

PROJET URBAIN HEBERT

DIALOGUE CITOYEN

Poursuite de la consultation des habitants

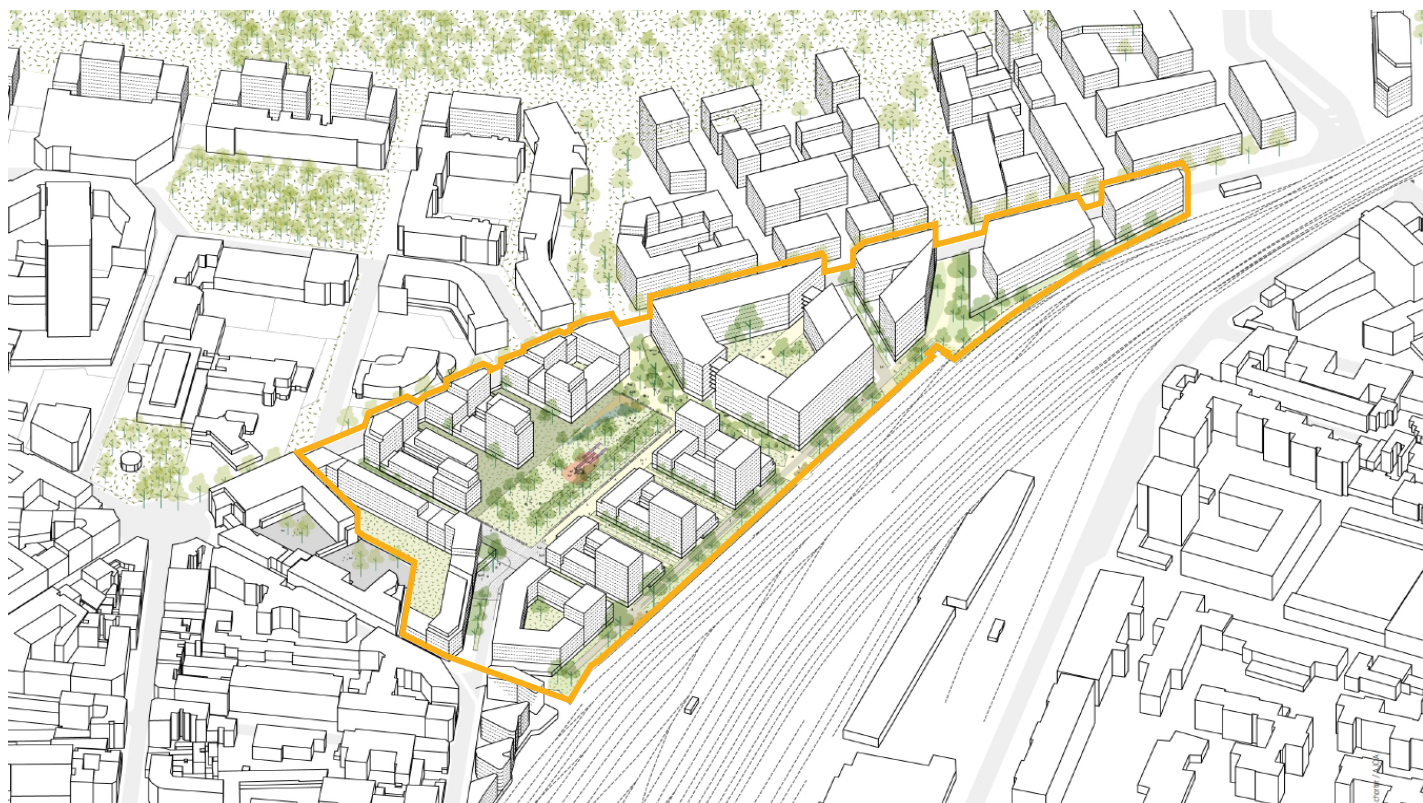


ATELIER PARTICIPATIF

SUR LES ESPACES COMMUNS OUVERTS AU PUBLIC

Mercredi 19 Septembre à 18h00

Centre social Rosa Parks - 219 boulevard Macdonald, 75019 Paris



Pour plus d'informations www.espacesferroviaires.fr

Confirmez votre présence et posez vos questions à l'adresse projethebert@espacesferroviaires.fr

MAIRIE DE PARIS



18^e
MAIRIE

NORD
EST
PARIS
DE NOUVEAUX QUARTIERS
METROPOLITAINS

ESPACES
FERROVIAIRES



NOMBRE DE PARTICIPANTS : 12 participants (hors animateurs) répartis en 2 groupes

EN PRÉSENCE DE :

- **Michel Neyreneuf**, Marie du 18^e, Adjoint au Maire chargé de l'urbanisme
- **Philippe Durand**, Mairie du 18^e, Adjoint chargé des espaces verts, de la nature en ville

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
- **Pierre-Marie Auffret**, Agence Claire Schorter - architecture et urbanisme
- **Hélène Guillemot**, Agence Claire Schorter - architecture et urbanisme
- **Loïc Bonnin**, Atelier Jacqueline Osty et Associés
- **Benjamin Lampaert**, Atelier Jacqueline Osty et Associés
- **Guillaume Meunier**, Agence Elioth

Équipe de concertation :

- **Camille Tchounikine**, Agence Traitclair
- **Mathilde Savary**, Agence Traitclair

OBJECTIFS

- Faire un point d'étape sur les préconisations issues de la démarche de concertation ;
- Présenter le plan guide et ses qualités bioclimatiques ;
- Échanger sur le programme détaillé du projet d'aménagement urbain : formes urbaines, programme de logements, programme économique.



Camille Tchounikine, Chargée de concertation à l'agence de concertation Traitclair, accueille l'ensemble des participants et ouvre la séance.

Il est rappelé que la première étape de consultation, engagée en janvier 2017, s'est achevée avec la réunion publique de restitution et d'échanges du 5 avril dernier. Cependant l'aménageur a souhaité continuer la consultation des habitants et usagers du quartier, au travers d'une nouvelle phase de dialogue citoyen, dont fait partie cette nouvelle série d'ateliers.

Virginie Rooryck Lorens, Directeur de projet urbain - Espaces Ferroviaires, indique que l'équipe projet a pu avancer depuis la réunion publique du 5 avril, particulièrement sur le plan des espaces communs et des études, avancement qui sera donc présenté et discuté durant l'atelier autour des tables rondes.

L'atelier commence ainsi par une présentation :

- du calendrier et le phasage
- du rappel du plan guide et de l'analyse bioclimatique
- d'études intégrées à l'étude d'impact : le stationnement, la circulation.

Les participants se sont ensuite répartis par table-ronde pour discuter avec l'équipe-projet :

- des espaces communs, leurs usages, leur composition paysagère
- des rez-de-chaussée actifs, usages associatifs et commerciaux

LA PROGRAMMATION

Le programme global a très légèrement évolué depuis la réunion publique du 5 avril 2018, pour s'arrêter sur une programmation définitive de 103 000 m², selon la répartition suivante :

- 49 000 m² de logements, dont 60 % de logements sociaux et 10 % de logements intermédiaires
- 39 500 m² de bureaux
- 4 000 m² de programme spécifique (enseignement)
- 800 m² pour une crèche de 66 berceaux
- 7 200 m² de locaux d'activité (dont 700 m² pour la future base IRIS)
- 1 500 m² de commerces
- 1 000 m² d'espaces logistique (ELU)

Les remarques des participants

Une participante se demande quelle est la taille du square par rapport à ceux qui se trouvent à proximité du projet.

La maîtrise d'œuvre spécifie qu'il s'agit d'un « jardin » de quartier, de 4000 m² : pour référence, il sera ainsi plus grand que le square de la Madone à proximité, mais plus petit que le square Rachmaninov.

