

PROJET URBAIN HÉBERT

CONCERTATION PUBLIQUE

Ouverte par l'arrêté en date du 21 décembre 2016

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER PARTICIPATIF N°4

du jeudi 20 avril 2017 à 18h00



Site Hébert : 32 à 66 rue de l'Évangile – 20 à 24 rue Cugnot - Paris 18^e

Pour plus d'informations www.espacesferroviaires.fr
Vous pouvez poser vos questions à l'adresse projethebert@espacesferroviaires.fr

MAIRIE DE PARIS 

18^e
MAIRIE

NORD
EST
PARIS
DE NOUVEAUX QUARTIERS
METROPOLITAINS

ESPACES
FERROVIAIRES

SNCF
IMMOBILIER

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 20 participants (hors animateurs) répartis en 2 groupes

DURÉE : environ 2 heures

EN PRÉSENCE DE :

- **Michel Neyreneuf**, Mairie du 18^e, Adjoint au maire chargé de l'Urbanisme, de l'architecture, les grands projets de renouvellement urbain et du logement
- **Anne Chabert**, Ville de Paris, Chef de projet à la direction de l'urbanisme.

ANIMATEURS :

Aménageur :

- **Virginie Rooryck-Llorens**, Espaces Ferroviaires, Directeur de projet urbain
- **Pierre Magdelaine**, Espaces Ferroviaires, Chef de projet urbain

Équipe projet :

- **Myriam Toulouse**, Agence Claire Schorter - architecture et urbanisme
- **François Leite**, Agence Claire Schorter - architecture et urbanisme
- **Loïc Bonnin**, Atelier Jacqueline OSTY et associés
- **Gabriel Mauchamp**, Atelier Jacqueline OSTY et associés

Équipe de concertation :

- **Marieke Verbrugghe**, Agence Traitclair
- **Marion Roussel**, Agence Traitclair
- **Clément Cayla**, Agence Traitclair

OBJECTIFS

- Faire un point sur les différentes étapes menées lors de la démarche de concertation
- Échanger sur les préconisations issues de la concertation, sur les thèmes de la mobilité et des espaces publics, et leur intégration dans la réflexion du projet
- Présenter une première version du schéma d'organisation du projet urbain

Après une réflexion menée à partir de 3 scénarii différents, cet atelier a permis de présenter un premier schéma d'organisation du projet urbain Hébert.

Ce schéma propose une **synthèse des avantages** des 3 scénarii étudiés précédemment.

Il a été élaboré à partir de différentes composantes : les remarques des participants lors des séances de concertation, les discussions avec la Ville de Paris (services et élu(e)s) et la Mairie du 18^e, les contraintes techniques et réglementaires.

SYNTHÈSE DES AVANTAGES

- **un espace vert public ensoleillé**, protégé du vent et du bruit, lisible, cloisonnable si besoin et proche des logements (sécurité passive + accès voitures de police) ;
- **une prolongation de l'espace vert public** par des espaces verts privés pour une imbrication ville/paysage ;
- **une priorité à accorder aux piétons et aux cycles** (ce n'est pas la «voiture» qui dessine le quartier, même si elle peut y être tolérée) ;
- **une mutualisation du stationnement** pour minimiser le nombre de places global ;
- **un projet d'espace public robuste avec une réversibilité** possible (par ex. pour la gestion des voies: accès libre ou limité, piéton ou circulé, sens unique ou double sens) ;
- **un désenclavement du faisceau** par la qualification de l'espace proposé tout en permettant une mixité d'usage (promenade piétonne, jardins partagés, voie pompier, publique ou privée, accès entretien SNCF) ;
- **une accessibilité des différents îlots** pour les services urbains (dessertes pompiers, police, ramassage des ordures, déménagement) ;
- **des logements traversants** autant que possible (optimisation des apports solaires, lutte contre les surchauffes d'été, qualité des logements) une école en cœur de quartier, proche de Chapelle Charbon ;
- **un tissu mixte** intégrant des commerces et activités légères aux rez-de-chaussée des logements, côté Place Hébert ;
- **le regroupement des activités** nécessitant une logistique importante dans un hôtel d'activités aux abords de la rue d'Aubervilliers : un lot tertiaire en interface entre l'hôtel d'activités et le tissu résidentiel.

