

Aménagement d'une friche urbaine pour le renouvellement urbain

Création d'une zone d'habitats mixtes

CHAUNY - Aisne - 02



Sommaire

Remerciement	2
Introduction.....	3
I) L'état des lieux à différentes échelles	4
A) La Ville de Chauny : des avantages certains	4
1) Présentation générale	4
2) La dynamique de la population et des services	5
3) Les transports en communs	6
B) Un espace stratégique de mobilité	7
1) La mobilité transrégionale	7
2) Liaisons vers les pôles d'emplois importants :	9
C) PPRI et pollution diverses	10
1) PPRI	10
2) Pollution visuelle	12
3) Pollution sonore	12
D) Enjeux du renouvellement urbain	13
1) PADD du pays chaunois.....	13
2) Les documents cadres	14
3) La politique de la ville de Chauny.....	16
4) Public cible.....	16
II) Une proposition d'aménagement	17
A) Présentation du Projet.....	17
1) Localisation.....	17
2) Plan du projet.....	18
3) L'emplacement des logements et prix/m ²	19
B) Remembrement viaire urbain.....	20
1) Insertion dans la trame viaire de la ville	20
2) Fonctionnement de la trame sur le terrain d'étude	21
3) Création d'un parking.....	22
C) Un espace vert commun	23
1) Le thème de la nature	23
2) La réalisation du parc	23
3) Création des parcs de jeux et du coin rencontre	25
Conclusion	28

Annexe 1 : Fiches de lecture.....	29
Annexe 2 : Principe d'aménagement de la zone d'étude selon l'OAP	31
Annexe 3 : Plan d'emplacements des logements individuels	32

Remerciements

Je tiens à remercier :

M. Laurent ETIENNE, professeur à Polytech Tours, pour son aide précieuse, que ce soit lors de rendez-vous ou pendant l'oral de mi-parcours. Il m'a permis de m'orienter dans la bonne direction en me posant les bonnes questions sur les réels problèmes de mon terrain d'étude.

Mme Sylvie LAVALLARD, Coordinatrice administrative du service urbanisme de la ville de Chauny, pour ses informations à propos de ce terrain et ses réflexions en matière d'aménagement. Elle m'a permis de cerner tous les problèmes et les solutions à apporter pour la réalisation de ce projet.

Le jury de l'oral de mi-parcours, pour ses conseils sur le début de mon projet, sur la gestion de la problématique et sur l'ordonnancement de mon argumentaire.

Introduction

Les friches urbaines sont présentes dans beaucoup de villes du nord de la France ayant connues la désindustrialisation et une migration de la population vers les pôles d'emploi importants. Cependant, les friches urbaines ont un impact énorme sur l'économie des villes. Economiquement ce sont des zones vides qui se dégradent avec une responsabilité du propriétaire sur l'entretien mal établie. Les friches donnent de surcroit une image négative de la ville qui va mettre du temps à se redorer.

La ville de Chauny dispose de plusieurs friches urbaines dues à une importante désindustrialisation. Elles sont majoritairement situées sur les abords de la ville et créent une réelle rupture dans la continuité urbaine. Leur position dans la ville leur donne un aspect stratégique en matière de connexion avec les réseaux de transports. Mais il faut alors repenser l'organisation de tout le système viaire.

La politique de la ville à propos de l'aménagement des friches urbaines a été l'axe majeur du PLU. Ces friches doivent retrouver une utilité pour la population ou être entièrement réaménagées pour recréer une cohésion de la trame urbaine. Plusieurs études ont été réalisées sur de récentes friches industrielles et des travaux sont déjà en cours de réalisation pour certaines d'entre elles.

Le problème posé est : comment aménager un espace cohérent pour de nouveaux habitants afin de l'intégrer dans le tissu urbain actuel ? Comment créer un espace complexe dans un environnement urbain déstructuré ?

Dans cette étude, un état des lieux de la ville par rapport à sa région et de sa politique en matière d'urbanisme sera effectué. Ensuite, je vous présenterai une proposition d'aménagement cohérente apportant une réponse au remembrement urbain en conciliant la fonctionnalité et le cadre de vie.

I) L'état des lieux à différentes échelles

A) La Ville de Chauny : des avantages certains

1) Présentation générale

La ville de Chauny se situe dans le département de l'Aisne (02) et dans la région des Hauts-de-France, anciennement la Picardie.

La ville compte 11 890 habitants en 2014 pour une densité de 896 hab/km². Sa superficie est de 13,28 km²

Chauny appartient à la communauté de commune de Chauny-Tergnier-La Fère. Le maire de la commune est M. Marcel Lalonde depuis 1989.

Dans son histoire, la commune de Chauny a été touchée de plein fouet par les deux guerres mondiales et a été rasée par les allemands lors de la première guerre mondiale.

La présence de la rivière de l'Oise ainsi que de nombreux domaines forestiers aux alentours, crée un cadre de vie confortable.

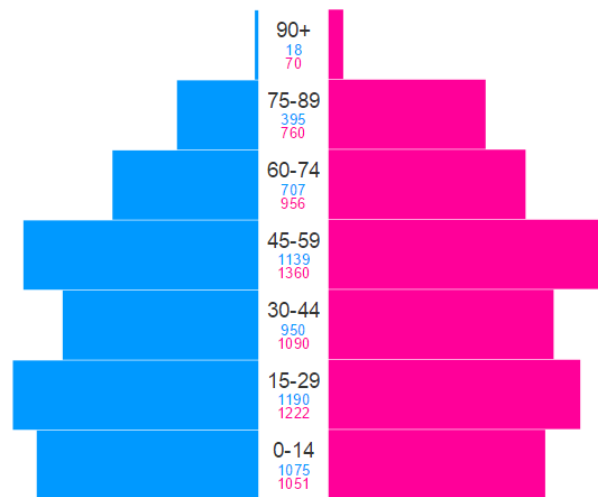
La commune est plutôt densément urbanisée. En terme d'architecture, on y retrouve une grande diversité de façades : néo-classique, haussmannienne, art déco, ...

La ville est entourée d'activités agricoles importantes. Elle dispose d'équipements et de services variés.



Carte de France des départements

2) La dynamique de la population et des services



Pyramide des âges de la commune de Chauny

La population de Chauny appartient aux populations plutôt jeunes de France. On peut observer qu'il y a 17% d'enfant âgés de 0 à 14 ans, ce qui montre qu'il y a beaucoup de familles avec de jeunes enfants. Nous pouvons relier cela au nombre important d'écoles et de services de la petite enfance présents sur la ville de Chauny. Les personnes ayant un âge compris entre 15 et 29 ans représentent 20% de la population. La présence de nombreux collèges et de lycées, qu'ils soient généraux ou professionnels, attirent de nombreux adolescents jusque l'âge de 18 ans. De plus, la diversité d'activités culturelles et sportives attirent les jeunes personnes.

En ce qui concerne la grande partie de la population active, soit 37% de la population, elle est difficilement stable à cause du manque d'entreprises et d'emplois sur la ville et aux alentours. En revanche, la ville de Chauny étant bien située par rapport aux grands axes de communications, les actifs peuvent se rendre dans différentes villes avec un bassin d'emploi conséquent.

La population âgée est de plus en plus importante au fil des années et tend à l'être de plus en plus.

Cependant, on peut souligner que ce recensement date de cinq ans et peut donc être légèrement différent à l'heure d'aujourd'hui.

En ce qui concerne les services, la ville possède beaucoup de services vitaux à la population. On peut recenser une caserne de pompier, une gendarmerie, un hôpital et des maisons de retraites. De plus, la ville possède un centre-ville commercial actif et une zone commerciale et artisanale de poids.

3) Les transports en communs

La ville de Chauny possède un réseau de transport en commun géré par la communauté de commune Chauny-Tergnier. Ces bus sont divisés en 5 lignes, qui pour certains, relient les villes de Chauny et de Tergnier.

La ligne 3 est celle qui passe le long de ma zone d'étude. Elle dessert le collège Jacques Cartier, le complexe sportif Léo Lagrange, le cinéma et se dirige vers le centre-ville. Selon les horaires, un bus passe tous les 45 minutes en moyenne et toutes les 25 minutes aux heures d'affluence, comme le matin entre 8h et 9h30.

Nous pouvons observer que l'arrêt de bus « Agence commerciale » se situe à 250 m du terrain d'étude. Ce moyen de déplacement collectif peut permettre de se déplacer dans la quasi-totalité de la ville de Chauny.



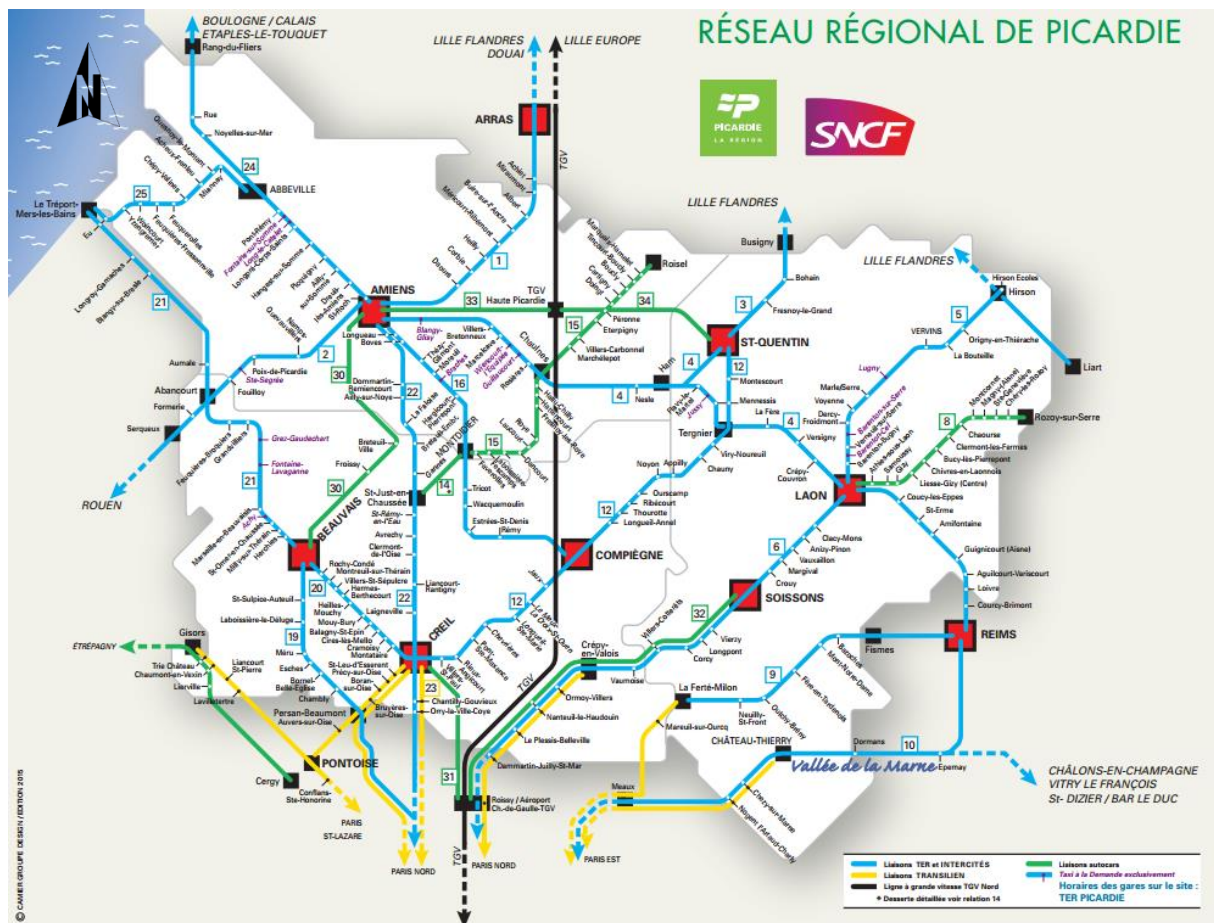
B) Un espace stratégique de mobilité

1) La mobilité transrégionale

La région des Hauts-de-France, résultant de la fusion de la région du Nord- Pas-de-Calais et de la Picardie, est une région de France où le transport ferroviaire est le plus présent. Ce sont majoritairement des lignes de Transport Express Régionale. Le réseau dense dessert toutes les villes de plus de 8 000 habitants ainsi qu'une grande partie des villages.