Des habitants s'interrogent au sujet de l'établissement éducatif prévu sur le projet, et de sa destination précise.

M. Neyreneuf rappelle qu'il était au départ prévu que le projet Hébert accueille une école, qui a finalement été déplacée sur Chapelle Charbon.

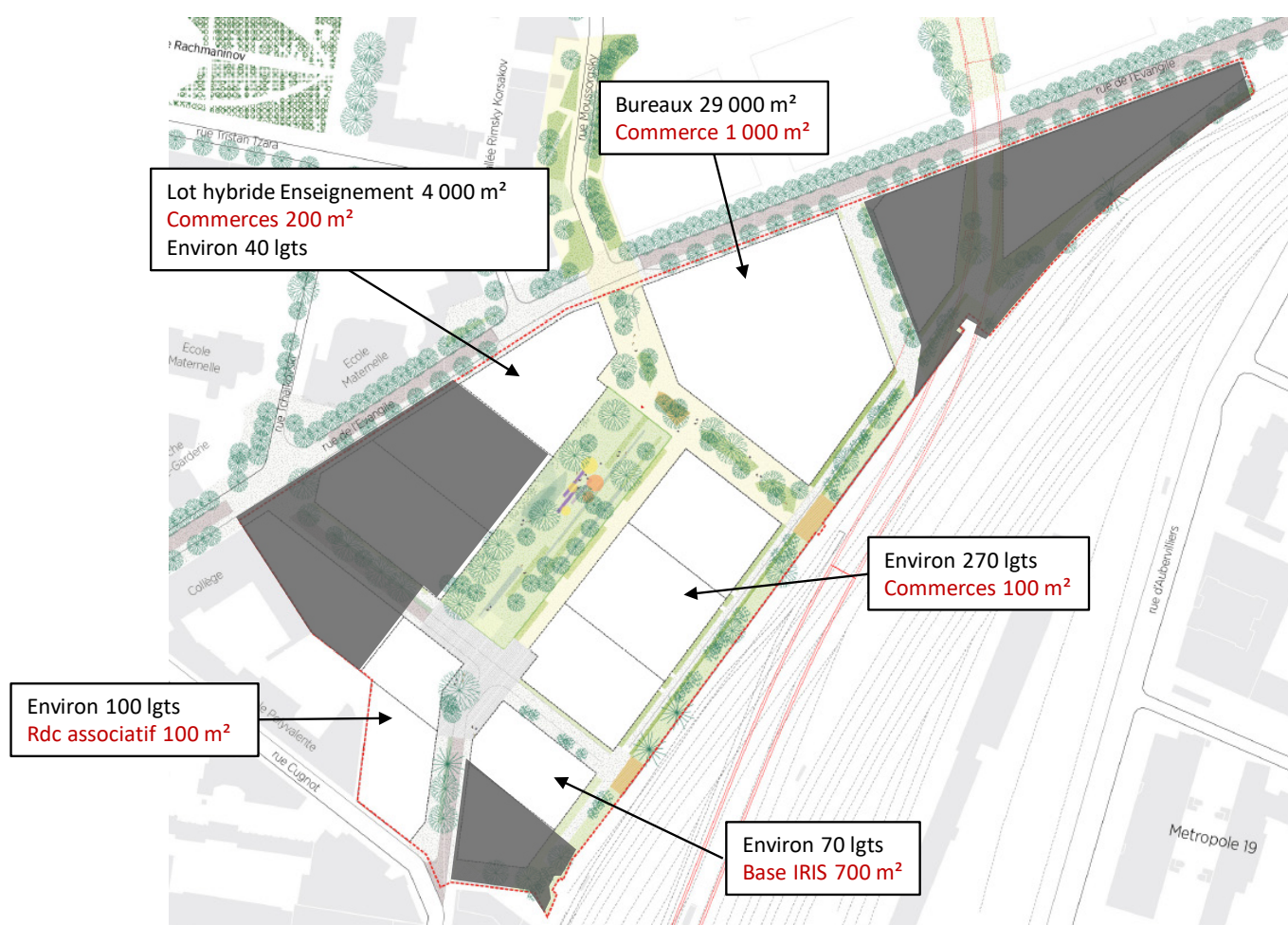
Il a donc fallu trouver une autre destination liée à l'éducation pour cet équipement, qui a pris la forme d'un programme spécifique lié à l'enseignement et la formation. Le détail de ce programme reste à définir.

LE PHASAGE

Espaces Ferroviaires rappelle les dates de libération du site et le phasage du projet, ainsi que le planning général de l'opération.

Un Permis d'Aménager sera prochainement déposé sur la première phase du projet, au niveau des emprises libérées d'ici la fin de l'année (site complet hors base IRIS, PRT, CDG X). Cette première phase accueillera environ 850 nouveaux habitants et 2 000 nouveaux emplois, sur les 1 500 habitants en 3 500 employés attendus sur l'ensemble du projet.

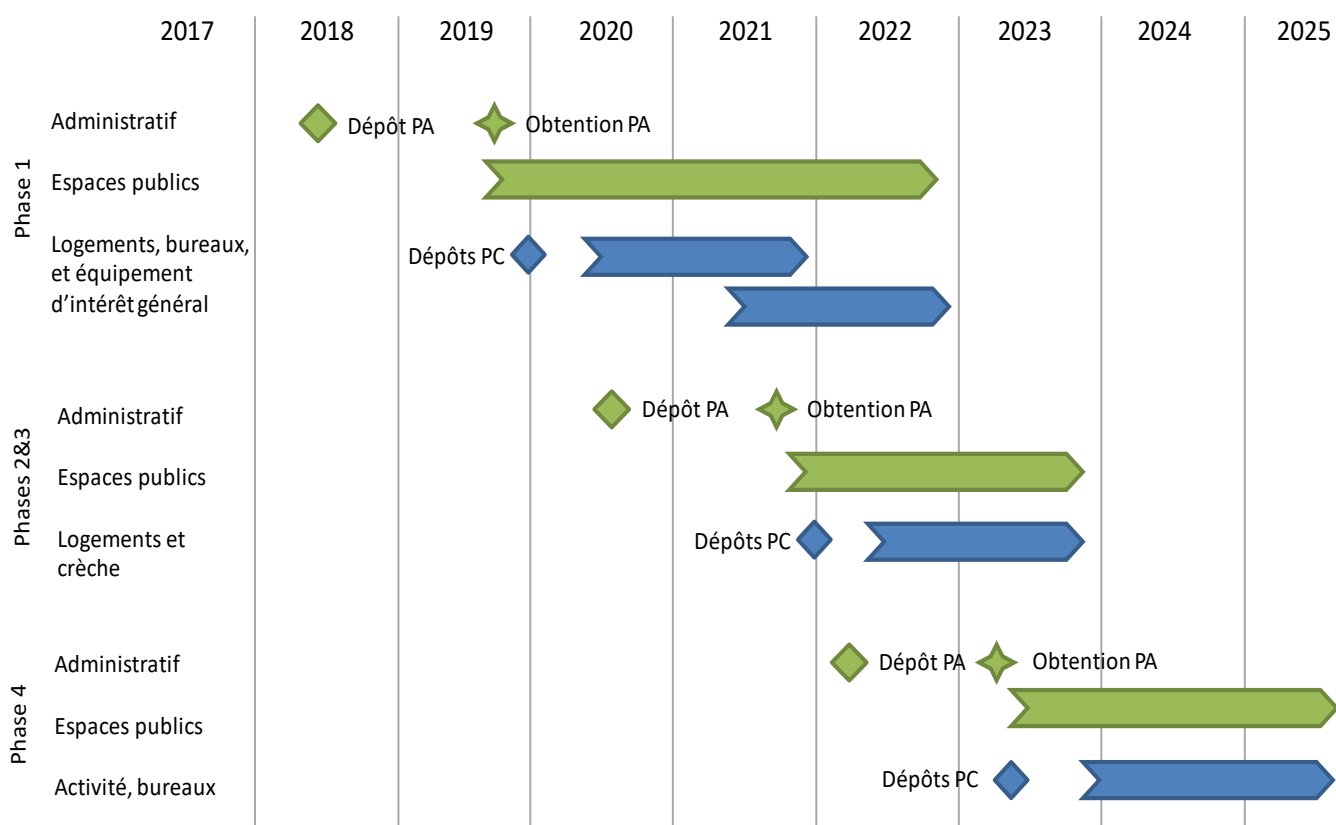
Un permis de démolir ayant pour objet la démolition des bâtiments situés sur cette emprise (intégralité de la halle « rouge » et partie de la halle « blanche ») a été obtenu et sera prochainement affiché sur site. Les démolitions débuteront au début de l'année 2019.



