

Atelier de travail urbain dans le cadre de la création de la ZAC de l'écoquartier de Louvres et Puiseux-en-France : Déplacements et infrastructures techniques.

Atelier du 3 mars 2010, à l'école Fontaine Ste-Geneviève de Louvres

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

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

Sont également présents :

Clémence Liberge de l'EPA Plaine de France

Pierre Antoine Tiercelin, Marion Daché, Marie Leon, de l'agence Ville Ouverte en charge de la concertation.

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

1 / Introduction

Pierre Antoine Tiercelin, Ville Ouverte, interroge les habitants de Louvres-Puiseux sur l'accès aux informations concernant les ateliers. *Leurs observations portent sur les panneaux lumineux municipaux, difficilement lisibles en voiture, quelques éléments du blog qui ne sont pas suffisamment mis en valeur, ainsi que le manque d'information sur le site internet de la ville de Puiseux*

Pierre Antoine Tiercelin rappelle les principes de la concertation. Faire participer les habitants permet d'accéder à leur expertise d'usage, fondée sur leur quotidien. L'agence Ville Ouverte n'intervient pas dans le processus de création de ce projet d'écoquartier, elle est missionnée uniquement pour mener la concertation.

Le projet d'écoquartier va être engagé par la création d'une ZAC, zone d'aménagement concerté. C'est une construction juridique courante dans les opérations d'aménagement qui permet d'associer de nombreux partenaires notamment privés et publics. La collectivité ayant lancé le projet n'est ainsi pas la seule à l'assumer financièrement. La création d'une ZAC répond à des exigences juridiques. Au début du processus, une période de concertation est lancée et un périmètre d'études est déterminé, sur lequel sont lancées les études de faisabilité. Le périmètre dit « opérationnel », celui sur lequel le maître d'ouvrage décide d'engager le projet et sur lequel le foncier fait l'objet d'un changement d'affectation, est déterminé à l'issue de la concertation, lors du dépôt du dossier de création de ZAC. Les travaux à l'issue du dépôt du dossier de réalisation de ZAC validé par les communes.

L'atelier de ce soir porte sur deux thèmes : les contraintes techniques et environnementales, et les déplacements. Les études de diagnostic présentées ont été réalisées par *les agences Acouphen, Tugec, et RRA.*

2/ Déplacements et infrastructures techniques.

A / Les contraintes techniques et environnementales.

Réseaux

Le TRAPIL, tuyau enterré permettant de transporter du kérosène, passe par le territoire de Louvres-Puiseux pour approvisionner la plate-forme de l'aéroport de Roissy. Celui-ci engendre une zone inconstructible de 10 mètres de part et d'autre.

La contrainte la plus importante en termes de projet est celle des deux lignes à très haute tension traversant les communes de Louvres et Puiseux. La ligne THT de Louvres, qui passe par le sud de Frais-Lieux, sera déviée aux environs de 2014. L'association Point à la Ligne a agi en ce sens depuis 1995. Un protocole de financement a été signé entre les partenaires en juin 2008. Une période de concertation sera ouverte prochainement sur le nouveau tracé de la ligne. Un délai de 48 mois est prévu entre l'ouverture de la concertation et le dévoiement.

La ligne THT de Puiseux passe par le Bois du Coudray, au nord du périmètre d'études du projet d'écoquartier. En termes juridiques, il n'y a pas de périmètre d'inconstructibilité. Cependant, le principe de précaution est appliqué : il n'y aura pas d'urbanisation sous la ligne THT de Puiseux. Le périmètre de projet sera réduit par rapport au périmètre d'études.

Une autre contrainte technique est rappelée par un habitant : la canalisation de gaz haute pression traversant le territoire du nord au sud.

Les nuisances sonores :

Les voies de circulation (ligne de RER et routes fréquentées) engendrent des nuisances sonores, identifiées dans une étude réalisée par le bureau d'études Acouphen. Celles-ci n'engendrent pas de zones inconstructibles. Les constructions qui y seront accueillies devront cependant intégrer des dispositifs de protection acoustique (mur antibruit, règles de construction), ou être agencées de manière favorable en jouant également sur une programmation urbaine adaptée (les écoles ou les logements ne seront pas construits à proximité des zones les plus touchées). Ces nouveaux bâtiments joueront en outre un rôle d'écran par rapport aux logements existant.

Un habitant remarque que la nouvelle implantation de l'entreprise Cosson, au niveau du Bois du Roncé, n'est pas mentionnée dans les contraintes. Cette activité de BTP située à proximité de Frais-Lieux risque d'avoir des conséquences en termes de qualité de vie. Pierre-Antoine Tiercelin précise que l'activité de l'entreprise Cosson n'est pas considérée comme une contrainte technique, mais que les nuisances engendrées seront en effet prises en compte dans le projet d'écoquartier

Topographie et gestion des eaux pluviales

La topographie est prononcée sur les sites de projet.