Annoncés en 2012, de nombreux travaux vont être entrepris afin de connecter la région parisienne avec la Picardie avec un réseau de Train à Grande Vitesse. Ce rapprochement entre la région parisienne et la Picardie est dans la continuité des déplacements pendulaires qu'effectuent une partie des picards, principalement les habitants de l'Oise et de l'Aisne vers Paris, qui est le plus gros pôle d'emploi de France.

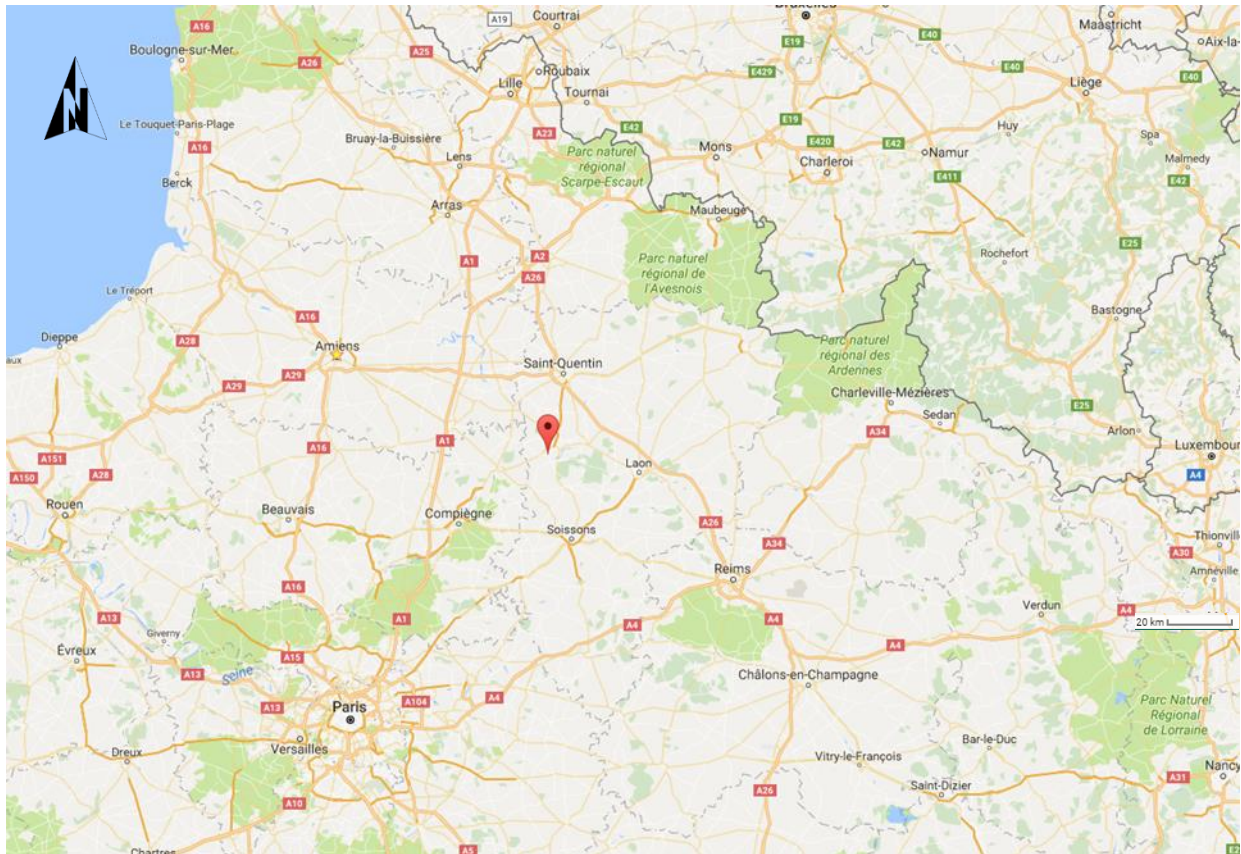
Le département de l'Aisne est ainsi très bien connecté au réseau ferroviaire de France, ce qui en fait un bassin relativement attractif.



En ce qui concerne les déplacements routiers, la Picardie est traversée par l'autoroute A1 qui est la colonne vertébrale de la liaison Paris - Lille et l'autoroute A26 qui relie Lille à la région du Grand Est. L'autoroute A1 est empruntée par bon nombre d'habitants de la Picardie qu'ils soient de l'Aisne, de l'Oise ou de la Somme. C'est l'axe majeur pour relier le pôle d'emploi parisien en seulement une heure et demie.

En ce qui concerne l'A26, elle relie Reims et Lille qui sont deux pôles d'emploi importants. De plus en plus de chaunois vont travailler dans ces lieux et emprunte ainsi cette autoroute.

La région picarde est coupée par deux axes majeurs utilisés par un grand nombre d'utilisateurs et qui place la région dans une dynamique de mobilité d'envergure. Un point faible de la région reste les connexions routières par les routes départementales et nationales qui sont malheureusement assez faibles pour rejoindre ces grands axes.



Carte routière centrée sur la région des Hauts-de-France

2) Liaisons vers les pôles d'emplois importants :

La ville de Chauny se trouve à équidistance de plusieurs grandes villes de France, représentant des pôles d'emplois importants : Paris, Lille, Reims et Amiens. Nous pouvons distinguer les métropoles comme Paris et Lille, de Reims et d'Amiens qui sont plus petites, mais qui attirent une part importante de la population chaunoise. Beaucoup d'habitants font des navettes tous les jours vers ces villes grâce aux axes routiers et ferroviaires implantés dans toute l'Aisne.

La ville de Lille est reliée par l'autoroute A1, avec une bretelle d'accès à 20 minutes en voiture de Chauny. Le trajet moyen en voiture jusque Lille est de deux heures. Elle est aussi reliée par le train grâce un axe Laon – Lille très important, soit un train toutes les deux heures dans la journée. Le trajet en train est d'environ une heure et demie jusque Lille.

La ville de Paris est, elle aussi, reliée au réseau routier de l'Oise, département voisin de l'Aisne, où l'autoroute A1 permet un accès rapide à la capitale. Le trajet moyen d'un automobiliste pour Paris est d'une heure et demie. De plus, la ville est reliée par un grand réseau ferroviaire développé par la région parisienne et englobant la ville de Chauny. Des trains pour Paris sont en circulation toutes les heures au départ de la gare de Chauny en journée. Le trajet jusque la Gare du Nord est d'une heure.

En ce qui concerne les villes plus petites, l'autoroute A26 de Chauny à Reims permet l'accès au centre-ville en une heure. Le trajet en voiture peut s'effectuer aussi sur une nationale en moins d'une heure et demie. La liaison ferroviaire est mieux desservie avec des trains toutes les heures pour une heure et demie de trajet. Quant à Amiens, l'autoroute A1 permet un accès rapide à la ville, soit une heure et quinze minutes. Les trains vers Amiens sont plus fréquents et rapides.

La région de la Picardie est essentiellement connue pour être une région de passage avec de grands axes autoroutiers et ferroviaires en son sein. Ces axes traversent la région du Nord au Sud et sont reliés à des villes par des liaisons routières importantes. Le problème d'être une « région de passage » se répercute sur beaucoup d'aspects économiques et sociaux des villes, principalement dans l'Aisne, département le plus touché. Le défaut de la région Picarde peut devenir ici un atout pour la mobilité inter-région, elle peut faciliter l'accès aux grands axes. Les accès aux grandes villes, même s'ils sont parfois longs, permettent aux habitants une diversité d'emplois dans des villes importantes.