Plan de phase 1 du projet Hébert

Suite au relogement de la base IRIS dans la première phase du projet (horizon 2021), ce permis d'aménager sera légèrement modifié afin de l'étendre à la phase 2 (pointe sud du site).

Les phases 3 et 4 suivront suite au départ de la PRT pour la phase 3 (horizon 2021) et à l'achèvement des travaux du CDG X pour la phase 4 (horizon 2023).

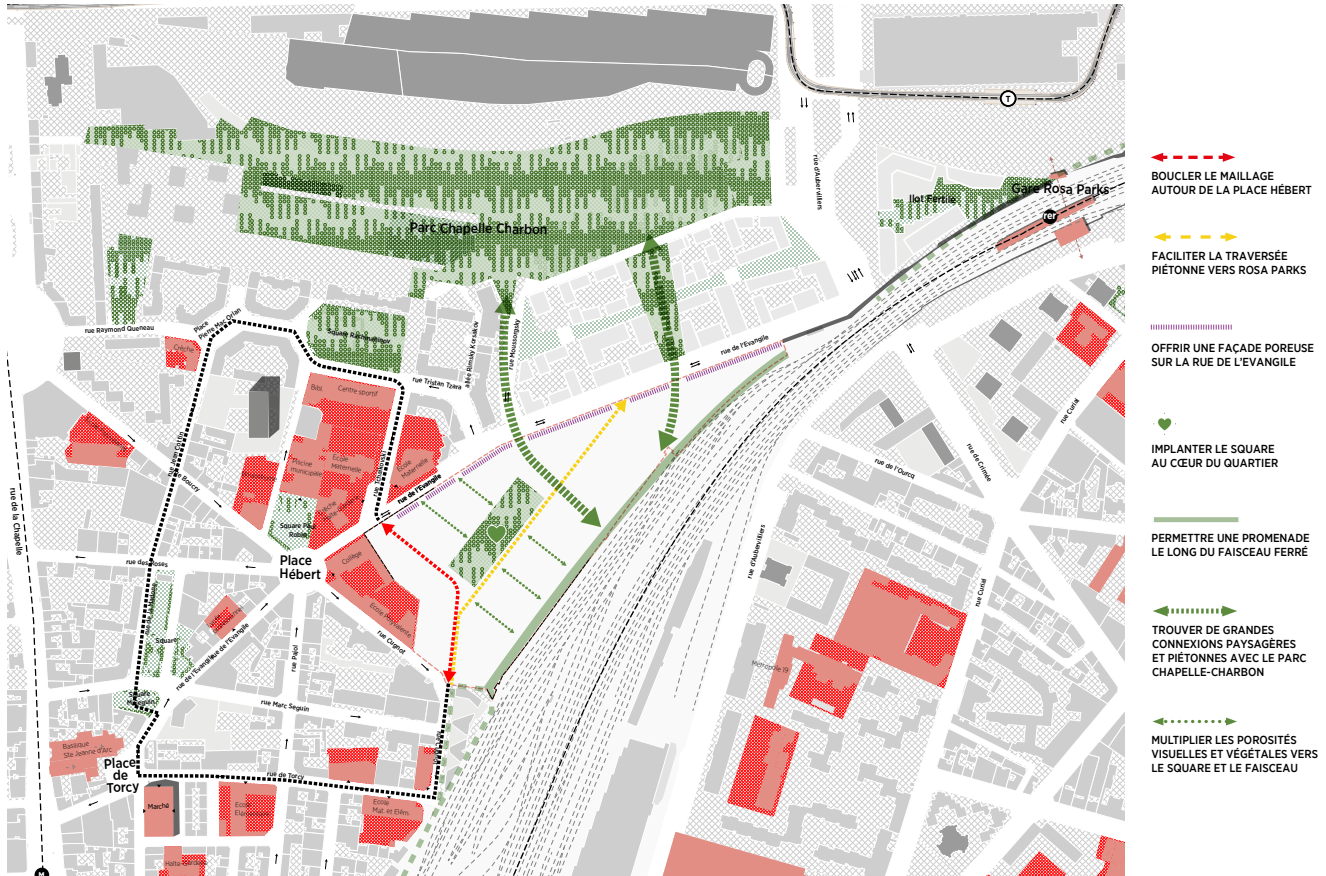


Les remarques des participants

Lors de la présentation du phasage du projet, les habitants du quartier se sont inquiétés des circulations engendrées par le futur chantier. Il a notamment été demandé si les engins de chantier emprunteront le nouvel accès sur la rue Cugnot.

Espaces Ferroviaires précise que l'ouverture sur le plan d'un accès chantier à cet endroit est surtout due à la nécessité réglementaire du Permis d'Aménager de raccorder le nouveau quartier sur la rue Cugnot. L'essentiel du trafic occasionné par les chantiers devrait bien se concentrer du côté de la rue de l'Évangile et non sur la rue Cugnot, qui n'est pas adaptée à un tel trafic.

RAPPEL DU PLAN GUIDE ET PRESENTATION DE L'APPROCHE BIOCLIMATIQUE



L'agence Claire Schorter revient rapidement sur le plan guide présenté lors de la réunion publique de restitution du 5 avril 2018.

Sont ainsi rappelées les orientations suivantes :

- un maillage viaire bouclé autour de la place Hébert
- un square en cœur de quartier
- des continuités paysagères et piétonnes notamment vers le futur parc Chapelle Charbon
- des porosités visuelles sur le faisceau ferré
- des formes urbaines pensées en lien avec le contexte proche
- un quartier vivant, avec des rez-de-chaussée actifs, des micro-lieux (places de quartier) en bas d'immeubles pour créer de l'animation

Le bureau d'études Elioth présente le travail réalisé sur l'aspect bioclimatique du projet. Cela englobe plusieurs aspects :

- **Le confort des espaces communs**

La présence du faisceau des voies ferrées à proximité, et dans l'axe des vents dominants, fait du site un lieu où les vents sont importants – notamment le vent Sud-Ouest. Cet aspect a été intégré lors de la conception du projet par le choix d'orienter les bâtiments de façon perpendiculaire au faisceau et aux voies de circulation, et donc à la direction dominante du vent. Cela permettra de limiter l'intrusion des bourrasques de vent dans le quartier et de protéger de manière simple le cœur du projet.

