



LA LETTRE DU CAUE77 N°4 - DÉC. 2016



LA MOBILITÉ AU SERVICE DES SEINE-ET-MARNAIS



Jérôme Guyard
Maire de Saint-Fargeau-Ponthierry,
Conseiller départemental du canton
de Saint-Fargeau-Ponthierry,
Président du CAUE77

Les lieux de la mobilité, chemins, routes, voies ferrées, voies d'eau, etc. ont dessiné la forme des villes, des campagnes, toutes les implantations humaines sur notre département. Les moyens et qualités de cette mobilité déterminent en grande partie l'attractivité des territoires et nécessitent des ajustements réguliers pour tenir compte des évolutions de trafics, de comportements, des attentes en matière de confort, de sécurité, etc.

Sans ces ajustements, la mobilité ralentie, bloquée, ou simplement vécue négativement, devient une « mobilité

subie », et le mouvement s'inverse, les pertes s'accumulent : délocalisation des entreprises, fuite des cadres, baisse de fréquentation touristique ou commerciale, pertes d'image, etc.

Comment éviter cette spirale négative ?

Par un questionnement permanent des conditions et qualités de cette mobilité, lorsque tout va encore bien, que le mal n'est pas devenu chronique. Par la méfiance vis-à-vis des solutions « miracle ».

Par la recherche de solutions de plus en plus diversifiées, à adapter à chaque contexte, réalistes en terme de mise en œuvre et de gestion.

Par l'expérimentation de dispositifs ayant fait leur preuve dans des contextes similaires.

Par l'ouverture d'esprit vis-à-vis des évolutions radicales qui surviennent et remettent en cause les évidences...
Le CAUE77 avec tous les professionnels de l'aménagement peuvent vous aider dans ces différentes phases de diagnostic, de conception, de réalisation.

Bonne lecture,
et très bonnes fêtes de fin d'année. ■



MOBILITÉ SUBIE, MOBILITÉ CHOISIE EN ILE-DE-FRANCE

Parler de la mobilité c'est s'exposer presque toujours à être en retard d'un constat. Un sujet évolutif, difficile à saisir dans sa globalité. Malgré cette difficulté, des études très fouillées peuvent aider à orienter des politiques sans risques majeurs d'obsolescence accélérée. C'est le cas de l'ouvrage publié par la documentation française ***La ville cohérente, penser autrement la proximité.***

En s'appuyant sur des résultats d'enquêtes minutieusement « décortiqués » les auteurs présentent des constats pouvant aider à dessiner les territoires de demain. Le plus irréfutable concerne sans doute la proche banlieue parisienne. C'est là que le déficit de logements locatifs ou en accession est le plus criant, (environ 200 000 logements selon les auteurs), où une réponse aux manques actuels permettrait d'apporter un début de solution à de multiples problèmes, de quantité, de transports publics, de conditions de vie, etc.

Ce constat conduit à un autre : la construction en hauteur est la seule permettant d'apporter une réponse adaptée quand le foncier est rendu rare par des règles d'urbanisme « protectionnistes ». Dans cette hypothèse de densification de la proche banlieue, la Seine-et-Marne a la chance de pouvoir proposer autre chose, un cadre de vie encore préservé à condition qu'on en fasse un projet, pas seulement un héritage. Un cadre de vie pouvant accueillir les emplois manquants, ce qui réduirait radicalement le problème de la mobilité subie. Une conclusion « facile »... comme un conte de Noël qui approche... ■

Bertrand Deladerrière, Directeur



Proximité spatiale (bureaux, logements, commerces, services, loisirs, etc.), ou comment réduire la mobilité subie avec une programmation diversifiée dans un cadre attractif (bord de Seine à Issy-les-Moulineaux).

Extraits de l'ouvrage

La ville cohérente, penser autrement la proximité

Emre Korsu, Marie-Hélène Massot, Jean-Pierre Orfeuill,
La documentation française, Paris 2012, 167 pages.

