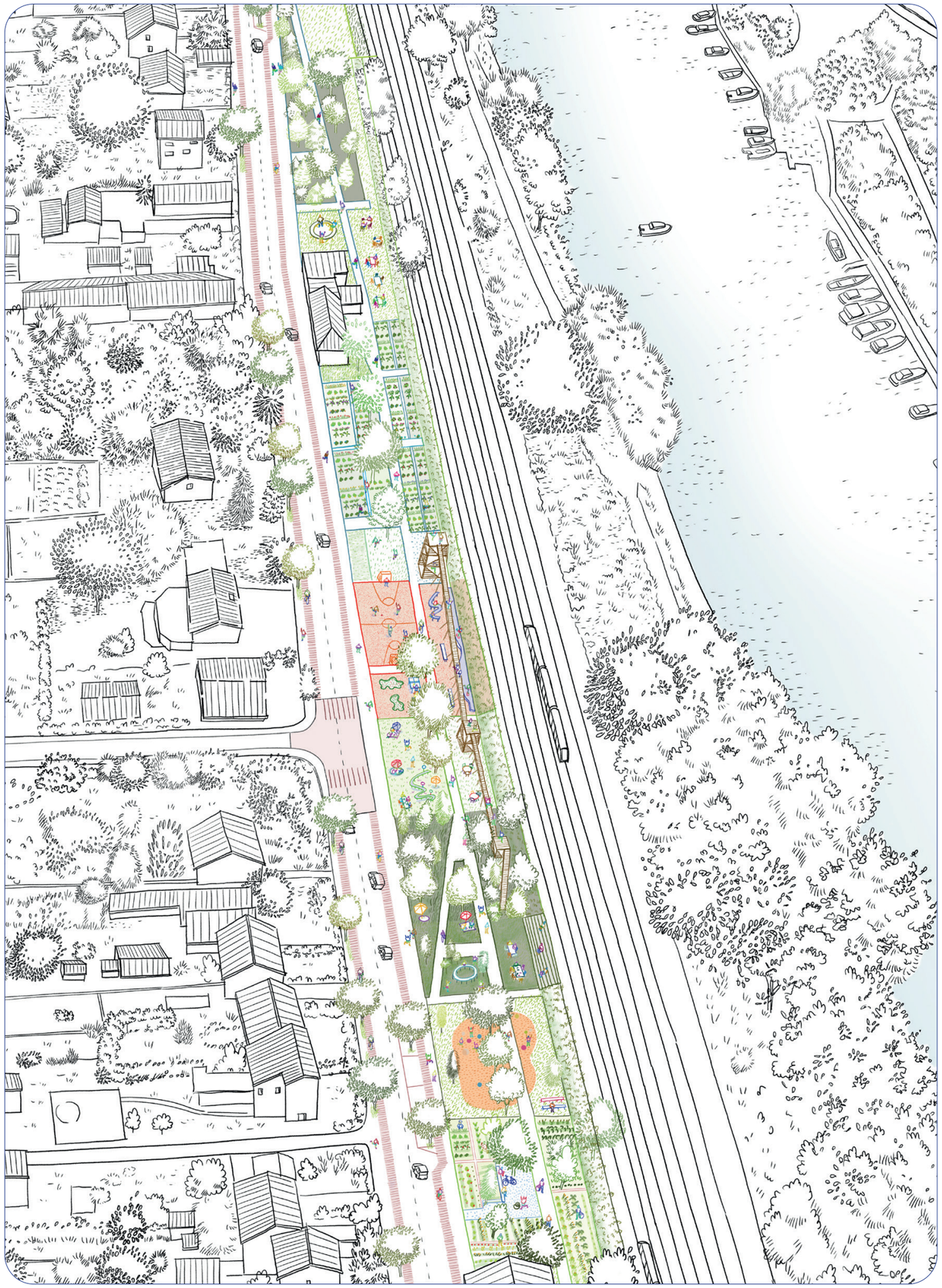


Thorigny-sur-Marne

JE VAIS ME PROMENER RUE DE DAMPMART

Concours d'idées pour le réaménagement de la rue de Dampmart à Thorigny-sur-Marne

NOTE DE PRESENTATION DU PROJET

LOCUSCAPE PAYSAGISTES // ECR ENVIRONNEMENT BET VRD



SOMMAIRE

1. ETAT DES LIEUX
- 1.1 THORIGNY ET LA / SUR / MARNE
- 1.2 THORIGNY ET LA RUE DE DAMPMART
- 1.3 LA RUE DAMPMART AUJOURD'HUI
- 1.4 UNE VISION ALTEREE DE L'EAU
- 1.5 UNE VEGETATION SOUS LE JOUG DE LA VOIE FERREE

2. LE PROJET : LA NOUVELLE RUE DE DAMPMART
- 2.1 UN TROTTOIR DOMESTIQUE ET UN TROTTOIR URBAIN
- 2.2 UNE CHAUSSEE BANALISEE INTEGRANT LA MOBILITE DOUCE
- 2.3 UNE OFFRE DE STATIONNEMENT RATIONALISEE
- 2.4 DES PASSAGES PIETONS SURELEVES

CONCLUSIONS >>> PRIORITE AUX MOBILITES DOUCES ET/OU DURABLES

3. LE PARKING OUEST

4. LES PARCELLES SNCF
- 4.1 LE JARDIN D'ENTRE DEUX
- 4.2 LE PARC LINEAIRE

5. LES LIENS VISIBLES ET INVISIBLES AVEC L'EAU

6. LES MATERIAUX DU PROJET
- 6.1 LES VOIRIES
- 6.2 LA TRAME BRUNE
- 6. 3 PREMIERES PRECONISATIONS DE MISE EN OEUVRE

7. UNE GESTION OPTIMALE EN FAVEUR DE LA BIODIVERSITE

8. CHIFFRAGE ESTIMATIF

1. ETAT DES LIEUX

1.1 THORIGNY ET LA / SUR / MARNE

Située entre Paris et les plateaux agricoles de l'est d'île de France, entre l'agriculture, les espaces urbains et les ripisylves boisées, Thorigny nait en tant que ville en dialogue constant avec la Marne. Sa structure urbaine organisée, de l'ouest à l'est, reprend le rythme des plateaux descendant vers le fleuve. La circulation suit les courbes de niveau et s'organise en paliers successifs parallèles entre eux et à la Marne ((rue Dampmart, rue du Château, Rue Lafayette/Emile Blanchet/des Lambuis, Ruelle Colas, Rue Juliette Vadel à l'est, rue Gallieni, rue des Fontaines, rue des Bordes à l'ouest). La Rue Dampmart quant à elle, développe son tracé de l'ouest à l'est avec un parcours très linéaire et homogène, à l'image de la Marne, sans méandres, sur ce fragment de son cours.