Par ailleurs, l'un des enjeux pour le quartier est de lutter contre les fortes chaleurs estivales et le phénomène d'ilots de chaleur. Il s'agissait donc d'intégrer dans le quartier des ilots de fraîcheur en cœur d'ilots, à l'image de ce qui s'est fait traditionnellement dans les anciennes cours parisiennes. Des matériaux à fort albédo (capacité réfléchissante de lumière) seront privilégiés, ainsi que la forte végétalisation des espaces communs.

L'espace public central (le square) sera très ensoleillé : par un travail sur la végétation, il s'agira d'offrir une variété d'ambiances végétales permettant de profiter du soleil dans le square à toutes les saisons. Le square offrira par ailleurs des ambiances variées d'ensoleillement permettant de disposer d'espaces différenciés grâce à un traitement végétal diversifié.

- **Le confort des logements**

Des études d'ensoleillement ont été réalisées afin de modéliser le rayonnement direct sur les logements. Ce rayonnement direct ne prend en compte que la lumière directement perçue ; c'est le nombre d'heures où le soleil frappe directement les façades sans tenir compte des phénomènes de réflexion ou de diffusion.

Les façades donnant sur le square et les voies ferrées sont très bien exposées, et la finesse des émergences permet de minimiser le masque d'ensoleillement pour les logements situés en retrait.

Enfin, l'agencement des bâtiments permet à la grande majorité des logements d'avoir une double exposition, ce qui permettra à ces logements de bénéficier à la fois de façades très ensoleillées, et de façades plus ombragées.

- **Le potentiel des toitures**

Des études d'ensoleillement ont été réalisées afin de modéliser le rayonnement direct sur les logements. Ce rayonnement direct ne prend en compte que la lumière directement perçue ; c'est le nombre d'heures où le soleil frappe directement les façades sans tenir compte des phénomènes de réflexion ou de diffusion.

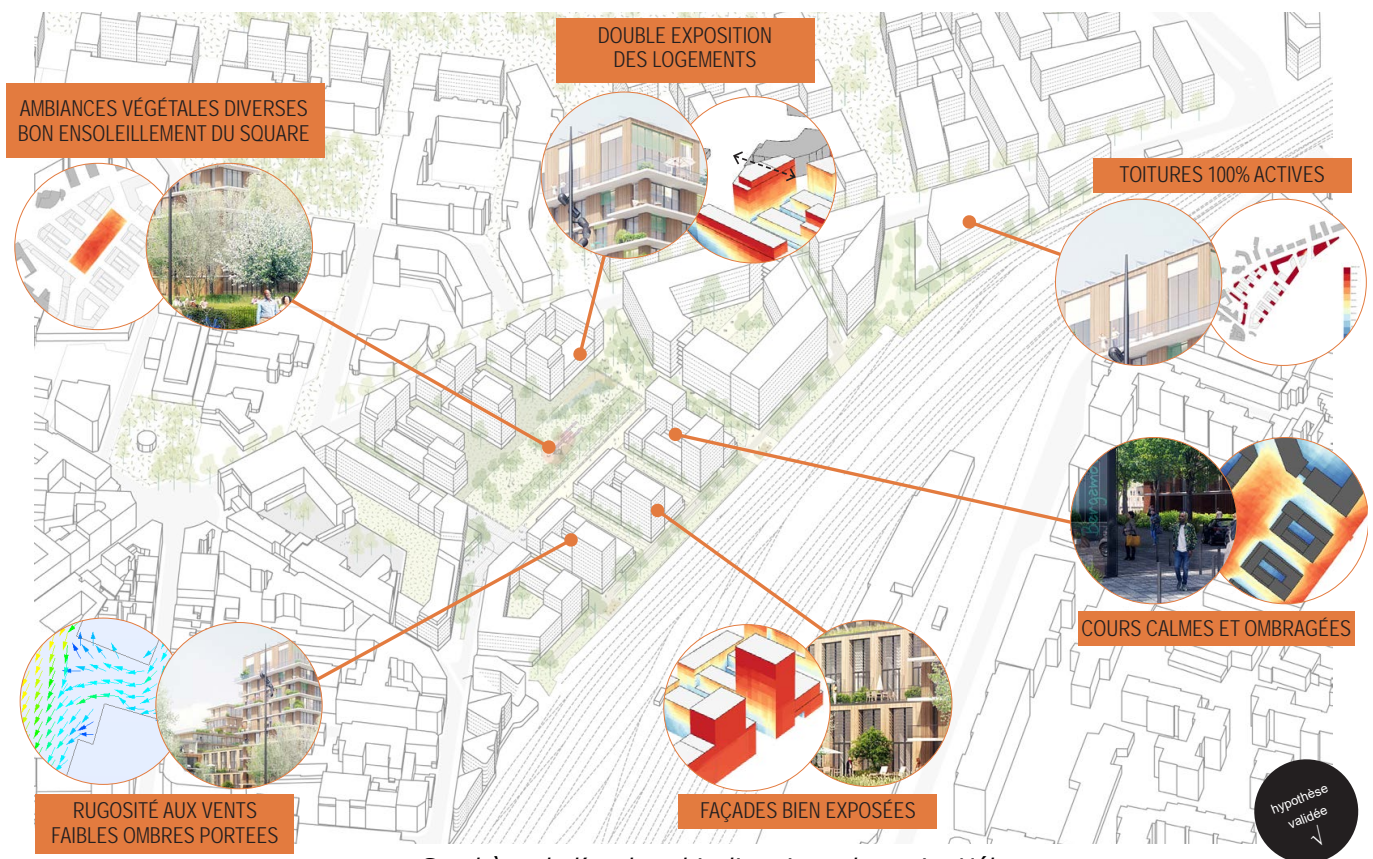
Ainsi, l'agencement des bâtiments permet à de nombreux logements d'avoir une double exposition ; de plus, l'espace libre central permet une bonne exposition des façades donnant sur le square. Les variations de hauteurs des bâtis et le vaste espace libre central permettent une bonne exposition des façades. Les logements donnant sur les voies ferrées sont très bien exposés. Ils créent un écran acoustique pour les logements situés en cœur de quartier. La finesse des émergences permet de minimiser le masque d'ensoleillement pour les logements situés à l'arrière. Dans les zones moins exposées directement, un traitement spécifique des façades sera à réaliser.

- **Le potentiel des toitures**

L'objectif est que 100 % des toitures soient exploitées, soit en étant végétalisées (pour participer notamment à la création d'un îlot de fraîcheur), soit en étant équipées de panneaux photovoltaïques (pour participer à la production d'énergies renouvelables), soit en étant accessibles pour un usage privatif.

Ces terrasses dites « actives » peuvent même conjuguer ces différentes fonctionnalités : par exemple, l'usage de panneaux solaires peut être mutualisé avec des toitures végétalisées ; certaines toitures végétalisées peuvent être accessibles, etc.

Les différences de hauteurs des bâtiments permettent la création de lieux différenciés, et une mixité d'usages : les toitures les plus hautes, très ensoleillées, peuvent accueillir des panneaux solaires, tandis que les toitures plus basses pourront être végétalisées.