Mobilité subie

Concentration de l'emploi et « mauvaise » localisation des logements

« Les communes dont le bassin d'habitat est uniformément cher sont très peu nombreuses (27 sur les 1300 communes franciliennes, soit 2,1 % de l'ensemble) mais ce sont des communes centrales et très denses en emploi (33 % de l'emploi francilien). Pour 46 % des ménages éloignés de leur lieu de travail, c'est dans une de ces communes que se trouve l'emploi. C'est donc pratiquement la moitié des ménages éloignés de leur lieu de travail qui sont dans une situation où des logements à prix modestes ou même moyen sont particulièrement rares dans le voisinage de leur lieu de travail. D'un autre côté, 1 118 communes franciliennes, parmi les moins chères d'Ile-de-France, ne représentent que 37 % de l'emploi régional. »



Coûts cachés et conditions de vie

« En Ile-de-France, 42 % des actifs travaillent à moins de 5 kms de leur domicile, 65 % à moins de 10 kms » (recensement 1999), mais les trajets quotidiens de plus d'une heure représentent 21% de ces trajets domicile-travail. (...) Les coûts cachés des migrations longues (sur les budgets familiaux) imposent des conditions de vie qui ne se révèlent acceptables que sur certaines tranches précises de la vie. »

ZACO retardé
ZICO 18:06
Une coupure électrique
circulation. Prévoir un
direction du nord jusqu'



Selon une enquête récente de cadremploi, 80% des cadres franciliens souhaiteraient quitter la région. En cause, le temps perdu dans les transports pour 70% des sondés (dont 2/3 vivent en banlieue).

44% ont un temps de transport supérieur à une heure et demie par jour.

Ainsi, la proximité d'une ville ayant une offre exceptionnelle en matière culturelle, de soins, de services, d'enseignement supérieur, etc. ne parviendrait pas à susciter plus d'engouement ? Serait-ce parce que cette offre est



vécue comme en partie inaccessible, que les différents aspects de la vie quotidienne hors travail (achats, soins, scolarités, sorties, loisirs, etc.), en grande partie liés à la mobilité et ses différentes caractéristiques (durée, confort, coût, sécurité, etc.), finissent par rendre « la région » insupportable ? Des enquêtes complémentaires mériteraient d'être menées...

Transports publics et densité

« L'usage des transports publics est 10 fois plus faible en Europe qu'en Asie, à niveau d'offre égal par personne, du fait d'une dissuasion plus forte de la voiture (moindre offre de stationnement sur les lieux de travail, taxes sur l'achat de véhicules, péages urbains), ce qui conduit à un usage des transports publics plus intensif et plus large. (...) Ainsi l'usage du transport public coûte dix fois moins cher que l'usage de la voiture pour un métropolitain d'Asie développée. (...) Le rapport n'est que de quatre à cinq pour un européen. La performance du transport public est d'autant meilleure que la ville accepte une forte densité et une forte centralité des emplois. »

Réduction du trafic automobile

« En Ile-de-France diriger 9% de l'emploi vers des régions pauvres en emploi et 4% de la construction neuve de logements vers des zones pauvres en logements, réduirait de 35% le trafic automobile »



Mobilité choisie

C'est parmi les ménages résidant à Paris et en petite couronne, lieux denses a priori favorables à toutes les proximités que les « mal localisés » sont les plus nombreux, tandis que c'est en grande couronne, à l'extérieur de l'agglomération de Paris que le cas est le moins fréquent. Le cas des ménages qui ont leur lieu d'emploi dans la banlieue lointaine mais qui restent à Paris parce qu'ils valorisent tout particulièrement les aménités spécifiques à la capitale explique sans doute en partie la part élevée des « mal localisés » parmi les ménages parisiens.

L'arbitrage qui conduit à l'éloignement est là d'une autre nature : l'élément déterminant est moins la contrainte économique qu'une forte préférence pour un cadre de vie précis qui l'emporte malgré le coût élevé de ce choix en termes de budget-logement et de budget-transport. (...) Ici on a affaire à des ménages qui font passer leur goût pour un cadre avant toute autre préférence en matière de logement et qui sont disposés à supporter le surcoût qu'impose ce choix (...) on est là plus dans un cadre de « mobilité choisie ». ■

Les logements qui manquent : du collectif privé en location

« Les logements manquants sont essentiellement des logements en location, et notamment dans le secteur privé : le locatif privé représente en effet à lui seul, pratiquement la moitié des logements manquants (44%) tandis que le locatif social en représente un peu plus d'un quart (28%).

