La ville sur la voie

Jean-Claude Laisné

Nous devions concevoir en banlieue deux immeubles de cinquante logements de part et d'autre d'une route à quatre voies. Deux parcelles totalisant un hectare de terre que nous nous apprêtions à artificialiser en la bétonnant.

L'épaisseur d'un immeuble est d'environ seize mètres. La réponse classique de l'urbanisme actuel est de construire ces deux immeubles de part et d'autres de la chaussée. Les futurs habitants subiront la vue sur le flux automobile et ses conséquences : le bruit, les pollutions.

En étudiant le site, nous avons constaté que la largeur de la quatre-voies était également de seize mètres.

Vous avez compris, on a imaginé une galerie au-dessus de la voie pour y accueillir les logements... En construisant les immeubles au dessus de la chaussée, comme un acqueduc romain, nous conservons un hectare de terre naturelle.

On bâtit la ville sur la voie, pour assurer le futur de nos enfants et l'avenir de la planète. La terre nous est donnée en partage, nous devons la rendre en héritage.

SFA
société française des architectes

De nouveaux paradigmes pour le développement urbain

Laurent Salomon

Les paradigmes contemporains qui devraient déterminer notre approche actuelle du développement urbain résultent de la conjonction de trois crises : le réchauffement climatique, le refroidissement économique et la dislocation sociale. C'est ainsi que les nomme Jean-Claude Laisné et c'est ce qui guide de longue date ses recherches.

Ces trois crises sont indissociables, chacune nourrissant les deux autres. Les conséquences de cette conjonction sont : l'augmentation des épisodes climatiques extrêmes, l'enrichissement de la finance au détriment des forces productives, la précarisation et la mobilité subie d'une classe moyenne de plus en plus pauvre, le tout conduisant à un autoritarisme grandissant des gouvernants face à une contestation multiple et de plus en plus radicale.

Dans ce contexte très agité, la forme de la ville elle-même qui représente, de façon délibérée ou subséquente, notre rapport au monde, doit être mise en cause, après qu'elle ait été conditionnée par les diktats administratifs des ingénieurs des Ponts et Chaussées en charge de l'aménagement du territoire dans les années soixante ou qu'elle ait été mise en coupe claire par l'allotissement généralisé de ce début de siècle engagé dans une spéculation foncière effrénée.
Même s'il semble que la volonté financière soit de poursuivre sur cette voie, quelles options soutenons-nous aujourd'hui en tant qu'architectes, pour ce qui concerne :

- Les activités productives (qu'en reste-t-il et où les implanter ?)
- Les réseaux de transport (doit-on persévérer à les développer et dans quelles conditions ?)
- La terre nourricière (comment l'épargner et la protéger, tant du gaspillage que de la spéculation ?).

En vertu de la mission sociale qui est la nôtre et qui justifie notre existence même, il nous appartient de sauver la terre de l'extension humaine qui nécessite toujours plus de bâti et de voies de transport, quels qu'en soient les modes ; il nous appartient aussi de sauver la population de la dispersion qui résulte du renchérissement de l'habitat, que celui-ci soit la conséquence d'une absence de pensée de l'aménagement territorial ou d'une inflation de la technicisation de la construction. Ce sont là des sujets qui concernent en premier lieu l'architecture devenue, au-delà d'un art de bâtir, un art d'habiter le monde.

Pour répondre à ces sollicitations, que nous reste-il ? La raison, qui nous incite à chercher des solutions synthétiques à des nécessités diverses. Actuellement, des mots évoquent cette quête de façons différentes d'habiter, de sorte que l'empreinte carbone diminue, que les transports soient réduits mais que l'économie prospère. La densification, l'usage de matériaux biosourcés, le développement d'auto-proclamés « écoquartiers », le « capitalisme vert » sont présentés comme les nouveaux horizons d'une société perturbée.

Mais que sont-ils d'autres que des slogans destinés à rassurer sur les bonnes intentions de leurs promoteurs ? Ont-ils en eux les germes d'une nouvelle ville, d'un nouveau contrat entre la terre et ses habitants qui modifierait les termes de cette exploitation intensive dont nous commençons seulement à admettre les conséquences, même si celles-ci sont identifiées depuis au moins cinquante ans ?
Il faut aller plus loin et remettre en cause de façon radicale ce développement que l'on prétend durable mais qui revient surtout à adapter notre mode de production pour le prolonger plutôt qu'à changer réellement d'objectifs pour aborder le long terme avec une vision « en proportion ».

