

## **DU PROCHE AU LOINTAIN**

Monique LABBE, Architecte DPLG, membre du Bureau d'Espace Souterrain.

### **RESUME :**

Concevoir un projet souterrain est un acte à multiples dimensions simultanées. C'est l'esprit dans lequel est conçu un ouvrage qui nous intéresse ici. En effet deux questions se posent :

1 \* Comment, dans un projet, tenir les deux dimensions de l'immédiat et du long terme? comment, en intervenant aujourd'hui, ne pas compromettre demain et permettre au sous-sol de devenir une partie vivante de la ville?

2 \* Comment, dans une grande métropole, concilier l'intérêt général et celui des riverains? comment tenir la double dimension de l'intérêt local et de l'aménagement général de la ville?

Il s'agit, en fait, d'une seule et même question, celle de concilier le proche et le lointain dans l'espace comme dans le temps.

A partir de l'exemple de la construction à Paris d'un parking souterrain, nous tentons de montrer comment situer ce projet en le prolongeant d'un côté vers la desserte totale du quartier (commerces, services pour les sous-sols privés) de l'autre comme maillon d'un réseau plus large de communications, d'équipements et de voiries à l'échelle de la ville, réseau à venir.

Une telle conception, une telle manière d'aborder la question nécessitent le regroupement des compétences et la pluridisciplinarité des réflexions.

### **1 - INTRODUCTION**

Concevoir un projet souterrain est un acte à plusieurs dimensions simultanées ; outre les dimensions économique, juridique et technique, c'est l'esprit dans lequel est conçu un ouvrage qui nous intéresse ici. Aujourd'hui en effet l'urgence dans laquelle on traite les problèmes de la ville établit une hiérarchie qui développe une utilisation archaïque au coup par coup du sous-sol, colmatant les couches superficielles, dressant des obstacles profonds à de futures voiries... Ce mode d'utilisation est conforté par le morcellement de la propriété du sous-sol, des responsabilités et des intervenants (concessionnaires, Sociétés d'économie Mixte, etc.) dans l'acte d'aménager le sous-sol.

Mais cette utilisation archaïque se fonde en fait sur une conception réductrice du sous-sol, qui est pensée uniquement comme zone de service. Or nous savons tous que nous pouvons en avoir une autre conception, le sous-sol n'en est qu'au début de son utilisation, il est appelé à devenir une partie vivante de la ville. Nous avons besoin d'une imagination ambitieuse et presque visionnaire de l'urbanisme pour jeter les bases d'un futur du sous-sol et de la ville en général.

### **2.- L'EXEMPLE DU PARC ST PLACIDE**

Description : Malheureusement, la pratique est lente à évoluer. Je vous propose d'analyser l'exemple du creusement à Paris du parking Saint-Placide ; il est particulièrement éclairant.

La rue Saint-Placide est bordée d'immeubles d'habitation avec boutiques en rez-de-chaussée ; à sens unique, sans ligne d'autobus ni de métro, elle reçoit peu de circulation automobile, mais manque de places de stationnement; en effet le voisinage compte un hôpital, des grands magasins, des écoles techniques et plusieurs hôtels ; quant aux commerçants, n'habitants pas le quartier, ils occupent les places disponibles. Le parc construit s'insère dans la faible largeur de la rue (16 mètres), avec déplacement des réseaux exclusivement sous les trottoirs ; il descend sur quatre étages pour 200 places, avec deux trémies d'accès au premier étage puis un monte-charge pour les étages inférieurs, et offre aux piétons deux escaliers et un ascenseur.

Le gros des travaux est exécuté en taube, sans que la circulation soit interrompue, mais prive la rue de tout stationnement et limite la circulation à une voie... pendant trois ans.

On voit immédiatement l'écart considérable entre les efforts déployés, leur coût, leur durée, les nuisances provoquées, et le caractère limité de la réalisation et du service rendu.

À quel problème, en effet, répond le programme de construction du parking Saint-Placide? Il répond à une urgence réelle de régler le problème du stationnement dans un quartier c'est-à-dire, permettre aux chalandiers extérieurs au quartier de venir, permettre aux commerçants d'augmenter leur clientèle, dégager la rue des véhicules en stationnement.

