

Ville (re) nouvelée

Penser les mutations de Saint-Quentin-en-Yvelines

Comment accompagner le (re)nouvellement de la ville (nouvelle) à travers la mise en place d'outils alternatifs permettant l'optimisation du foncier et la rénovation de l'existant par ses habitants ?

Une nouvelle ville

Face à l'héritage de la ville nouvelle de Saint-Quentin – fabriquée presque ex nihilo sous forme de poches monofonctionnelles selon la politique étatique centralisée des années 1960 – il s'agit désormais de penser ses potentialités de mutations.

En effet, quarante-cinq ans après la création de la ville de Saint-Quentin, nous distinguons clairement ses limites, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, cette ville est très consommatrice d'espace puisqu'elle s'est étalée par nappes autour de quelques éléments existants. Aujourd'hui on ne peut plus autoriser sa progression par l'étalement urbain. Or, il faut continuer à répondre à l'augmentation démographique et aux besoins spatiaux qu'elle nécessite.

L'habitat, construit presque en une seule décennie pour constituer une ville « neuve », commence à montrer les premiers signes de fatigue : une partie des logements ne répond plus à l'organisation des foyers, ni aux exigences de confort actuelles.

Enfin, cette ville morcelée de tissus monofonctionnels irriguée par un important maillage viaire induit une utilisation importante de la voiture, ce qui, au-delà du problème environnemental, pénalise certaines catégories de personnes et installe de fait, une ségrégation au sein de la ville. On peut donc se questionner sur cette manière de faire la ville par fonctions.

Face à cet héritage, l'ancienne ville nouvelle de Saint-Quentin nous semble représentative des enjeux et des problématiques qui concernent les villes d'aujourd'hui, prises dans toute leur épaisseur, à la fois économique, sociale et technique.

Mais que sont devenues ces villes nouvelles? Sont-elles toujours aussi nouvelles et peut-on encore parler de « ville nouvelle » ? Elles nous apparaissent aujourd'hui d'avantage comme un patrimoine existant à réinterroger face aux mutations de la société qu'elle abrite.

A travers l'exploration des ressources de ce territoire que la seule approche environnementale par les normes semble insuffisante, une question s'est dessinée :

Comment peut-on accompagner le (re)nouvellement de la ville (nouvelle) à travers la mise en place d'outils alternatifs permettant l'optimisation du foncier et la rénovation de l'existant par ses habitants ?

Les outils

Nous entendons par « outils alternatifs » des moyens techniques et humains soucieux du respect de l'Humain et de l'environnement. Nous voulons tout d'abord remettre les habitants au cœur du projet, puisqu'ils sont les principaux intéressés de la ville, et plus encore de leur logement. Nous souhaitons également tenter d'instaurer une filière courte en exploitant les matériaux locaux dans la mesure du possible. Notre but est également de penser un système de (re)nouvellement – prenant en compte

toutes les échelles – qui permette une mise en avant des richesses et une mutualisation des ressources, afin d’instaurer un cercle vertueux au sein de la ville de Saint-Quentin. Nous nous questionnons aussi sur le rôle de l’architecte dans cette ville existante, et sur la manière dont on peut réinventer son rôle. Notre travail s’inscrit dans un temps court, dans le but d’amorcer un renouvellement qui sera constant. La ville est un organisme vivant qui ne devrait jamais se figer mais toujours évoluer en fonctions des besoins et des possibilités.

Fiction Ecologique Urbaine
Une scierie, duramen de la ville

La base logistique ferroviaire de la ville de Trappes est l’un des morceaux de ville, constituant de Saint-Quentin. Cette grande emprise foncière de plus de 30 hectares a vu, depuis les années 1950, son activité décliner pour finir par ne constituer qu’un grand vide, que la ville s’appête à absorber doucement. Significative de l’impasse dans laquelle se trouve l’urbanisation de ces territoires qui a poussé l’étalement jusqu’à ses dernières limites, elle se retrouve convoitée par les politiques publiques dans le but de résorber une partie de l’expansion urbaine de demain. Nous parlons « d’impasse » à bon escient puisque prise entre une nationale et une voie de chemin de fer, un corridor infrastructurel bruyant et peu engageant. Pourtant, cette entité urbaine reste une ressource qui ne demande qu’à être exploitée et revalorisée. C’est pourquoi, en réponse au déclin de son activité, nous proposons d’investir ses vestiges, cultiver son environnement, dès à présent.

