

Compte-rendu

Atelier mobilités et rez-de-chaussée

22 juin 2022

18h30 – 21h

Salle 5 A - Ecole Normale Sociale



Cadre de l'atelier

Objectifs

- Réfléchir / identifier / préciser les aménagements et les équipements nécessaires pour assurer des déplacements agréables et sécurisés pour tou.te.s, au service des rez-de-chaussée.

Déroulé

- Mots d'introduction ;
- Temps de présentation de l'avancement du projet, de la programmation prévisionnelle des rez-de-chaussée et des conclusions de l'étude sur les mobilités réalisée par Auxilia ;
- Temps d'échange sur les points ci-dessus ;
- Travail en groupes ;
- Restitution du travail en groupes et conclusion de l'atelier.

Intervenants

- **Jean-Philippe DAVIAUD**, Conseiller de Paris délégué auprès du maire du 18^e, chargé du commerce de l'artisanat et de l'Europe ;
- **David LUCAS**, Directeur de l'aménagement urbain Île-de-France, Espaces Ferroviaires ;
- **Charlotte CRATCHLEY**, Cheffe de projet urbain, Espaces Ferroviaires ;
- **Laurent JEGOU**, Chef de projet mobilité, Auxilia.

Animation

- **Camille RADIGUET**, Consultante, Agence Sennse.

Nombre de participants

- 15 participants, répartis en 3 groupes.

Introduction de l'atelier

L'atelier est ouvert par Camille RADIGUET, animatrice Sennse.

David LUCAS, directeur aménagement urbain Île-de-France d'Espaces Ferroviaires, revient sur l'historique du projet Hébert et évoque les premiers moments de la concertation sur le projet, entre 2016 et 2020. Le dialogue citoyen autour des projets urbains est important pour Espaces Ferroviaires qui s'attache à le mettre en œuvre sur ses différents projets. Il explique que la vocation d'Espaces Ferroviaires, en tant qu'aménageur et promoteur, est de transformer et d'urbaniser le foncier de la SNCF qui n'est plus utilisé pour les activités de transports. Cette démarche de transformation du foncier a lieu dans le cadre de la stratégie urbaine de la ville de Paris, en application du Plan Local d'Urbanisme (PLUi), projet également concerté par la Ville avec les parisiens. Il remercie les participants de leur présence et de leur investissement pour le projet.

Jean-Philippe DAVIAUD, conseiller de Paris délégué auprès du maire du 18^e, chargé du commerce de l'artisanat et de l'Europe, ajoute que ces moments de co-élaboration des projets sont essentiels ; ils permettent à chacun de contribuer et d'avoir le même niveau d'information. Hébert est un projet

important pour les élus et le 18^e arrondissement, car il se situe sur un territoire en pleine mutation, sur lequel différents projets ont vu ou verront le jour, tels que le quartier Chapelle International, Chapelle Charbon, l'Arena, ou encore le campus Condorcet. Le projet Hébert s'inscrit dans la volonté de « créer » de la ville, et d'améliorer le cadre de vie des habitants, en répondant aux besoins de nouvelles infrastructures, de logements, d'équipements. Il permettra de faire le lien avec le quartier de l'Évangile et bénéficiera d'une ouverture sur le parc Chapelle Charbon.

Présentation de l'avancement du projet Hébert, de la programmation prévisionnelle des rez-de-chaussée et des conclusions de l'étude de mobilité

Point d'avancement sur le projet

Charlotte CRATCHLEY, Cheffe de projet urbain, Espaces Ferroviaires, rappelle la localisation et le périmètre du projet : il s'agit d'une emprise de 5,2 hectares, délimitée par la rue Cugnot au sud-ouest, la rue de l'Évangile au nord et le faisceau ferré Paris Est à l'ouest. Le site accueillait par le passé des activités logistiques. Il a été décidé d'en faire un projet urbain mixte qui s'inscrit dans le secteur de projet Paris Nord Est élargi, tout comme les projets Chapelle International et Chapelle Charbon.