La mise en place de cheminements adaptés aux modes doux (vélos et piéton) en tiendra compte en suivant dès que possible les courbes de niveau pour réduire les pentes.

La gestion des eaux de pluie et des eaux usées est également directement liée à la topographie puisque liée à la gravité. Les équipements actuels ne suffiront pas. En matière de gestion des eaux de pluie, le projet devra respecter un débit de fuite de 0,7 litres/ seconde/hectare, c'est-à-dire que les tuyaux récupérant l'eau de pluie tombée sur un carré de 100 mètres de côté ne devront récupérer qu'un maximum de 70 centilitres par seconde. Pour cela, plusieurs solutions à ciel ouvert sont envisagées. L'idée est de réintroduire le cycle de l'eau dans la ville, afin de sensibiliser les citoyens au respect de l'eau. Une partie des eaux pluviales serait infiltrée à la parcelle. En cas de précipitations très abondantes, et de manière épisodique, le surplus serait stocké dans des bassins de rétention paysagers, ou dans des espaces en cœur d'îlot, servant de terrain de jeux le reste du temps. De tels dispositifs ont déjà été mis en œuvre à Rennes. Des toitures pourront également stocker l'eau de pluie afin de l'utiliser pour des usages ne nécessitant pas d'eau potable.

Un participant rappelle qu'il faut être vigilant sur le secteur des Marines, qui a été inondé l'année dernière. Un autre habitant s'interroge sur le potentiel d'infiltration du milieu végétal qui sera de fait plus faible que celui des terres agricoles.

Pierre-Antoine Tiercelin explique que les espaces plantés et espaces naturels ont un coefficient d'imperméabilité plus important que les terres agricoles nues sur lesquelles peut se constituer une croûte de battance imperméable à certaines saisons. Par ailleurs les dispositifs de stockage auront pour effet de ralentir le ruissellement des eaux. De tels événements ne pourraient pas se reproduire. Le projet a pour ambition de faire émerger une trame bleue qui favorise le ruissellement naturel des eaux, travail similaire à celui qui a pu être entrepris sur le Petit Rosne vers Sarcelles.

B / Les déplacements

La question des déplacements concerne tous les motifs de déplacement : aller au travail, à l'école, faire ses courses, aller faire du sport. A chaque motif de déplacement correspond un moyen de transport. *Ainsi sur les 31 personnes présentes à l'atelier, 9 travaillent parmi lesquelles 5 prennent les transports en commun quotidiennement. En revanche, les habitants choisissent systématiquement la voiture pour accéder aux commerces. L'absence de magasin de proximité explique ce choix.*

1. Etudes d'impacts

Etude RRA

L'étude porte sur les différents modes de déplacement des Lupariens et Puiséens. 25% des actifs de Louvres et Puisseux se rendent à Paris pour travailler, 16% en Seine-Saint-Denis et 12% à Roissy.

Le réseau de lignes de bus existantes est présenté. *Les habitants témoignent que les lignes de bus sur la commune ne sont pas adaptées. Le soir et le week-end, aucun bus ne circule. Ce sont les personnes défavorisées qui sont le plus captives.*

Un scénario au fil de l'eau permet de déterminer l'évolution de nombre de déplacements avec l'arrivée de l'écoquartier si les futurs habitants se comportaient comme les habitants actuels. Avec 31 500 déplacements par jour tous modes confondus, le réseau viaire et le RER D seraient saturés. Il est donc nécessaire d'envisager une nouvelle organisation de la voirie et de faciliter l'accès à d'autres modes de transports. En matière de circulation, les objectifs sont d'arriver à une utilisation des transports en commun de l'ordre de 35%, et de la voiture à hauteur de 45%, soit un report de 10% de la voiture sur les transports en commun.

Un habitant rappelle que sur la ville de Puisseux le réseau viaire est déjà saturé, ce qui implique d'importantes nuisances. Un participant déplore que cette étude ne prenne pas en compte les projets urbains de la ville de Marly qui auront des répercussions sur la Gare, alors qu'il existe déjà des problèmes de saturation.

Pierre-Antoine Tiercelin précise que la question des déplacements devra être traitée à une échelle plus large dans la mesure où la construction de 35 000 logements est inscrite dans le schéma de cohérence territoriale (SCOT) mené par le Syndicat intercommunal du Val d'Oise (SIEVO). Toutefois en ce qui concerne la saturation du réseau viaire de Puisseux et les effets induits par les projets de Marly, de nouvelles infrastructures sont envisagées qui seront présentées dans un instant.