Parmi eux, une halle de type Freyssinet de 5500m², articulée autour de six nefs couvertes par des voiles courbes de béton mince.

Ce lieu, autrefois gare de dépôt ferroviaire, fut le théâtre d’une intense activité industrielle mêlant alimentation des trains à vapeurs en eau, réparation de locomotives, stockage de matériel et entretien des voies de chemins de fer.

Parce passé dynamique, tout ce territoire aujourd’hui enclavé dans un corridor infrastructurel nous laisse en héritage un sol très concentré en hydrocarbures. Ballastes et traverses polluées couvrent environ 30% du site sur lequel s’ajoute une autre pollution, celle des métaux lourds liés aux bombardements qu’à subit le site durant l’année 1944. De fait, la dépollution de ce site est inévitable pour quiconque envisagerait de construire des logements ou équipements publics.

C’est notamment le cas pour l’Etablissement Public de Paris-Saclay aménageur du site qui négocie actuellement son acquisition auprès de la SNCF, afin d’y construire une futur ZAC.

Si la critique de la fabrication de cette ville nouvelle des 1960 semble de plus en plus communément admise par le milieu de la conception architectural et urbaine, nous pouvons nous interroger sur l’impact d’une futur opération de telle envergure. Car après tout, à part quelques exceptions, en quoi cette manière de faire la ville a t-elle de différent de celle des années 60, si ce n’est une densité et une mixité fonctionnelle plus grande ? Dessinée, planifiée à toutes les échelles, son foncier rentabilisé au maximum, elle sortira de terre en un temps records tel un nouveau morceau de ville, figée dans ses tracés, peu encline à s’adapter à l’évolution naturelle des us et coutumes des habitants qu’elle abritera.

C’est pourquoi en réponse positive et afin de d’espérer jouer un rôle dans la concertation de cette opération par la présence irremplaçable d’observateurs de premier plan (les usagers qui auront vu évoluer le site pas à pas), sa valorisation

immédiate permet d'accueillir la mise en activité d'une filière structurelle locale, liée à l'exploitation du bois de la région. Cette filière locale, une scierie ainsi qu'un centre de promotion de la filière bois, s'accompagne de l'exploitation de peupliers, plantés sur 30ans, permettant de dépolluer de manière biologique (par phytoremédiation), le site.

Une scierie et un centre de promotion de la filière bois

S'interroger sur la manière de faire la ville, hier, nous pousse à réfléchir sur celle qui sera pensée demain. Pensée dans quels termes? Pensée par qui? Ainsi, et face à l'héritage important de l'habitat pavillonnaire de cette ville nouvelle, nous nous demandons de quels outils allons-nous pouvoir doter les habitants. Car si jusqu'à présent ces derniers ne semblaient pas toujours pris en compte dans les processus de fabrication de la ville, il apparaît, à la vue du pouvoir de la priorité foncière en France, qu'il sont devenus les premiers acteurs du renouvellement de leur territoire. Ainsi, la création puis la mise à disposition d'un outil technique et humain leur permettant d'agir sur leur habitat nous paraît être une première solution.

Saint-Quentin étant entourée de forêts, voisines notamment du parc de la Vallée de la Haute Chevreuse, l'exploitation et l'entretien de cette ressource naturelle nous permet de doter la ville d'une filière constructive locale vertueuse, économique et créatrice d'emplois. La naissance de cette filière est l'outil alternatif prenant place immédiatement dans la halle de type Freyssinet.

Un outil en adéquation avec la halle de type Freyssinet

Dans sa configuration actuelle, l'intérêt principal de cet ouvrage porte essentiellement sur les grands volumes couverts, libérés par cette structure industrielle. L'éclairage naturel abondant apporté au moyen de verrières peut également être

souligné. Des aménagements internes visant à réduire considérablement le volume des grandes nefs seraient dommageable et en contradiction avec l'esprit de cette « halle ». L'installation d'une scierie a l'avantage de ne demander que très peu d'intervention sur la structure existante. Assez autonome, elle demande néanmoins un espace extérieur important destiné au stockage des grumes et bois de transformations.

