

# Les valeurs écologiques du pavillonnaire

◆ AMROUNI Lina  
◆ BALLOT Noémie  
◆ BARBIER Camille  
◆ CHERFAOUI Mohamed  
◆ DIF Océane  
◆ DJEBAR Marie

◆ DOS REIS Maurane  
◆ GASPARD Kevin  
◆ LEUX Joseph  
◆ MECABIH Ibrahim Akram  
◆ OUAKSEL Keenan  
◆ POIRIER Marie-Lou

## Encadré par :

◆ Claire CARRIOU  
◆ Alix CHAPLAIN

## Commande & Commanditaire

Focalisée entre autre sur les enjeux de rénovation énergétique du bâti, et notamment sur les usages “écologiques” ou “environnementaux” des populations résidentes du pavillonnaire de Meaux, l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH) a la particularité de n'intervenir qu'auprès du parc privé. En effet, son champ d'action s'oriente notamment dans l'accompagnement lié à la perte d'autonomie, au soutien des copropriétés dégradées, à l'action contre l'habitat indigne, mais également à l'amélioration du parc locatif privé ainsi qu'à la rénovation énergétique et à la dynamisation des cœurs de villes et centres anciens.

De ce fait, l'objectif de l'enquête commanditée aux étudiants de l'EUP est, à partir d'un travail de diagnostic et d'enquête dans plusieurs quartiers pavillonnaires de la ville de Meaux, d'analyser de manière approfondie ce secteur tout en se focalisant sur les possibles critiques faites à son égard, sur les pratiques observées, et sur les recommandations à apporter.

## Les enjeux du pavillonnaire

Le pavillonnaire, en tant que modèle d'urbanisation, prend la forme d'un tissu urbain mono-fonctionnel composé de logements individuels en non mitoyenneté, et entourés d'un terrain clôturé. Cette configuration particulière est issue de l'impact significatif de l'automobile sur le développement urbain qui a favorisé la dispersion des habitations. De plus, c'est grâce aux politiques de zonage que l'affectation des terrains vers des zones résidentielles ont été orientées. D'ailleurs, selon la Ministre du logement, Emmanuelle Wargon, en 2021, 75 % des Français semblent approuver ce type d'habitat.

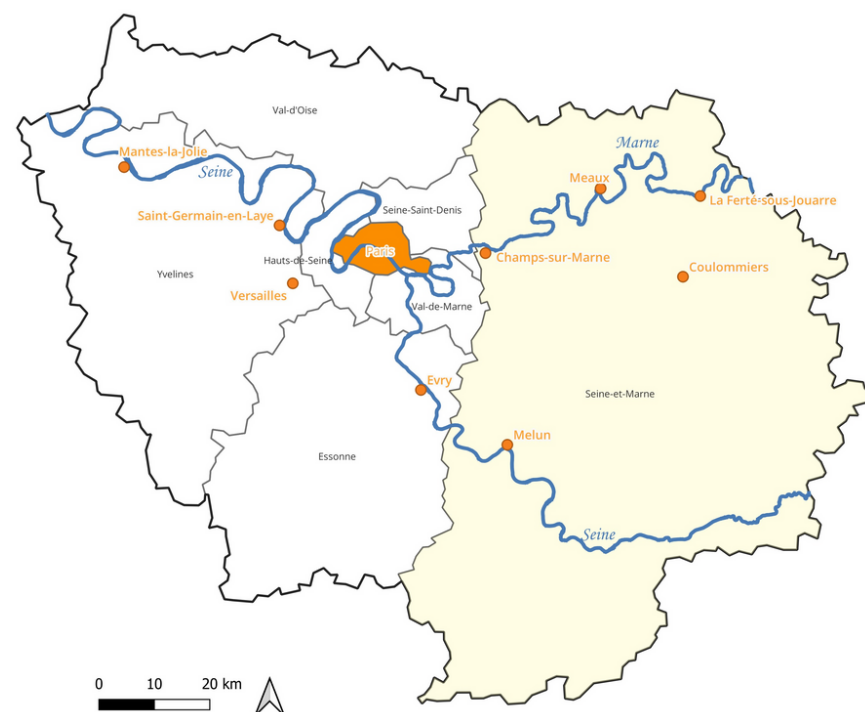
Ce modèle se confronte à de nombreuses critiques, et ne cesse, au fil des années d'être “mal-perçu”, notamment au regard des exigences et des enjeux environnementaux.

