

Le studio *Nature Urbaine*, encadré par Emilien Robin, durant le semestre académique de septembre 2015 à janvier 2016, nous aide à comprendre les enjeux d'une stratégie territoriale. Nous avons développé un scénario qui se déroule sur plusieurs étapes : arpentage des Yvelines par la route nationale 10 à vélo, ébaucher des étapes d'intervention, puis enfin le choix d'une zone d'étude... selon les affinités des élèves.

Le territoire étudié pour tous les élèves est un tronçon de la RN10 de Versailles à Rambouillet. Les circonstances du studio nous ont fait choisir un objet-ville au grès des caractéristiques géographiques, paysagères et sociales auxquelles nous étions sensibles. Les communes des Essarts le Roi, de Coignières, Trappes et Montigny-le-Bretonneux ont retenu notre attention pour des problématiques variées.

La ville de Coignières est celle qui a attiré l'attention de notre groupe, elle est directement reliée à la capitale par la Route Nationale 10 qui descend jusqu'au Portugal en passant par la façade atlantique, et par la ligne de chemin de fer Paris-Chartres.

Avant de s'y rendre, on quitte Trappes en longeant la vaste gare de triage ferroviaire implantée en 1911, devenue aujourd'hui un centre de maintenance de la SNCF. À côté de la route actuelle -- mise en deux fois deux voies entre 1967 et 1970 -- quelques anciens tronçons subsistent encore.

On parcourt sept kilomètres d'une route sans intérêt bordée de centres commerciaux, de stations-service et de garages, avant d'arriver à Coignières.

La grande route passe par cette commune depuis la modification de son tracé au cours du XVII^e siècle. Vers 1706, une maison fut construite en retrait de la chaussée pour servir de relais au comte de Toulouse en chemin vers Rambouillet. Le bâtiment deviendra un relais de poste quelques années plus tard. Les monarques étaient régulièrement vus, circulant à cheval ou en carrosse sur la grande route. Louis XVI faisait parfois étape à Coignières lorsqu'il rentrait d'une chasse à Rambouillet.

Le village a continué de se développer le long de la Nationale 10, qui est de plus en plus fréquentée, jusque dans les années 1960, où la traversée de Coignières devient de plus en plus difficile "Le dimanche, il est presque impossible pour les piétons de traverser la route nationale sauf quand il y a un agent" déplorent les conseillers municipaux dès 1953. Le bruit, la pollution et les autres nuisances obligent les

pouvoirs publics à réfléchir aux moyens de fluidifier le trafic.

Mais la route apporte aussi une activité considérable aux commerçants et artisans. De nombreux garages et restaurants s'implantent dans le bourg.

Comme tous les axes routiers majeurs, la RN 10 représente une vitrine commerciale pour de nombreuses marques. Les murs, les pignons des maisons mais aussi les parois des hangars en tôle ont été des supports privilégiés pour d'innombrables publicités peintes. Certaines étaient de véritables œuvres d'art au regard de leurs qualités graphiques. Des personnages, des logos et des slogans étaient figés pour de longues années. Souvent simples, voire naïfs, ils faisaient aussi partie du voyage le long des routes. Les murs en direction du sud étaient privilégiés pour recevoir l'une de ces publicités. Les automobilistes en route vers les vacances étaient, à priori, plus réceptifs aux messages publicitaires.

A la sortie de Coignières, les espaces urbanisés sont de plus en plus rares et les premiers champs cultivés apparaissent. Une belle allée de platanes rappelle l'histoire de l'ancienne route royale.

Dans le tronçon Versailles-Rambouillet, la ville de Coignières intervient comme élément frontalier dans le changement de paysage. C'est en effet l'ultime commune du tissu urbain continu depuis Paris. L'interface entre les espaces naturels (terres agricoles, friches et forêts) et les espaces rendus artificiels (bâti et non bâti) est très nette. Il s'agit de les décrypter, puis analyser les rapports d'occupation foncière pour enfin établir une stratégie d'intervention ponctuelle à l'écoute de l'évolution de la situation territoriale (historique et prospective).

Il est donc nécessaire d'identifier les problématiques que soulève la situation d'une ville en limite de la continuité urbaine du Grand Paris.

Les espaces forestiers et agricoles représentent 55% des 808 hectares de la commune, 10% sont des espaces ouverts artificiels et 35% sont des espaces bâtis.