C) PPRI et pollution diverses

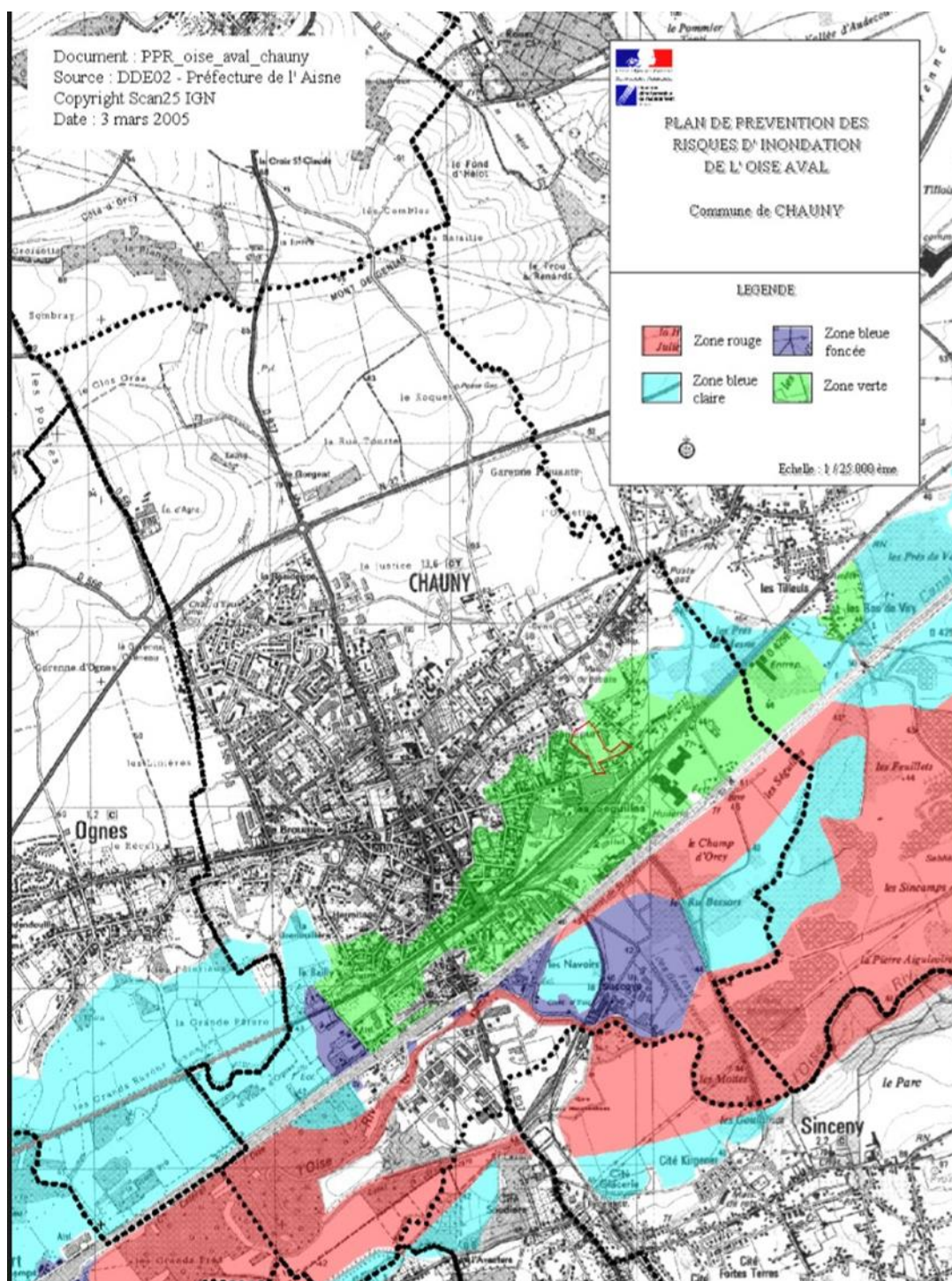
1) PPRI

La ville de Chauny a subi des inondations dans les années 90. Un débordement anormal de la rivière « Oise » a été constaté à cause d'une rupture de digue proche de la ville de Chauny. Un plan de prévention des risques d'inondation de l'Oise avale, a été mis en place par le département de l'Aisne pour la ville de Chauny. Il date du 3 mars 2005 et crée un zonage pour la ville avec 4 échelles de gravité en cas d'inondation.

La zone d'étude se situe dans la zone verte, ce qui signifie qu'elle est exposée à des inondations de moindre mesure. Cette zone est essentiellement bâtie et a servi de zone d'expansion et de stockage lors de l'inondation de 1993. Il faut donc prendre en compte des mesures de préventions administratives et techniques et des dispositions spécifiques pour la protection collective. Un règlement concernant le PPRI rédigé par les services de l'urbanisme et de l'habitat de la région de l'Aisne est associé avec le zonage. L'une des principales mesures est le respect des niveaux de cote d'inondation des nouvelles constructions. En ce qui concerne le cas d'étude, la hauteur du terrain naturel pour le respect du PPRI est de 44.40 m avec 20 cm de surélévation, pour dépasser le seuil d'inondation. Après une étude de l'altimétrie des sols par la mairie, le plancher bas de la zone d'étude est de 44.81 m, ce qui n'engage pas de travaux de remblai pour le terrain d'étude.

Ce sont particulièrement les constructions qui devront respecter des normes. Les plus importantes pour la zone d'étude présentée sont :

- L'interdiction de la construction de sous-sol en dessous du seuil de la crue centennale.
- L'interdiction des excavations et des exhaussements, qui aggravent l'écoulement des eaux.
- La construction de parkings doit être arasée au niveau du terrain naturel et être recouverte d'une chaussée en matière perméable à l'eau.
- Les fondations des constructions devront prévenir les tassements pour ne pas descendre en dessous du niveau de crue.
- L'interdiction d'installations sanitaires en dessous du niveau de la crue.



Zonage du PPRI (zone d'étude encadré en rouge)

Le respect de ses règles techniques de construction, en ce qui concerne la zone d'étude, permettra un avis favorable pour la réalisation. Le respect des consignes d'inondation assure à cet espace de bénéficier d'une sûreté bien plus importante que le reste des constructions prises en compte dans le PPRI.

2) Pollution visuelle

La ville de Chauny a récemment connu une désindustrialisation importante. C'est en 2009 que l'entreprise Nexans – SCCC décide de fermer leur usine. Cette même usine est alors rasée 5 ans plus tard et le terrain laissé à l'abandon. Certaines entreprises de plus petite taille restent cependant sur la zone d'activité, mais leurs locaux ne sont pas neufs. Le terrain que j'ai étudié se situe en face d'une entreprise encore en activité, dont la façade arrière est éventrée et à la vue de toute personne dans la rue. Ce visuel est présent directement à la sortie de l'entrée principale. La vue sur les bâtiments industriels n'est pas attrayante pour les futurs occupants de ces nouveaux terrains. Le service technique en charge de l'urbanisme a demandé à ce même entrepreneur, de cacher son pignon éventré en 2014, et celui-ci a soumis un projet de construction préfabriqué afin de couvrir la façade arrière de son bâtiment métallique. Il n'a cependant entrepris aucuns travaux à ce jour.

Ce problème de pollution visuelle ne se situe que sur l'entrée de la zone d'étude, et peut donc être relativisé pour tout le reste de mon terrain. Sur la majorité du terrain, ce sont des arbres et des clôtures d'habitations en bon état, qui ne nuisent pas visuellement.

Pour remédier à ce problème, une grande haie de *Taxus Baccata*, ou If commun, sera disposée le long de l'entrée de la zone d'étude afin de cacher la vue sur les bâtiments industriels. Ces arbres peuvent atteindre 20 m de hauteur pour 8 m de largeur. De plus ils résistent au gel jusqu'à -25°C. Avec un entretien effectué par la ville, ces haies persistantes d'If diminueront la pollution visuelle et amèneront une touche de verdure en plus.

3) Pollution sonore

Le terrain d'étude est bordé d'une route départementale. Cette route relie le centre-ville à la déviation de la ville. Cette voie à double sens n'est pas très passante et aucun semi-remorque ne peut y circuler. De plus, une voie ferroviaire se trouve à moins de 500 m de l'entrée du terrain d'étude. La zone industrielle entre la voie de train et le terrain étudié, permet de limiter le bruit, grâce à la présence de hangars industriels de grande taille. Le plan de nuisance sonore du PLU de Chauny n'inscrit pas la zone d'étude dans des travaux d'isolement sonore.

Ce plan montre que le bruit des passages de trains est limité par les constructions présentes devant la ligne de train. Aujourd'hui, avec la désindustrialisation de la zone, la majeure partie des hangars industriels ont été rasés. On peut donc penser que le son provenant de la voie de train pourrait circuler plus facilement et atteindre la zone d'étude avec une plus grande amplitude.

D'après une étude de Solène Marry, docteure en urbanisme à l'ADEME et Muriel Delabre, docteure des aménagements de l'espace à l'université de Grenoble, la simple présence de végétaux, alors que ceux-ci n'ont que peu d'effet sur l'intensité sonore, permettrait de réduire la nuisance sonore perçue par les habitants. La création de la haie d'If communs sera alors un bon moyen de limiter la pollution sonore perçue par les habitants.

D) Enjeux du renouvellement urbain

1) PADD du pays chaunois

Le PADD est un document qui cherche à associer les principes majeurs du développement durable. Le PADD est inclus dans le SCOT du pays chaunois. Il assimile la loi SRU du 13 décembre 2000 pour la planification ainsi que l'aménagement du territoire. En termes d'aménagement pour le pays chaunois, il énonce trois principes :

- L'équilibre entre l'urbanisation maîtrisée, le développement de l'espace rural, la protection d'espaces naturels classés et la préservation des paysages. - La diversité, par la mixité sociale dans l'habitat urbain et rural, par les réhabilitations pour les besoins présents et futurs. - Un usage équilibré des espaces naturels, urbains et ruraux ; avec la maîtrise des déplacements, principalement automobiles.

Le projet du PADD est communautaire et permet de partager une vision pour l'avenir de la commune. C'est un projet politique en premier lieu, qui regroupe la population et le territoire habité. Le projet futur a pour but d'organiser des rapports territoriaux dans le temps, avec la population et les élus comme acteurs. Il doit être conçu à plusieurs échelles afin de pouvoir se décliner dans différents domaines, tel que le transport ou l'habitat. La cohérence du projet avec la volonté de mettre en avant le développement durable reste un pilier important traduisant l'équilibre entre la diversité urbaine et la mixité sociale. L'état des lieux du pays chaunois a permis de montrer l'attractivité du territoire grâce à sa proximité de pôles d'emplois régionaux importants. Le territoire doit cependant répondre à des besoins en termes de nombre de logements toujours plus importants. Cependant, les espaces naturels et la ruralité ne doivent pas être mis de côté. Le PADD se compose en trois grands axes qui seront détaillés en fonction de leur intérêt dans mon projet :

Axe 1 : Initier un renouveau économique

Cet axe du PADD n'est pas un axe qui est développé dans mon projet, je serai seulement amené à détailler la dernière partie.

Améliorer l'accessibilité du territoire : La présence de la gare permet un accès rapide vers le pôle d'emploi de la région parisienne. Le développement de nouvelles lignes de chemin de fer, permettra de faire évoluer le trafic, trop limité à ce jour. Le projet de liaisons TGV Roissy/Creil, ainsi que la ligne ferroviaire de St Quentin/Creil, permettraient de développer l'attractivité de la ville.

Pour faciliter la circulation au sein du pôle urbain et assurer une complémentarité avec les transports en commun, une action devra être engagée par la collectivité, afin de définir une politique en matière de stationnement et de circulation. L'objectif sera la création de parcs de stationnement, de dimension suffisante, permettant de réduire l'importance de la voiture sur les espaces publics et de favoriser son report sur les transports en commun, essentiellement le bus.

Axe 2 : Structurer l'accueil de la population :

Le noyau urbain de Chauny-Tergnier concentre plus de la moitié de la population du Pays chaunois et bénéficie de nombreuses dessertes et équipements publics. Il s'agit donc de structurer le territoire et de favoriser la reprise de la croissance démographique dans le noyau urbain et industriel. La réhabilitation de l'ancien parc immobilier au cœur de la ville permet d'offrir de nouvelles disponibilités.

La limitation de l'étalement urbain, en accord avec la loi SRU constitue un objectif capital. L'encadrement de l'extension urbaine doit être maîtrisé(e) : l'identification des réserves à préserver et celles ouvertes à de futures opérations d'urbanisme. Le PADD doit prendre en compte les opportunités de renouvellement du parc urbain, par l'utilisation des espaces vacants sans ternir la capacité des réseaux et équipements.