L'étude de Jean-Claude Laisné qui est présentée ici exprime une ambition à la hauteur des enjeux. Elle montre en quoi la pensée architecturale permet de penser le futur à partir d'un présent spécifique. Elle montre la richesse d'un aménagement territorial élaboré « en coupe » plutôt qu'en étendue, soucieux de condenser la présence humaine en superposant les moyens de satisfaire les besoins plutôt qu'en les étalant, dans le respect des objectifs fixés par les scientifiques qui œuvrent à notre survie. Elle démontre que l'adaptation perpétuelle des modèles existants est une stratégie qui ne fait que protéger les sources de profit actuelles plutôt que de traiter les problèmes.

Demain sera ce que nous en ferons. Il ne tient qu'à nous de refuser la « procrastination profitable » qui nous pousse vers le pire en se parant de vertus imaginaires.

La terre est notre bien le plus précieux

La terre est notre bien le plus précieux : pour le préserver, nous vous présentons ici le projet d'un urbanisme nouveau, synthèse de plusieurs années d'études et de recherche conduites avec des universitaires et des industriels, les responsables de la sécurité et de la santé publique qui sont en première ligne lors des événements climatiques et économiques.
C'est la synthèse de réflexions pluridisciplinaires pour une réponse en apparence simple: valoriser le foncier routier, afin de conserver les terres arables et lutter contre le réchauffement climatique et préserver la biodiversité.

Le foncier routier canalise toutes les richesses, par les flux de transport, mais aussi toutes les pollutions. Déjà artificialisées, les voies routières et autoroutières ont une valeur non-spéculative sous-estimée.
Voilà pourquoi la valorisation du foncier routier en périphérie des centres-villes représente une source de «profit» à très fort potentiel d'innovation pour faire face aux enjeux écologiques, économiques, territoriaux et mondiaux.

Nous proposons d'inverser le principe de construction actuel, en bâtissant non pas de part et d'autre de la chaussée mais au dessus des voies routières.

En revalorisant nos routes, ce projet est un levier pour répondre aux enjeux économiques, écologiques et environnementaux que connait la France : ses avantages sont multiples. Par la plus-value dégagée sur la valorisation du foncier routier, nous pourrons répondre à la crise du logement en contruisant logements, bureaux et hôtels indépendamment de l'investissement de l'argent public.

«Construire au dessus des routes et non plus à côté, c'est une nouvelle piste architecturale pour répondre aux défis environnementaux et humains de demain.»

Une alternative à l'artificialisation des sols et à la pollution

Pour une urbanisme conforme à l'accord de Paris, aux rapports du GIEC, et à la déclaration des droits de l'homme.

Nous devions concevoir en banlieue deux immeubles de cinquante logements de part et d'autre d'une route à quatre voies. Deux parcelles totalisant un hectare de terre que nous nous apprêtions à artificialiser en la bétonnant.

L'épaisseur d'un immeuble est d'environ seize mètres. La réponse classique de l'urbanisme actuel est de construire ces deux immeubles de part et d'autres de la chaussée. Les futurs habitants subiront la vue sur le flux automobile et ses conséquences : le bruit, les pollutions.

En étudiant le site, nous avons constaté que la largeur de la quatre-voies était également de seize mètres.

Vous avez compris, on a imaginé une galerie au-dessus de la voie pour y accueillir les logements... En construisant les immeubles au dessus de la chaussée, comme un acqueduc romain, nous conservons un hectare de terre naturelle.

On bâtit la ville sur la voie, pour assurer le futur de nos enfants et l'avenir de la planète. La terre nous est donnée en partage, nous devons la rendre en héritage.