En effet, d'un point de vue environnemental, celui-ci encourage un processus d'étalement urbain entraînant une consommation importante d'espaces portant sur des zones dites naturelles, agricoles et forestières. De facto, cette démarche participe à l'imperméabilisation des sols contribuant, en partie, au changement climatique. De plus, sur le plan économique, l'isolement des zones pavillonnaires par rapport, aux services et aux équipements qui sont regroupés et concentrés au sein du centre ville, favorise l'utilisation de l'automobile et accroît ainsi la vulnérabilité face à la hausse des prix du carburant. Enfin, en ce qui concerne la dimension social, le modèle pavillonnaire, de par son caractère individualiste et privatisé, favorise l'accession à un certain type de catégories socioprofessionnelles. Cela engendre, par la suite, une forme de ségrégation spatiale. De plus, les villes et périphéries présentent des îlots résidentiels enclavés, sans échanges avec le milieu environnant ni avec les îlots avoisinants.

Or dans le cas de la ville Meaux, ces nombreuses critiques ne se valent pas. En effet, le pavillonnaire est fréquemment représenté comme étant circonscrit à des zones périurbaines éloignées des villes, comme cité au préalable. En réalité à Meaux et pour les différents quartiers choisis, la présence d'une infrastructure urbaine plus établie dans le pavillonnaire, d'une densité de population plus significative, et d'une histoire urbaine différente place Meaux dans une catégorie distincte par rapport aux critiques générales. À ce titre, les quartiers pavillonnaires étudiés montrent plutôt un rapprochement du centre.

## Présentation du cas d'étude

Meaux est une commune située dans la région Île-de-France, plus précisément dans le département de Seine-et-Marne (77) à environ 40kms de Paris à vol d'oiseau. Elle s'étend sur une superficie de **14,98 km<sup>2</sup>** et selon les données de l'INSEE, en 2020, elle est considérée comme la commune la plus peuplée du département avec plus de **55 709** habitants, soit environ **3 718,9** habitants au km<sup>2</sup>. De plus, sur le plan foncier - et toujours d'après l'INSEE -, **4 929** maisons sont individuelles et/ou mitoyennes, ce qui représente **19,3%** en 2020. D'ailleurs, environ **21,7%** du sol est occupé par du pavillonnaire par rapport à l'ensemble des surfaces urbanisées de cette commune. De surcroît, ce territoire englobe une diversité de zones pavillonnaires. Par conséquent, il nous a été nécessaire de sélectionner des quartiers à étudier, en prenant en compte les critères définis par l'ANAH, tels que des bâtiments datant de moins d'une quinzaine d'années. Ainsi, trois quartiers ont été identifiés comme pertinents : le quartier **Frot-Clemenceau-Saint-Faron**, le quartier Croix de Varenne et ses environs avec **Val Fleuri**, ainsi que le quartier du **Clos Godet**.