Le projet Hébert est une plateforme ferroviaire très minérale, avec très peu de faune et flore et déconnectée de son environnement ; au niveau de la pointe de l'emprise du projet, le plateau ferroviaire est surélevé de quatre mètres par rapport à la rue de l'Évangile. Un mur en meulière sépare la rue du site. Les enjeux du projet sont de reconnecter le site avec son environnement et de reconstituer des couloirs de biodiversité vers et entre les réservoirs existants, et notamment de relier le faisceau ferré au parc Chapelle Charbon.

L'objectif du projet est de fournir un quartier durable, agréable et accueillant pour les habitants et usagers. Hébert sera un quartier mixte avec :

- De l'habitat, localisé plutôt au sud de l'emprise : **49 000 m² de logements, soit environ 750 logements et 1400 habitants ;**
- Des activités économiques : **8 200 m² d'activités, dont 1 000 m² d'espaces de logistique urbaine, jusqu'à 39 500 m² d'activités tertiaires** (bureaux) et économiques
- Des RDC actifs notamment le long de la traverse, avec **1 500 m² de commerces de proximité ;**
- Des équipements : **une crèche, une maison de santé, et l'École Normale Sociale** (relocalisée au sein du projet pour disposer de locaux plus adaptés).
- **Un hectare d'espaces végétalisés, dont un square de 4 000 m² en pleine terre, des voiries végétalisées et une promenade en pleine terre de 3000 m².**

Concernant les espaces publics, le projet prévoit la création :

- D'une rue de quartier circulaire à sens unique ;
- D'un square et d'une allée piétonne et cyclable qui longera celui-ci ;
- D'une promenade arborée le long du faisceau ferroviaire, avec une vue dégagée sur celui-ci ;
- D'une traverse piétonne et cyclable aménagée, qui pourra notamment accueillir des terrasses de cafés.

Charlotte CRATCHLEY rappelle ensuite le calendrier prévisionnel du projet :

- **2016 - 2018** : Conception du projet urbain et concertations publiques ;

- **2019** : Dépôt du permis d'aménager de la phase 1, poursuite de la démarche participative, enquête publique, et début des travaux de démolition ;
Elle précise que si le site n'accueille aujourd'hui plus d'activités ferroviaires sur sa partie centrale, qui correspond à la phase 1, des activités demeurent dans les trois « pointes » : les travaux du Charles-de-Gaulle Express, la Police régionale des transports (PRT) et la base IRIS. Ces activités libéreront progressivement les emprises d'ici à 2025.
- **2020** : Fin des travaux de démolition de la phase 1, et délivrance du permis d'aménager de la phase 1 ;
- **2022** : Lancement en août des travaux primaires d'aménagement des futurs espaces publics des phases 1 et 2 ; il s'agit de travaux de terrassement, de démolition du mur et d'installation des réseaux.
- **2024** : Début des travaux de construction des premiers immeubles ;
- **À partir de la fin 2025** : Livraison des premiers espaces publics, fin des travaux du Charles de Gaulle Express (CDG Express), et lancement des travaux de la phase 4 ;
- **2026** : Livraison des premiers immeubles ;
- **À partir de 2028** : Transfert de la Police régionale des transports (PRT) sur un autre site et début des travaux de la phase 3.

Espaces Ferroviaires lance aujourd'hui un cycle d'ateliers pour affiner la programmation du projet sur les rez-de-chaussée de la phase 1 et les espaces publics : le présent atelier porte sur la complémentarité entre les déplacements et la programmation des rez-de-chaussée. Un autre atelier portant sur la programmation des rez-de-chaussée (commerces et artisanat) sera organisé à l'automne.

Une nouvelle phase d'atelier avec les élèves des écoles du quartier sera lancée pour l'année scolaire 2022-2023. Espaces Ferroviaires confie cette mission à Isabelle Charlot, architecte urbaniste. Elle concerne trois classes de l'école Cugnot, de l'école Evangile et du collège Daniel Mayer.