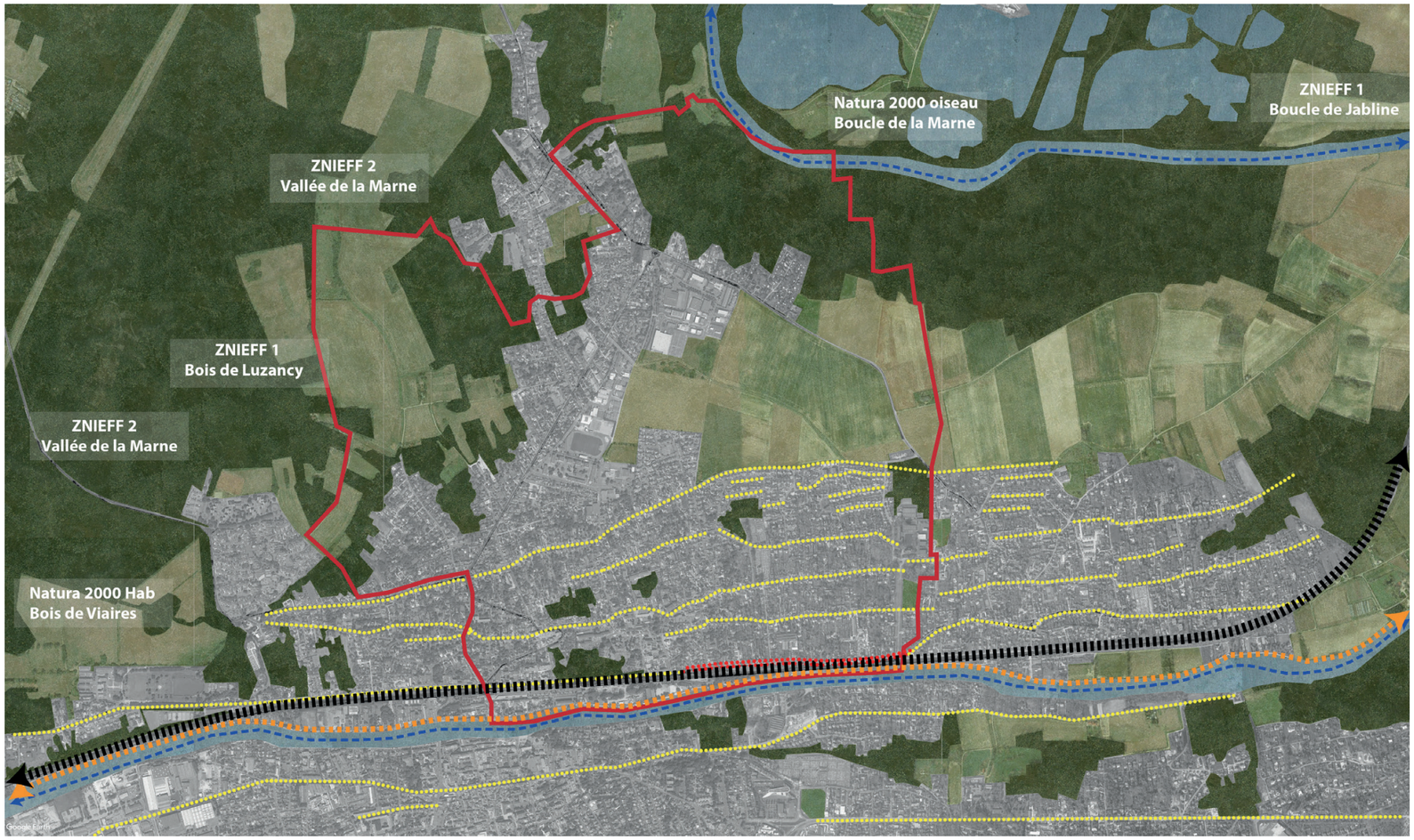
De la même manière, les voies ferrées sont implantées parallèlement au fleuve et à la rue Dampmart, de l'ouest, à l'est.
De l'autre côté de la structure urbaine, au sud, ruisselle la Marne, véritable continuité écologique support à de nombreux réservoirs de biodiversité, et se trouvant aujourd'hui très nettement coupée de la vie de la ville.

La richesse de ce cours d'eau est un atout pour le territoire. A ses proches abords se sont développés des milieux dont la rareté est avérée (prairies humides, marais, zones humides et bois frais d'envergure) en Ile-de-France et sur l'ensemble de la France. Des zones de protection ont été établies autour de Thorigny (zones Natura 2000, ZNIEFF et Arrêté de protection de biotope) auxquelles viennent s'ajouter de nombreuses petites surfaces arborées dispersées sur la commune et celles alentours.

CE QUI EST ENJEU :

>> DÉCLOISONNER LA STRUCTURE URBAINE (LA RUE), LA STRUCTURE DES TRANSPORTS (LA VOIE FERRÉE) ET LA TRAME BLEUE (LA MARNE) AFIN DE CRÉER UN SEUL ET UNIQUE ÉCOSYSTÈME MIXTE QUI PUISSE ÉVOLUER ENSEMBLE.

>> METTRE EN LUMIÈRE LE CARACTÈRE PRÉCIEUX DE LA MARNE ET DES MULTIPLES HABITATS NATURELS QUI Y PRENNENT SOURCE.



Cartographie des espaces d'intérêt écologique et paysager à proximité du site d'étude. La structure urbaine et la mobilité

1. ETAT DES LIEUX

1.2 THORIGNY ET LA RUE DE DAMPMART

La commune de Thorigny est aune commune aux multiples atouts : desservie par une gare SNCF reliée au réseau parisien (30 min de Paris), une ville aux allures de village paisible, des communes à proximité qui complète les services proposés dans le canton et une démographie croissante qui confirme l'attractivité de cette ville. Cependant, elle nécessite d'accroitre son offre d'espaces verts par habitant dans ce contexte favorable aux milieux naturels. En effet, malgré ses 56m2/ habitant d'espaces naturels (d'après l'institut Paris région), la commune de Thorigny présente bien moins d'espaces verts et naturels que les communes adjacentes (recouvrant en moyenne plus de 70% des surfaces communales) et propose sur sa commune des espaces verts peu proches de la majorité des habitations.
La rue Dampmart auxquelles se greffent les franges peu aménagées de la SNCF, représente ainsi un fort potentiel pour l'augmentation de l'offre d'espaces verts de qualité de la ville. Rappelons aussi que cette rue est parallèle à un itinéraire de randonnée nommé « La vallée de la Marne » et proposant une boucle de Lagny-sur-Marne à Jablines.
Le renouvellement urbain de ce secteur rejoint l'ambition du Plan Vert de la région IDF visant notamment à :
- Promouvoir des espaces verts multifonctionnels rendant de nombreux services aux Franciliens : lutte contre les ilots de chaleur, retour aux sols naturels, qualité des paysages et du cadre de vie, accueil de la biodiversité,...
- Réduire de moitié le nombre de Franciliens n'ayant pas accès à un espace vert à moins de 15 minutes à pied, seuil minimum préconisé par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), d'ici 2021
Ainsi, il apparait que ce plan est également initiateur de nombreuses subventions pour aider les communes à augmenter la quantité et la qualité des espaces verts à disposition des habitants.

CE QUI EST ENJEU :

>> IMAGINER LA RUE COMME UN TREMPLIN POUR LA VILLE DE THORIGNY ET SON OUVERTURE À L'ÉCO-TOURISME EN RENFORÇANT LE LIEN ENTRE ESPACES NATURELS ET NOUVELLES CONSTRUCTIONS

>>SE RECONNECTER AVEC LA MARNE EN OFFRANT DES ESPACES VERTS DE QUALITÉ

>> S'INTERROGER SUR LES SUBVENTIONS SUPPLÉMENTAIRES AUXQUELLES LA VILLE POURRAIT PRÉTENDRE DANS LE CADRE DE CE PROJET ET POUR CEUX À VENIR

1.3 LA RUE DE DAMPMART AUJOURD'HUI





De la rue de Reims au rond-point de Dampmart, cette rue se développe sur environ 800 m dans un contexte pavillonnaire apaisé.
La face Nord est caractérisée par un front assez fermé dû aux limites parcellaires des maisons individuelles (murets, clôtures, bâti..). Le côté Sud quant à lui, est constitué par une frange souvent perméable vers les voies ferrées, laissant entre-apercevoir, même en période estivale, la végétation des bords de Marne.

Un trottoir en enrobé situé sur le côté nord assure la desserte des riverains installées principalement dans des maisons individuelles. La voie est définie par une chaussée en enrobé avec deux voies de circulation, un trottoir/espace piéton sud partiellement enherbée, avec de la végétation spontanée qui s'installe par endroit, est peu accessible aux piétons et demeure très utilisé par le stationnement des voitures qui se fait de manière libre et non rationalisée.
Malgré une première image de rue verdoyante et paisible, cette rue est en réalité très passante car faisant partie du réseau départementale (D105B). Elle représente l'axe fondamental de connexion de la ville de Thorigny avec la ville de Dampmart.
C'est donc une rue multifonction qui s'ouvre aux usagers aujourd'hui : une rue répondant aux besoins des piétons desservant les habitations privatives avec un trottoir nord et une rue répondant aux besoins des voyageurs en voiture desservant deux communes via la chaussée de la départementale.

