aujourd'hui fortement ancré dans la mémoire et le cœur des habitants et notamment ceux des quartiers d'accueil. Cependant la désindustrialisation croissante des années 1990, et ses conséquences en terme d'emploi et de perte de richesse fiscale importante a obligé la ville à repenser son tissu économique.

3. Aujourd'hui, une reconversion économique difficile

a) Les conséquences de l'ère post-industrielle

La mutation majeure de la vie économique sevranaise s'explique par le départ des principales industries qui ont fait le renom industriel de la commune. Aujourd'hui, la structure des emplois sevrans par grands secteurs d'activité a fortement évolué depuis 1975. La ville est passée de plus de 50% d'emplois industriels en 1975, à 6,3% en 2006. La fermeture de ces grandes entreprises n'a pas été sans conséquences :

- ❖ Celle-ci a profondément modifié d'une part le profil des emplois : après avoir été victimes de vagues de licenciements massives, les sevrans ont été contraints de quitter la commune pour trouver du travail.

- ❖ Leur départ a de plus déstabilisé très fortement les ressources fiscales communales. Le produit de la taxe professionnelle de la ville de Sevrans est un des plus faibles du département. La ville a ainsi perdu de sa capacité à assumer l'entretien courant des équipements nécessaires pour accompagner son développement.

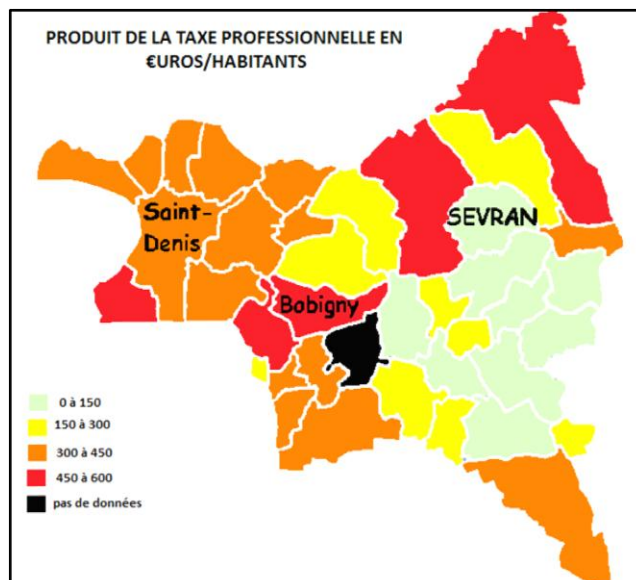


Figure 42 : Taxe professionnelle des communes de Seine-Saint-Denis en 2006

Sources : PLU de Sevrans et réalisation personnelle Huet Hélène

- ❖ Enfin une troisième conséquence a été la perte de commerces de proximité. Ceux-ci s'étaient développés autour des sites et jouissaient d'une prospérité économique sans faille.

La reconversion économique de la ville s'est faite par le développement de secteur tertiaire qui représente en 2006, 88% des emplois. Le secteur du commerce a été le plus porteur pour Sevrans, puisqu'il représente à l'heure actuelle 1 emploi sur 3.

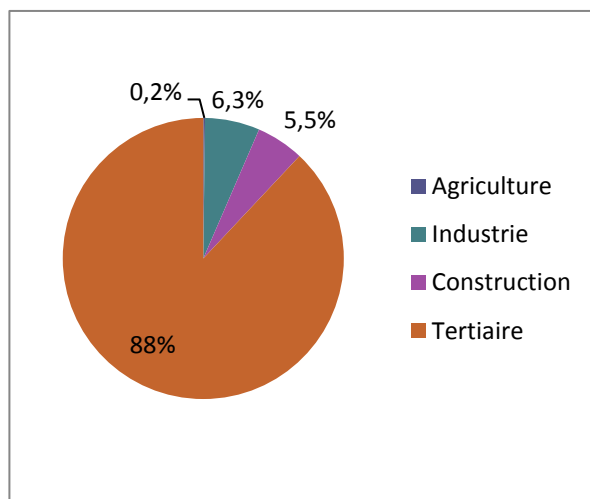


Figure 43: emploi selon le secteur d'activité en 2006

Sources : INSEE 2006 et réalisation personnelle Hélène Huet

b) A la recherche d'une nouvelle identité économique

Eloignée des grands axes routiers qui la bordent et qui permettent une desserte rapide du territoire, la ville n'est plus la destination privilégiée des entreprises, ce qui a affaibli son développement économique depuis quelques années.

Cependant, elle présente un atout majeur de développement économique : la ³ZFU (Zone Franche Urbaine) créée en 2004, dans un quartier Nord de la ville, qui permet aux entrepreneurs de bénéficier d'exonérations. Celle-ci a permis d'augmenter considérablement le nombre d'entreprises, notamment individuelles. La ville compte aujourd'hui 8 174 emplois répartis entre un tissu homogène de petites entreprises et deux pôles d'activité, soient 911 entreprises réparties sur le territoire.

❖ La ZA Bernard Vergnaud

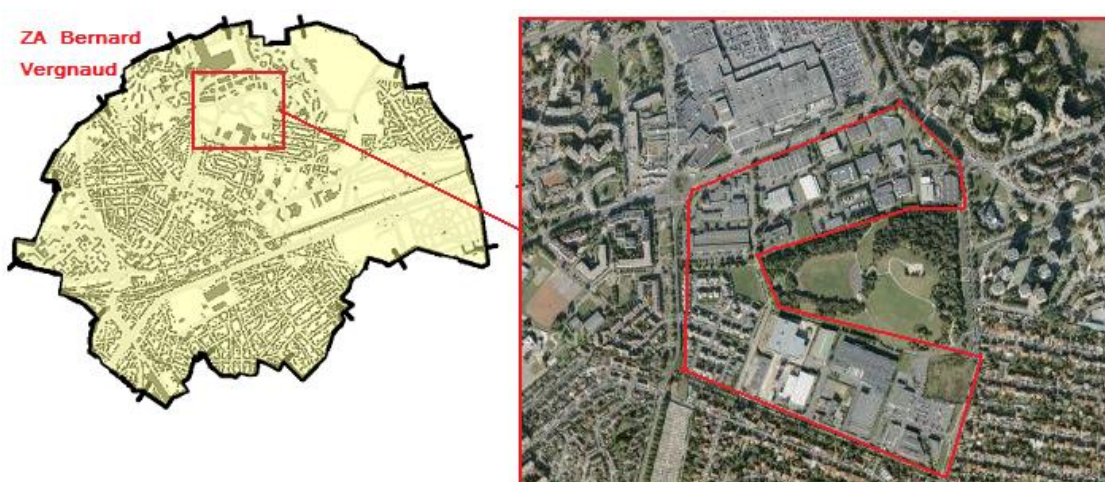


Figure 44: Localisation de la ZA sur le territoire communal

Sources : Google map, www.seine-saint-denis.pref.gouv.fr et réalisation personnelle Hélène Huet

La zone d'activité Bernard Vergnaud (ancien maire de la ville de 1977 à 1995), constitue le premier pôle d'activité sevranaise.

³ Instauré en 1997, le dispositif de Zone franche urbaine accorde des exonérations fiscales et sociales aux petites entreprises (50 salariés au plus) déjà présentes ou qui veulent s'implanter dans des zones sensibles ou défavorisées. Celles-ci doivent en contrepartie, réserver un tiers de leurs embauches ou de leurs emplois à des habitants des quartiers des ZUS (zone urbaine sensible). Les exonérations sont accordées pour une durée de 5 ans à 100%, puis prolongées, à taux dégressifs pendant 3 ou 9 ans selon la taille de l'entreprise.

Aménagée dans le cadre d'une ⁴ZAC en 1976, elle accueille sur ses 16 hectares différents types d'industries et de services (mécanique de précision, activités textiles, transports, pôle médicinal...). Celle-ci présente une zone franche urbaine, ce qui lui confère des atouts non négligeables en termes d'exonérations. Elle regroupe aujourd'hui 1254 emplois. Sa superficie reste néanmoins restreinte et faute de locaux disponibles, elle ne peut accueillir toutes les entreprises porteuses de projets.

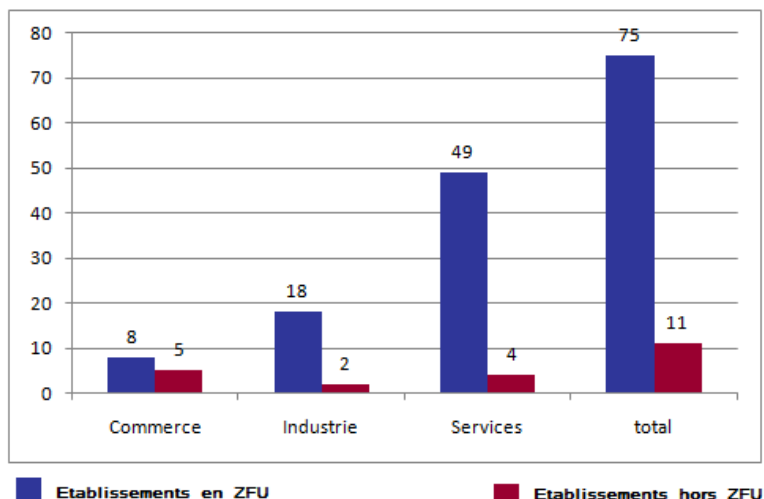


Figure 45: secteurs d'activité des entreprises de la ZA Vergnaud

Sources : INSEE 2006 et réalisation personnelle Hélène Huet



Figure 46: Entrée Ouest

Source : réalisation Hélène Huet Avril 2010



Figure 47: Présentation du parc

Réalisation Hélène Huet Avril 2010

⁴ Une ZAC (Zone d'Aménagement Concertée) est une zone dans laquelle « une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains [...] en vue de les céder [...] ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés » (article L. 331-1 du code de l'urbanisme). La réalisation comporte ainsi la construction à usage d'habitations, de commerces, d'industries ou de services, ou à l'installation d'équipements collectifs publics ou privés à but d'intérêt général, réalisée à l'initiative d'une collectivité publique.

❖ Le centre commercial Beau Sevrans

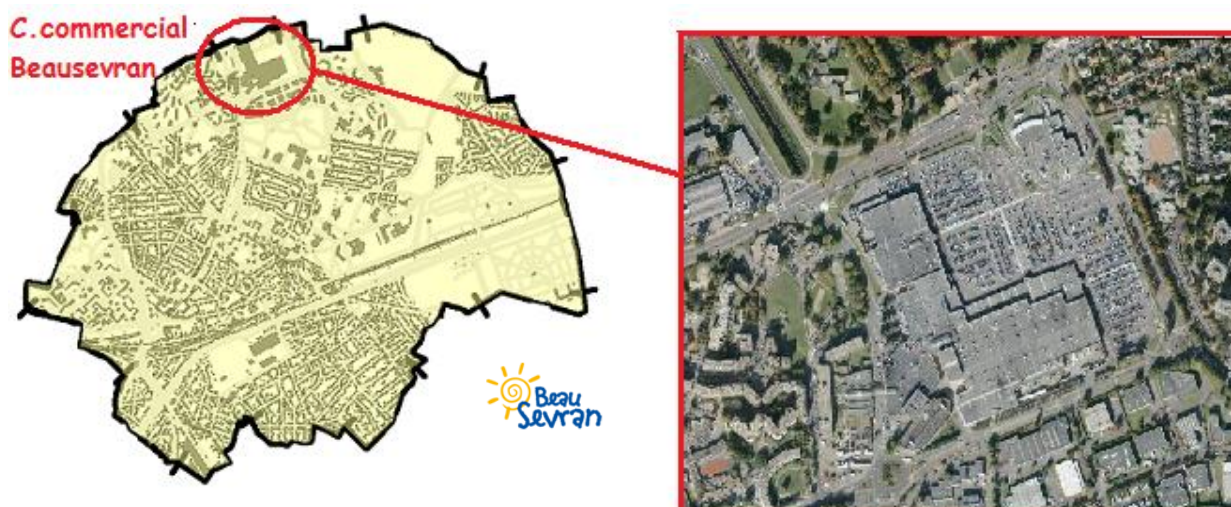


Figure 48: Localisation du centre commercial sur le territoire communal

Sources : Google map, www.seine-saint-denis.pref.gouv.fr et réalisation personnelle Hélène Huet

Ce centre commercial constitue un pôle économique conséquent à l'échelle du territoire local mais aussi régional. Occupant une surface de 14 hectares dans un quartier Nord de la ville, celui-ci regroupe environ 1000 emplois dont 435 dans la grande surface commerciale. Avec un chiffre d'affaire de 145M d'euros, il reste nettement en dessous de la moyenne de la chaîne. Le devenir du site est donc conditionné par son développement en direction des deux publics, régional et local. En effet, ses principaux enjeux sont d'une part l'amélioration de son accessibilité routière, et d'autre part son extension sur la commune.

Encore trop enclavé par rapport au reste de la ville, il ne jouit pas encore à l'heure actuelle de toutes ses potentialités. Retranché derrière des façades grises, ternes et délabrées, ce centre commercial s'intègre de manière mitigée au sein de son environnement et constitue une sorte d'enclave d'un point de vue architectural et urbain. Il existe tout de même des perspectives d'évolution : son rattachement à la gare RER Sevrans-Beaudottes. Cette connexion est un gage d'attractivité supplémentaire pour le site.



Figure 49: Sortie du côté de la gare Sevrans Beaudottes

Source : réalisation Hélène Huet Avril 2010



Figure 50: Vue du parking

Source : réalisation Hélène Huet Avril 2010

❖ Les petites entreprises

Elles génèrent aujourd'hui la majorité des emplois. Disséminées sur le territoire communal, dans la ZA Vergnaud et notamment dans les quartiers à dominance habitat, celles-ci sont principalement artisanales et commerciales. Elles concourent à la mixité des fonctions urbaines et représentent aujourd'hui 992 entreprises sur les 1004 que compte la commune.

Avec ses 295 locaux commerciaux en activité, la commune de Sevrans ne bénéficie pas pour autant d'une offre commerciale également répartie selon les quartiers. L'armature commerciale sevranaise se concentre pour l'essentiel sur l'axe routier partant de la rue d'Aulnay –Avenue du Général Leclerc à l'Avenue de Livry, axe principal du centre-ville.

❖ Le marché de Sevrans

Le marché de Sevrans est un véritable acteur dans la vie économique de la ville, mais aussi un élément dynamisant du centre-ville. Présent les mardis, jeudis et samedis matins, il accueille en moyenne 70 commerçants dans la halle et plus de 150 à l'extérieur pour ces deux derniers jours.

Le marché attire des consommateurs du quartier, de la commune mais aussi des communes avoisinantes qui profitent de l'accès facilité par les transports en commun. En effet, la gare de Sevrans-Livry se situe à 5 minutes à pieds du site. Des parkings situés près du centre-ville favorisent aussi la venue en voiture.



Figure 51: marché de Sevrans

Source : réalisation personnelle Huet Hélène Avril 2010

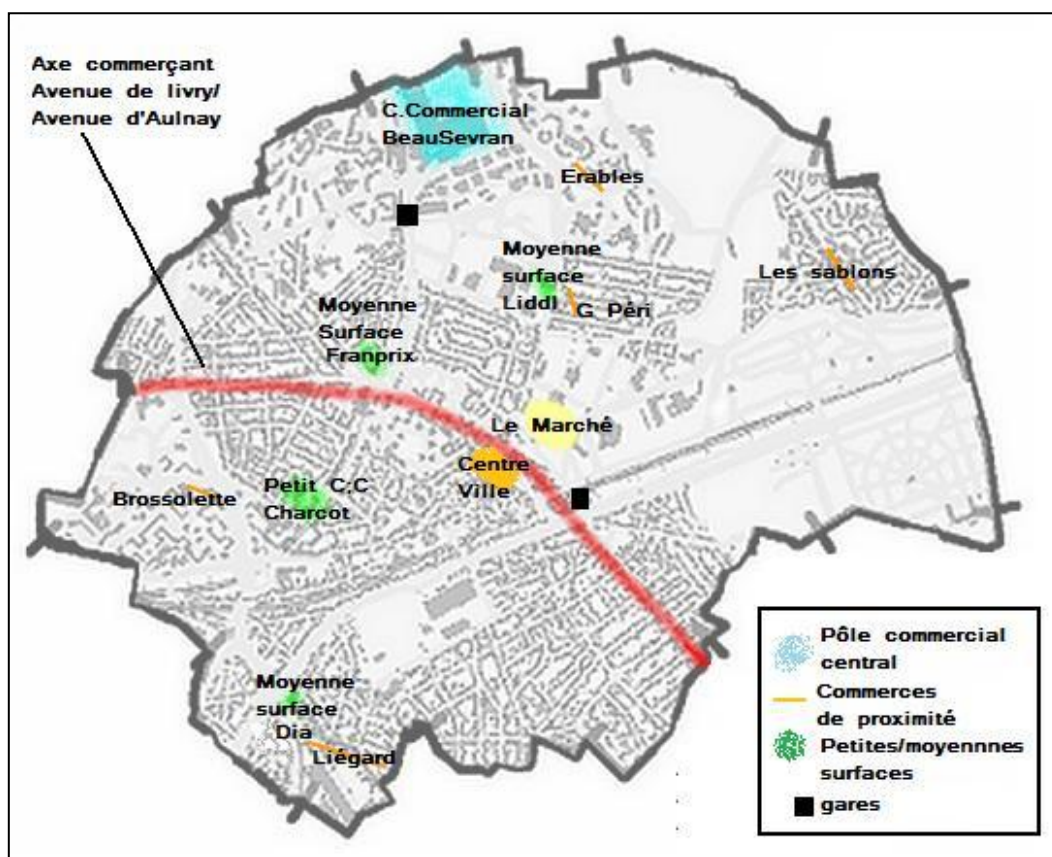


Figure 52: L'armature commerciale de Sevrans

Sources : www.seine-saint-denis.pref.gouv.fr, réalisation et observations personnelles Hélène Huet

Suite au départ de ses grandes entreprises, la ville de Sevrans a été obligée de recomposer son tissu économique. La ville ne présente pas à l'heure actuelle d'une réelle identité économique, même si l'instauration de la ZFU a tout de même aidée l'implantation de Très Petites Entreprises qui représentent plus de 90% des entreprises sevransaises. Le centre commercial régional Beau Sevrans a aussi contribué à renforcer l'activité économique. Cependant cette implantation d'activité reste très inégale, elle est essentiellement centrée sur le Centre-ville (majorité des commerces) et dans la ZFU des quartiers Nord de la ville et ne permet pas encore à la ville d'offrir à ses habitants un cadre socio-économique très favorable. La ville compte aujourd'hui 12,3 % de chômeur, un des taux les plus élevés du département. (INSEE 2006)

E. Atouts et faiblesses d'une ville en mouvement

La ville fait partie d'un territoire dont le rayonnement économique est d'ampleur nationale voire internationale.

ATOUTS	FAIBLESSES
Population mixte, jeune et multiculturelle	Taux de chômage élevé Niveau de qualification faible
Bonne déserte de la ville en transports en commun	Eloignement des voies de circulation automobile majeure
Espaces végétalisés importants : canal de l'Ourcq, parc de la poudrerie...	Problèmes de stationnement
Présence de la ZFU : nouvelle ère de développement économique	Reconversion économique difficile Faibles ressources fiscales
Identité propre de chaque quartier	Déséquilibres et déficits d'équipements entre les quartiers Nord et les quartiers Sud
Réserves foncières (Kodak, Westinghouse)	Offre de logements inadaptée aux besoins actuels et disparate au sein du territoire
Activité commerciale dominante	Commerces de proximité sous évalués et en difficultés dans les quartiers Sud

Pistes d'actions pour l'aménagement :

- ⇒ renforcer le tissu de commerce, et l'homogénéité du territoire en répondant notamment aux besoins en équipements et en création de logements.