2) Les documents cadres

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation

Le terrain d'étude que j'ai étudié n'est pas une simple ébauche, mais a déjà été préalablement travaillé et délimité. Le service urbanisme de la ville de Chauny a fait des esquisses de projet pour ses orientations d'aménagement et de programmation présentes dans le PLU révisé en 2014.

Ce projet s'articule autour de plusieurs grands principes, que la ville a tenus comme politique d'aménagement :

- l'organisation d'une trame viaire dans l'îlot sans impasse et comprenant une voie à double sens, afin de raccorder les rues adjacentes à la zone prévue.
- la création de deux nouveaux accès sur la rue de Senicourt. L'une sera en sens unique au vu de l'étroitesse de la parcelle d'accès qui ne dépasse pas les 5,5 mètres de largeur sur certaines portions.
- la prise en compte des déplacements doux dans l'aménagement de la voirie propre à cet îlot, l'aménagement d'un espace public paysagé au cœur de l'îlot, type square.
- la réponse aux besoins actuels en matière d'habitat et l'anticipation des besoins de demain en favorisant la qualité environnementale des constructions.
- la conception d'un habitat mixte, allant du R+1 au R+2 avec la réalisation de maisons de ville et d'un habitat intermédiaire qui pourraient être implantés sur le secteur le plus proche de l'avenue Jean Jaurès.
- la limitation de la consommation d'énergie et l'assurance d'une gestion économe de l'eau, par des dispositions particulières en termes d'isolation et d'inertie des bâtiments. L'objectif est de tendre vers la construction de bâtiments dont la consommation d'énergie est très réduite.

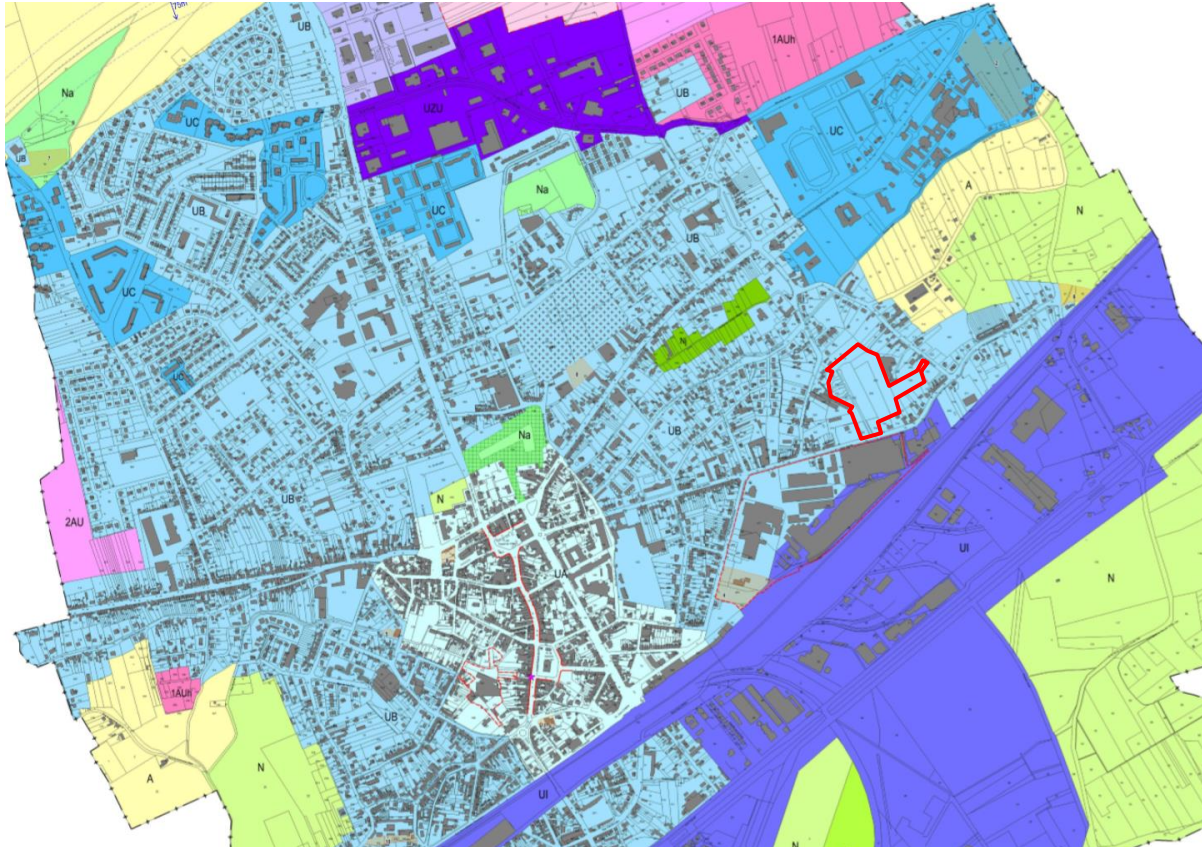
Selon le principe d'aménagement prévu par l'OAP (Annexe 2), une voie centrale en double sens doit représenter la colonne vertébrale d'où viennent se greffer trois routes en sens unique de circulation. Le long de la route principale une rangée d'arbres doit créer une perspective du point de vue de l'avenue Jean-Jaurès.

Le secteur accueillera des maisons de ville sur toute la surface, avec l'implantation d'un parc paysager au centre.

Le PLU de la ville de Chauny

Le zonage UB : la zone urbaine située en périphérie du centre-ville et correspondant aux faubourgs anciens se développe autour des axes traditionnels autour de secteur majoritairement pavillonnaire. Cette zone est densément urbanisée avec des constructions en ordre continu. Cette zone est affectée à l'habitat, le commerce, les activités artisanales et les services. La réglementation applicable autorise le renforcement de l'habitat ainsi que le développement de services en respectant les structures bâties déjà existantes.

Certaines parties de la zone UB sont concernées par l'aléa inondation qui a été défini dans le PPRI de la Vallée de l'Oise approuvé en mars 2005. Cette partie sur la protection des habitations sera développée dans la partie concernant le PPRI, vue plus haut, et les pollutions diverses. La zone d'étude n'est pas concernée par le PPRT du site Rohm and Haas de la ville de Chauny.



Plan de zonage du PLU

3) La politique de la ville de Chauny

La ville de Chauny est une ville qui mise beaucoup sur l'éducation. Pour preuve, la ville possède 6 écoles maternelles, 7 écoles élémentaires, 4 collèges, 6 lycées (dont 4 lycées professionnels) et un établissement d'enseignement supérieur. Le nombre important de services scolaires montre une politique public accès sur la jeunesse. De plus, leur répartition dans la ville suggère l'importance du nombre de services afin de permettre aux familles de ne pas avoir à trop se déplacer.

Malgré le peu d'établissement d'enseignement supérieur, on constate qu'il y a un bon nombre d'étudiants.

De plus, la ville de Chauny possède une diversité de structures sportives et de loisirs. On peut compter un cinéma et un théâtre en terme de loisirs, et en ce qui concerne le sport, un bassin de natation, deux terrain de tennis, 5 gymnases ou encore un boulodrome et un centre équestre sont présents. Cette grande diversité d'activités, qu'elles soient culturelles ou sportives, sont des atouts non négligeables en ce qui concerne l'attrait de la ville.

En matière de réalisation et d'urbanisme, la ville de Chauny cherche à améliorer son bassin d'emploi en créant de nouvelles ZAC économiques. Le potentiel public intéressé par les emplois ou les services qui peuvent être proposés est important.

La ville axe également sa politique sur la construction de nouvelles ZAC d'habitations.

Le dynamisme de la politique sur la ville de Chauny donne une réelle opportunité pour la réalisation de ce projet qui répond aux besoins de la commune en accord avec le PADD.

4) Public cible

Cette analyse de la politique de la ville permet de définir un public cible pour le type de projet envisagé. Nous pouvons remarquer que la ville de Chauny possède une grande partie de ses services tournés vers la jeunesse avec les écoles et les activités sportives. Nous pouvons établir que les personnes intéressées seraient de jeunes familles avec 1 à 2 enfants. Elle doit posséder au moins une voiture afin de pouvoir rejoindre un des pôles d'emplois des grandes villes proche.

II) Une proposition d'aménagement

A) Présentation du Projet

1) Localisation

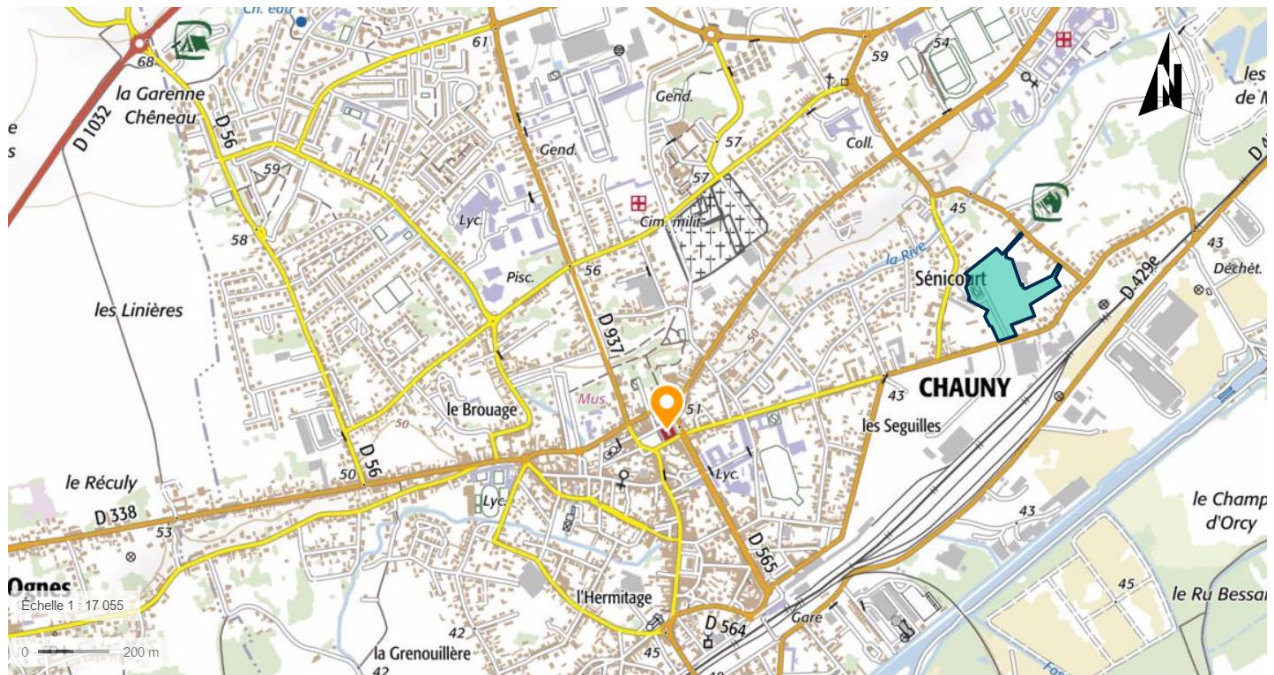
La zone d'étude pour mon projet se situe à l'est du centre-ville de Chauny (📍). Elle se trouve dans les anciens faubourgs de la ville, en marge du centre de la ville.