Le centre de promotion de la filière bois, deuxième entité constituante de « l'outil alternatif » proposé, est composé d'ateliers de constructions, bureaux, et d'espaces accueillant du public. L'isolation thermique étant inexistante à l'intérieure de la halle, ce programme nous conduit à imaginer une « boîte dans la boîte », structure secondaire accolée à la structure primaire de béton armé afin de rendre ces aménagements réversibles.

La scierie, exploitant des bois feuillus : chênes, châtaigniers et peuplier, produit du bois d'œuvre pour la construction de système à ossature bois et poteaux-poutres. Ainsi, poutres, madriers, solives, chevrons, planches, madriers sont autant de produits finis mis à la vente directe pour les habitants qui souhaiteraient stimuler leur habitat. Une valorisation des déchets issus des différentes phases du traitement du bois : copeaux et plaquettes, permet de produire également des panneaux isolants en fibre de bois.

Bilan opérationnel

L'investissement de la halle est possible dès demain. Pour qu'une telle action soit possible, la connexion et la mutualisation des ressources de chacun des acteurs composant la ville est nécessaire. Politiques publiques, entrepreneurs, artisans, concepteur d'espace, mais aussi et surtout les habitants, à l'origine de la demande de rénovation de leur habitat.

La Communauté d'agglomération de Saint-Quentin lance la création d'un groupe de recherche auquel chacun des membres des syndicats de copropriété des quartiers pavillonnaires sont conviés. Des professionnels de la filière bois comme arbocentre et francilbois, des artisans ainsi qu'un architecte CAUE, financé par la CASQUY, viennent compléter ce groupe. Ensemble, ils réfléchissent à la l'élaboration de solutions liées aux problématiques posées par l'habitat de la ville nouvelle. Bien que la stimulation de chaque habitat interdise toute systématisation au profit d'une somme de possibilités liées à la manière de vivre de chacun, ce groupe a pour objectif d'orienter rénovations thermiques et stimulation, par l'utilisation du matériau bois. Ce bois d'œuvre produit localement a vu son nombre d'intervenants réduit, ainsi que la distance de ses déplacements, limitée. Il est vendu aux entreprises locales et aux habitants afin d'alimenter en ressources, le renouvellement de la ville à venir.

L'EPPS devenu propriétaire de la base logistique ferroviaire Boubas Louise-Michel, loue à un entrepreneur privé, une partie de la halle (5000m²) afin d'y installer les machines nécessaire au lancement de la scierie. Le Centre de Promotion de la filière bois prend place dans l'autre partie de la halle, dotée de bureaux, d'ateliers de construction, les locaux étant loué par la CASQUY, à l'EPPS. Ce dernier, dans le même temps, engage une entreprise de dépollution biologique pour planter les plantes absorbantes (peupliers et robiniers) assurant la dépollution lente du site par phytoextraction. L'exploitation à terme, d'ici 30 ans de cette ressource naturelle est assurée par la scierie qui achète à bas prix le bois, s'occupant ainsi de couper et transformer cette matière première.

Suite à la mise en place des ateliers de réflexions et d'expérimentation liée à la filière bois, la halle peut enfin s'ouvrir au public, l'accueillant au travers d'espaces qui lui sont dédiés. La vocation

pédagogique de ce centre est primordiale pour sensibiliser l'habitant dans son rôle d'acteur de premier plan au sein de son logement.

L'investissement immédiat de cet ancien site industriel veut valoriser cet « entre-temps », dès aujourd'hui et ce jusqu'à la fin de la concertation de la futur ZAC, ces lieux porteurs d'une nouvelle activité feront vivre cet héritage en proposant un outil au renouvellement urbain de la ville nouvelle.

Fiction Ecologique Urbaine
Stimuler l'habitat

Les logements construits pour la ville nouvelle ne répondent plus entièrement aux besoins actuels.

En effet, la structure familiale a beaucoup évolué depuis les années 1960. Les logements achetés par des couples avec jeunes enfants dans les années 1960 ont vu grandir et partir les enfants, et sont souvent devenus trop grands et inaccessibles aux couples maintenant âgés. Aujourd'hui, les schémas familiaux sont très variés, et demandent une grande flexibilité des logements. Nombreuses sont les familles recomposées qui passent de deux en semaine à six le week-end par exemple. On ne peut plus d'ailleurs parler des occupants d'un logement comme d'une « famille », on devrait plutôt dire « foyer » car de nouvelles formes d'habiter – comme la colocation – se sont largement développées. Ces nouveaux groupements de personnes demandent une organisation complètement différente des logements. Or, dans les constructions a priori figées, comment accompagner les mutations des

foyers pour tous, c'est-à-dire – dans la mesure du possible – sans changement de logement, et sans dépenses inconsidérées ?