Synthèse de l'analyse bioclimatique du projet Hébert

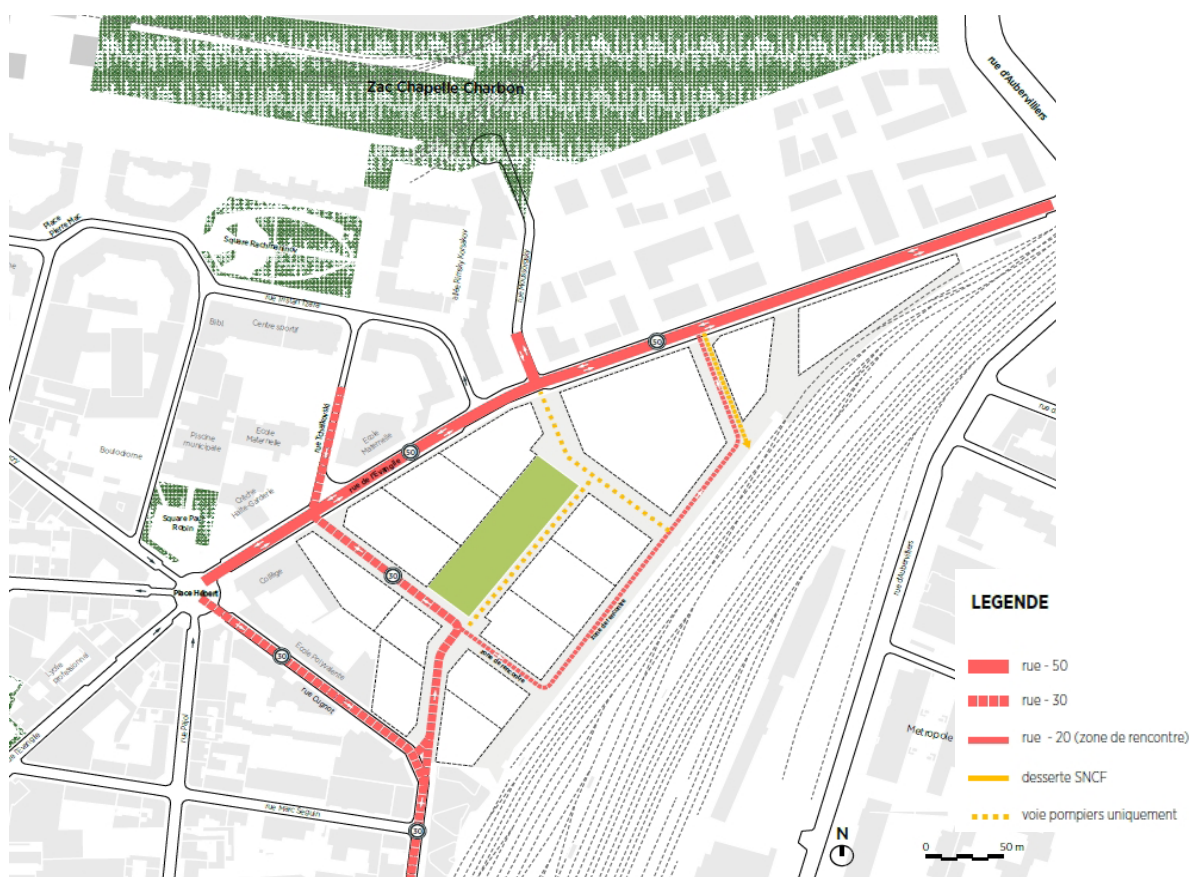
LES ÉTUDES DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

Espaces Ferroviaires explique qu'au travers de l'étude d'impact réalisée pour le projet Hébert, de nombreuses études sont menées pour mesurer l'impact du projet sur son environnement. Il est proposé de présenter progressivement ces études au cours des ateliers, en commençant aujourd'hui par les études sur l'impact projeté du projet sur la circulation du quartier, et sur les stationnements.

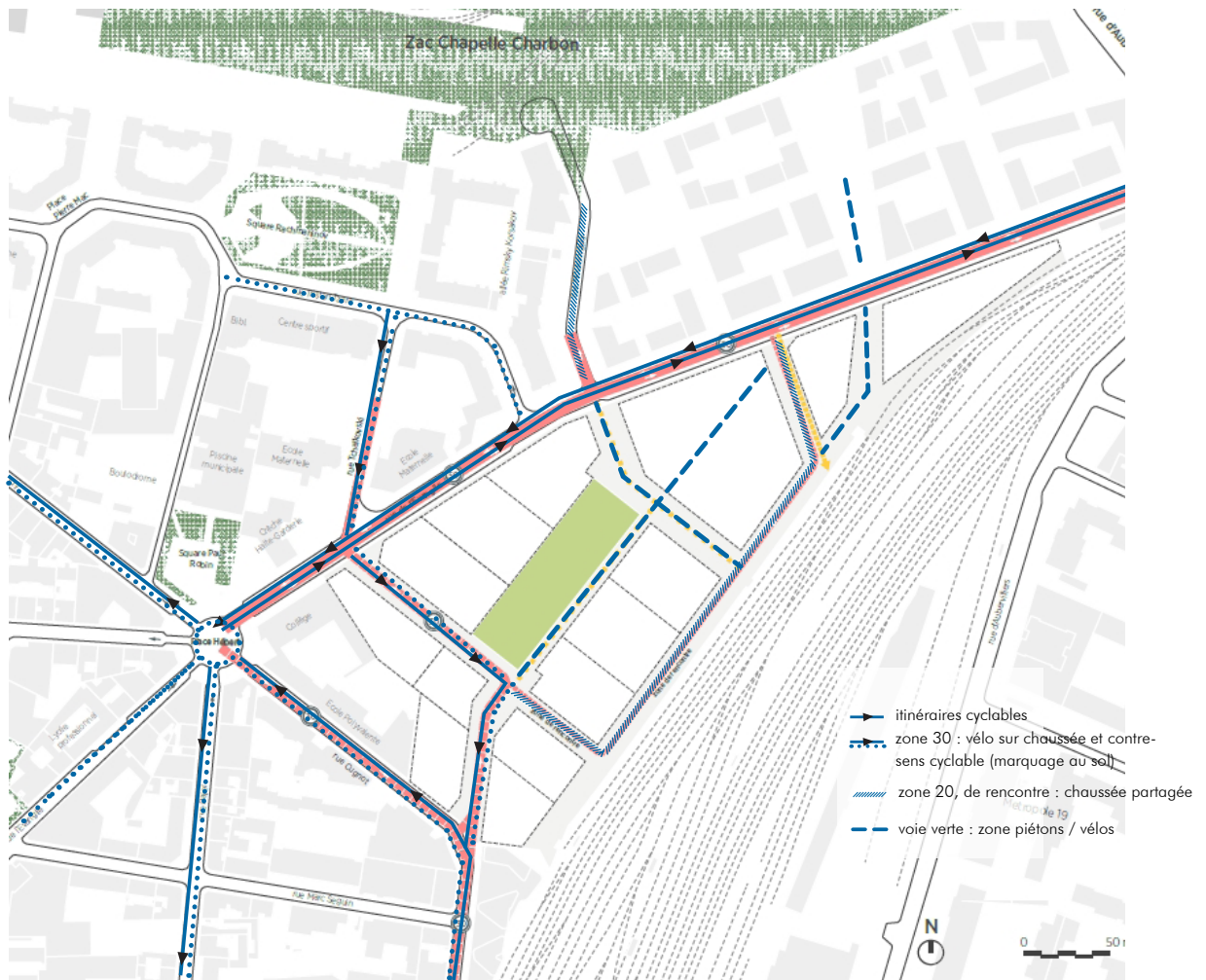
L'étude de trafic prend ainsi en compte :

- un diagnostic sur le fonctionnement actuel du secteur, au travers des conditions de circulation observées, des comptages, etc.,
- la définition d'une « situation de référence », c'est-à-dire une estimation de ce que serait la circulation future sans le projet Hébert, mais qui prend en compte les flux supplémentaires générés par les autres projets urbains du secteur (projet Chapelle Charbon, Îlot Fertile, etc.),
- et enfin une estimation de la situation projet, c'est-à-dire les flux générés par l'ensemble des projets urbains du secteur, dont le projet Hébert.

Ces différentes étapes permettent ainsi de déterminer si les capacités actuelles (des voies, des carrefours, etc) seront suffisantes pour absorber des flux supplémentaires.