Cependant, le terrain se trouve proche de services très importants pour les familles, à savoir les écoles. Il se situe à 750 m d'une école maternelle et élémentaire, 1,2 km du Collège générale Jacques Cartier et à 1,1 km du lycée générale Gay Lussac.

La position est aussi idéale pour rejoindre des activités sportives proposées par la ville de Chauny, sachant que le complexe sportif Leo Lagrange se situe à 1,4 km et que le poney club est à moins de 100 m.

En matière de services majeurs, la mairie se situe à 1,4 km et l'hôpital à 1,5 km.

La localisation de la zone par rapport aux entrées et sorties de ville en fait un point stratégique majeur.



Localisation du terrain (zone bleue) dans la ville, carte IGN

2) Plan du projet



Légende :

- Voirie
- Trottoir
- Chemin
- Marquage au sol
- Constructions/Voitures
- Place de parking
- Annotations
- Arbres et haies

Le projet que je propose est une zone d'habitat mixte. Il s'articule autour d'emplacements pour des logements individuels mais aussi un emplacement pour construire plusieurs appartements collectifs.

Un parc public accompagnera ces nouveaux logements. On y trouvera des jeux pour enfants mais aussi un espace de détente et de rencontre.

Une trame routière organisée viendra scinder le tout afin de réduire le désenclavement de cette zone par rapport au reste de la ville.

3) L'emplacement des logements et prix/m²

Le nombre de parcelles pour le logement individuel est de 18, allant de 724 m² à 1 757 m² pour une moyenne de 1 018 m². La taille moyenne des terrains en Picardie est de 878 m². La diversité d'emplacements proposée pour les logements permettra à différentes catégories socio-professionnelles de s'installer.

En ce qui concerne les habitations collectives, un emplacement de 4 295 m² est prévu. Il s'agira de ne pas dépasser une construction en R+2 pour être en accord avec le PLU et pour ne pas créer de rupture avec les habitations alentours.

Le but de la diversité de construction est d'installer une mixité sociale. L'hétérogénéité des parcelles de construction pour maisons individuelles permet à de personnes de revenus différents de pouvoir investir. De plus, l'habitat collectif attirera des personnes aux revenus plus modestes tout en leur offrant un cadre de vie respectable.

L'intérêt de choisir un aménagement de logements dans l'Aisne est le prix au m² bien en dessous du département voisin : l'Oise. En effet, le prix moyen/m² dans l'Oise est de 144 €/m², alors que l'Aisne affiche celui de 64€/m². La différence de prix importante, surtout pour de jeunes familles, est un atout majeur pour attirer de la population à Chauny. En proposant une offre mixte dans un cadre agréable, le prix au m² pourra ainsi être revu à la hausse tout en restant avantageux pour les nouveaux acheteurs.

B) Remembrement viaire urbain

1) Insertion dans la trame viaire de la ville

Le terrain d'étude doit être bien intégré dans toute la structure de la voirie de la ville afin de permettre des déplacements faciles et rapides en voiture. L'ouverture d'une voie à double sens à l'entrée sud du terrain d'étude, donnant sur l'avenue Jean Jaurès, connectera ce terrain au centre-ville de Chauny.

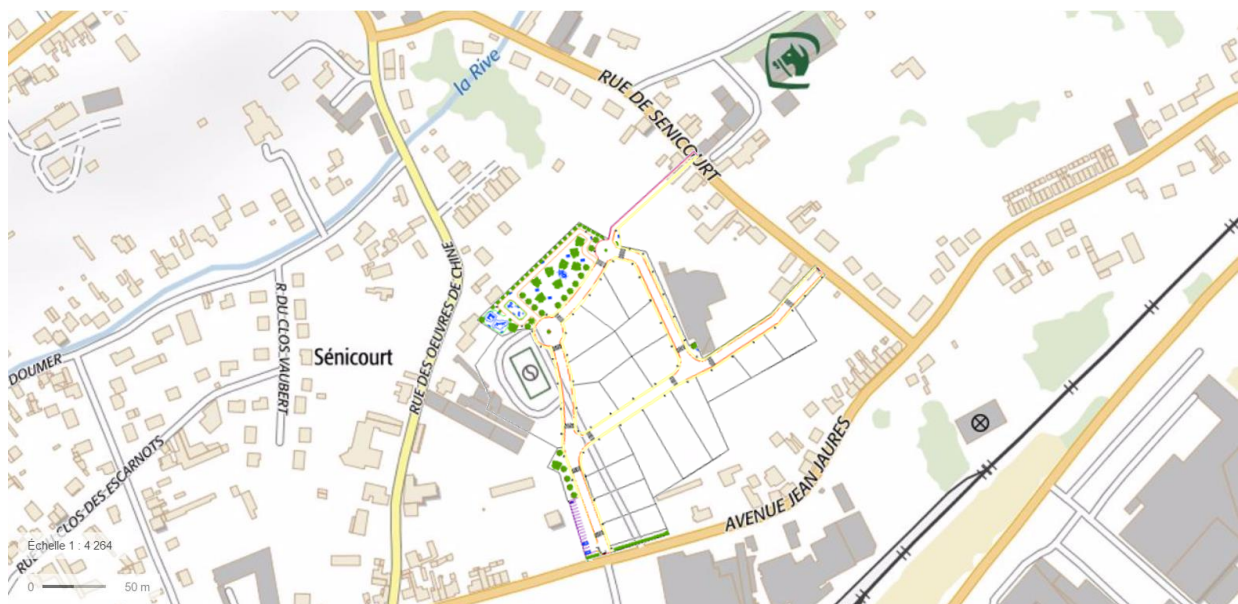
La création de deux nouvelles voies sur la route départementale de la rue de Senicourt, permet d'ouvrir les déplacements du terrain d'étude vers la rue Ernest Renan, qui borde le collège public Jacques Cartier, et la rue des Anciens Combattants, proche de l'hôpital de Chauny.

Le désenclavement de cette zone, grâce à la connexion de deux voies à double sens, sera essentiel pour les déplacements vers les multiples services que propose la ville.

L'entrée principale est un accès très important car celui-ci permet une intervention rapide des pompiers. L'accès devra être en double sens, c'est-à-dire 7m de chaussée, pour permettre un trafic fluide. L'axe de circulation sera directement relié à l'avenue Jean Jaurès qui est une route départementale. Un système de bande de stop sera utilisé afin de garantir la sécurité à l'entrée de la voirie. L'axe va représenter la colonne vertébrale du terrain pour la future création des parcelles.

L'entrée sur la rue de Senicourt sera réalisée en double sens, pour créer un second accès relativement important. Cet axe permettra d'être connecté directement à la rue de Senicourt qui n'est pas une rue principale, afin de mieux desservir les parcelles.

Sur cette même rue, une seconde entrée sera ouverte, mais celle-ci ne sera qu'en sens unique de circulation. Effectivement, la largeur de la route étant inférieure à 7m, il n'y aura qu'un sens d'accès venant de la rue de Senicourt.



2) Fonctionnement de la trame sur le terrain d'étude

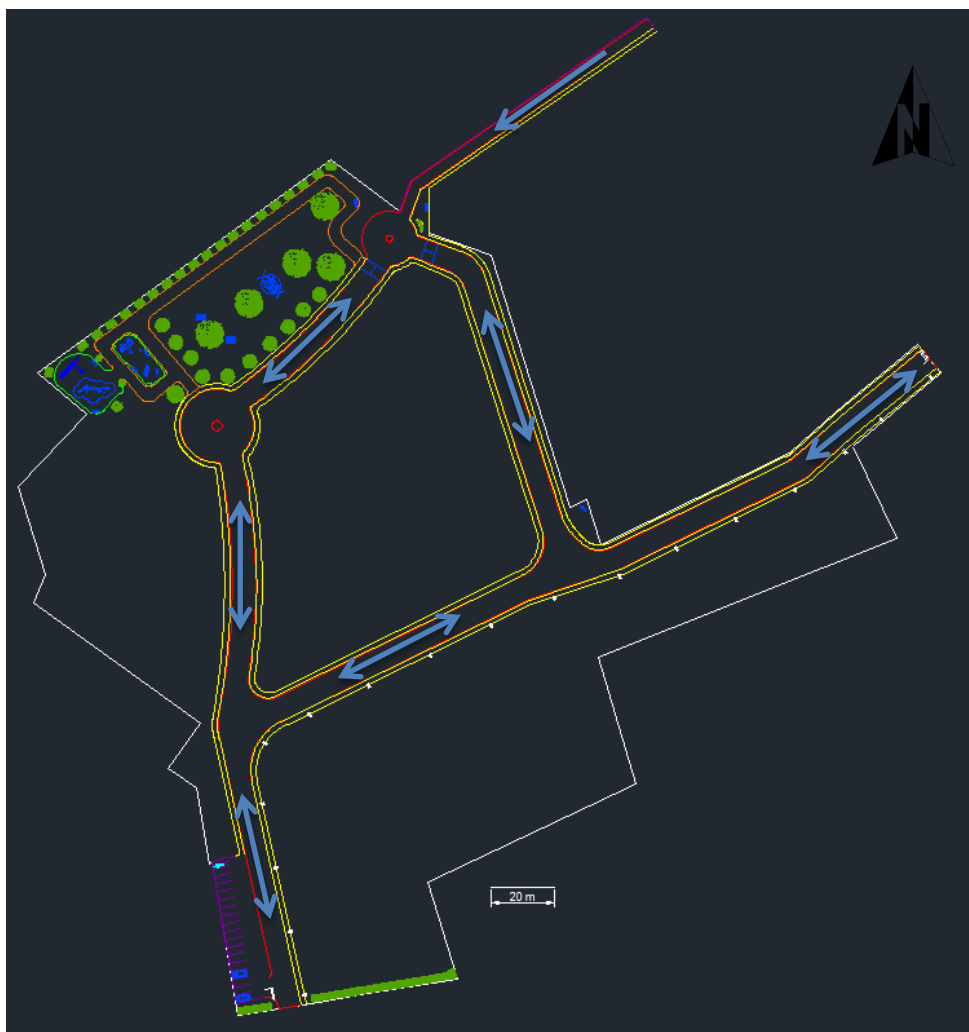
La trame viaire au sein du terrain d'étude est orientée en forme de carré centrale. Les déplacements en voiture seront ainsi facilités et permettront de se rendre à tous points sans sens unique. En termes d'entrée et de sortie de zone :

- l'entrée principale au sud est en double sens et permettra aux usagers en provenance de l'avenue Jean Jaurès d'entrée
- l'entrée du nord-est est en sens unique due à la taille du passage inférieur à 7m.
- la sortie située à l'est est en double sens.