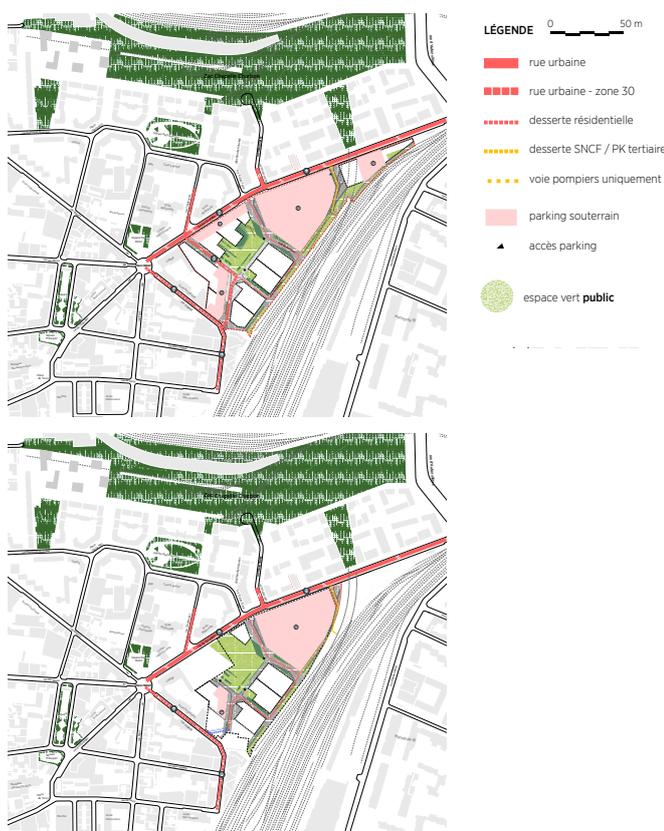
PARTIE 1 : MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS

Une personne de la SNEF résume les retours et préconisations issus de la concertation sur ces thématiques.

| <i>Les attentes exprimées lors de la concertation</i> | <i>Les réponses apportées à ce stade par le projet</i> |
|---|--|
| 1. Limiter l'impact du projet sur la circulation automobile dans le quartier, déjà saturé notamment au niveau de la rue de l'évangile | <ul style="list-style-type: none">> Un projet qui restreint la place de la voiture pour minimiser l'accès de nouveaux véhicules dans le quartier> Un projet limitant les interférences sur la rue de l'Évangile (accès parking, école, crèche) |
| 2. Limiter la place de l'automobile dans le quartier et favoriser les circulations douces | <ul style="list-style-type: none">> Limiter les places de stationnement, dans les immeubles et sur la voirie (moins de voitures venant dans le quartier pour s'y garer)> Un schéma de circulation « compliqué » pour les voitures afin de décourager les « itinéraires bis » et de s'assurer que seuls les habitants et usagers du quartier n'aient d'utilité à circuler> À l'inverse, des itinéraires piétons et cycles clairs et directs, des espaces généreux réservés aux circulations douces |
| 3. Rendre plus confortable l'accès aux transports en commun, en particulier à la gare Rosa Parks, pour les piétons et les cyclistes | <ul style="list-style-type: none">> Démolir le mur le long de la rue de l'évangile et ouvrir le nouveau quartier sur la rue en rattrapant le niveau du sol de la rue> Élargir de 2 m la rue de l'Évangile> Faire déboucher les rues du quartier sur la rue de l'évangile, et y adresser des commerces en rez-de-chaussée et des halls d'immeubles pour rythmer et animer les rues |

EXPLICATIONS DE LA MAÎTRISE D'ŒUVRE :

Une personne de la maîtrise d'œuvre présente ensuite les grandes lignes du schéma d'organisation du projet urbain, au vu du plan de synthèse, en liant espaces publics et plan de circulation des modes doux / véhicules.



