

GROUPE PROJET PARTICIPATIF TRANCHE 4 ZAC PAUL CLAUDEL

3^e atelier Mercredi 27 janvier 2010 : Déplacements, équipements, vie de quartier.

Animation du débat par Iga DOLOWY avec :

A. LANDAIS, Amiens-Métropole
P. DEVISMES, Amiens-Métropole.

Après approbation du relevé de la semaine dernière, V. WADLOW présente le thème de cet atelier et les intervenants.

Iga DOLOWY souligne que les trois problématiques retenues pour cet atelier se croisent et que pour privilégier une vie de quartier la question des déplacements et des équipements se pose.

1) Intervention de Arnold LANDAIS : voir document.

Quelques éléments :

- mise en place d'un observatoire des équipements par la Métropole
- déséquilibre nord-sud en terme de fonctionnement urbain à corriger
- schéma temps de trajet acceptable pour la proximité : 10 mns tous transports confondus.

Equipements :

Interventions :

M. GALIGANI (Francas de la Somme) : A aucun moment, vous n'avez parlé des équipements indispensables pour créer une vie de quartier : locaux sportifs, m2 sociaux, structures pour les jeunes.

Il faut prendre en compte ces besoins dès le départ afin d'éviter de réparer ensuite les dégâts : problèmes avec les adolescents (cf. expérience à Elbeuf) ou d'installer les associations dans des locaux non adaptés. Il ne faut pas reproduire les erreurs de l'urbanisme des années 70 qui ont isolé les individus.

Si on veut que les habitants puissent se rencontrer, il faut un minimum d'infrastructures. L'humain est plus important que l'habitat.

Il faut mener une réflexion approfondie avec les habitants.

Cette réflexion sur la vie de quartier est à mener parallèlement avec celle sur les espaces publics.

❖ Quel type d'équipements ? Des pistes sont à explorer :

- locaux associatifs intergénérationnels
- situés dans un périmètre de 10 mns à pied, soit 700 mètres environ

- en rez-de-chaussée pour accès à tous
- en front de rue oui mais attention à ne pas y installer des activités perturbantes (bruit lié au regroupement de jeunes la nuit, activités bruyantes type skate-board, par ex ...)
cf. nouvelles constructions OPAC et SIP à Camon délaissées par les habitants
- penser à équilibrer les quartiers – à proximité il y a peu d'équipements : le centre de loisirs le plus proche est à Chateaudun, la crèche à Friant.
- *Services publics et services privés :*
 - montée en puissance des porteurs de projets privés (cf. logements adaptés pour les personnes âgées). La collectivité peut imposer le respect d'un cahier des charges
 - des salles peuvent être partagées : en journée par des entreprises, le soir par des associations (notion d'économie d'espace)

- « *l'utopie au pouvoir* »

Selon M. GABBADINI, on ne vit pas spontanément ensemble.

Il envisage deux possibilités s'il est possible de rêver :

- Soit on crée des équipements
- Soit on donne les outils à la population pour qu'elle crée cette vie de quartier elle-même : élaboration d'un projet, mise à disposition de l'espace nécessaire, d'un budget, de professionnels pour réaliser le projet artistique ou culturel ou jardins ouvriers...

V. WADLOW prend en compte cette proposition, tout en reconnaissant que la collectivité est dans l'obligation d'imposer un cadre pour financer de tels projets (statut associatif par exemple).

M. DANIEL rétorque que le statut de Société d'Intérêt Coopératif est idéal dans un tel cas.

Iga DOLOWY partage cette remarque et indique qu'il peut être intéressant de conserver des espaces sans usage préalable, charge aux habitants ensuite d'en prévoir l'usage : jardins partagés, zones de rencontres avec barbecues, espaces pour adolescents...

Mme COTTINET qui habite Paul Claudel souligne que les espaces verts de Paul Claudel sont utilisés par les enfants de la résidence Blanchard.

- *Ouverture/fermeture :*

F. DUIGOU estime que la ZAC Paul Claudel est trop renfermée sur elle et que cela pose un problème d'accessibilité. Est-il prévu d'aménager les voiries pour y entrer ?

V. WADLOW compare cette ZAC à celle de la Vallée des Vignes, refermée sur elle-même. N. LAVALLARD rétorque que les réflexions menées lors de la création de cette ZAC étaient justement d'éviter que cette ZAC ne devienne un déversoir automobile et qu'il fallait favoriser la tranquillité des riverains.

Contradiction, pointée par V. WADLOW, entre le besoin de calme et d'ouverture qui devra être réglée par l'urbanisme.