Le second problème qui se pose dans l'habitat d'aujourd'hui concerne le confort, et particulièrement le confort thermique. En effet, certaines constructions des années 1960 sont maintenant des gouffres financiers pour les propriétaires et locataires en raison des dépenses générées par le chauffage. Comment permettre à chaque foyer d'améliorer le confort thermique de son logement avec un petit budget ?

Dans le pavillonnaire

L'habitat pavillonnaire, pourtant si décrié dans les milieux de la pratique architecturale, est le plus représentatif de la ville nouvelle, et peut-être également le plus apprécié et convoité. Produits même de notre économie capitaliste, ces formes architecturales sur catalogue ont été considérées avec mépris par les architectes qui ont abandonné ces typologies au moment même où elles ci voyaient le jour, les privant ainsi d'une réflexion spatiale et technique qualitative.

Il est aujourd'hui du ressort de notre génération d'architectes de regarder sans a priori ces manières d'habiter. Il nous faut comprendre quels besoins et mœurs possède cette population afin de pouvoir répondre en enjeux qui se présentent en ce début de siècle.

L'habitat pavillonnaire, pourtant si décrié dans les milieux de la pratique architecturale, est le plus représentatif de la ville nouvelle, et peut-être également le plus apprécié et convoité. Produits même de notre économie capitaliste, ces formes architecturales sur catalogue ont été considérées avec mépris par les architectes qui ont abandonné ces typologies au moment même où elles ci voyaient le jour, les privant ainsi d'une réflexion spatiale et technique qualitative.

Il est aujourd'hui du ressort de notre génération

d'architectes de regarder sans a priori ces manières d'habiter. Il nous faut comprendre quels besoins et mœurs possède cette population afin de pouvoir répondre en enjeux qui se présentent en ce début de siècle.

La densification et le refus d'un étalement urbain supplémentaire, notions actuellement contradictoires, sont des idées bien ancrées dans les programmes politiques de la ville de Montigny. Arriver à concilier ces deux enjeux revient à remettre en perspective le Plan d'urbanisme de la ville qui interdit toute réelle densification.

Dans les faits, il faudrait revoir à la baisse les distances minimums imposées entre deux logements et autoriser les extensions sur toute la hauteur d'un bâtiment.

Cependant, cette densification ne peut se faire sans PLU et nécessite un nouveau cadre législatif qui assurerait un minimum la cohésion formelle qui fait la force de cet urbanisme. La conservation des qualités qui lui sont propres tels que les jardins privés pour chaque foyer et des espaces semi-publics conséquents (venelles et placettes plantées) est primordiale dans cette remise en perspective de l'habitat pavillonnaire. Ainsi, les pistes projectuelles dans la résidence des Allées du Châteaux, sujet d'étude choisi, tenteront plutôt d'établir une multitude d'opérations chirurgicales internes à l'existant que d'opérer un remembrement général du plan-masse du quartier.

Dans un second temps, une mixité programmatique peut être imaginée au sein de cette résidence, accompagnée d'une réelle volonté politique et législative. En effet, les garages dissociés des habitations et regroupés autour de vides ressemblant à des places publiques, pourraient être réhabilités pour accueillir des ateliers, des bureaux bénéficiant d'outils de communication poussés, ou des espaces de mutualisation des outils.

La seconde partie de la réflexion porte sur

la rénovation thermique, trop coûteuse, est aujourd'hui pratiquement hors de portée pour les habitants de ces typologies car trop coûteuses.

Profitant de la réorganisation spatiales internes aux pavillons et le bénéfice financier que produit la densification, nous proposons des moyens spatiaux qui permettraient d'assurer la transition énergétique (tels que le jardins d'hiver et le décloisonnement). Mais ces intervention ne sont efficaces que si l'habitant est acteur de son confort et comprenne les gestes d' une manière de vivre écologiquement durable.