CE QUI EST ENJEU :

>> PACIFIER LES DEUX AMBIANCES, CONNEXION EXTRA-URBAINE ET ACCÈS DOMESTIQUE AUX HABITATIONS, EN TROUVANT NÉANMOINS DES SOLUTIONS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE CHAQUE UTILISATEUR, QU'IL SOIT UN HABITANT, OU UN PASSANT.

>> REDONNER UNE NOUVELLE PLACE AUX MOBILITÉS DOUCES : REMETTRE AU CENTRE LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES, SÉCURISER LEURS PARCOURS ET APAISER LEURS DÉPLACEMENTS.

1.4 UNE VISION ALTEREE DE L'EAU

Depuis la rue Dampmart, percevoir la Marne et sa présence fédératrice n'est pas chose aisée.
Pourtant celle-ci la borde sur toute sa longueur. Aucune connexion physique n'est visible au-delà de la voie ferrée, à l'exception de la traversée menant à la Marne, à l'Est de la rue Dampmart.
Le sol ne pouvant être travaillé actuellement sur des espaces comme les voies ferrées, il apparaît vitale de soumettre une vision permettant ce lien entre les bords de Marne et la commune de Thorigny. L'eau, sous ses différentes formes est un lien physique invisible entre ces espaces. Ne contenant pas uniquement des molécules d'H2O, celle-ci est porteuse de nombreux éléments sous des formes diverses comme l'azote, le carbone et le phosphore. Elle est responsable de toute vie sur Terre. L'eau hydrate, l'eau nourrit mais l'eau vit également.
L'or bleu fait lien entre tous. Ce symbole fort est support à une réflexion plus globale et profonde sur l'utilisation de nos ressources et le cycle dans lequel nous prenons place.

CE QUI EST ENJEU :

>> CRÉER DES LIENS VISIBLES ET INVISIBLES AVEC LA MARNE POUR ROMPRE L'ASPECT FRAGMENTANT DE LA VOIE FERRÉE



La connexion avec la Marne via le chemin piéton à l'est de la rue de Dampmart

1.5 UNE VEGETATION SOUS LE JOUG DE LA VOIE FERREE

Aux premiers abords, la végétation qui apparaît sur la rue est divisée en trois catégories très différentes :
- Une végétation maîtrisée dans des jardins privés où espèces horticoles et espèces exotiques sont taillées et soumises à un type d'entretien que l'on peut qualifier de prestigieux
- Une végétation pour la production maraîchère dans des jardinets de pavillon. Plusieurs orientations de gestion ont été observées, démontrant une sensibilité plus ou moins importante à l'agroécologie et aux sols vivants.
- Sur une partie des parcelles SNCF, une végétation spontanée sur plusieurs strates où la lumière peine grandement à s'infiltrer par endroit, créant ainsi des zones à l'aspect dense et peu accueillant pour le citadin.

L'habitat créé par cette dernière catégorie est très caractéristique des bords de voies ferrées. En effet, cette verdure foisonnante dissimule une activité propre à la circulation des trains le long de cet axe : l'installation d'espèces voyageuses. Leur présence est révélatrice d'un milieu perturbé et où l'écosystème comprend plusieurs compartiments manquants ou fortement dégradés : le bois rudéral.
En réalisant un inventaire rapide de terrain, on remarque que les arbres actuels ont eu une pousse désordonnée et en rang très serré. Leur houppier est dégarni avec des premières branches très hautes (effet d'arbres « cure-dent ») et est en phase de sénescence avancé : des branches mortes ont cassé d'autres segments plus fragiles, la masse foliaire se laisse recouvrir par des plantes envahissantes comme la clématite et les feuilles tombées à terre laisse apparaître l'activité de parasites et maladies.
Au pied de ces arbres, des jeunes pousses d'Acer negundo commencent à composer la future strate arborée. Cette essence invasive est une espèce indicatrice d'un engorgement important des sols en eau et d'une occupation très réduite des racines de surface. En effet, on observe très peu d'arbustes et le couvert végétal au sol est dominé par des espèces friandes des milieux riches en azote.
Une plante attire également l'attention sur la potentielle présence de polluants (peut-être issus du frottement des roues sur les rails ou de dépôt sauvage) : une espèce de prêle.
La présence de plantes invasives n'est pas une fin en soit pour les espaces longeant la voie ferrée. Toutefois, il convient de considérer pleinement ce phénomène pour être à même de prévenir de nouvelles perturbations. Ainsi, côté Marne, ce sont des pieds de Renouée du Japon qui ont pris place sur les déblais de la voie ferrée.
Il n'est pas exclu que cette espèce progresse, si ce n'est pas déjà le cas, sur la ville de Thorigny via la rue de Dampmart, amenant ainsi une problématique sur la fertilité des sols puisque cette plante est adepte de l'allélotoxie (composé antigerminatif produit par le système racinaire chez la Renouée du Japon).

CE QUI EST ENJEU :

>> ENRICHIR LA BIODIVERSITÉ EN COMPOSANT DES MILIEUX AUX STRATES DIVERSIFIÉES ET EN RÉALISANT UN TRAVAIL DE RESTAURATION DES HABITATS ÉMERGEANT HABITUELLEMENT À PROXIMITÉ DE LA MARNE

>> VEILLER À RÉDUIRE L'IMPACT DE LA VOIE FERRÉE SUR LES COMMUNAUTÉS VÉGÉTALES

>> AMENER UNE OCCUPATION DU VÉGÉTAL PLUS IMPORTANTE SUR UNE RUE QUI EST, PAR ENDROIT, TRÈS MINÉRALE

>> TRAVAILLER AVEC DES ESSENCES LOCALES, ADAPTÉES AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET PEU DEMANDEURS EN EAU ET ENTRETIEN



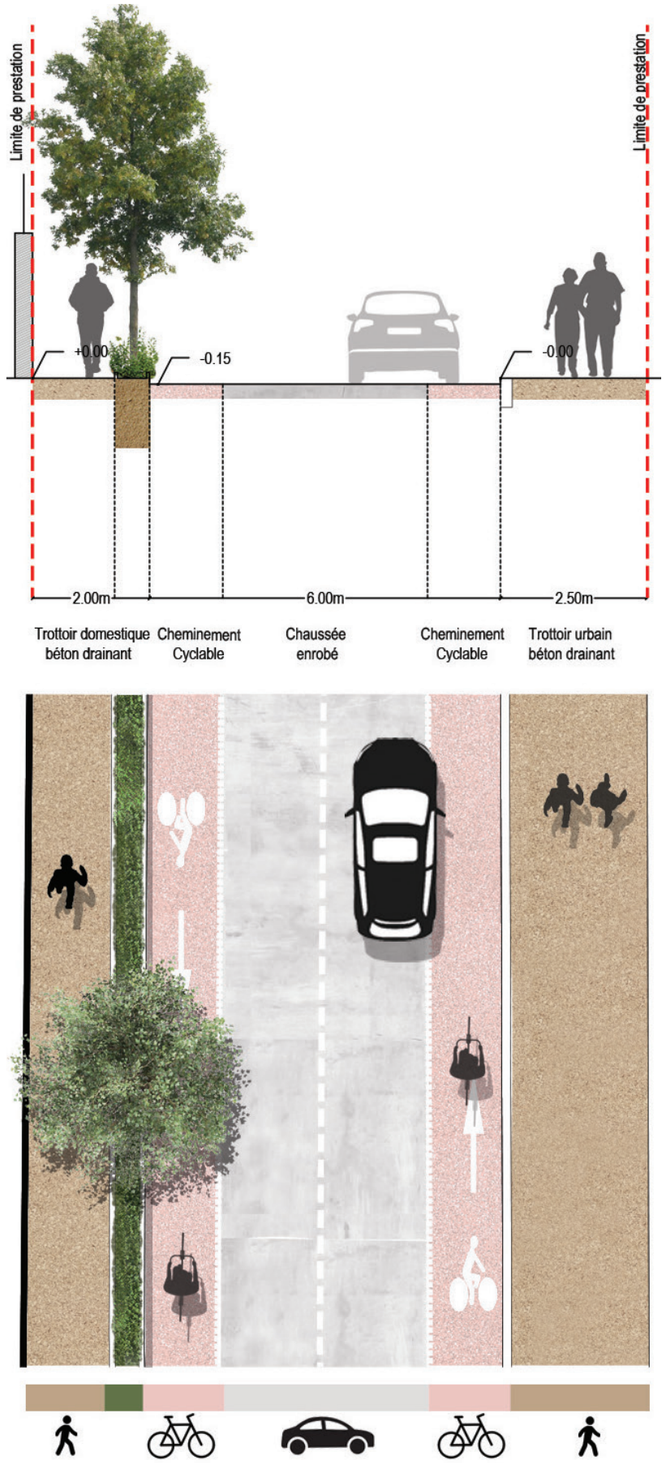
La végétation spontanée des parcelles SNCF