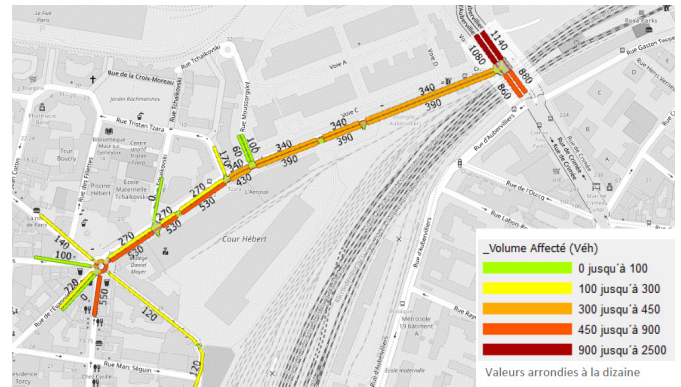
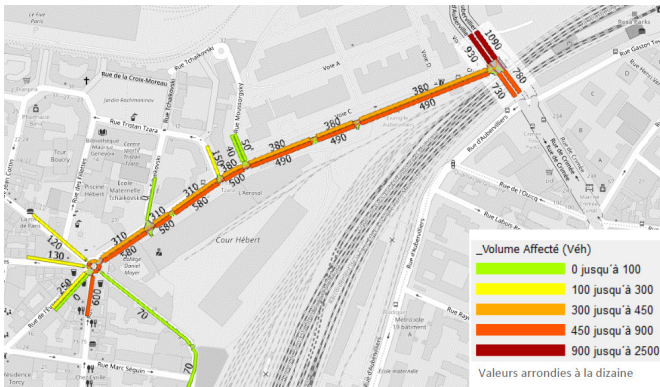
Plan de circulation voies circulées



Plan d'itinéraires cyclables

Les sens de circulation ont été pensés de manière à ce qu'il n'y ait aucun shunte des véhicules à travers le quartier. Par ailleurs, la priorité est donnée partout aux modes doux : l'ensemble du quartier est maillé d'itinéraires cyclables et piétons, qui prennent la forme de pistes cyclables ou de zones de rencontre où la chaussée est partagée, avec une priorité aux piétons et cycles.

La situation en 2016 :



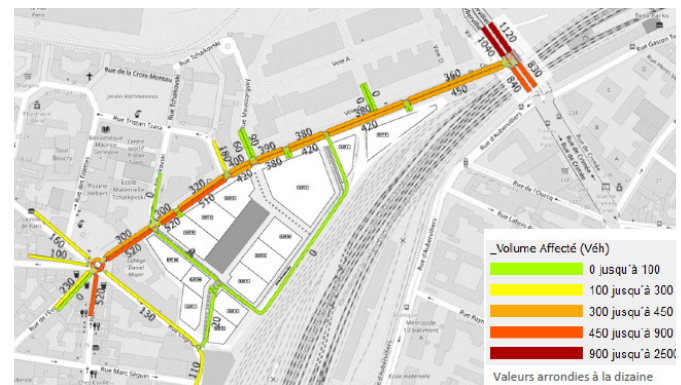
Les comptages réalisés en 2016 ont révélé :

- un trafic de transit important sur la rue de l'Évangile, dans les deux sens, le soir et le matin
- un carrefour Aubervilliers / Évangile / Crimée très emprunté, surtout le soir
- la nécessité d'éviter tout risque de shunte du rond-point Hébert à travers le projet Hébert

Par ailleurs, une évolution à la baisse du trafic automobile sur ces dernières années a été constatée à l'échelle de Paris (environ -2,4 % en 2016, - 3,6 % en 2017, - 4 % en 2018). Cela a été vérifié dans le quartier par de nouveaux comptages en 2017.

Par sécurité, cette tendance a été prise en compte dans les estimations de circulation future jusqu'en 2018, mais pas au-delà.

La modélisation de la situation de projet (2030) :



Dans cette modélisation ont été pris en compte les impacts des projets Chapelle Charbon (phases 1 et 2), de l'Îlot Fertile, de la finalisation du projet Chapelle International ainsi que des baisses de trafic jusqu'à 2018 évoqué précédemment.

Les conclusions présentent :

- une légère augmentation du trafic de transit sur la rue de l'Évangile (+9,5% le matin, +6,5% le soir) mais qui reste absorbable par la rue de l'Évangile ;
- pas de shunte du trafic de transit par le nouveau quartier et un trafic limité au sein du quartier, permettant de confirmer son caractère apaisé.

Le stationnement

Espaces Ferroviaires rappelle que le parti pris du projet est de limiter la place de la voiture dans l'espace public. Pour cela, il a été décidé de ne réaliser aucune place de stationnement sur voirie, à l'exception de places PMR et de places de livraisons sur la voie dite « rue Hébert ».

Le dimensionnement du stationnement a un impact direct sur la circulation automobile au sein du quartier, en particulier pour les bureaux, et constitue donc un enjeu majeur d'un point de vue environnemental.

Pour dimensionner les parkings privés, Espaces Ferroviaires s'est fait accompagner par un bureau d'études spécialiste du stationnement.

Les études actuelles préconisent ainsi :

- pour les usages résidentiels, 0,3 places par logement - pour comparaison, le taux de motorisation à Paris est en moyenne de 0,5 à Paris, et de 0,32 dans le 18^e arrondissement.
- pour les usages actifs (bureaux, employés), un taux de venue en voiture de 10% - pour un taux moyen actuel de 14% à Paris 18^e et de 17% à Paris 19^e.

Suite à ces études, Espaces Ferroviaires est en mesure de proposer **une baisse de dimensionnement du stationnement par rapport à ce qui avait été annoncé** lors de la réunion publique du 5 avril dernier. Au lieu des 500 places prévues, 430 places sont suffisantes pour répondre aux besoins des usagers et habitants du quartier. Une marge d'optimisation reste possible : en fonction des différentes hypothèses de répartition du stationnement, ce chiffre pourrait descendre jusqu'à à 330 places.

Il faudrait pour cela regrouper l'ensemble des parkings sur un seul site, ce qui permet :

- **le foisonnement** : tous les usagers d'un parc de stationnement ne sont pas présents simultanément. Le fait de partager un parking entre des usages divers (par exemple, tertiaire le jour, résidentiel la nuit et le weekend) peut permettre de réduire les besoins en places.
- **l'autopartage** : il s'agit de la mise en place d'un système de partage de véhicules (par un opérateur privé, public, associatif, un ensemble d'individus). Les résidents peuvent ainsi choisir de s'abonner au lieu de se motoriser, limitant d'autant les besoins en places de stationnement. On estime qu'une place de stationnement en autopartage permet de remplacer environ 8 places traditionnelles.

Le regroupement pourrait se faire sous l'ilot tertiaire. Cependant la réglementation actuelle ne le permet pas. Espaces Ferroviaires et la Ville cherchent des solutions pour mettre en place cette solution plus exemplaire d'un point de vue environnemental. Dans tous les cas, le projet ne prévoit pas de proposer du parking sous chaque immeuble. Une mutualisation permet de ne créer que 6 parkings maximum sur l'ensemble du projet.

Il est également précisé que le fait de diminuer la part de parkings permet d'augmenter la surface de pleine terre.

Les remarques des participants

Une participante s'interroge sur la possibilité de prévoir un parking public souterrain, accessible aux habitants du quartier.

La Mairie du 18e indique que l'offre en stationnement public est déjà importante dans le quartier. Par ailleurs, cela pose d'autres questions, notamment en termes d'accès et de potentiels détournements d'usage.