La programmation des rez-de-chaussée de la phase 1

Une Etude d'Impact sur la Santé (EIS) a été réalisée en 2020, et a permis de formuler un certain nombre de recommandations visant à maximiser les impacts positifs du projet Hébert sur la réduction des inégalités de santé et à minimiser les effets négatifs. A la suite de celle-ci, deux études complémentaires ont été lancées : une sur la mobilité et une sur les commerces et des activités. Cette dernière a permis d'identifier plusieurs enjeux pour la programmation des rez-de-chaussée :

- **Répondre au besoin de proximité** des nouveaux usagers (habitants alentours et nouveaux habitants) : l'idée est de proposer des services utiles au quotidien qui sont aujourd'hui manquants ;
- **Proposer une offre inclusive** en considérant le profil du secteur : l'idée est une offre alimentaire responsable et de qualité à prix abordables ;
- **Animer le quartier à différents moments de la journée** dans une perspective de sécurité et de vie de quartier ; les activités proposées doivent générer de la vie et de l'animation.
- **Accompagner un rééquilibrage de l'offre sur l'arrondissement** (sport, culture, etc.) ; comme pour le point précédent, l'idée est d'assurer l'animation du quartier.

- 5

Les conclusions de l'étude sur la mobilité

LAURENT JEGOU, Chef de projet mobilité, Auxilia, présente l'objectif de l'étude : comprendre les usages à anticiper en matière de mobilités pour les futurs habitants et usagers du projet Hébert dans un contexte de mutation des mobilités.

L'étude a été réalisée via une analyse documentaire, prospective et statistique. Une immersion sur le terrain accompagnée d'une enquête « micro-trottoir » est venue affiner ces données. Le périmètre de l'analyse recouvre le quartier élargi, en interface avec le projet Hébert.

Ce travail met en exergue plusieurs atouts du quartier en termes de mobilité en comparaison avec d'autres secteurs franciliens et parisiens :

- **Un haut niveau d'accessibilité en transports en commun** (pôles d'emplois...), qui ira en se renforçant dans les années à venir ;
- **Une intégration croissante dans le maillage cyclable parisien** ;
- **Un quartier de proximité, bien doté en commerces et services**, présentant un fort potentiel pour les modes actifs ;
- **Une présence des services de mobilité parisiens** : Vélib', Mobilib', vélo/trottinettes en free-floating.

L'enquête a identifié une série de freins qui entravent ces atouts :

- **Le caractère enclavé du secteur** exacerbe les freins à la mobilité chez certains publics, quel que soit le mode de déplacement ;
- **Les nuisances liées à la circulation automobile et à des aménagements inappropriés** (trottoirs, pistes...) ;
- **La rue de l'Évangile** cristallise les critiques, notamment au sujet de la circulation et du sentiment d'insécurité... ;
- **L'offre de services sous-dimensionnée pour la demande** élevée par exemple pour les Vélib'.

Au sujet des pratiques actuelles des habitants et usagers du quartier pour les trajets domicile-travail, les analyses statistiques réalisées avec les données de l'INSEE ont montré qu'il y a :

- **Une surreprésentation de l'usage des transports en commun** : 76% à l'échelle du quartier contre 65% à l'échelle de la ville de Paris ;
- **Une faible pratique de la marche** : 6% à l'échelle du quartier contre 9% à l'échelle de l'arrondissement et 10% à l'échelle de la ville ;
- **Une forte propension à travailler dans Paris** : 72% contre 68% pour la moyenne parisienne ;
- **Une forte dynamique autour des transports en commun et du report modal depuis la voiture** ;
- **Un recul important du taux de motorisation.**

L'enquête de terrain a révélé que :