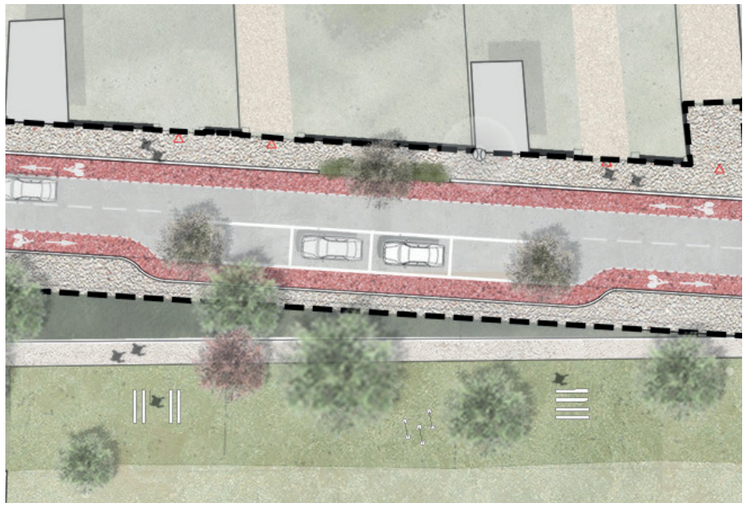
2.1 UN TROTTOIR DOMESTIQUE ET UN TROTTOIR URBAIN AU SERVICE DE LA MOBILITE PIETONNE

Le projet pour la nouvelle rue Dampmart passe avant tout par un renouvellement des gabarits de la rue afin d'améliorer la qualité urbaine, paysagère, écologique du site et de donner de la place à toutes les mobilités et à tous les rythmes de vie.
Nous avons imaginé deux trottoirs à la nature différente.
Un trottoir nord, le TROTTOIR DOMESTIQUE de deux mètres de large, voué à accueillir la circulation piétonne des riverains. Il dessert donc toutes les habitations et permet aux habitants de rentrer chez eux en toute sécurité.
Un trottoir sud, LE TROTTOIR URBAIN, de deux mètres cinquante de large, voué à accueillir la circulation piétonne urbaine. Ainsi, tous les habitants de Thorigny qui le souhaiteraient pourraient l'emprunter pour : se promener sur la Marne en passant par la Rue Dampmart, prolonger leur parcours, leur balade en famille ou encore leur moment de jogging via ce large et confortable trottoir. Ce projet l'imagine en lisière, entre la chaussée en enrobé et les parcelles SNCF.
Nous avons convenu de végétaliser le trottoir nord afin de créer une mise à distance des riverains par rapport à la vie de la rue. Un alignement plurispécifique d'arbre ainsi qu'une strate basse omniprésente -exception faite pour les espaces correspondant aux entrées cochères- serviront à créer une barrière visuelle entre les entrées privés et la chaussée de la départementale. Ceci permettra alors d'augmenter le sentiment de sécurité des piétons et d'apaiser leurs déplacements.
Ce trottoir sud a vocation d'accueillir une végétation du côté des voies ferrées. Il accueillera également les arrêts de bus. A noter que l'amplitude de la végétalisation du trottoir Sud est dépendante d'un partenariat avec la SNCF.

2.2 UNE CHAUSSEE BANALISEE INTEGRANT LA MOBILITE DOUCE

Concernant la chaussée dédiée aux véhicules, nous avons décidé de travailler avec le modèle de la voie banalisée.
La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est une chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe :
- Les véhicules motorisés circulent sur une voie bidirectionnelle et les cyclistes sur les rives.
- La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement : ils empruntent ponctuellement la rive lorsqu'ils se croisent en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes et, à défaut en ralentissant.
De plus, des plateaux ralentisseurs au niveau des carrefours et des passages piétons seront implantés de sorte à inciter le ralentissement des voitures.





Les stationnement côté sud, plan type

2.3 UNE OFFRE DE STATIONNEMENT RATIONALISEE

Les parkings seront disposés sur l'emprise de la chaussée, ponctuellement, de sorte à compléter, si jugé nécessaire, l'offre du parking à l'ouest de la rue de Dampmart

2.4 DES PASSAGES PIETONS SURELEVES

Les passages piétons ainsi que les carrefours sont intégrés au projet en tant que plateaux surélevés. Cette typologie d'aménagement aide à réduire la vitesse des voitures et augmente le sentiment de sécurité des piétons.

CONCLUSIONS

>>> PRIORITE AUX MOBILITES DOUCES ET/OU DURABLES VIA...

- La réduction de la vitesse des voitures avec des dispositifs de type plateau, chaussée banalisée
- La matérialisation au sol d'une piste cyclable double sens
- L'augmentation des traversées piétonnes
- La mise en sécurité et l'accès facilité des usagers des transports en commun

3. LE PARKING OUEST

D'un simple espace de stationnement, nous avons imaginé un parking paysager comprenant des zones de repos et de pause ombragée. Ces parcelles seront végétalisées et étudiés pour augmenter la résilience du milieu face aux intempéries (stockage eaux de pluie, perméabilité des sols...) tout en prenant garde à ne pas compromettre les qualités écologiques du milieu avec le stationnement de véhicules et l'émanation de polluants.

De même, cet espace pourra servir au retournement des bus pour éviter la circulation en centre-ville.