En résolvant des difficultés de stationnement, il améliore certes l'aménité du quartier qui "circule" mieux mais quel est le bénéfice réel pour le riverain?

\* Les riverains : Les riverains, nous ne serons pas étonnés d'apprendre qu'ils se sont, dès le départ, constitués en association de défense. Même s'il est malheureusement de plus en plus répandu dans l'esprit français d'attaquer tout ce qui bouge et modifie l'existant, il est incontestable qu'un tel projet, que de tels travaux prennent à contrepied les riverains qui vont subir la nuisance des travaux, envisager des risques d'effondrement et redouter plus ou moins des transformations lourdes de leur cadre de vie, peut-être une surdensification de la fréquentation de leur quartier : dans ce contexte, à coup sûr, ils mesurent difficilement ce que ces transformations peuvent leur apporter réellement.

Le sous-sol, de toute manière, ne reçoit jamais l'accord du public qui craint peut-être que de tels travaux soient en fait, et pourquoi pas?, une étape pour enfermer tout le monde en sous-sol !

En règle générale, répondre à un besoin unique et urgent engage dans une aventure à rentabilité en fin de compte réduite tant du point de vue de l'efficacité de l'opération (les travaux sont lourds et difficiles pour un résultat de 200 places accessibles "lentement" par monte-charge), que de la reconnaissance du public, l'équilibre nuisances / service rendu n'étant pas flagrant en pareil cas.

### **3.- LE PROBLÈME EST POSÉ**

Ces contradictions sont intéressantes : elles révèlent et désignent le caractère très limite d'une conception au coup par coup de l'utilisation du sous-sol, de son "mitage", et posent des questions justes.

Les deux questions, en effet, auxquelles nous devons nous confronter à ce propos sont celles-ci :

- comment, dans de tels projets, tenir les deux dimensions de l'immédiat et du long terme et ne pas, aujourd'hui, compromettre demain ?

- comment, dans une grande métropole, concilier l'intérêt général et celui des riverains ?

En somme une seule et même question : comment concilier le proche et le lointain, dans l'espace comme dans le temps ? La réponse passe par le changement de notre conception de la place et du rôle du sous-sol dans la ville.

Dans l'histoire récente des travaux souterrains en zone urbaine, l'intervention des riverains a contraint les techniciens à faire des prodiges : ils ont réduit l'encombrement des chantiers en inventant des machines de très petite taille, en imaginant de nouveaux modes de creusement (en taupe par exemple), en trouvant des solutions d'insonorisation (les caissons, par exemple), etc.

Si l'on interprète bien cette intervention des riverains, pourra-t-elle faire progresser vers une utilisation élargie du sous-sol ?

Le parking souterrain de la rue Saint-Placide répond au problème criant, évident du stationnement des voitures particulières dans le quartier; mais en engageant ces travaux, a-t-on cherché quels autres problèmes se posaient au quartier et à la ville plus largement et à l'occasion de ces travaux importants de creusement d'une rue entière, quels autres problèmes plus vastes, moins apparents, moins urgents aussi sans doute, l'on pourrait résoudre ou dont on pourrait préparer, du moins, la résolution prochaine ?

### **4 - CONCEPTION DU RÔLE DU SOUS-SOL**

L'utilisation du sous-sol permet de libérer la rue découverte, la rue de surface, celle dont la première fonction est de permettre la circulation des véhicules et des piétons et l'accès aux immeubles et aux commerces riverains. À l'évidence, la superposition des voies, lorsqu'elle est assurée en souterrain, répond à ces nécessités.

Mais l'utilisation de ce souterrain doit elle-même répondre à des critères liés à la vie de l'homme dans sa ville, à sa sensibilité à l'espace. Elle ne saurait le réduire à une zone de service, à un soubassement technique, à un boyau.