Aussi, les matériaux ainsi que leurs assemblage doivent être pensés de manière à ce que les prix soient abordables et la construction réalisable par les habitants eux mêmes. Afin d'avoir accès à cette réduction des coûts, l'effort de communication entre la scierie, son pôle de promotion et les syndicats des résidences est donc primordiale. Outre le but de réduire le prix de vente des matériaux, il est nécessaire de supprimer les intermédiaires ou de les remplacer par des bénévoles tels que les syndicats concernés par le devenir de leur propre résidence.

Dans l'opération de Ricardo Bofill

L'opération de logements de Ricardo Bofill surprend. C'est une sorte de pause monumentale dans la ville, qui tend à être patrimonialisée. Mais aujourd'hui, outre la question de la modularité des logements, se pose le problème de l'appropriation du site, puisque seuls les habitants de l'opération peuvent en profiter pleinement. Cette opération, dont le coût et l'empreinte sur la ville sont importants, devrait être redonné à tous, au moins partiellement. La situation privilégiée du viaduc sur le bassin de 14 hectares peut s'avérer idéale pour des équipements à caractère public. Il ne s'agit pas ici de faire un projet dans le viaduc, mais de montrer ses possibilités de mutations – tout en respectant les qualités du projet de Ricardo Bofill – afin de reconsidérer cette construction hors du commun. La rue Jacques Cartier, qui passe sous le viaduc et

mène à la plate-forme avec vue sur le bassin, tend à être privatisée par la copropriété mais peut être retravaillée de façon à satisfaire les besoins des habitants et ceux des personnes de passage.

Comme pour le pavillonnaire, il faut également donner la possibilité aux foyers de l'opération de Bofill la possibilité d'adapter leur logement à leurs besoins, c'est-à-dire en modulant les espace et en améliorant le confort thermique.

Qu'est-ce que Montigny-le-Bretonneux?

Un territoire situé à 25km de Paris

CASQUY: *Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin en Yvelines*

Le tronçon du territoire objet de cette étude est constitué d'une grande partie de la commune de Montigny-le-Bretonneux et d'une partie de la commune de Trappes.

Montigny le Bretonneux, commune la plus à l'Est de ce tronçon est située à 25 km au sud-ouest de Paris, dans le département des Yvelines.

Cette commune fait partie aujourd'hui, avec six autres de ses voisines, de la communauté d'Agglomération de Saint-Quentin en Yvelines, dont elle est la ville la plus peuplée avec 33 680 habitants.

La commune est traversée au nord par la Route Nationale 10, infrastructure routière reliant la commune au restant des autres villes étudiées dans le cadre de ce studio: Trappes, Coignières, les Essarts-le-Roi, le Perray-en-Yvelines, Rambouillet.

Un groupement de petits bourgs jusqu'en 1900

Historiquement, jusqu'au IXe siècle, le site de Montigny-le-Bretonneux ainsi que le plateau de Trappes étaient couverts par la forêt : celle de Rambouillet et le bois de Trappes sont aujourd'hui des témoins de cette époque.

Jusqu'au XXe siècle, Montigny le Bretonneux et Trappes ne sont que deux petits villages à proximité de la route reliant Paris à la frontière Espagnole, l'actuelle Nationale 10. En 1900, Trappes compte environ 1000 habitants et Montigny-le-Bretonneux 350, et vivent principalement de l'agriculture. L'activité liée au chemin de fer se développe rapidement au début du XXe siècle avec la construction d'une grande gare de triage, puis d'un dépôt ferroviaire, faisant de Trappes une ville dynamique. Montigny, dont le centre est plus éloigné du chemin de fer, reste un village de taille modeste.

1960 : création de la ville nouvelle

Durant les années 1960, une politique étatique centralisée décide de la création de villes nouvelles en banlieue parisienne pour faire face à une population parisienne grandissante (environ 150 000 nouveaux résidents chaque année). Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, sous la direction de Paul Delouvrier prévoit la création de 8 villes nouvelles dont seulement 5 seront réalisées.

Le schéma directeur de la ville de Saint-Quentin, une des cinq villes réalisées, n'a pas été projeté comme celui d'une ville autonome et prédéterminée mais fut conçu sur un principe de fédération de bourgs existants. Un premier maillage autoroutier est tracé dans un double souci de communication et de développement, devant jouer un rôle «structurateur» de l'aire concernée.

