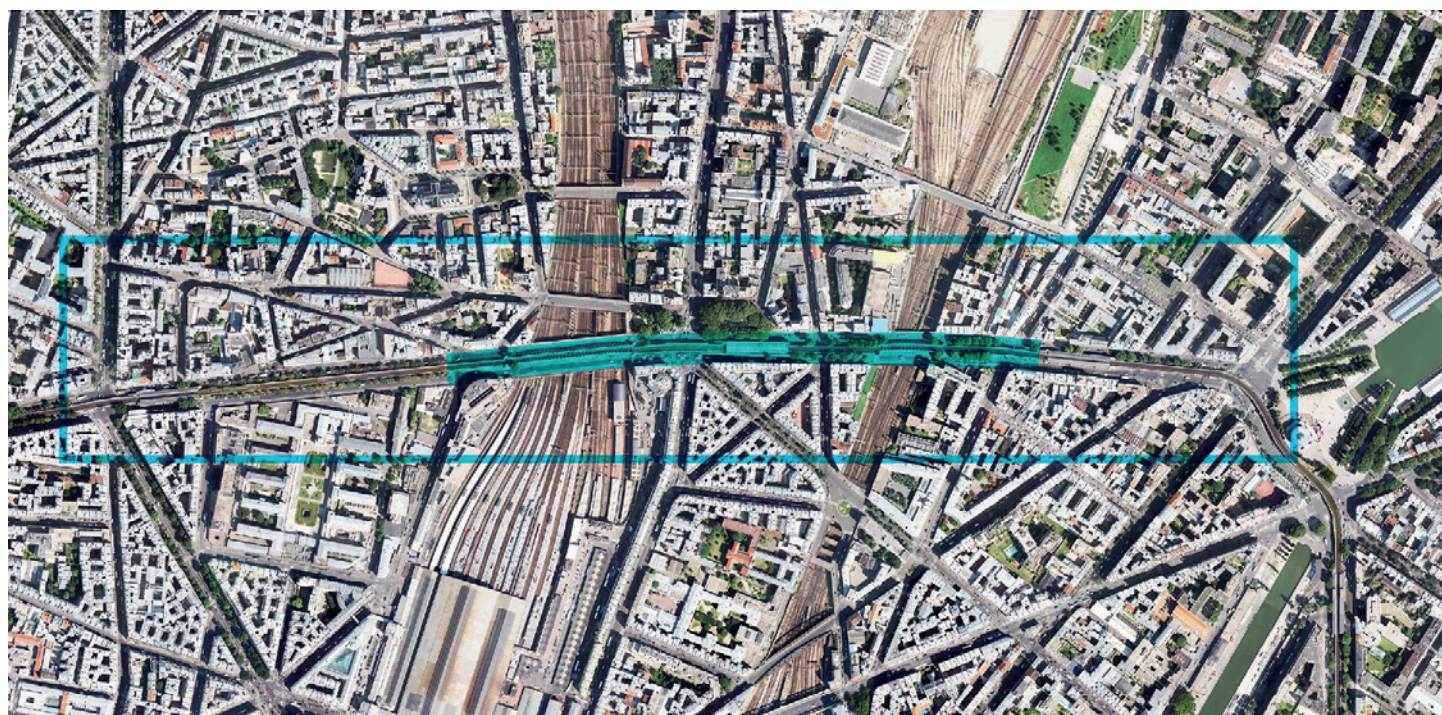


Espaces publics sous le métro aérien, entre Barbès et Stalingrad

Compte-rendu d'ateliers



© InterAtlas - 2012



Quartier 10^e
Louis Blanc Aqueduc

Action Barbès

Collectif Tombuctou



LES CONSEILS DU
QUARTIER 18^e



Vivre Secrétan
L'association des habitants
& amis du quartier Secrétan



LES AMIS DU TOUJOUR

Théâtre des
BOUFFES DU NORD



JUIN 2015

Directrice de la publication : Dominique Alba
Étude réalisée par : Mehann Meziani, Yann-Fanch Vauléon et Ismaël Bourennane
Sous la direction de : Renaud Paque
Cartographie : Apur
Mise en page : Apur
www.apur.org

Sommaire

Introduction	5
Objectifs	6
1. Diagnostic/État des lieux	7
1.1. Une voie au tracé régulier	7
1.2. Une situation stratégique, des enjeux métropolitains et locaux.....	8
1.3. Une forte présence automobile	7
1.4. Un ouvrage d'art remarquable	9
1.5. Un espace public encombré et fragmenté	10
1.6. Une faible mixité d'usages et d'usagers	11
1.7. Un linéaire ponctué de lieux singuliers.....	11
2. Propositions d'aménagements	15
2.1. Principes généraux : élargissement et désencombrement du terre-plein	15
2.2. Des actions ciblées sur les lieux singuliers	19
2.3. Aménagements : 3 scenarios	22
3. Usages	25
3.1. Les enjeux.....	25
3.2. Les usages récurrents.....	26
Conclusion	31
1. Actions de cours terme	31
2. Études complémentaires	32
Annexes	33
Compte rendu du 1 ^{er} atelier (13 janvier 2015).....	34
Compte rendu du 2 ^e atelier (16 février 2015).....	38
Compte rendu du 3 ^e atelier (16 mars 2015)	42
Extrait des travaux des étudiants de l'École Boulle	50
Extrait des travaux des étudiants de l'EIVP	54

Introduction

L'Apur a inscrit à son programme de travail 2014/2015 plusieurs études liées aux évolutions de l'espace public, dans ce cadre il a accompagné la Ville de Paris en proposant d'animer un atelier urbain sur les espaces publics, sous le métro aérien de Barbès à Stalingrad. L'objectif était de mettre en place un cadre de coproduction de propositions opérationnelles sur ce secteur.

Le présent document est une restitution du diagnostic et des propositions issus de l'atelier.

Trois réunions se sont tenues de janvier à mars, copilotées par le SG/Pavex et l'Apur. Elles ont associé mairies d'arrondissement, directions techniques, conseils de quartier, associations concernées et, pour certaines, la RATP, les équipements culturels et l'EIVP.

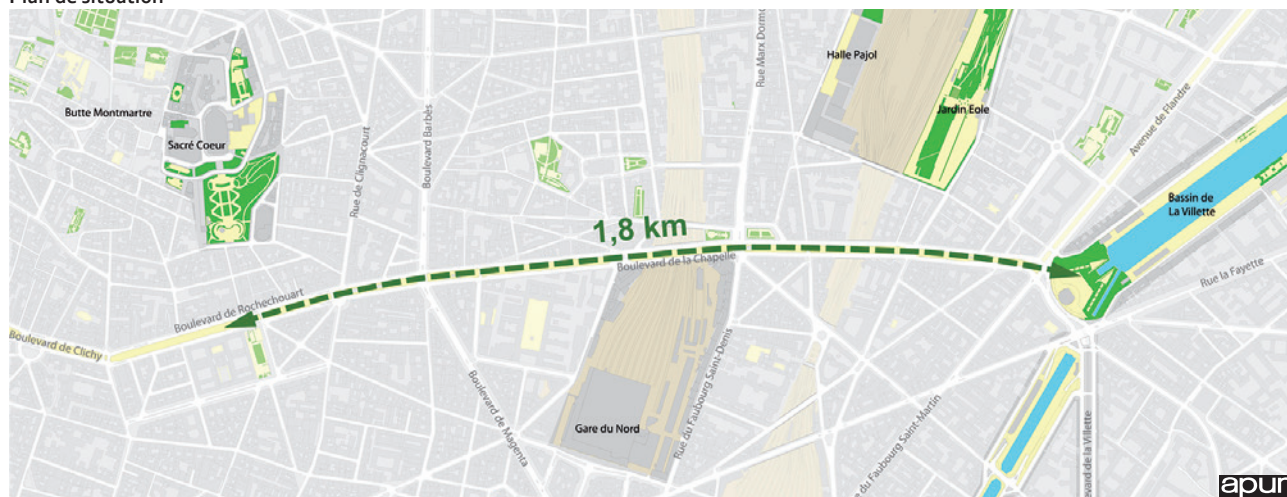
Le 13 janvier, l'atelier s'est concentré sur le diagnostic, réalisé à travers une marche exploratoire et une séance de travail en salle autour de plans. 7 axes de travail principaux ont été dégagés, articulant actions de court terme et visions à long terme.

Un second atelier s'est tenu le 16 février, portant sur des propositions d'aménagement de l'espace public. Les propositions de l'Apur issues du diagnostic collectif, ainsi que les travaux des élèves de l'EIVP ont été présentés et débattus.

Le 16 mars, une dernière séance a conclu ce cycle de rencontres par le thème des usages de l'espace public. Les différents acteurs, associant les gérants d'établissements culturels, ont été invités à débattre des propositions de l'Apur portant sur les usages et leurs transformations au sein du quartier. Il s'agissait lors de cet atelier de proposer des solutions de réappropriation de l'espace, laissé à des usages marginaux.

Ces réunions ont systématiquement donné lieu à un document de présentation et à un compte rendu, diffusé à l'ensemble des participants. Les comptes rendus sont annexés à ce document.

Plan de situation



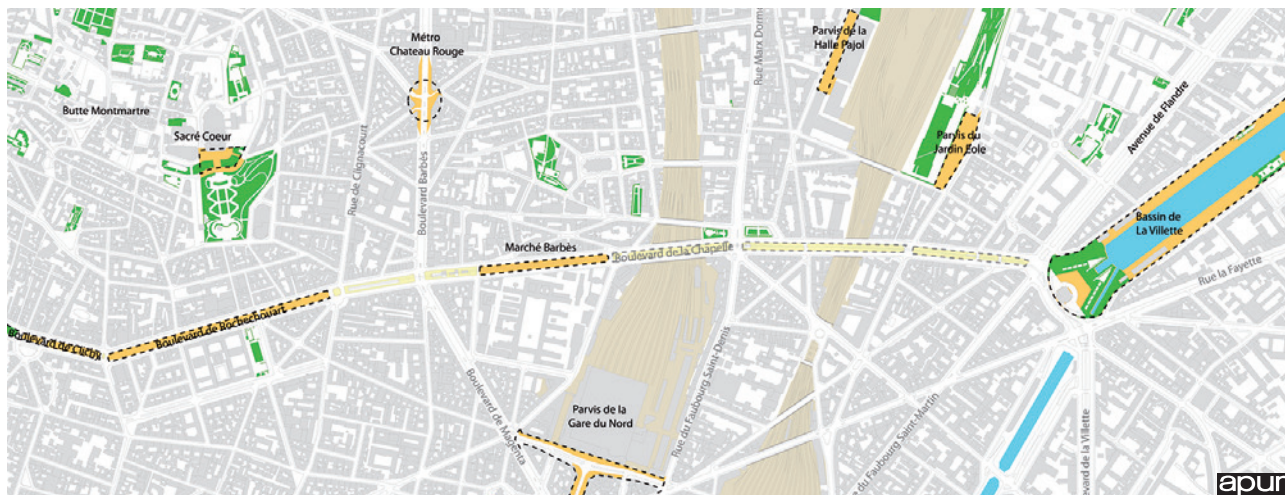
Objectifs

Les travaux de l'atelier urbain ont permis de dégager 6 objectifs.

1 / Restituer aux piétons et aux riverains un espace public de qualité pour pallier l'absence d'une grande place publique au sein du quartier.

Il s'agit de donner le rôle d'une place à un espace tout en longueur qui est vécu aujourd'hui comme une frontière entre les 10^e au sud, 18^e et 19^e arrondissements au nord. Cela passe par l'ouverture d'une perspective nord/sud entre les deux rives du boulevard de la Chapelle. Mais aussi par la reconquête de la place de la Chapelle, qui représente un carrefour routier difficilement franchissable pour les piétons.

2 / Relier les grands sites du nord de Paris, dans le prolongement des boulevards de Clichy et de Rochechouart : Montmartre et le Sacré-Cœur, la Gare du Nord, le parc Éole et le Bassin de La Villette.

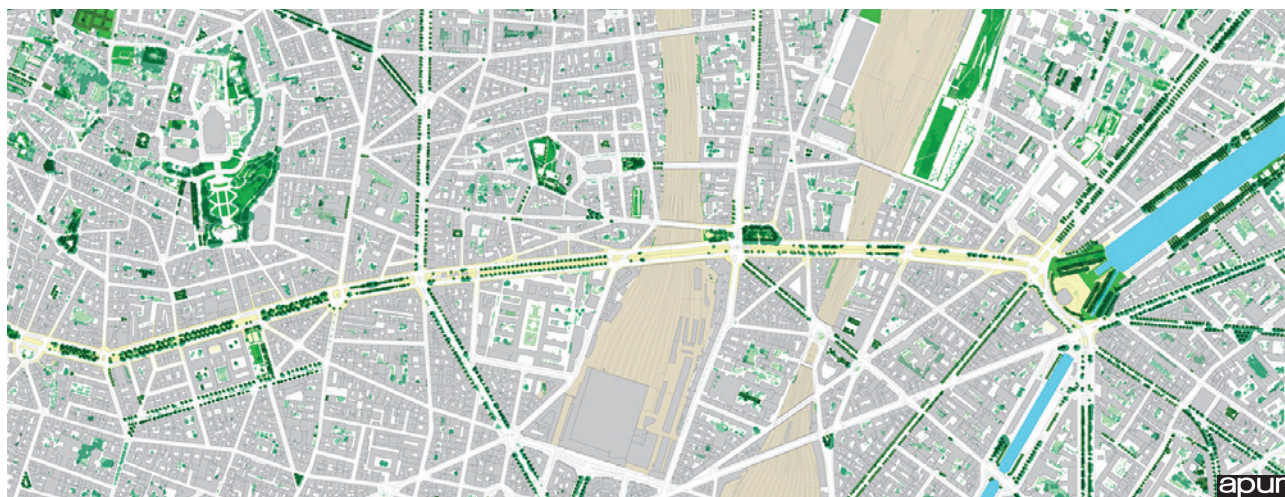


3 / Renforcer le végétal qui prend une place importante au travers notamment de la plantation d'arbres, et la végétalisation des immeubles pour mettre en œuvre une liaison écologique entre Montmartre, les faisceaux ferrés, le Bassin de La Villette et les Buttes Chaumont. Déjà présente à l'échelle de la métropole, la reconquête de la trame verte s'inscrit au sein d'une vision plus globale de l'espace public parisien.

4 / Faciliter et améliorer les échanges culturels, ainsi que la pratique sportive dans la ville, via des expérimentations sur le terrain et un décroisement des usages. La richesse et la qualité des usages possibles et proposés sur l'espace public est un point crucial de la réappropriation de l'espace par les habitants. Ainsi, arts de rue, jardins et équipements sportifs font vivre un même espace public.