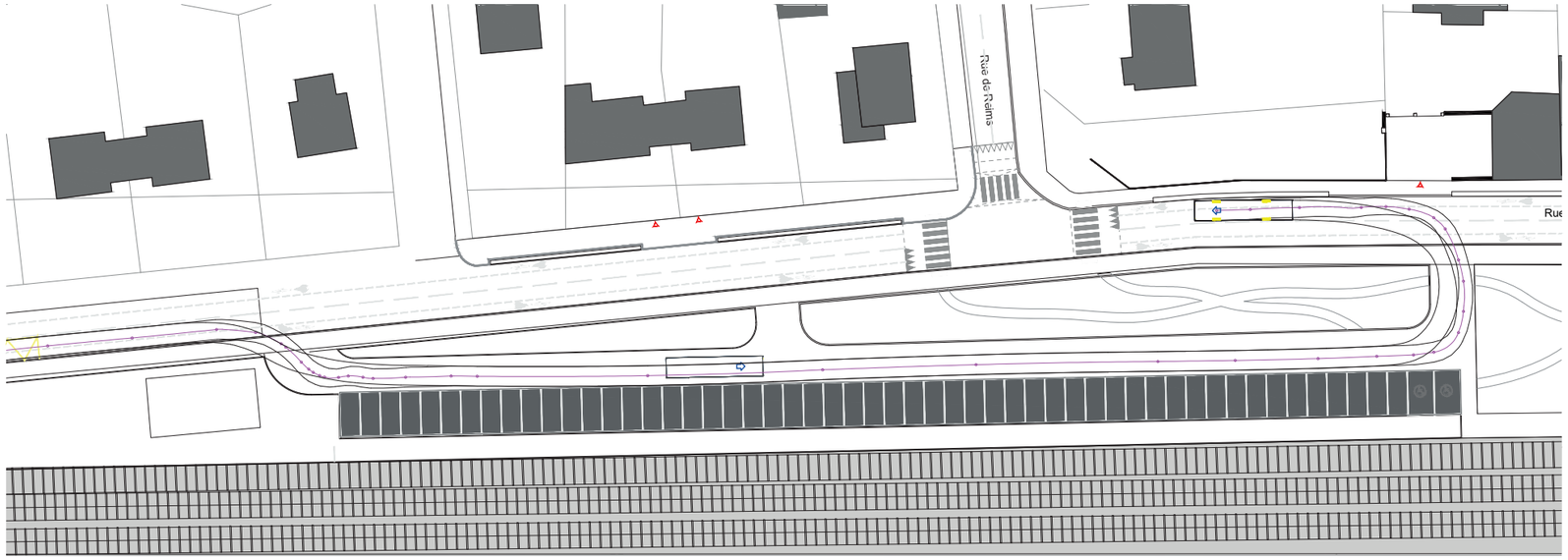
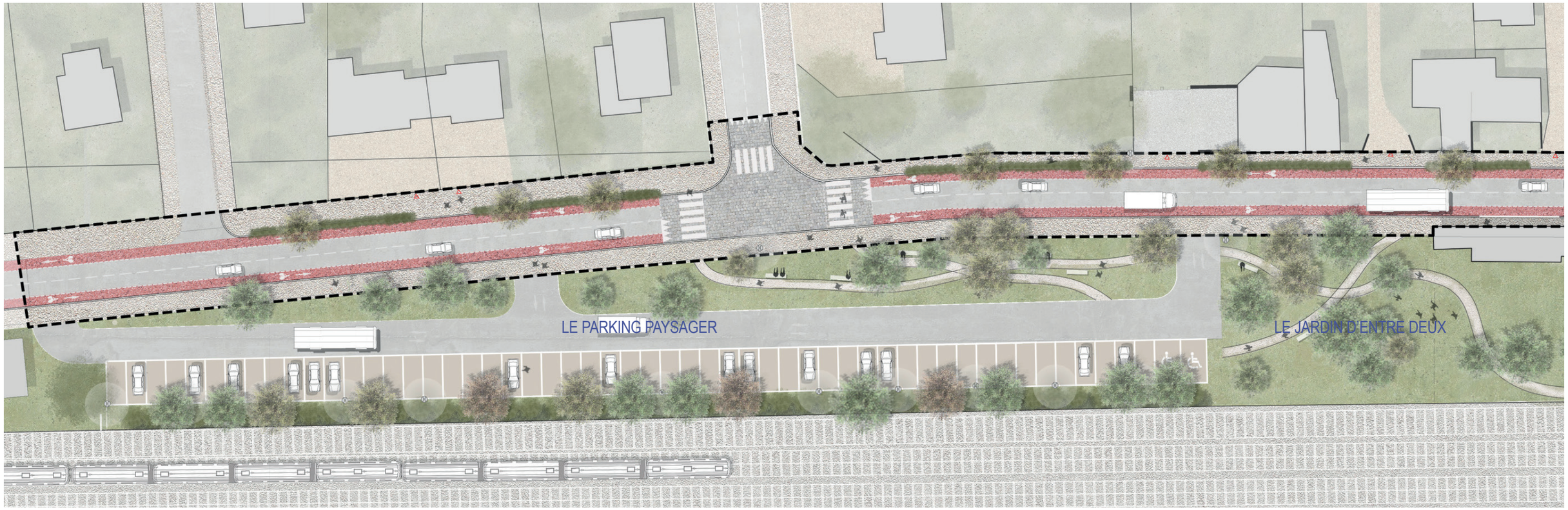


Schéma de giration d'un bus dans le parking paysager



Plan masse de l'aménagement, secteur ouest échelle 1/500

4. LES PARCELLES SNCF

Aujourd'hui, nous savons que les parcelles SNCF ne sont pas vouées à être ouverte à la vente, pour l'instant.

Cependant, nous vous proposons l'ensemble des parcelles SNCF décliné en deux espaces : le jardin d'entre deux et le parc linéaire. Ces évolutions du projet sont conçues pour pouvoir être utilisées sur un système modulaire. En effet, ne sachant pas si ces parcelles seront un jour accessibles ou l'ordre dans lequel elles seront acquises, nous avons réfléchi à une configuration permettant de composer progressivement ces deux entités emblématiques de la nouvelle rue Dampmart.

S'agissant d'aménagements légers, nous avons considéré la possibilité d'étudier une concession sur 99 ans des parcelles de la SNCF afin de pouvoir investir ces lieux et de les ouvrir, dès que possible, à la ville et à ses habitants.

4.1 LE JARDIN D'ENTRE DEUX

Défini comme un jardin à la lisière du parking et du parc linéaire, cet espace illustre également la frontière entre Marne et ville. En effet, en plus d'être un lieu paisible, propice à la flânerie et l'observation du végétal, ce jardin fait office d'écotone (zone de transition et de contact entre deux écosystèmes voisins) pour proposer un havre du vivant entre deux zones très anthropisées et fréquentées.

C'est également un lieu comparable à une lisière où la biodiversité sera riche en ressources tout en proposant des espaces d'observation de celle-ci.

On retrouvera ainsi plusieurs équipements tels que des bancs, situés à proximité d'espaces ouverts – prairies et pelouses- où il sera bon de se retrouver et de se reposer.

4.2 LE PARC LINEAIRE

Dans ce paysage parallèle à la Marne, nous venons insérer une nouvelle ligne, une promenade linéaire qui dessine des espaces paysagers aux usages multiples.

Ces espaces sont imaginés comme modulaires, ils vivent en symbiose l'un à côté de l'autre mais peuvent aussi être utilisés et imaginés séparément, suivant un possible partenariat sur certaines (ou toutes) des parcelles de la SNCF.

Nous avons conçu cet espace pour qu'il y accueille :

>> Des jardins partagés

>> Des espaces de jeux pour les jeunes enfants

>> Une offre de sport outdoor avec un terrain multi-sport (à l'image du street workout), des tables de ping pong et un skate park