Les deux variantes du schéma de circulation

Le schéma de circulation proposé souhaite limiter la place de la voiture au sein du quartier afin de créer un quartier apaisé pour les piétons et les cycles.

Il permet également de créer des « accroches urbaines » avec la rue Tchaïkovski, la rue Tristan Tzara, et le futur parc Chapelle Charbon.

Les sens uniques de circulation empêchent les « itinéraires bis » (il n'est pas possible de rejoindre directement la rue Cugnot depuis la rue de l'Évangile, par exemple).

Les circulations automobiles spécifiques, liées à l'hôtel d'activités et à l'îlot tertiaire, sont regroupées au nord-est du site. Au cœur du quartier, elles sont limitées à 20 ou 30 km/h.

Le Plan Local d'Urbanisme impose une voie circulée, qui connecte le quartier avec la rue Cugnot. Cette voie est nécessaire pour desservir les logements, les commerces/activités.

Deux variantes sont envisagées concernant la voie de

desserte résidentielle : le long des voies ferrées ou devant l'école. Limitée à 20km/h, cette zone est également appelée « zone de rencontre »¹. Elle peut être empruntée à la fois par les piétons, les cycles et les voitures, l'usager le plus lent étant toujours prioritaire. Le traitement du sol, les aménagements paysagers seront choisis de façon à inciter une circulation apaisée, et son itinéraire encourage les non-résidents à ne pas l'emprunter. Cette voie résidentielle permet notamment la circulation des véhicules de service urbain (entretien, collecte des ordures...) ainsi que des pompiers et véhicules de police.

La rue de l'Évangile (*hors périmètre d'intervention*) sera élargie de 2 m afin d'être requalifiée et de favoriser les modes doux. Ce projet est sous maîtrise d'ouvrage de la Ville. Espaces Ferroviaires ne fait que des propositions et s'engage à communiquer les préconisations issues des différents ateliers de concertation à la Ville.

Le mur de soutènement sera démoli afin d'ouvrir le quartier et de permettre l'installation de commerces en rez-de-chaussée et de plain-pied sur le trottoir.

Les stationnements privés sont prévus en souterrain et les livraisons se feront en rez-de-chaussée. Seule la rue principale de quartier, limitée à 30 km/h, accueillera des places de stationnement public, afin d'éviter que les automobilistes utilisent les voies résidentielles pour trouver une place de stationnement.

Tous les immeubles n'auront pas un parking. Une logique de mutualisation est à réfléchir pour le quartier afin de limiter le nombre total de stationnements – et par la même l'usage de l'automobile – et de favoriser les espaces en pleine terre, permettant plus de plantations.

L'animation des rez-de-chaussée est étroitement liée au schéma de circulation : les commerces, activités « petit artisanat » seront situés au niveau de la rue de l'Évangile et de la voie de desserte à 30 km/h du quartier, qui seront donc les seules à être empruntées par les véhicules de livraison.

Le groupe scolaire pourra s'implanter près des voies ferrées, à proximité du square central. La crèche sera quant à elle implantée près de la rue Cugnot, dans la continuité du collège et de l'école polyvalente, comme le souhaite la Ville de Paris.

Cette programmation permet de limiter les interfaces et donc l'encombrement de la rue de l'Évangile.

1. Extrait de l'Article R110-2-1 du Code de la route : « C'est une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

RETOURS DES PARTICIPANTS :



Plan des liaisons douces au sein du site Hébert

Les remarques des participants concernent majoritairement la circulation actuelle de la rue de l'Évangile bien qu'elle soit en dehors du projet urbain. Elle est saturée et dangereuse pour les cheminements piétons et cyclistes. Les arrêts-minutes au niveau des écoles, couplés aux trajets pendulaires et trafic de transports en commun rendent la circulation peu fluide. Certains participants proposent de :

- créer des « encoches » permettant aux bus de se déporter devant les arrêts de bus (une personne de la maîtrise d'œuvre indique que cette solution peut poser des problèmes réglementaires) ou repositionner les arrêts de bus existants ;
- permettre aux bus de contourner la rue de l'Évangile en passant par la rue Tristan Tzara puis Tchaïkovski.
- créer des « encoches » devant les écoles pour faciliter les arrêts minutes ;