Les logements en propriété représentent 28% de l'ensemble des logements déficitaires : il s'agit presque exclusivement de logements en collectif. »

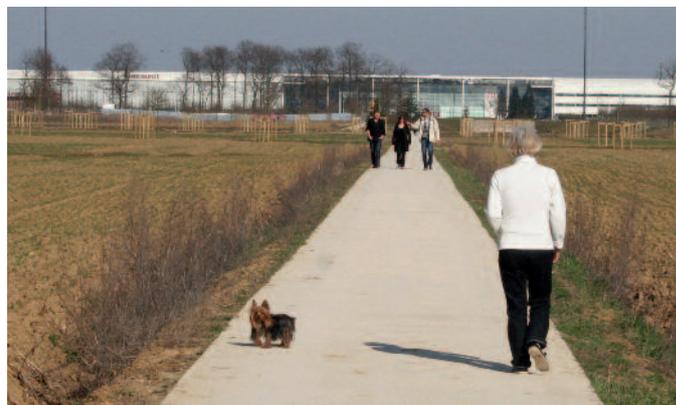


Les logements en propriété représentent 28% de l'ensemble des logements déficitaires : il s'agit presque exclusivement de logements en collectif. »



Les mobilités pédestres urbaines quels enjeux pour l'urbanisme et l'aménagement de l'espace public ?

Synthèse de quelques-uns des propos de Jérôme Monnet, Professeur d'aménagement et d'urbanisme à l'Université Paris Est Marne-la-Vallée, intervenant lors de la première « matinée d'études » du cycle 2016/2017 « Nouvelles proximités : mobilités, énergies, matières », consacrée aux enjeux et aménagements des mobilités locales et co-organisée par le CAUE 77 en lien avec les établissements d'enseignements supérieurs (EAV&T, UPEM, DGU, ENPC, EUP, AUSser, Lycée A. Chérioux). (Retrouvez l'ensemble des interventions sur CAUE77.fr à la rubrique « Galerie vidéos », thème « Conférences ».



Jérôme Monnet nous invite à regarder la marche en milieu urbain comme un nouvel outil de création de l'espace public, d'animation de la rue, de conception des projets urbains. Il nous aide à comprendre ce mode de déplacement et à l'analyser pour en déduire de nouvelles pratiques d'urbanisme, tournées vers l'observation des usages, pour enfin nous révéler les enjeux de sa prise en compte pour une ville conviviale, respectueuse des trois piliers du développement durable.

- 100% des déplacements sont nécessairement faits à pied car tous les modes de déplacement engagent la marche à plusieurs reprises.
- La « mobilité pédestre » est un objet plein de paradoxes parce que tout le monde la connaît, et comme tout le monde la connaît, on pense ne pas avoir besoin de la connaître, et donc on ne la connaît pas...
- En terme de stationnement la marche est le seul mode de transport qui n'abandonne pas son véhicule et n'occupe pas l'espace public inutilement pendant 90 % du temps.

- Il faut différencier la marche de déplacement et la marche de loisirs, la première n'a pour but que de relier un point à un autre.
- Le marcheur est le sujet actif de son bien-être, mais il est aussi producteur « d'urbanité », par sa présence, sa marche dans la ville.

■ Il y a un frémissement en faveur de la mobilité pédestre, mais contredit par la façon dont on continue d'aménager la voirie au détriment de l'espace public. À titre d'exemple la fabrication des carrefours : les conducteurs de véhicules sont systématiquement privilégiés par rapport aux piétons qui doivent faire tous les efforts, comme par exemple le contournement des giratoires.

■ Dans les permis de construire, les projets urbains, il n'y a pas encore l'idée que les façades des bâtiments puissent avoir une porosité, une perméabilité qui contribuent au confort des usagers des trottoirs. Trop de bâtiments créent une micro-climatologie, des impressions d'inconfort physique, psychologique.

■ Toutes les attentions se concentrent toujours sur le même type d'espaces, les espaces les plus marchés, les centres villes, les centres commerciaux, touristiques, etc. Or, on ne changera pas grand-chose au fonctionnement de la ville par la marche et grâce à la marche, si les efforts ne portent pas sur les 80 % restantes du tissu urbain qui concernent 80 % de la population, celle où 85 % des voitures sont utilisées par une personne seule.