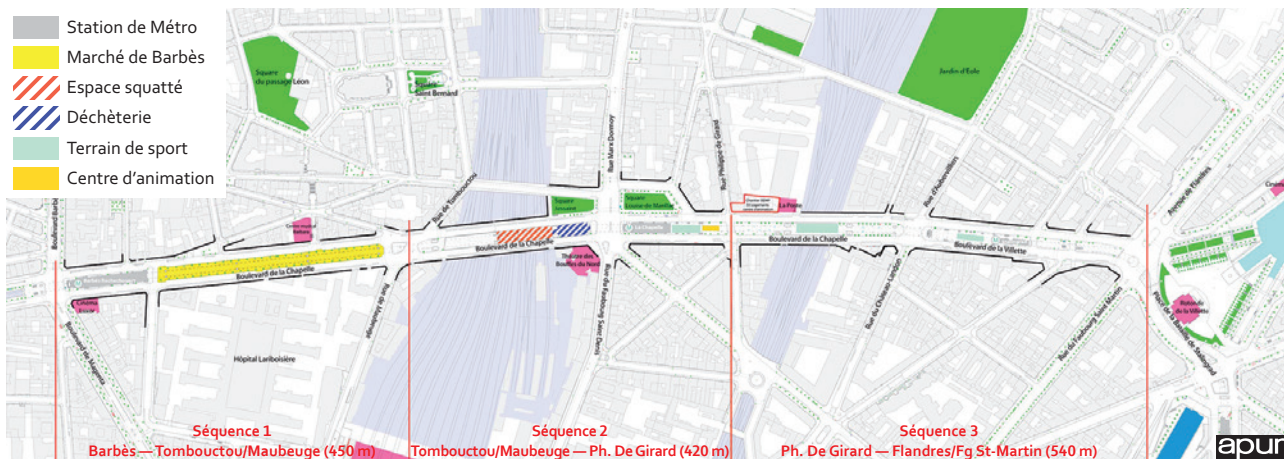
5 / Augmenter les possibilités d'usages par la prise en compte des différentes temporalités (soir, week-end, été, etc.).

6 / Répondre sur un même espace aux attentes des différents publics. Jeunes et plus âgés, hommes et femmes, familles, sportifs, doivent pouvoir jouir d'un espace public agréable. Décroisé, l'espace doit permettre qu'ensemble, chacun y trouve une place.



1. Diagnostic/État des lieux

L'espace considéré est un axe urbain long de 1 400 m, sur le boulevard de la Chapelle. Il s'étire sous le métro aérien, entre les stations Barbès et Stalingrad. Au sein du périmètre de réflexion qui s'étend de Barbès au Bassin de La Villette, l'étude se concentre sur le secteur Tombouctou/Philippe de Girard.



1.1. Une voie au tracé régulier

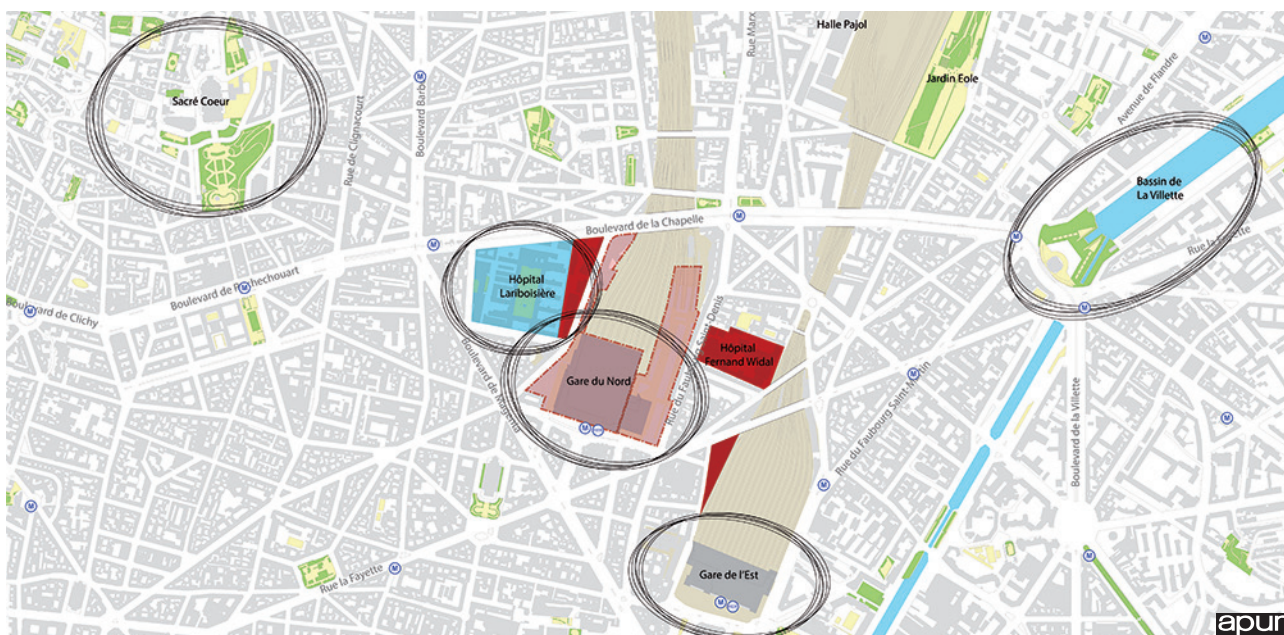
Le boulevard présente des façades urbaines contrastées avec 2 interruptions des fronts bâtis au droit des franchissements SNCF.

Le profil de la voie est régulier. Les 42,5 m de large sont organisés en 2x2 voies avec une piste cyclable et un stationnement latéral de part et d'autre.

L'axe est doublé d'une ligne de métro en viaduc, dont la hauteur sous ouvrage est variable, entre 5 et 6 m en moyenne.

1.2. Une situation stratégique, des enjeux métropolitains et locaux

À l'échelle métropolitaine



Dans le périmètre d'étude « Paris Nord-Est Élargi », le quartier reçoit l'influence des gares du Nord et de l'Est et de leurs 613 000 voyageurs annuels. Il bénéficie aussi par la présence de l'hôpital Lariboisière d'un équipement de santé important mais en mutation. Le Sacré-Cœur, la butte Montmartre, ses artistes et son histoire forment un pôle touristique majeur de la capitale qui participe au rayonnement francilien et à la visibilité internationale du lieu. Le Bassin de La Villette, à l'est du boulevard, participe également au rayonnement francilien du site, tout comme la présence du centre d'art le Cent Quatre situé plus au nord.

À l'échelle Locale

L'axe a un fort impact sur le fonctionnement de la vie urbaine. Il rassemble de nombreux éléments de centralité à l'échelle locale (métro, commerces, services) et jouit de la proximité d'acteurs culturels dynamiques, de nombreux équipements scolaires, tous niveaux confondus, et d'une forte densité de commerces de proximité. Néanmoins, le boulevard est vécu comme une coupure urbaine, une frontière entre les 10^e et 18^e arrondissements.



1.3. Une forte présence automobile

La séquence étudiée s'étend sur une surface de 28 085 m². Seuls 36 % de l'espace public sont réservés aux piétons, contre 55 % en moyenne sur l'espace public parisien.

La chaussée en occupe près de la moitié avec 48,7 %, contre 16 % pour les trottoirs latéraux et 35,3 % pour le terre-plein central.

Si le boulevard fait la part belle aux voitures, le carrefour de la Chapelle constitue un nœud très embouteillé. Le boulevard est stationné de manière discontinue. Sur cette bande de 1,80 m de large, située entre la chaussée et la piste cyclable, on trouve aussi les arrêts de bus, des aires de stationnements pour 2 roues, mais peu de places pour la livraison des nombreux commerces. Autour du boulevard, les rues sont stationnées en continu.

De plus, les autocars de tourisme n'ont pas la place de se garer rue de Maubeuge. Ils viennent alors stationner illégalement sur le pont Saint-Ange. Une réflexion plus globale au sujet des autocars est engagée par ailleurs.

1.4. Un ouvrage d'art remarquable

Le viaduc est un ouvrage d'art long de 2 kilomètres, construit en 1903. Les poutres en treillis avec tablier inférieur supportent la partie aérienne (soit 4 stations) de la ligne 2 du métro et participent pleinement à l'identité du quartier.

Les piliers sont en fonte ou en maçonnerie et leur implantation permet un cheminement piéton sous l'ouvrage. Le viaduc offre aux piétons une vue dégagée dans l'axe du boulevard, malgré une hauteur relativement basse de 5,20 m au-dessus de la voirie. Depuis la canopée, il offre un autre point de vue étonnant sur le quartier.

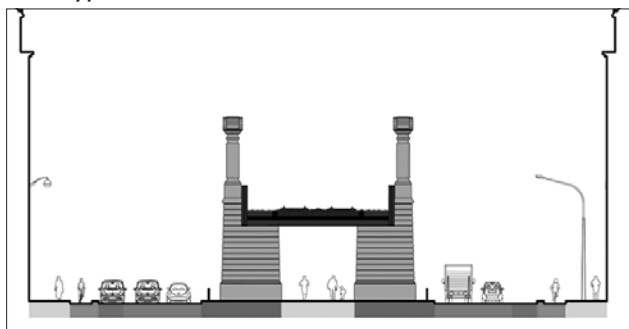
L'ouvrage comporte 57 travées métalliques de longueurs variables. 35,89 m pour le franchissement du boulevard Barbès, et 75,25 m pour passer au-dessus des voies des gares du Nord et de l'Est.

Avec la ligne 6 au sud de Paris, ils forment les deux ouvrages aériens du métro parisien. Quelques différences sont cependant notables : la ligne 6 présente un ouvrage haut de plus de 8 m, en moyenne, bien entretenu (peinture, nettoyage des poutres, poteaux et sous-face de l'ouvrage), ce qui le rend plus lumineux et engageant que l'ouvrage de la ligne 2.

« C'est un des repères du quartier, il fait partie de son identité. »

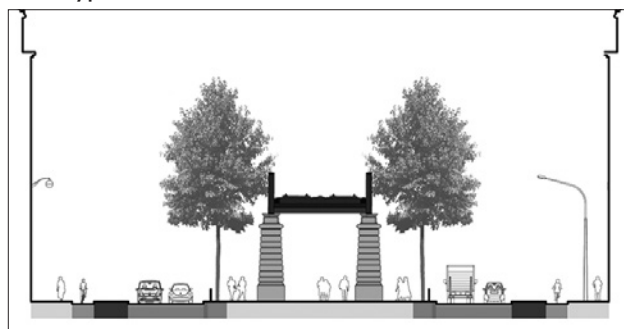
« Il pourrait être le support et l'objet d'une exposition autour de son Histoire, de sa place dans le quartier. »

Pilier type A



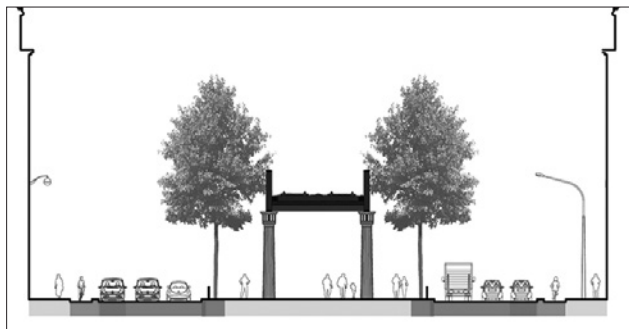
© Apur

Pilier type B



© Apur

Pilier type C

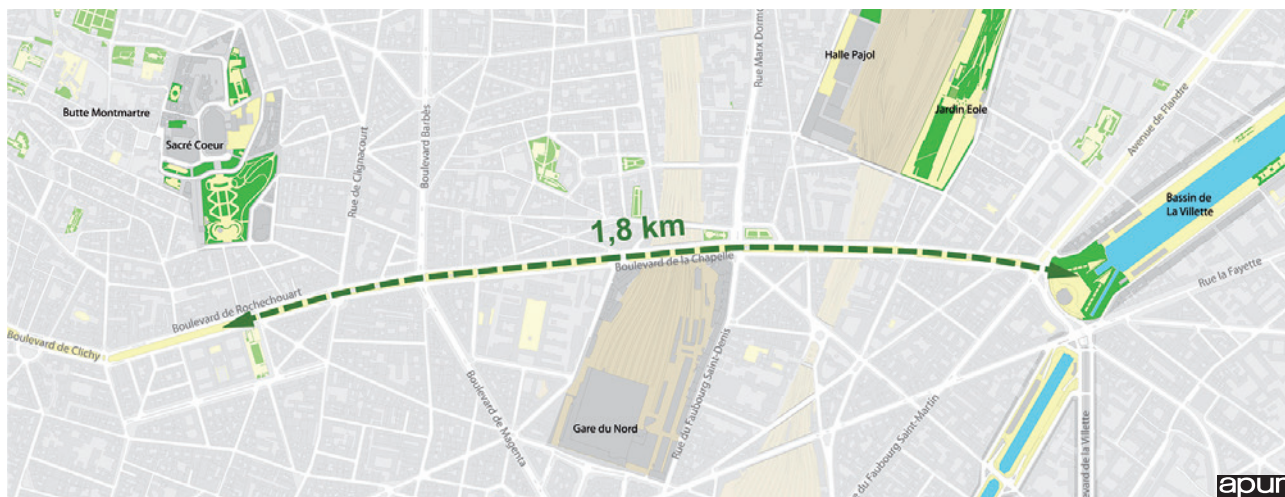


© Apur



© Apur

Plan de situation



apur

1.5. Un espace public encombré et fragmenté

Comme l'ont fait ressortir clairement la marche urbaine exploratoire du premier atelier et les différents échanges avec les acteurs locaux, les évolutions et aménagements récents du terre-plein central contraignent les flux piétons et induisent des espaces isolés, dénués de flux, qui invitent à l'appropriation par des usages marginaux.

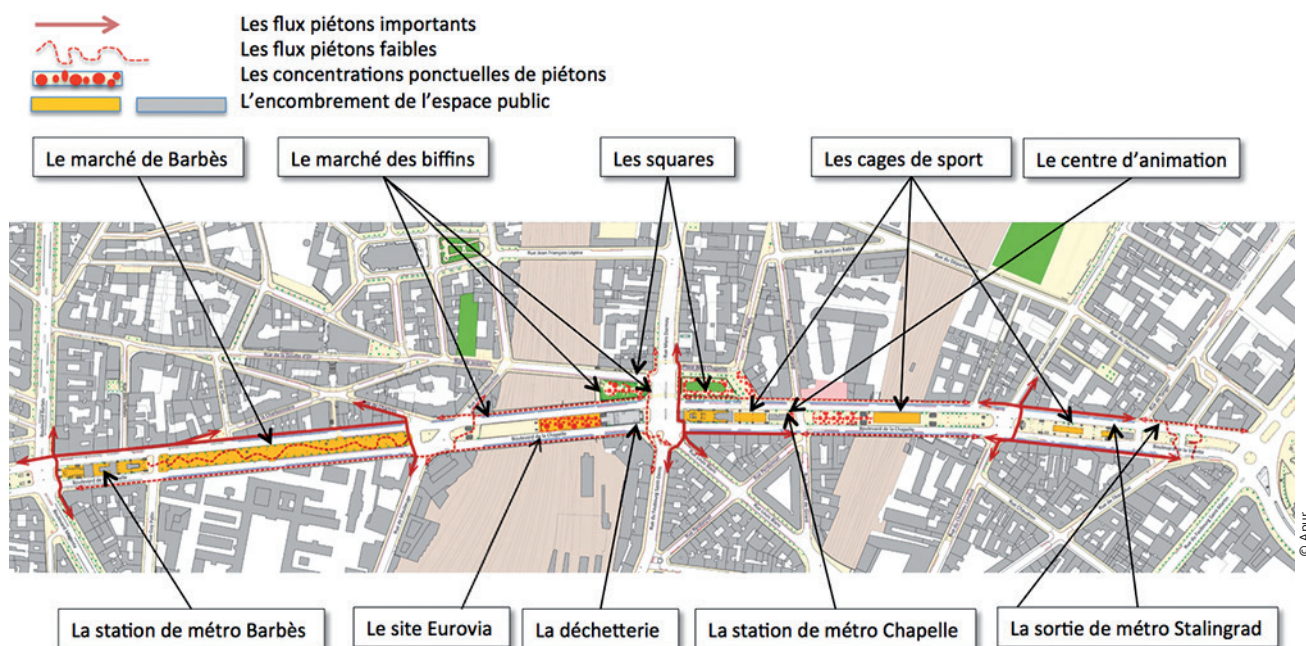
L'encombrement de l'espace sous le métro aérien empêche de porter le regard dans l'axe du terre-plein et dissuade de l'emprunter comme une promenade. D'autre part, le morcellement du terre-plein central et les franchissements complexes de la voirie dissuadent les déplacements piétons, qu'ils soient locaux (commerces et services de proximité), transversaux (liaisons nord-sud) ou de promenade, sur l'axe est-ouest.

