



Atelier/débat « la ville tropicale se construit - quelles questions, quelles réponses » - vendredi 8 avril 2011

La ZAC de Beauséjour à Sainte-Marie – comment écrire la centralité – Christian Charignon, architecte urbaniste TEKHNÊ

L'opération pilote de la Zac Beauséjour à Sainte-Marie, menée par CBo Territoria est un projet d'envergure pour La Réunion qui se veut être un modèle innovant en matière de développement urbain durable. Il s'agit de construire la "ville réunionnaise de demain".

Il s'agit également d'un projet d'urbanisation des mi-pentes entre la ZA de la Mare et les Hauts, sur une zone de 77 hectares où vivent déjà plus de 7000 habitants.

Le projet est bordé à l'ouest par la Ravine de la Mare, à l'Est par le lotissement de Bois Rouge, un groupe scolaire et prochainement une école de musique et au sud par un collège. Le foncier appartient à CBo Territoria et le terrain est actuellement exploité en canne à sucre.

Le site de Beauséjour a été choisi pour ses nombreux atouts. C'est une zone à proximité de nombreux avantages et commodités tels que l'aéroport, le port de pêche et de plaisance, la zone d'activités de La Mare, la zone commerciale et de loisirs autour du multiplexe de cinémas, le parcours de santé littoral, son aire de pique-nique et de jeux de Bois Madame. Il constitue aussi un enjeu de la mi-pente qui pourrait être significatif des pôles d'équilibre de demain, par la structuration de toute une zone des hauts et de la mi-pente. Le projet de Beauséjour est donc un projet structurant qui joue un rôle très important sur l'équilibre de l'extension de toute l'agglomération du Nord. C'est une réflexion globale sur le cadre de vie futur de toute l'extension de l'agglomération.

Beauséjour est l'occasion de créer une centralité qui entremêle toutes les fonctions urbaines : habitat, commerces, services, activités économiques..

- Une approche environnementale de l'urbanisme a été effectuée en 2008.

Les données environnementales, climatologiques et topographiques se caractérisent par un ensoleillement en cloche qui monte en flèche, des alizés et un ruissellement important lié à la pente. Les données concernant les déplacements indiquent une saturation certaine de la RD71 avec 7500 habitants supplémentaires, soit plus de 12 000 véhicules/jour. D'où le projet de liaison indispensable par TCSP empruntant un chemin cannier existant, qui reliera la nouvelle ville des mi-pentes au littoral en 5 mn et au centre ville de Sainte-Marie en 10 mn.

Actuellement, le bassin d'orages aménagé en practice de golf, quelques îlots et la voirie primaire sont déjà mis en œuvre.

1. La centralité en ville tropicale : une notion nouvelle en urbanisme

Comment s'organise la centralité ? On ne peut envisager de centralité sans densité. Il s'agit d'un rapport entre des pleins et des vides autour d'un système viaire. Quelle est la bonne maille ? La bonne écriture ? On ne part jamais de rien même dans un champ. Il s'agit de dessiner une trame, en tenant compte des traces, les chemins canniers, agraires d'une part, et du grand paysage, les « lointains » la ravine, l'océan, que l'on incorporent dans la zone à urbaniser. New-York a ainsi été dessinée le long d'une piste indienne et à Paris, malgré ses efforts, Haussmann n'a pas réussi à effacer toutes traces agricoles. Une ligne, un tracé permet de révéler la géographie.

2. Le respect de la géographie

A ce titre, Beauséjour, c'est un chemin cannier droit dans la pente, une pente qui regarde le grand bleu de l'océan indien, des replats, un horizon sur le relief escarpé de la ravine de la Mare. L'orientation de cette première trame est calée sur cette géographie. Son intervalle permet de définir la taille des îlots, des espaces publics.

L'identification de deux bassins versants va redécouper la grille. A l'est, le chemin de l'eau à ciel ouvert irriguera les cœurs d'îlots ; à l'ouest, la centralité en bordure de ravine va se dessiner par des bâtiments entre talweg et chemin cannier. Puis, nous tricotonons les raccords du système viaire périphérique sur les courbes de niveaux. La centralité va émerger de la confrontation entre trame et topographie.

Progressivement, on intègre les vents dans le dessin du bâti à l'îlot.