Commerces :

- J.F. LIQUIER pose la question des seuils de population nécessaires pour la vie des équipements qu'ils soient publics ou privés. Il se réfère aux exemples du centre commercial Pierre Rollin qui vit bien et de celui de Chénier où la plupart des commerçants sont partis et où il est difficile de maintenir une boulangerie sur place. Il estime qu'il faut regrouper Paul Claudel et Intercampus : c'est la seule façon de dépasser les seuils. Il défend la place du café, qui joue un rôle important dans la vie de quartier.

Contradiction, pointée par V. WADLOW, entre les souhaits des habitants qui veulent un commerce près de chez eux mais vont au supermarché plus loin en voiture ! Vaut-il mieux un centre commercial plus fort sur Intercampus (sur la zone de chalandise, en lien avec le TCSP) ou des cellules qui risqueraient de rester vides à Paul Claudel (cf. cellules murées route d'Abbeville).

Avis de M. LAURENT, Chambre de Commerce :

Pour qu'une activité fonctionne, il faut la financer. Pour les activités privées, il faut des clients. Pour qu'il y ait des clients, on ne peut échapper à la centralité. Sinon ça ne fonctionnera pas ; toutes les études de marché le recommandent.

Souligne la présence à proximité d'Intermarché et de Ed.

Si on veut une zone commerciale à P. Claudel, il faut accepter des traversées et des parkings.

Cette zone a tout intérêt à être positionnée le long de l'axe TCSP.

Pour que le TCSP soit structurant, il faut aussi renforcer sa centralité en y prévoyant les commerces et éventuellement les services.

Hypothèses évoquées :

- repositionner le marché bio actuellement à l'I.M.E.
- une halle au frais
- réutiliser le restaurant de France-Télécom : en faire une salle polyvalente ? un bar-brasserie qui pourrait être utilisé tant par les salariés de France-Télécom ? Le problème est, indique Iga DOLOWY, que la réhabilitation de tels bâtiments coûte plus cher que la construction d'un bâtiment neuf moins énergétivore.
- le « quick » est la version moderne du café : comment rendre le « quick » plus urbain ?

V. WADLOW indique que cette première hypothèse avait été émise lors des ateliers Intercampus.

Il s'avère, au terme des réflexions des uns et des autres, impossible de développer des équipements **et** des commerces sur Intercampus et sur Paul Claudel. Que privilégie-t-on : une zone commerciale à Intercampus et des équipements sur Paul Claudel, utilisables par tous ? Si oui, lesquels ? Comment crée-t-on de la vie de quartier s'il n'y a pas de commerces ? Quelle répartition entre les équipements structurants : gymnase, salle culturelle (à intercampus ?) et les équipements de proximité pour la vie quotidienne (Paul Claudel ?) ?

Iga DOLOWY souligne qu'on pourrait imaginer de réaliser un seul quartier au lieu des 2, car géographiquement on est dans une zone de 700 mètres, traversable en 10 mns. Pour cela, il est nécessaire que la rue Jean Moulin ne soit pas une barrière entre Intercampus et Paul Claudel.

Quel projet rue du 14 juillet 1789 ?

M. WEMAERE défend la position d'apporter de l'activité économique en bord de rue et de l'habitat en arrière.

Il n'est pas prévu d'évacuer l'activité économique de cette voie. Mais, comme dit plus haut, il y a déjà de l'activité dans la zone Vallée des Vignes. Cela nécessiterait aussi d'aménager cette voie qui est très large en zone 30 ?

M. GRARD de France-Télécom confirme que les locaux techniques resteront sur place et qu'il n'y a, pour l'heure, pas de déménagement en vue avant au moins 20 ou 30 ans (en fonction des avancées technologiques).

2) Intervention de Patrick DEVISMES : voir document.

Depuis un certain nombre d'années, le secteur sud de la ville a bénéficié de nouvelles activités :

- le pôle des cliniques rue Alexandre Dumas,
- la Vallée des Vignes
- le développement du pôle commercial sud
- le regroupement des hôpitaux au pôle hospitalier sud

De ce fait, la circulation tend à la saturation et la situation ne peut que se dégrader avec les nouvelles ZAC en progression. Aussi, la Métropole a pris l'initiative de faire réaliser une étude générale relative aux déplacements et à l'urbanisme dans le secteur ; le périmètre va de la route de Rouen à la rue St-Fuscien, des boulevards intérieurs à la rocade sud.