- **La marche est le mode le plus pratiqué** de manière exclusive principalement ou en combinaison avec d'autres modes ;
- **Les transports en commun sont utilisés par les non-habitants pour se rendre au travail** ;
- **La multimodalité est très présente dans les habitudes de déplacements**, surtout pour ceux hors du quartier ;

- **La voiture est un moyen de transport peu utilisé chez les habitants du quartier** (seulement 10% des répondants qui habitent le quartier utilisent systématiquement la voiture pour des déplacements hors travail) ;
- **Le vélo est principalement utilisé en complément d'autres modes et surtout pour les déplacements en dehors du quartier.**

Ces grands enseignements ont été croisés avec les résultats de la concertation menée entre 2016 et 2020. L'enjeu majeur pour le quartier est l'apaisement des mobilités et la réduction des tensions générées par la circulation automobile. Les demandes formulées sont les suivantes :

- **Plus d'aménagements cyclables ;**
- **Une plus grande place accordée aux espaces verts ;**
- **Des lieux de rencontres et de loisirs en extérieur ;**
- **La sécurisation des déplacements dans le quartier**, en particulier la nuit et pour un public féminin ;
- **La réduction des conflits d'usages ;**
- **Le développement des vélos et trottinettes en libre-service ;**
- **Ne pas penser les mobilités au service des « gentrificateurs »** mais bien prendre en compte les demandes des habitants présents historiquement **La mixité sociale dans le quartier** notamment en aidant les personnes en difficulté et en contrôlant le phénomène de gentrification.

LAURENT JEGOU conclut en expliquant que le projet Hébert permet le désenclavement structurel du quartier en créant de nouvelles voies et en facilitant l'accès à la gare Rosa Parks. Également, il offrira un cadre propice aux modes doux et favorisera la cohabitation entre les modes de transport, avec l'aménagement de zones de rencontres, de voies vertes et des continuités cyclables.

D'autres projets se développent à l'échelle du quartier Chapelle et pourront constituer des continuités en termes de mobilité et d'environnement urbain. Le site Hébert est directement impacté par le développement des grands projets d'infrastructures des transports en commun du Grand Paris : la prolongation du RER E vers l'Ouest, la future ligne 15 du GPE et la prolongation du tram 8.

Temps d'échanges

Les caractéristiques du projet Hébert

> Un participant, président de l'ASA PNE, demande quelle est la part de pleine terre pour l'hectare d'espaces verts prévu dans le cadre du projet et rappelle que la recommandation de l'OMS est de 30% d'espaces de pleine terre, soit 1,5 hectares environ pour l'opération Hébert. Il indique que l'Autorité Environnementale évoquait 20% de pleine terre seulement pour cette opération. Evoquant un vœu au Conseil de Paris en octobre 2021, le PLU bioclimatique, la situation sanitaire, et le réchauffement climatique, il indique que la phase 2 du projet Hébert devra en tenir compte y compris concernant le mix économique (répartition logements / bureaux). Il souhaite pouvoir échanger sur la phase 2 avec les acteurs concernés.

David LUCAS indique que les prochaines phases du projet s'inscriront dans le cadre du PLU bioclimatique. Les phases ultérieures du projet feront l'objet d'autres permis d'aménager et d'échanges spécifiques avec le public : la programmation sera précisée ultérieurement. Il est ce soir question de la phase 1 qui répond aux exigences du PLU avec plus de 30 % d'espaces de pleine terre

dont la création d'un jardin central de 4 000m² d'un seul tenant, de la promenade du faisceau, des traverses et de cœurs d'îlot en pleine terre dont celui du lot J (2000 m² environ).

Les espaces représentés en vert sur le plan seront en pleine terre. A certains endroits, la pleine terre sera revêtue pour permettre les cheminements, par exemple sur la traverse ou la promenade du faisceau. Le pourcentage de pleine terre sur la phase 1 est de 35 % à la suite des modifications apportées sur le lot J et notamment l'élargissement de l'ouverture du lot. Les places de stationnement seront positionnées uniquement sous l'emprise du bâti, ainsi les espaces verts privés en cœur d'îlot seront en pleine terre.