Vous avez en quelque sorte une chance à Montréal : ce sont les hommes et non les véhicules que vous avez mis les premiers en sous-sol, pour les protéger du froid et dans un but commercial, d'où la nécessité que vous avez eue de créer de vrais espaces agréables en souterrain ! La réussite de ce que l'on voit à Montréal tient à la qualité de la réponse à la question du rapport de l'homme aux rigueurs du climat : on utilise des niveaux distincts pour la circulation des véhicules et celle des piétons ; ce sont de vraies rues piétonnes qui "voient le jour" sous terre. Cela fonctionne bien parce que l'on y est bien. Vos aménagements sont un véritable prolongement de la ville sous terre.

Plus difficile à Paris lorsqu'on part de la nécessité de libérer la rue de ses embouteillages ! pour l'instant on creuse en fait le plus souvent pour les voitures. Et pourtant... Et pourtant ce sont bien les mêmes humains qui font du et qui sont au volant de leur voiture et en sortent pour rejoindre les zones actives.

Alors il va nous falloir chercher plusieurs résultats :

- augmenter l'étendue du service rendu
- créer un sous-sol agréable à vivre et à parcourir.

## **5.- UNE AUTRE VUE POUR LE PARKING ( ET LE QUARTIER ! ) ST PLACIDE**

Une autre forme : Dans notre parking Saint-Placide on pourrait concevoir un premier sous-sol qui, élargi à toute la largeur de la rue en s'incluant les petits réseaux, assurerait la desserte des immeubles par tous les réseaux de service et les livraisons (hauteur limitée à 3,60 mètres) grâce à des accès directs aux caves et aux sous-sols des commerces. Le deuxième niveau pourrait recevoir en stationnement de petits utilitaires (2,80 mètres), et fournir un accès aux tréfonds privés riverains (les propriétaires étant invités à engager des travaux pendant une période prescrite). Les étages inférieurs offriraient des boxes et des places à louer et à vendre (dans la limite des 75 ans de la concession générale du parking). Déjà, avec une telle augmentation des objectifs et de la taille des projets, on pose autrement la question de leur rentabilité financière certes, mais aussi fonctionnelle, ne serait-ce que l'efficacité des trémies d'entrée et de sortie, qui éventuellement peuvent du coup être placées dans des rues voisines plus larges.

D'autres usages : Mais la vision peut s'élargir encore vers les conditions et le cadre de vie des riverains. Les dessertes souterraines libèrent les façades des immeubles. Des sorties piétons peuvent conduire ceux-ci à des îlots désormais transformés en jardins. L'automobiliste peut rejoindre, comme dans les immeubles modernes, son appartement depuis le parking par ascenseur. Les services publics comme la Poste peuvent emprunter de telles circulations souterraines. Des cheminements piétonniers peuvent encore donner accès à des stations de métro proches, de grands magasins, de futurs abris...

Quant aux parkings eux-mêmes, rien n'empêche de penser à les relier souterrainement entre eux ; donc de mieux répartir leurs constructions et leur utilisation, de palier les mésaventures liées aux parkings affichant complets, permettre y compris des changements de quartier sans sortir en surface. Pour en revenir enfin à la rentabilité, on voit comment la rue souterraine en désenclavant les parties souterraines des immeubles, peut valoriser celles-ci comme garages et entrepôts ; et comment le partenariat devient possible avec de grandes sociétés, qu'il s'agisse de bureaux, d'hôtels ou de magasins, et peut conduire à des schémas encore plus audacieux.

Certaines expériences intéressantes existent déjà dans cet esprit : le couplage du parking de l'Hôtel de Ville de Paris, du métropolitain et du sous-sol du B.H.V. (grand magasin parisien). Une autre expérience est en cours qui relie parking public et sous-sol d'une grande société de distribution.

## **6.- L'ENRICHISSEMENT DU "PROCHE"**

On mesure, dans de telles conditions, combien le rapport avec les riverains jusqu'alors bloqués par la perspective des nuisances du chantier, se trouve potentiellement modifié.

Modifié dans le proche, car la crainte ou le refus d'une opération ponctuelle sont dépassés, pulvérisés par des propositions qui vont au-devant, voire même largement au-delà de la demande que pourraient imaginer les riverains, au-delà de la conscience qu'ils ont de leurs besoins.