La trame est ponctuée de deux ronds-points servant à ralentir la circulation. Les deux croisements seront régis par la règle de la priorité à droite. Les sorties vers l'extérieur de la zone se feront par régime de stop afin de laisser la priorité aux usagers des routes principales. Il en sera de même pour le parking visiteur.

Les chemins du parc ne pourront pas être empruntés par des véhicules motorisés.

La vitesse maximale sera fixée à 50 km/h et les voiries seront interdites aux poids lourds.



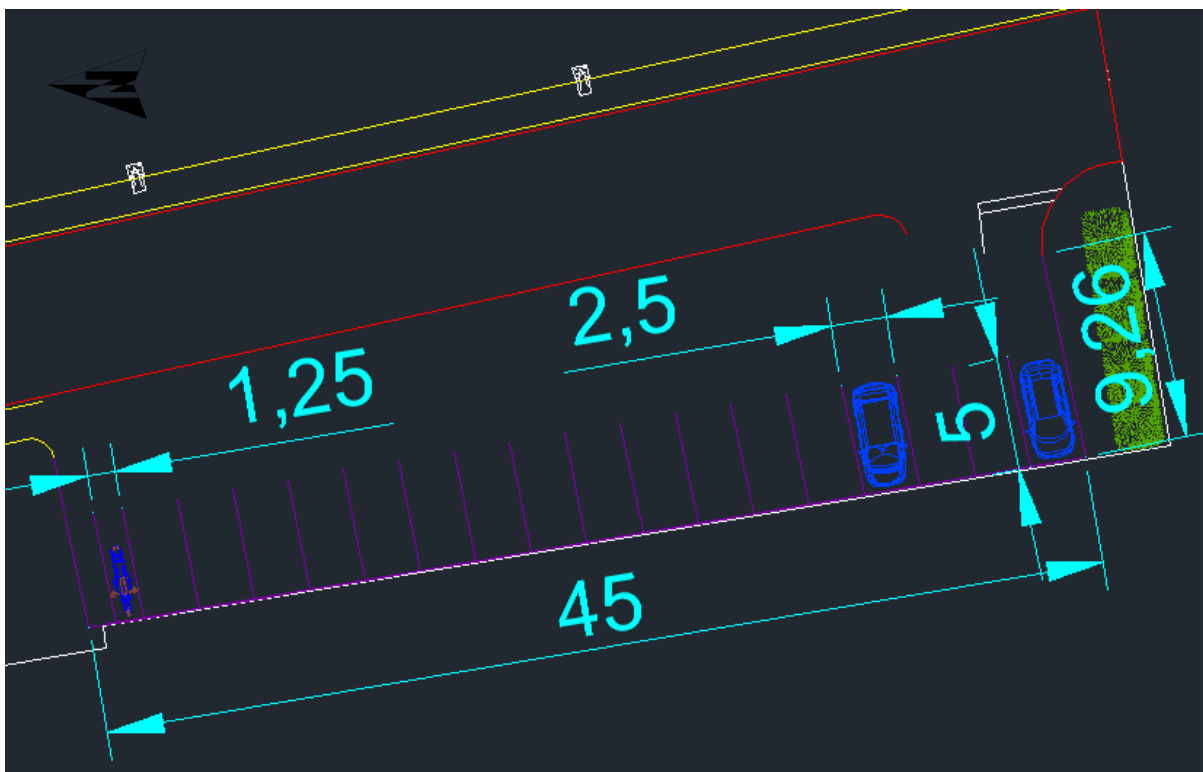
Sens de circulation pour les automobilistes

3) Création d'un parking

Les PDU impliquent les communes dans la gestion de leurs places de parking en ville. Pour ne pas encombrer l'avenue Jean-Jaurès de voitures, un parking visiteur sera réalisé à l'entrée de cette même avenue.

Le parking sera composé de 17 places de voitures et de deux places de motos. La taille des places est standard, à savoir 5x2,5m pour les voitures et 5x1.25m pour les motos. Ce parking sera principalement réservé aux visiteurs des citoyens habitant les lieux. Effectivement, toutes les parcelles seront pourvues de garages privés ou de places de parking privées.

Le parking sera confectionné avec un revêtement poreux permettant l'infiltration des eaux dans la couche de forme et la couche de fondation. L'urbanisation très présente autour de ce lieu, ainsi que le rejet des eaux fait par infiltration dans les sols, poussent à utiliser ce genre de revêtements pour la création de ce parking. Il permettra de respecter les engagements pris pour le PPRI qui stipule une chaussée drainante pour les parkings afin d'évacuer rapidement l'eau.



Plan de côté du parking

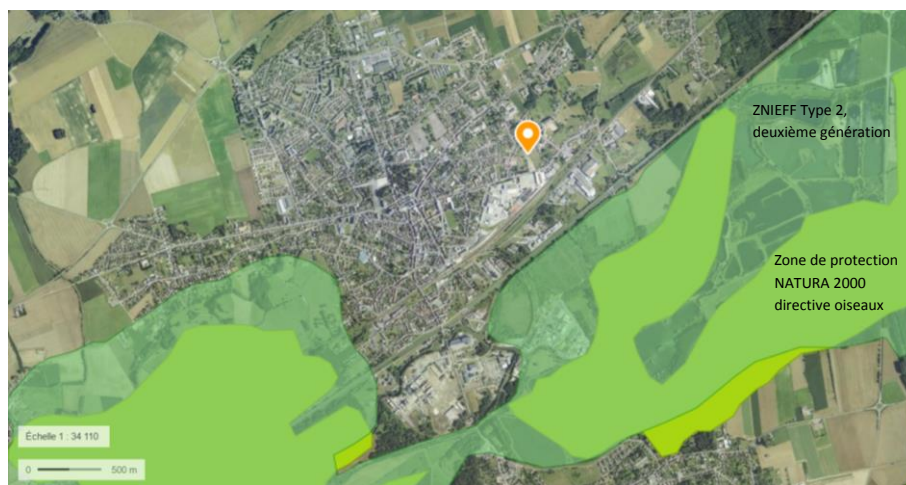
C) Un espace vert commun

Les espaces de nature en ville ne sont pas toujours présents, même dans les villes rurales. Cependant, ceux-ci contribuent à la qualité de vie et au bien-être des résidents. Les espaces de nature ne répondent pas seulement à des enjeux socio-économiques mais rendent surtout les villes très attractives.

1) Le thème de la nature

Un espace naturel dans une nouvelle zone urbaine est un point clé pour l'attractivité de ces nouvelles constructions. Cet espace vert, au sein d'une zone urbanisée, amènera un second poumon à une ville avec peu de grands parcs verts. De plus, afin de participer à la préservation des espèces d'oiseaux menacés, sur le site NATURA 2000 directive oiseau, au sud de la ville de Chauny, le parc sera réfléchi autour de la sensibilisation à la protection des espèces. Sur le parcours du parc naturel prochainement créé, des panneaux informatifs à propos des espèces d'oiseaux présentes dans la zone de protection, NATURA 2000 seront installés. Cette sensibilisation à l'identification et la protection de la faune et de la flore locale améliorera la prise de conscience écologique.

Cet espace limitera la fragmentation des habitats, et pourra être un support de la biodiversité, aux côtés des espaces privés tel que les jardins déjà présents.



Zones naturels d'intérêt écologiques

2) La réalisation du parc

La réalisation du parc se fera principalement avec une concertation des habitants. Il y aura donc une consultation des citoyens sur une partie du projet. Les opinions et les demandes des différents publics concernés par ce parc, seront mis en commun et débattus lors de réunions, afin de permettre aux citoyens de participer à la réalisation de ce projet. Il sera possible à la demande des usagers de ce parc, de créer une co-production de l'espace naturel, afin d'offrir la possibilité aux publics intéressés de suivre le projet tout au long de sa conception. Cette dernière démarche permettrait de concevoir un parc adapté à toutes personnes désirant y passer du bon temps.

L'élément le plus important de la création de ce parc est la participation des jardiniers de la ville de Chauny. Ceux-ci, grâce à leur expérience, pourront être consultés lors de la phase de conception, pour faciliter la gestion ultérieure en tenant compte du parti-pris paysager. Grâce aux serres du service espace-vert de la ville, les compositions de fleurs et le choix des arbres et arbustes pourront être réalisés facilement.

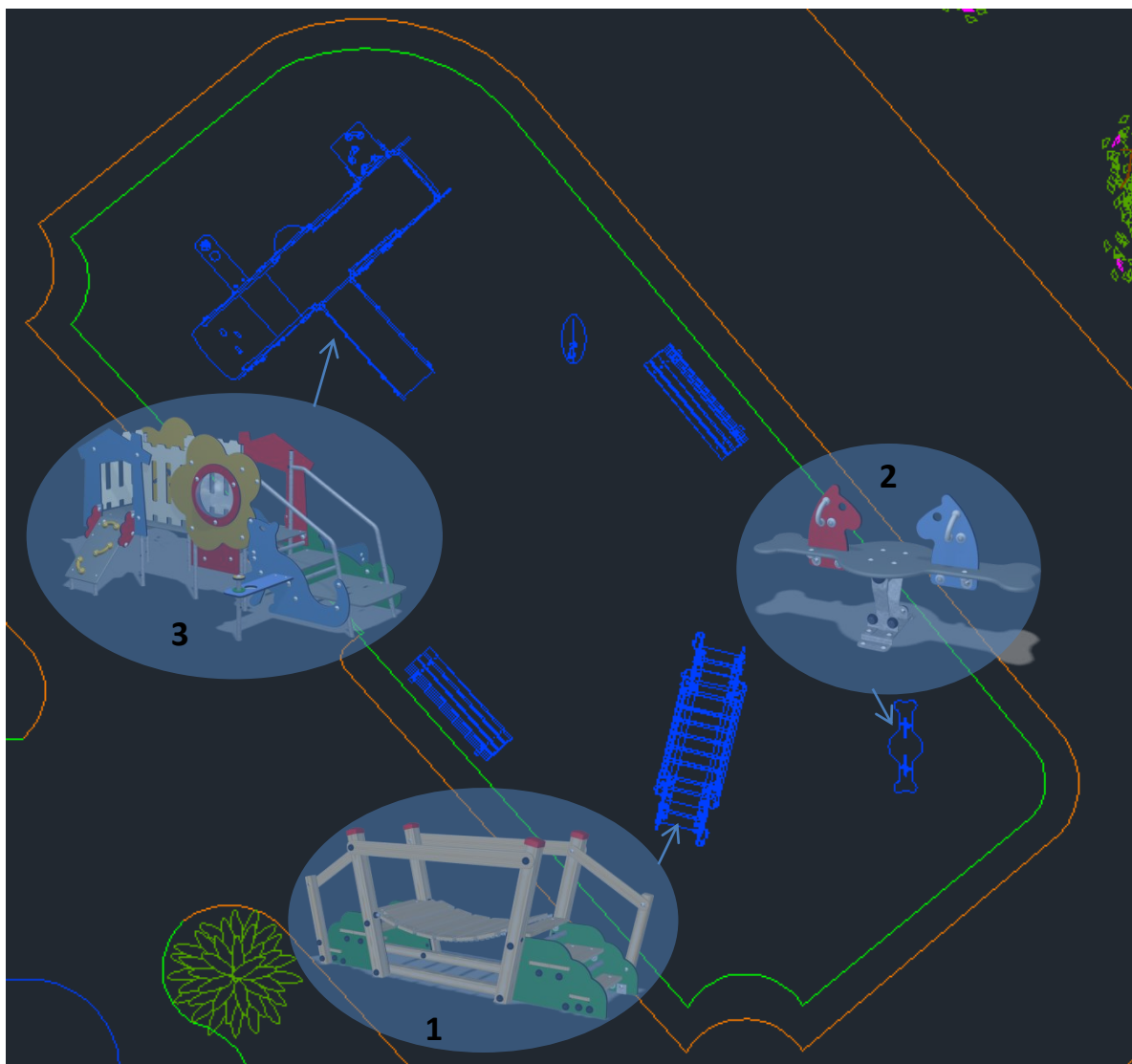
La création du parc se fera naturellement sur l'espace déjà boisé du terrain. Cela permettra d'agencer les plantations avec la végétation déjà présente, afin de laisser cet espace le plus naturel possible. Un chemin de gravier en marbre jaune concassé sera l'axe principal de l'allée. Il reliera les trottoirs situés aux abords des ronds-points de la trame viaire.