Les participants sont d'accord pour ne pas faire trop de parkings. En effet, il a été constaté dans le quartier que la vacance induit des usages nuisibles, voir illicites, et accentue le phénomène d'insécurité.

Les participants souhaitent avoir une présentation des accès des futurs parkings, notamment dans une solution de parkings éclatés.

Espaces Ferroviaires précise que les accès de ces parkings seront tous adressés soit sur la future « rue Hébert » ou la rue de l'Évangile, afin de préserver un cœur de quartier paisible et une promenade faiblement circulée.

Une participante demande des précisions sur l'aménagement du ou des parkings eux-mêmes. Il s'agira en effet que cet aménagement soit « efficace » en vue des faciliter ces nouvelles pratiques et usages.

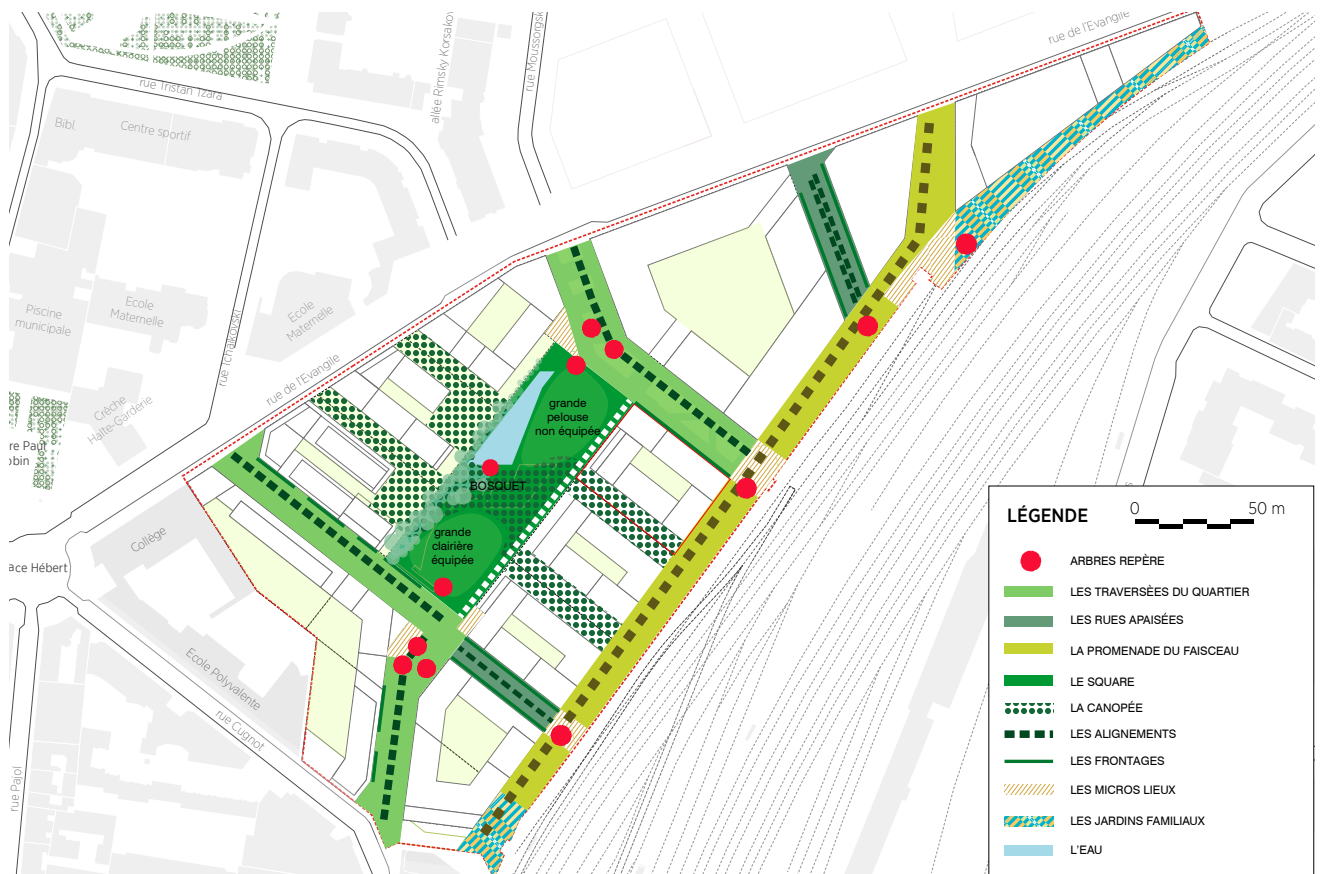
Espaces Ferroviaires répond que le but est bien d'aller vers les usages de demain, et qu'ils seront accompagnés un peu plus en aval par un acteur gestionnaire spécialisé pour affiner ces dimensions.

LES TABLES RONDES



Sur chaque table, l'Atelier Jacqueline Osty et Associés présente les avancements concernant les propositions d'aménagement des espaces communs du quartier. Les participants ont ainsi été invités à réagir sur les usages futurs de ces espaces, ainsi que leur composition paysagère.

LA COMPOSITION PAYSAGÈRE



COMPOSITION PAYSAGÈRE

L'objectif de l'aménagement est de végétaliser 50 % de l'espace public

Les essences végétales et la biodiversité

L'idée principale est que le square puisse s'immiscer dans le reste du quartier, à travers les alignements d'arbres et une continuité végétale sur l'ensemble du projet y compris dans les ilots privés. 330 arbres seront plantés. L'organisation du square est présentée par l'équipe de maîtrise d'œuvre. Pour répondre aux attentes des habitants, il est proposé de faire un bassin (voir ci-après). Deux clairières sont imaginées de part et d'autre du square, l'une libre d'usages et l'autre dédiée au jeux pour les enfants.

Les remarques des participants

- Il serait intéressant que les arbres plantés aient déjà une certaine taille, comme cela a été fait pour le jardin d'Eole. L'équipe de maîtrise d'œuvre explique que plus un arbre est planté « âgé », plus il y a des chances qu'il ne prenne pas. Il faut donc trouver le bon équilibre.
- Pour les types de végétation, les participants se questionnent sur le choix des essences, et soulignent qu'il faudrait faire attention aux allergènes, étant donné qu'il s'agit d'une zone venteuse, donc de dissémination rapide. Il est rappelé que cela est bien pris en compte par les services de la Ville, qui ont une « liste rouge » des végétaux à ne pas mettre en place (notamment les invasifs et allergènes).
- Comme cela a été dit lors des précédents temps de concertation, un travail sur la biodiversité est important à mener, au moment où s'élabore la palette végétale. Une participante souligne qu'il a été répertorié des plantes natives assez rares au niveau de Chapelle Charbon : il pourrait être intéressant de les récupérer pour les implanter à proximité sur Hébert. La biodiversité implique en effet de répertorier les essences spécifiques du site, mais aussi promouvoir le plus de variété possible dans la ville en général.
- Les participants ont demandé si l'idée d'hôtels à insectes ou de ruches a été explorée. Cela pourrait en effet constituer un projet de toitures actives. L'équipe projet indique que le niveau de précision du projet n'en est pas encore à ce stade, mais l'idée est intéressante.
- Des arbres majeurs le long de la promenade du faisceau permettraient d'apporter de l'ombre et seraient une interface acoustique intéressante. L'équipe projet indique qu'un alignement d'arbres est bien prévu.

L'eau

Un élément nouveau est proposé au sein du square : une zone humide au travers d'un bassin. Le bassin serait réalisé par étanchéité naturelle ou à l'aide d'une bâche. La taille critique doit pouvoir avoir une certaine profondeur pour que l'eau puisse circuler, garantir un certain équilibre. Le dénivelé naturel vers le bassin permettra de récupérer les eaux de pluie.