Carte de situation de Meaux

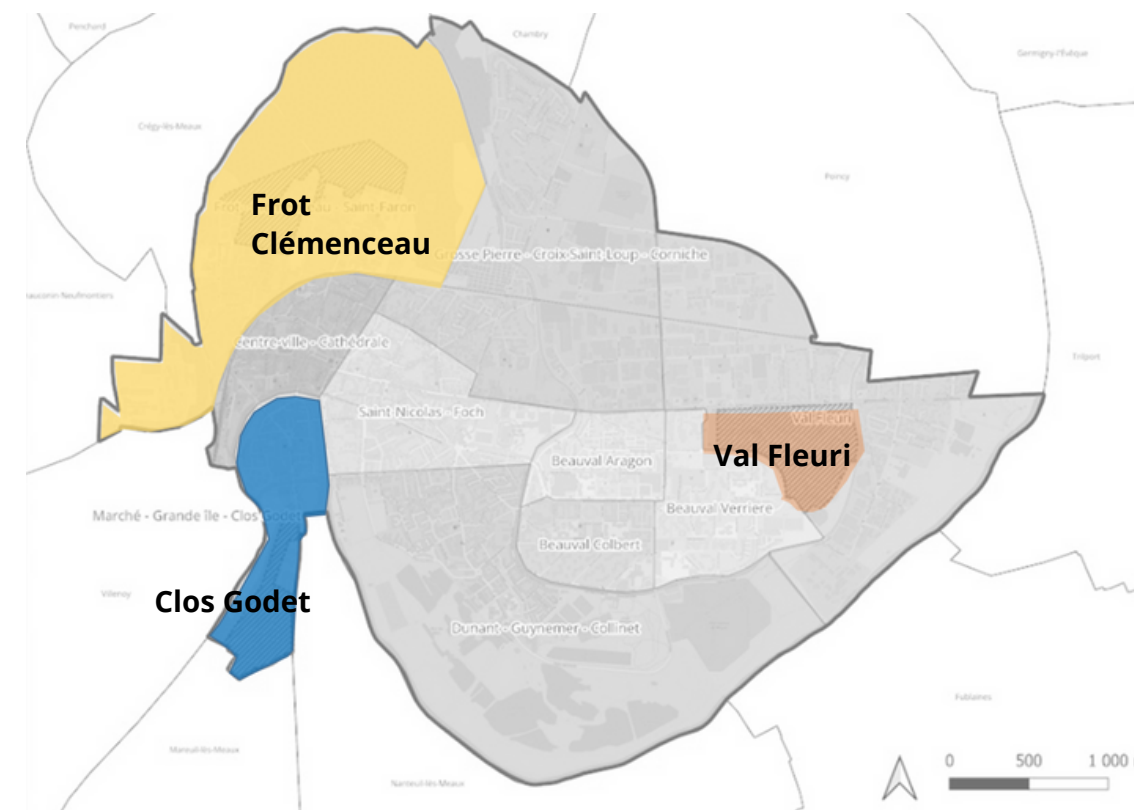
## Les quartiers d'étude



Quartier de Frot Clémenceau



Quartier de Clos Godet



Carte des quartiers d'étude



Quartier de Val Fleuri

➤ **Le quartier Frot-Clemenceau-Saint-Faron (au Nord-Ouest) :** Le quartier présente un contraste notable entre des constructions anciennes dégradées et d'autres au caractère plus récent. Bien pourvu en infrastructures (ex : écoles primaires, hôpital, etc) il est moyennement desservi par les transports, limité à deux lignes de bus malgré sa proximité relative au centre-ville. Bien qu'il offre des jardins, des espaces de jeux et une végétation appréciable, l'absence totale des pistes cyclables et un aménagement de l'espace public peu développé sont des points à noter.

➤ **Le quartier Croix de Varenne et ses alentours avec Val Fleuri (à l'Est) :** Le quartier présente une uniformité dans sa nature des maisons individuelles, révélant une optimisation de l'espace urbain. Il est toutefois isolé géographiquement, ce qui crée une forte dépendance aux transports en commun et à la voiture. Malgré la présence d'infrastructures telles qu'une école et des serres municipales, le stationnement sur les trottoirs souligne les défis liés à cette situation géographique spécifique.

➤ **Le quartier du Clos Godet (au Sud-Ouest) :** Le tissu foncier de cette zone est compact, avec des maisons individuelles homogènes. Bien qu'un parc pour enfants soit présent, l'absence de transports publics et de pistes cyclables favorise encore une fois l'utilisation de la voiture.



# Présentation de la méthodologie

Notre première étape de travail a été marquée par la **difficulté d'entreprendre des enquêtes sur le terrain**, en raison de la réticence vis à vis de l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH) et de la méfiance des habitants, amplifiée par le caractère privatif de l'environnement pavillonnaire. Cette situation a compliqué les échanges et mis en évidence les défis inhérents à la réalisation d'un travail de terrain approfondi. Pour surmonter ces obstacles, nous avons entrepris **une évaluation minutieuse des méthodes d'enquêtes** les plus efficaces et **adaptées à notre commande afin de mener à bien le diagnostic**. Nous avons procédé à des tests sur le terrain en utilisant divers outils d'enquête pour **évaluer leur pertinence et leurs limites**. Chaque approche méthodologique, telle que la veille scientifique, les questionnaires, les entretiens, les cartes sensibles, etc., offre une perspective unique avec des aspects plus ou moins représentatifs du terrain, nécessitant des ressources spécifiques pour leur mise en œuvre. Ainsi, notre travail a consisté à définir avec précision les avantages et les limites associés à chaque méthode, mettant en lumière leur contribution à la compréhension des facteurs influençant le choix du site étudié.

## Veille scientifique

**Analyse documentaire** : Littérature scientifique, articles de presse, documents réglementaires, techniques et administratifs (Plaine Commune), cartes, statistiques, podcast scientifique.