Dénués de flux et d'usages urbains, les interstices du terre-plein central se trouvent squattés et abandonnés à un mésusage de l'espace public. En témoignent l'installation d'un camp de réfugiés sur le site Eurovia et les différents regroupements autour des terrains multisport désaffectés.

« Le mobilier urbain est systématiquement détourné : les pots de fleurs sont devenus des poubelles, les parois et piliers du viaduc servent de paravents, d'urinoirs, de salles de shoot, etc.. »

Le carrefour de la Chapelle est une centralité dans le quartier qui draine de nombreux flux, qui se voient contraints par l'engorgement de l'espace. C'est la question de la sécurité des piétons, cyclistes et autres usagers du carrefour que pose chaque jours l'encombrement de l'espace.

La largeur des trottoirs, de 3 m en moyenne, est convenable pour une voie parisienne, mais est ici relativement étroite du fait de ses usages. Le grand nombre d'étals débordant des commerces, les livraisons fréquentes et les nombreux regroupements de personnes devant les boutiques contraignent les flux. Les piétons n'osent pas emprunter le terre-plein et restent sur des trottoirs devenus trop étroits.



1.6. Une faible mixité d'usages et d'usagers

L'essentiel des aménagements actuels, tels que les cages de sports, est réservé à un usage masculin. La seule appropriation par les familles et les établissements de petite enfance de cet espace se fait sur le nouveau square Louise de Marillac. Les femmes, et les familles d'une manière plus générale, ne se sentent pas en sécurité sur le terre-plein et évitent le boulevard. Cela participe à la création de la frontière entre les 10^e et 18^e arrondissements.

Le manque de diversité de l'offre commerciale de ce secteur, visiblement centrée autour de bazars et de fast-foods participe pleinement au manque de mixité.



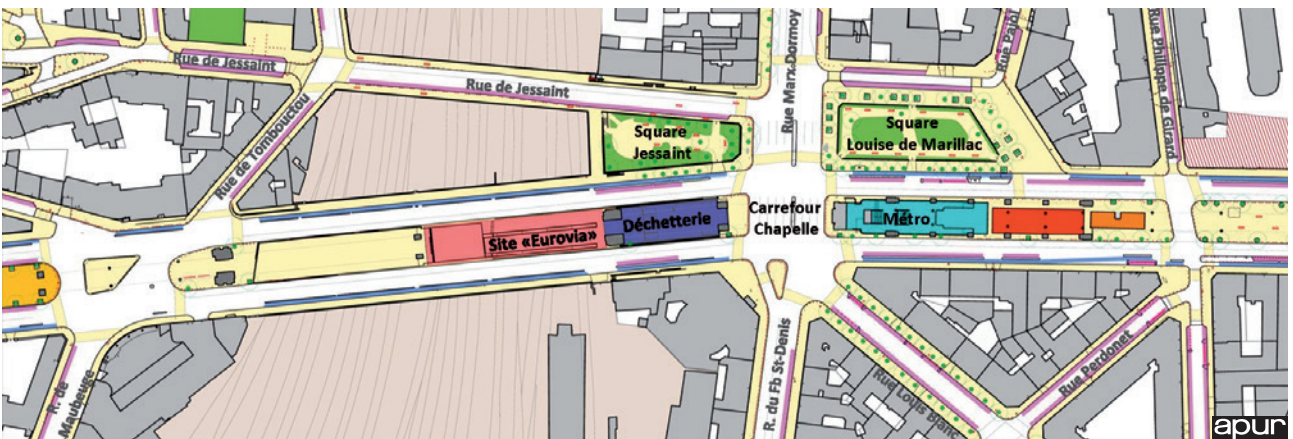
© Apur



© Apur

1.7. Un linéaire ponctué de lieux singuliers

Ces lieux présentent des dysfonctionnements majeurs, notamment autour de leur appropriation, laissée à un usage marginal.



→ Le site Eurovia

Le site fut un temps un espace de stockage de matériaux exploité par l'entreprise Eurovia. L'entreprise partie, ce nom lui est resté.

Sur le pont Saint-Ange, qui enjambe les faisceaux de la Gare du Nord, deux longues poutres de béton produisent un espace atypique et difficilement aménageable, mais dont la situation offre une vue rare et dégagée sur le nord de Paris. Cette percée visuelle est par ailleurs protégée par un cône de visibilité du PLU.

C'est aujourd'hui un espace très encombré et sa gestion par les services de la Ville est compliquée. Un campement d'une centaine de tentes s'y est installé et la zone est occupée dans des conditions insalubres par des migrants. Majoritairement venus de la corne de l'Afrique, ils attendent un passage vers l'Angleterre via Calais. Le maintien du camp n'est pas compatible avec le projet final et une solution est étudiée par ailleurs. Le traitement de ce problème social n'est donc pas le sujet de cet atelier.



→ La déchetterie Jessaint

La déchetterie située sous le métro aérien, en vis-à-vis de la station de métro La Chapelle est un CVAE (Centre de Valorisation et d'Apport des Encombrants). Son accès par le boulevard de la Chapelle, face au square de Jessaint, est réservé aux particuliers résidant à Paris. Ils peuvent y déposer déblais et gravats inertes, ferrailles et métaux non ferreux, bois, objets encombrants, déchets d'équipements électriques et électroniques et tubes fluorescents.

Très utilisée, la déchetterie représente aujourd'hui un des nœuds importants sur cet axe.

Elle occupe toute la largeur du terre-plein central et présente un mur aveugle sur le carrefour de la Chapelle, ainsi que des clôtures métalliques partiellement végétalisées sur ses trois autres faces.

Sa localisation pose question car son fonctionnement fige un vaste espace pour des manœuvres de camions qui viennent charger les bennes de déchets plusieurs fois par jour. Ces manœuvres engendrent également des incidents sur la structure de l'ouvrage (frottements par endroits des poutrelles métalliques du viaduc).



→ Le carrefour la Chapelle/Marx Dormoy

Le carrefour la Chapelle/Marx Dormoy est l'un des plus densément circulés du secteur. Il draine des flux importants de véhicules venant de la Porte de la Chapelle. Un tourne à gauche obligatoire lorsque l'on franchit le viaduc en direction du sud provoque l'engorgement du carrefour aux heures de pointe et le samedi.

Les traversées piétonnes y sont d'autant plus complexes que les trottoirs sont étroits, les voiries larges et les flux denses.



→ La station de métro La Chapelle

La station de métro La Chapelle totalise 6,5 millions d'entrants en 2013 (voyageurs provenant de la voie publique) (source : data.ratp.fr). Située sur le carrefour la Chapelle – Marx Dormoy, la station présentait un hall ouvert de part et d'autre (sortie nord et sortie sud). Le hall était fréquemment utilisé par les piétons comme un « raccourci » permettant de traverser le boulevard sans contourner la station. La RATP a condamné la sortie nord pour s'affranchir de cette nuisance et retrouver la pleine gestion de son hall.

Cependant, l'étroitesse des trottoirs au niveau des sorties de métro et la fermeture de l'accès nord contraignent les flux piétons, rendant l'accès au métro et la traversée du boulevard fortement inconfortables.



→ Les squares

Au nord du boulevard de la Chapelle, de part et d'autre de la rue Marx Dormoy, deux squares se font face, à l'est le square Louise de Marillac et à l'ouest le square de Jessaint.

Le square Louise de Marillac a été récemment réaménagé. Il semble jouir d'une fréquentation mixte. La piétonisation de la rue dite de la place de la Chapelle à l'est du square participe de cette transformation. Le square de Jessaint est quant à lui encaissé et peu fréquenté par les familles. La voie piétonne longeant le faisceau ferré à l'ouest du jardin est peu empruntée, hormis par les vendeurs à la sauvette et le marché des biffins.

L'isolement du square de Jessaint, les usages toxicomanes de l'impasse de Jessaint, la faible fréquentation de la rue de Jessaint et l'encaissement des commerces en pied d'immeuble sur cette voie ont fait l'objet de plusieurs discussions. La faible présence du végétal sur le site et aux alentours est également évoquée.



Rue de Jessaint (18°)



Square de Jessaint (18°)



Square Louise de Marillac (18°)



Square Louise de Marillac (18°)

2. Propositions d'aménagements

Les propositions d'aménagements formulées dans cette étude s'inscrivent dans les grands enjeux auxquels doit répondre l'espace public parisien.

1 / Enjeux environnementaux

Une attention particulière doit être portée aux Ilôts de Chaleur Urbains (ICU), à la nature et à la biodiversité, à l'eau, ou encore aux pollutions atmosphérique et sonore.

2 / Rééquilibrage en faveur des mobilités douces

Au cours des ateliers, la question des flux piétons est apparue comme l'un des points centraux de cette étude, qu'il s'agisse de constituer une promenade urbaine de Barbès à Stalingrad (proposition portée par l'association Action-Barbès), de renforcer les liaisons avec les parcs et équipements riverains tels que le théâtre des Bouffes du Nord, l'espace culturel du 104, la Halle Pajol, ou encore les jardins d'Éole et le Bassin de La Villette, mais aussi d'améliorer les conditions d'accès aux transports en commun.

3 / Enrichir les usages

Permettre la réappropriation de l'espace public par les piétons et les riverains, c'est proposer des services, emplois et animations de l'espace public. Cela s'inscrit dans une vision centrée sur l'amélioration du cadre de vie urbain à partir des pratiques, des usages, de la mise en valeur des aménités et de la qualité des espaces. Il s'agit de répondre aux exigences en termes de confort et de diversité des usages, et donc de permettre une appropriation de l'espace par tous les publics.

Au-delà de la simple représentation de l'espace, des cartes ont servi de supports pour les débats et les échanges lors des ateliers. Ce travail a permis de faire émerger des propositions d'aménagements à mêmes de faciliter les flux et la réappropriation de l'espace public par les habitants.

Il est donc proposé d'agir pour une nouvelle répartition de l'espace public en faveur du piéton, des vélos et des transports en commun. Cela passe par l'élargissement et le désencombrement du terre-plein central.

2.1. Principes généraux : élargissement et désencombrement du terre-plein

La configuration actuelle du terre-plein central, l'implantation de la déchetterie et de la station de métro sur la quasi-totalité de la largeur du terre-plein rendent essentiels l'élargissement et le désencombrement de ce dernier. Cela, afin de retrouver des cheminements possibles et confortables sur la totalité de l'axe et redonner une fonction de promenade à cet espace.

L'élargissement du terre-plein peut se faire de deux manières. Soit en supprimant le stationnement latéral, soit en réduisant la circulation à une seule file de circulation, à l'exemple des aménagements récents sur le secteur de Barbès.

Proposition 1

Élargissement du terre-plein central par suppression du stationnement longitudinal

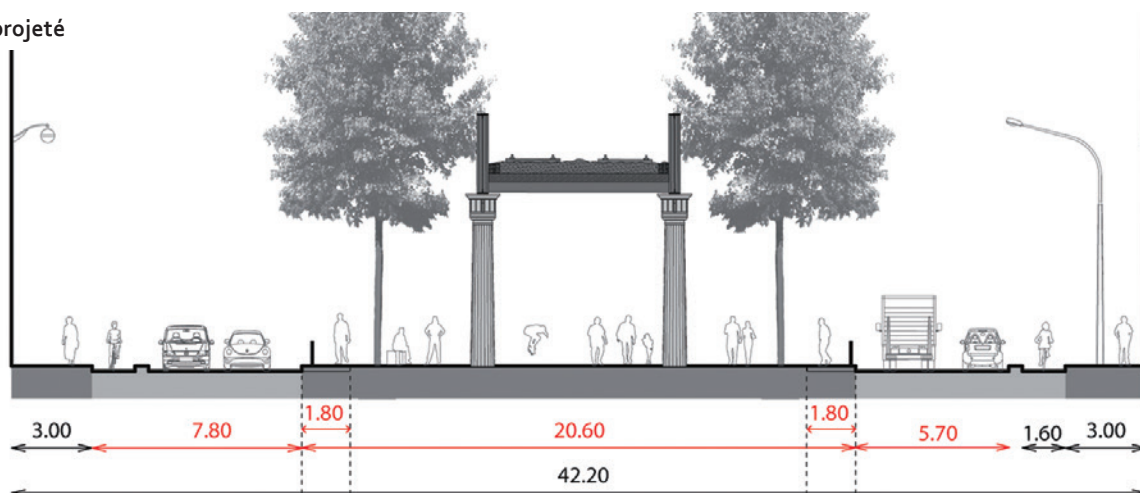
Sur le boulevard de la Chapelle, le stationnement sur chaussée occupe une bande de 1,80 m. Cette bande intègre également les arrêts de bus et les stationnements 2 roues.

Supprimer cette bande implique de reporter le stationnement sur les rues adjacentes et d'adapter pistes cyclables et trottoirs pour réinstaller les arrêts de bus sur les trottoirs.

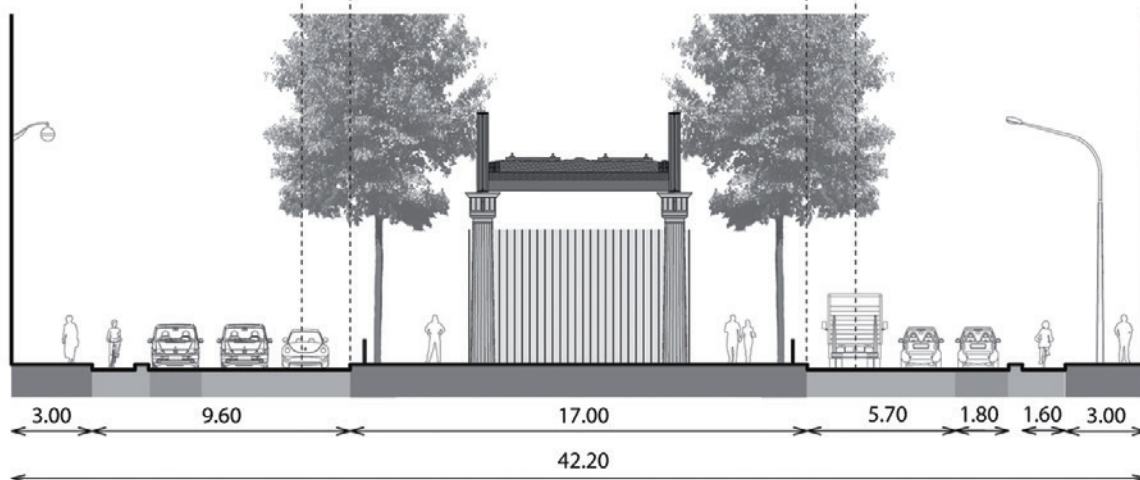
Cette hypothèse permettrait de retrouver 1,80 m de part et d'autre du terre-plein central, offrant un espace circulaire continu sur l'ensemble du linéaire.

L'impact sur le stationnement devra faire l'objet d'une étude plus approfondie par la DVD.