L'enjeu majeur c'est donc de développer l'accessibilité pédestre là où il n'y en pas du tout aujourd'hui. La promotion de la marche est une reconquête à organiser avec méthode. Il faut partir des zones les plus marchées et s'inscrire dans une logique d'extension avec une vision stratégique.

■ La marche n'est pas juste un mode de déplacement, elle est un mode d'existence. Aussi, comment ne plus raisonner en terme « d'espace de déplacement », de voirie, mais d'espace public, et comment les urbanistes, les architectes, les paysagistes se dotent-ils de la capacité d'observer les situations et les usages pour faire évoluer les formes urbaines ? ■

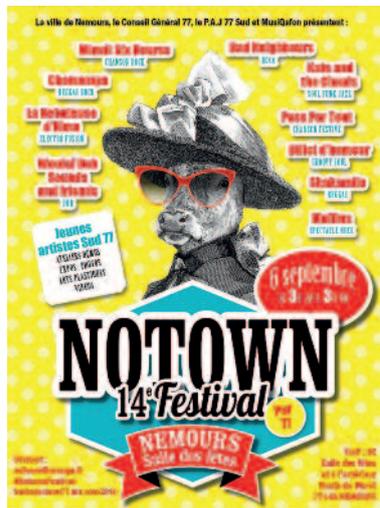
Marianne Souq, paysagiste

UNDERGROUND CAFE centre socio culturel itinérant, une alternative aux mobilités

Dans le Sud 77, le succès du Musibus, scène musicale mobile qui se déplace de village en village n'est plus à démontrer. L'initiative en revient à l'association MusiQafon fondée par Thierry Boccanfuso qui mène depuis 2010 dans cette région du Gâtinais une action culturelle et artistique à l'adresse des habitants de tous âges. Point d'orgue de l'action : un rendez-vous événementiel annuel dénommé le Festival Notown. Thierry Boccanfuso professeur des écoles animé de la volonté de rompre l'isolement des villages veut aller plus loin. Il a eu l'idée de créer un espace itinérant répondant davantage aux besoins de cohésion sociale des populations les plus isolées en terme de transport et les plus démunies en offre culturelle et tissu associatif.



Ainsi est né en octobre 2015 *Underground Café* avec son bar, sa bibliothèque, sa discothèque, ses ateliers d'informatique, de cuisine, d'écriture... au service des habitants. Il s'agit d'un grand bus anglais à deux étages acheté 30 000 euros, moitié par Thierry Boccanfuso, moitié par la Fondation Transdev. En mai 2016 après six mois d'existence, une vingtaine de communes du Sud 77 avait déjà sollicité l'accueil du bus socio-culturel itinérant. Deux fois par semaine, le bus se pose au milieu d'un village entre 17 et 22 heures, et devient le support et vecteur d'expressions tant individuelles que collectives. Le bus accueille, jeunes et moins jeunes, moyennant la participation annuelle symbolique de 1 euro pour un rendez-vous de votre club d'échec ou de tarots, des répétitions de vos morceaux de musique ou pas de danse, un atelier créatif proposé par votre association, ou/et tout simplement pour se retrouver entre amis au coin bar, au niveau bas du bus, pour déguster la Gâtine, la bière locale. Le bus vous ouvre sa vinylothèque, riche de 1 000 albums des années 20 à nos jours, idem



QUELQUES CHIFFRES... EN AUGMENTATION
450 adhérents fin mars 2016 -
20 communes visitées
2 jeunes embauchés en service civique
2 emplois d'animateurs en contrats aidés

pour sa bibliothèque avec son espace enfants à l'étage du bus anglais. *Underground Café* c'est aussi le lieu potentiel d'information et de relais pour les familles et les jeunes. Sous parrainage de la CAF77 et de la mission locale de la Seine et du Loing, une aide est apportée au montage de projets citoyens intergénérationnels. « *Le succès de notre bus prouve non seulement que la population est en demande d'activités pour favoriser les rencontres et les échanges mais aussi que les habitants veulent être acteurs, s'investir dans les projets qui les concernent (...). L'Underground Café sera avant tout ce que la population en fera* » témoigne Thierry Boccanfuso fondateur et directeur de l'association MusiQafon.