Etude Egis-Rail sur le RER D

L'étude menée par Egis-Rail ne tient pas compte du récent cadencement. Les chiffres présentés ne paraissent pas fiables au regard des participants. Les participants témoignent de la difficulté à prendre le RER D depuis le cadencement. Depuis son instauration, le nombre de trains a diminué et le temps de trajet s'est allongé pour deux raisons :

- *Le train est omnibus, il dessert toutes les gares, la fréquentation des rames continue à augmenter au-delà de Garges-Sarcelles contrairement à ce qu'indique l'étude ;*

- *Il y a plus de monde dans les rames, le temps de descente et de montée à chaque gare a augmenté.*

Le soir, dans le sens Paris-Louvres, les rames sont bondées, l'accès au RER dans les gares parisiennes est très difficile et le trajet dure environ ¾ d'heure. Ce que ne montre pas l'étude.

Un tour de table est lancé sur les conséquences du cadencement : y-a-t-il une amélioration ou une dégradation ?

- *Durant les heures de pointes, la fréquence du passage des trains est de 15 minutes, 30 minutes en heures creuses. La fréquentation des RER le soir et le matin est différente.*
- *Les trains sont plus lents car il y a plus de gares desservies, ils sont aussi plus fréquentés, les plateformes et les rames ne sont pas conçues pour gérer cet afflux. Il faudrait fluidifier la circulation des usagers sur les quais.*
- *Il n'y a pas d'accès pour les personnes à mobilité réduite ou pour les poussettes dans la nouvelle gare de Louvres. L'usage de vélo, ou poussettes implique une utilisation plus importante de l'espace dans le RER D, qui n'est pas prise en compte dans la configuration des rames.*
- *Peut-on créer de nouveaux quais sur la ligne TER Picardie ?*

Sur ce dernier point, Pierre Antoine Tiercelin rappelle que le trafic TER Picardie répond aux nombreuses contraintes d'exploitation de la région d'origine et ne peut prendre en charge une partie du trafic francilien. Il y a peu de marges de manœuvre. Il faut chercher des solutions plus locales.

En conclusion, les études d'impact soulignent la saturation que pourrait atteindre le réseau avec l'arrivée de nouveaux habitants. Deux types de solutions sont proposés.

2. Une première solution à la saturation des modes de déplacements : construction d'infrastructures lourdes

Pierre-Antoine Tiercelin présente les projets d'infrastructure qui accompagneront le projet d'écoquartier.

- Le passage sous les voies ferrées de la RD 184 sera doublé pour le trafic automobile, et sera doté d'une piste cyclable. Les travaux les plus critiques auront lieu de nuit, afin de ne pas interrompre le trafic ferroviaire. Le maintien du trafic automobile a également été demandé. La livraison est prévue d'ici 4 à 5 ans, afin d'accompagner l'arrivée des premiers logements.
- Un franchissement des voies ferrées est prévu au niveau de Frais-Lieu. Il viendra se raccorder à la RD 317 au niveau du rond-point en cours de construction.
- Une connexion à la Francilienne est prévue au sud de Louvres. Elle servira notamment à gérer le trafic engendré par la future zone d'activités de la Butte aux Bergers et sa voisine du Bois du Temple à Puiseux.
- Dans ce cadre, l'ancienne route de Puiseux sera fermée, et détournée par une voie parallèle à l'ouest qui traversera la future zone d'activité.

Les participants s'interrogent sur la capacité des axes principaux (Francilienne, RD317) à résorber ce nouveau trafic : le trafic sur la RD317 est déjà très difficile à certaines heures de la journée.

3. La nécessaire évolution des modes de déplacement : la ville des courts chemins.

Dans la mesure où les infrastructures techniques n'absorberont pas l'augmentation du trafic à modes de déplacement constants, de nouvelles manières de se déplacer doivent être encouragées. Le principe de la ville des courts chemins consiste à favoriser les déplacements en modes doux et en transport en commun, en

diminuant la longueur des déplacements quotidiens. Un schéma de déplacement adapté a été élaboré en ce sens. Il prévoit notamment :

Le rapprochement du pôle de Roissy et la création d'un bus en site propre

L'aéroport de Roissy est le principal pôle d'emploi du secteur. Un des objectifs de l'écoquartier est de favoriser l'installation de salariés de Roissy, afin de limiter l'usage du RER D. Pour éviter une augmentation du trafic automobile, un bus en site propre (avec une voie dédiée sur certains tronçons problématiques) pourrait relier le pôle-gare à la plate-forme. Le tracé n'est pas encore fixé.