État projeté



État actuel



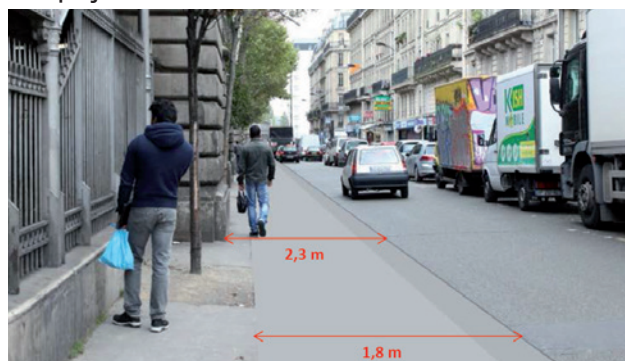
© Apur

État actuel



© Apur

État projeté



© Apur

Proposition 2

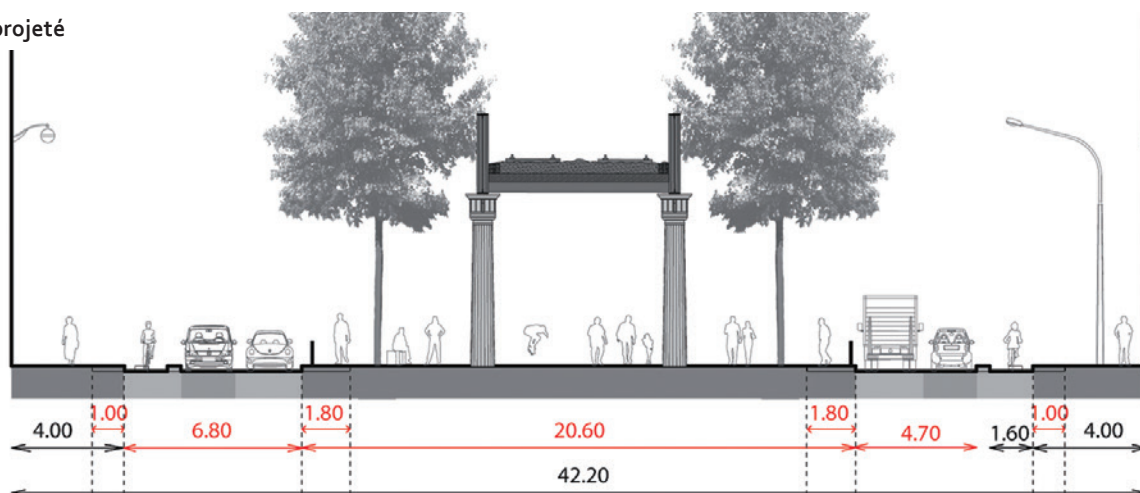
Élargissement du terre-plein central et des trottoirs par suppression d'une file de circulation

Le passage du boulevard de 2x2 voies à 2x1 voie a déjà été réalisé ponctuellement sur le secteur de Barbès. Il semble donc envisageable de réduire la chaussée d'une file de circulation, tout en conservant le stationnement et le même fonctionnement des bus et pistes cyclables.

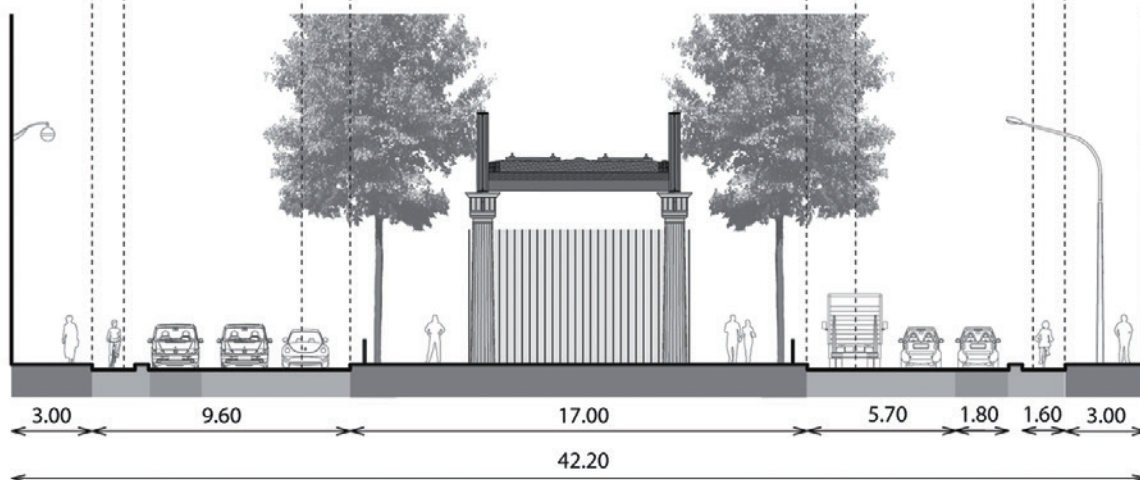
Cette hypothèse permettrait de retrouver 1,80 m de part et d'autre du terre-plein central et d'élargir les trottoirs d'1 m de part et d'autre du boulevard, offrant un plus grand confort pour les riverains et l'activité commerciale des rives.

L'impact sur le trafic routier et le report des flux sur les rues et quartiers limitrophes devra faire l'objet d'une étude plus approfondie par la DVD.

État projeté



État actuel

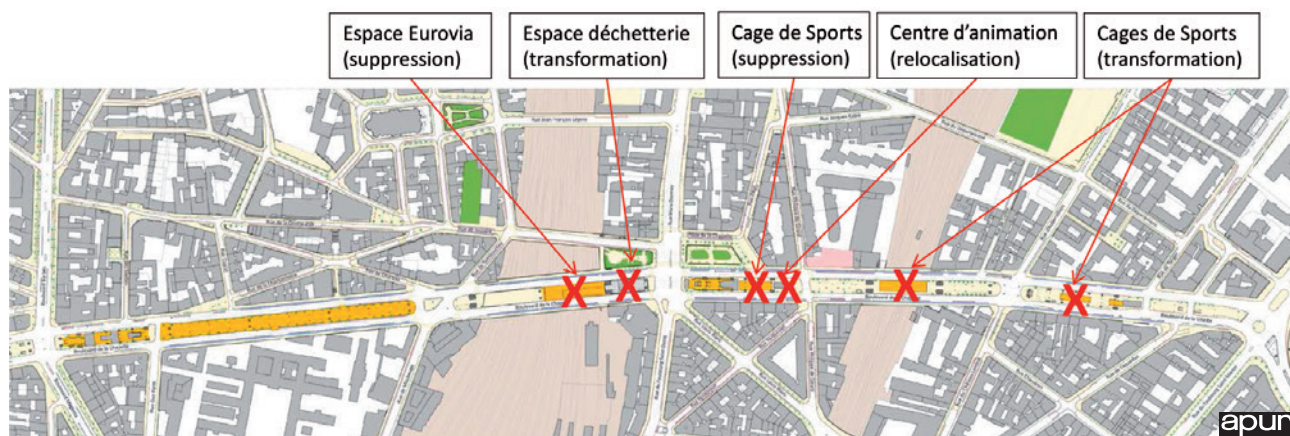


© Apur

Désencombrer

Dans le but de créer un espace public appropriable par tous, il est proposé : la suppression des deux cages de sports les plus dégradées, situées de part et d'autre de la rue de Philippe de Girard, ainsi que la remise à niveau du sol afin de créer une continuité avec le terre-plein.

Pour les différents équipements qui occupent le terre-plein, il est proposé, selon le cas, la suppression, la transformation, ou la délocalisation de l'équipement.



« L'Équipe de Développement Local (EDL) de la Chapelle explique que ce ne sera qu'après un désencombrement de l'espace que les associations du quartier pourront prendre possession des lieux. L'EDL rappelle la forte demande autour de ces aménagements (population, théâtre de la Reine Blanche, associations de l'esplanade Pajol, événements tels que les fêtes de quartiers, squares en fêtes, etc.). »

Par ailleurs, une réflexion sur la place des panneaux publicitaires devra être engagée avec JC Decaux et la DVD afin de désencombrer l'espace et la vue, notamment autour de la sortie sud de la station La Chapelle.



2.2. Des actions ciblées sur les lieux singuliers

→ Le site Eurovia

À court terme, la DPE prévoit la construction d'un mur étanche entre la déchetterie et l'espace Eurovia, doté d'un caniveau à sa base pour détourner de la déchetterie les écoulements d'urine et améliorer les conditions de travail de ses agents.

La prise en charge des migrants est en cours, en lien avec les services sociaux de la Ville.

Il est proposé la dépose du grillage et des barrières croix de Saint-André.

La réinstallation éventuelle des barrières croix de Saint-André, qui seraient alors déplacées de 50cm à 1m vers l'extérieur du terre-plein, est envisageable si leur suppression venait à révéler, après 3 mois, un risque pour la sécurité des piétons.

Les ouvrages en béton qui semblaient être des poutres liées à la structure du pont s'avèrent, après une première enquête de la DVD auprès de RFF, être des caniveaux permettant le passage de câbles et donc en aucun cas structurelles. La DVD étudiera, en lien avec la SNCF et les différents concessionnaires, les différentes possibilités de dévoiement de ces câbles pour la suppression ou l'arasement des poutres.

« On ne peut pas fermer les yeux sur cette misère. »

« Il faut faire les choses dans l'ordre. Une action précipitée sur le site pourrait rendre plus difficile encore la prise de contact avec les migrants. »

« Les équipes sociales ont du mal à nouer un premier lien car les passeurs dissuadent les migrants de parler aux autorités françaises. »

« Le travail des associations auprès de cette population consiste en 2 messages. D'abord, leur expliquer que ces personnes ont des droits en France. Ensuite, qu'elles ne peuvent pas rester sur ce site de manière durable. Il s'agit de les faire « entrer dans le circuit. »



© Apur

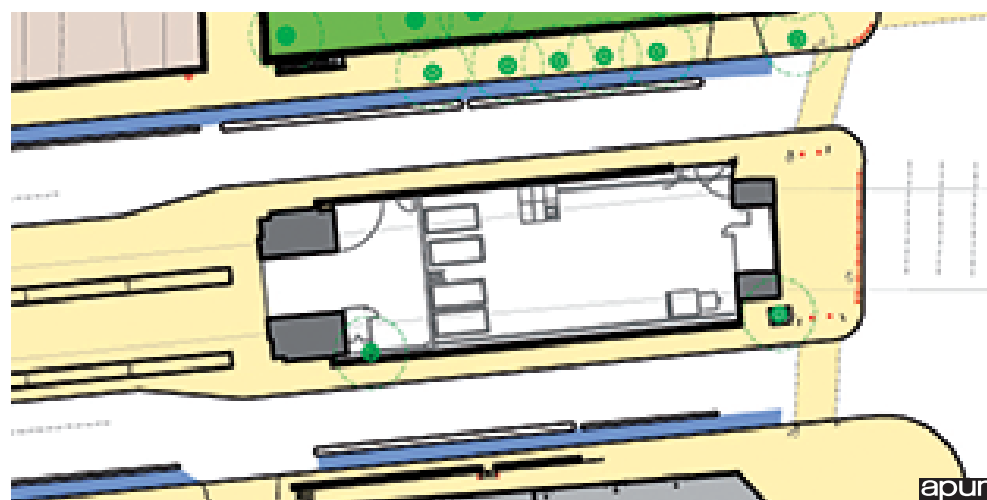
→ Déchetterie

Dans l'idée qu'il faut changer de paradigme et aller vers une plus grande ouverture de l'espace public sur cet axe, différents degrés de modifications de la déchetterie sont proposés pour permettre une meilleure circulation des flux est-ouest mais aussi nord-sud.

Scenario 1 minimal

Élargissement du terre-plein autour de la déchetterie

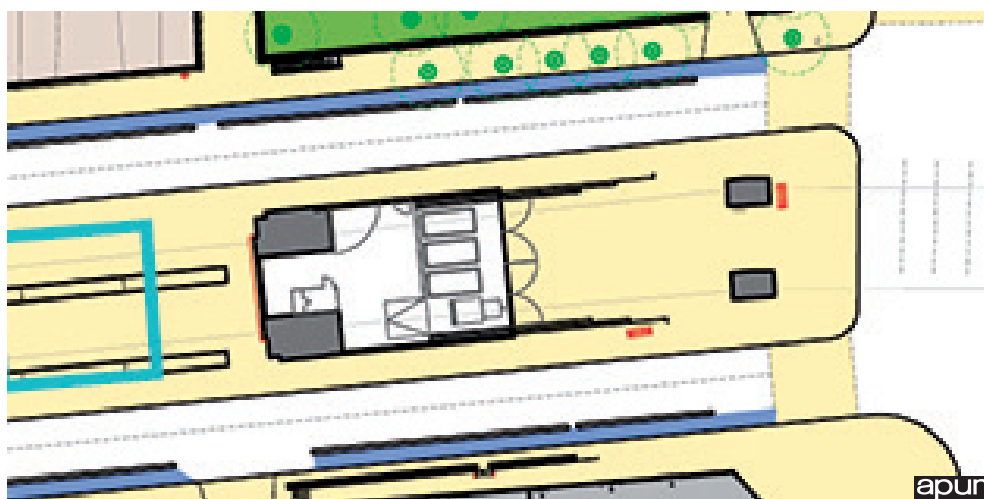
Axée sur les possibilités des cheminements piétons, cette proposition permet la continuité de parcours piétons est-ouest sur le terre-plein. Elle peut constituer une première étape de mise en œuvre à court terme en vue des scénarios 2 et 3.



Scenario 2 intermédiaire

Élargissement du terre-plein jusqu'au carrefour Tombouctou et recherche d'optimisations

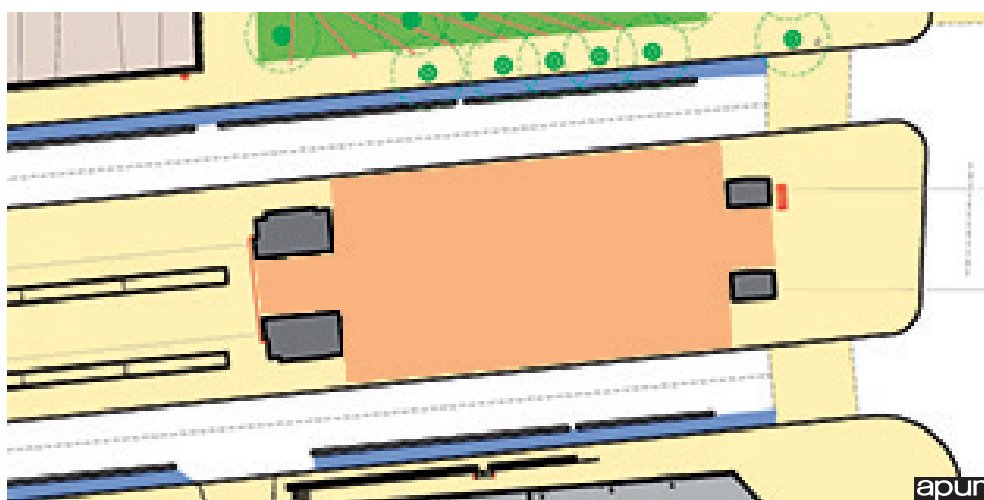
Cette version propose la généralisation de l'élargissement du terre-plein sur toute sa longueur. De plus, la déchetterie serait optimisée sur deux axes. D'abord par l'ouverture aux piétons, de la zone de manœuvre des camions (hors des plages d'évacuation des bennes), pour un usage mixte basé sur le modèle des espaces d'activité des ports de Paris. Ensuite, par la transformation de la déchetterie en point de collecte de proximité, éventuellement associé à une ressourcerie.



