

Espace public & PAYSAGE

Conception, réalisation et gestion des espaces verts et des aménagements urbains



De petits espaces publics autrement

Matériel & Espaces verts 58



La fauche facile à bout de bras !

Parcs & jardins 47



La seconde vie du parc du château de Maisons

Sols urbains 72



Toiture végétalisée : le substrat, un élément clé

Faire vite, bien et pas cher !

C'est le principe de la démarche PEPA (Petits Espaces Publics Autrement), initiée par les services techniques de la Ville de Montreuil (93), pour résoudre les problématiques rencontrées (dégradations, insécurité...), cibler de nouveaux usages et s'adapter à des réalités économiques difficiles.



Aujourd'hui, le Carrefour des 7 Chemins donne la priorité aux piétons en élargissant les trottoirs et en réduisant les rayons de giration.

La tâche est complexe ! Aujourd'hui, il est demandé aux collectivités d'investir pour répondre aux enjeux multiples de la ville durable (sécurité des piétons, développement des pistes cyclables, prospérité des espaces verts rafraîchissants et capteurs de carbone...) alors que leurs capacités financières se retireignent, se détériorent diront même certains responsables de service. Alors comment s'y prendre ? Voilà une question qui mérite d'être posée. "En s'engageant dans une démarche PEPA" répond Sébastien Couvillers, chef de projet à la direction espace public et mobilité de Montreuil. "Elle consiste à requalifier une rue, des trottoirs ou bien un carrefour en moins d'un an, après consultation ciblée des habitants ; le tout, en investissant moins de 150 000 euros en moyenne par secteur". En clair, la démarche PEPA programme des opérations pertinentes, au regard de la qualité d'usage de la ville, mais modestes par leur ampleur et leurs coûts, et implique directement les habitants des quartiers (14 au total, regroupés en 6 secteurs). Depuis les premiers projets lancés sur ce principe en 2013, près de 30 sites ont été transformés. Les derniers en date sont identifiés dans le cadre de budgets participatifs de la Ville, qui représentent environ 5 % de l'enveloppe totale d'investissement, soit 1,5 million d'euros/an.

A l'écoute des riverains

L'innovation de la démarche réside, comme évoqué précédemment, dans l'implication des habitants, qui font remonter leurs idées par courrier ou via les antennes de vie de quartier. Les agents des services techniques, qui connaissent parfaitement le territoire urbain sur lequel ils évoluent, font également part des problématiques rencontrées aux élus. En toute objectivité, cela permet de recenser les sites qui présentent des dysfonctionnements : vitesse accrue des véhicules, espaces piétons restreints, mobilités douces et aires de jeux absentes, arbres trop peu présents... Quand le site d'intervention est choisi par les élus, qui restent les seuls décisionnaires, une phase de diagnostic commence, afin de repérer finement les enjeux et ainsi améliorer ce qui doit l'être. Les habitants, concertés lors de réunions publiques, expriment leurs souhaits. A la suite de quoi, un comité de pilotage élabore un scénario, présenté ensuite à la population qui vote en ligne.

"La démarche prouve aux habitants qu'ils ont la main mise sur la physionomie de leur quartier et qu'ils sont écoutés" indique le chef de projet. "Ils apprécient aussi les délais assez courts des travaux, moins contraignants que ceux imposés par des projets plus importants dont ils ont du mal à voir la fin" ajoute-t-il.

Par ailleurs, la relation directe entre la qualité de l'entretien et la pérennité des aménagements n'est plus à faire. C'est pourquoi, la démarche PEPA implique les services techniques (voirie, espaces verts, propreté...) en amont des projets afin de s'assurer de la faisabilité des opérations d'entretien et de leur intérêt. Toutes les démarches PEPA font aussi l'objet d'un bilan post-aménagement afin de valider ou non certains équipements.