Les participants se montrent assez sceptiques quant à la faisabilité de ce projet. Il leur paraît difficile de réserver une voie de bus sur la Francilienne. Plusieurs tronçons du parcours semblent trop étroits pour y faire une voie supplémentaire. Ce projet étant une condition de la non saturation du réseau RER ou du réseau automobile des études plus abouties sont demandées.

Un participant propose de faire appel à Allo bus déjà en service à Goussainville.

Pierre-Antoine Tiercelin précise que la CCRPF et le conseil général du Val d'Oise mènent actuellement une réflexion afin d'étendre ce système aux villes de Louvres et de Puteaux-en-France.

Un participant s'interroge sur la probabilité que les nouveaux habitants travaillent à Roissy.

Pierre-Antoine Tiercelin précise qu'il convient avant tout de s'en donner les moyens. L'EPA a ainsi pris contact avec les entreprises de la plateforme qui cotisent au 1% patronal. Ce fonds qui permet la construction de logements sociaux pour les salariés pourrait être utilisé dans l'écoquartier. Les entreprises bénéficieraient de facilités de placement de leurs salariés sur certains logements. Une politique de déplacement ciblée grâce à la mise en place de plans de déplacement d'entreprise (PDE) serait un second levier.

D'autres pôles d'emplois proches de Louvres et Puteaux pourraient être concernés par l'écoquartier. Les participants les énumèrent : Parinor, Paris Nord 2, les entreprises Fedex, Carex, l'Oréal, DHL, l'hôpital d'Aulnay, etc.

Un schéma de déplacement organisé autour du pôle gare

L'ambition de l'écoquartier est de faciliter l'usage des transports en commun et des modes doux plutôt que de rendre difficile l'usage de la voiture. Ce changement de mode de vie doit se faire de manière volontaire. Le principe de la ville des courts chemins repose sur l'implantation de commerces à proximité des logements (mixité des fonctions), dans une ville plus dense afin de réduire les distances entre les différents quartiers de la ville. Cette organisation est assortie d'un plan de déplacement favorisant les modes de déplacement doux. Des pistes pour cyclistes et piétons sont créées, y compris au sein des quartiers, avec une hiérarchisation des voies.

L'actuelle gare deviendra un pôle de transport multimodal dans le cadre d'un contrat de pôle avec le Conseil Régional d'Ile-de-France. Le principe est de s'appuyer sur l'attrait de la gare RER pour faciliter l'accès à tous les modes de déplacement (voiture, vélos, RER et bus, etc.) tout en en faisant un pôle de vie proposant quelques commerces et services. Un parc-relais de stationnement sera construit dans ce cadre. L'Etablissement Public D'Aménagement de la Plaine de France prendra en charge le pilotage de ce contrat de pôle dont l'aboutissement est nécessaire au projet d'écoquartier.

Certains participants soulignent que ce parking-relais en silo semble inesthétique (« on ne va voir que ça »). Cette solution présente en revanche des atouts en termes de sécurité. Cette solution aérienne permet de s'assurer qu'il sera bien fréquenté.

Stationnement

Pierre Antoine Tiercelin interroge les habitants sur l'exemple du quartier des Marines, dans lequel le stationnement est regroupé par grappes, à l'écart des logements.

Cette disposition, qui permet de libérer des espaces de qualité à l'écart du trafic, présente certains défauts selon les participants : capacité insuffisante, localisation en cul-de-sac, impossibilité d'utiliser les garages pour d'autres usages (bricolage). Les habitants sont plus favorables à un garage individuel à proximité du lieu de résidence, facilitant le dépôt des courses par exemple. Une mixité des places de stationnements peut être envisagée : garages privatifs et collectifs.

Le nombre de places par logement envisagé n'est pas encore déterminé. Dans les documents d'urbanisme les plus récents, le nombre de places est modulé en fonction de la taille des logements ou de la surface construite. Les plus petits logements peuvent ne nécessiter qu'une place alors que trois sont requises pour les plus grands. Il ne peut être exigé la construction de plus d'une place par logement social mais cela ne signifie pas qu'il ne soit pas possible d'en construire davantage, comme s'en inquiète un participant.

Des évolutions dans les modes de déplacement sont-elles possibles ou utopiques ?