II. Freinville, quartier marqué par une tradition industrielle

A. Présentation générale

1. Localisation

Ce quartier pavillonnaire excentré est situé au Sud-ouest de la commune. Il compte aujourd'hui 2217 habitants. Situé au Sud de la ville sur la rive gauche du canal de l'Ourcq, Freinville constitue, comme les Trèfles, un quartier essentiellement pavillonnaire.



Figure 53: Vue satellite du quartier de Freinville
Sources : Google map et réalisation personnelle Hélène Huet

2. Accessibilité

a) Le canal de l'Ourcq

Le quartier est coupé par le passage du canal de l'Ourcq. Élément valorisant du paysage, il permet de rejoindre rapidement le centre-ville, à pied ou à vélo le long de ses berges aménagées. Les pistes cyclables et de randonnées conduisent à Paris, au parc de la Villette.

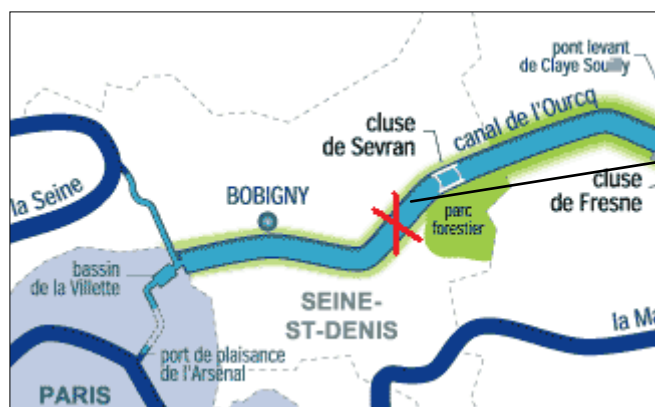


Figure 54: le canal de l'Ourcq à l'échelle départementale
Source : clemi.ac-creteil.fr



Figure 55: le canal de l'Ourcq à Freinville
Source : réalisation Hélène Huet Avril 2010

b) La Présence du tramway T4

La ligne T4 réutilise la plateforme de l'ancienne ligne dite des Coquetiers ouverte en 1875 qui voyait passer des rames tractées version "inox" jusqu'en décembre 2003. Elle a été mise en service le 20 Novembre 2006 suite à d'importants travaux de réhabilitation. Aujourd'hui elle est considérée comme la première ligne de tram-train avec plus de 40000 utilisateurs par jour. Sa présence constitue une véritable opportunité pour le quartier. Avec une fréquence de 6 minutes en heure de pointe, elle permet de rejoindre en 5 minutes la gare d'Aulnay sous-bois et en 15 minutes celle de Bondy, qui constituent deux interconnexions pour rejoindre la capitale.



Figure 56: localisation ligne T4
Source : Google map et réal. H. Huet



Figure 57: plan de la ligne du T4
source : transilien.fr

Caractéristique de la ligne T4	
Longueur	8km
Nombre de stations	11
Nombre de rames	15
Capacité	242 (80 places assises)
Horaires d'ouverture	4h50h – 1h50
Fréquence	6 à 9 minutes



Figure 58: Intérieur du T4
Source : H. Huet



Figure 59: gare de Freinville Sevrans
Source : réalisation personnelle Hélène Huet Avril 2010

B. Westinghouse, une histoire de plus d'un siècle avec Sevrans

1. Historique de l'entreprise

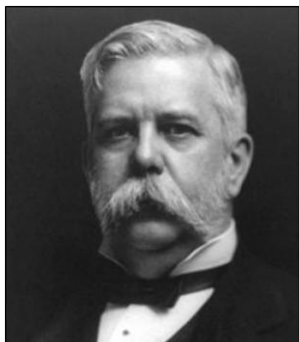


Figure 62: G. Westinghouse
Source: Archives de Sevrans

L'origine de la création des entreprises « Westinghouse » remonte à la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle. Un jeune Américain, Georges Westinghouse, né le 6 Octobre 1846, s'interroge sur le moyen d'arrêter le mouvement translationnel des locomotives, qui par la folie des hommes menace de devenir incontrôlable. En effet, ces machines à vapeurs permettaient à l'époque d'atteindre des vitesses vertigineuses, en transportant des masses considérables, ce qui rendait les arrêts difficiles. C'est ainsi que ce jeune inventeur dépose à 21 ans un brevet sur le freinage des trains par air comprimé.

En 1874, l'invention fut industrialisée en Europe et la société Westinghouse installe un de ses bureaux à Paris, et en 1875 son site, quai de Jemmapes à Paris. Dès 1874, il obtient une commande d'un réseau français : la compagnie de l'Ouest. A partir de cette date, l'histoire de la Westinghouse s'inscrit dans celle des chemins de fer Français.

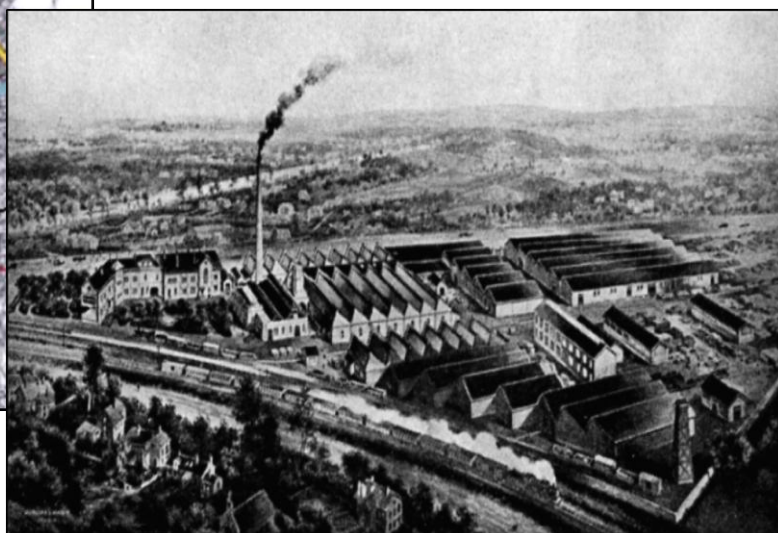
Suite au succès, entraînant des commandes considérables, la firme décide quelques années plus tard de transférer sa production tout proche de Paris, à 15km. Elle souhaite en effet y construire une plus grande usine. Se trouvant à un nœud ferroviaire qui offre des communications intéressantes pour une usine de ce genre, le site de Freinvilliers retient donc très vite l'attention. En effet, sa localisation permet un accès rapide aux gares du Nord et de l'Est, et la proximité du canal de l'Ourcq reste un avantage certain pour les transports fluviaux de marchandises.



Figure 64: localisation de l'usine en 1930
Source : PLU de Sevrans et réalisation Hélène Huet

Figure 63: l'Usine en 1930

Source : collection personnelle Pôle urbain de Sevrans



Westinghouse au 19^{ème} et la genèse du quartier

Figure 65 : L'Usine de Freinvillle du coté de la voie ferrée en 1899

Source : Pôle urbain de Sevran

L'entreprise achète donc entre la ligne de chemin de fer Bondy-Aulnay et l'avenue de Rougemont, au lieu-dit « Bois du Roi » un terrain de 5,3 hectares à la société de la forêt de Dreux. Elle y établit très vite une halte ferroviaire juste devant l'usine, et y fournit la majorité des frais de construction. Le transfert des ateliers a lieu en 1892, par voies fluviales et ferrées sans interruption de la production.



Figure 66 : la gare de Freinvillle en 1900

Source : Pôle urbain de Sevran

Dès le début du siècle, l'usine de Sevran emploie 300 personnes et produit annuellement 1200 équipements de commandes de freins pour locomotives et 600 équipements pneumatiques pour les voitures voyageurs, les wagons de marchandises restant manuellement freinés par les ouvriers nommés garde-freins jusqu'en 1914 pour la France.

En 1901, la filiale de la compagnie anglaise en France change de main et devient la société anonyme Westinghouse. L'usine progresse continuellement pour arriver, avant la deuxième guerre mondiale à un effectif de 600 ouvriers et employés dans une structure de 5 bâtiments dont un atelier principal de 4000 m².

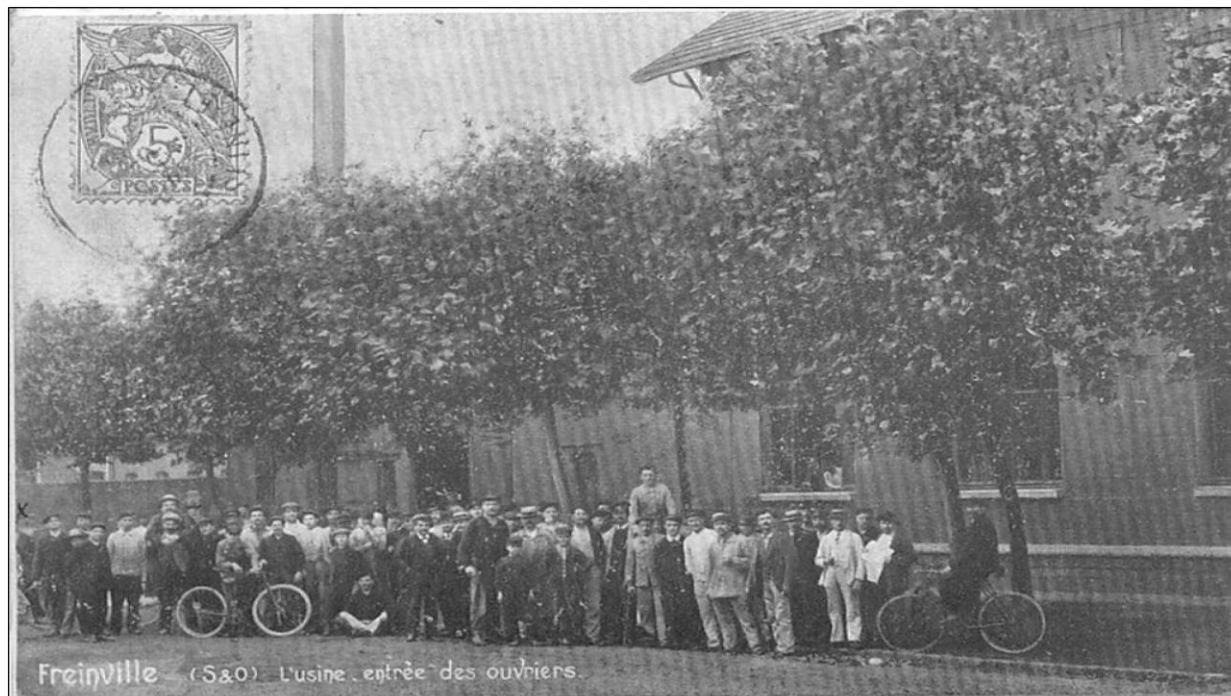


Figure 67: L'entrée de l'usine avec les ouvriers au début du siècle

Source : archives de Sevrans



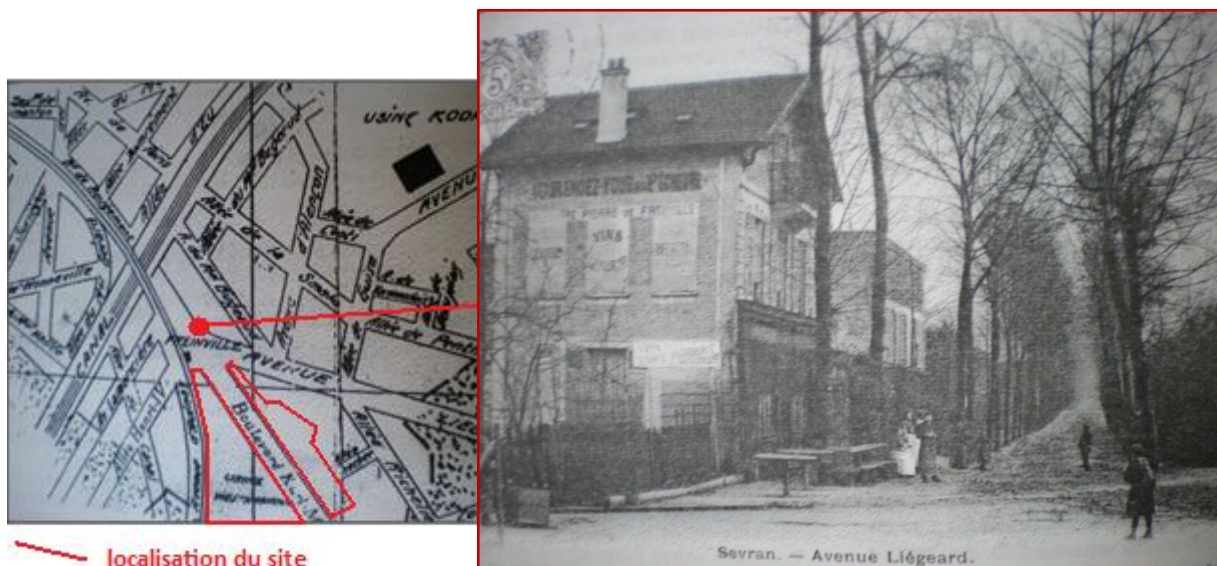
Figure 68: Le Boulevard Westinghouse en 1900

Source : Pôle urbain de Sevrans

De 1901 à 1914, l'usine de Westinghouse lance de nombreuses technologies de pointe: le frein à vide en 1902, le matériel de signalisation en 1904, les radiateurs pour les voitures de voyageurs en 1906 et le frein électromagnétique en 1907.

a) La genèse du quartier

C'est ainsi que le quartier de Freinville connu dès la fin du XIX^{ème} siècle une urbanisation rapide grâce à l'installation de la compagnie en 1891. Petit coin encore inconnu de la ville, le quartier regroupait quelques maisons éparses, qui ne jouissaient pas encore de la proximité du chemin de fer qui passait sans s'arrêter.

Figure 69: L'avenue Liégard fin XIX^{ème}

Source : archives de Sevrans

La construction de la compagnie attire des travailleurs qui abandonnent les quartiers de l'Est Parisien dont les loyers demeurent trop coûteux et qui souhaitent s'établir à la périphérie campagnarde. Véritable petite unité qui s'est constituée progressivement en marge du bourg de Sevrans, son nom reprend celui de la spécificité de production de son usine. Elle est reliée au Centre de Sevrans en 1911, par la création d'une route sur des terrains préemptés par le maire et acquiert aussi au fil des ans de nombreuses commodités : becs à gaz, bornes d'eaux, éclairages publics et des fossés permettant l'écoulement de l'eau.

La pression démographique très forte, notamment entre 1918 et 1928, durant les grandes embauches de la société, change le visage du quartier. La population s'accroît ainsi de 85%, soit deux fois plus que pour le reste de la commune.

	1896	1901	1906	1911	1921	1926	1931	1946
Population globale à Sevrans	1028	1073	1378	1923	2691	6058	10050	9840
Nombres de maisons	114	157	273	372	613	1531	2442	2778
Population à Freinville	34	40	96	203	375	966	1293	1162
Nombre de maison à Freinville	6	6	35	8	104	241	290	314
Ouvriers de la Westinghouse résidant à Freinville		12	22	22	28			
Commerçants		4	5	8	17			

L'arrivée de riverains en masse, entraîne l'implantation de nombreux commerces dans le quartier, déjà dynamique, afin de répondre aux besoins des ouvriers et employés (Freinvillois ou non) de la « Westing' ». Le recensement de 1921 fait état de trois marchands de vin, un restaurateur, un boucher, un cordonnier, un pharmacien et un médecin dans l'avenue de Liégard qui acquiert sa véritable vocation commerciale. Un marché est aussi mis en place, et une famille de boulanger s'installe en 1927.



Figure 70: L'Avenue Liégard eu début du siècle
Source : archives de Sevrans



Figure 71 : le marché de Freinvillle au début du siècle
Source : archives de Sevrans

La vie de quartier s'organise, prenant alors appui sur le développement économique local. L'inauguration de la halte le 24 Juin 1900 instaure l'organisation d'une fête perpétuée tous les ans le 2^{ème} dimanche de Juin (et encore présente aujourd'hui). Une association voit aussi le jour « La Freinvilloise ». La création d'un groupe scolaire (Victor Hugo-Lamartine) en 1927 sur un terrain de la société kodak permet de scolariser une grande partie des enfants du quartier.



Figure 72: L'Eglise Saint Elisabeth au début du siècle
Sources : archives de Sevrans



— localisation du site

Pendant la première guerre mondiale, la fabrication s'oriente vers les armements de précisions. En 1914, après la disparition du fondateur, le groupe se sépare de la branche électrique, pour devenir la compagnie des Freins Westinghouse. Le frein à triple valve commence à équiper les trains de marchandise Français. Entre 1927 et 1939, 800 000 exemplaires sont construits à Freinville.

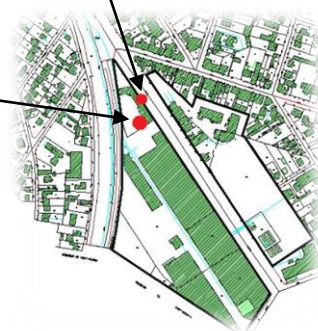
En 1968, l'usine de Sevrans devient le siège social de la société et réalise des équipements de pointes comme pour le turbotrain, des études pour le TGV, et ouvre également un département pour le freinage automobile.



Figure 73: Le Boulevard Westinghouse dans les années 60
Sources : Pôle urbain de Sevrans



Figure 74: Partie Nord de l'Usine
Source : Pôle urbain de Sevrans



b) Le déclin de l'entreprise



Figure 75 : Une de "La Renaissance" du 4/5/1985
Source : archives de Sevrans



Figure 76: Une de "La Renaissance" du 23/11/84
Source : archives de Sevrans

A la fin de 1971, la société Française est organisée en trois divisions indépendantes : l'automobile, le ferroviaire et le pneumatique industriel. Une partie de la production est transférée sur un nouveau site en Seine et Marne, qui présente la particularité de disposer de beaucoup d'espaces en réserve.

En 1973, la société change de nom et devient la Westinghouse Air Brake Company (WABCO). Elle participe aux études de réalisations destinées à certains marchés d'exportation Européens en matière ferroviaire, mais son champ d'investigation reste bien limité et l'entreprise fait face à d'importants problèmes financiers. Après avoir connu des heures de gloire, employant jusqu'à 2000 salariés sur son site à Sevrans, après avoir investi dans un terrain à Claye-Souilly en Seine et Marne pour y installer son surplus d'activités poids lourds, la compagnie est touchée par la crise des années 70-80. L'année 1983 marque la première grande vague de licenciements : 200 emplois sont supprimés. Celle-ci est la première d'une longue série.



Figure 77: La Renaissance du 24/04/1987 par France Berlioz
Source : archives de Sevrans

Le début des années 90 marque la fin définitive de l'euphorie de la grande distribution. L'effectif réduit de 200 employés est resté stable depuis la restructuration de la fin des années 1980. Une partie du site, de 20 000 m² située sur le trottoir du boulevard opposé à l'usine est mise en vente en 1988. La société, rachetée par le groupe SAB affiche son désir de se délocaliser dans la région d'Amiens, qui offre des aides de la chambre de commerce et d'industrie et des collectivités locales intéressantes. La fermeture de l'usine est vécue comme un véritable drame pour le quartier et notamment les ouvriers qui perdent non seulement leur emploi, mais aussi une partie de leur vie.

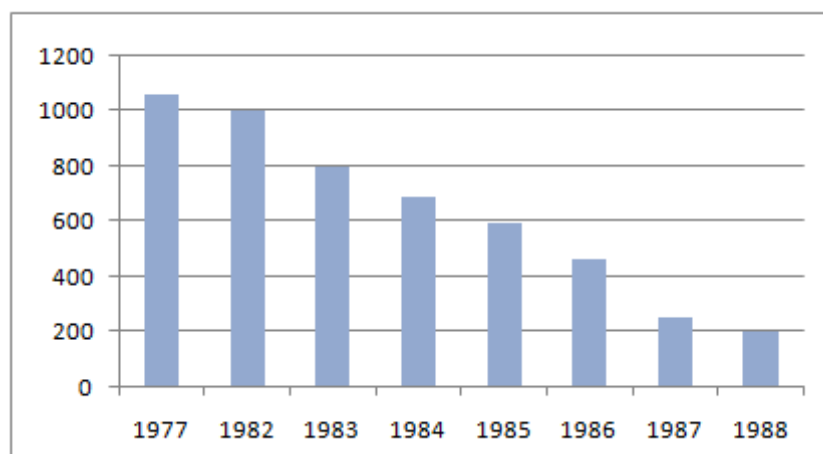


Figure 78: Evolution de l'effectif salarial de l'usine Westinghouse

Sources : archives de Sevrans et réalisation personnelle Hélène Huet

Le site de Freinville ferme définitivement ses portes en 1997. Dès lors, le site ne fait plus l'objet d'aucune prise en charge.