L'idée de faire évoluer un lieu multiculturel et multifonctions dans un bus qui va à la rencontre des villageois isolés a été encouragée par la Fondation Transdev qui subventionne les initiatives offrant des solutions de mobilité innovante et économique prenant en compte les conditions sociales des usagers. « *Underground Café est une façon de créer du lien physique au sens de désenclavement en même temps que du lien social* » déclarait en mars 2016 Christian Delaveau directeur du réseau Transdev de Nemours. Il poursuivait « *en ce sens, ce projet qui pourrait inspirer d'autres territoires ruraux méritait le soutien (financier) de la Fondation Transdev* ». ■

Dominique Bonini, architecte urbaniste

Contacts : MusiQafon

66 rue de l'hôtel de ville
77890 BEAUMONT DU GATINAIS
06 88 16 51 87 notown@orange.fr

Sources :

- Fondation Transdev
- *La République de Seine-et-Marne* du 18 janvier 2016
- Rubrique « je donne » du samedi 7 mai 2016 France 2
francetvinfo.fr/france/culture-un-bus-va-a-la-rencontre-des-villageois-isolés.fr





Comment planter des arbres dans les règles de l'art

Retour en image sur l'ArboVisite organisée par le CAUE77 sur le thème « Comment planter des arbres dans les règles de l'art » sur le mail du Champivert à Crouy-sur-Ourcq, mardi 22 novembre 2016.

Après l'accueil par Madame la Maire, Maria-Christine Goossens, une demie journée aura à peine suffi pour aborder ce qu'il y a à dire concernant l'art et la manière de planter des arbres. Deux arbres plantés en 4 heures, autant dire que beaucoup de conseils, d'échanges, de questions auront été abordés autour des fosses de plantation, sur le choix des essences, des plants en pépinière, les différents types de végétaux, la préparation des fosses de plantation, l'habillage et le pralinage du système racinaire, la mise en forme de la cuvette d'arrosage, le plombage, le tuteurage, le paillage, l'entretien des premières années, la relation maître d'ouvrage-maître d'œuvre, etc... Tout ce savoir a été dispensé sur le terrain, les bottes aux pieds, à plusieurs voix, passionnées et complémentaires avec notamment Joël Chatain, paysagiste concepteur du projet,



Christophe Baubant, des pépinières Chatelain installées à Roissy (pépinières-chatelain.com) fournisseur des arbres, Augustin Bonnardot, forestier arboriste au CAUE77, et Claude Guinaudeau, ingénieur horticulteur et expert internationalement reconnu accompagnant depuis des décennies les plus grands maîtres d'ouvrage dans leurs stratégies de végétalisation (SNCF, sociétés d'auto-

routes, Disneyland Paris), consultant de la FAO pour des programmes de plantation en Afrique et en Chine, maître d'œuvre associé à des architectes parmi les plus éminents, (Renzo Piano notamment).

Les employés communaux ont pu mettre en œuvre dans le même temps tous les conseils donnés au cours d'une demie journée exceptionnellement dense. ■



PROCHAINE MATINÉE D'ÉTUDES à l'école d'architecture de la ville et des territoires de Marne-la vallée - grand amphithéâtre. Pour les habitants, après le poste « déplacement », ce sont les dépenses énergétiques qui grèvent les budgets familiaux. Quelles innovations individuelles ou collectives propres à réduire l'usage des énergies fossiles ?

L'après-midi d'études du jeudi 23 février 2017 apportera des illustrations, par exemple de mise en place de mini-réseaux de chaleur ou encore de fermes photovoltaïques... et abordera la question des territoires qui s'orientent vers l'autonomie énergétique.



Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de Seine-et-Marne
27 rue du Marché – 77120 Coulommiers
Tél. : 01.64.03.30.62 – Courriel : caue77@wanadoo.fr
Site web : www.caue77.fr
Conception graphique et réalisation : Juliette Tixador
juliettetixador@free.fr

Cette lettre est envoyée par mail et en version papier en édition restreinte. Pour la diffuser plus largement, merci de nous adresser par mail vos suggestions de destinataires.