Scenario 3 maximal

Élargissement du terre-plein et relocalisation de la déchetterie

Relocalisée sur le site du quai de Jemmapes utilisé par la DPE, la déchetterie serait remplacée par un espace déchêt/recyclerie plus intégré à l'environnement. Cette transformation doit permettre d'ouvrir les vues depuis le square de Jessaint, vers le théâtre des Bouffes du Nord et ainsi encourager les franchissements nord-sud du boulevard. Elle prend appui sur le schéma directeur des déchets qui propose que l'espace relais Jemmapes prenne plus d'importance. Si cette proposition s'inscrit en plein dans la requalification de l'espace en faveur des piétons, néanmoins, elle permet le maintien d'un service de déchetterie de proximité dans le quartier.



Le scénario 1 est envisageable très rapidement et serait une première étape vers le scénario 2, plus ambitieux, qui semble être le plus équilibré à terme pour réinstaller une promenade urbaine avec une offre nouvelle d'usages. Le scénario 2 permet de maintenir un service de collecte des déchets dans le quartier et d'y adosser une recyclerie. La réappropriation de l'espace public en faveur des piétons y est toutefois accrue grâce à la rationalisation des espaces.

« La déchetterie est un espace qui fonctionne mieux que d'autres à cet endroit. Mais ça n'est pas pour autant qu'on ne doit pas chercher à améliorer la situation. »

« On pourrait lui donner une dimension économie sociale et solidaire. »

→ Station de métro La Chapelle

La réouverture de la sortie nord du métro (étape 1) semble constituer un besoin pour tous les usagers. Sa réouverture est demandée à la RATP.

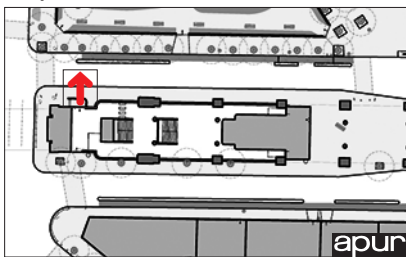
Il est également proposé de saisir la RATP dans le but d'améliorer le fonctionnement de la station de métro « La Chapelle ». Il s'agit de lancer une étude portant sur deux sujets :

- à court terme, l'ouverture de deux sorties latérales nord et sud (étape 2);
- à plus long terme, la réouverture frontale de la station (étape 3) dans l'axe des voies vers un espace piéton élargi sur le carrefour. C'est le cas notamment à Stalingrad.

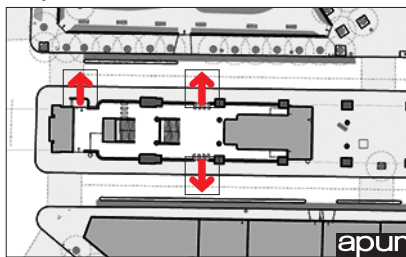
La pertinence de ces travaux serait renforcée par l'élargissement du terre-plein central sur le carrefour de la Chapelle. Il apparaît qu'il s'agit de la configuration initiale de la station, modifiée par la RATP pour y installer ses guichets.

La question de la pertinence des plantations d'alignement en bord de station, où l'espace contraint force les piétons à venir marcher jusque sur les pieds d'arbres est également posée.

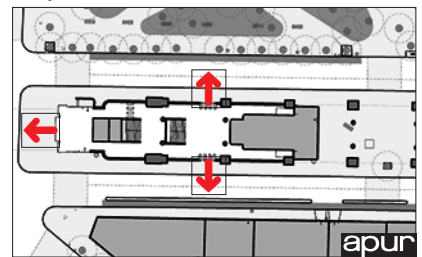
Étape 1



Étape 2



Étape 3



« Dans le 18^e, l'IUT Descartes et la halle Pajol drainent déjà des flux en direction du nord qui justifient d'autant la réouverture de la station en direction du square. »

« Les usagers du métro en viennent à éviter La Chapelle, préférant utiliser les stations en amont ou en aval. »

« Alors que la SNCF ouvre ses gares au maximum, on déplore qu'il n'y ait pas la même politique de souci du trajet « porte à porte » à la RATP. »

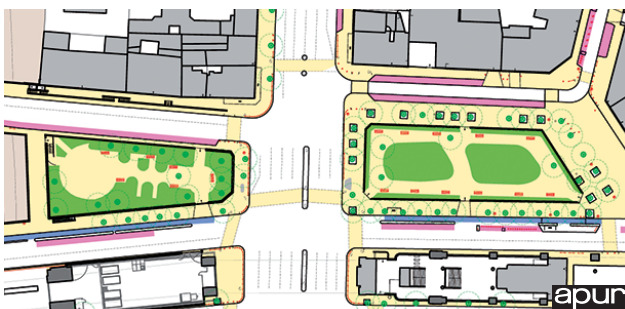
→ Squares

La requalification du square de Jessaint est souhaitable à terme. Il est proposé d'annexer la voie piétonne au jardin et d'utiliser le dénivelé afin de créer une aire de jeu pour les enfants. La présence de locaux de la DPE sous la voie, au niveau du jardin, doit néanmoins être prise en compte.

La dépose des barrières, clôtures et installations obsolètes permettrait de retrouver un espace continu et homogène, qui s'étirerait pour élargir les trottoirs et créer un aménagement confortable des traversées de la rue Marx Dormoy par les piétons.

Il s'agit de mutualiser les différents mobiliers urbains (éclairages, assises, barrières, agrès sportifs, etc.), de renforcer et diversifier la présence du végétal et d'intensifier les services écologiques de l'espace public parisien.

État actuel



Proposition à long terme



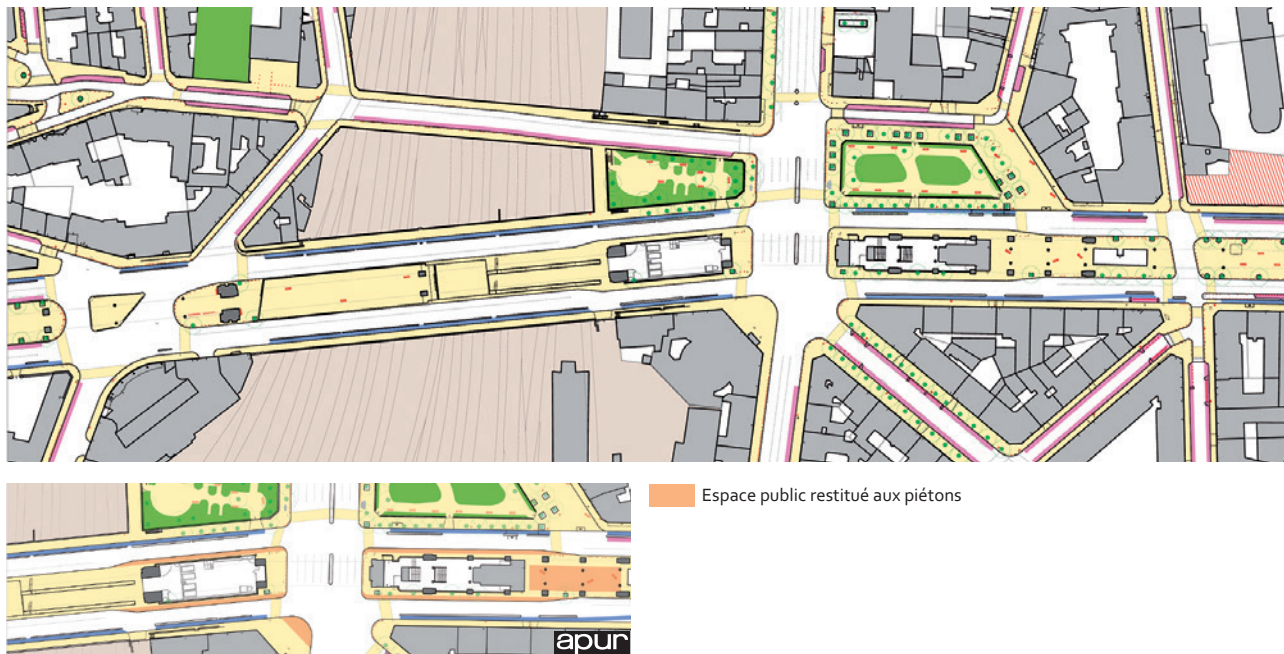
« La Chapelle est la seule place parisienne qui n'est pas une place. Il faudrait lui redonner une fonction de place. »

2.3. Aménagements : 3 scenarios

Court terme

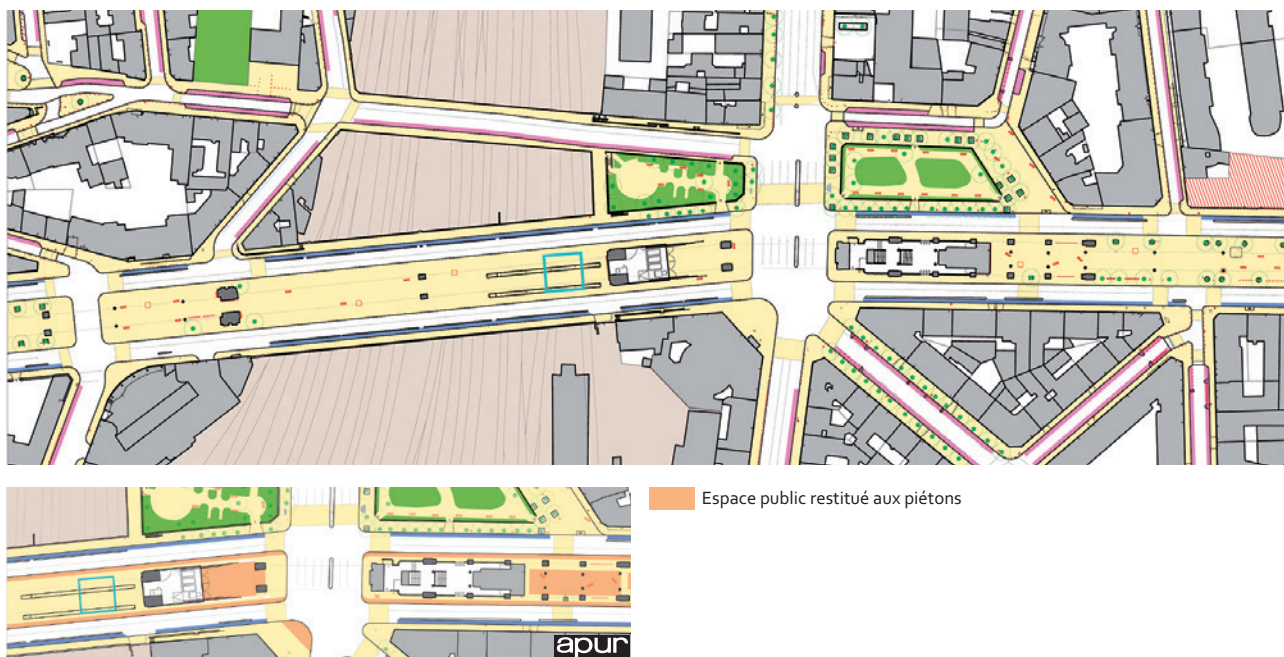
Une première étape serait d'élargir le terre-plein central au niveau du carrefour de la Chapelle, et que de créer un parvis devant le théâtre des Bouffes du Nord.

Cette variante a pour objectif de résoudre, à très court terme, les problèmes de circulation piétonne engendrés par la déchetterie et la station de métro. Elle impacte 30 places de stationnement.



Moyen terme

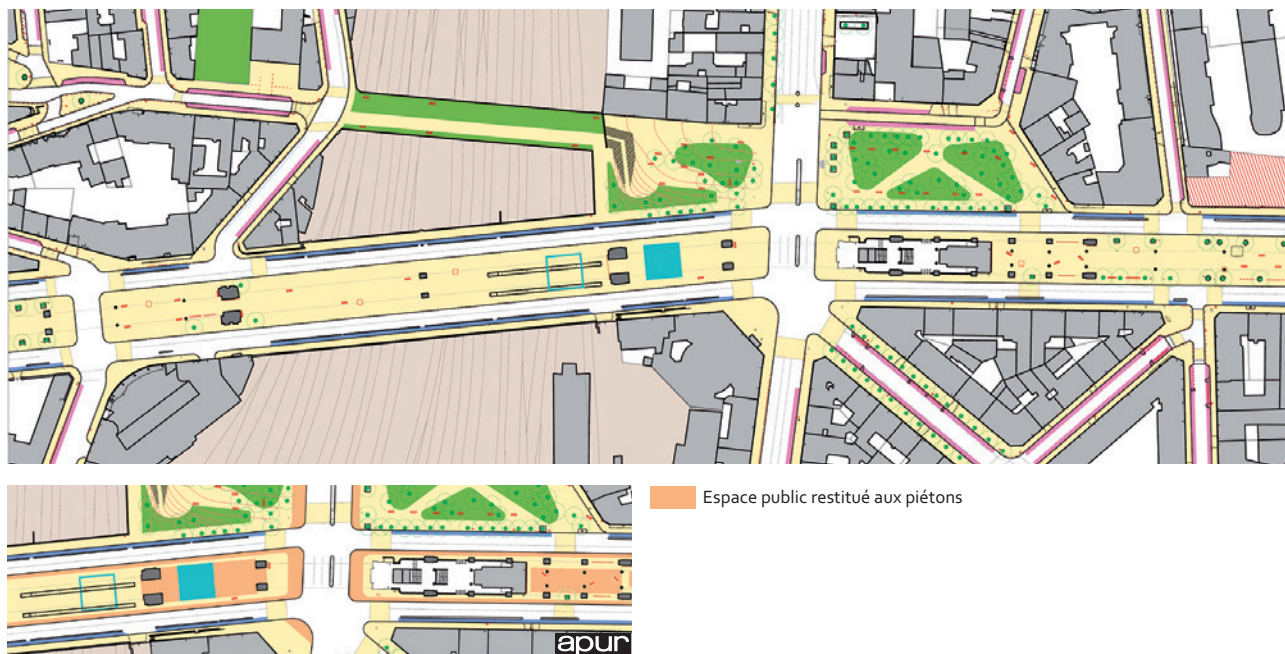
Une seconde étape comprendrait l'élargissement du terre-plein central sur l'ensemble du secteur ainsi que la transformation du carrefour Tombouctou et la suppression du carrefour Philippe de Girard. Cette variante intègre également la transformation de la déchetterie en points de collecte de proximité et la création de nouvelles sorties de métro. Elle suppose d'étudier l'impact global de l'élargissement du terre-plein central, de la suppression de carrefours trop larges ou sous utilisés (à l'image des aménagements de la place Saint-Paul dans le 4^e arr.). Trente-huit places de stationnement sont concernées.



Long terme

En complément de l'étape 2, cette variante propose le désenclavement du square de Jessaint et la création d'une place mise à niveau des pieds d'immeubles commerciaux, aujourd'hui encaissés et dégradés.

Cette variante implique la fermeture de la rue de Jessaint, la démolition de la rampe en remblai et la création d'un nouvel escalier. Le barreau de la rue de Jessaint situé au-dessus des voies de la Gare du Nord pourrait être traité en rue piétonne et aménagé pour le sport et les enfants.