2. Freinville aujourd'hui

Le quartier de Sevrans, qui était plus ouvrier de la ville, soit 63% de sa population, a énormément souffert de la fermeture de l'usine. De la relance ou de l'épuisement de celle-ci dépendait la survie, la renaissance ou la mort du quartier. Le départ de la société, qui était une source de richesse fiscale humaine et culturelle, a entraîné avec lui les habitudes du quartier qui a véritablement perdu de son dynamisme d'antan.



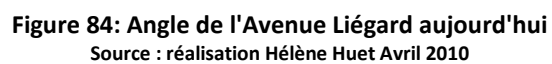
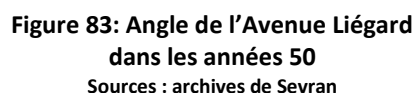
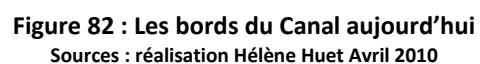
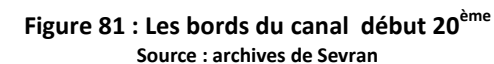
Figure 79: L'Avenue Liégard début 20ème

Source: archive de Sevrans



Figure 80: L'Avenue Liégard aujourd'hui

Source: réalisation Hélène Huet Avril 2010



a) Une vie commerciale difficile

Le quartier est constitué de deux petits pôles commerciaux :

- ❖ La moyenne surface Hard Discount DIA d'une surface de 1000 m²
- ❖ L'avenue Commercante de Liégard qui répertorie actuellement 24 locaux d'entreprises commerciales et tertiaires sur 200m de voirie.



Figure 85 : Localisation du tissu commercial de Freinville
Sources : Google map et réalisation personnelle Hélène Huet



Figure 86: Hard Discount Dia
Source : réalisation Hélène Huet Avril 2010

Si le premier s'en sort honorablement, en attirant non seulement la clientèle du secteur mais aussi celle des communes limitrophes, les commerces autrefois prospères de l'avenue de Liégard, sont aujourd'hui en difficultés croissantes. En effet, nombreux d'entre eux ont fermé leur porte et se sont transformés en habitations. Sur les 24 locaux comptabilisés, seulement une petite quinzaine m'a semblé accessible un mardi après-midi du mois d'Avril aux alentours de 14h.



Figure 87: L'ancienne Boucherie et le salon de coiffure en inactivité
Sources : réalisation personnelle Hélène Huet Avril 2010



Figure 88: Une ancienne entreprise
Source : réalisation : Hélène Huet Avril 2010



Figure 89: L'épicerie en milieu d'après-midi
Sources : réalisation Hélène Huet Avril 2010



Figure 90 : Locaux tertiaires
Source : réalisation personnelle Hélène Huet Avril 2010



Figure 91: Les pôles dynamiques de Liégard
Source : réalisation personnelle Hélène Huet

Lors de mon premier contact avec les commerçants ce même après-midi, deux d'entre eux m'ont fait part de leurs regrets concernant la baisse significative de l'activité notamment depuis la fermeture de l'usine (pour les plus anciens d'entre eux). La mise en place de la gare du tramway, même si elle a été profitable au début, ne suffit pas actuellement à désenclaver le secteur et faire revenir la clientèle qui n'emprunte finalement que très peu cet itinéraire en revenant de la gare. Ils m'ont aussi soulevé le problème de stationnement : ne trouvant pas de places (celles-ci étant la plupart du temps occupées

par les résidents) les automobilistes ne souhaitent pas s'y arrêter. Quelques commerçants semblent tout de même tirer leur épingle du jeu : la boulangerie, la pharmacie, ainsi qu'un bistrot et un tabac, mais cela ne suffit pas à étendre l'influence au reste du secteur.

J'ai pu réaliser une petite enquête auprès des riverains de passage dans cette rue, ce qui a conforté les précédents propos. Parmi les diverses avis concernant l'activité difficile du secteur, l'absence d'une véritable petite unité commerciale sécurisée est ressortie comme prédominante. L'accès en vélo ou avec des enfants est très souvent exclu non seulement par l'omniprésence des voitures, mais aussi par l'étroitesse des trottoirs. L'oppression du lieu, dû à la surabondance de circulation (accentuée par la proximité de la nationale) rend le secteur bruyant et inconfortable. De nombreuses petites entreprises tertiaires pensant profiter de l'attractivité du lieu et de la proximité des commerces, se sont finalement délocalisées.

b) Données socio-économiques actuelles

Quartier	Pop totale	Indice de Jeunesse	Taille moyennes ménages	Taux de Chômage global	Total logements	Taux de vacance	Part RP propriétaires	Part RP locatif privé	Part RP locatif HLM
Beaudottes	9997	5.26	3.41	23%	3330	10%	18%	5%	74%
Centre-ville	3160	1.45	2.37	10%	1409	7%	73%	16%	5%
Freinville	2582	1.23	2.61	20%	901	9%	62%	18%	17%
Montceuleux-Pont Blanc	7543	3.94	2.81	17%	2854	7%	30%	10%	56%
Perrin	3452	2.11	2.78	13%	1274	6%	53%	8%	34%
Primevères-Savigny	4920	1.83	2.84	17%	1718	5%	60%	8%	28%
Rougemont	5955	2.30	3.09	20%	1818	6%	26%	4%	66%
Sablons	3750	5.85	3.12	9%	1234	3%	76%	6%	16%
Trèfles	5660	0.97	2.44	10%	2421	7%	79%	17%	1%

Le tableau ci-dessous met en exergue plusieurs particularités du quartier. Comme nous l'avons vu précédemment, les quartiers des Trèfles et de Freinville ne présentent pas les mêmes opportunités en matière d'équipements que les quartiers Nord et connaissent aujourd'hui un enclavement par rapport au reste de la commune. J'ai relevé plusieurs manques déplorés de façons récurrentes par les habitants :

- ❖ L'absence de locaux adaptés pour accueillir la population vieillissante.

L'indice de Jeunesse, le second plus bas de la commune témoigne du vieillissement de la population. Actuellement le foyer du Bois du Roi situé dans le quartier de Freinville accueille une soixantaine de personnes en journée. Equipée d'un service de restauration, il présente aussi un terrain de pétanque, une salle de billard, une salle de télévision et une bibliothèque, mais ne permet pas l'hébergement permanent des usagers. La ville nécessite donc la mise en place d'une structure supplémentaire adaptée aux besoins actuels et permettant la prise en charge permanente des résidents.

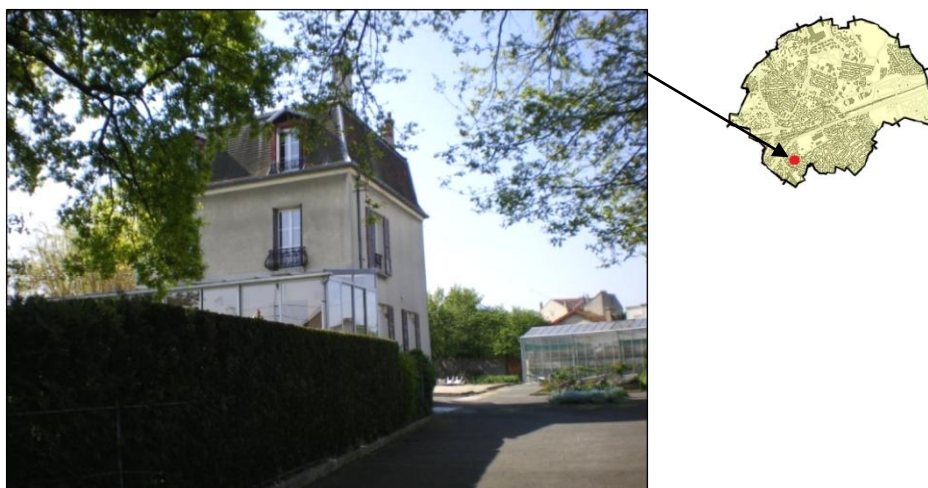


Figure 92 : Foyer du bois du roi

Source : réalisation personnelle Hélène HuetAvril 2010

❖ Le déficit de structures scolaires pour la jeune population.

Le manque d'une structure supplémentaire est une réelle préoccupation des jeunes parents que j'ai pu rencontrer. Ce quartier pavillonnaire à vocation d'accueillir de plus en plus de jeunes familles. C'est d'ailleurs déjà le cas dans le quartier des trèfles qui après un fort vieillissement a connu un taux de rajeunissement conséquent ces trois dernières années. Néanmoins la présence d'un seul groupe scolaire, Victor Hugo-Lamartine, aujourd'hui le plus saturé de la commune, ne permet plus d'accueillir dans de bonnes conditions les enfants du quartier. Aucune extension n'étant réalisable, la construction d'un nouveau groupe scolaire s'avère indispensable.



Figure 93: L'école Victor Hugo dans le quartier des trèfles

Source : réalisation personnelle Hélène Huet Avril 2010

❖ L'absence de pôle de santé.

Depuis la fermeture du dernier cabinet de médecine générale, les quartiers Sud de Sevrans ne présentent plus aucune structure de ce type. Lors de mes entretiens avec des riverains du quartier, l'absence de cabinets médicaux a été le principal dysfonctionnement que j'ai pu relever.

c) Une friche industrielle, verrue du paysage



Source des images 94-95-96-97-98 :
archives, google map et réalisation personnelle Hélène Huet

3. Un site en état de pollution avancée

Un site pollué est un site qui du fait d'anciens dépôts de déchets ou d'infiltration de substances polluantes, présente une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque majeur pour les personnes ou l'environnement. La pollution peut présenter un caractère concentré, et se différencie des pollutions diffuses, comme celles dues à certaines pratiques agricoles ou aux retombées de la pollution automobiles près des grands axes routiers.

a) Le traitement du site

Actuellement deux entreprises se sont implantées sur la partie Ouest du site de Westinghouse depuis la fin des années 2000. La société Shurgard et la société Darel, qui sont deux entreprises de stockage. D'autres parcelles du site sur la partie Est ont été vendues à des privés afin d'y construire des logements. La surface actuellement disponible est de 3,9 hectares.

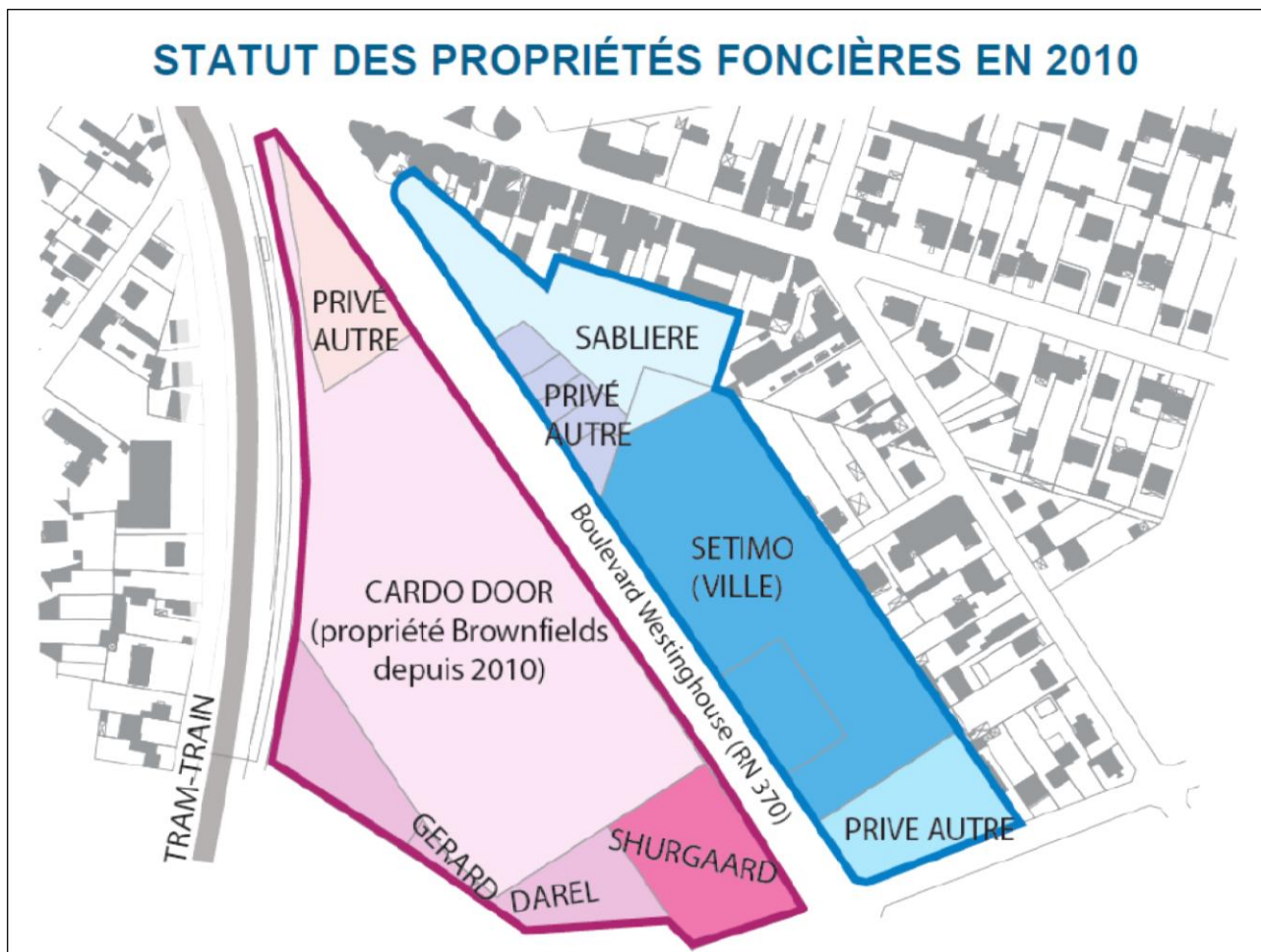


Figure 99: propriétés foncières du site
Source : service de l'Urbanisme de Sevrans

b) La question de la dépollution

Suite à sa fermeture définitive, l'usine Westinghouse était théoriquement devenue une installation classée⁵, et devait faire l'objet d'un suivi par les services de l'Etat. A cause de la fermeture progressive du site, seule la partie Ouest fait l'objet de ce suivi.

En 2003, la ville décide de racheter les terrains de la partie Est afin d'en maîtriser la dépollution. Les premières études environnementales de 2004 sur tout le site confirment les craintes concernant la pollution des sols. Malgré plusieurs actions vis-à-vis de l'Etat qui restent encore aujourd'hui infructueuses, le suivi de la pollution n'est pas effectué.

D'autres études environnementales plus poussées en 2007/2008 confirment ces premiers résultats. En effet, des concentrations élevées de polluants (trichloréthylène, métaux) sur les terrains Cardo Door (partie Ouest) et SETIMO (partie Est) sont relevées. Cependant des analyses hors sites restent rassurantes, puisque la pollution n'aurait pas migrée sur les terrains bordant le site.

Les coûts de dépollution du site s'élèvent à 6 millions d'Euros. La partie Ouest, étant une installation classée, doit être prise en charge par le dernier exploitant. Pour ce qui est de la partie Est, c'est à la ville d'en assurer le financement.

c) Les éléments de solutions

Depuis 2009, la dépollution du site Ouest est prise en charge par la société Brownfields, qui est spécialisée dans la dépollution et la reconversion de sites industriels. Celle-ci se propose de racheter les terrains pollués en l'état et de prendre en compte les obligations de dépollution et les risques attenants. Pour le secteur de Westinghouse la ville a revendu les terrains de la partie Est afin que la société puisse traiter l'ensemble du site conjointement.

4. Quelle reconversion envisageable ?

L'histoire du site a montré que sa position géographique, située en entrée de ville et proche de la voie ferrée a véritablement été un moteur de développement urbain. Aujourd'hui sa reconversion s'avère donc indispensable afin de redonner au quartier son dynamisme d'antan. Le contexte socio-économique de la ville ayant évolué, les aspirations ne sont plus les mêmes qu'il y a un siècle.

⁵ Une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), en France, est une installation exploitée ou détenue par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peut présenter des dangers ou des inconvénients pour la commodité des riverains, la santé, la sécurité, la salubrité publique, l'agriculture, la protection de la nature et de l'environnement, la conservation des sites et des monuments.

Une première réunion de concertation avec les habitants et les associations de quartier a eu lieu en Février 2010 durant laquelle la ville a fait part de ses grandes orientations :

- La dépollution du site par la société Browfields
- La création d'une école sur l'ancienne cantine Kodak, financée par la vente du site SETIMO à la société Brownfields. La création de cette école s'avère entièrement justifiée afin de désengorger le seul groupe scolaire des quartiers Sud de Sevrans.

A l'heure actuelle la reconversion du site est encore en étude, mais la démolition des bâtiments a déjà commencé. Quelles sont les reconversions possibles et pourquoi ?

La rédaction de cette première partie, consacrée au diagnostic, m'a permis de lister les différents dysfonctionnements et besoins qui pourront constituer de potentielles pistes d'actions quant à la réhabilitation du site. L'étude plus centrée sur le quartier (la rencontre des habitants, l'inventaire des équipements...) en a fait ressortir les plus pertinents pour le secteur. Les deux parties qui suivront tenteront d'apporter des solutions judicieuses afin de repenser ce site, et de le transformer en un véritable morceau de ville durable, attractif et totalement en adéquation avec son contexte urbain environnant.

Deuxième partie :

Enjeux

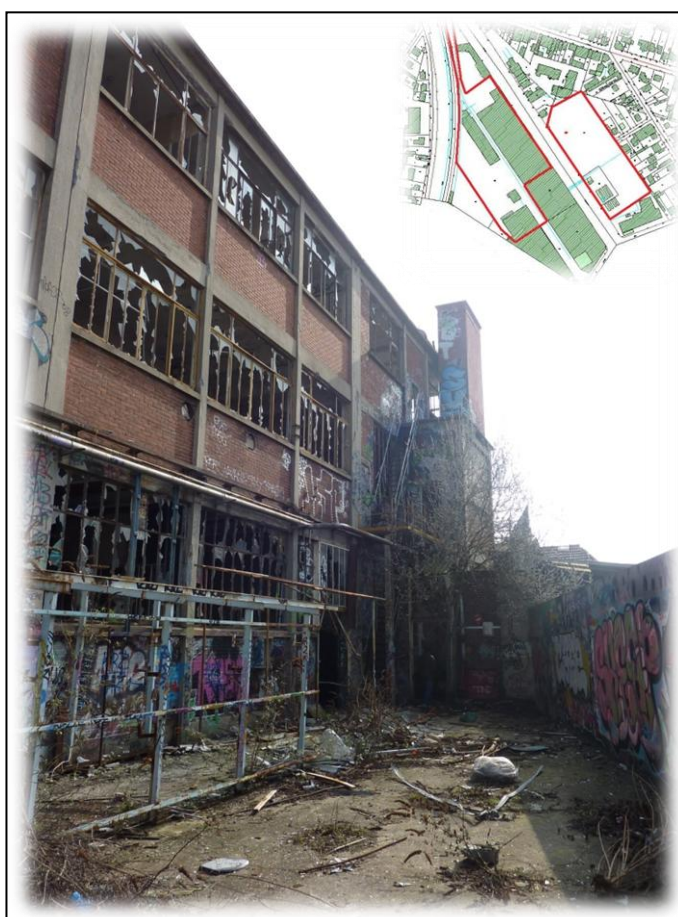


Figure 100: L'usine Westinghouse aujourd'hui
Source : archives de Sevrans et réalisation personnelle

Cette première partie a mis en exergue la position stratégique du secteur Westinghouse au sein de la ville et notamment du quartier. L'historique du site nous a montré à quel point ses potentialités géographiques ont contribué au développement local et à l'attractivité du territoire communal. Aujourd'hui, sa reconversion est le facteur capital de la redynamisation du secteur. Située en entrée de ville, celle-ci n'est pas sans enjeux. Comment exploiter au mieux ses potentialités afin de ne pas dénaturer cette première vue sur la ville, de répondre aux besoins actuels de la commune, des habitants, et de ramener tout un quartier à la vie ?