Un des participants s'interroge sur la fréquence des transports en commun (lignes 35 et 60) avec la construction de ce nouveau quartier, l'arrivée de salariés et d'habitants. Une personne de la SNEF indique que les modifications de fréquences des lignes de bus dépassent le cadre du projet et dépendent de leur exploitant. Pour autant, une discussion sera engagée entre Espaces Ferroviaires, la RATP et la Ville sur cette question pour prévoir de répondre au mieux à la demande.

Les participants voient des avantages et des inconvénients dans les deux variantes du schéma de circulation (rue circulée devant l'école ou le long des voies ferrées).

Pour la voie résidentielle le long des voies ferrées :

(-) autorise des circulations automobiles sur un « chemin de balade »

(-) peut faciliter le parking sauvage et le « squat » le long des voies

(+) crée du passage, encourage la co-veillance¹ le long des voies ferrées

(+) facilite l'accès à l'école et aux logements pour les personnes à mobilité réduite

Certains des participants proposent d'installer des bornes pour gérer l'ouverture et la fermeture du chemin le long des voies ferrées. Malheureusement ces bornes automatiques ne semblent plus aménagées à Paris car les pannes sont fréquentes et l'entretien coûteux.

Pour la voie résidentielle devant l'école :

(-) autorise des circulations automobiles au cœur du quartier

(-) pose des questions de la sécurité des traversées entre le square central et l'école

(-) peut poser des problèmes de sécurité devant l'école

(+) évite les circulations automobiles le long des voies

Il est choisi de garder le projet le plus malléable possible pour que le choix puisse se faire de lui-même dans le temps, avec la possibilité de revenir en arrière après usage.

Concernant les rez-de-chaussée commerciaux, certains participants souhaitent qu'une concertation dédiée y soit consacrée. Selon eux, une identité doit être réfléchie pour ces locaux et l'attractivité du quartier : commerces d'art, artisanat, associations, conciergerie de quartier (type « Lulu dans ma rue »), etc.

Certains proposent que le « principe de réversibilité » de ces locaux soit également anticipé (exemples cités : placer des extracteurs de fumée dans l'éventualité d'une installation de restaurant dans un local initialement prévu pour des bureaux, prévoir la possibilité de transformer ces locaux en logement, etc). Une participante propose l'installation d'une salle de sport ou d'un spa. Ces locaux doivent être pensés sous différents statuts, différentes tailles pour accueillir diverses activités.

Une personne de la SNEF indique qu'une séance dédiée prendra place sur ces sujets dans une phase ultérieure du projet, après le dépôt du permis d'aménager. Aujourd'hui, les choix se portent sur l'organisation de l'espace public.

1. La notion de « co-veillance » a été développée par Jane JACOB lors de ces travaux sur les questions de sécurité et d'aménagement urbain : « c'est la capacité des habitants-usagers, presque inconsciente, à contrôler et à faire respecter l'ordre conventionnellement admis. Cette notion s'inscrit dans une perspective d'empowerment et de travail à une pleine appropriation des lieux de vie, pour qu'en retour les habitants-usagers puissent participer à la surveillance naturelle de leur territoire. »

PARTIE 2 : ESPACES PUBLICS

Une personne de la SNEF résume les retours et préconisations issus de la concertation sur cette thématique.