Donc, plus de 65% du sol de Coignières est non bâti, faisant de Coignières la première commune rurale en périphérie de Paris.

Il y a plus de terrain lié à l'activité (25% pour le transport et 52% de commerces et d'industries) qu'au logement (25%). Ces pourcentages nous prouvent que la commune est davantage un réseau urbain et un pôle d'activité décisif dans le Grand Paris. Il y a également plus d'emploi que d'habitants par hectare (6 emplois pour 5,6 habitants). Coignières se caractérise par une richesse de l'emploi.

En effet, depuis les années 1970, la ville de Coignières s'inscrit dans une dynamique de développement spécifique : Coignières pour le commerce et l'industrie, Saclay pour la recherche scientifique et Orly pour la logistique.

Au cours de notre enquête, nous nous sommes rendu compte que la ville n'a qu'un seul Plan d'Occupation des Sols et que les élus sont en train d'écrire un nouveau Plan Local d'Urbanisme qui, obligatoire depuis n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et Renouvellement Urbain (Loi SRU), doit déterminer un quantitatif et un zonage pour l'augmentation du nombre de logements, sociaux ou pas, à Coignières.

Cette information a complètement changé notre intervention, car dorénavant plusieurs options nous ont été possibles, comme tenter d'habiter une parcelle dans une zone commerciale.

Habiter une zone commerciale

A Coignières, aujourd'hui, l'immobilier et les terrains constructibles sont chers. La majorité des logements est occupée (5% de vacants) par une population de baby-boomers. Les enfants de ceux-ci ont beaucoup voyagé et, grâce à la mobilité internationale grandissante, cette génération s'installe loin de la propriété familiale. Ainsi nombre de pavillons se retrouvent occupés au minimum de leur capacité d'hébergement. Ce constat-là peut se multiplier par d'autres exemples de diversification de type de foyers.

Il faut donc dans l'urgence imaginer une nouvelle forme pavillonnaire, mieux adaptée aux besoins actuels. Le but serait de mettre en place des initiatives de transition vers des usages de territoires périurbains, par le prisme de l'habitat.

Mais quelles sont les prérogatives nécessaires à un développement local de ces initiatives?

Premièrement par une sensibilisation des nouveaux acquéreurs et habitants, dans une logique d'accompagnement, et par une démocratie participative où les projets sont concertés pour améliorer le cadre de vie.

Puis par une remise en cause de la ségrégation spatiale : il faut mieux localiser les logements afin d'établir un équilibre spatial entre habitants et surface. Un habitat collectif dans un ancien pavillon unifamilial peut être une bonne solution.

La remise en cause de l'intervention segmentée entre construction et aménagement permettra d'inverser la balance du marché où l'objectif économique écrase le qualitatif. Cela passerait par :

- Exploiter le potentiel d'une interface ville/nature
- Bannir les impasses pour structurer un réseau entre les propriétés.
- Avoir sa voiture à proximité sans lui consacrer un garage, qui prend de la place dans un logement.
- Entre soi, chacun chez soi, un vivre ensemble à l'échelle du quartier,
- Intervenir sur la parcelle et le bâti, jongler entre les échelles pour intégrer tous les types d'acteurs.

Étant donné que le PLU de Coignières est en cours d'élaboration, il faut saisir l'opportunité de créer des initiatives qui respecteront le POS existant ; elles orienteront ensuite l'écriture du PLU.

Cette stratégie de transition permet de défendre la qualité de logement, à travers une meilleure gestion collective des ressources foncières.

Ainsi, l'engagement de la collectivité dans ce projet permet de développer de nouveaux axes de réflexion :

- Espaces naturels
- Ramassage tri-déchets
- Eclairage
- Découpage parcellaire
- Transitions entre les espaces, bannir les espaces résiduels
- Concept d'une trame viaire entre les logements, la gare et les services.
- Transformation des abords de la parcelle, afin d'améliorer leur qualité d'usage et leur esthétique (zone commerciale, parkings)

DEBUT TEXTE ENQUETE DOMEXPO

La zone commerciale de Coignières a la particularité de regrouper toutes les entreprises qui permettent de fabriquer un habitat individuel standardisé : du gros œuvre à l'ameublement en passant par la piscine et le nain de jardin. Ces entreprises s'installent en bordure de RN10 pour bénéficier d'une visibilité commerciale. Elles se regroupent naturellement par domaine de compétence afin d'adoucir la concurrence.