L'entrée de ville, avenue du 14 juillet, est une des deux entrées principales et comptabilise 30 000 véhicules/jour. La route de Paris en recueille 15 à 16 000 par jour.

Le réseau de transports en commun a un réel besoin d'être restructuré.

La circulation

M. LIQUIER estime que c'est une aberration de passer d'une 2X2 voies à 1X1 voie route de Paris ; cela crée des encombrements. Ne pourrait-on pas dévier la circulation par un sens unique de la rue St-Honoré ? P. DEVISMES rétorque que cela a déjà été étudié et que c'est impossible au carrefour Royal Tanks.

Iga DOLOWY fait remarquer que l'entrée avenue du 14 juillet donne l'impression d'être encore sur une autoroute.

Pour M. WEMAERE, Amiens est une ville entourée de champs de betteraves. Il estime que lors des vacances scolaires, on circule très bien et demande quelles mesures vont être prises pour empêcher les voitures d'entrer en ville ?

L'objectif de réalisation d'un TCSP c'est aussi que les voitures n'entrent plus en ville ou le moins possible.

Pour M. DANIEL, il faut que les habitants aillent prendre les transports en commun par des voies sécurisées piétons/vélos.

Iga DOLOWY s'interroge enfin sur le dimensionnement des artères et prend l'exemple de l'allée du Soulier de Satin qui a 7 m de large et l'ensemble intégrant les voies piétonnes et cyclistes 30 mètres. Y-a-t-il un réel intérêt de séparer le flux des voitures et des 2-roues ? Sur ces voies très larges, la vitesse est accrue.

N. LAVALLARD rétorque que ce sont les associations qui ont demandé des pistes cyclables.

F. DE FLEURIAN interroge : Quelle philosophie de l'urbanisme mettons-nous en avant ? La politique de déplacements touche au modèle de fonctionnement de la ville. L'espace public ne peut être valorisé par du bitume. 3 bus équivalent au transport et à l'occupation de l'espace de 550 voitures en mouvement. Il faut aussi savoir qu'une voiture circule en moyenne 5 % de son temps.

Le modèle de la ville aujourd'hui diffère de celui des années 50 et diffèrera de celui dans 20 ou 30 ans. Il faut modifier nos schémas de pensée quant à la place de la voiture.

Un des enjeux à venir de toute politique de déplacements c'est aussi de renverser la place des modes de transport aujourd'hui. Moins de voitures c'est aussi moins de bruit, moins de pollution.

Stationnement et espace public :

F. DUIGOU indique que les garages des maisons individuelles dans la ZAC Paul Claudel sont souvent utilisés comme lieu d'entrepôt ou de bricolage et la (ou les) voiture est garée à l'extérieur. Il faut penser mieux et autrement les espaces de stationnement (parkings en souterrain). Il ne faut pas que ça « pourrisse » l'espace public. L'allée des Hayettes qui est le seul espace public fonctionne bien. Mais il y a un manque cruel d'espace public.

Iga DOLOWY fait remarquer que le coût de construction d'un garage équivaut à celui d'une chambre de 12 m², soulignant qu'un garage consomme du point de vue énergétique beaucoup car mal isolé.

P. GENDRE ajoute que le garage gâche l'aspect extérieur et qu'il faut faire évoluer les clients.

M. BREUVARD estime que le garage n'est pas obligatoire mais une place de stationnement pour chaque construction individuelle est nécessaire. « la voiture est tout sauf un investissement ». Les acheteurs sont encore très attachés à avoir cette place ; si on leur offre une solution alternative, les mentalités peuvent changer.

Il faudra revoir les normes de stationnement liées aux permis car actuellement on est obligés de créer des parkings plus que de besoin. L'offre est supérieure à la demande en location ou en vente. La première obsession, lors de la présentation des permis, des habitants c'est la place de stationnement. C'est une bonne solution de proposer du parking en sous-sol pour les collectifs mais pour les constructions individuelles ce sera plus difficile. Pour les logements intermédiaires, un parking peut être commun à plusieurs. Il faudra aussi prévoir un parking visiteurs à 100 ou 200 mètres.

N. LAVALLARD indique que des gens déménagent du quartier car ils ne peuvent se garer le soir. Elle défend aussi l'idée de places de stationnement proches des habitations pour les infirmières, descendre ses courses...

E. SOUFFLAY est favorable à des garages en silo, des poches de stationnement avec des parkings visiteurs.

Selon V. WADLOW, l'espace public dédié au stationnement n'est plus un lieu de rencontre. On a vidé l'espace public de sa fonction sociale pour y mettre la voiture.