| Les attentes exprimées lors de la concertation | Les réponses apportées à ce stade par le projet |
|--|--|
| 1. Augmenter la surface totale d'espaces verts dans le projet | > En plus du square en cœur de quartier, le projet prévoit la réalisation d'une promenade plantée / jardinée le long des voies ferrées, d'une place végétalisée, et d'un espace végétalisé complémentaire au square. Des alignements d'arbres sont prévus dans les rues. |
| 2. Aménager une promenade le long des voies ferrées | > Aménager une promenade plantée entre 12 et 14 m de large le long des voies ferrées, offrant des lieux de détente et de promenade, dont une proposition de continuité jusqu'au Parc Pajol (en dehors du périmètre d'intervention) |
| 3. S'inspirer de l'histoire ferroviaire du site, de son caractère sauvage / de friche urbaine pour l'aménagement | > Étudier ces sources d'inspiration pour la conception des espaces publics du quartier, en particulier pour la promenade le long du faisceau. Ce travail de conception des espaces publics fera l'objet d'une future phase de conception |
| 4. Intégrer des éléments de programme parmi les suivants dans les espaces publics du quartier : jardins partagés, jeux pour enfants, équipements sportifs pour adultes, place centrale animée, fontaine, caniparc. | > Aménager des espaces publics animés par des commerces (rue circulée, la traverse) > Prendre en compte les éléments de programme proposés dans la conception des espaces publics du quartier. Ce travail de conception des espaces publics fera l'objet d'une future phase de concertation |



Les différents espaces publics du site Hébert

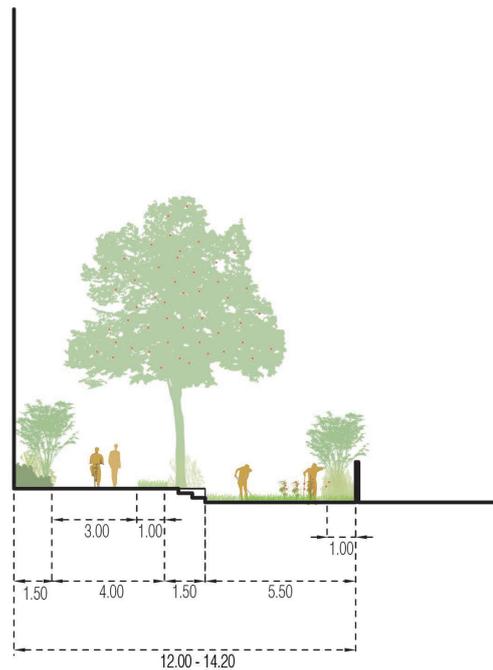
EXPLICATIONS DE LA MAÎTRISE D'ŒUVRE :

La promenade le long du faisceau :

Cette promenade permettra de traverser le quartier le long des voies ferrées. Elle aura une largeur d'environ 12 m. Elle se composera d'une partie voirie nécessaire pour l'accès pompier et d'un large espace planté. Des parcelles de jardins partagés, des potagers partagés, des plantations d'arbres fruitiers sont envisagés pour jalonner le cheminement.

L'idée serait, à long terme, de créer une continuité piétonne et cycliste du pont d'Aubervilliers à la Halle Pajol (hors périmètre d'intervention).

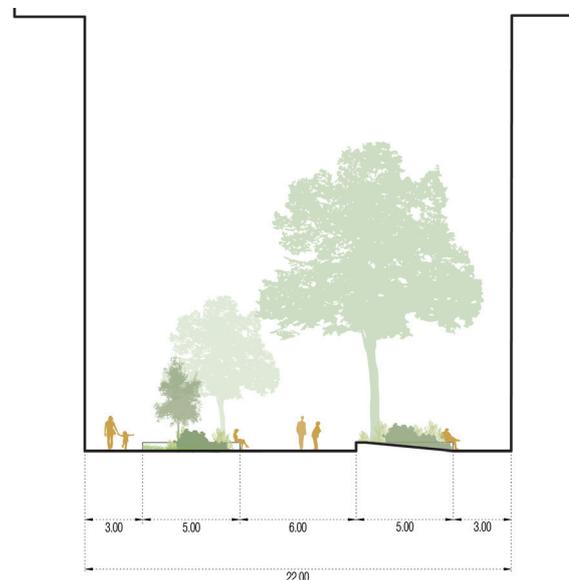
Une réflexion est également en cours sur l'accès de cette promenade. La partie nord (coté hôtel d'activité) et la partie sud (côté rue Cugnot) pourraient être fermées la nuit afin de limiter les impasses.