La poursuite du dialogue sur le projet Hébert

> Un participant demande si Espaces Ferroviaires a défini les équipes de maîtrise d'œuvre des différents lots. Il demande quand et comment seront impliqués les habitants, associations, et conseils de quartier, dans l'élaboration des cahiers des charges et dans le choix des équipes d'architectes, comme cela a pu être le cas pour le projet Chapelle Charbon.

David LUCAS explique que, comme sur les autres opérations réalisées par Espaces Ferroviaires, le public sera associé sur ces aspects via des ateliers architecturaux. 3 ateliers seront prévus par lot ou groupe de lots : le premier sera l'occasion de présenter le cahier des charges, le second présentera les projets proposés par les groupements d'architectes / constructeurs afin de recueillir les appréciations des participants et le troisième présentera le projet retenu par le jury architectural réuni par chaque maître d'ouvrage immobilier concerné (ICF La Sablière, Paris Habitat, Espaces Ferroviaires notamment).

Les difficultés de circulation dans le quartier

> Une participante habitant le quartier souligne que les bus n°60 et n°35 ne circulent plus que dans un seul sens de circulation rue de l'Évangile, ce qui complique les déplacements des habitants et renforce l'insécurité pour les publics féminins. Elle signale un accroissement de la circulation rue Cugnot et rue de l'Évangile depuis la mise en sens unique de la rue de la Chapelle au niveau du rond-point de la Chapelle, sur laquelle il n'y a eu ni information ni concertation. Elle demande jusqu'à quand ces modifications de circulation vont durer.

> Une participante demande pourquoi la circulation est déviée par la rue Cugnot depuis la mise en sens unique au niveau du rond-point de la Chapelle.

David LUCAS précise que la mise à sens unique de la rue de l'Évangile pour les bus 60 et 35 est une disposition temporaire durant le chantier du Charles de Gaulle Express (CDG Express). Les travaux de ce projet imposent une réduction de la rue de l'Évangile pour réaliser le tunnel du CDG Express depuis le faisceau ferré de la gare de l'Est jusqu'à la Porte de la Chapelle. Il précise que le projet Hébert fonctionne avec la rue de l'Évangile dans les deux sens de circulation.

Jean-Philippe DAVIAUD précise que la mise à sens unique de la rue de la Chapelle au niveau du rond-point de la Chapelle est liée à la réalisation de nouvelles pistes cyclables à la sortie des confinements successifs, faisant suite aux « corona pistes ». Avec l'accroissement des trajets cyclables et pour répondre à la demande des parisiens, la Ville de Paris a souhaité sécuriser les cheminements à vélo sur cet itinéraire, faciliter la circulation des bus et limiter la circulation automobile. Ces pistes sont dimensionnées pour être utilisées par les services de secours.

> Une participante indique que les pistes cyclables seraient aujourd'hui très peu utilisées ou seulement par certaines catégories d'âge.

Les travaux du Charles de Gaulle Express

> Un participant ajoute que le Charles de Gaulle Express sera mis en service en 2027 : des communications en boîtes aux lettres ont été faites.

David LUCAS répond que les grands projets de transports peuvent connaître des retards. Il ajoute qu'aujourd'hui la fin des travaux est attendue aux alentours de 2025, soit plus tôt que la mise en service du train afin de pouvoir réaliser les tests et essais entre 2025 et 2027. La fin des travaux permettra à la rue de l'Évangile de retrouver une circulation à double sens.

> Un participant ajoute que le plan du projet Hébert devrait indiquer la petite partie sur dalle au-dessus de la ligne du CDG Express entre les lots K et L afin de faciliter la compréhension de ses conséquences sur le quartier et pour le projet Hébert.

> Une participante demande si les lignes de chemin de fer qui ont été enlevées dans le cadre des travaux seront réinstallées.