Pour que la ville périphérique préserve sa ruralité

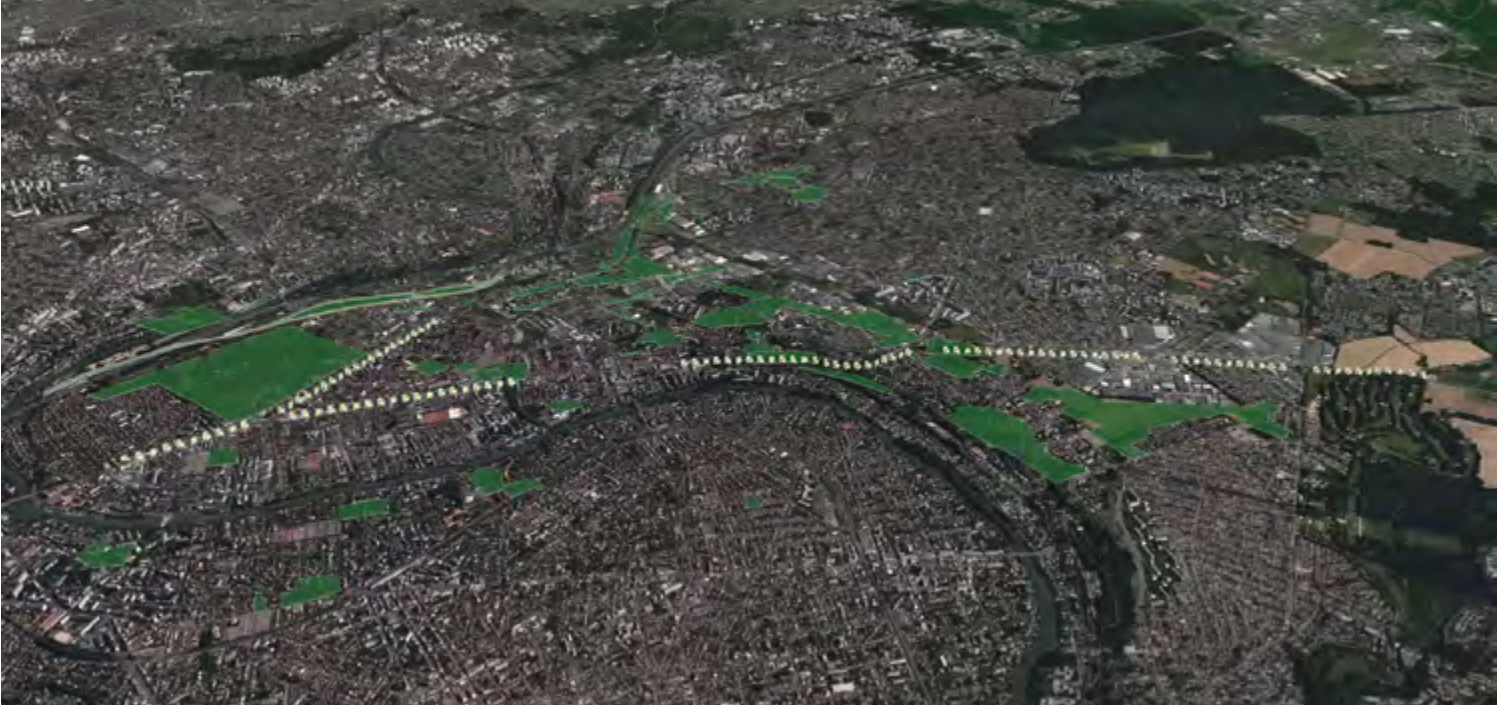
L'expansion des villes s'est réalisée en érigeant des bâtiments sur les terres agricoles, au bord des routes. Ce mode de croissance ignore l'équilibre ancien entre villes centre et terres agricoles. Nous assistons, impuissants, à l'artificialisation des sols, nous voyons disparaître les terres fertiles et s'altérer la qualité de l'air. L'étalement urbain se poursuit, mitant les paysages naturels.

Nous proposons de distinguer deux types d'urbanisme à l'avenir. L'un, existant, plutôt minéral : le centre-ville; l'autre, à venir et plutôt végétal : la ville périphérique

Alors que les villes périphériques d'aujourd'hui sont construites sur des terres arables, un nouvel urbanisme pour les périphéries doit redonner à la terre son rôle premier : l'agriculture.
Nous inversons le principe de construction actuel en bâtissant sur le minéral existant, au-dessus des routes et des autoroutes afin de contenir l'artificialisation des sols et l'étalement urbain.

«Nous bâtissons une plateforme au-dessus des routes, comme une seconde chaussée - piétonne, celle-ci à 7m du sol, sur lequel s'installent des bâtiments de logements, de bureaux, d'hôtels ou industriels. Le projet libère ainsi les terres arables et utilise les zones de flux, les voies routières, pour construire en superposition.»