Mon enjeu principal est d'en faire un véritable « morceau de ville durable », désenclavé, attractif, récréatif, multiculturel et multi-générationnel, malgré la fracture urbaine imposée par la nationale 370. Pour atteindre cet enjeu, ma réflexion s'est organisée en trois thèmes :

I. La mixité sociale

Répondre aux besoins du PLH (plan local d'habitat) en termes de logements dans le cadre d'une programmation mixte

La mixité sociale consiste en une zone géographique donnée, où des personnes issues de catégories socio-professionnelles différentes (niveau de vie, cultures et/ou origines sociales) se côtoient, où cohabitent. Depuis le PNRU (plan national de Rénovation Urbaine), elle est exclusivement envisagée sous l'angle résidentiel. Celle-ci engendre des quartiers hétérogènes peuplés d'habitants distincts par leurs revenus, leur âge, leur situation sociale ou leurs origines. Elle assure une véritable cohésion au sein du quartier.

Nous avons vu que la demande de logement à Sevrans était forte et correspondait à des segments de populations spécifiques. Pendant les années 90, la production de logements neufs a été très faible et n'a pas permis de maintenir la population dans son ensemble. Dans l'optique de répondre efficacement aux besoins de la ville et dans un souci de mixité sociale, le secteur de Westinghouse, peut localement apporter des solutions afin de :

- Favoriser l'émergence d'une offre locative privée à prix maîtrisés :

En effet, nous avons vu lors du diagnostic que l'offre en logement à la location dans le parc privé fait cruellement défaut à la ville de Sevrans. En effet celle-ci ne représente que 10% des résidences principales en 1999, ce qui est très faible comparativement au référent départemental (de l'ordre de 20%). La cause de ce déficit est simple : cette offre locative se situe à des niveaux de prix très supérieurs aux loyers du parc social. Développer cette offre permettrait de fluidifier les parcours résidentiels et le maintien des classes moyennes sur le territoire. La création de petits logements (T1-T2), aujourd'hui en déficit, et qui ne représentent aujourd'hui qu'une petite part des résidences principales (18.8 contre 28.7 à l'échelle départementale en 1999) permettrait de parier au déficit actuel et attirer aussi une jeune population.

Partenaires : ANAH, service de l'Etat, propriétaires privés.

- Développer une offre de logement intermédiaire entre locatif social et locatif privé : PLS (prêt locatif social) ou PSLA (prêt locatif social aidé):

Le parc de résidences principales de Sevran est composé de 38% de logements locatifs sociaux. Le diagnostic a mis en exergue que ceux-ci étaient principalement concentrés sur les trois quartiers en ZUS, qui totalisent 85% des logements sociaux de la ville. Ces logements sont plutôt de grands logements familiaux et sont accessibles à des loyers relativement faibles. Cette offre permettrait de parer au phénomène de décohobitation et ainsi attirer la population jeune de la ville (qui représente 30% de la population totale), mais surtout rééquilibrer la répartition du parc social sur la commune.

Partenaires : Services de l'Etat, bailleurs sociaux.

- Développer le parc privé/accession à la propriété pour accueillir des familles dont l'un des conjoints travaille à proximité :

Le parc de logements privés à Sevran représente en 1999, 61% du parc de résidences principales. Le solde migratoire qu'a connu la ville dans les années 1990 est en partie dû l'accession à la propriété en dehors de la commune.

Partenaires : Service de l'Etat et Bailleurs sociaux (accession à la propriété).

II. La mixité fonctionnelle

Répondre aux besoins de la ville et notamment du quartier en équipements publics et privés

Afin d'assurer la cohésion du quartier, la mise en place de services publics et privés s'avère une nécessité. En effet le site est éloigné de tous équipements sportifs, culturels et d'accueil d'enfants. Cette réflexion doit se faire en cohésion avec la reconversion du site de kodak, (parc paysager et complexe sportif), la création d'une nouvelle école sur le site de l'ancienne cantine mais aussi les besoins de la commune. Une partie du site peut donc être consacrée à des locaux publics et privés :

- La mise en place d'une structure de petite enfance publique s'avère être un enjeu déterminant dans l'accueil de nouveaux ménages. Cet enjeu permettrait d'une part de pallier au déficit des structures dans les quartiers Sud, mais aussi de permettre à la ville de rattraper son retard. En effet, le ratio par habitant s'élève aujourd'hui à une place pour 273. Rapporté à la masse de population, le nombre de place en crèche offert à Sevran est nettement inférieur aux communes voisines.
- L'offre sanitaire de la commune est aujourd'hui insuffisante et la répartition des professionnels de santé très inégale. A Sevran le nombre de médecins pour 10 000 habitants est nettement inférieur à celui de la Seine-Saint-Denis, et la répartition sur la ville reste très inégalitaire avec une concentration de médecins en centre-ville et dans le quartier des Beaudottes. De même les dentistes sont particulièrement peu nombreux dans le secteur. Il serait donc intéressant d'encourager leur implantation avec la mise en service de locaux adaptés.

- La mise en place d'une maison de quartier pourrait être intéressante. Ce type de structure n'existe pas à l'heure dans le quartier et permettrait aux riverains de ce retrouver notamment lors de réunions d'associations comme l'ADESS (association de Défense de l'Environnement de Sevrans-Sud), qui peinent à trouver aujourd'hui des locaux disponibles.
- Une résidence pour seniors pourrait être envisageable, afin de leur permettre de rester sur la commune. C'est une volonté de longue date de la ville, qui n'a à l'heure actuelle pas trouvé de foncier disponible. La proximité du canal de l'Ourcq et de la ligne du tramway est un atout fort et structurel, qui a conservé son image de marque malgré l'évolution du quartier.

Mise en place d'une zone d'activité :

Le site de Westinghouse présente deux atouts majeurs pour l'implantation d'une zone d'activité: sa situation en entrée de ville, et la présence d'un axe routier structurant (RN370) à proximité. Deux situations sont envisageables :

- La première porte sur la cohésion entre activité tertiaire et commerciale. Cette dernière consiste en une délocalisation des commerces de l'avenue Liégard le long du boulevard Westinghouse. A l'heure actuelle le franchissement de la nationale depuis la gare du tramway et l'avenue Liégard n'est pas facilité par le flux de véhicules, et les usagers ne font pas le détour par la rue commerçante lorsqu'ils descendent à la gare de Freinville Sevrans. Une petite zone sera aussi réservée aux activités tertiaires et artisanales présentes dans le quartier (notamment sur l'avenue de Liégard) ou qui souhaitent s'y installer.

ATOUTS	FAIBLESSES
• Création d'un véritable pôle commercial • Bonne desserte (présence du tramway, nationale) • Cadre de vie plus agréable (absence de voiture, verdure) • Proximité de structures (tramway, crèches, activités tertiaires...)	• Problème de la reconversion des anciens locaux commerciaux de l'avenue Liégard • Uniformisation des commerces

- La deuxième perspective porte sur la conservation des commerces le long de cette avenue, et la mise en place principalement de locaux d'entreprises tertiaires TME et TPE qui souhaitent se délocaliser à la place des cases commerciales. L'arrivée de nouveaux ménages pourrait entraîner un nouveau souffle dynamique sur le secteur de Liégard, mais les faibles potentialités du site (hors Zone Franche) ne semblent pas concourir à l'attractivité du site pour ce type d'entreprises.

ATOUTS	FAIBLESSES
• Conservation des habitudes des riverains	• Eparpillements des commerces • Difficultés de stationner • Problèmes de sécurité des piétons (circulation importante) • Enclavement • Eloignement des structures • Risques de concurrence sur le site • Absence de mixité sociale et culturelle sur le site

La première perspective reste de loin la plus profitable et la plus réaliste, à la fois pour les utilisateurs du site, mais aussi pour les commerçants. L'activité commerciale est génératrice d'animation urbaine et sociale et participe activement à la mixité du quartier. Le déclin de l'activité économique de l'avenue de Liégard est en partie dû à son inaccessibilité et son enclavement. Même si la plupart des commerçants restent attachés à leur commerce, qu'ils occupent depuis de très nombreuses années, ceux-ci regrettent la baisse de fréquentation, et voient dans la reconversion du site une opportunité de redynamiser leur quartier.

Création d'un véritable espace public

La minéralisation du secteur contribue activement au bien-être collectif. Celle-ci passe par la création d'un espace public et d'un petit jardin public, accessibles à la fois aux enfants et aux adultes. Afin de permettre une appropriation optimale de l'espace, il est important de favoriser l'omniprésence du végétal sur le site, avec entre autres, la conservation des chênes centenaires et le couloir végétal le long de la nationale.

III. Approche environnementale de l'urbanisme

Créer un véritable morceau de ville durable ne serait se faire sans la prise en compte de facteurs environnementaux et de la circulation. Le passage de la fracture urbaine matérialisée par la nationale s'avère essentiel afin d'assurer une véritable osmose entre les deux secteurs.

La maîtrise des déplacements

- Limiter la vitesse aux abords du quartier et notamment sur la nationale 370

La proximité de la nationale 370 qui coupe le secteur en deux constitue une vraie fracture urbaine. Afin d'assurer une véritable cohésion au sein du site la « cassure » de cette ligne s'avère être indispensable malgré les contraintes imposées pour une voie de circulation de ce type. En effet, la circulation le long de la nationale 370, notamment aux heures de pointe reste très souvent dangereuse et excessive. Dans la mesure où le quartier pourrait accueillir une structure de petite enfance, ainsi que d'autres services à la population, il est donc essentiel de pouvoir limiter et sécuriser la circulation des véhicules et des piétons.

- Améliorer l'offre de stationnement.

La création d'un parking en plus de ceux des logements permettrait de mettre fin aux problèmes de stationnement, notamment aux alentours de la gare du tramway, ce qui reste très souvent une source de conflits entre les automobilistes et les riverains. Celui-ci permettrait dans les deux scénarios évoqués un accès plus aisés aux commerces, mais aussi à la gare de Freinville lors des liaisons pendulaires, sans pour autant défavoriser les pistes cyclables, qui restent un atout essentiel du quartier.

- Développer et mettre en valeur la piste cyclable au sein du site

La piste cyclable le long du canal de l'Ourcq reste un élément valorisant du paysage. Celle-ci doit être prise en compte dans l'aménagement du site, et permettre l'accessibilité sécurisée aux commerces et aux services. L'implantation de structures adéquates comme des parkings à vélo reste primordiale afin d'encourager les usagers à se déplacer avec ces transports doux, qui ne représentent que 2% des déplacements en Ile-de-France aujourd'hui.

- Faciliter les accès aux transports en commun depuis le site (bus, tram)

La gare du tramway située juste derrière le site est un élément essentiel dans la dynamisation du secteur. L'accès direct au site depuis la gare doit donc être une évidence. L'arrêt du bus le long du boulevard Westinghouse doit être accessible, notamment depuis la partie Est du site.

	Province	Ile-de-France
Marche à pied	26%	34%
Vélo	2%	2%
Transports en communs	9%	18%
Deux-roues motorisés	2%	
Voiture	60%	46%

La maîtrise de l'énergie : Se rapprocher le plus possible des normes HQE pour les bâtiments.

Le secteur du bâtiment est aujourd'hui responsable de 25% des rejets de CO₂ dans l'atmosphère et consomme 46% des énergies fossiles utilisées en France. Or à l'heure actuelle, la France, comme de nombreux pays s'est engagée dans le cadre du protocole de Kyoto à réduire par quatre ses émissions de gaz à effet de Serre. Aujourd'hui le développement durable est devenu un enjeu essentiel dans la protection actuelle et future de notre environnement. Les exigences de la qualité environnementale lors de la construction d'un bâtiment consistent donc à :

- Maitriser les impacts de la construction sur l'environnement extérieur :
Limitation maximale de l'utilisation des ressources naturelles (produits pétroliers, eau...)
Limitation maximale de la pollution de l'air, du sol et de l'eau
Production minimale de déchets ultimes
Limitation maximale des nuisances sonores
- Créer un environnement intérieur de qualité
Un confort de qualité
Des conditions de vie saines

La démarche HQE contribue à la lutte contre l'effet de Serre puisqu'elle permet une diminution notable de la quantité d'oxyde de carbone émise par mètre carré neuf ou réhabilité.

Si tendre vers une totale maîtrise la qualité environnementale des bâtiments s'avère être une mission très couteuse et difficile à mettre en place pour ce type d'opération, des pratiques peuvent être mises en place afin de minimiser de façon raisonnée son impact écologique, à la fois pour le secteur habitat mais aussi pour les autres bâtiments de services à la population.

Sensibilisation au respect de l'environnement

La sensibilité des citoyens à la qualité de leur cadre de vie ne cesse de croître, mais il est certain que mieux informés, ils seront plus actifs et plus exigeants. Des gestes et des pratiques simples pourront y contribuer. Le tri sélectif en est un exemple phare. Celui-ci est une pratique consistant à séparer et récupérer les déchets selon leur nature afin de leur donner une seconde vie. La mise en place sur le site de poubelles collectives de tri permettrait aux résidents de participer activement au respect de l'environnement. La mise en place de la piste cyclable est aussi incitatrice quant à l'utilisation de ce mode de circulation doux.

Objectif final : Un quartier pacifié par le cassage de la fracture urbaine, mixte et durable.

Troisième partie :

Propositions d'aménagement

A la recherche d'un véritable morceau de ville durable...

« Les clefs de l'urbanisme sont dans quatre fonctions : habiter, travailler, se recréer, circuler. »

Le Corbusier, La chartre d'Athènes, article 17

Quel devenir pour ce site, que peut-on y proposer, ou et pourquoi ?

L'objectif final étant la réhabilitation conforme aux besoins de la population ainsi que l'équilibre du quartier au sein de la ville tout en minimisant l'impact de la fracture urbaine imposée par la nationale.

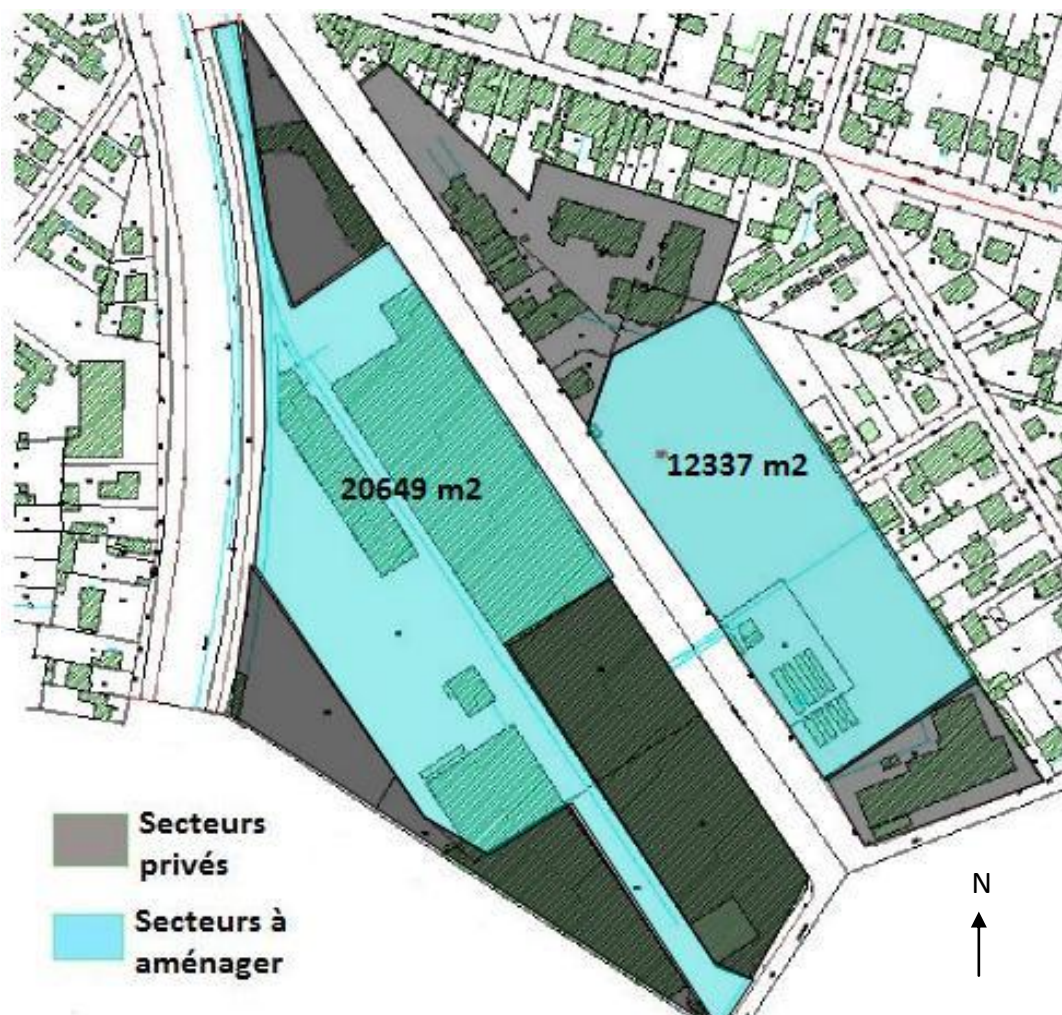


Figure 101: zonage du site

Sources : cadastre de la ville, réalisation personnelle Hélène Huet

Les objectifs de cette réhabilitation :

- ⇒ La mixité sociale
- ⇒ La mixité fonctionnelle
- ⇒ L'approche environnementale de l'urbanisme

I. Le règlement de la zone

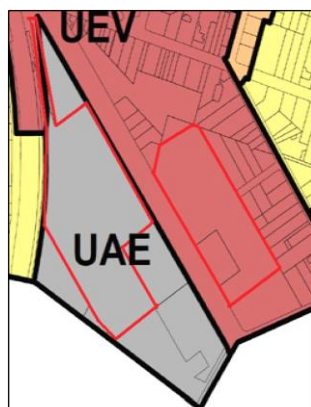


Figure 102: Zonage PLU

Sources : pôle urbain et réalisation Hélène Huet

Le zonage du Plan local d'urbanisme place actuellement le site en zone EV et en zone UAE.

Ce tableau ne reprend pas tous les points de chaque article du règlement, j'ai néanmoins listé ceux qui me semblent les plus essentiels dans le cadre de mon aménagement.