3. Usages

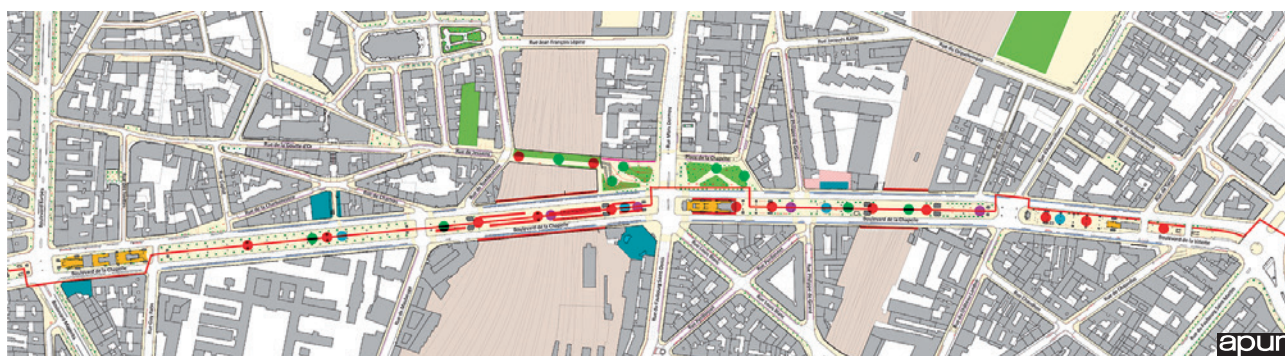
3.1. Les enjeux

Le viaduc est aujourd'hui perçu comme une frontière entre le 10^e et le 18^e arrondissement. La réflexion sur les usages doit, au contraire, permettre d'en faire une zone de rencontres.

La reconquête de l'espace public passe par des usages adaptés à la nature des espaces (dimensions, paysage, ambiance urbaine...) et des rythmes variés (permanent, soir, week-end, mercredi, vacances scolaires, été...).

-  Emprise station de métro
-  Espace piéton
-  Flux piétons importants
-  Espace vert
-  Lieu culturel
-  Usage culturel
-  Usage sportif
-  Usage commercial
-  Autre usage

Requalifier les espaces publics nécessite de prendre en compte la transformation des modes de vie urbains et leur inscription dans l'espace public. La requalification de l'espace par les usages induit de faire émerger de nouveaux usages plus qualitatifs, de permettre une réappropriation collective des espaces publics. Il s'agit ici de permettre la continuité des cheminements, le partage de l'espace et la mixité des usages ; mais aussi d'anticiper et de gérer le détournement des aménagements et du mobilier. Dans ce cadre, il est préconisé de ne rien installer de trop figé. Tout nouvel équipement doit être modulable, adaptable et réversible, en fonction de la qualité de son appropriation.



Un prolongement de la concertation (en lien avec l'équipe de développement local de la DDCT et le réseau associatif) doit permettre d'affiner la programmation et la localisation des nouveaux usages sur le terre-plein central, autour de différents objectifs.

Il s'agit de repenser les usages de la rue et d'encourager les appropriations par les habitants, via des initiatives citoyennes et/ou associatives qui renforcent l'animation et la vie de quartier (jardinage, fêtes, repas, lectures...).

Il est proposé de faciliter l'occupation et l'appropriation de l'espace public par les femmes grâce à des actions participatives (danse, street art, foot féminin...). Pour une plus grande mixité dans l'espace public, l'installation d'un ou plusieurs conteneurs type ZZZ sur l'espace Eurovia pourraient accueillir des associations.

-  Emprise station de métro
-  Espace piéton
-  Flux piétons importants
-  Flux piétons faibles
-  Espace vert

Il s'agit aussi de désencombrer l'espace, sans en tarir l'activité. Les usages présentés sont parfois du vide ou de l'occupation temporaire et légère. L'aménagement de l'espace public et l'élargissement du terre-plein doivent permettre un cheminement piéton plus confortable.



3.2. Les usages récurrents

La culture

Les installations culturelles doivent être éphémères, ou résister aux dégradations.

Sous l'ouvrage, le street art semble être l'un des meilleurs moyens de réappropriation de l'espace.

Une animation sonore, dans le cadre de street dance par exemple, devra prendre en compte la question du bruit dû aux passages du métro. Cependant, il est proposé d'aménagement des piliers du métro au droit de la rue de Tombouctou en site de street dance grâce à la pose de miroirs.

Faute de place sur l'espace public, les principales actions culturelles se déroulent au sein des murs de l'espace Barbara, du Louxor, des Bouffes du Nord, etc. Le lancement d'un appel à idées est proposé pour une exposition photographique sur les grilles du faisceau ferroviaire.

Le Street art :

« Constitue une des rares activités qui profitera de l'abri fourni par le viaduc et qui s'accommodera facilement des contraintes du lieu. »

« L'idée d'une coulée graphique au sol est évoquée par les habitants. »

« Des artistes prendront possession du lieu plus facilement que les enfants. »

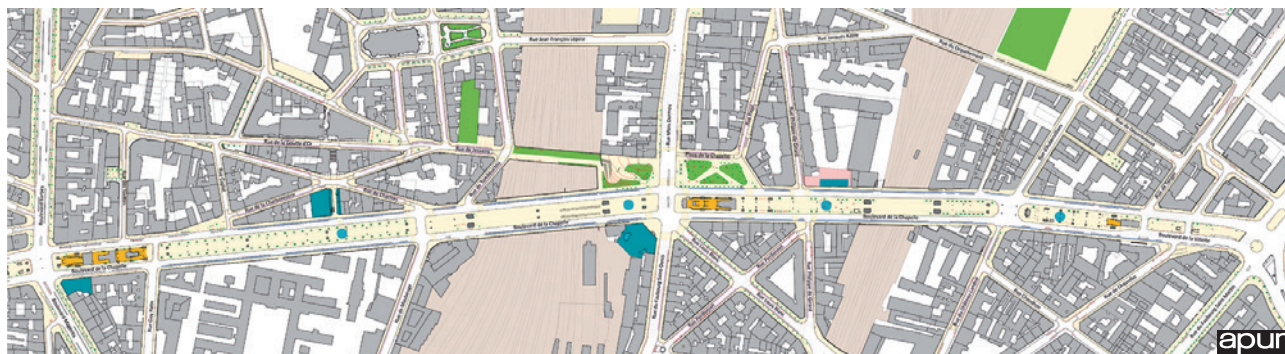
« Renforce l'attractivité par une activité urbaine jeune et moderne. »

« Le Street art est exploré par des ateliers du centre d'animation. Un espace d'expression pourrait voir le jour juste en face. »

« Le passage des trains sur les voies est un spectacle pour les enfants. Il faudrait toujours laisser des espaces libres pour garder une vue sur les voies. »

Les points bleus sur le plan marquent des propositions d'implantation de lieux de culture sur un espace public maintenant dégagé.

- Emprise station de métro
- Espace piéton
- Espace vert
- Lieu culturel
- Usage culturel



© Apur — David Boureau



© Apur

« Envisager la création d'un parcours sportif urbain polyvalent incluant un marquage au sol et des agrès sportifs. Il pourrait être modulable ou démontable en fonction de la période de l'année. »

« L'escalade est recherchée, notamment par les écoles qui éprouvent des difficultés à rejoindre les gymnases. »

« Aujourd'hui le sport s'accompagne de musique, d'une Zone Wi-Fi, de bornes interactives ou de prises électriques. Et bien sûr de fontaines à eau. »

« Le sport pour tous : fitness 3^e âge (jardin Curial 19^e arr.), parcours sportif pour familles (pelouse d'Auteuil), handicap, enfants, cyclistes (pistes cyclables, circuits). »

Le sport et les jeux

Sous le métro aérien, deux cages de sport ont été condamnées pour éviter leur squat. Cependant, la demande en infrastructures sportives est forte dans ce quartier jeune. Au cœur des évolutions des pratiques et des usages dans l'espace public, le sport gagne les rues de Paris (rollers, joggers, street workout, skaters, urban training, bike polo, foot de rue, basket de rue, golf de rue...). Les cages de sport seront supprimées afin d'installer un mobilier multi-usages plus traversant. À ce titre, des parcours sportifs métropolitains susceptibles de mieux connecter les équipements sportifs sont étudiés par le SG et l'Apur. Dans le quartier, un parcours sportif facilité emmènerait les sportifs jusqu'à Éole, La Villette, les Buttes Chaumont, etc.

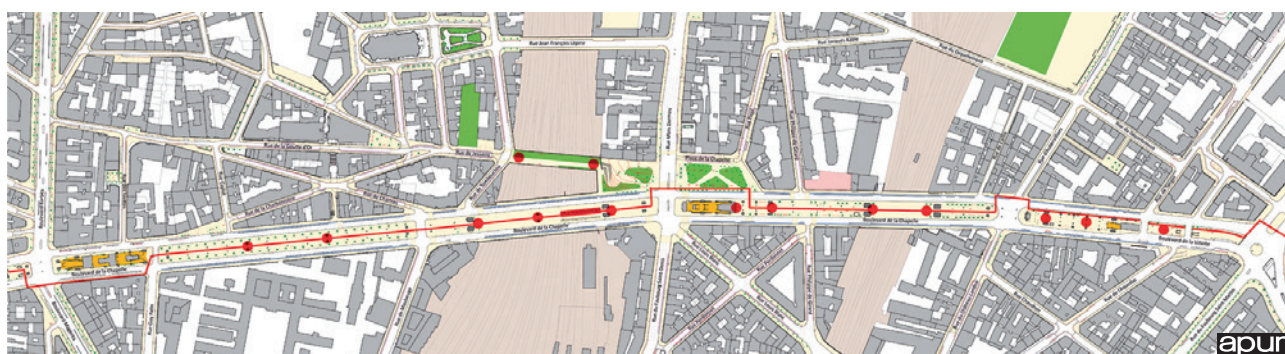
Du nord au sud et d'est en ouest, des aménagements légers (agrès, city stades) et espacés connecteront Paris à la métropole, et accueilleront un public plus mixte, en écho au projet de rues sportives porté par la maire de Paris. Des installations temporaires et modifiables semblent nécessaires en raison du risque de détournement des usages. La Ville étudie avec la DJS l'installation d'agrès démontables.

Il est préconisé d'aménager un mur d'escalade sur le mur est de la station de métro et de transformer le site Eurovia en espace mixte, qui prendrait appui sur les poutres existantes pour accueillir des sports de glisse.

Enfin, des structures modulables pourraient se marier avec des formes particulières d'arts de rues.

- Emprise station de métro
- Espace piéton
- Flux piétons importants
- Espace vert
- Usage sportif

En rouge sur le plan sont matérialisés à la fois le parcours sportif proposé pour rallier de grands équipements parisiens, et aussi quelques agrès disposés ponctuellement sur le parcours.

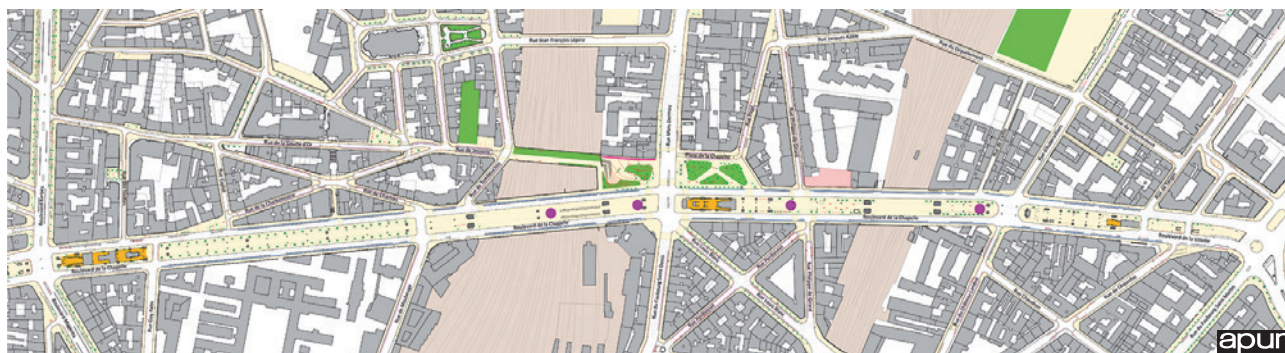


Les commerces et activités

Les différents ateliers ont permis de proposer une diversification de la gamme des commerces par des alternatives temporaires et modulables. En fonction des saisons, un primeur, et/ou un fleuriste pourraient s'installer sur le boulevard. Il s'agirait aussi d'améliorer l'offre en termes de restauration. Le but étant d'encourager l'installation d'activités et commerces en lien avec la spécificité du quartier.

Aux principaux carrefours, l'installation de commerces de type food truck notamment est préconisé. En ce qui concerne le point rose sur l'espace Eurovia, il s'agit d'un commerce implanté de manière volontariste afin d'inciter le passage à cet endroit. Une fois l'espace et la vue dégagés, il sera plus confortable de s'arrêter devant ces points de ventes. Aujourd'hui, le principal commerce du carrefour de la Chapelle est un kiosque à journaux assez inconfortable. Il gêne les flux, déjà contraints par un trottoir étroit qui accueille les stands des vendeurs à la sauvette.

- Emprise station de métro
- Espace piéton
- Espace vert
- Usage commercial



Commerces de rue

Conteneurs ZZZ, food trucks ou encore Nagacyclo, une initiative des jeunes du quartier qui se veut solidaire, sont évoqués. La population est attachée à un certain type de cuisine de rue, qui n'est pas forcément de la malbouffe et la mairie de Paris ouvre de nouvelles concessions pour les camions ambulants.



Commerces en pieds d'immeubles

La DDCT est en convention avec les bailleurs sociaux de ce quartier Politique de la ville. L'installation des commerces en pieds d'immeubles y est facilitée et des tarifs préférentiels sont accordés aux associations. De plus, le 18^e arrondissement tient une commission « pieds d'immeubles » dans laquelle la DDCT peut négocier les attributions, avant la validation par la mairie. Grâce à son action auprès du bailleur social qui loue les locaux, la DDCT a contribué à l'installation d'un restaurant, épicerie et caviste : Le Terroir des gourmets, situé boulevard de la Chapelle. Un nouveau lieu qualitatif, qui fonctionne bien.

Il existe une base de données sur les locaux en pieds d'immeubles chez bailleurs sociaux. Il pourrait être intéressant de dresser la liste des pieds d'immeubles vacants afin de proposer une nouvelle commercialité sur le boulevard de la Chapelle.

Les pouvoirs publics ont beaucoup moins de marge manœuvre quant au choix du type de commerce lors d'une implantation dans le parc privé. C'est le problème que risquent de rencontrer les pieds d'immeubles du futur square de Jessaint réaménagé.

Le théâtre des Bouffes du Nord pourrait étudier le développement de son activité de café et bistrot. Dans ce cadre, il sollicite l'appui des pouvoirs publics pour mieux connaître la population du quartier et faire une étude de marché afin d'attirer au-delà du public du théâtre. Il s'agirait éventuellement d'installer une terrasse et d'ouvrir en journée.

Les usages temporaires

Exploiter le potentiel de l'espace reconquis pour renforcer l'animation du quartier. L'occupation de l'espace par tout type d'installation temporaire est intéressante, à condition qu'elle soit bien calibrée. Il est proposé l'installation d'un ou deux containers de type ZZZ sur l'espace Eurovia pour une occupation associative.