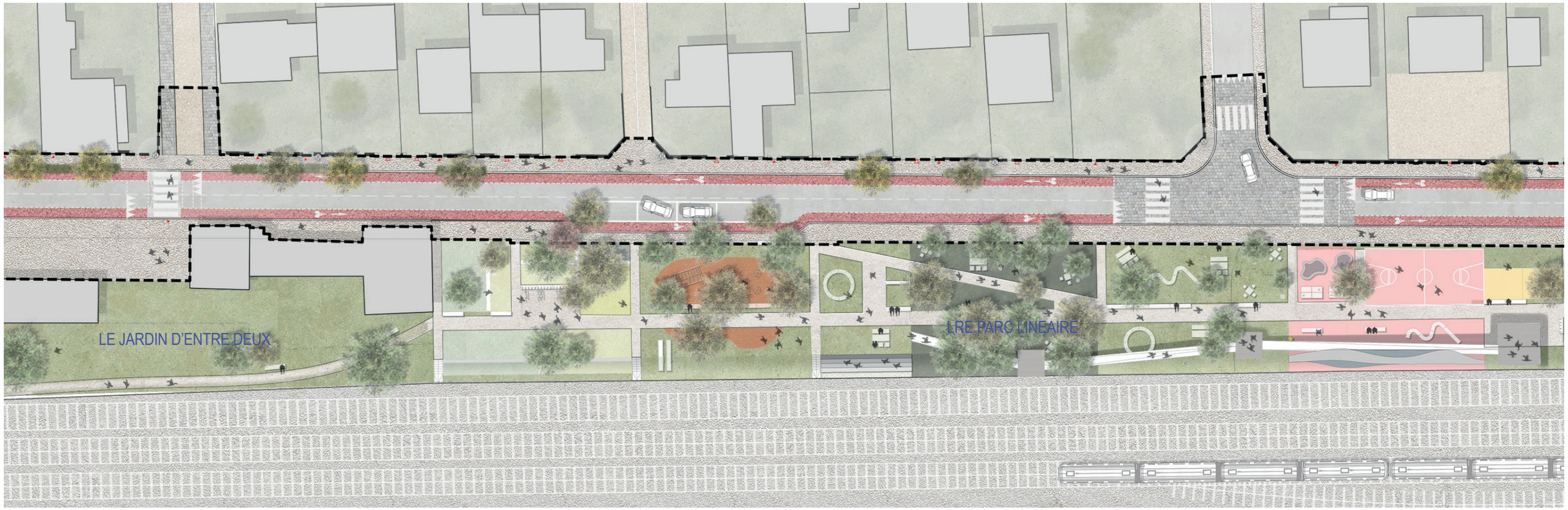
>> Une offre de loisirs intergénérationnels avec un terrain de pétanque

>> Des jardinets où on retrouverait des tables de pique-nique et des assises

>> Des espaces ombragées avec des arbres de deuxième voire de première grandeur

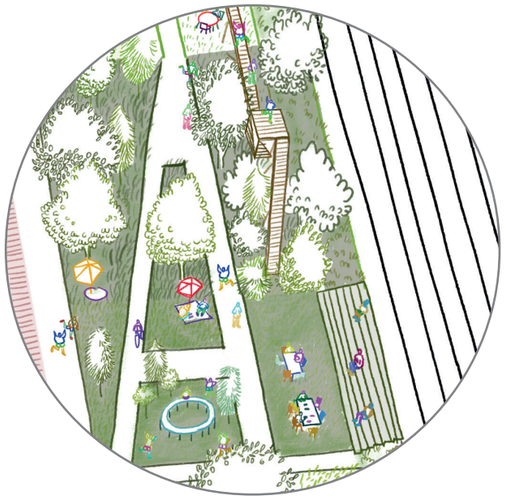
>> Un belvédère longeant le talus des voies ferres. Celui-ci permettrait de s'éloigner du sol, prendre de la hauteur et avoir une vue d'ensemble de la rue, de la ville et de la Marne.

>> un parcours de vie

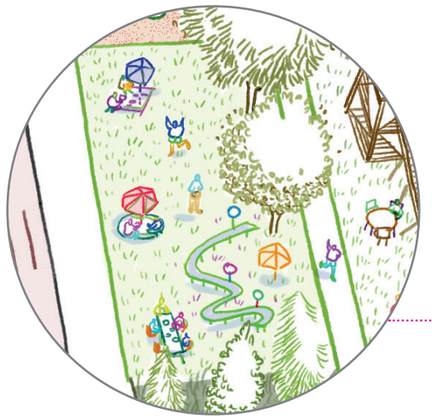


Plan masse de l'aménagement, secteur ouest échelle 1/500

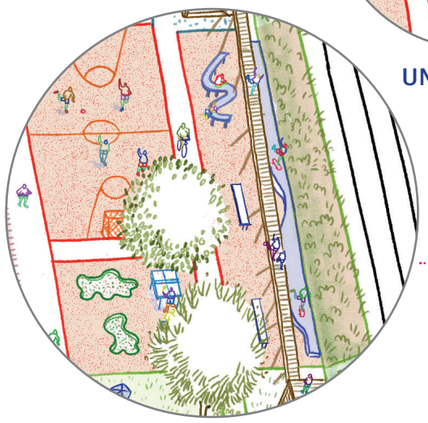
LE PARC LINEAIRE // PROGRAMME



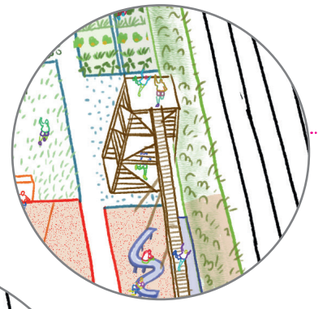
DES ESPACES OMBRAGER POUR
SE POSER ET FLANER



DES PELOUSES POUR PIQUENIQUER



DES ESPACES EQUIPES
POUR LES ADOLESCENTS



UN BELVEDERE



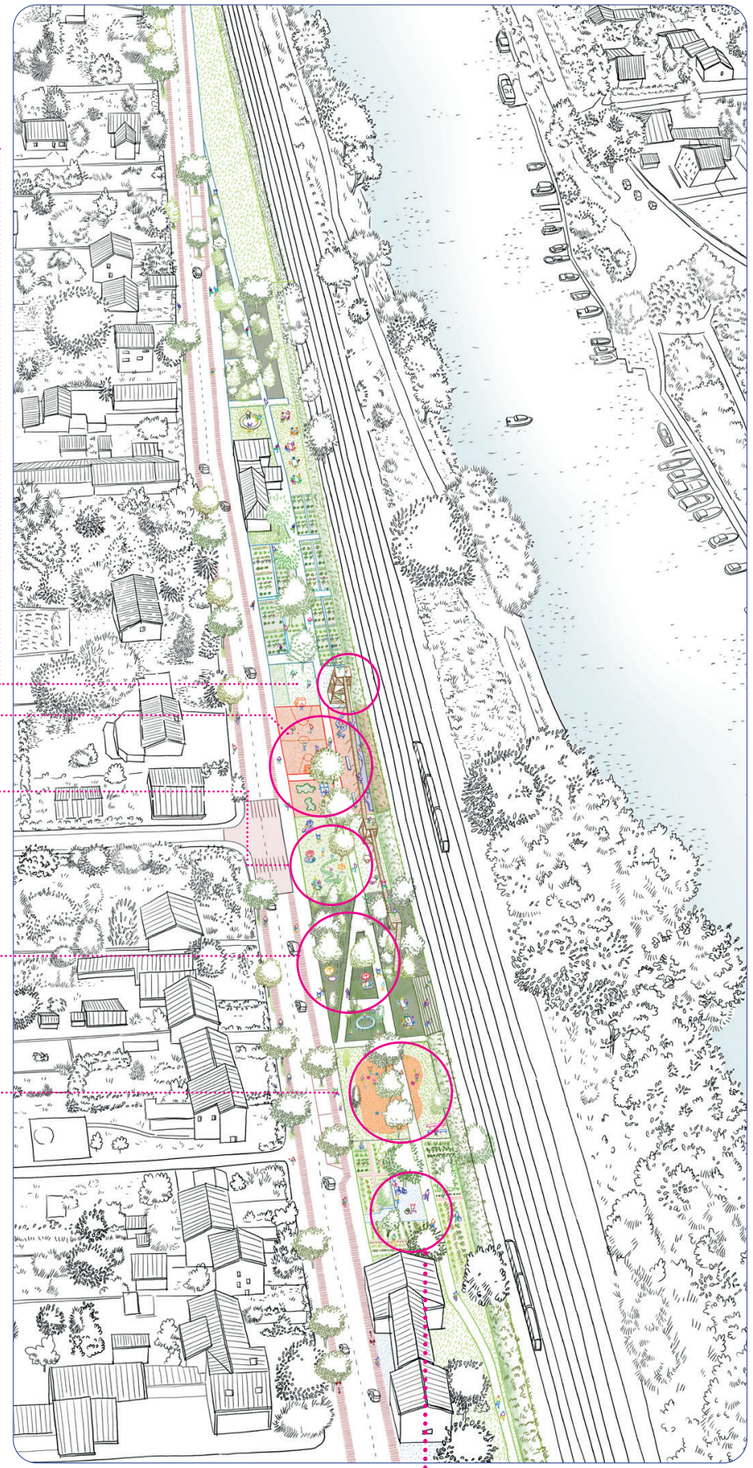
DES AIRES DES JEUX
POUR LES TOUT
PETITS







DES JARDINS PARTAGES



5. LES LIENS VISIBLES ET INVISIBLES AVEC L'EAU

De part et d'autre de la voie ferrée, le projet de la rue Dampmart et les bords de Marne cherchent à se rapprocher. On peut alors se demander comment peuvent se connecter le vivant d'un cours d'eau et une rue végétalisée en faisant fit d'une ligne de chemin de fer.