ZONE EV	ZONE UAE
Article 1 : Les occupations et utilisations du sol interdites	
Les industries, les entrepôts, les garages collectifs, les terrains de camping-caravaning, les habitations légères...	Habitations, stationnement des caravanes, garages collectifs, terrains de camping-caravaning, habitations légères...
Article 2 : Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières	
Implantation, extension ou aménagement des installations classées Les risques de mouvement de terrain liés à la dissolution du gypse Les matériaux superficiels argilo marneux Les risques d'exposition au plomb Les protections archéologiques	
Article 3 : Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public	
Largueur minimale des accès minimum : 3.5m Un seul bateau par terrain pour une largeur $\leq$ à 5m Emprise des voies privés ouverte à la circulation $\geq$ à 8m Emprises des voies privés $< 50m$ et desservant plus de 10 logements $\geq$ 6 m Demi-tour dans les voies en impasses	Largueur minimale des accès : 3.5m Un seul bateau par terrain pour une largeur $\leq$ à 5m Emprise des voies privés ouverte à la circulation $\geq$ à 8m Demi-tour dans les voies en impasses
Article 4 : Conditions de desserte des terrains par les réseaux	
Eau potable obligatoire Raccordement au réseau collectif d'assainissement Energie et réseaux de télécommunication en réseau souterrain Locaux poubelles pour les stockages des déchets	

Article 5 : Superficie minimale des terrains	
Pas d'objet	
Article 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	
Construction de premier rang à l'alignement des voies Saillies et retraits de façade autorisés de manière ponctuelle (30% maximum du linéaire de la façade) Saillies édifiées en surplomb à plus de 4,3 m du sol Etage en retrait au dernier niveau Loggias sur rue interdite Ne s'applique pas aux constructions de service public ou intérêt collectif	Constructions peuvent être édifiées à l'alignement ou en retrait de 4,5 minimum des voies ou emprises publiques existantes. Ne s'applique pas aux constructions de service public ou intérêt collectif
Article 7 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	
Implantation des constructions sur deux limites latérales sur une bande de 12 m de profondeur à partir de l'alignement Retrait obligatoire en cas de vues ou de murs aveugles Règles spécifiques pour les constructions de services publics ou les constructions déjà existantes	Implantation sur les limites séparatives latérales ou de fond de terrain
Article 8 : Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété	
Distance entre deux constructions $\geq$ hauteur de la construction la plus haute avec un minimum de 5m Si vue réciproque, minimum de 8m	Distance de 4,5 m entre plusieurs constructions non contiguës sur une même propriété
Article 9 : Emprise au sol des constructions	
Emprise au sol doit être $< 60\%$ de la superficie du terrain	Sans objet
Article 10 : Hauteur maximale des constructions	
Terrains de moins de 20 m de large : 12 m au faitage Terrains de plus de 20 m de large : 15m au faitage	Hauteur doit être inférieure à 15m Ne s'applique pas aux ouvrages de transport et de distribution d'électricité
Article 11 : Aspect extérieur des constructions, abords, protection des éléments du paysage	
Façades : séquences successives tous les 40m minimum Traitement des toitures : chien assis à contre pente interdit Hauteur maximale des clôtures : 2m Conservation des ambiances végétales Antennes regroupés	Hauteur maximale des clôtures : 2m Conservation des ambiances végétales Antennes regroupés

Article 12 : Obligations imposées aux constructeurs en matière d'aires de stationnement	
<u>Logements</u> : 1,5place/logements + 15% visiteurs 2 places/logement individuel Local vélo de 5m²/5 logements. Max 20m² <u>Activité</u> (plus de 100m² de SHOB) : 1place pour 100m² de SHOB <u>Commerces</u> (plus de 150m² de SHOB) : 1 place pour 50m² de SHOB <u>Restauration</u> (plus de 150 m²) : 1 place pour 30 m² de SHOB <u>Equipements collectifs</u> : 1 place pour 100m² de SHOB <u>Foyers et résidences temporaires</u> : 1 place pour 5 unité de vie, local vélo de 8m²/ 5 unités <u>Aire de stationnement</u> : pas plus de 60% du RDC	<u>Bureaux et services</u> : 1 place par 50m² de SHOB <u>Activités</u> : 1 place pour 100m² de SHOB <u>Commerces</u> (plus de 150m² SHOB) : 1 place pour 50m² de SHOB <u>Restauration</u> : Une place pour 30m² de SHOB <u>Foyers ou résidences temporaires</u> : 1 place pour 5 unité de vie, 1 local vélo de 8m²/5 unité <u>Etablissement de formation</u> : 1 place pour 200m² SHOB, 1 local vélo de 20m² minimum <u>Equipements collectif</u> : 1place pour 100m² de SHOB 1 local vélo de 20m² à partir de 200m² de SHOB
Article 13 : Obligations imposées aux constructeurs en matière d'espaces libres, aires de loisirs...	
10% du terrain préservé en espaces verts Préservation ou remplacement des arbres abattus par la construction	Traitement paysager des parcs de stationnement 1arbre/ 4places de stationnement
Article 14 : Coefficient d'occupation du sol	
Sans objet	

II. Un quartier mixte et durable

A. Choix de la localisation des différentes vocations du site

Le plan local d'urbanisme classe le site en deux zones bien distinctes. Sauf par modification du PLU, les contraintes réglementaires de ces zones ne permettent pas à l'heure actuelle de procéder à une totale diversité entre logements, activités commerciales et espaces publics sur un même espace, en particulier sur le secteur Ouest classé en zone UAE (cf. article 1). Néanmoins cette mixité n'est pas pour autant irréalisable. La réunification ces deux zones afin d'en faire un site multifonctionnel et attractif reste tout à fait envisageable. Le tableau ci-dessous répertorie les différentes vocations souhaitées sur le site ainsi que les emplacements:

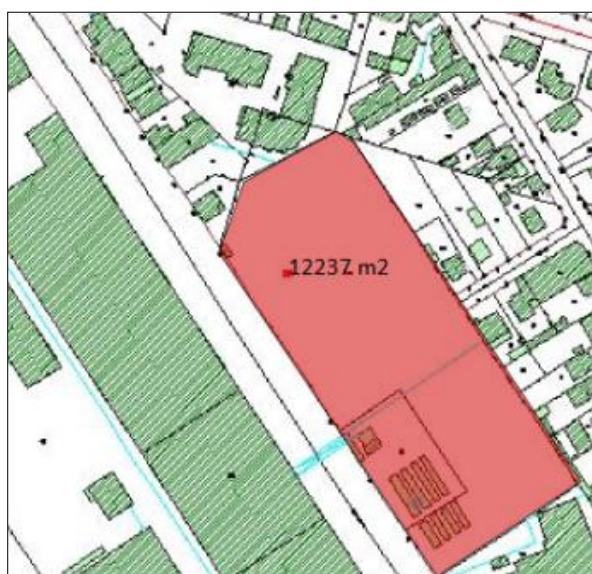
Les projets « habitat »	ATOUTS / FAIBLESSES
	+ Retrait de la circulation journalière des usagers du Tramway + Proximité de l'attractivité des commerces + Proximité de la gare Freinville-Sevran – Nuisances et insécurité le long de la nationale 370 ⇒ Bâtis en retrait
La mise en place de structures de soins et activité commerciale	ATOUTS / FAIBLESSES
	+ Proximité de la gare du Tramway + Proximité de la nationale + Accessibilité des usagers – Nuisances visuelles et sonores des entreprises de stockage

La zone d'activité tertiaire	ATOUTS / FAIBLESSES
	+ Proximité de la gare et des commerces + Proximité de la nationale + Cadre agréable — Eloignement des grands axes autoroutiers

Sources des images 103, 104, 105 : cadastre et réalisation personnelle Hélène Huet

B. La mixité sociale

1. Un secteur d'habitation mixte



Le site de Westinghouse est une réserve foncière intéressante pour satisfaire les besoins de la ville en termes de logements. Le diagnostic a mis en exergue plusieurs problèmes auxquels la ville se doit de faire face.

Figure 106: Localisation des logements

Sources : cadastre et réalisation Hélène Huet

- Les disparités de la répartition du parc social au sein du territoire régional. 85% de ce parc est concentré dans les quartiers Nord de la ville.
- Le déficit de l'offre locative privée.
- La faible progression du parc privé.

La superficie du secteur Est s'avère être la plus adaptée pour y construire des logements collectifs, qui pourront bénéficier directement de l'attractivité du secteur Ouest, mais aussi du calme du quartier pavillonnaire dans lequel ils s'insèrent. A l'heure actuelle je ne connais pas le nombre exact de logements que la ville souhaite mettre à disposition dans le quartier, mais il est cependant possible d'évaluer de façon certes approximative le maximum que ce secteur pourrait accueillir.

Le règlement de la zone nous indique que l'emprise au sol, c'est-à-dire la surface au sol que tous les bâtiments occupent sur le terrain, doit être inférieure ou égale à 60%. N'ayant pas de coefficient d'occupation des sols (COS) réglementaire sur cette zone, je considère que la mesure de la Surface Hors d'œuvre nette s'approxime avec la superficie multipliée par la hauteur de construction. La superficie du terrain étant d'à peu près 12200 m², nous pouvons donc estimer à 7320 m² la surface au sol consacrée à la construction de bâtiments. Plusieurs cas peuvent être définis en fonction de la place à la mixité fonctionnelle :

100% de la surface totale dédiée à la construction de logements	80% de construction de logements 10% d'équipements autres 10% espaces verts
Emprise au sol des logements : 7320m ²	Emprise au sol des logements : 5856m ²
La hauteur des bâtiments ne devant pas dépasser les 15m au faitage (soit R+3), nous pouvons donc multiplier ces surfaces par 3	
Surface totale de logements : 21960m ²	Surface totale de logements : 17568m ²
La taille moyenne d'un logement social étant de 80m ²	
Nombre total de logements : 274	Nombre total de logements : 219

Ces données restent approximatives puisque ces calculs se sont basés sur des estimations grossièrement arrondies. La place accordée à la mise en place d'équipements publics ou privés (en l'occurrence la résidence sénior) est donc modulable en fonction du besoin en logements. Dans le cadre de mon aménagement j'ai privilégié la mixité fonctionnelle en accordant 10 % de la surface en équipements.

La répartition de ces logements :

Le diagnostic a soulevé le réel déficit en petits logements au regard des besoins engendrés par la structure des familles. En effet, il est probable que des jeunes ménages sevrans souhaitant s'installer à Sevrans n'ont pas pu, faute d'offre adaptée. Il convient donc de ne pas sous-estimer cette demande et de proposer des logements adaptés T2, T3 répartie de façon homogène.

Si mettre en place une mixité sociale à tous les étages reste utopique et irréalisable, la répartition des logements (privés, sociaux...) se fera de façon homogène.

2. Et écologiquement responsable

Quels types d'aménagements pour quels types d'exigences environnementales ?

Minimiser son impact écologique est devenu un enjeu essentiel dans la préservation actuelle et future de notre environnement. Le secteur du bâtiment regroupe aujourd'hui de nombreux dispositifs qui permettent de réaliser d'importantes économies d'énergies. La mise en place de ces procédés s'avère certes plus couteuse, mais se rentabilise indéniablement par la suite. Quels sont les procédés réalisables sur le site ?

➤ La récupération des eaux de pluie

Les changements climatiques actuels et leurs conséquences en matière de pluviométrie (désertifications, sécheresses estivales) nous ont montré à quel point il était important d'utiliser raisonnablement cette ressource.

L'installation d'une cuve de récupération des eaux de pluie est donc une source d'approvisionnement alternative intéressante. Celle-ci permet de stocker cette eau gratuite et non traitée afin de la réutiliser de façon écologique et utile lors de l'entretien des espaces verts, de la voirie, le lavage des voitures, mais aussi l'alimentation des toilettes et des machines à laver.

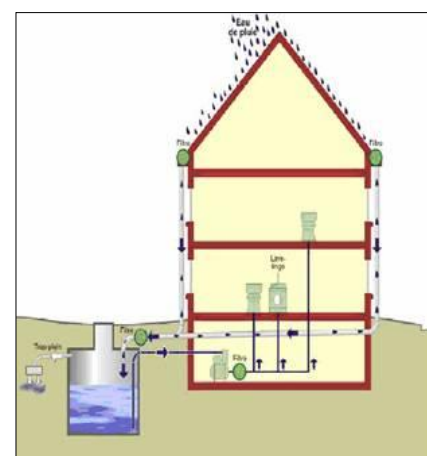


Figure 107: récupération des eaux de pluies

Source: www.eco-sapiens.com

➤ Les principes d'isolation naturelle

Plusieurs techniques d'isolation peuvent être mises en place et se coupler entre elles afin de minimiser les pertes d'énergie des bâtiments :

- **L'utilisation du chanvre** comme isolant naturel et recyclable s'avère être une technique efficace et écologique. Celui-ci permet d'une part de réduire durablement le bruit, la chaleur et le froid, mais aussi de révolser les mites et les rongeurs.
- **La végétalisation de toiture**, présente elle aussi des propriétés intéressantes. D'un point de vue sanitaire et écologique, elle permet la fixation des poussières atmosphériques et des pollens, la diminution des taux de CO et CO₂, l'accroissement de la biodiversité, l'épuration biologique et la régulation du débit hydrique. D'un point de vue plus technique, elle assure une protection efficace de l'étanchéité des matériaux, s'avère opérante contre les chocs thermiques et acoustiques et permet d'atteindre une inertie thermique.
- **L'usage du bois** pour les cloisons et les planchers.



Figure 108: Chanvre
Source : archiexpo.fr



Figure 109: Toit végétalisé
Source : lesvégétaliseurs.com

➤ Le tri sélectif

Le recyclage des déchets est une priorité de la communauté Européenne, et constitue un mécanisme indispensable de la protection de l'environnement.

La mise en place de poubelles de tri sélectif et d'un compost pour y déposer les déchets verts permettra aux résidents de recycler durablement leurs déchets. Encore aujourd'hui on assiste à un amalgame entre certains types de déchets (papiers, métaux).



Figure 110: Compost collectif
Source: panoramio.com

Un code couleur permettra de s'y retrouver de façon beaucoup plus aisée :

Poubelle verte	Verres (bouteilles, bocaux)	Déchets recyclables
Poubelle Bleu	Journaux, annuaires, magazines, prospectus	
Poubelle Jaune	Emballages plastiques vides, bouteilles, flacons	
Compost	Déchets organiques, restes alimentaires	
Poubelle grise	Autres déchets	Déchets non recyclables

➤ Utilisation de l'énergie solaire

L'énergie solaire a pour origine l'activité du soleil. C'est une énergie renouvelable inépuisable. Actuellement il existe des techniques pour capter directement une partie de cette énergie. On en distingue trois :

- **L'énergie solaire passive** qui permet de bénéficier de l'apport direct du rayonnement solaire. La conception architecturale d'un bâtiment joue un rôle important dans l'utilisation

de cette énergie. En effet, les façades doubles, l'orientation Sud ou encore les surfaces vitrées ont une incidence sur l'apport solaire, qui permet de chauffer le bâtiment pour un coût quasiment nul.

- La deuxième utilisation est **l'énergie solaire thermique** qui consiste à utiliser la chaleur du rayonnement solaire en usage direct (chauffages solaires) ou en usage indirect. Le capteur solaire est alors placé sur la toiture et la chaleur accumulée est transférée vers le ballon d'accumulation d'eau chaude sanitaire.
- La troisième et la plus rentable des utilisations restent **l'énergie photovoltaïque**. Celle-ci résulte de la transformation directe de l'énergie solaire en électricité au moyen de cellule de silicium (cellule photovoltaïque). Ces dernières peuvent être reliées entre elles et constituer un panneau solaire. Le courant fourni est compris entre 100 et 400 volts en fonction de l'intensité solaire.

La mise en place de panneaux solaires est une solution envisageable pour réduire durablement les consommations d'énergies. L'énergie récupérée permettra d'alimenter le complexe. Ces derniers seront orientés Sud afin de capter les rayons de soleil de la façon la plus régulière possible. L'éclairage public peut aussi présenter le même type de structure.

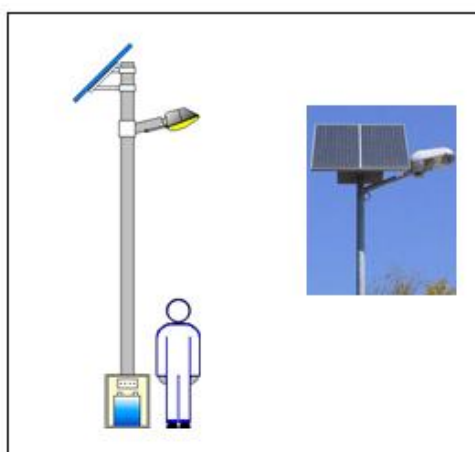


Figure 111: Lampadaire solaire photovoltaïque

Sources : www.ciocsp.com

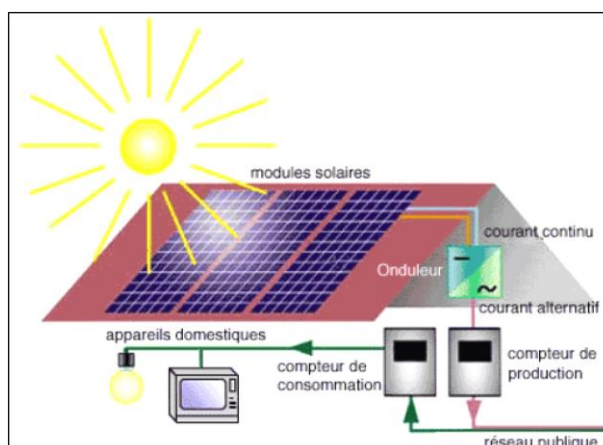


Figure 9: principe de raccordement photovoltaïque

Source : <http://valoriser-vendre-habitat.mobilis-auvergne.com>

➤ La circulation au sein du site:

Afin d'offrir aux habitants un cadre de vie urbain agréable, l'usage du vélo sera mis en valeur par la continuité de la piste cyclable du site Ouest, et la mise en place de locaux adaptés. La création de parkings en sous-sol semble la solution la plus adaptée en vue du nombre de logements, afin de faciliter le déplacement piétonnier et cyclable au sein du site.

C. La mixité fonctionnelle

1. L'activité commerciale

Les commerces jouent un rôle important au sein du quartier. Générateurs d'animation urbaine et sociale, leur rôle est de premier ordre pour les habitants. Nous avons vu que l'offre est inégalement répartie sur le territoire, et que les pôles de proximité sont rendus de plus en plus difficile. L'idée de les concentrer sur un même secteur permettrait aux habitants de restreindre leur déplacement d'un commerce à un autre et de profiter d'une offre plurielle et facilement accessible, en vélo en transports ou tout simplement à pied.



Figure 113: Localisation des cases commerciales

Sources : cadastre et réal. H. Huet.

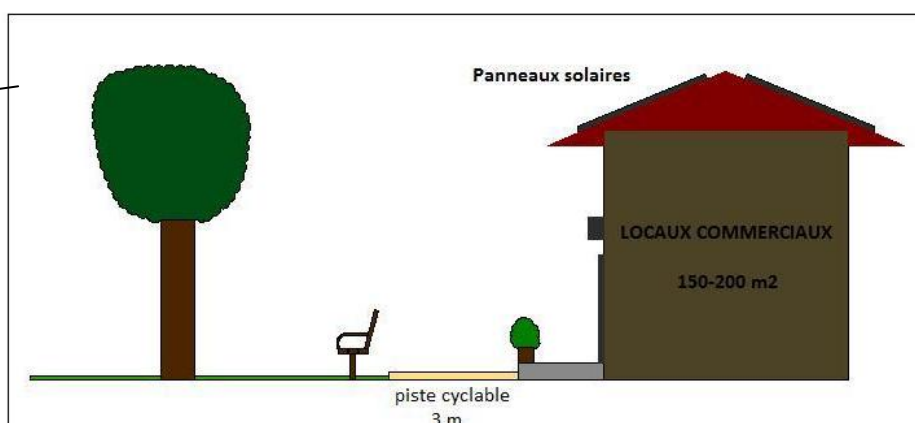


Figure 114: coupe transversale

Source : réalisation personnelle Hélène Huet sur Autocad 2010

- Rappel de l'architecture du site en brique rouge.
- Surface totale consacrée aux locaux commerciaux : 1500m².



Figure 10 : Vue en 3D

Source : réalisation personnelle Hélène Huet sur Google sketchup



Figure 116: L'entrepôt désaffecté

Source : réalisation personnelle Hélène Huet

2. Les équipements publics et services à la population

a) La création d'un jardin public

L'objectif premier de cette requalification est de transformer ce site en un véritable point de convergence multifonctionnel et multiculturel afin de donner au quartier une véritable identité. Outre son impact écologique (occupation des sols, infiltration des eaux pluviales, structuration des cheminements...) la palette végétale contribuera à renforcer le caractère convivial de cet espace public. L'arbre par exemple est un composant paysager essentiel qui brise la monotonie du paysage urbain et met en valeur un aménagement. Rappelant le déroulement des saisons, il apporte une dimension de nature et une ornementation du milieu.