Approche globale

A travers les démarches PEPA, plus question de répondre à des problématiques au coup par coup, mais de façon globale et réfléchie en associant la sécurité, le confort, le bien-être... Sans oublier la circulation automobile, désormais limitée dans tous les cas au strict nécessaire. Soit tout l'inverse des priorités urbaines des grandes villes au cours du siècle précédent, y compris à Montreuil, où la voiture guidait en majorité les aménagements. "Aujourd'hui, ce sont les piétons, les vélos et la nature urbaine qui dictent les dessins de l'espace public. Fini les voies de circulation trop généreuses pour les voitures, incitant au stationnement sauvage, à l'augmentation de la vitesse et au sentiment (justifié) d'insécurité ressenti par les citoyens" affirme Sébastien Couvillers. Pour ce faire, aucune formule d'aménagement préconçue, notamment paysagère, n'est appliquée : l'objectif est, dans le meilleur des cas, de conserver l'existant, les matériaux en place (bordures, pavés, bornes

En chiffre

- Durée des travaux : 2 mois
- Coût : 150 000 euros TTC



AVANT



APRES

© Ville de Montreuil

Avec des moyens simples, la rue Navoiseau a été segmentée. Une partie est piétonne. Les bordures de trottoirs témoignent de son caractère routier d'autrefois.

anti-stationnement...)... Car il s'agit de valoriser la qualité des usages, pas des matériaux. *"Quoi qu'il en soit, l'analyse fonctionnelle du site est systématique pour résoudre les problématiques rencontrées, mais aussi pour trouver de nouveaux usages et embellir la ville"* précise-t-il. Pour s'en convaincre, direction la rue Navoiseau. Initialement, cet axe résidentiel, sans âme et à sens unique (200 m de long), se résumait à une bande d'enrobé circulée fréquemment et à vitesse excessive. Aujourd'hui, depuis la fin des travaux initiés par une démarche PEPA, la rue se décline en 3 segments. *"L'un d'entre eux a été fermé aux voitures en insérant des potelets pour être entièrement destiné aux piétons, si bien que les GPS ne considèrent plus l'axe comme un itinéraire à privilégier. Sept places de parking ont été supprimées, des fosses de plantation ont été creusées dans l'enrobé existant, des appuis-vélos et des assises ont été placés..."* détaille le chef de projet. A noter que les bordures qui cadraient la chaussée ont été conservées pour minimiser les coûts, qui s'élèvent, au total, à 21 500 euros TTC pour l'ensemble de l'opération. Autre exemple réussi : le Carrefour des 7 Chemins, un vaste croisement surdimensionné pour les voitures devenu rapidement un espace où le piéton est roi grâce à l'élargissement des trottoirs, un plateau ralentisseur, des rayons de giration réduits, la création de deux placettes situées à proximité de l'école...

Aujourd'hui, de nombreux projets sont en cours et des appels d'offres lancés régulièrement. Les habitants sont heureux, les entreprises en charge des travaux aussi et la Ville de Montreuil change progressivement de visage dans ses moindres recoins, appelés parfois 'pocket squares'.

Avenue du Colonel Fabien De 12 à seulement 4 m de large !

Long d'environ 500 m, l'avenue du Colonel Fabien est une voie de transit située dans le secteur du Haut Montreuil. Autrefois à double sens, cet axe de 12 m de large, exclusivement dédié à la circulation automobile, est aujourd'hui scindé en deux : une rue à sens unique d'un côté et une piste cyclable à double sens de l'autre. Peut-on alors s'attendre à un déplacement des circulations sur d'autres axes ? *"Non, car de nombreux autres itinéraires de déviation sont disponibles. Nous avons tout mesuré avant et après"* explique Sébastien Couvillers, chef de projet à la direction espace public et mobilité de Montreuil. Techniquement, sur certains secteurs, en augmentant la largeur des trottoirs, celle de la chaussée est passée de 12 à 4 m. *"Moins de largeur à traverser signifie davantage de sécurité pour les piétons"* précise-t-il. Autres interventions : un îlot central a été supprimé et a cédé sa place au profit de trottoirs plus larges, autorisant la plantation d'une quinzaine d'arbres de force 12/14. *"Les essences ont été sélectionnées en fonction des affinités des habitants et des exigences des techniciens des services espaces verts qui, peu nombreux en été, ont souhaité des arbres peu exigeants en eau et en entretien, à l'exemple des chênes, des micocouliers..."* souligne-t-il. Les bordures qui délimitaient les trottoirs existants ont également été réutilisées pour cadrer les nouvelles largeurs et diriger les eaux de pluie dans les fosses de plantation. D'autre part, le mobilier urbain n'a pas été oublié, bien au contraire. Des bancs, des corbeilles... ont également été installés. ■