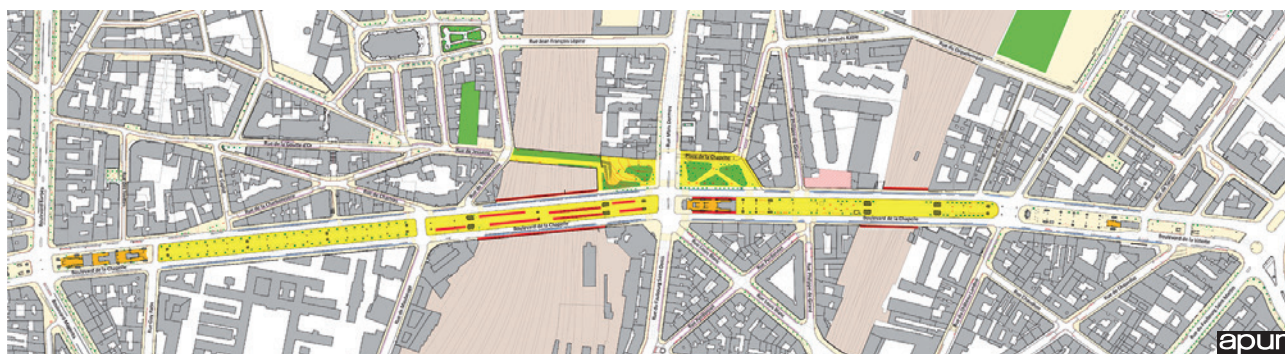
Si aujourd'hui, les usages temporaires de l'espace public sont très difficiles à cause de l'encombrement, les fêtes de quartier, parking Day, des expositions photos, ou encore la fête de Ganesh pourront facilement s'approprier l'espace public réaménagé. En jaune, la surface désencombrée pourra accueillir ces événements qui peinent à trouver un lieu d'expression. L'EDL la Chapelle l'assure, les associations investiront les lieux cet été dès que la place leur sera dégagée.

- Emprise station de métro
- Espace piéton
- Espace public à investir
- Linéaire d'exposition temporaire à valoriser ou créer
- Espace vert

« Des activités en prises avec le territoire pourraient être aménagées. Chaque fois, les services de la ville seraient associés à la population locale. Encadrées, ces activités seraient plus sûres pour les enfants. »

« Un atelier vélo jumelé à la piste cyclable. »

« Un espace vert support d'un atelier de rempotage des plantes pour petits et grands. »



Conclusion

La méthode de l'atelier a permis de collecter les avis de chacun et de construire un récit partagé de l'espace.

Le diagnostic a montré les forces de cet espace : situation stratégique dans le quartier, proximité d'équipements d'échelle métropolitaine, intérêt architectural (viaduc du métro) et paysager du lieu (faisceau ferroviaire).

Il a montré aussi ses failles importantes : encombrement et fragmentation, coupure urbaine entre Nord et Sud, mésusages et non mixité des usages, points noirs cristallisant les difficultés de circulation et les dégradations.

À l'issue des travaux en atelier, un ensemble de propositions a pu être dégagé, dont le déploiement pourrait être progressif. Il permettrait dans un premier temps une amélioration rapide de la situation des habitants, puis, dans un second temps, engagerait l'évolution du boulevard et ses abords vers une promenade urbaine.

Les propositions peuvent être rassemblées autour des principaux sujets identifiés au cours de l'atelier :

1. Actions de cours terme

Aménagements de voirie en accord avec la DVD

- élargissement du terre-plein central de 2 x 1,80 m de la rue de Tombouctou à la rue d'Aubervilliers, par la suppression de la bande de stationnement. Cela permettra d'améliorer sensiblement la circulation piétonne autour de la déchetterie et de la station de métro ;
- transformation du trottoir à l'angle des Bouffes du Nord en vue de la création d'un parvis devant le théâtre.

Espace Eurovia

- dépose du grillage et des barrières croix de Saint-André ;
- construction entre le site Eurovia et la déchetterie d'un mur étanche doté d'un caniveau à sa base ;
- organisation du déménagement des migrants en lien avec les services sociaux de la ville et les associations concernées ;
- réinstallation éventuelle des barrières croix de Saint-André si leur suppression révèle après 3 mois un risque pour la sécurité des piétons.

Désencombrement de l'espace public

- en accord avec la DJS, suppression sans délai des deux cages de sports les plus dégradées de part et d'autre de la rue de Philippe de Girard et remise à niveau du sol, en continuité avec le terre-plein ;
- avec l'accord de principe de la DPE, étude de la transformation de la déchetterie actuelle (CVAE) en espace propreté de proximité, avec transformation du terrain relais de la DPE quai de Jemmapes en déchetterie (CVAE).

Station de métro La Chapelle

- saisir la RATP sans délai de la réouverture de la sortie Nord du métro.

Prolongement de la concertation (en lien avec l'équipe de développement local de la DDCT et le réseau associatif) pour arrêter la programmation et la localisation des nouveaux usages sur le terre-plein central, autour des objectifs suivants

- encourager des initiatives citoyennes et/ou associatives pour faciliter l'occupation de l'espace public par les femmes (association Genre et Ville etc.) et renforcer l'animation et la vie de quartier (jardinage, fêtes, repas, lecture...);
- faciliter l'appropriation de l'espace public par les femmes par des actions participatives (danse, street art, foot féminin);
- installation d'un ou plusieurs containers de type ZZZ sur l'espace Eurovia avec occupation associative, notamment agissant pour la place des femmes dans l'espace public;
- lancement d'un appel à idées pour une ou plusieurs expositions photographiques sur les grilles des faisceaux ferroviaires nord et est;
- création d'un parcours sportif urbain polyvalent.

2. Études complémentaires

Avec l'accord de la DVD et sous sa direction, engager l'étude d'un schéma de circulation global du quartier et de la place de la Chapelle en lien avec la Préfecture de Police, la RATP (bus) et le commissariat du quartier intégrant les problématiques suivantes

- suppression de la bande de stationnement sur le boulevard de la Chapelle;
- hypothèse de suppression d'une file de circulation sur le Boulevard de la Chapelle avec élargissement des trottoirs nord et sud d'1 m;
- réaménagement du carrefour de la Chapelle par la suppression d'une file de circulation ou le passage à 2x2 voies du carrefour;
- fermeture à la circulation de la rue de Jessaint et de la rue Pajol au droit de la place de la Chapelle;
- reconfiguration du carrefour Tombouctou-Barbès tel que proposé par la DVD dans une récente étude interne;
- suppression du carrefour rue Philippe de Girard/Boulevard de la Chapelle;
- étude d'un éventuel déplacement de l'actuelle piste cyclable latérale sur le terre-plein.

Étude pour l'amélioration du fonctionnement de la station de métro « La Chapelle »

- saisir la RATP pour le lancement d'une étude portant sur deux sujets :
 - à court terme, ouverture de deux sorties latérales nord et sud;
 - à plus long terme, réouverture frontale de la station.

Cette étude aurait pour finalité de faire évoluer à plus long terme le boulevard de la Chapelle (le carrefour, le terre-plein et les trottoirs latéraux) en un axe accueillant une promenade urbaine dans le prolongement des boulevards Rochechouart et de Clichy; et en une place plus accueillante pour les piétons et l'amélioration des usages par quelques actions fortes à étudier précisément :

- suppression du tronçon de la rue de Jessaint entre la rue Marx Dormoy et le faisceau ferré pour retrouver une continuité entre la façade commerciale au nord et le au sud remis à plat;
- amplification des zones dédiées au piéton et aux usages nouveaux;
- transformation de la rue de Jessaint en rue sportive ou en rue végétale;
- amélioration du confort d'usage sur le terre-plein et les trottoirs latéraux.

Cet ensemble de dispositions permettrait une amélioration rapide de la situation des habitants, amorcerait une évolution du secteur vers une promenade urbaine et préparerait des aménagements de long terme.

Annexes

Compte rendu du 1 ^{er} atelier (13 janvier 2015).....	34
Compte rendu du 2 ^e atelier (16 février 2015).....	38
Compte rendu du 3 ^e atelier (16 mars 2015)	42
Extrait des travaux des étudiants de l'école Boulle.....	50
Extrait des travaux des étudiants de l'EIVP	54

Les espaces sous le métro aérien de Barbès à Stalingrad

Compte rendu de l'atelier de travail du 13 janvier 2015

21 janvier 2015

Participants :

Secrétariat Général de la ville de Paris : **Nicolas Roy, Ludovic Piron-Palliser**
APUR : **Renaud Paque, Mehmed Meziani, Yann-Fanch Vauléon, Ismaël Bourennane**
DVD : **Jean-Jacques Erlichman, Daniel Monello, Laurence Daudé**
Mairie du IX^e : **Sébastien Dulermo, Bruno Bernard**
Mairie du X^e : **Paul Simondon, Nicolas Vignot, Elise Fajgeles**
Mairie du XVIII^e : **Didier Vallet**
Conseil de quartier : **Jean-Pierre Leroux**
Action Barbès : **Elisabeth Carteron**
DDCT La Chapelle : **Marc Laucanie, Céline Gorin**
DPE : **Mélanie Jeannot**

Contexte :

L'espace situé sous l'ouvrage du métro aérien entre les stations Barbès et Stalingrad, concentre de nombreuses difficultés sur un espace public pourtant large et non démuné de qualités. Cet axe urbain est devenu une frontière, un espace morcelé, ponctué de clôtures, d'installations condamnées et d'usages marginaux.

Dans l'objectif d'une reconquête de l'espace public par les riverains et les promeneurs, la séquence « Tombouctou—Philippe de Girard » est au centre des attentions.

La mise en place d'un atelier associant mairies d'arrondissement, conseils de quartier, associations, directions de la ville et organismes concernés a été demandé par le Secrétaire Général de la Ville de Paris lors du comité de pilotage du 20 novembre. Cet atelier est piloté par le secrétariat Général et l'Atelier Parisien d'Urbanisme (Apur).

Il devra faire émerger des propositions d'action à court terme compatibles avec une vision du quartier à long terme et présenter des solutions concrètes dès le mois d'avril lors d'un nouveau comité de pilotage.

Ce compte-rendu restitue les éléments qui ont émergé lors de la première réunion de cet atelier.

Déroulement :

L'atelier s'est articulé en deux temps :

- Une marche exploratoire a d'abord permis de cerner les principales qualités, enjeux et dysfonctionnements du site.
- Une séance en salle est ensuite introduite par une présentation de l'APUR rappelant les principales thématiques et lieux singuliers, suivi d'une présentation par la DVD et la DPE des aménagements envisagés sur l'espace dit « Eurovia ». Deux groupes de travail sont alors constitués pour débattre et faire émerger les premières pistes d'action.

La synthèse des deux groupes a permis de dégager sept axes de travail principaux, mêlant à la fois des actions de court terme et une vision à long terme pour une réappropriation de cet axe.

Les 7 « axes de travail »

1. Le site Eurovia

Sur le pont qui enjambe les faisceaux de la Gare du Nord, deux longues poutres de béton, nécessaires à l'ouvrage, produisent un espace atypique et difficilement aménageable. Le site fut un temps un espace de stockage de matériaux exploité par l'entreprise Eurovia. Il est aujourd'hui occupé par un campement d'une centaine de migrants majoritairement Erythréens. Après deux incendies ayant bloqué le trafic sur la ligne 2 du métro et au vu des questions de salubrité publique posées par la présence de ce campement, il devient prioritaire d'agir pour une plus grande diversité des usages sur ce site. Si la disparition totale du camp à court terme ne semble pas réaliste, elle est souhaitée à long terme. L'accompagnement des migrants devra être mis en place avant toute intervention. L'association Emmaüs sera sollicitée à cette fin par la Mairie du XVIII^e en lien avec la Mairie de Paris.

L'intervention proposée en décembre par la DVD consiste à retirer les clôtures, déplacer les barrières et combler l'espace entre les deux poutres par un platelage en béton armé léger.

Les aménagements prévus par DPE prévoient quant à eux l'installation de toilettes mobiles et la construction d'un mur étanche doté d'un caniveau à sa base pour détourner de la déchetterie les écoulements d'urine et améliorer la situation des agents de la déchetterie.

- La proposition de la DVD a fait l'objet de débats au sein des deux groupes de travail. Si la dépose des clôtures est unanimement souhaitée, le déplacement des barrières et le comblement de l'espace entre poutres posent question. Les deux groupes appellent à approfondir la réflexion sur ce site. Il a été proposé que la suppression des barrières ne soit pas directement suivie de leur réinstallation, voire de leur suppression partielle. Ce délai permettra de juger du réel besoin de ces barrières en termes de sécurité routière.
- Il est proposé de vérifier la pertinence du comblement de l'intervalle entre les poutres de béton par un platelage, car l'étalement du campement ces derniers mois a changé la donne. S'il devait être réalisé, les groupes de travail s'accordent à dire que c'est une solution qui doit être réversible : les poutres pourraient à terme être intégrées dans la promenade de différentes façons, en s'appuyant sur elles pour différents usages. Sont cités pour exemple les travaux des étudiants de l'École Boule, menés sur ce site en 2014. Ils seront présentés sous condition d'autorisation par l'école Boule lors de la prochaine réunion de l'atelier.

2. La déchetterie Jessaint

La déchetterie située sous le métro aérien, en vis-à-vis de la station La Chapelle est un CVAE (Centre de Valorisation et d'Apport des Encombrants). Son accès par le boulevard de la Chapelle, face au square Jessaint, est réservé aux particuliers résidant à Paris. Ils peuvent y déposer déblais et gravats inertes, ferrailles et métaux non ferreux, bois, objets encombrants, déchets d'équipements électriques et électroniques et tubes fluorescents.

La déchetterie occupe toute la largeur du terre-plein central. Elle présente un mur aveugle et sans qualité particulière sur le carrefour de la Chapelle et des clôtures métalliques partiellement végétalisées sur ses trois autres faces.

- Les deux groupes de travail s'accordent sur la nécessité d'une déchetterie sur le secteur ainsi que sur le fait qu'elle représente aujourd'hui un des nœuds importants sur cet axe.
- La relocalisation de la déchetterie à proximité, sa transformation en ressourcerie et le traitement de ses façades sont des hypothèses évoquées, de même que l'élargissement des trottoirs et la création de parcours piétons confortables.

3. Le carrefour La Chapelle/ Marx Dormoy

Ce croisement est l'un des plus densément circulés du secteur, drainant des flux importants de véhicules venant de la Porte de la Chapelle, notamment lorsqu'il s'agit de s'engager à gauche, ce qui provoque l'engorgement du carrefour aux heures de pointe et le samedi. Les traversées piétonnes sont d'autant plus complexes que les trottoirs sont étroits, les voiries larges et les flux denses.

- Il a été évoqué les travaux d'apaisement du carrefour Barbès comme un exemple pouvant s'adapter ici. D'après la DVD, la préfecture a déjà donné un avis négatif en ce qui concerne la réduction du nombre de files dédiées à la voiture à cet endroit.
- Une base de réflexion pourrait être fournie par le travail des élèves de l'EIVP pour mieux articuler les différents modes de déplacement entre eux et retrouver des espaces confortables pour les piétons. Ce travail pourrait être présenté lors de la prochaine réunion de l'atelier

4. Les squares

Au nord du boulevard de la Chapelle, de part et d'autre de la rue Marx Dormoy, deux squares se font face, à l'est le square Louise de Marillac et à l'ouest le square de Jessaint.

Le square Louise de Marillac a été récemment réaménagé. Il semble jouir d'une fréquentation mixte. La piétonisation de la rue dite de la place de la Chapelle à l'est du square participe de cette transformation. Le square de Jessaint est quant à lui encaissé et peu fréquenté par les familles. La voie piétonne longeant le faisceau ferré à l'ouest du jardin est peu emprunté, hormis par la vente à la sauvette et le marché des biffins.

- L'isolement du square Jessaint, les usages de la ruelle piétonne adjacente, la faible fréquentation de la rue de Jessaint et l'encaissement des commerces en pied d'immeuble sur cette voie ont fait l'objet de plusieurs discussions.
- La requalification du square semble une évidence. Il a notamment été proposé d'annexer la voie piétonne au jardin et d'utiliser le dénivelé afin de créer une aire de jeu pour les enfants. La présence de locaux de la DPE sous la voie, au niveau du jardin, est rappelée. L'élargissement des trottoirs et un aménagement confortable des traversées de la rue Marx Dormoy par les piétons sont évoqués. La très faible présence du végétal sur le site et aux alentours est également citée.