Cette zone est un espace mono orienté : tout existe par et pour la consommation. Elle constitue un second centre pour Coignières et s'est particulièrement développé avec l'explosion de l'habitat pavillonnaire des Yvelines dans les années 70.

Le point d'orgue de cette zone commerciale dédié à la fabrication d'un habitat individuel standardisé est un ensemble de villages d'expositions de maisons : Dom'Expo.

FIN TEXTE ENQUETE DOMEXPO

Domexpo comme laboratoire

DEBUT TEXTE SCENARIO DOM EXPO

La fermeture puis le rachat du premier Domexpo laisse envisager un scénario identique d'occupation pour le deuxième, c'est-à-dire une transformation des pavillons d'exploitation en habitation.

Afin de profiter de cette situation unique d'habitat pavillonnaire dépourvu de division parcellaire, un schéma de coopérative de construction est d'habitation est monté.

Le propriétaire du Dom'expo et de 90% du parc des entrepôts commerciaux de la zone commerciale du Marais est l'entreprise Devriendt. Elle signe un bail emphytéotique avec la coopérative des futurs habitants de DomExpo. La valeur du loyer est fixe et supérieure à la valeur actuelle afin que l'intérêt financier de Devriendt soit maintenu.

FIN TEXTE SCENARIO DOMEXPO

DEBUT TEXTE CELLULE FAMILLIALE

20 cellules familiales rejoignent la coopérative suite à une [annonce \(lien annoncegif\)](#). Ce schéma financier est attractif pour les personnes ne pouvant se permettre d'acheter un pavillon 300000euro, ainsi que ceux pour qui la situation familiale les empêche de répondre aux critères bancaires.

C'est aussi une occasion de bénéficier d'espaces singuliers liés à son activité ou à sa raison d'être et qui n'existent pas dans le marché immobilier classique.

Ces cellules présentent donc des profils très différents les uns des autres qui forment autant des situations particulières que les architectes doivent résoudre pour assurer le bon fonctionnement de la coopérative.

FIN TEXTE CELLULES FAMILLIALE

Ce bail oblige la coopérative à densifier elle-même la parcelle afin d'atteindre un quota de logements par m2, préalablement établi dans le contrat. Le faible loyer perçu permet d'amortir le coût des constructions, qui est à la charge de la coopérative. C'est une opération qui engage personnellement chaque habitant, qui signe également un contrat d'engagement avec la coopérative.

C'est alors que l'architecte intervient pour proposer des solutions de densification, optimiser le coût des travaux et organiser les chantiers. Les projets visent à améliorer la qualité de la vie. On éviterait aussi les constructions anarchiques et précaires de logements répondant à des programmes massifs sur de petites parcelles.

Dans un pavillon de DomExpo, un atelier participatif et le bureau de la coopérative tenu par les habitants, seront créés.

Le contexte géographique permet de faciliter le chantier : de nombreux magasins de bâtiments, du gros œuvre aux finitions sont disponibles aux alentours. On pourra donc construire sur catalogue avec des produits qu'on trouvera sur place. Des accords commerciaux pourront être envisagés auprès de ces magasins.

Paysage et Urbanité

Le long de la route RN10, vers le sud, flux majeur du territoire, on observe de nombreuses zones commerciales, puis des habitations et enfin des champs. 600 000 voitures par jour jalonnent le long de cette route. Le potentiel publicitaire et commercial est donc important : l'installation anarchique d'une ribambelle d'entrepôts et panneaux publicitaires profitent d'un maximum de lisibilité.

La lecture en plan du site nous montre l'absence d'un plan d'aménagement des zones commerciales et industrielles. La composition est désordonnée.

Sauf un morceau, *ParisWest* entre Maurepas et Coignières, est une opération urbaine programmée et organisée. Il s'agissait de gommer des friches inoccupées. C'est un vaste programme commercial du Grand Paris.

Comme nous l'avons dit précédemment, la fin de l'urbanisation est visible à Coignières. Nous avons donc la double proximité des champs et de la ville, mais la ville n'exploite ni les avantages de l'agriculture de proximité, ni les commerces de proximité. Coignières pourrait devenir un point pivot entre la production agricole et la vente, sans passer par de longs chemins de production industrielle, coûteux et énergivores.