Or, une telle proposition non seulement résout les nuisances profondes et durables auxquelles les riverains se sont malheureusement accoutumés comme celles des encombrements chroniques et de la pollution qu'ils engendrent, mais ouvre des perspectives de qualité et de confort inespérées. Que deviennent, dans un tel contexte, les nuisances éphémères du chantier ?

Cela aussi représente un élément "du coût social" .

En imaginant ainsi le développement futur du sous-sol l'on pourra "fouiller" ses différents usages possibles, les multiples intérêts de son utilisation ; en s'appuyant sur les progrès techniques ouvrir un avenir, et rêver. Ces apports valoriseront d'autant et le projet et ... l'existant ainsi modifiés, et le pari et l'étude deviendront palpitants aussi pour tous les techniciens qui conçoivent et réalisent.

Dans une pratique qui lie et associe progrès techniques et imagination partagé, on peut opérer un rapprochement entre des visions à court terme et des objectifs à long terme, entre l'intérêt général et l'intérêt particulier. Notre parking, dans ce cas, n'est plus un plot ponctuel dans le sous-sol mais un maillon d'un large projet.

Je donne, dans un autre des ateliers de cette Conférence, une vision - utopique certes - de ce que peut être un projet global à long terme pour une ville telle que PARIS. Il nécessite le regroupement de toutes les compétences en matière d'aménagement urbain (conception et montage d'opérations), de technologies avancées, d'architecture.

Les Sociétés d'Économie Mixte parisiennes chargées de l'aménagement de vastes quartiers, ont déjà l'expérience et la compétence du sous-sol.

## **7 - LE LOINTAIN, COMMENT ?**

Pour concevoir et aménager a long terme, il est des conditions :La pluridisciplinarité : La prise en compte du proche (sous la forme de l'immédiat et du particulier) et la projection dans le lointain (pour un long terme et l'intérêt général) supposent l'inscription des projets dans la durée. Une telle conception dans l'élaboration des projets nécessite la pluridisciplinarité des réflexions et le regroupement des compétences, la mise en relation productrice de tous les "acteurs". En ce sens, l'aménagement du quartier Seine-Rive-Gauche par la SEMAPA, la SNCF et la RATP est passionnant, qui appréhende globalement un quartier et traite tout a la fois les circulations routières et ferrées, individuelles et collectives, et l'équipement et la vie d'un quartier entier.

Nous pouvons nous rapprocher de la question qui se pose pour la construction de METEOR : la RATP résout un problème important de transport, mais, sur les lieux d'impact des ses chantiers, elle se trouve confrontée aux riverains qui posent le double problème nuisances immédiates bien sur, mais aussi de l'intérêt pour eux (hors la valorisation foncière entraînée par la proximité d'un métro) de ces travaux. La question est juste, mais il vrai qu'il n'est ni du ressort, ni de la compétence de la seule RATP de chercher a identifier les différents problèmes d'urbanisme qui se posent a un quartier et encore moins de les résoudre a l'occasion de son chantier. En revanche, une puissance publique a la capacité, a l'occasion d'un chantier, d'analyser et de solliciter les organismes et les concessionnaires concernés pour élaborer des réponses plus larges, de jouer ce rôle indispensable de coordinateur pour porter un projet au niveau de l'aménagement général du quartier, au niveau d'un schéma plus large concernant la ville, comme maillon d'une construction urbaine.

L'entrée en jeu de la puissance publique :

Nous sommes conscients de tous les freins, de toutes les difficultés a coordonner et mettre d'accord tous les intervenants d'un opération urbaine, nous sommes conscients du temps que cela prend et du coût d'une opération des lors qu'elle est vaste, mais enfin le seul moyen de dépasser le morcellement des responsabilités, des missions, des sphères de compétences, des objectifs eux-mêmes de ces différents acteurs, d'inscrire les projets dans la durée et de poser les bases d'une pluridisciplinarité, réside dans l'affirmation de la puissance publique.

Il faut que la puissance publique soit moteur de ces projets, qu'elle soit mue par une grande volonté politique.

Son rôle est bien de susciter et concevoir le long terme a partir du particulier, de créer les obligations législatives et réglementaires, de coordonner les différentes actions et faire entrer chaque projet dans un projet beaucoup plus vaste et général.

Rien de grand ne se passera sans elle !