3) Création des parcs de jeux et du coin rencontre

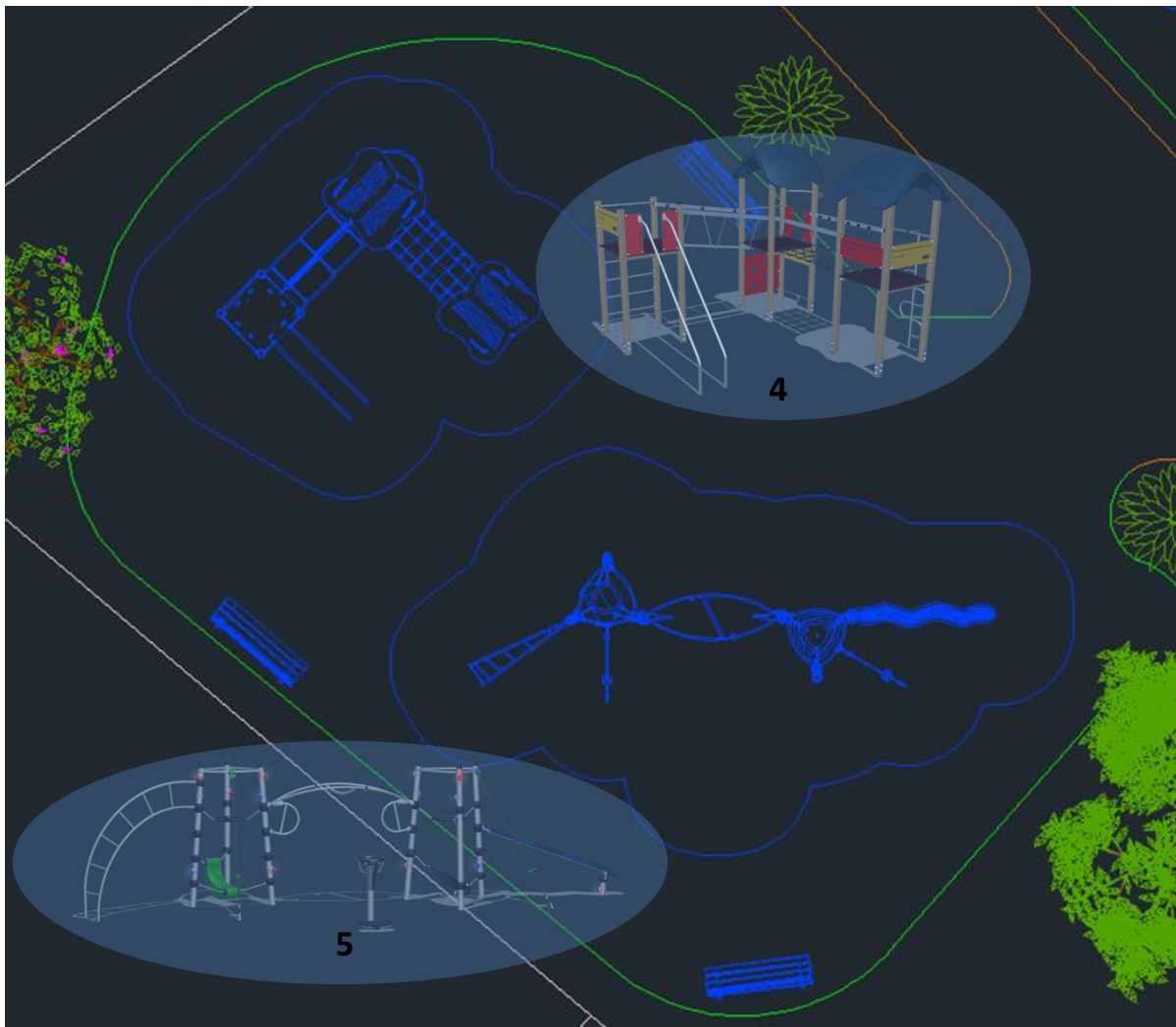
Deux espaces de jeux en bois seront réalisés : un premier de découverte pour les enfants âgés de 3 à 7 ans, et un second espace jeunesse pour les enfants âgés de 8 à 13 ans. La première réalisation sera composée de 3 structures distinctes :

- un petit pont en bois (1) : cette structure permettra de développer la mobilité de l'enfant avec des exercices d'équilibre sur celui-ci. Le pont, d'une longueur de deux mètres et d'une hauteur d'un mètre et vingt centimètres, est sécurisé par des garde corps qui empêcheront les enfants de basculer
- un jeu à bascule (2) : ce jeu a un aspect social car il est composé de 3 places maximum avec la plateforme centrale. Ce jeu, de soixante centimètres de hauteur, stimulera l'enfant par l'effet de bascule et permettra de développer sa densité osseuse par le principe du saut.
- Une structure multi-usages basse (3) : cette nouvelle création a été pensée afin de stimuler l'enfant grâce à son toboggan ou à son petit mur d'escalade. Cette structure de 3,20x2,80 m en bois est idéale pour le développement moteur de l'enfant en bas âge.



La seconde réalisation est un espace de jeu composé de 2 structures pour les enfants de plus de 8 ans :

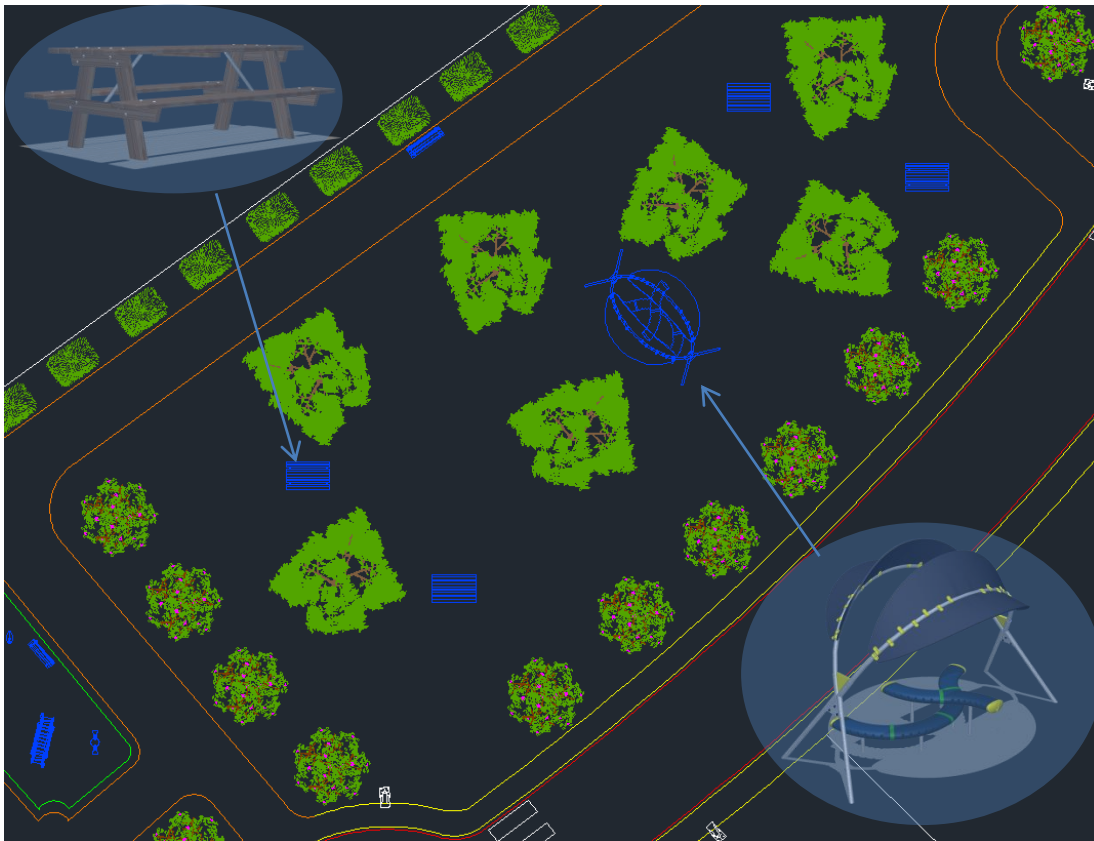
- une combinaison multi activités (4) : ce jeu d'escalade utilise plusieurs activités de grimpe avec différents types d'échelles ou encore une planche de bois trouée afin d'y créer des prises. Cette structure de 3,5 m de hauteur est sécurisée par des gardes corps en bois sur les trois tours. Ce jeu est assez spacieux pour accueillir jusque 8 enfants et leur permettre de partager un espace d'amusement pour tous.
- Un espace interactif (5) : cet assemblage de jeu d'équilibre en aluminium a été conçu afin que les adolescents puissent découvrir de nouvelles sensations. La caractéristique de ce jeu est qu'il ajoute une composante électronique qui offre de l'interactivité aux jeux. Avec 2,6m de hauteur et 10 m de long, les adolescents peuvent se partager cet ensemble sans encombre.