La traverse :

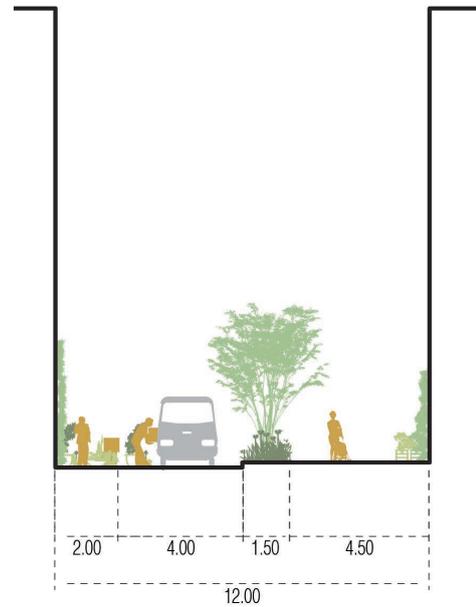
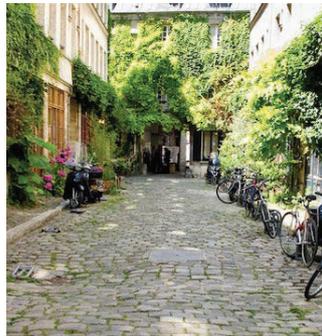
C'est un espace public minéral et végétal d'environ 22 m, une accroche urbaine et visuelle entre le Parc Chapelle Charbon et la promenade du faisceau. Pensé comme un espace de rencontre entre les salariés, les usagers et les habitants du quartier, une terrasse côté rue de l'Évangile (favorable à l'installation d'un restaurant, d'un bar) et des assises créées grâce à la topographie existante permettront d'animer cette entrée de quartier.

La circulation automobile sera délimitée par du mobilier urbain et limitée à 20km/h.



Les passages (privatifs) :

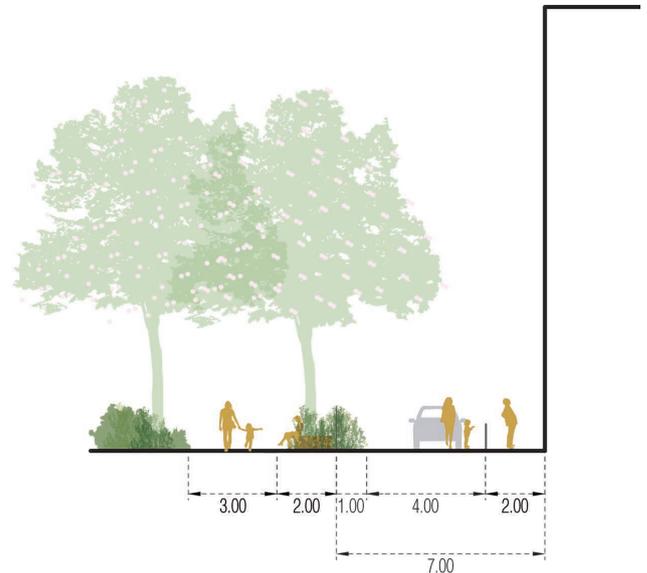
Ce sont des voies résidentielles pensées comme des lieux d'appropriation pour les habitants. La surface dédiée à la circulation automobile est limitée afin d'offrir des espaces plantés de part et d'autre et d'animer les pieds d'immeuble.



Le mail de l'école :

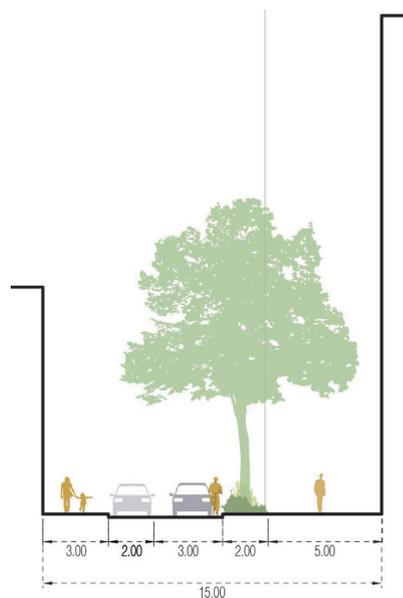
C'est une voie piétonne ou un espace public apaisé, dont l'aménagement sera pensé en continuité avec le square central. La limite entre le square et le mail se veut floue, poreuse.