La réponse qui nous est venu est aux premiers abords invisible et source de toute vie : l'eau.

Il ne sera plus question de se représenter une étendu d'eau mais bel et bien de la contempler via un nouveau point de vue, encore jamais envisagé sur cette section de la Marne. La communication liée à cet espace insolite sera en étroite connexion avec les thématiques de l'eau et les richesses qu'elle transporte. En effet, la sensibilisation à l'eau peut utiliser des supports de communication divers tel que le festival de l'O sur la Marne ou encore des activités avec le centre Jeune.

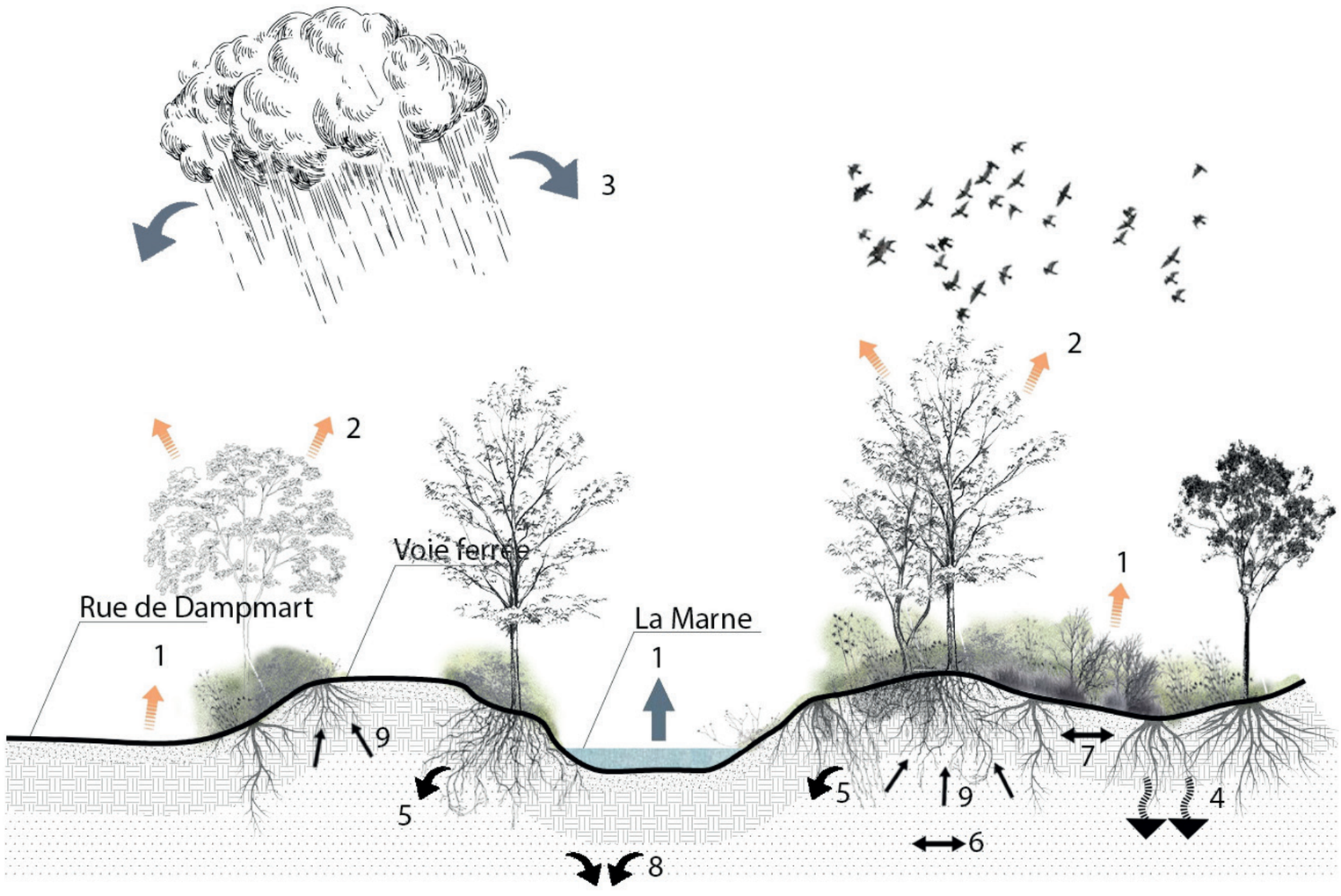
Grâce au belvédère, le visiteur et l'habitant auront un premier accès et s'élèveront dans l'optique de se rapprocher de l'eau.

Leur ascension sera un écho au chemin invisible qu'emprunte l'eau à chaque instant.

Ce projet propose une complémentarité des habitats entre Marne et rue : l'eau présente sous plusieurs formes est l'élément premier pour fournir des ressources à un maximum d'êtres vivants.

De même, la gestion des eaux de ruissellement à la parcelle et la phytoremédiation par endroit (noue paysagère du parking par exemple) seront garantes d'un cycle de l'eau respecté.

Considérant cet élément comme le liant dans notre projet, il apparaît également comme une ligne directrice pour le devenir du site. Maîtres et apprentis de l'eau, le sol et la végétation l'accueillent et se l'échangent sans cesse avant de la renvoyer dans l'atmosphère. En percolant sur les feuilles et en pénétrant dans la terre, cette matrice amène avec elle tous les éléments fédérateurs d'un espace riche et durable.



1- Evaporation 2- Transpiration 3- Précipitation 4- Filtration 5-Infiltration 6-Rétention
7- Stockage éléments biogéochimiques 8- Recharge de la nappe 9- Remontées par capillarité

6. LES MATERIAUX DU PROJET

6.1 LES VOIRIES

L'imperméabilité de la rue de Dampmart est actuellement un frein à l'écoulement naturel des eaux ainsi qu'au respect du cycle de l'eau. Ainsi, le projet amènera le plus de perméabilité possible des sols, et ce, dans la limite des normes imposées.

Pour cela, nous proposons de varier les dispositifs en fonction de la fréquentation des espaces piétons et du niveau d'exigence pour l'accès de tous. Du béton drainant, au stabilisé renforcé en passant par le stabilisé au liant hydraulique, il sera composé des revêtements limitant le ruissèlement et favorisant une infiltration à la parcelle des eaux de pluie.

6.2 LA TRAME BRUNE

Pour mémoire, une grande partie de nos émissions de gaz à effet de serre est produite par des sols maltraités et des matières organiques. Un sol compacté, asphyxié, en anaérobiose, autrement dit un sol mort, produit, entre autres choses, du méthane (gaz à effet de serre redoutable, bien plus polluant que le simple CO2). Le sol est le résultat de plusieurs millions d'années de dépôt de matière organique sur la plaque terrestre. Depuis la première plante terrestre qui est venu se décomposer il y a 400 millions d'années à aujourd'hui, les ressources apportées par le vivant (notamment les bactéries) sont le fondement de l'ensemble des écosystèmes. Pour garantir un sol vivant en milieu urbain, il faut en premier lieu comprendre son fonctionnement.