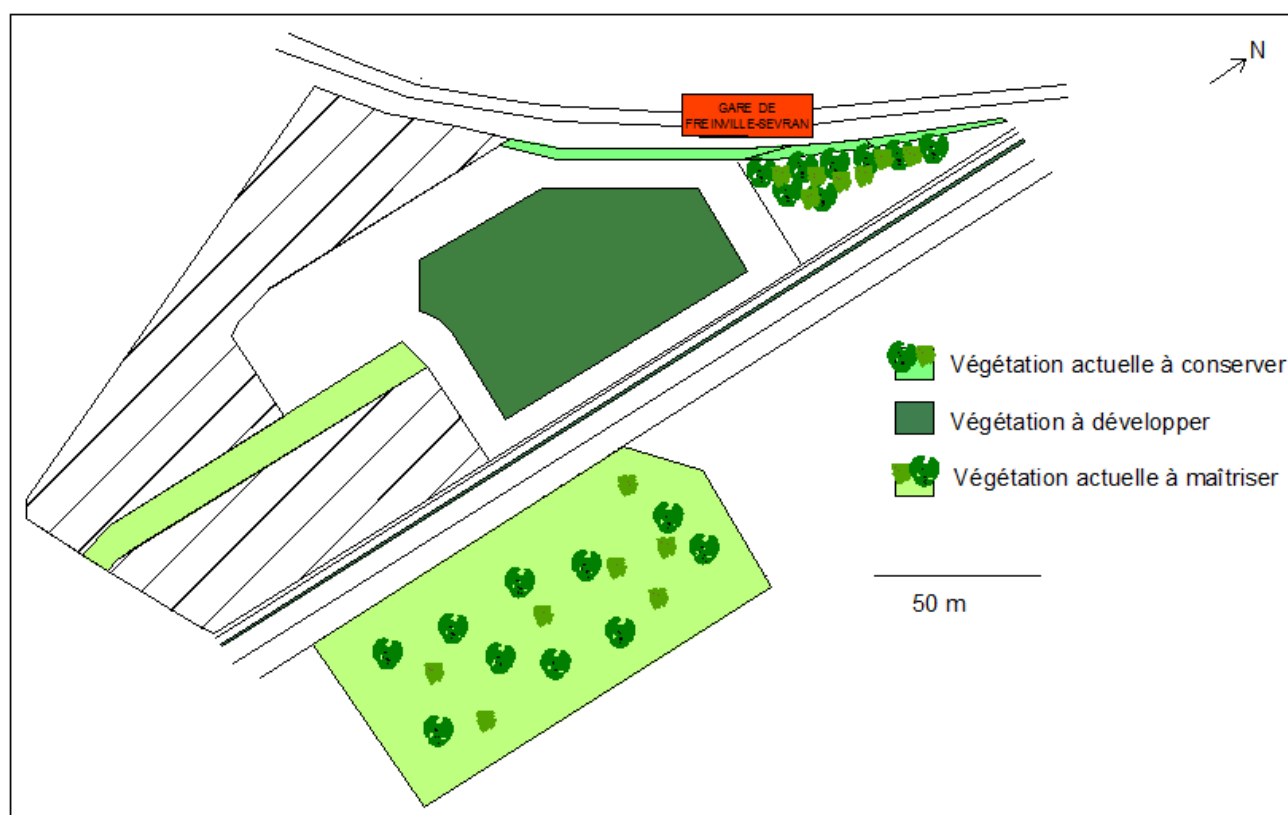


Figure 117: Végétalisation du site

Source: réalisation personnelle Hélène Huet Autocad 2010

➤ La végétalisation du site

Les végétaux doivent être résistants au milieu, c'est-à-dire à la pollution urbaine, la dégradation et le gel. En effet, les poussières qui s'accumulent sur les feuilles créent un écran qui nuit à la photosynthèse et donc à la croissance des plantes. Dans cette optique, planter des arbres à feuilles caduques (contrairement aux arbres à feuillages persistants) est intéressant, car cela limite le stockage de la pollution. Cependant, afin d'écartier tout accident, il est important de ne pas sous-estimer les facteurs de stress climatiques ou physico-chimiques auxquels peut être soumise la végétation (vandalisme, risque de chute, maladie...) et de proposer des essences locales et résistantes.

De même, les arbres, régulièrement espacés et ordonnés le long des rues, structurent l'espace public. Le renforcement de la plantation d'alignement le long de la nationale 370 permettrait ainsi de protéger d'une part les voies de circulation pour piétons et cyclistes, mais aussi d'absorber le bruit provenant de la circulation routière. Les alignements sont de prodigieux outils de composition urbaine pour créer des effets de perspectives monumentaux, marquer la hiérarchie des voies et organiser un paysage.



Figure 118: Exemple d'une plantation d'alignement en milieu urbain

Source : www.certu.fr

➤ Le mobilier urbain

Le mobilier urbain doit être lui aussi résistant aux dégradations du monde extérieur, tout en répondant aux normes de sécurité.

- ❖ Le positionnement des bancs aux emplacements agréables (ombre, abris du vent, proximité des commerces, poubelles, supports pour garer des vélos, ou encore éclairages publics).
- ❖ La mise en place de poubelles de tri à proximité des espaces récréatifs.
- ❖ Une répartition homogène des panneaux solaires photovoltaïques au sein du site.
- ❖ L'installation d'une aire de jeux pour enfants, loin de la circulation et relativement close.
- ❖ Des parkings pour vélos en nombre suffisant et à proximité des commerces.



Figure 119 : Banc

Sources : www.lespaysagesites.com



Figure 120: Poubelle

Source : mobilierurbain.biz



Figure 121: Parking Vélo

Source : réalisation personnelle



Figure 122: Lampadaire photovoltaïque

Source : maguysama.free.fr



Figure 123: Aire de Jeux pour enfants

Source : www.camping-la-roseaie.fr

b) La structure de petite enfance



Figure 124: Localisation de la structure petite enfance
Sources: cadastre et réalisation personnelle Hélène Huet

Le projet vise aussi à créer une crèche publique afin de répondre aux besoins du quartier mais aussi de l'arrivée de nouveaux ménages sur le site. En effet l'arrivée d'une population nouvelle et notamment de jeunes ménages nécessite la mise en place de structures adaptées. La ville manque aujourd'hui de structures d'accueil et le secteur Westinghouse présente de nombreuses potentialités pour y répondre. La surface disponible est d'environ 250m² et la structure pourrait accueillir une soixante d'enfants, comme celles déjà existantes dans la commune.

ATOUTS DE CETTE LOCALISATION :

- Eloignement de la nationale 370
- Proximité de la gare du Tramway et des commerces
- Proximité du futur jardin public
- Bonne déserte en voiture, à pied ou transports en commun

Le seul obstacle à cet emplacement pourrait être les nuisances sonores occasionnées par la circulation du Tramway notamment lors de l'usage de l'avertisseur à l'arrivée et au départ. Cependant cette réglementation a subi une modification à la demande des riverains en 2007 et l'usage ne se fait qu'en cas de danger immédiat. Cette mesure a permis aux résidents des abords de la ligne de retrouver la tranquillité. Les annonces sonores de la gare, ayant été elles aussi réduites et baissées, elles ne sont plus une contrainte et restent totalement inaudibles en dehors de la station d'après un riverain. Cependant la mise en place d'un mur anti bruit en complément entre le bâtiment et la voie pourra être envisageable, par précaution supplémentaire.



Figure 125: Mur anti bruit
Source : hellopro.fr

c) La résidence sénior

Les contraintes du Plan Local d'Urbanisme ne nous permettent pas de construire des habitations sur le secteur Ouest du site. La mise en place de cet établissement pour séniors est donc justifiée sur la partie Est à l'écart des grands axes mais suffisamment proche des commerces. Il existe plusieurs types d'établissements :

AD	Habilitation aide sociale
EHPA	Etablissement d'hébergement pour personnes âgées
EHPAD	Etablissement d'hébergement pour personnes âgées
FL	Foyer logement
MRPb	Maison de retraite publique
MRPv	Maison de retraite privée
RS	Résidence service
USLD	Unité de Soins longue durée

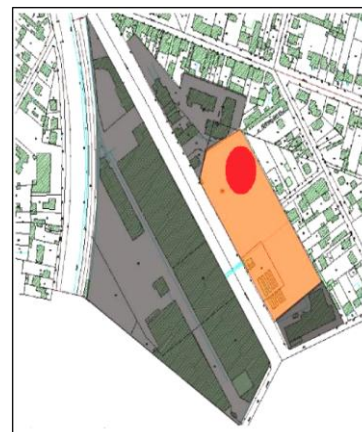


Figure 126: Localisation de la structure troisième âge

Sources : cadastre et réalisation personnelle Hélène Huet

Bien que le choix de la commune quant à cet établissement et sa localisation ne soit pas à l'heure actuelle défini, l'idée est de proposer une résidence pour personnes âgées autonomes, valides et semi-valides de plus de 60 ans, qui désirent vivre en appartement tout en profitant de la convivialité et de la sécurité assurées par les équipes en place.

D'après les calculs effectués précédemment sur cette zone Est, nous pouvons estimer que l'emprise au sol consacrée à cet établissement est d'environ 10% de l'emprise au sol totale soit 22201 m² de SHON. Ceci permet la création d'une trentaine de logements, compte tenu des potentiels services assurés au sein de l'établissement (restauration ...).

d) Le pôle médical

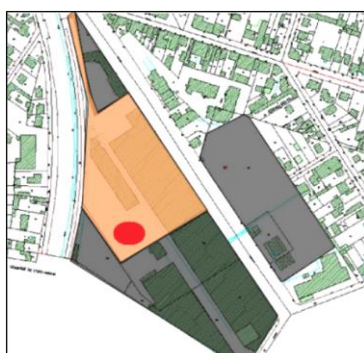


Figure 127: Localisation du pôle santé

Sources: cadastre et réalisation personnelle Hélène Huet

Le quartier est totalement dépourvu de cabinets médicaux. C'est d'ailleurs le premier constat des riverains. L'idée serait de créer un véritable pôle santé, regroupant une pluridisciplinarité de fonctions. L'accès doit être facilité pour les personnes à mobilité réduite, et donc facilement accessible depuis le parking. La surface maximale de terrain disponible est de l'ordre de 400m².

e) La maison de quartier

La superficie du terrain Ouest laisse de nombreuses opportunités foncières. Il serait intéressant de proposer la création d'un espace de vie et d'échange profitable à l'ensemble de ses habitants. De nombreuses associations de quartier comme l'ADESS, (association de défense de l'Environnement des quartiers Sud de Sevan) déplorent le manque de locaux de type « maisons de quartier » qui permettraient aux habitants qui le souhaitent de se retrouver. La ville de Sevan compte actuellement deux structures de ce type dans les quartiers de Beudottes et de Montceuleux-Pont Blanc. La création d'une maison de quartier pourrait présenter de nombreuses fonctionnalités et donner au quartier une véritable unité afin de faciliter :



Figure 128: Localisation de la maison de quartier

Sources : cadastre et réal. H. Huet

- L'accueil et le soutien des jeunes et des adultes du quartier dans le montage de projets collectifs ou individuels...
- Les réunions de quartier concernant la gestion urbaine de proximité (cadre de vie, création d'espaces conviviaux...) en lien avec les bailleurs sociaux, les élus et les chefs de services de la Ville. Actuellement, faute de locaux disponibles, les réunions de quartier se font dans le gymnase Victor Hugo de l'autre côté de la ville.
- L'organisation d'animations conviviales, sportives et festives avec les jeunes, les associations et les habitants du quartier. Chaque année au mois de Juin les associations de Freinville organisent une fête de quartier dans une de ses rues en lien avec le foyer du Bois du Roi. La maison de quartier ainsi que son espace environnant offriraient un cadre plus profitable à l'ensemble de ses habitants.
- L'organisation d'activités culturelles en lien avec les opérateurs culturels de la Ville (Spectacles musicaux, compagnies de théâtre amateur de la ville et du quartier...).

3. L'activité tertiaire



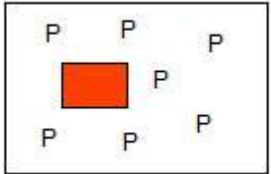
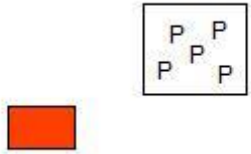
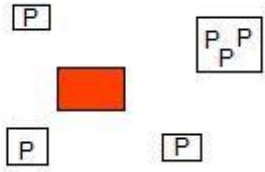
Figure 129: Localisation de la zone tertiaire

Sources : cadastre et réalisation personnelle Hélène Huet

Une petite partie du terrain de 1200m² environ, peut être dédiée à la délocalisation d'entreprises Sevranaïses. Nous avons vu que le quartier de Freinville, et notamment l'avenue de Liégard, était le lieu d'accueil de nombreuses petites entreprises de services, notamment près des locaux commerçants. Si la plupart d'entre elles pensaient à l'origine tirer attrait du dynamisme du secteur et de la proximité des commerces, l'enclavement de la rue commerçante, finalement simple lieu de passage, a entraîné le départ de nombreuses petites entreprises dont les locaux se sont eux aussi transformés en habitations. Dans le cadre de la réhabilitation du site, le dynamisme du secteur et l'accessibilité (garantie par le tramway) pourraient être un nouvel attrait pour ces entrepreneurs à la recherche de petit locaux de bureaux.

4. La question du stationnement

Il existe trois principes de mise en place de parkings au sein d'un groupement de commerces et de services.

Parking Périphérique – Environnement répulsif et dangereux – Accès piétonnier défavorisé pour les habitants du quartier	
Parking à l'écart + Accès piétonnier et environnement favorisé	
Petites unités de stationnement périphériques du groupement de commerces + moyen terme entre les deux hypothèses précédentes + commodité pour l'automobile et les piétons du quartier	

Source des images : réalisation personnelle Hélène Huet

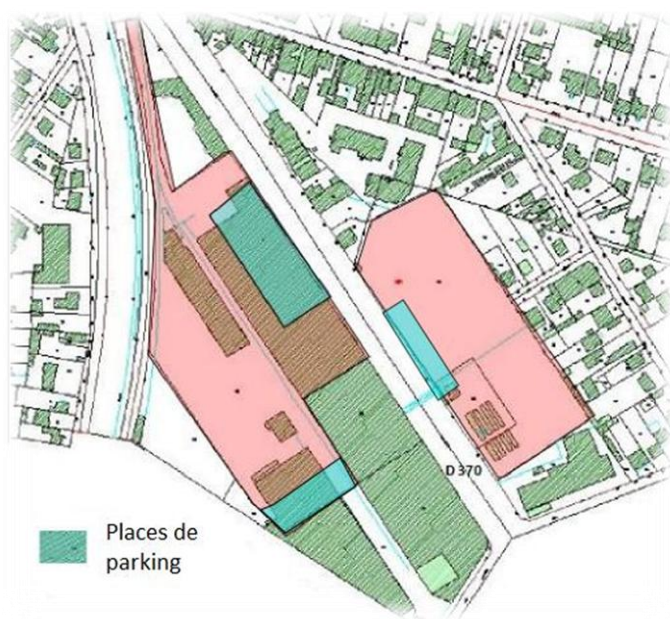


Figure 130: Localisation du parking

Sources : cadastre et réalisation personnelle Hélène Huet

Afin de respecter et de sécuriser au mieux la circulation des piétons et des cyclistes au sein du quartier, la mise en place de parkings à l'écart semble être la plus adaptée. Ceux-ci doivent être accessibles depuis la nationale 370 sans compromettre la sécurité des piétons, mais aussi assez grands pour accueillir les usagers de tous les services proposés sur le site. Le parking le plus imposant sur le secteur Ouest sera un parking gratuit, car destiné à tous les usagers. Les deux autres, de surfaces réduites seront exclusivement réservés aux résidents (partie Est) et aux employés du secteur tertiaire.

Surface potentielle : 5050m²

L'imperméabilisation des sols est la première conséquence de l'urbanisation. En effet, l'absence de porosité bloque l'infiltration de l'eau et l'évaporation qui contribuent au rafraîchissement du climat urbain. Afin de limiter ses effets dévastateurs pour l'environnement ainsi que pour notre santé, il est essentiel d'augmenter les surfaces d'espaces verts et d'infiltration de l'eau par la mise en place de sols perméables. Les parkings végétalisés ou drainants sont des techniques environnementales qui contribuent de façon significative à la préservation des sols perméables et renforcent considérablement le caractère végétal et esthétique des lieux dans lesquels ils s'insèrent. Ils permettent ainsi l'infiltration des eaux à la source, le freinage des écoulements de surfaces des eaux pluviales, la limitation et l'engorgement des canalisations lors de violents orages et peuvent jouer le rôle de filtres vis-à-vis de la contamination des eaux de pluie.

Deux systèmes de parkings drainants ont retenu mon attention :

➤ Le système ECOVEGETAL GREEN :

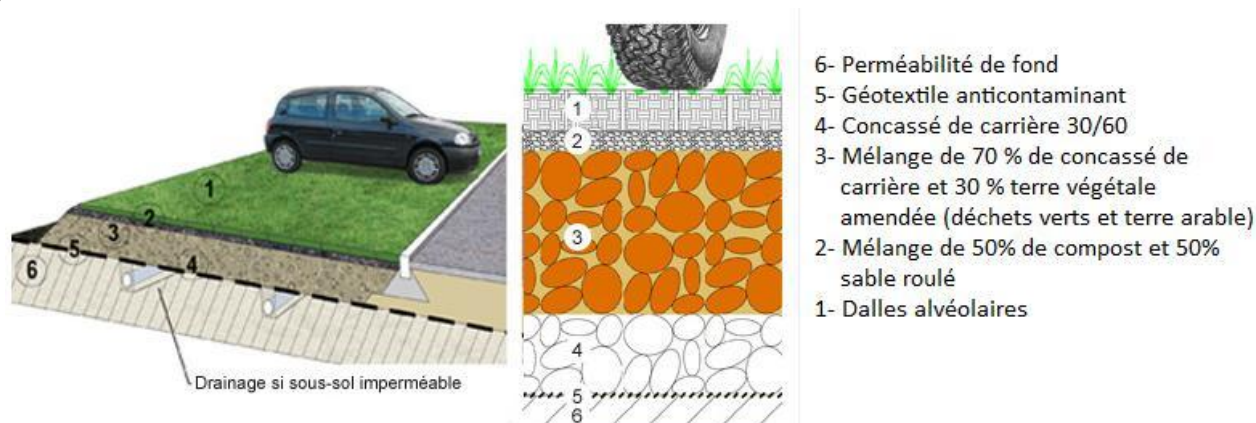


Figure 131: Système éco végétal green

Source : www.ecovegetal.fr et réalisation personnelle Hélène Huet

➤ Le système ECOVEGETAL MOUSSES

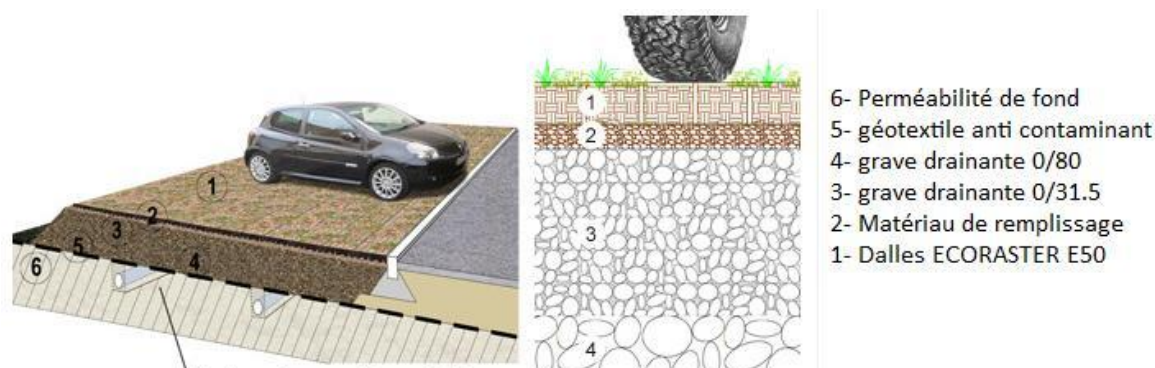


Figure 132: Système éco végétal mousses

Sources : www.ecovegetal.fr et réalisation personnelle Huet Hélène

Parking ECOVEGETAL GREEN	ATOUTS / FAIBLESSES
 Figure 133: Parking 1 Source : www.ecovegetal.fr	+ Effet champêtre et végétal accentué. + Forte résistance à la sollicitation des pneumatiques et à des nervures antidérapante. – Parking à usage modéré : libération de certaines heures pour permettre le développement du gazon.
Parking ECOVEGETAL MOUSSES	ATOUTS / FAIBLESSES
 Figure 134: Parking 2 Source : www.ecovegetal.fr	+ Usage intensif : circulation et stationnement permanent. + Forte résistance à la sollicitation des pneumatiques et à des nervures antidérapantes. – Caractère végétal moins marqué.