Les remarques des participants

Ce nouvel élément est vu très positivement par la majorité des participants : cela permettra aussi d'avoir une zone de fraîcheur au sein du quartier.

Les usages sportifs

Les participants s'accordent sur l'idée d'un parcours sportif, avec l'implantation de mobilier adapté aux différents niveaux et âges, s'articulant le long de la promenade du faisceau, et pouvant se raccorder avec le parc Chapelle Charbon. Il est aujourd'hui proposé de dissocier ce parcours du square, qui accueillera quant à lui des jeux pour petits et grands, afin d'éviter des conflits d'usages.

Les jardins collectifs

Des espaces de jardins partagés sont prévus aux deux extrémités de la promenade des voies ferrées. Ces espaces, qui pourront être gérés par des associations, s'inscriront dans l'héritage de la pratique du jardinage le long des voies ferrées.

Au Nord du site, un « kiosque » pourrait être installé à l'entrée des jardins, permettant de disposer d'un lieu pour des événements associatifs en lien avec le public : distribution de légumes et de fleurs, ateliers pédagogiques, buvette, etc.

Les remarques des participants

- Les jardins familiaux auront besoin d'un lieu de stockage – on pourrait également prévoir un sas où les gens puissent venir déposer leurs déchets végétaux, un lieu de compostage... Les usages domestiques devraient aller dans le sens de multiplier ces usages.
- Les participants demandent si les parcelles de terre peuvent être mises à la disposition des habitants en amont. Cela permettra de donner vie au quartier et de s'impliquer socialement.
- Le kiosque a suscité quelques interrogations au sujet de son implantation, difficile car excentrée et dans l'enceinte du jardin partagé. Cependant l'idée est intéressante : une AMAP pourrait y être greffée, des animations, une organisation festive et événementielle mise en place.
- Les participants se sont interrogés sur la réversibilité des aménagements : pourra-t-on piétonner la promenade à terme ? Il est précisé que si l'ensemble de la promenade doit être circulaire pour permettre aux véhicules de secours ou à la police notamment d'y accéder, elle ne doit pas ressembler à une rue, et un dispositif anti-stationnement doit être prévu.

D'autres propositions d'usages de la part des participants

- Trouver un bon équilibre entre assises et usages (ou entre usages actifs et contemplatifs), notamment au niveau de la promenade des voies ferrées.
- Prévoir des bancs autour du terrain de boules.

La voirie

Les remarques des participants

- Un participant demande quels seront les aménagements sur la rue de l'Évangile une fois le quartier réalisé. Espaces Ferroviaires rappelle que la rue de l'Évangile n'est pas dans l'emprise du projet. C'est la ville de Paris qui en réalisera l'élargissement et, le cas échéant, le réaménagement ; Espaces Ferroviaires réalisera les voies internes du futur quartier, et leurs raccordements à la rue de l'Évangile et à la rue Cugnot, avant rétrocession à la Ville.
- Au sujet des revêtements, les participants se sont demandés quelle était l'utilité des pavés, qui ont tendance à se dégrader rapidement (par exemple rue de Torcy). Ils indiquent par ailleurs que les pavés « anciens », bombés, sont peu confortables et bruyants. L'idéal serait de pouvoir être accessible à tous (y compris les personnes à mobilité réduite) et de matériaux clairs, par exemple des dalles en granit, etc. L'équipe projet indique que les pavés (ou autres éléments naturels et modulaires, comme les dalles en granit) ont des qualités environnementales importantes : ils stockent moins de chaleur que le bitume ou l'asphalte, par exemple, et peuvent être réutilisés quand il faut intervenir sur la chaussée. Il est bien prévu que les pavés prévus sur les espaces cyclables, ou pouvant être empruntés par les personnes à mobilités réduite, soient traités pour être confortables (« lisses »).

LES USAGES EN REZ-DE-CHAUSSEE

Sur chaque table, Espaces Ferroviaires présente ensuite l'étude commerciale en cours de réalisation.

Il existe dans le quartier quelques grandes polarités de proximité (autour de la place Pierre Mac Orlan, de la Gare Rosa Parks, et de la rue Max Dormoy/Marché de l'Olive). Le taux de vacance apparaît assez élevé (15% contre 9% sur Paris), et particulièrement quand on s'éloigne de ces polarités (76% de locaux vacants).

L'objectif est de ne pas multiplier les locaux commerciaux afin de ne pas concurrencer ceux existants (1500 m² de locaux sont prévus en tout), et d'avoir des commerces exclusivement de proximité, à destination des futurs emplois comme des riverains. Il s'agit de situer ces commerces là où passeront les flux internes au quartier : notamment au niveau de la rue de quartier « Hébert », mais aussi de la rue piétonne, autour du square. Il faut aussi composer avec les entrées et sorties d'immeubles, qui créeront de l'animation.

Les remarques des participants

- Les participants ont insisté sur le fait qu'un des enjeux principaux était l'animation des espaces publics, y compris la nuit. Il est important que ces espaces ne soient pas occupés, détournés de leurs usages.
- Une solution est d'avoir des destinations internes au quartier qui restent ouvertes jusque tard, comme les rez-de-chaussée commerciaux dont la destination doit être pensée en conséquence, mais également des lieux de vie, locaux associatifs, etc.

Les participants ont ensuite réagi sur le type de commerces et d'aménagement des locaux qui pourraient être prévus :

- De l'artisanat, qui est totalement absent dans le quartier
- Des services complémentaires servant à la fois aux riverains et aux employés : papeterie, pressing...
- Un modèle de conciergerie / ressourcerie « étendue » pour centraliser les services de quartier, un lieu qui puisse rester ouvert, aider les habitants à localiser les services dont ils ont besoin (plomberie, services d'amélioration de l'habitat, etc.)
- Des destinations ouvertes le soir, voire la nuit qui créent du passage, de l'activité, de la vie : restauration, bistrot, cybercafé, pressing
- Des locaux pour des associations, notamment une AMAP (aujourd'hui, dans les AMAP parisiennes, la distribution se fait souvent à l'extérieur, dans la rue – parfois sous la pluie – ce qui n'encourage pas la création du lien social)
- Des locaux pour la réparation et l'entretien
- Des restaurants, brasseries
- Des participants indiquent que les commerces bio ne fonctionnent pas toujours très bien.

Des participants insistent sur leur souhait que le quartier n'accueille pas de franchises ou de grandes entreprises et marques, mais au contraire d'accueillir des PME qui créent de l'emploi local, qui permettent aux jeunes entreprises de démarrer, etc.

Il faudrait donc prévoir des espaces qui correspondent à ce type d'entreprises, avec par exemple :

- Des boutiques éphémères,
- Des locaux modulables, aux agencements réversibles pour donner des possibilités de renouvellement, éviter que les locaux soient vacants,
- Des locaux à partager, avec un côté incubateur commercial aux cellules à louer ou à partager,
- Une flexibilité dans les usagers de l'espace, où une association puisse louer un bureau à une PME par exemple, où un duplex puisse être transformé en rdc actif, etc,
- Un « corner » aux usages commerciaux mixtes.

LA SUITE

En fin d'atelier est rappelée la suite du calendrier pour les mois à venir :

- Fin septembre, le projet Hébert sera présenté en Conseil de Paris, préalablement au dépôt du permis d'aménager de la première phase ;
- Un prochain atelier sera organisé au cours du mois de novembre pour présenter la finalisation de l'avant-projet des espaces publics, ainsi que d'autres études constitutives de l'étude d'impact.