Ainsi regroupée sur une faible emprise, la ville protège la campagne tout en installant d'emblée le lieu des transports en commun.



«Ce sont des parcs et des jardins qui s'offrent à la vue. Sur le trottoir ainsi protégé des intempéries, la vision dégagée de toutes constructions, ce sont des maraîchers ou des squares qui composent le paysage.

Ainsi les terres arables peuvent elles êtres utilisées pour faire de la production maraîchère en circuit court. Les jardins potagers et les jardins d'agrément sont de nouveaux espaces publics. Afin que le monde rural et le monde urbain œuvrent de concert.»

la terre en périphérie devient un espace public

Réintegrer conjointement la ville et le territoire dans un processus de création permet de lutter contre le mitage spéculatif et de concevoir un «urbanisme politique». Dans cet élan, les citoyens deviennent moteurs des décisions d'aménagement.

Le choix de la transformation d'un quartier ou d'une partie de ville est désormais possible. Il n'est pas assujetti au prix du foncier, qui produit trop souvent un urbanisme dit de «dent creuse», où l'espace est morcelé. Notre projet d'utilisation du foncier routier, de propriété publique, propose un autre paysage urbain, plus démocratique. Les outils réglementaires de découpage horizontal existent.

Pour les maîtres d'ouvrage, l'intérêt du projet est évident: le prix de la construction est connu, les principes d'équilibre financier sont simples. Ils donnent des orientations comptables de compensation et nous nous exonérons du prix du foncier et des aménagements routiers. La construction ne dépend plus de la volonté législative, ni de plan d'orientation ou de relance, mais bien d'une décision politique.

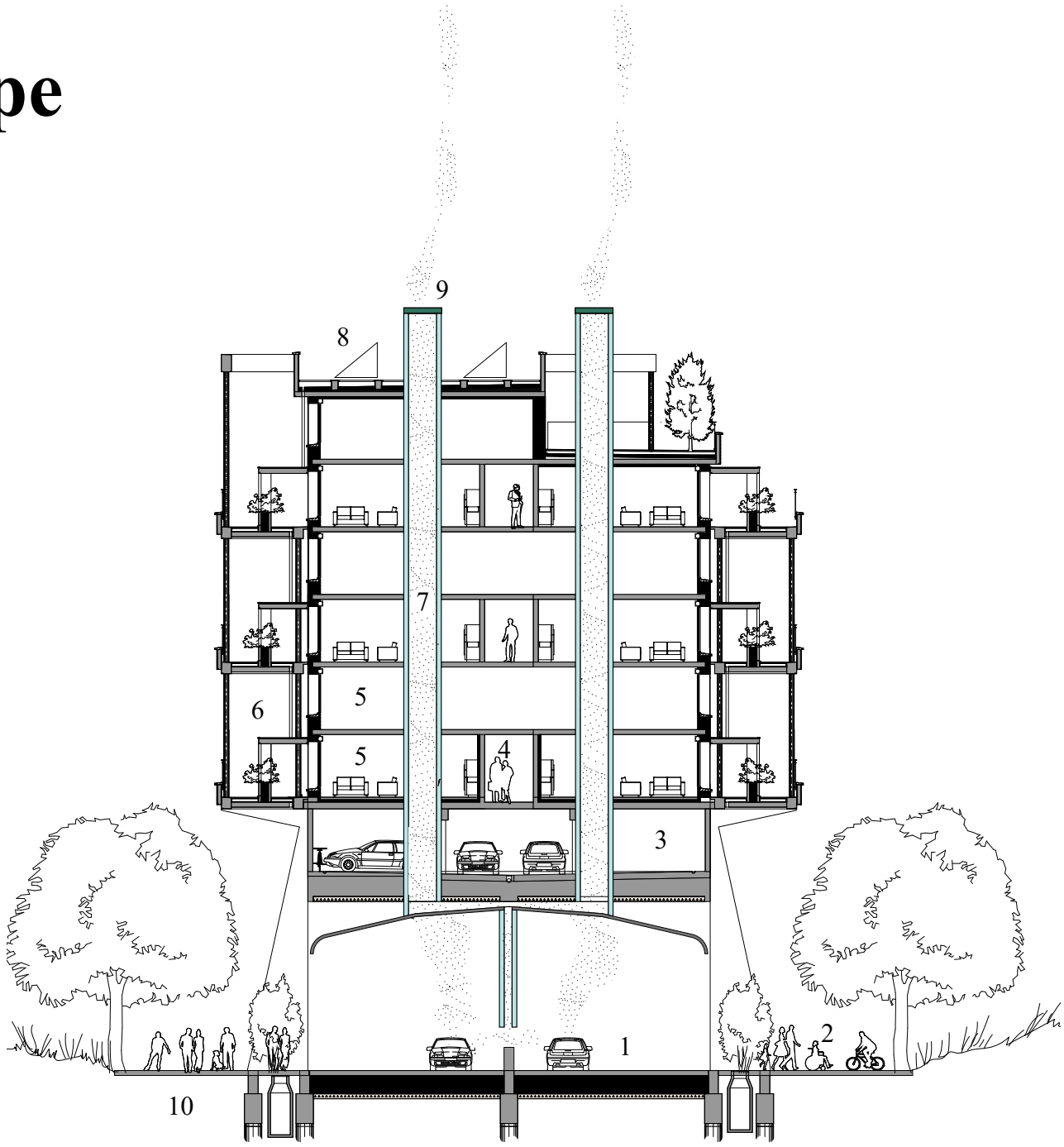
Alors que l'espace public en centre historique est plutôt minéral, le végétal pourrait façonner celui de la périphérie future. L'espace public est limité par les façades des immeubles en centre-ville, et ouvert sur le paysage et la nature dans la périphérie que nous proposons.