Mais qu'est-ce qui sépare réellement le produit cultivé dans le champ, de l'assiette du consommateur qui habite le pavillon voisin ?

Introduire la notion de scénario :

L'absence d'un marché municipal et la remise en question du circuit de production et de consommation permettent d'envisager la création d'un espace commercial pour les producteurs du quartier. Déjà, à l'heure actuelle, treize producteurs sont intéressés dans un rayon de 20km. Le fonctionnement vertueux d'emplois est possible par la disposition de locaux et de terres exploitables non loin du centre-ville.

Serions-nous à la recherche d'objets citadins qui pourraient être moteurs et créateurs de lien entre les habitants ?

Il est important d'intervenir au centre-ville afin de décourager l'usage de la voiture. Par exemple, bannir les parkings du centre-ville afin de leur donner une nouvelle vie!

On constate rapidement que le quartier est bien en effet vide et désert. La concentration de la vie économique se situe de l'autre côté de la nationale et laisse un centre bourg morose.

Au centre bourg, nous avons repéré un objet-lieu potentiel : un parking silo abandonné, en béton armé, sur quatre niveaux dont la rampe d'accès est une spirale visible en façade. Un bel objet architectural mais inutilisé, qui se trouve au centre d'un quartier résidentiel. Nous découvrons le lieu après avoir dépassé le premier plot de logements collectifs *Les Acacias*. Malgré ses formes imposantes, il reste discret derrière de grands peupliers. *France Habitation* est propriétaire de la résidence et du parking.

Ajouté inextrémis au permis de construire de la résidence des *Acacias* en juillet 1970, le parking silo serait de parc de stationnement sur les deux niveaux inférieurs et de cent boxes de rangements sur les deux niveaux supérieurs.

Histoire chaotique de ce lieu, expliqué dans la frise chronologique.

La position géographique de ce parking est un atout pour notre projet : la proximité immédiate des habitants et des champs laisse entrevoir une nouvelle vie à ce lieu.

Scénario temporel du projet, qui s'insérera dans le parking silo, sur la double page suivante.

Le parking silo s'enroule sur 4 niveaux couverts et se termine par une terrasse. Sa structure poteau-poutre, hyperstatique, est maintenue par des panneaux de béton préfabriqués contreventés. Les cannelures sont visibles en façade.

D'ailleurs, la commune de Coignières a débloqué un budget de 200 000€ pour la construction de deux espaces pédagogiques expérimentaux pour l'initiation au travail de la terre. La position actuelle du projet envisage un local loin des écoles et des champs. La position géographique et les grands espaces disponibles dans le parking fournissent une opportunité convaincante d'y développer ce projet à l'intérieur.

Un projet de restructuration et réhabilitation du parking silo, afin d'accueillir programme hybride nécessite d'imaginer une gérance renouvelée du lieu. Une cession pour un euro symbolique par le bailleur à la municipalité mettrait fin aux réclamations et aux pétitions des riverains. Cela permettrait également à la mairie d'être maître d'ouvrage d'un projet de transformation d'un lieu oublié, aujourd'hui en une, et servant de décharge.

Avec la même démarche de recherche d'objet-paysages permettant de développer des alternatives à Coignière, notre chemin s'est arrêté à la Raffinerie du Midi.

DEBUT PREMIERE PAGE ENQUETE DEPOT PETROLE

Une enquête préalable nous a amené à nous intéresser aux grandes infrastructures énergétiques qui parcourent le territoire des Yvelines. Le gaz arrive de Norvège par pipeline jusqu'à la zone de stockage enterrée de Beynes. L'électricité provient de la centrale pétrolifère de Porcheville avant d'être acheminé par lignes très hautes tensions enterrées jusqu'à Elancourt. Les hydrocarbures transitent eux, du Havre jusqu'à Coignières par deux imposants pipelines de 30 et 50cm de diamètres.

Dans la zone industrielle du Marais de Coignières, le site de la Raffinerie du Midi est connexe à celui de l'entreprise de pipeline Trapil. Toute cette zone est invisible depuis le centre-ville et la RN10, parce qu'elle est cachée derrière le talus qui accueille la voie ferrée. Le site est extrêmement bien protégé, car il s'agit d'un réseau de distribution national d'énergie. Le pipeline Trapil, du Havre à Tours, alimente d'énormes cuves de stockage de pétrole. C'est un paysage industriel lucratif, mais dangereux. Il fut longtemps classé zone SEVEZO de niveau 2 et vient d'être relevé au niveau 3.