3. Trame viaire

La centralité s'articule à partir d'une rue principale qui accueillera la vie de quartier. Le TCSP, qui arrive en site propre jusqu'au lycée, se fond ici dans le reste de la circulation. Une voie d'échappement permet à ceux qui n'ont rien à faire dans le centre, de filer leur chemin.

Deux trames viaires se côtoient : une pour les modes doux, l'autre pour les modes durs. Dans le centre du centre supporté par la voie à double sens en zone 30, les vélos pratiquent le cabotage d'une rive à l'autre : les sites propres cyclables, quels qu'ils soient, sont inutiles ; les larges trottoirs permettent tous les déplacements doux sans spécialisation. S'agissant des traverses à simple sens, des contre-sens cyclables sont projetés. Dans la même logique de resserrement des trames et des usages, il n'y aura pas de pôle d'échange bus au sens traditionnel du terme, mais des trottoirs élargis le long du mail au sud, équipés d'arrêts protégés des intempéries, où petits et gros bus se côtoient. Le croisement des flux est un enjeu majeur de cet aménagement.

4. Trame bleue et trame verte

La ravine ouest participe d'une trame verte à l'échelle du quartier qui intègre un parc, un jardin botanique qui constituent un corridor écologique important. Le parti pris de la densité doit être compensé par une intensité végétale partout présente sur voiries, dans les cœurs d'îlot, soutenue par le chemin de l'eau à ciel ouvert, et par une aération des épannelages variés de R+1 à R+6 mélangés avec des alignements et des retraits, où l'orientation de prédilection N/S est retenue chaque fois que possible.

5. Centralité = équipements, activités

La trame bleue, la trame verte, la trame viaire, sont au service d'une trame programmatique qui donne à la centralité son statut. 9000 m² de commerces et des équipements : (école avec place gradinée, mairie, CAF, clinique...). Des activités tertiaires, susceptibles d'attirer en journée des salariés de l'extérieur qui n'habitent pas forcément le quartier, sont implantées dans les bâtiments qui bordent la centralité à l'est, en protection des alizés. Ce qui en fait une ville traversée par des flux en permanence et lui évite d'être repliée sur elle-même.

La rue principale puis les rues traverses se raccordent aux espaces verts. La rue principale est animée par des commerces sur une pente à 6 à 8% réalisée en pente continue de type lisboète et parfois gradinée. La trame paysagère y est forte pour apporter de l'ombrage, sur des bandes jardinées hors parking. Les trottoirs sont larges. Des places et placettes sont implantées dans les décrochements de pentes. Les traverses, sur une trame de rue de 12M, disposent elles-aussi d'arbres d'alignement et de contre-allées pour les vélos à double sens. Sur celles-ci, le nivellement est plutôt plat.

6. Eco-quartier ou quartier durable

La biomasse est gérée par une SCIC avec gestion participative des habitants.

Le parc est habité. Il dispose de kiosques, et des activités pas forcément pérennes peuvent s'y développer. L'eau de pluie y est gérée par le déversement d'une partie du bassin versant. Sur le haut du parc, un lien

en balcon avec un belvédère offre une vue magnifique qui fait la liaison avec tous les talwegs et corridors de biodiversité.

Le facteur bloquant de la densité réside dans le dimensionnement du stationnement. Les voitures seront principalement stockées sous le bâti mais pas seulement. Un stationnement de surface pour le commerce est intégré au mail et aux traverses.

Le ratio de stationnement devra donner une place au TCSP. Il faudra créer environ 1500 places dans le quartier selon les hypothèses actuellement retenues. Pour ne pas bloquer l'évolution inéluctable vers une mobilité moins dépendante de la voiture, une partie du stationnement est imaginé en superstructure. Les silos constituent des structures provisoires qui peuvent muter, ou être démontée. Dans cette centralité, il y a une volonté que tous les flux se frottent, se mélangent, dans une zone calmée : l'évolution du prix des carburants jouant de manière irréversible pour la convivialité décarbonée.

Pour rendre cette centralité figurable, on relèvera le défi en s'appuyant sur la variété des architectures ici produites. De cette biodiversité architecturale, incluant 40% de logements sociaux, et une contextualisation climatique et environnementale forte, naîtra une forme urbaine spécifique, posée dans un espace public de qualité fondé sur la géographie du lieu.

L'enjeu est que ce centre soit accessible et attractif tant pour les habitants des environs que pour les usagers venus d'ailleurs.