Nous inversons le principe de construction et la conception de l'espace public. Ainsi le citoyen peut-il choisir sa ville: les avenues, les places d'un côté, les maraîchages et les parcs de l'autre, afin de ne pas opposer la ville pierre et la ville verte, pour construire un urbanisme sans discriminant.

Nous pourrons ainsi nous réapproprier des espaces naturels au pied du domicile. L'espace public devient un enjeu écologique et crée du lien social, de nouvelles solidarités intergénérationnelles et de la mixité sociale.

La terre libérée peut être végétalisée, mais aussi aménagée pour des bâtiments publics et des commerce de proximité. Ce sont de petits centres urbains, composés d'équipements publics.

Un projet en coupe



1. voirie
2. circulation pédestre
3. niveau de stationnement- accès par élévateur
4. circulation interne
5. duplex type
6. jardin privatif
7. récupérateur d'energie d'ECS grace aux calories issues des moteurs thermiques
8. capteurs photovoltaïques
9. filtres à particules
10. Élévateur

Un projet en coupe

Afin de réduire le transport individuel, chaque automobiliste doit être invité à déposer son véhicule avant l'arrivée sur le boulevard périphérique ou l'entrée dans le centre-ville.

Cette invitation nécessite la mise en place d'un stationnement autoroutier suffisant, qui assure à l'automobiliste une place de parking et une liaison de transport parcours multimodal rapide sur l'ensemble du réseau.