Cheminements piétons

Des contradictions sont soulevées : « Entre l'école de Puiseux et la cantine, les enfants se déplacent par le bus pour faire 200 mètres car le trajet est trop dangereux. »

Pierre Antoine Tiercelin explique le concept du *Pédibus*, mode de ramassage scolaire à pied, mis en place dans de nombreuses villes. *Les participants font remarquer que ce type de dispositif est efficace lorsque l'espace public est suffisamment large et sécurisé. L'école de la Fontaine Sainte-Genève n'est ainsi accessible que par des axes sans trottoirs où règne la loi du plus fort, tandis que le Hameau du Vert-Galant ou l'avenue de Graffenberg à Puiseux permettent des cheminements sécurisés. Une participante reconnaît ainsi avoir pu laisser ses enfants aller seuls à l'école à partir du primaire.*

Pierre-Antoine Tiercelin évoque des solutions de voirie partagée testées dans certains quartiers dans lesquels les voitures, vélos et piétons circulent sur le même revêtement, sans nivellement à l'instar de ce qui existe quartier de la Fontaine-Ste Geneviève. *Cette solution apparaît à l'heure actuelle dangereuse pour les habitants, qui rappellent que la voiture a toujours la priorité à Louvres et Puiseux mais certains soulignent que ce n'est pas l'idée qui est mauvaise mais sa mise en œuvre à Louvres où il n'y a pas eu de plantations et où la voiture a pris possession de l'ensemble de la voie.*

Utilisation du vélo

Le vol des vélos semble être un frein. Un participant propose de mettre en place un système de vélo en libre-service pour inciter les gens à l'utiliser davantage. Sur les grands axes, la circulation est souvent dangereuse. Il faudrait songer à relier Louvres-Puiseux au lycée de Saint-Witz.

Commerces

Actuellement, les habitants de Louvres et de Puiseux ne sont pas encouragés à aller dans les commerces de proximité. Le marché de Louvres est beaucoup trop petit, les habitants se rendent à d'autres marchés, dans les villes voisines de Sarcelles ou Goussainville. Il faudrait envisager de déplacer la marché sur le pôle Gare pour le dynamiser.

Conclusion

S'il existe de nombreux obstacles à une évolution significative des modes de déplacement, les participants soulignent que c'est faute d'avoir des espaces publics et une ville adaptée. L'intérêt pour la solution Allo Bus, le souci de bénéficier d'équipements et de commerces à proximité, la demande d'espaces publics agréables et sécurisés pour encourager l'usage du vélo et la marche à pied, correspondent à une réelle intention de diversifier les modes de déplacement.

Sujets abordés ne faisant pas partie du thème de l'atelier

- *Une participante témoigne de l'enthousiasme et de l'attractivité que peut susciter le projet d'écoquartier auprès de certains acheteurs. Cela peut valoriser le parc ancien.*
- *Il ne faudra pas reproduire ce qui a été fait pour la gendarmerie de Louvres, qui est peu accessible aux piétons.*

Dernier tour de table :

- *« Quand ont été faites les mesures pour le bruit ? »*
- *« Lorsque les travaux vont commencer la ville sera-elle vivable pour les habitants de Louvres-Puiseux ? »* Le bon déroulement du chantier est un critère pris en compte dans les études d'impact comme dans les « labels » écoquartier. Des mesures de protection mais également d'information seront prises. Si certaines nuisances ne pourront de fait être évitées, il est psychologiquement important de savoir quand elles débutent et finissent.
- *« Allez-vous améliorer la qualité de la voirie qui est très déformée à certains endroits à cause des camions poubelles, notamment à Puiseux. »*
- *« Pour limiter les nuisances sonores, pourquoi ne pas mettre en place des murs qui absorbent le son et le transforme en énergie ? »*
- *« Les tâches quotidiennes doivent être facilitées, pour cela la proximité des parkings est un point important. »*
- *« Pourquoi la zone industrielle n'est pas prise en compte dans le projet ? »*
- *« L'image du paysage de Louvres se dégrade. La place de la ZI doit être traitée. De plus la création d'un parking extérieur me paraît ne pas améliorer cette situation ». Pierre Antoine Tiercelin rappelle qu'un renouvellement de l'occupation de la ZI est prévu et sera encouragé.*
- *« Y aura-t-il qu'un seul axe pour relier anciens et nouveaux quartiers ? »* D'autres points de passage seront possibles.

Prochain ateliers :

Les ateliers ont tous lieu à l'école de la Fontaine Sainte Geneviève à 20 heures précises.

- 17 mars : atelier *programmation : quels sont les besoins d'une agglomération de 20 000 habitants en termes de commerces et d'équipements ?*
- 22 mars : atelier *environnement et durabilité*
- 31 mars : atelier *densité et formes urbaines*
- 8 avril : atelier *traduction spatiale du projet*
- 14 avril à 20h30 à l'espace culturel Bernard Dague : réunion publique de clôture.