Charlotte CRATCHLEY répond que les anciennes traverses ont été enlevées car elles n'étaient plus exploitables. De nouvelles seront installées ensuite pour assurer le passage et la maintenance du Charles de Gaulle Express. Elle ajoute que le CDG Express passera sous le projet Hébert, au niveau de la pointe nord (phase 4).

David LUCAS indique qu'un site internet en ligne CDGEXPRESS.COM permet de s'informer sur le projet de Charles de Gaulle Express.

La programmation

> Une participante alerte sur le fait de border la promenade du faisceau de locaux artisanaux ; elle s'interroge sur la capacité de ces derniers à animer et donc sécuriser cet espace. Il faut que cet endroit soit animé, sans quoi il y a des mésusages. Il faudrait faire appel à des acteurs déjà présents localement pour animer cet endroit.

> Une participante demande s'il est possible de faire appel à des professionnels pour la programmation des rez-de-chaussée.

> Un participant évoque le Viaduc des Arts, un exemple qu'il juge réussi, ce lieu étant devenu un lieu de destination fréquenté.

David LUCAS répond qu'il est possible de lancer des appels à idées ou à projets mais lorsque le permis de construire est déposé. Il sera possible de mobiliser en temps voulu les artisans déjà en place dans le secteur, il est encore trop tôt. Il insiste sur la spécificité du linéaire de locaux artisanaux prévus dans le projet Hébert : il s'agit de plusieurs petits locaux dont la taille a été définie par l'étude de marché. Il évoque les artisans actuellement hébergés à CAP 18 qui pourraient être intéressés par les locaux. Différentes instances peuvent apporter leur aide dans cette démarche ; la Semaest mobilisée sur le Viaduc des Arts peut être une ressource mais elle intervient principalement pour des programmations commerciales.

> Une participante s'inquiète de la potentielle circulation de camions venant livrer les locaux artisanaux.

David LUCAS précise que seule la moyenne surface nécessitera des livraisons par des poids lourds mais pas les locaux artisanaux qui sont pensés comme de petites surfaces productives.

Les espaces publics

> Une participante s'inquiète des mésusages et de l'insécurité dans les parcs et jardins partagés.

Charlotte CRATCHLEY répond que ces espaces peuvent être fermés au public ou aménagés de façon à limiter les mésusages.

Synthèse du travail en groupe

Les participants avaient à disposition pour le travail en sous-groupes un plan au format A1 indiquant notamment les espaces publics et la localisation prévisionnelle des locaux commerciaux et artisanaux. Il leur était demandé via différents supports, d'identifier les types d'aménagements / équipements de mobilité souhaités, leurs localisations, leurs publics cibles et l'occupation des rez-de-chaussée envisagée.

Les contributions des participants sont synthétisées par thématiques ci-dessous.

Mobilités / déplacements

Déplacements cyclables

- Aménager des places de stationnement vélos en périphérie immédiate du quartier (le quartier ne sera pas une destination en soi en dehors la partie commerciale et de service) et également au plus proche des commerces des services (crèche, maison de santé) ;
- Installer des stations Vélib' à proximité du projet, au niveau de la trémie couverte, au croisement entre la rue de l'Évangile et de la rue Tchaïkovski,
- Prévoir des espaces Véligo à proximité / au niveau des commerces et des bureaux ;
- Prévoir au minimum deux places de stationnement sécurisées au sein des lots privés par logements pour les vélos et des parking vélos dans les immeubles de bureaux ou d'activités pour leurs utilisateurs. Ces vélos ne devront pas encombrer les espaces publics,
- Installer des ralentisseurs pour les vélos rue Hébert ;
- Prévoir une piste cyclable rue Hébert ;
- Ne pas aménager de stations de free floating (vélo en libre-service)

Cheminements piétons

- Sécuriser les flux piétons avec des voies réservées, un marquage au sol clair et un design actif dans toutes les rues et voies de circulation pour éviter les conflits d'usages entre piétons, vélos et trottinettes ;
- Réserver plus de voies aux piétons, sans cyclistes, notamment l'allée du square. Pour mémoire, la promenade du faisceau dispose d'une voie partagée voitures, vélos et piétons à 20km/h et d'une contre-allée piétonne ;
- Installer un éclairage public sécurisant les cheminements piétons ;
- Installer du mobilier urbain tels que des bancs le long des voies de circulation, pour permettre aux piétons de se reposer et sécuriser les cheminements.