Aire de jeux pour 8 – 13 ans

Ce parc ne sera pas seulement un parc pour enfants mais aussi une grande aire de repos et de rencontre au milieu du parc. On y trouvera en son sein un coin club de rencontre pour enfants ou adultes. La particularité de cet outil de détente est son design qui offre un sentiment d'espace et de hauteur. Le toit est constitué de deux panneaux plastiques pare-soleil protégeant les enfants. La courbure du toit explore une nouvelle acoustique qui varie selon la position sur le banc. Cet effet a été recherché pour le thème autour des oiseaux afin de rappeler les sonorités.

Ce coin rencontre sera accompagné de quatre tables en bois qui pourront être utilisées pour manger ou pour se divertir. Ces bancs seront en bois afin d'être en accord avec leur environnement.



La réalisation de ce parc sur une nouvelle zone habitée apportera une touche de vert qui sera très appréciée des habitants et pourra influencer le prix des terrains.

Développer une thématique sur la protection des oiseaux en accord avec la zone NATURA 2000 permet de sensibiliser les personnes autour d'un cadre agréable.

Conclusion

La commune de Chauny est donc une ville située dans une région de passage peu dense avec une population plutôt jeune. La désindustrialisation de cette région a poussé les travailleurs à effectuer des déplacements pendulaires vers les pôles d'emploi des régions alentours.

La désindustrialisation d'une des entreprises les plus importantes de la ville en 2009 a laissé beaucoup de friches urbaines et industrielles. Le réaménagement d'une friche urbaine rend compte de la politique de la ville en matière d'urbanisation et de la demande de logements en augmentation constante ces cinq dernières années.

L'aménagement choisi est adapté à une population mixte en recherche de logements à prix raisonnable sans négliger l'aspect du cadre de vie ainsi que celui de la tranquillité. La création d'un parc commun est un atout important pour l'attrait de jeunes familles ou encore de personnes retraitées pour ces habitations. De plus, la réflexion autour de la trame viaire permet d'inclure le terrain dans la ville sans rencontrer d'enclavement.

Le projet que je porte est dans la continuité de la politique de développement de la ville. Même si des études approfondies sur le coût pour un tel projet sont encore à faire, il reste cependant viable au vu du peu de frais engendrés par la commune pour sa réalisation. Le projet devra être complété d'une modification du tracé des bus afin d'apporter une connexion des transports en commun plus facile.

La réalisation de ce projet apportera un changement majeur pour le quartier. Une touche de verdure pourra être appréciée pour tout le monde.

Annexe 1 : Fiches de lecture

Fiche de lecture 1 : Ouvrage électronique

Auteurs : Sandrine LARRAMENDY, paysagiste DPLG

Titre : *Conception écologique d'un espace public paysager*

Editeurs : Plante&Cité, Ingénierie de la nature en ville, 2014

URL : <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-23002-guide-conception-espace-public-ecologique.pdf>

Résumé :

Ce document résume toutes les étapes de la création d'un espace paysager en ville. On peut retrouver les étapes des enjeux de la création au suivi du projet, en passant par la conception et la réalisation. Cet ouvrage met un point d'honneur à la compréhension de la réalisation d'un parc paysager et développe les fondamentaux afin de rassembler tous les acteurs, tout en préservant la faune et la flore.

La partie détaillant les étapes de la conduite de projet paysager permet de bien cerner les étapes, de l'élaboration du programme à l'animation du site tout en précisant la façon de choisir le concepteur ou les entreprises pour la réalisation des travaux.

Éléments utiles pour le projet :

Ce document m'a permis d'identifier les acteurs importants lors de la réalisation d'un parc ainsi de la façon dont procéder pour permettre aux plus d'usagers d'être satisfaits de cet espace naturel. Il souligne l'importance de la réflexion avant la création. Le jeu d'acteurs est très important pour pouvoir pérenniser le projet.

Fiche de lecture 2 : ouvrage imprimé

Auteurs : Roger Saint-Alary, juriste et Corinne Saint-Alary-Houin, enseignante chercheuse de droit des affaires

Titre : *Droit de la construction 9^e édition*

Editeurs : Dalloz, 2008

Nombre de pages : 201

Résumé :

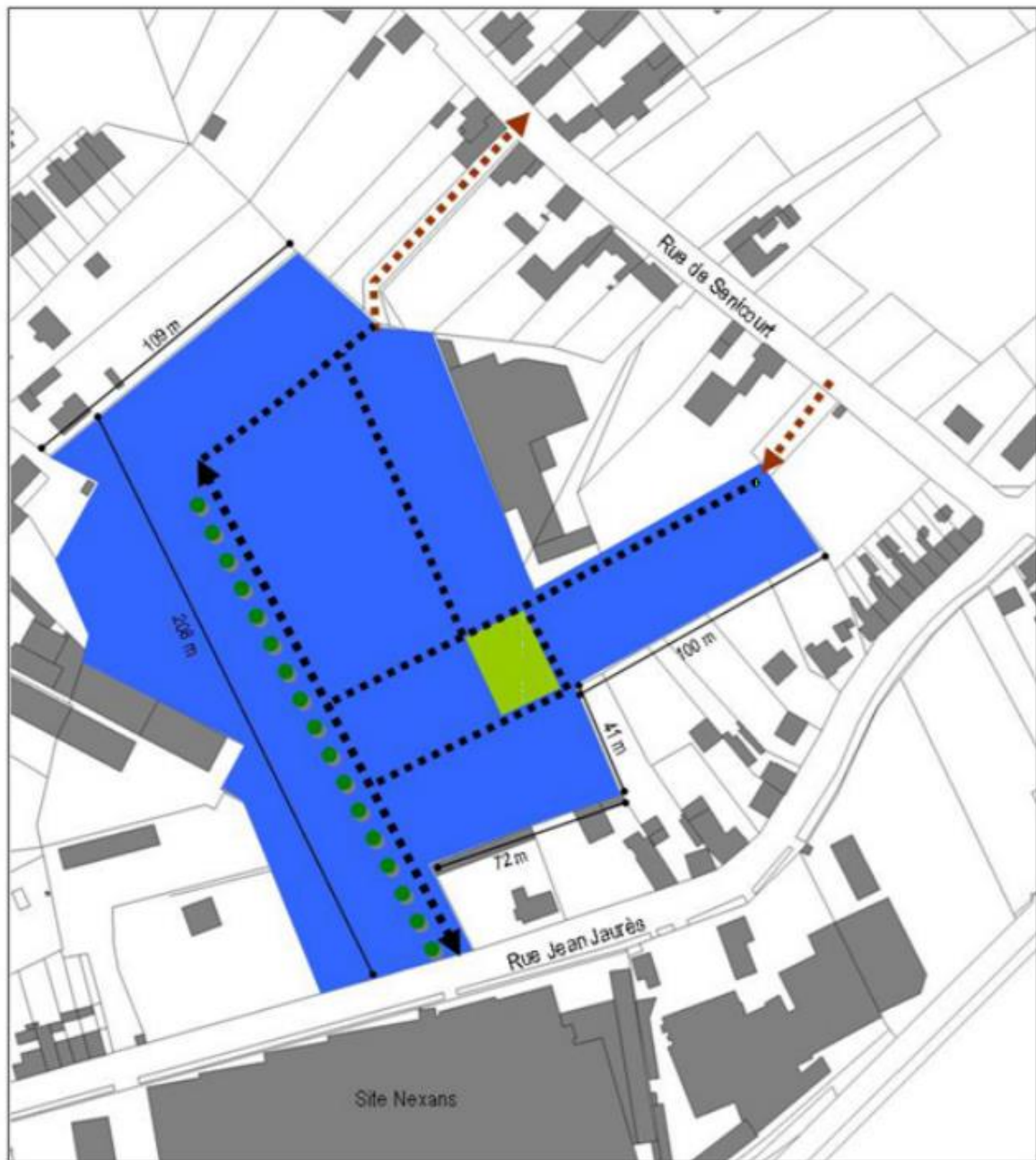
Cet ouvrage est un mémento qui explique les droits de la construction avec les différentes manières de les concevoir. Les relations entre le maître d'ouvrage et les réalisateurs d'ouvrage tel que l'architecte sont détaillées avec en plus des règles du droit français.


Le mémento est divisé en deux parties : d'un côté les techniques de montage d'opération de construction et de l'autre côté les relations entre maîtres et réalisateurs d'ouvrage avec les statuts de terrain à bâtir.


Élément utile pour le projet :


Le droit lié au remembrement urbain et aux groupements de parcelles expliquant le groupement de parcelles. Cette opération définit le regroupement de plusieurs parcelles afin d'en former une seule. Ces opérations peuvent être réalisées par des moyens de droit privé. Le contrôle des résultats est surveillé par l'administration.


Annexe 2 : Principe d'aménagement de la zone d'étude selon l'OAP




 Zone destinée à accueillir un habitat de type maisons de ville ou habitat intermédiaire

 Espace public paysagé

 Principe d'une trame viaire avec des voies connectées les unes aux autres

 Accès à l'îlot depuis la rue de Senicourt

 Alignement d'arbres qui permet de créer une perspective depuis la rue Jean Jaurès

Annexe 3 : Plan d'emplacements des logements individuels



Plan d'emplacements des logements collectifs



Sous la direction de :

Etienne Laurent



35 allée Ferdinand de Lesseps

37200 TOURS

Aménagement d'une friche urbaine pour le renouvellement urbain : Création d'une zone d'habitat mixte

Résumé :

Dans la commune de Chauny, ville urbanisée mais peu densément peuplée, la désindustrialisation a provoqué de nombreuses friches urbaines qui nuisent à la cohérence du territoire. La réhabilitation de ces friches urbaine est la pierre angulaire de la politique d'urbanisation de la mairie.

Les espaces de friches sont des pertes importantes pour la ville qui doit trouver un moyen de les aménager. Les zones sont souvent très peu connectées au réseau viaire de la commune et ne sont pas mise en avant car souvent enclavées entre plusieurs habitations. De plus, elles sont relativement mal vues par les citoyens qui peuvent penser à une ville « morte ». Ces espaces doivent alors être repensés par rapport aux moyens de transports et aux activités actuelles. Il faut les mettre en valeur et donner envie aux personnes intéressés de vouloir s'y installer.

Ce projet montre les enjeux du renouvellement urbain tout en prenant en compte la résorption de l'enclavement urbain et la création d'un cadre de vie agréable sans être au cœur de ville. Cet espace permet une mixité sociale, tout en restant proche des services obligatoires pour toutes personnes désirant y résider.

Mots Clés : Renouvellement, friche urbaine, trame viaire, espace vert, désenclavement

Localisation géographique : Hauts-de-France, Aisne, 02

Billa Yann

GAE3 Pind

2016-2017