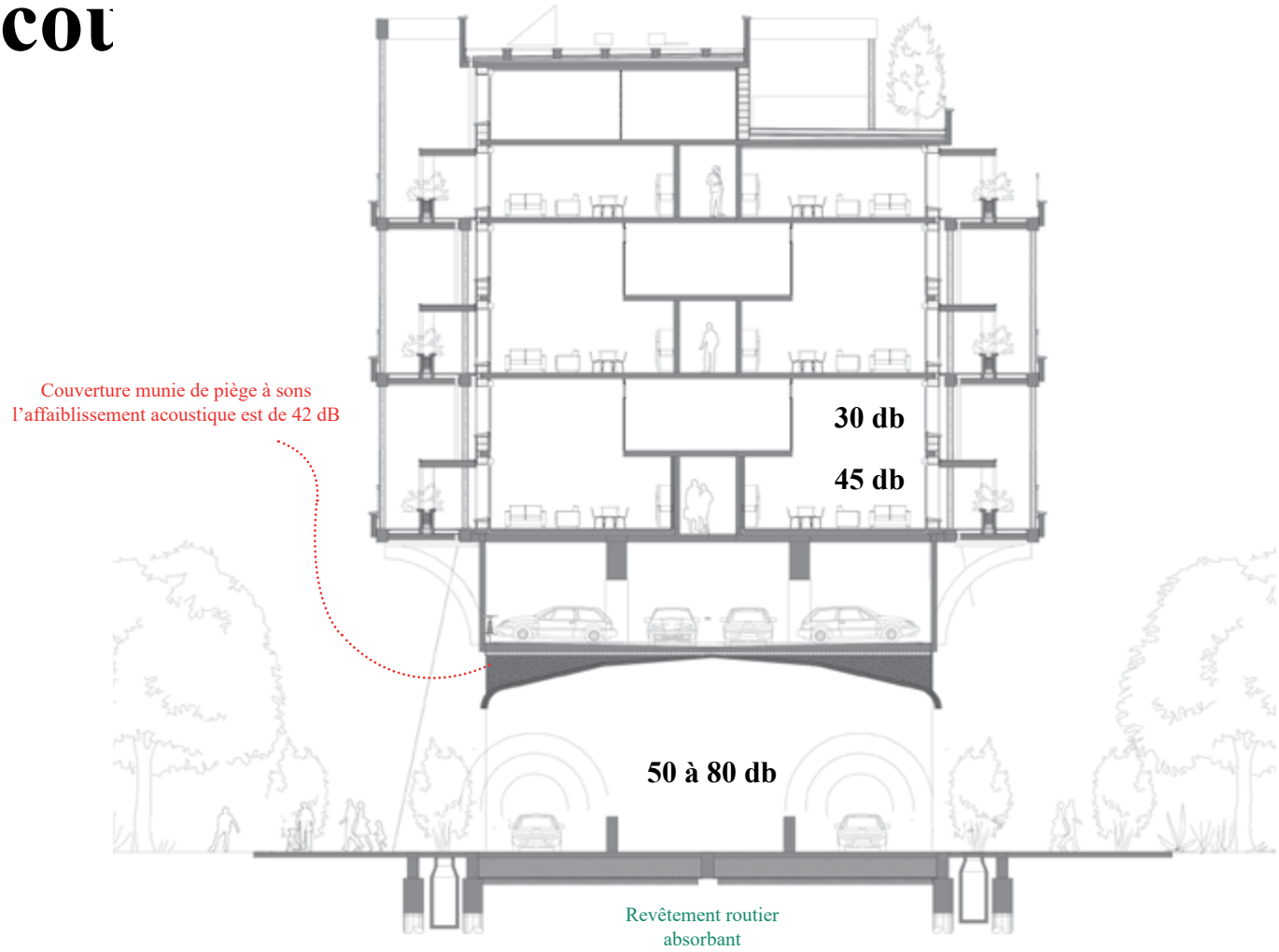
Pour que le flux autoroutier reste continu, plaisant et mobile, nous réduisons le nombre de véhicules.
Notre objectif est de diviser par deux l'ensemble du trafic routier, en Métropole. Pour atteindre cet objectif, nous réalisons au-dessus des autoroutes une succession de parcs de stationnement.

Ce sont des parkings, directement accessibles par élévateur depuis l'autoroute, ainsi que la mise à disposition d'un transport urbain, qui garantissent la réussite de la multimodalité.

Avec Poma et Renault, nous proposons la mise à disposition de véhicules électriques sans batterie, type trolleybus,
« carphérique » qui fonctionnent grâce à l'électrification des chaussée, en utilisant à la transformation des énergies émises par les véhicules classiques et la production locale d'électricité.

L'intermodalité est une logistique unifiée, quis'applique tout au long du transport. Le transport multimodal pourrait être assuré par un « carphérique », véhicule sans batterie de 10 à 100 places imaginé avec les ingénieurs du groupe Poma. Il relierait la place de stationnement automobile aux stations de transport collectif.

Un projet en cou



L'exposition au bruit des espaces urbanisés est un enjeu majeur pour la construction de la métropole.

Une des premières demande des citoyens est la lutte contre le bruit, notamment sur les voies de circulation. L'Agence européenne de l'environnement estime que les nuisances sonores sont responsables d'au moins 10 000 victimes prématurées par an en Europe.

Construire une voûte qui absorbe le bruit routier, c'est un moyen de lutter contre la pollution acoustique et de retrouver le droit au silence. Les acousticiens ont conçu une membrane faite de pièges à sons, absorbante, en sous face de la voûte, qui évite la propagation des bruits liés au trafic routier.