Stationnement et circulation automobile

- Limiter la vitesse de circulation à 20 km/h rue Hébert ;
- Prévoir des places de stationnement livraison pour les commerces (moyenne surface alimentaire notamment) et des structures accueillant un service de restauration (crèche...).

Pour la moyenne surface alimentaire, une localisation rue de l'Évangile est proposée ; Créer un arrêt de bus au niveau du croisement entre la rue de l'Évangile et la rue Tchaïkovski et au croisement entre la rue de l'Évangile et la rue Moussorgsky ;

- Prévoir une place de stationnement pour deux salariés ;
- Proposer un espace de covoiturage organisé, à Hébert ou à Porte de la Chapelle.

Signalétique

- Mettre en place une signalétique au sein du quartier pour indiquer les temps de trajets nécessaires à pied pour se rendre aux différents commerces et services ;
- Indiquer la porte d'Aubervilliers ;
- Orienter les différents flux de circulation et permettre leur cohabitation grâce à une signalétique adaptée.

Accessibilité

- Faire des aménagements adaptés et sans rupture pour les personnes à mobilité réduite ;
- Prévoir des plateaux sur élevés pour la traversée des chaussées dans tout le quartier ;
- Gérer la déclivité de l'ensemble du terrain, qui est élevée par rapport aux rues Évangile et Cugnot ;
- Aménager une place de stationnement PMR et un dépose minute devant la maison de la santé.

Autres équipements de mobilité

- Etudier un prolongement de la promenade du faisceau jusqu'à la rue Riquet afin de permettre une continuité urbaine avec la Halle Pajol

Espaces publics

- Aménager de larges allées de jeux permettant aux enfants de jouer, de courir et de faire du vélo ; l'exemple de l'esplanade Nathalie Sarraute est proposé ;
- Proposer un mur d'expression pour les graffitis ;
- Sécuriser les jardins partagés et le parc, notamment durant la nuit ;
- Installer un éclairage public ponctuel afin de sécuriser le quartier et les déplacements, notamment rue de l'Évangile ;
- Prévoir une clôture du faisceau ferré.

La programmation commerciale et des locaux artisanaux

- Associer Shakiraï, un collectif d'artistes connu du quartier, à la réflexion sur l'occupation des locaux artisanaux afin de relier l'artisanat avec l'histoire et l'identité du quartier ; l'Aérosol, un pôle d'attractivité provisoire, est cité comme exemple par une participante ;
- Faire des commerces et des locaux artisanaux des lieux de « destination » pour les personnes extérieures au quartier ; il faut éviter les erreurs de Chapelle International ;
- Proposer des commerces en circuit court ;
- Prévoir un espace d'exposition du fond municipal d'art contemporain ;
- Prévoir plus de locaux et de boutiques donnant sur le square afin de le sécuriser ;
- Proposer des petites surfaces pour faciliter l'installation des petits commerces, et limiter celle de grandes enseignes de la restauration ;

- Inscrire dans le cahier des charges que les locaux doivent être modulables afin d'accueillir différents types d'activités artisanales et commerciales ;

Conclusion

L'animatrice Sennse conclut la réunion et remercie les participants. Elle invite les personnes présentes à continuer ces réflexions en participant au prochain atelier consacré à la programmation des rez-de-chaussée.

David LUCAS remercie les participants, qu'il invite également à participer au prochain atelier, courant automne 2022.