La circulation automobile sera séparée des circulations douces par un aménagement paysager.



La rue de quartier :

Il s'agit d'une voie à sens unique de 15 m, avec des aménagements réversibles (possibilité de mise à double-sens si besoin). Elle se subdivise en large espace piétonnier mis à l'écart des voitures grâce à des espaces plantés. Des places de stationnements sont également prévues afin de garantir le fonctionnement des commerces / activités.



Le square Hébert :

Le square Hébert offre un espace vert de 4000 m². Sa forme permet de le fermer la nuit.

Ce square s'articule autour d'un plateau engazonné. Différentes activités viendront l'animer, comme par exemple des jeux pour enfants, un skatepark, un solarium, etc.

Il aura plusieurs entrées et des porosités visuelles seront créées avec les espaces verts privés à proximité. La création d'une zone humide peut être envisagée car la topographie questionne la gestion des eaux pluviales dans le quartier. Elle permettra ainsi de mettre à distance les habitations des usagers du square avec de la végétation.

Le Parc Chapelle Charbon sera raccroché au quartier par une continuité piétonne verte.



RETOURS DES PARTICIPANTS :

Ces différentes propositions recueillent un avis globalement favorable.

Les participants questionnent l'entretien de ces différents espaces. Des discussions sont actuellement en cours pour clarifier la gestion avec le service voirie et le service espaces verts de la Ville de Paris.

Certains participants proposent l'installation de jeux pour enfants, de « bancs pour les parents », d'un vendeur ambulancier au niveau des espaces plantés de part et d'autre de « la traverse » (à proximité du groupe scolaire).

La végétalisation du quartier doit avoir une cohérence (palette végétale qui marque le quartier). Une des participantes souhaite qu'une réflexion sur les essences d'arbres soit réalisée (éviter les essences trop allergènes). Pour cela, une personne de la MOE signale que des prescriptions pour les futurs lots architecturaux pourront être faites en termes de palette végétale ou de clôtures, etc., en parallèle du travail mené avec les services de la Ville pour les futurs espaces publics.

Certains participants trouvent intéressants d'utiliser la topographie pour l'aménagement du square. Différents types de mobiliers sont également proposés comme : des agrès sportifs, mur d'escalade, fontaine, bancs, etc.

Le skatepark est remis en question avec la présence de l'Espace Paris Glisse à quelques minutes du site (Boulevard Ney).

Bien que le site soit en dehors du projet Hébert, la majorité des participants présents font remonter qu'ils sont favorables à la création d'une « voie verte » le long du faisceau pour relier le pont d'Aubervilliers à la Halle Pajol.

SYNTHÈSE

Cet atelier a permis de faire le bilan de la concertation menée autour du projet d'aménagement urbain du site Hébert : quels ont été les retours, les préconisations des participants ? Comment ont-ils été intégrés, autant que possible dans le schéma d'organisation du projet ?

La majorité des participants présents semblent en accord avec les orientations présentées comme : le renforcement du végétal, des circulations douces apaisées, la réversibilité des aménagements, l'animation des rez-de-chaussée, etc.

Néanmoins, les participants souhaitent aborder des questions de fond comme :

- la programmation en logement du projet ;
- la typologie des logements sociaux ;
- le parcours résidentiel des futurs habitants,

Une partie d'entre elles pourront être traitées lors de l'atelier du 11 mai prochain, en fonction de l'avancée des études. À noter que certaines d'entre elles résultent de réflexions globales, qui vont au-delà du périmètre du site Hébert.

Pour rappel, il est aussi possible de s'informer sur le projet via le site internet : <http://www.espacesferroviaires.fr/> Aménagement ou d'envoyer des contributions, poser des questions à l'adresse email : projethebert@espacesferroviaires.fr