À 7 m au-dessus de la route ou de l'autoroute, complétée par la structure du parc de stationnement, elle agit comme un filtre. C'est moins 40 dB d'affaiblissement acoustique.

La dissociation de la structure et de la chaussée évite les phénomènes vibratoires en dissociant les points d'appui du réseau routier. De plus, la nature du revêtement de la chaussée absorbe le bruit lié aux frottements des roues sur l'asphalte. C'est moins 5 dB d'affaiblissement acoustique.

Enfin un écran végétal de part et d'autre délimite les propagations sonores. C'est au final moins 45 dB d'affaiblissement. Nous parvenons ainsi à un niveau accoustique de 45 dBa, qui est confortable et permet de vivre sur sa terrasse, sur son balcon et surtout d'ouvrir sa fenêtre en été, au milieu de la nature, du silence et de l'air frais.

«Le projet au-dessus de la chaussée diminue la pollution acoustique. Les citoyens retrouvent le droit au silence !»

Un projet en coupe

L'histoire de l'humanité montre que de nombreuses crises sanitaires, pandémiques et épidémiques, étaient liées à des pollutions telluriques. Les villes jusqu'au XIXe siècle n'étaient pas équipées de réseaux d'égoût, d'adduction d'eau potable.

Ces crises sanitaires ont pu être endiguées grâce à la réalisation d'un urbanisme responsable, où la santé, la sécurité et l'espace publique font ensemble œuvre de concertation. il est temps aujourd'hui de faire de même.

Avec ce projet, nous pourrions contenir l'eau de pluie, la préserver et réguler son cheminement. Pour ce faire, des bassins de rétention d'eau de pluie sont installés au-dessus de la chaussée et des bâtiments.

L'eau de pluie, n'étant pas souillée par les hydrocarbures, est utilisable pour le service domestique ou l'arrosage agricole.

La chaussée, qui n'est plus soumise aux intempéries, reste sèche. Les métaux lourds issus du trafic routier se déposent à la surface du revêtement et les particules peuvent être recueillies par des véhicules d'entretien. Ainsi la nappe phréatique n'est pas souillée.

La préservation des espaces verts est un des élements de la lutte contre les inondations en maintenant la capacité du sol à absorber l'eau. En parallèle, terre et végétation ont un effet protecteur lors des pics de chaleur et de pollution.

Un projet en coupe

Nous voulons créer une cohérence, entre le flux marchand et l'aménagement du territoire. Les flux de camions empruntent les grands axes autoroutiers pour acheminer les produits commerciaux : 80% de ces produits sont acheminés par les autoroutes. Ils sont destinés aux zones urbaines.

En bâtissant au-dessus des voies, ils approvisionneront directement les plateformes industrielles ou commerciales au-dessus de l'autoroute. Ce flux de produits ne demande qu'à être intégré dans un procéssus de production et de transformation.

Nous voulons réguler le flux marchand sans congestionner la circulation de notre centre-ville, sans modifier les pratiques usuelles. Il s'agit de construire un parc d'activités économique en relation avec le flux de camions.

C'est en créant des liens technologiques, économiques et écologiques avec la recherche et le développement prospectif universitaire et industriel, que nous bâtissons un urbanisme responsable.

Grâce à cette intelligence naturelle, l'intelligence artificielle trouve de nouvelles applications. Ainsi l'urbanisme, le paysage et l'ingénierie propulsent la construction à la pointe de la recherche active.

« Un hectare de terre naturelle conservée, c'est un hectare de banquise, de sahel ou d'une île du pacifique préservé, où des personnes peuvent choisir de continuer à vivre sur leur terre grâce à notre urbanisme responsable.»

Conclusion

« Aujourd'hui, la spéculation financière entrave gravement la réalisation d'actions d'urbanisme ou d'aménagement du territoire.

Les infortunés sont exclus des villes : bien souvent sans adresse, ils cohabitent dans des logements insalubres.

Contourner la spéculation financière est possible.

Quand nous décidons de construire là où les lois de la spéculation ne s'appliquent pas, nous regagnons une forme de liberté.

Il est important de réaliser, ensemble et utilement, la ville de demain. Il est temps d'obtenir le bien-être pour le plus grand nombre.

La ville sur la voie est une occasion de le faire, pour le bien commun. »

Jean-Claude Laisné