En découle un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) pour cette zone. Cette procédure prévoit l'expropriation et le rachat par la mairie et les sociétés pétrolifères de toutes les entreprises comprises dans le « blast » d'une hypothétique explosion. Le tout pour un montant estimé à 8 millions d'euros.

La mairie est clairement opposée cette procédure ; et encore plus à une transition écologique des activités. Les raisons sont d'abord économiques, car celle-ci doit prendre en charge une part du rachat des terrains et la création de nouvelles infrastructures. L'actualité de la COP21 à Paris a contribué à alimenter les discussions contradictoires autour de questions énergétiques, de leurs usages comme de leurs approvisionnements.

FIN PREMIERE PAGE ENQUETE DEPOT PETROLE

Le déclin de l'activité pétrolière est un scénario probable. Une fermeture du site, un nettoyage complet des cuves et des pipelines laissent la possibilité de multiples conversions.

Nous avons envisagé de nombreux cas de reconversion : en espace de stockage brut tout d'abord, puis en lieu dédié à la culture ou bien à la recherche. Mais la plus tentante d'entre elles fut la mise en eau des installations. En effet ce long pipeline reliant Coignières au Havre représente une opportunité unique d'acheminer de l'eau de mer en Ile-de-France. Mais dans quel but ? Nous avons alors tenté de trouver une activité qui serait la plus rentable possible en comparaison aux énormes profits que dégagent aujourd'hui les sociétés pétrolifères.

Le résultat de nos calculs fut éloquent : avec la capacité de stockage disponible, nous avons établi qu'un élevage de salmonidé biologique et naturel serait en mesure de dégager un bénéfice journalier supérieur ou égal à celui à une activité de stockage de pétrole.

DEBUT DERNIERE PAGE STRATEGIE DEPOT PETROLE

Dans un premier temps, seules les cuves de stockage des raffineries du Midi seraient disponibles ; elles deviendraient alors un lieu d'élevage de poissons d'eaux douces types truites et carpes. L'alimentation passerait par les anciens réseaux des grandes eaux de Versailles.

Des coopératives de pêches de la région Havraise pourront investir dans le projet grâce à une coopération Ile-de-France/Seine-Maritime dans le cadre du Grand Paris. De même, de grands industriels liés au poisson tel Saupiquet pourraient trouver un avantage à rapprocher la zone de production des consommateurs. Ils pourraient renouveler leur image en investissant dans un projet de transition écologique. De plus, ils pourraient contribuer à l'emploi, à une dynamique positive de la ville contraire à l'image du pétrole.

À termes, le pipeline Trapil, devient lui aussi disponible pour l'activité piscicole. Ces deux tuyaux permettant d'établir une connexion flux/reflux jusqu'à la mer. L'activité passe alors sur une production de saumon naturelle à forte valeur ajoutée, le tout en circuit d'eau exclusivement salé.

Avant de retourner à la mer, l'eau usagée est filtrée par des mollusques de types huitres ou conques qui peuvent eux aussi être vendus en circuit de consommation court.

Le caractère innovant du site intrigue. Le « parc marin de Coignièrès » devient une destination de promenade dominicale. À seulement 1h de Paris en RER, les visiteurs ont la possibilité de pêcher un saumon de qualité à pleine maturation, puis de le faire grillé en famille ou entre amis autour d'un barbecue ; ainsi que de se remplir les poumons d'un air marin iodé inédit en Ile-de-France.

FIN DERNIERE PAGE STRATEGIE DEPOT PETROLE

Le post-Coignièrès s'identifie à travers les trois objets-lieux, qui sont mobilisés différemment avec divers degré de réalisme : utopique pour élever des poissons dans des cuves de pétrole ; semi-utopique, mais concret, un marché/point de pivot de consommation biologique dans un ancien parking couvert. Et enfin, plus réaliste, une réhabilitation -- au lieu de détruire -- d'un ancien DomExpo en logements alternatifs et collectifs pour organiser une nouvelle vie collective et relancer l'économie locale. C'est trois objets-lieux reflètent une même intention commune : une transition vers un monde plus sain, plus écologique, tout en minimisant l'impact sur notre planète.