En ville, la construction progressive et parfois très rapide des métropoles a occasionné un morcellement du sol que l'on nomme « hétérogénéité spatiale ». Cette hétérogénéité nuit à la création d'habitats pouvant accueillir une biodiversité propre à la localité. De même, cela demande une approche fine pour permettre des transitions douces entre ces grandes entités d'habitats (ex : une prairie ou pelouse et un bois). C'est à ce moment qu'il est important de considérer ce que l'on appelle en écologie des écotones. Ces espaces de transition, sorte de lisière entre deux grands habitats sont des outils pour réduire la fragmentation des paysages et constituer des ressources supplémentaires pour la Faune.

Cette considération du sol a également un intérêt dans le contexte climatique actuel. En effet, un sol vivant est source de résilience face à des changements climatiques brutaux. En accord avec une végétation habituée à ce sol, il est possible de consolider la résilience de ces milieux. Les végétaux locaux avec un patrimoine génétique riche comme ceux issus des milieux naturels (cf. label végétal local), sont des sujets de prédilection pour créer une cohérence et des liaisons entre sol et grand paysage (cf. trame verte).

Les continuités de la trame brune dans le projet seront appuyées par des éléments du sol, visibles à la surface ou sur des horizons plus profonds (ex : mélange terre/pierre en fond de chaussée entre des arbres d'alignement).

Il sera important de favoriser un sol amélioré sur place ainsi que des exports et imports de terre réduits, la sélection d'espèces végétales ne créant pas de déséquilibre dans le sol existant ainsi que (si cela est jugée nécessaire) l'utilisation de technique comme la mycorhization pour l'implantation réussie des ligneux dans ce sol.

6. 3 PREMIERES PRECONISATIONS DE MISE EN OEUVRE

La végétation existante, principalement sur les parcelles SNCF, ne pourra pas être conservées en l'état. Il sera nécessaire de procéder à des abatages et plusieurs tailles pour retirer les individus dangereux et occasionnant des dommages aux autres végétaux.

Le recyclage sur place des produits de taille sera envisagé en amont en fonction de la quantité d'individus abattus.

A noter que la période d'intervention pour ces zones est cruciale, que ce soit pour le respect du cycle de la Faune ou la limitation de la propagation d'espèces invasives (via notamment des interventions en période de repos végétatif).

Tout fragment de sol importé ou modifié fera l'objet d'une attention particulière pour éviter le mélange des horizons ou la mise en place de terre inadaptée.

7. UNE GESTION OPTIMALE EN FAVEUR DE LA BIODIVERSITE

La commune ne possédant pas un plan de gestion spécifique des espaces verts, il est envisagé de créer un zonage sur l'ensemble du projet en prenant en compte, d'une part la facilité d'entretien des agents et d'autre part, la biodiversité que ces sites sont susceptibles d'accueillir.
Pour cela, il sera nécessaire d'évaluer les moyens humains et matériels dont la commune dispose pour moduler le type d'intervention et leur fréquence. Cependant, nous partons du postulat que les zones peuvent être définies de la sorte :

>> les cheminements de circulations des jardins et parcs ainsi que les divers équipements devront avoir une bande dégagée de 30cm sur leurs abords. Cela signifie une tonte régulière sur ces bandes.

>> Les zones enherbées seront fauchées avec exportation de la matière organique à raison de 3 fois/an. Une période d'hivernage sera réalisée pour permettre un repos de ces espaces fréquenté.

>> Un compost issu des jardins partagés, des tontes ou autres installations de récupération de la matière organique (compost ménagers par exemple) sera disposé une fois/an sur les massifs pour aider à maintenir une activité biologique des sols.

>> Un broyat en BRF issu de la taille des ligneux sera installé sur les massifs et dans les jardins partagés

>> Les interventions de tailles des branches mortes des ligneux devront être réalisées tous les 2 ans. Toute opération d'élagage sera limitée à une taille douce à planifier sur plusieurs années pour n'occasionner aucun traumatisme important à l'arbre.

>> La noue ainsi que tout espace végétalisé sera sous surveillance pour éviter la prolifération d'espèces invasives.

Un calendrier d'entretien devra être convenu, en accord avec les cycles de la Faune et de la Flore et ce, dans le but de préserver l'activité de ces espèces dans ces nouveaux espaces de biodiversité.

CADRE ESTIMATION

RUE DE DAMPMART

N°	Désignation	Total
1.1	INSTALLATION CHANTIER	15 000,00 €
1.2	TRAVAUX PREPARATOIRES	77 852,00 €
1.3	TERRASSEMENTS GENERAUX	21 686,85 €
1.4	VOIRIES	473 890,00 €
1.5	BORDURES	217 400,00 €
1.6	ASSAINISSEMENT	90 300,00 €
1.7	ECLAIRAGE PUBLIC	176 700,00 €
1.8	SIGNALISATION HORIZONTALE ET VERTICALE	16 250,00 €
1.9	MOBILIER URBAIN ET EQUIPEMENTS	14 500,00 €
1.10	ESPACES VERTS	20 890,00 €

TOTAL HT	**1 124 468,85 €**
aleas 10%	**1 236 915,74 €**
TOTAL TTC	**1 484 298,88 €**

PARKING PAYSAGER

N°	Désignation	Total
2.1	INSTALLATION DE CHANTIER	6 000,00 €
2.2	TRAVAUX PREPARATOIRES	15 500,00 €
2.3	VOIRIES	100 210,00 €
2.4	BORDURES	27 211,00 €
2.5	MOBILIER URBAIN ET EQUIPEMENTS	14 000,00 €
2.6	ESPACES VERTS	35 187,00 €

TOTAL HT	**198 108,00 €**
aleas 10%	**217 918,80 €**
TOTAL TTC	**261 502,56 €**

JARDIN D'ENTRE DEUX

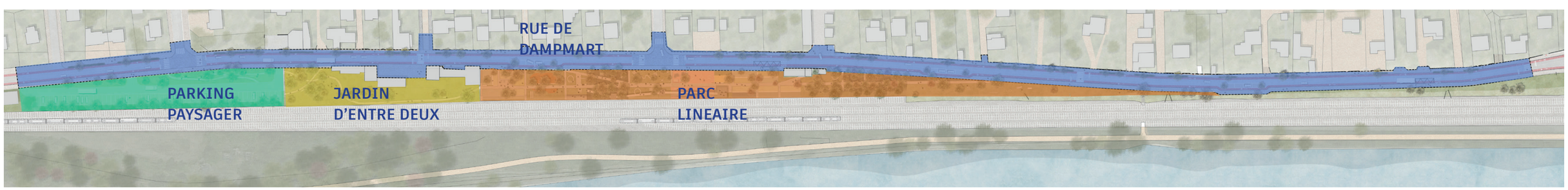
N°	Désignation	Total
2.1	INSTALLATION DE CHANTIER	1 500,00 €
2.2	TRAVAUX PREPARATOIRES	1 500,00 €
2.3	TERRASSEMENTS GENERAUX	3 529,40 €
2.4	VOIRIES	5 920,00 €
2.5	MOBILIER URBAIN ET EQUIPEMENTS	6 500,00 €
2.6	ESPACES VERTS	30 630,00 €

TOTAL HT	**49 579,40 €**
aleas 10%	**54 537,34 €**
TOTAL TTC	**65 444,81 €**

LE PARC LINEAIRE

N°	Désignation	Total
3.1	INSTALLATION CHANTIER	5 000,00 €
3.2	TRAVAUX PREPARATOIRES	5 200,00 €
3.3	TERRASSEMENTS GENERAUX	10 902,50 €
3.4	VOIRIES ET CHEMINEMENTS	218 000,00 €
3.5	ECLAIRAGE PUBLIC	37 000,00 €
3.6	MOBILIER URBAIN ET EQUIPEMENTS	106 250,00 €
3.7	ESPACES VERTS	48 374,00 €

TOTAL HT	**430 726,50 €**
aleas 10%	**473 799,15 €**
TOTAL TTC	**568 558,98 €**



PLAN DE REPERAGE DES EMPRISES CHIFFREES