Dès l'origine, l'organisation de la ville nouvelle bute sur le corridor infrastructurel, la voie Paris-Brest ainsi que la Nationale 10 présente depuis l'antiquité romaine. L'agglomération héritée de ces années est toujours formée de deux parties très distinctes et isolées physiquement l'une de l'autre. Mais cet isolement ne se limite pas à ce seul corridor infrastructurel. En effet, le système viaire mis en place et adapté à la circulation automobile rapide, un maillage hiérarchisé connectant les « quartiers » entre eux, engendre de fait une manière irréversible de séparation spatiale entre les différentes entités urbaines.

L'établissement public d'aménagement de Saint-Quentin-en-Yvelines est créé en octobre 1970 (EPA). Commence alors la construction rapide d'une ville sur les anciennes parcelles agricoles. Mais dès 1977, des nouveaux habitants sont élus aux Conseils Municipaux et remettent en question certains projets d'aménagement en cours, comme celui du « cœur de ville », modifiant ainsi le déroulement de l'urbanisation. Cette manière

d'urbaniser est à l'époque déjà critiquée pour sa production d'une ville peu concentrée conduisant à une « fragmentation urbaine ». L'opération « cœur de ville » est modifiée, l'absence de concentration et le monopole de la fonction commerciale sont rejetés. Mixité des fonctions, habitat diversifié et maintien des espaces verts sont les nouvelles lignes de conduite du projet.

Entre 1960 et 1990, la population de Trappes passe de 9 000 à 30 000 habitants, et celle de Montigny de 500 à 30 000. Les dernières « poches », emprises foncières causées par cette manière de faire la ville sont urbanisées, laissant pour héritage, une ville dite « nouvelle », composées de grandes enclaves urbaines monofonctionnelles.

Des enclaves urbaines comme héritage

Arpenter territoire à pieds, à vélo comme en voiture, le visiteur, à Montigny-le-Bretonneux se déplace sur un réseau viaire dont les limites sont franches et opaques.

Le territoire, en plus d'être fragmenté par le réseau viaire et infrastructurel, se retrouve l'être au niveau de ses usages où l'on retrouve ces mêmes « enclaves » mono fonctionnelles, héritées des années 1960. L'absence d'interdépendance entre les différentes composantes de cette ville nouvelle conduit les fragments urbains à vivre de façon isolationniste.

Ainsi, la zone d'activité de l'Observatoire, implantée le long de la voie ferrée accueille chaque jour plus de 2100 travailleurs sans possibilité de leur offrir une quelconque distraction et même moyen de subsistance par son manque de commerces.

L'habitat, composé en grande partie de zones pavillonnaires vient se diffuser sur tout le territoire, limité à l'ouest par un parc régional, le parc naturel régional de la Haute vallée de Chevreuse. S'enchaînent, entrecoupées de routes, diverses poches et nature d'habitat: beaucoup d'individuel, de l'habitat collectif, plus ou moins dense, mais surtout relativement coupé des équipements et commerces, induisant une pratique du territoire, au quotidien, totalement dépendante de la voiture.

Au Nord de la commune, les équipements sont déjà plus présents, pensés et construits en même temps que vient l'opération de Ricardo Bofill entre 1978 et 1986.

Enfin à l'Est, le centre ville lui a bénéficié d'un travail de couture plus fin, liant les espaces verts à une concentration d'habitat et de pôles d'équipements culturels, universités, centre commerciaux et sportifs.

Un site délimité par de nombreuses forêts

Les communes de Montigny-le-Bretonneux et de Trappes prenant place au sein du plateau de Trappes, sont entourées de forêts, voisines notamment du parc de la Vallée de la Haute Chevreuse. Aujourd'hui, ces communes voient leur urbanisation, lancée depuis les années 60, s'étaler au point de buter contre ces espaces verts protégés des constructions et réservés aux activités de loisirs. Le foncier disponible étant de plus en plus rare à trouver, c'est la raison pour laquelle des territoires comme la friche industrielle de Boubas Louise-Michel se retrouvent convoités pour absorber la construction de projets d'urbanisme de grande ampleur.

Ces forêts font parties intégrantes du paysage de la région, comme en témoigne la « Forêt de Rambouillet », mais nous nous demandons si cette précieuse ressource ne pourrait pas servir à davantage encore, comme par exemple alimenter en matière première constructions nouvelles et renouvellement urbain de demain.