## Observation in situ

Afin de mieux comprendre les enjeux de la commande, nous avons décidé de limiter notre étude à **trois quartiers résidentiels de la ville**. Le choix de ces quartiers s'est basé principalement sur **leur diversité**, qu'elle soit **liée au profil social des résidents, à l'ancienneté des constructions**, à la localisation au sein de la commune ou à leur configuration urbaine. Notre objectif était de couvrir une large gamme d'observations afin de permettre une compréhension approfondie. Nous avons organisé des visites groupées au sein des quartiers de Meaux pour obtenir des informations préliminaires sur l'état des bâtiments et la disponibilité des services publics. Ensuite, notre démarche a consisté à **observer ces quartiers** à différents moments de la semaine et de la journée. Cette approche visait à saisir les différentes dynamiques qui les animent.

## Entretiens

Par le biais des entretiens, nous avons pu relater différentes informations concernant la **manière d'habiter les différents quartiers de Meaux** par les individus et de mieux connaître les **pratiques écologiques** mises en place par les habitants. Afin d'analyser et de comparer les différents entretiens, nous avons réalisé un **tableau contenant l'ensemble des entretiens**. En effet, cet outil nous permet de faire apparaître les réponses des personnes interviewées. Nous avons interrogé des **experts**, des **structures compétentes** et **les habitants des quartiers** pour compléter nos questionnements relatifs à la commande.



## Questionnaire

Grâce au questionnaire émis sur le groupe Facebook de la ville de Meaux conjugué aux entretiens que nous avons réalisés avec les habitants, nous avons pu établir un diagnostic relatif aux pratiques écologiques de ces derniers. Ces informations sont essentielles pour comprendre **les points forts et les lacunes**, ainsi que d'identifier les **opportunités et les défis** dans la **promotion de comportements plus durables et respectueux de l'environnement** au sein de la communauté.

## Résultats

	Quartier Clos Godet	Quartier de Frot Clémenceau	Quartier de Val fleuri
Profil des habitants	Population assez vieillissante	Actifs plutôt aisés, moyennement vieillissant	Actifs relativement modeste mais peu vieillissant
Energie	Connaissance du dispositif mais réticence vis à vis de l'ANAH	Faible connaissance de l'ANAH et du dispositif	Connaissance et mise en place du dispositif
Pratique du jardinage	Peu de pratiques écologique	Tri sélectif + présence marginale de potager	Composteur et tri sélectif mais usage essentiellement esthétique des jardins
Mobilité	Prédominance de la voiture	Prédominance de la voiture	Manque de pistes cyclables
Vie de quartier	Peu d'espace de sociabilité	Présence d'un jardin partagé	Proximité entre voisin mais uniquement dans les rues

## Recommandations

### 1) Intervention sur le bâti

- Renforcer la réputation de l'ANAH en privilégiant le contact direct avec les habitants.
- Promouvoir la rénovation énergétique par des méthodes alternatives éco-responsables.
- Sensibilisation aux aides et programmes existants.
- Collaboration avec les agences immobilières pour rénover le bâti pendant le turn-over.
- Création de maisons témoins pour informer sur les processus de rénovation et les dispositifs de l'ANAH.
- Organiser des conférences pour sensibiliser la population à la rénovation énergétique avec la participation de propriétaires qui en ont réalisé.

### 2) Intervention à l'échelle de la parcelle

- Intégration de "Jardins Punk" (Cf Éric Lenoir).
- Implantation de supports de biodiversité tels que maisons à insectes et vergers...
- Associer le social à l'espace vert comme avec les "Incroyables Comestibles" pour des plantations partagées.
- Densification douce pour diminuer les îlots de chaleur et améliorer la qualité de vie.

### 3) Intervention à l'échelle du quartier

Réduire la dépendance à la voiture avec des mobilités durables via :

- La création des pistes cyclables et piétonnes sécurisées (mobilité douce).
- La promotion du Pédibus et du co-voiturage.
- La préférence conféré au travail en distanciel dans la mesure du possible.
- L'amélioration des services de transports en commun.

Cohésion sociale et espaces communautaires via :

- La création d'infrastructures de co-working, de garderies, etc.
- L'organisation d'événements annuels tels que réunions de quartier
- L'implication des habitants dans la planification urbaine.
- Construction d'espaces commerciaux et économie circulaire.