Une mixité sociale et fonctionnelle



Figure 11 : Localisation des différents aménagements sur le site

Sources : Google map et réalisation personnelle Hélène Huet

D. La gestion des flux de circulation

Nous avons vu que la vocation souhaitée était de rendre ce site multifonctionnel et attractif. Cela implique la mise en place de solutions adaptées afin de permettre d'une part une accessibilité optimale, mais aussi une mobilité interne maximale. Celles-ci doivent être les plus sécurisées possible afin d'offrir aux usagers un cadre de vie agréable et prospère.

Nous allons nous intéresser à trois facteurs qui, une fois sécurisés, contribueront à l'attractivité du site : la nationale 370, le développement des liaisons douces, et l'accès en transports en commun.

1. La sécurisation autour de la nationale 370

Le site est marqué par le passage de la nationale 370 qui constitue une véritable fracture urbaine. Celle-ci est limitée à 50 km/heure cependant rares sont les automobilistes qui respectent cette allure, notamment sur cette portion bordée de feux tricolores à la durée incertaine. En l'état actuel, cet écart à la loi n'est pas bien dramatique pour la sécurité du site, cependant, il pourrait sérieusement le devenir lors de sa réhabilitation en quartier fonctionnel. Dès lors il convient de songer dès maintenant à des mesures sécurisant le passage des piétons d'un site à l'autre.

J'ai envisagée plusieurs possibilités quant au passage de cette fracture urbaine, mais le statut national de cet axe de communication rend certains aménagements difficilement cessibles.

➤ Idée 1

- 1^{ère} proposition :** La mise en place de ralentisseurs de part et d'autre du site. Ceci permettrait de ralentir la traversée des automobilistes.
- 2^{ème} proposition :** Un passage piéton surélevé à mi-distance des deux ralentisseurs, permettant de joindre le secteur Est ou secteur Ouest, et qui sécuriserait le passage des piétons.
- 3^{ème} proposition :** La création d'une zone 30 autour du site serait un gage supplémentaire de sécurité.

Cette première idée s'avère être la plus sécurisante pour les piétons, mais la plus difficile à réaliser puisque cela entraînerait d'une part une circulation ardue, notamment pour les transports en commun ainsi que les poids lourds qui l'empruntent quotidiennement mais aussi un risque d'encombrement de la chaussée aux heures pleines dû aux ralentissements répétés des automobilistes.



Figure 136: Ralentisseur
Source : www.hellopro.fr



Figure 137: Passage piéton surélevé
Source: www.hellopro.fr



Figure 138: Zone 30
Source : www.hellopro.fr



Figure 139: Aménagement de la nationale 370
Sources : Google map et réalisation personnelle Hélène Huet

➤ Idée n°2

Proposition : La mise en place d'un feu tricolore et d'un passage piéton simple à la place du passage piéton surélevé.



Figure 140: Exemple de passage piéton le long de la nationale 370
Source : réalisation personnelle Hélène huetAvril 2010

Cette solution permettrait de ne pas nuire à la fluidité du trafic par des ralentissements répétés, ainsi que de faciliter la traversée des piétons. Cependant elle ne leur garantie pas la priorité totale et ne permet que partiellement la régulation de la vitesse des automobilistes.

2. L'accès aux transports en commun

Le site est desservi par une ligne de bus à différents points. Actuellement les deux arrêts du bus du boulevard de Westinghouse ne permettent pas aux usagers de profiter des services proposés par l'avenue commerçante de Liégard qui se situe de l'autre côté de la nationale.

Proposition : Délocalisation des arrêts de bus du Boulevard Westinghouse en face de l'entrée du site, afin de permettre aux usagers et aux commerçants du site une desserte stratégique et profitable. L'idée principale est de faciliter l'accès aux arrêts depuis la gare du tram-train, tout en permettant la proximité avec les zones de commerces du quartier implantées sur le site.

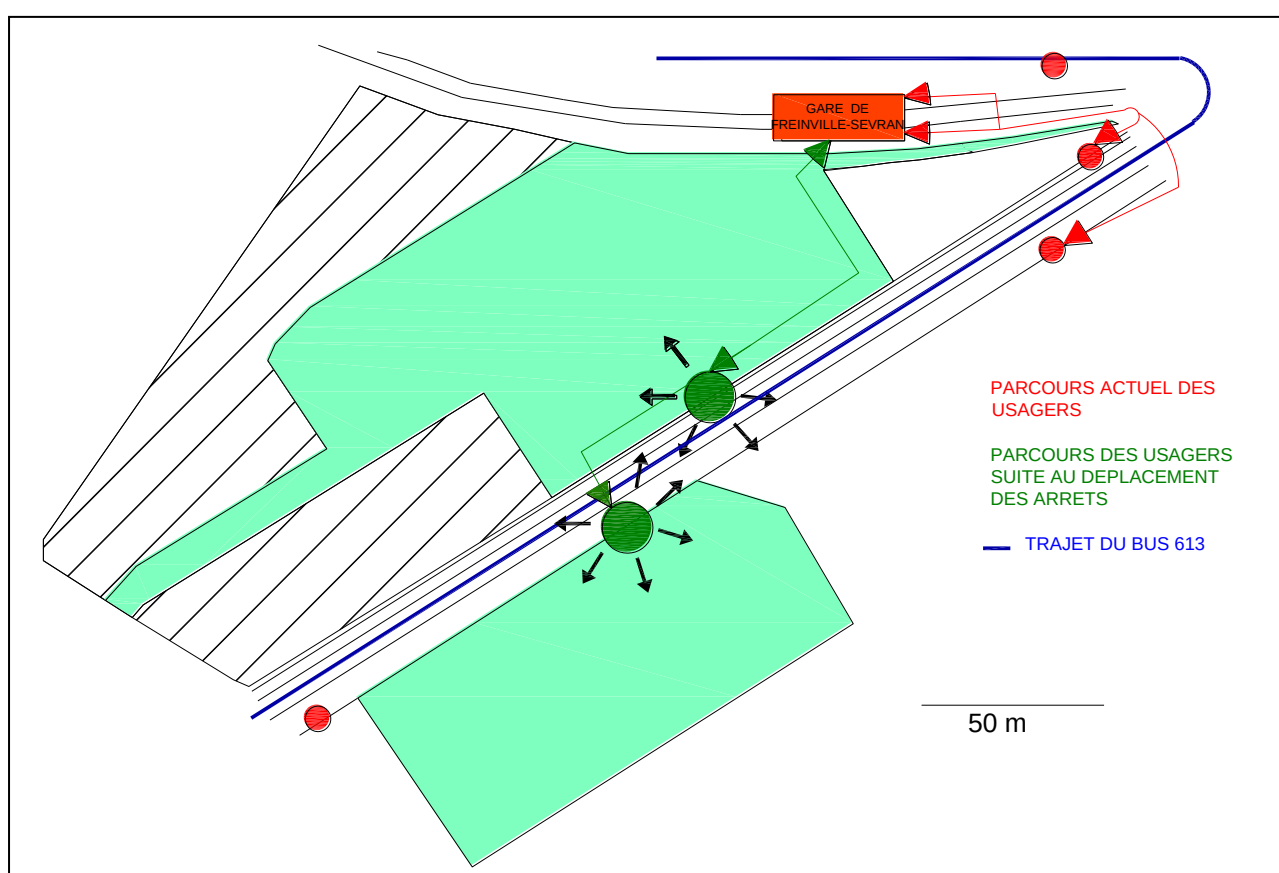


Figure 141 : Modification de l'emplacement des arrêts de bus du 613

Sources : réalisation personnelle Hélène Huet sur Autocad 2010

3. Le développement des liaisons douces

La situation du quartier près du canal de l'Ourcq, et de son réseau cyclable aménagé témoigne de l'importance accordée à ce type de déplacements doux pour la ville.

Les seuls aménagements à l'heure actuelle se situent sur le long de la gare du Tramway. En effet, il est possible de rejoindre la gare depuis le canal par la mise en place d'une piste cyclable qui prend

fin au niveau de la gare de Freinville. Il est donc essentiel de privilégier la mise en place de ces voies de circulation autour du site notamment le long du Boulevard Westinghouse.

a) Le long du Boulevard Westinghouse

Proposition : Dans la mesure où un espace est dédié à la création d'un parking dans le secteur Ouest, la suppression du parking actuel en épais le long de la nationale s'avère tout à fait justifié. On peut donc y élargir d'une part le trottoir, afin d'y faciliter l'accès pour les personnes à mobilités réduites, mais aussi l'insertion d'une piste cyclable de 3m.

AVANT

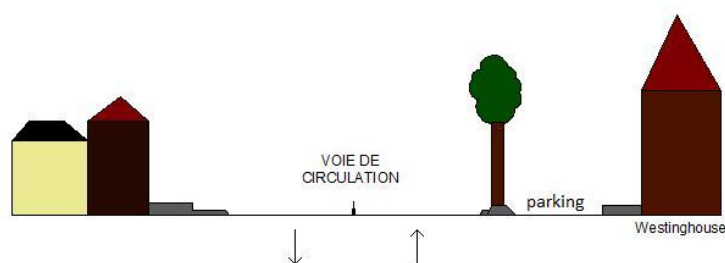


Figure 142: Coupe transversale avant l'aménagement
Source : réalisation personnelle Hélène Huet Autocad 2010



Figure 143: Le Boulevard Westinghouse actuel
Source : réalisation Hélène Huet

APRES

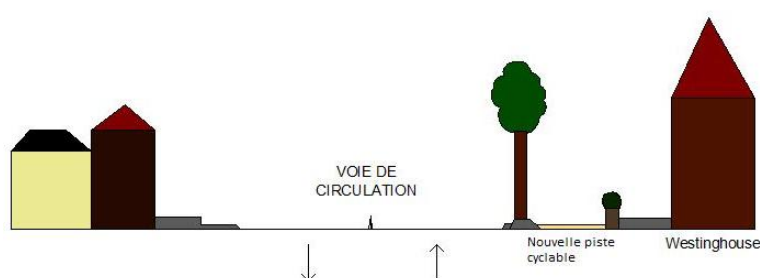


Figure 144: Coupe transversale du boulevard après l'aménagement
Source : réalisation personnelle Hélène Huet Autocad 2010



Figure 145: Le Bld Westinghouse envisagé
Source : réalisation Hélène Huet

b) Sur l'ensemble du site

Le vélo et la circulation piétonne restent les deux modes de circulation à privilégier sur le site. Il convient donc d'encourager les usagers à pratiquer ce mode de déplacement, écologique et convivial.

Proposition : Etoffer le réseau de piste cyclable de la ville en créant 950 mètres de piste d'une largeur de 3m, soit 2850m² sur le site.

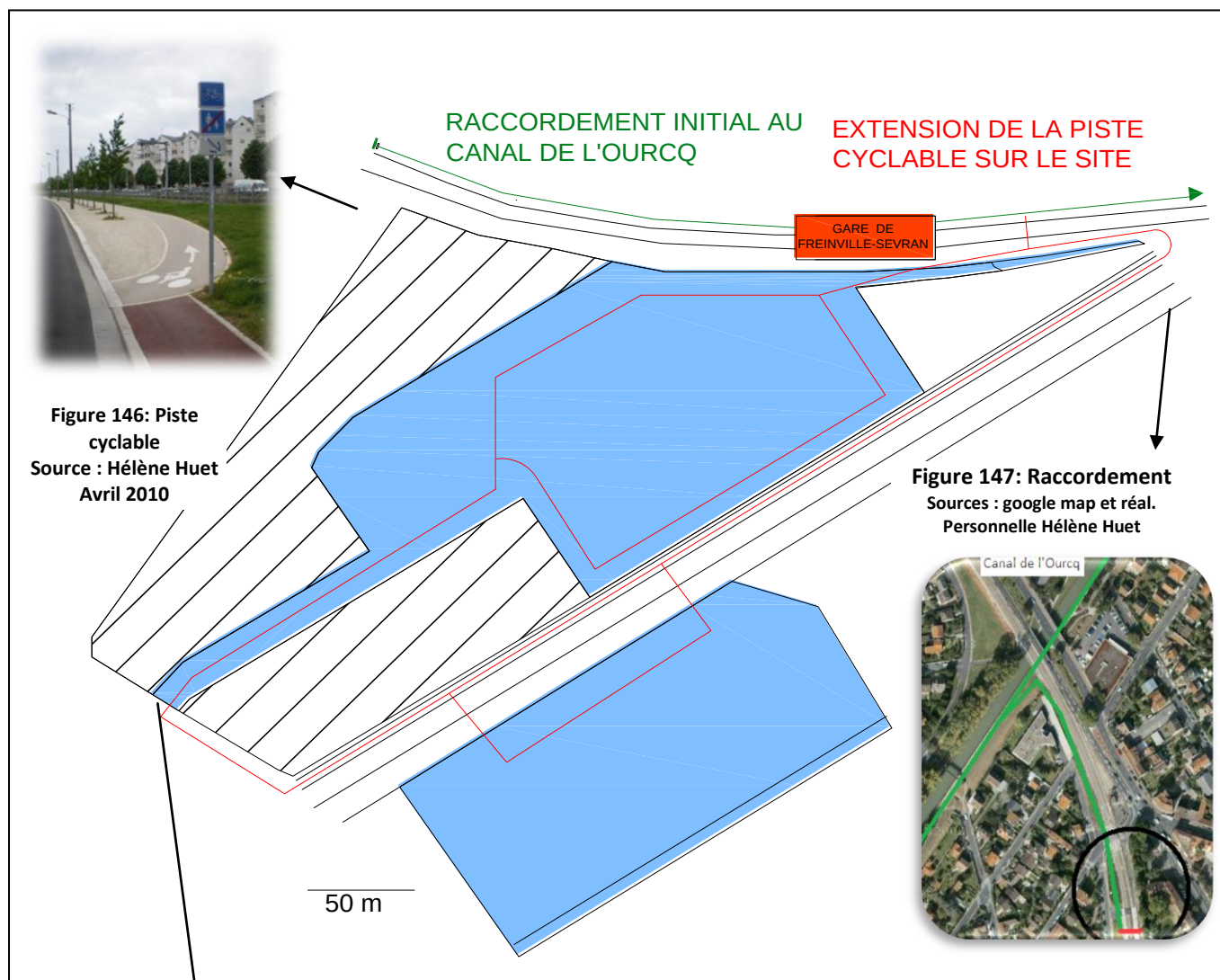


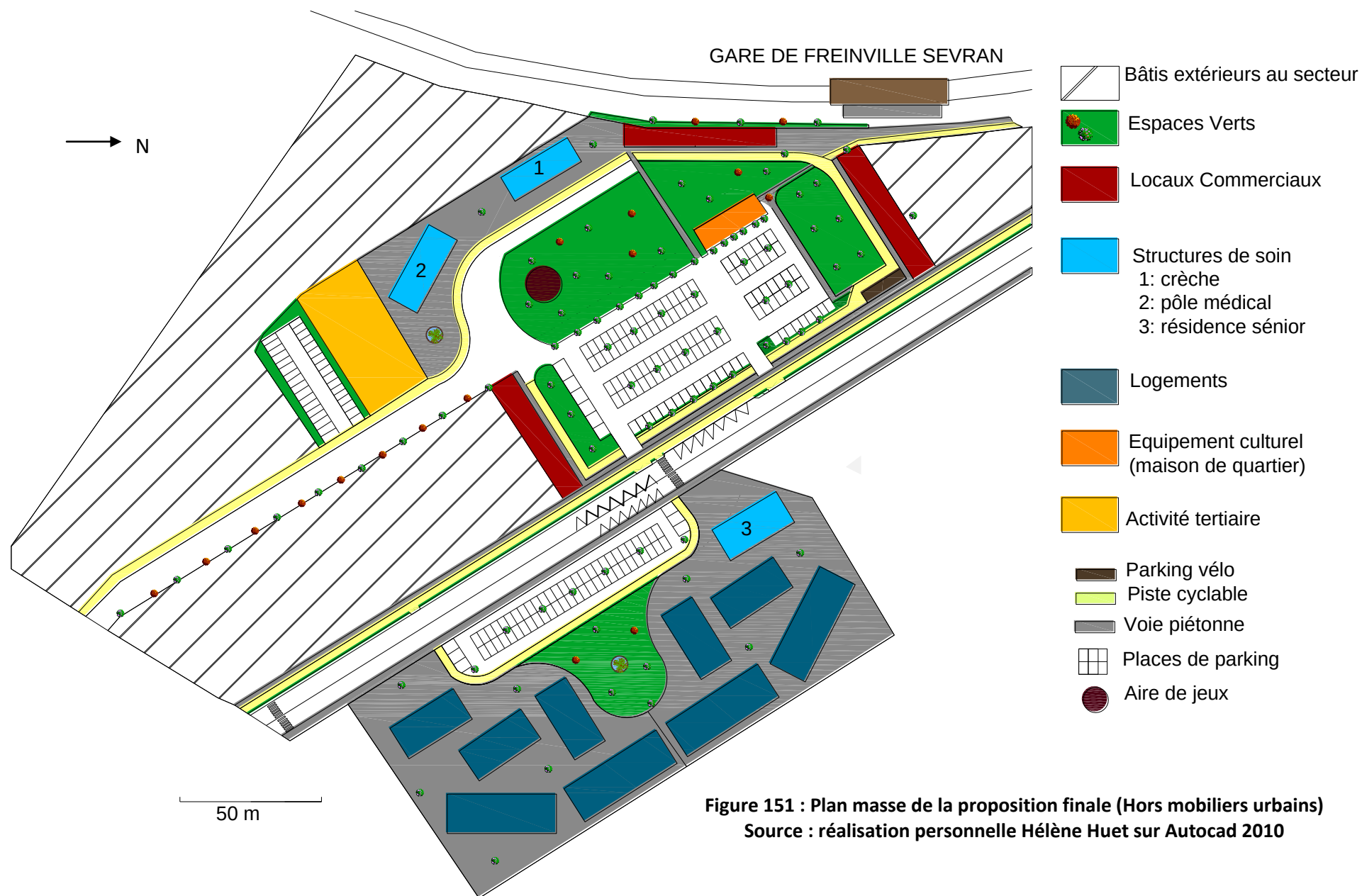
Figure 148: Nouvelle piste cyclable au sein du site
Source : Réalisation personnelle Hélène Huet sur Autocad 2010



Figure 149 : Entrée Sud du secteur
Source réalisation personnelle Hélène Huet Avril 2010



Figure 150: Piste cyclable envisagée
Source: réalisation personnelle Hélène Huet
Avril 2010



III. Coût et financement du projet

A. Le bilan de mon aménagement

Le tableau ci-dessous présente le bilan d'un tel aménagement. Les prix mentionnés restent des prix moyens que j'ai pu estimer ou que l'on m'a fournis (notamment pour la dépollution). Ils ne sont donc pas toujours exhaustifs. L'objectif de ce tableau est d'avoir une vision indicative du coût moyen d'un tel aménagement pour une société d'aménagement quelconque, hors achat du terrain.

La viabilisation d'un terrain consiste à le raccorder aux divers réseaux (voirie, eau, gaz, électricité, télécommunication, évacuation et traitements des matières usée...) nécessaires à son implantation dans l'environnement.

Bilan d'aménagement :

DEPENSES			
	Prix unitaire	Quantité	Total
Viabilisation du terrain	200 /m ²	32986m ²	6 597 200 €
Dépollution			6 000 000 €
TOTAL des dépenses			12 597 200 €
TOTAL des dépenses (par m²)			381€/m²

RECETTES			
	Prix unitaire	Quantité (SHON)	Total
Vente des terrains pour les logements		17 568 m ²	
- sociaux	550 €/m ²	7 568 m ²	4 162 400 €
- privés	800 €/m ²	10 000 m ²	8 000 000 €
Vente des terrains pour les bureaux	500 € /m ²	3*1200m ²	1 800 000 €
Vente des terrains pour la résidence sénior	550€/m ²	3 *732m ²	1 207 800 €
Ventes des terrains pour le pôle santé	550€/m ²	3*400	660 000 €
Vente des terrains pour les commerces	550€/m ²	1500 m ²	825 000 €
TOTAL des recettes			16 655 200€
TOTAL des recettes (par m²)			505/m² €

Les dépenses de la société d'aménagement ne concernent que l'achat et la viabilisation du terrain. Tous les coûts des constructions et des éco-installations des structures privées sont pris en charge par les constructeurs et les promoteurs. (L'annexe 1 dresse, entre autres, un tableau des différents prix de construction de ces d'équipements, ainsi que les coûts des divers aménagements proposés).

B. Le financement des structures publiques

Nous pouvons voir que pour un tel aménagement les dépenses de l'aménageur sont inférieures aux recettes et le bénéfice s'élève environ à **4 058 000 Euros**. Ce bilan est positif et va pouvoir permettre de financer les espaces ou les structures publiques du secteur, comme la crèche ou la maison de quartier.

Dans le cas de cet aménagement, la crèche me semble la structure à privilégier. Sa création s'est avérée indispensable pour la ville et permettra notamment de répondre aux besoins de la nouvelle population du quartier.

En ce qui concerne les autres équipements (comme la maison de quartier), le type de financeur pourra varier selon leur nature. Pour financer les futurs équipements du site (à l'heure actuelle encore à l'étude), la ville compte bénéficier de financements régionaux dans le cadre d'une démarche d'accompagnement à la création de logements (GP3).

C. Phasage fictif du projet

Quelles peuvent être les différentes étapes de cette réhabilitation :

Démolition et élaboration du projet d'aménagement	6 mois	
Dépollution et concertation quant à l'affinement du projet	6 mois	3 ans
Construction : Voiries réseaux divers, bâtiments, végétation	2 ans	

Conclusion

Le site Westinghouse à Sevrans a longtemps porté les couleurs de la prospérité économique de la ville, confortant sa position concurrentielle au sein du département et de la région parisienne. Depuis son ouverture au 19^{ème} il n'a cessé de rythmer la vie de quartier et de la ville jusqu'à sa fermeture il y a plus d'une dizaine d'années. Aujourd'hui le terrain totalement en friche aspire à une autre destinée, qui permettrait de redorer le blason de la ville et du quartier, économiquement affaiblis en cette ère post-industrielle. Habitante de Sevrans et du quartier des Trèfles depuis ma naissance, et utilisatrice quotidienne de la ligne de Tramway juxtaposée pendant deux ans, je l'ai longtemps observé, et me suis souvent questionnée sur son devenir et sa reconversion.

Ce projet a été une véritable occasion de m'y intéresser. Mes démarches se sont faites petit à petit durant ces cinq semaines, sans lesquelles l'immersion n'aurait été que partielle. Afin de mener à bien cette étude, il m'a fallu d'abord étudier et revisiter la commune, puis le quartier afin d'en comprendre ses attentes, ses besoins et ses aspirations d'aujourd'hui. Cette première étape a constitué une véritable redécouverte de cette ville, qui m'est pourtant familière, mais qui m'a dévoilé des ressources et des agréments que je ne soupçonnais pas.

Les rencontres qui ont suivi avec les acteurs de la collectivité et principalement les riverains du quartier et les commerçants m'ont permis de cerner les besoins et les dysfonctionnements majeurs du quartier, qui pourront, je l'espère, trouver des solutions bénéfiques pour tous dans cette requalification.

Mon objectif fut donc de transformer ce secteur en un véritable morceau de ville durable, répondant aux attentes de ses utilisateurs, et tenant compte des préoccupations environnementales actuelles malgré les contraintes imposées. La plus importante tient compte de la réglementation du site qui distingue deux zones bien distinctes. La présence de la nationale véritable fracture urbaine constitue elle aussi une contrainte à estomper afin d'assurer une véritable cohésion entre ces deux zones. Tout en répondant aux besoins qui m'ont semblé les plus vitaux de la collectivité, j'ai tenté d'apporter des solutions pérennes afin de réunifier le site que j'espère multifonctionnel, attractif et multi générationnel et d'encourager les riverains du quartier et d'ailleurs à venir dans cet espace, en adéquation total avec son contexte urbain environnant.

Si l'objectif de ce projet a été de transformer du mieux possible ce secteur en un quartier mixte et durable répondant aux attentes de ses utilisateurs, nous avons vu que les contraintes urbanistiques et donc la présence de deux zones distinctes avec leur réglementation propre sur le secteur ne permettent pas actuellement de concourir à une mixité fonctionnelle optimale au sens stricte du terme. La modification du Plan Local d'Urbanisme, pourra être à terme une solution envisageable afin d'assigner au site une véritable homogénéité, dans l'optique de répondre de manière peut être plus efficace à la construction d'un quartier totalement mixte et fonctionnelle.

Références

Bibliographie :

- Carbiener- *L'habitat durable*- Edisud- 2008- 175 pages.
- B. Vu- *Construire et rénover en respectant la HQE*- Paris- Eyrolles- 2007- 148 pages.
- J. Hetzel- *100 Questions pour comprendre et agir, Bâtiments HQE*- afnor Edition- 2009- 141 pages.
- B. Pouvreau, M. Couronné, M.F Laborde, G. Gauduj- *Les cités jardins de la banlieue du Nord-Est Parisien*- Paris- 2007- 141pages.
- P. Schmitt, S. Deberque- *Réussir un projet d'urbanisme durable*- Saint-Juste-la-pendue- Le moniteur- 354 pages.
- P. Chauveau- *Ambiances, densités urbaines&développement durable*- PC- Paris- 2008- 173 pages.
- M. Merille- *Sevrans, un val du Pays de France*- Les Pavillon-sous-Bois- Dumas- 1999- 197 pages.
- M. Weill- *L'Urbanisme*- Ligugé- Les essentiels milan- 2002- 63 pages.
- M. Besset- *Le Corbusier*- Genève- Skira- 1987- 228 pages.

Sites Internet :

- www.seine-saint-denis.pref.gouv.fr
- www.lespaysagistes.com
- www.eco-logement.com
- www.adamantane.net
- www.ville-sevrans.fr
- www.ecovegetal.fr
- www.hellopro.fr
- www.insee.fr

Documents annexes :

- Plan Local d'Urbanisme révisé en 2006 de la Ville de Sevrans
- Plan Local d'Habitat de la Ville de Sevrans
- Reportage Complément d'Enquête « *Zones commerciales, friches, panneaux publicitaires : la France défigurée* » du 15 Mars 2010 sur France 2
- Dossier du stage de Groupe, « *Elaboration d'un schéma directeur Economique à Sevrans* », Ecole polytechnique de Tours, 2007

Tables des Illustrations

Figure 1: Vue Aérienne de Sevrans	7
Figure 2: Ecusson de la Ville	8
Figure 3: La région Ile-de-France	8
Figure 4: localisation de la commune de Sevrans en Seine-Saint-Denis	8
Figure 5: Gare de Sevrans-Beaudottes	9
Figure 6 : Sevrans dans son environnement	9
Figure 7: Tramway T4	9
Figure 8: Gare de Sevrans-Livry	9
Figure 9: Ligne du RER B	140
Figure 11: La piste cyclable du canal de l'Ourcq	10
Figure 12: Les grands axes de transports en commun	11
Figure 13: Les Trèfles	13
Figure 14: Le Centre Ville	13
Figure 15: Pont-Blanc	14
Figure 16: Rougemont	14
Figure 17: Pont-Blanc	14
Figure 18: Les Beaudottes	14
Figure 19 : Densité de population par quartier	15
Figure 20: Résidences principales	16
Figure 21: Répartition du parc locatif social	16
Figure 22: Répartition de la population	17
Figure 23: Répartition de la population par tranche d'âge	17
Figure 24: Répartition des différents équipements sur le territoire communal	18
Figure 25: Sevrans et ses axes de communication en 1900	20
Figure 26: Le canal de L'ourcq et ses flutes, début XXème	21
Figure 27: L'église Saint Martin en 1900	21
Figure 28: Localisation de l'Usine de la Poudrerie	21
Figure 29: Pavillon de direction, début du XXème siècle	21
Figure 30: Parc de la poudrerie	22
Figure 31: Parc de la poudrerie	22
Figure 32: Parc de la Poudrerie	22
Figure 33: Logo de NATURA 2000	22
Figure 34: Localisation de l'Usine de Kodak	23
Figure 35 : Délimitation du site dans le quartier en 1968	23
Figure 36: Partie Nord du site en 1940	24
Figure 37: Travaux Avril 2010	24
Figure 38: Plan du projet de reconversion de l'ancien site Kodak	24
Figure 39: Vue du site partie Sud	24
Figure 40: Vue centrale du site	24
Figure 41: localisation de l'Usine Westinghouse à Sevrans	25
Figure 42: Taxe professionnelle de Seine-Saint-Denis en 2006	26
Figure 43: Emplois selon le secteur d'activité	26
Figure 44: Localisation de la ZA sur le territoire communal	27
Figure 45: Secteur d'activité des entreprises de la ZA Vergnaud	28
Figure 46: Entrée Ouest	28
Figure 47: Présentation du parc	28

Figure 48: Localisation du centre commercial sur le territoire communal.....	29
Figure 49: Sortie du coté de la gare Sevrans-Beaudotte	29
Figure 50: Vue du parking.....	29
Figure 51: Marché de Sevrans	30
Figure 52 : L'armature commerciale de Sevrans	31
Figure 53: Vue satellite du quartier de Freinville.....	32
Figure 54: Le canal de l'Ourcq à l'échelle départementale	33
Figure 55: Le canal de l'Ourcq à Freinville	33
Figure 56: Localisation de la ligne 14.....	34
Figure 57: Plan de la ligne 14.....	68
Figure 58: Intérieur du T4	34
Figure 59: Gare de Freinville Sevrans	34
Figure 60: Vue aérienne de la nationale 370	35
Figure 61: Trajet Ezanville-Marne la Vallée	35
Figure 62: G. Westinghouse.....	36
Figure 63: L'Usine en 1930	36
Figure 64 : Localisation de l'usine en 1930	36
Figure 65: L'usine de Freinville du coté de la voie ferrée en 1899.	37
Figure 66: La gare de Freinville en 1900	37
Figure 67: L'entrée de l'usine avec les ouvriers au début du siècle	38
Figure 68: Le boulevard Westinghouse en 1900	38
Figure 69: L'avenue de Liégard fin XIXème.....	39
Figure 70: Avenue de Liégard au début du siècle	40
Figure 71: Le marché de Freinville au début du siècle.....	40
Figure 72: L'église Saint Elisabeth au début du siècle	40
Figure 73: Le Boulevard Westinghouse dans les années 60	41
Figure 74: Partie Nord de l'Usine.....	41
Figure 75 : Une de la renaissance du 4 Mai 1985	42
Figure 76: Une de la renaissance du 23 Novembre 1984	78
Figure 77: La Renaissance du 24 Avril 1987.....	77
Figure 78: Effectifs des salariés par année	43
Figure 79: Avenue de Liégard début 20ème	43
Figure 80 : Avenue de Liégard aujourd'hui.....	43
Figure 81: Les bords du canal début 20ème	81
Figure 82: Les bords du canal aujourd'hui.....	44
Figure 83: Angle de l'Avenue Liégard dans les années 50	81
Figure 84: Angle de l'Avenue Liégard aujourd'hui.....	81
Figure 85: Localisation du tissu commercial de Freinville	45
Figure 86: Hard Discount Dia	45
Figure 87: L'ancienne Boucherie et le salon de coiffure en inactivité	45
Figure 88: Une ancienne entreprise	45
Figure 89: L'épicerie en milieu d'après-midi.....	46
Figure 90: Locaux tertiaux	46
Figure 91: Les pôles dynamiques de Liégard	46
Figure 92: Foyer du bois du roi	47
Figure 93: Ecole Victor Hugo dans le quartier des Trèfles	48
Figure 94-95-96-97-98 Site Westinghouse actuel.....	49
Figure 99: Propriétés foncières du site	50
Figure 100: L'usine Westinghouse aujourd'hui	53
Figure 101: Zonage du site.....	61
Figure 102: Zonage Plan Local d'Urbanisme.....	62
Figure 103- 104- 105: localisation des emplacements	65

Figure 106 : Localisation des logements.....	66
Figure 107: Récupération des eaux de pluies	68
Figure 108: Chanvre	69
Figure 109: Toit végétalisé.....	69
Figure 110: Compost collectif	69
Figure 111: Lampadaire solaire.....	70
Figure 112: Principe de raccordement photovoltaïque	70
Figure 113: Localisation des cases commerciales.....	71
Figure 114: Coupe transversale.....	71
Figure 115: Vue en 3D	71
Figure 116: L'entrepôt désaffecté	71
Figure 117: Végétalisation du site	72
Figure 118 : Exemple de plantation d'alignement en milieu urbain.....	73
Figure 119: Banc.	73
Figure 120: Poubelle	72
Figure 121: Parking vélo	73
Figure 122: Lampadaire photovoltaïque	73
Figure 123: Aires de jeux pour enfants.....	73
Figure 124: Localisation de la structure petite enfance	73
Figure 125: Mur anti-bruit	73
Figure 126: Localisation de la structure troisième âge.....	75
Figure 127: Localisation du pôle santé	74
Figure 128: Localisation de la maison de quartier.....	74
Figure 129: Localisation de la zone tertiaire	75
Figure 130: Localisation du parking	78
Figure 131: Système éco végétal green	77
Figure 132: Système éco végétal mousses	78
Figure 133: parking 1	79
Figure 134 : parking 2	79
Figure 135: Localisation des différents aménagements sur le site	81
Figure 136: Ralentisseur	81
Figure 137: Passage piéton surélevé	81
Figure 138: Zone 30	82
Figure 139 : Aménagement de la nationale 370.....	83
Figure 140: Exemple de passage piéton le long de la nationale 370	82
Figure 141: Modification de l'emplacement des arrêts de bus du 613	84
Figure 142: Coupe transversale avant l'aménagement	84
Figure 143: Le Boulevard Westinghouse actuel	84
Figure 144: Coupe transversale du Boulevard après l'aménagement	85
Figure 145: Le Boulevard Westinghouse envisagé	78
Figure 146: Piste cyclable	79
Figure 147 : Raccordement.....	79
Figure 148: Nouvelle piste cyclable au sein du site	85
Figure 149: Entrée Sud du secteur.....	85
Figure 150 : Piste cyclable envisagée.....	81
Figure 151: Aménagement final	86

Annexe 1

Estimation des coûts de construction ou d'achat moyens pour les différents aménagements

	Prix unitaire	Quantité	Total
Logements	1700€/m ²	167*80m ²	22 712 000 €
Equipements/ Eco installations :			
Grands conteneurs à déchets	312,16 €	10	31 216 €
Equipements panneaux solaires sur le site	1100€/m ²	1000m ²	1 110 000 €
Récupérateur des eaux de pluie	4000€	5	20 000 €
Toits végétalisés	725€/m ²	4088m ²	2 963 800 €
Activités commerciales			
Cases commerciales	2500€/m ²	1250	3 125 000 €
Service publics et autres			
Crèche	1 à 6 M €		3 500 000 €
Foyer troisième âge	5 à 10 M €		8 000 000 €
Pôle médical	1 à 6 M €		2 000 000 €
Maison de quartier			500 000 €
Activité tertiaire			
locaux	2500€/m ²	1200m ²	3 000 000 €
Sécurisation de la nationale 377			
Ralentisseur coussin	1200 €	2	2272€
Passage piétons et travaux de la chaussée	70€/m ²	36m ²	2520 €
Piste cyclable	40€/m ²	2850m ²	114 000 €
Délocalisation des arrêts de bus	-	-	-
Végétalisation du site			
Espaces Verts	30€/m ²	3648m ²	109 440€
Mobiliers urbains			
Bancs	450 €	20	9000 €
Poubelles en bois	250 €	20	5000€
Lampadaires photovoltaïques	2000 €	15	30 000 €
Locaux vélos	2000€	3	6 000 €
Abris bus	2500€	2	5 000 €
Aire de jeux	4000€	1	4 000 €
Parking drainant	200€/m ²	3995m ²	799 000 €

Annexe 2

QUESTIONNAIRE AUX HABITANTS ET USAGERS DU QUARTIER DE FREINVILLE

Proposer une réhabilitation du secteur de Westinghouse, conforme aux besoins des riverains...

SEXE :

AGE :

HABITEZ-VOUS DANS LE QUARTIER DE FREINVILLE (si non autre quartier) :

Le quartier de Freinville

AVANTAGES DU QUARTIER :

Calme

Pavillonnaire

Cadre de vie (canal)

Circulation

Autres...

INCONVENIENTS DU QUARTIER :

Absence d'équipement

Pavillonnaire

Sécurité

Animation

Autres...

L'Avenue Liégard

FREQUENCE DE PASSAGE DANS CE SECTEUR : 1fois/ jour 2fois/jour +de 3fois/ jour

UTILISATION DU SECTEUR :

Habitation

Commerce

Lieu de passage (transport Tramway)

Autres....

INCONVENIENTS DU SECTEUR :

Circulation

Enclavement

Bruit

Autres....

Le secteur Westinghouse

Attentes de la reconversion ...

35 Allée Ferdinand de Lesseps
37200 TOURS CEDEX 3
Tél : 02 47 36 14 52
Fax : 02 47 36 70 64
www.polytech.univ-tours.fr

HUET Hélène
Tuteur : Mr Jean Benabdallah

Requalification de la friche industrielle « Westinghouse » à Sevrans (93)

La ville de Sevrans, située dans le département de la Seine Saint Denis, a connu comme de nombreuses autres villes périphériques de la capitale, une grande phase d'industrialisation au début du XX^{ème} siècle. Aujourd'hui les sites jadis acteurs de la prospérité économique locale et de l'attractivité de leur quartier d'accueil ont laissé libre court à des friches industrielles hautement polluées suite à la délocalisation ou à la fermeture des usines. Le site de Westinghouse, ancienne usine ferroviaire dans le quartier Sud de la ville en est un exemple criant.

En prenant en compte les évolutions socio-économiques actuelles, sa reconversion s'avère indispensable afin de redonner à ce quartier, aujourd'hui enclavé par rapport au reste de la commune, son dynamisme d'antan. La réserve foncière issue de la dépollution et de la démolition de l'usine permettra de répondre aux besoins de la ville et notamment du quartier, de la façon la plus durable et participative possible.

L'objectif de ce rapport est de rechercher des solutions pérennes, tenant compte des contraintes du secteur, afin de transformer cet ancien site chargé d'histoire en un véritable morceau de ville durable à la hauteur des attentes de ses futurs utilisateurs.

<u>Mots clefs</u> : friche, industrialisation, requalification, mixité sociale, mixité fonctionnelle, développement durable, bilan d'aménagement
--