5. La station de métro La Chapelle

La station La Chapelle totalise en 2013 6,5 millions d'entrants (voyageurs provenant de la voie publique) (*source : data.ratp.fr*). Située sur le carrefour La Chapelle – Marx Dormoy, la station présentait un hall ouvert de part et d'autre (sortie nord et sortie sud). Le hall était fréquemment utilisé par les piétons comme un « raccourci » permettant de traverser le boulevard sans contourner la station. La RATP a condamné la sortie nord, pour s'affranchir de cette nuisance et retrouver la pleine gestion de son hall.

L'étroitesse des trottoirs au niveau des sorties de métro et la fermeture de l'accès nord contraignent les flux piétons, rendant l'accès au métro et la traversée du boulevard fortement inconfortable.

- La création d'une sortie de métro en bout de station, au niveau du centre d'animation, dans l'axe du terre-plein offrirait une liaison plus fluide vers la Halle Pajol et l'est du site.
- L'élargissement des trottoirs faciliterait les flux.
- La question de la pertinence des plantations d'alignement en bord de station (espace contraint, forte sollicitation par les piétons...) est également posée.

6. Les cheminements piétons et l'encombrement de l'espace

La largeur des trottoirs en rives du boulevard, l'encombrement et le morcèlement du terre-plein central et les franchissements complexes de la voirie ne favorisent pas les déplacements piétons, qu'ils soient locaux (commerces et services de proximité), transversaux (liaisons nord-sud) ou de promenade, sur l'axe est-ouest.

La question des flux piétons est apparu comme l'un des points centraux de cette étude, qu'il s'agisse de constituer une promenade urbaine de Barbès à Stalingrad (proposition portée par l'association Action-Barbès), de renforcer les liaisons avec les équipements riverains (Théâtre des Bouffes du Nord, 104, Halle Pajol, etc) ou d'améliorer les conditions d'accès aux transports en commun.

- L'élargissement des trottoirs ou du terre-plein central est évoqué, en utilisant par exemple l'espace dédié au stationnement.
- L'élargissement du trottoir au droit du théâtre des bouffes du Nord est souhaité
- Le désencombrement du terre-plein est également ciblé comme une action prioritaire.

7. Les usages

Les dimensions, le positionnement et la structure de cet espace font de cet espace sous ouvrage un axe majeur pour reconsidérer l'occupation et la répartition des usages permanents et temporaires, qu'ils soient locaux ou qu'ils rayonnent au-delà du quartier.

Les terrains de sports collectifs, bien que très aérés au départ, cloisonnent l'espace et fonctionnent comme des enclaves, entourées de barrières.

- Les différents acteurs autour de la table semblent d'accord pour restituer au lieu sa vocation sportive car la demande en équipements y est forte.
- La réouverture et le nettoyage d'un terrain de sport, dans un premier temps, pour voir si les jeunes se le réapproprient, est évoquée.
- A terme les terrains pourraient être remplacés par d'autres équipements sportifs moins consommateurs d'espaces : blocs d'escalade, agrès de musculation, terrains multi-usages végétalisés et traversant, par exemple.

Au terme de la réunion, il est convenu que la seconde réunion sera consacrée à l'examen de premières pistes de solutions développées par l'Apur en lien avec la DVD sur cette base. Cette réunion se tiendra le 16 février prochain à 18h.

Les espaces sous le métro aérien de Barbès à Stalingrad

Compte rendu de l'atelier de travail du 16 février 2015

17 février 2015

Participants :

Secrétariat Général de la ville de Paris :

Nicolas Roy, Ludovic Piron-Palliser

APUR : Renaud Paque, Yann-Fanch

Vauléon, Ismaël Bourennane

DVD : Laurence Daude, Daniel Monello

Cabinet de Dominique Versini : Pamela Carzoli

Mairie du X^e : Rémi Feraud, Paul Simondon, Nicolas Vignot

Mairie du XVIII^e : Michel Neyreneuf, Félix Beppo, Rodrigue Zampasi-Bau, Bocar Diallo

Mairie du XIX^e : Frédéric Siré

EIVP : Laurent Ducourtieux, Florence

Jaquinod, Emmanuel Adler, Aude Eydacker,

Hugo How-Choong, Mohamed Rida

Jaoujane, Alexandre Prigent, Bastien

Augustin, Marie Bocquentin, Aurore Prats

DDCT La Chapelle : Céline Gorin

DPE XVIII^e : Mélanie Jeannot

DJS : Patrick Bayle

RATP : Didier Perret

Conseils de quartiers : Bénédicte Baron,

Sylvie Fouillet, Véronique Fevre, Frédéric

Héran, Christiane Izel, Gulnar Amengual

Action Barbès : Elisabeth Carteron

Amis du Louxor : Nicole Jacques-Lefevre

Compte-rendu - Atelier n°2

Présentation des premiers principes d'aménagement sur la section Tombouctou / P. de Girard.

Déroulement

La réunion s'est articulée en deux temps :

- Présentation des travaux des élèves de l'EIVP sur le carrefour de La Chapelle, suivie de la présentation par l'APUR des principes d'aménagement, basés sur les réflexions du premier atelier.
- Un débat riche autour de différents axes a suivi, grâce aux nombreux participants qui ont su faire rebondir les questions et trouver différents éléments de réponses.

7 « axes de travail »

1. Le trafic routier est ressorti comme un des enjeux majeurs sur le site.

➤ Plan de circulation

- Les habitants veulent diminuer le trafic dans le quartier qui accueille de nombreux flux piétons autour de 2 écoles et un lycée.
- La mairie du XVIII^e insiste pour changer le plan de circulation dans les X^e et XVIII^e arrondissements.
- À proximité du site, la zone 30 Louis Blanc Aqueduc est la pire de Paris avec 20 000 véhicules/jour qui la traversent, comme le souligne le conseil de quartier. Une proposition formulée par les habitants a été envoyée à la DVD, qui l'étudiera en lien avec la STV du Xe.

➤ Carrefour de La Chapelle : Axe Marx Dormoy / Bd de La Chapelle

- Les modifications proposées sur l'axe doivent être vues avec la préfecture. Le SG invitera la préfecture de police lors de la prochaine réunion pour discuter du changement de sens ou de la réduction du nombre de voies sur la rue Marx Dormoy.
- Les embouteillages sont encore plus insupportables pour les riverains comme pour les automobilistes depuis que la rue Philippe de Girard a changé de sens. Il est proposé de réfléchir à d'autres itinéraires, d'autres temps de feux.
- **Croisement Tombouctou**
 - La mairie du XVIII^e attend depuis longtemps le changement du carrefour Tombouctou.
 - Action Barbès propose un aménagement qui semble correspondre à une proposition de l'APUR. Le document est remis à la DVD. Il propose une continuité du terre-plein.
Action Barbès rappelle aussi le problème du marché et regrette qu'il ne soit pas intégré au secteur d'étude.
 - La DVD travaille déjà sur ce sujet. Daniel Monello précise qu'un ancien projet d'aménagement plus qualitatif est repris et en cours d'étude.
- **Proposition de fermeture de la rue et du pont de Jessaint.**
Les contributions sont apportées par M. Neyreneuf, adjoint à l'urbanisme du XVIII^e. Il soulève deux obstacles à prendre en compte pour la fermeture de la rue Jessaint :
 - Passage du bus 302.
 - Passage de la police pour le commissariat de la Goutte d'or.
 - M.N. pose également la question de la possibilité d'installer des jeux ou une rue aux enfants sur un pont.
- **Stationnement**
 - L'idée de retirer 30 places de stationnement autour du carrefour afin de fluidifier les déplacements est bien accueillie par l'ensemble des parties.
 - Le problème de stationnement des autocars de tourisme est soulevé. Ils n'ont pas la place de se garer dans la rue de Maubeuge et stationnent sur le pont Saint-Ange. Pour ne pas aggraver la situation, la suppression de plus de places de stationnement doit considérer la place des autocars. L'APUR rappelle qu'une réflexion plus globale au sujet des autocars est engagée par ailleurs.

2. L'espace piéton

- **Élargissement du terre-plein central ou du trottoir ?**
 - L'élargissement du trottoir au droit du théâtre des bouffes du Nord est souhaité par tous.
 - Plusieurs habitants rappellent que les usages sur le trottoir sont nombreux et problématiques sur des trottoirs étroits (3mètres). Les populations tamoul, sri-lankaise et indienne passent beaucoup de temps dehors, devant les commerces. Ils posent la question de l'élargissement des trottoirs.
- **La piste cyclable**
 - Les habitants suggèrent de déplacer la piste cyclable au milieu du terre-plein car ils se sentent à l'étroit sur le trottoir. Les cyclistes supporteront le bruit du métro, surtout s'ils peuvent pédaler à l'abri de la pluie.
 - Ils proposent d'occuper l'espace avec des rollers, des vélos et des joggers.
 - Selon eux, une piste cyclable à deux sens fonctionnerait mieux que deux pistes en sens unique.
 - La station Vélib' du square Louise de Marillac ne permet pas de partir directement vers l'Est. Les cyclistes sont obligés de prendre la piste en sens interdit sur quelques mètres.
- **Désencombrer**
 - Il y a consensus sur le besoin de vider l'espace. Mais il est important de trouver des usages (objet de la prochaine réunion).

- Mise en garde de la part de la mairie du XIX^e sur ce qu'il s'est déjà passé à Belleville. Le boulevard de la Villette, vidé de ses places de stationnement, a vu s'installer la prostitution.

3. La déchetterie

- L'évolution de la déchetterie permettrait de partager l'espace avec les piétons et d'ouvrir la perspective Nord/Sud entre Jessaint et les Bouffes du Nord.
 - La proposition de l'APUR de réduire l'emprise de la déchetterie est bien accueillie mais la DPE émet des réserves, notamment sur le déplacement du compacteur et rappelle l'importance de cet équipement.
 - Pour la DVD, la déchetterie est un espace qui fonctionne mieux que d'autres à cet endroit. Ce n'est pas pour autant qu'on ne doit pas chercher à améliorer la situation.
 - Attention aussi à l'idée de l'EIVP de retirer des grilles au niveau du square de Jessaint, à cause de la présence du local DPE.
- D'autres évolutions de la déchetterie sont énoncées.
 - Recyclerie / ressourcerie : à la suite d'une marche exploratoire, samedi 14 février, des habitants du quartier souhaitent lui donner une dimension « économie sociale et solidaire ».
 - Déchetterie mobile : l'adjoint à la propreté du X^e propose que l'emplacement de la déchetterie accueille une déchetterie mobile. Le concept est voué à se développer et cherche des points d'accueil.
- Renforcer le maillage des déchetteries
 - Les propositions de déplacer la déchetterie présentées par l'EIVP et l'APUR soulèvent la question de l'évolution de la collecte des déchets. L'APUR rappelle sa participation au schéma directeur des déchets de proximité.
 - Pour M. Neyreneuf, il est nécessaire de garder ce service à proximité. Il ne faut pas l'enlever tant que l'on ne lui a pas trouvé de meilleur emplacement.
- Déplacement
 - Dans l'idée qu'il faut changer de paradigme, c'est à dire qu'il vaut mieux vider que remplir l'espace, on ne peut pas garder la déchetterie à cet endroit. Pour le maire du X^e, on doit pouvoir mieux circuler.

4. La station de métro La Chapelle

- Fermeture de la sortie Nord
 - Critique faite par les habitants de cette fermeture.
 - Pour Didier Perret, le problème est l'utilisation de la station par les piétons comme un raccourci alors que la RATP doit pouvoir contrôler ses flux. C'est un problème de sécurité pour les agents.
 - Une réunion-bilan au sujet de cette décision prise sans concertation par la RATP aura lieu avec le directeur de la ligne 2.
 - En attendant, pour M. Neyreneuf, l'insécurité est déplacée sur l'espace public.
- Proposition d'ouverture de 2 accès latéraux
 - Pour la RATP, l'élargissement du trottoir au droit de la améliorerait la circulation autour de la station.
 - La RATP n'est pas contre la demande de créer des sorties plus à l'Est. Mais cela pose la question des flux de voyageurs pour savoir si ce seront des sorties, des entrées, ou les deux. Il s'agit aussi d'y intégrer les circulations verticales et d'anticiper l'impact de cette modification dans l'espace contraint et fermé de la RATP.
- Proposition d'ouverture frontale de la station
 - Cette solution serait à étudier avec le directeur de la ligne 2.

5. Usages

- Mise en lumière

- « Le métro est beau. Mais la nuit c'est glauque » expliquent les habitants. Une réflexion est déjà engagée par la mission Pavex. Ludovic Piron-Palliser cite les exemples de Berlin et New-York et souligne que la RATP doit être associée puisque le patrimoine lui appartient.
- Les habitants font part de leur souhait d'éclairer la façade du théâtre des Bouffes du Nord.
- **Bruit**
 - Les habitants imaginent difficilement emmener des enfants jouer sous le viaduc à cause du bruit.
- **Sport**
 - La DJS ne s'oppose pas au remplacement des équipements. Cependant, M. Bayle met en garde sur le fait que tous les mobiliers sont détournés. Pas seulement les cages de sports.

6. Migrants / Site Eurovia

- **Accompagnement des migrants**
 - Le Secrétariat Général annonce avoir réfléchi à très haut niveau au sujet des migrants la semaine dernière. Il se trouve qu'un matelas et une tente sont considérés comme un domicile et demanderaient l'engagement d'une procédure d'expulsion. Un accompagnement social est en cours avec Emmaüs.
- **Rappel des actions à court terme**
 - Ludovic Piron-Palliser et Nicolas Roy rappellent :
 1. Les tentes sont de plus en plus nombreuses sur le site (106 au dernier recensement).
 2. Les actions de la DPE pour améliorer le nettoyage des lieux.
 - Les seules solutions sont provisoires :
 1. Le Secrétariat Général rappelle l'engagement pris du retrait des barrières et des clôtures pour faciliter le nettoyage des lieux.
 2. La construction d'un mur étanche muni d'un caniveau à sa base pour protéger les conditions de travail des agents de la déchetterie.
 3. La suspension du projet de comblement de l'espace entre les deux poutres sur l'espace Eurovia.
- **Poutres de béton**
 - Laurence Daude, pour la DVD, expose l'avancée de l'enquête sur l'origine des deux poutres de béton. Il semblerait qu'elles ne soient pas structurales mais qu'elles serviraient de chemins de câbles. Il serait donc possible de les araser. Des investigations techniques sont en cours.

Au terme de la réunion, il est convenu que le troisième atelier sera consacré à l'examen des usages. Il se tiendra début mars.

Date et lieu à confirmer par le Secrétariat Général.

Les espaces sous le métro aérien de Barbès à Stalingrad

Compte rendu de l'atelier de travail N°3, du 16 mars 2015

16 mars 2015

Participants :

Secrétariat Général de la ville de Paris :

Ludovic Piron, Nicolas Roy

Atelier Parisien d'Urbanisme : Renaud

Paque, Mehand Meziani, Ismaël

Bourennane

Mairie XVIII^e : Rodrigue Zampasi-Bau,

Bocar Diallo

Mairie X^e : Nicolas Vignot, Paul Simondon

RATP : Didier Perret

DVD : Laurence Daude, Jean-Jacques

Erlichman, Daniel Monello

DPE : Mélanie Jeannot

EDL La Chapelle : Céline Gorin, Aurélie

Guitonny

Action Barbès : Elisabeth Carteron, Lise

Thély-Muller,

Amis du Louxor : Nicole Jacques-Lefèvre

Vivre Secrétan : Charlyne Ganne-Mayer

CQ La Chapelle – Marx Dormoy : Sylvie

Fouillet, Véronique Fèvre, Bénédicte Baron

CQ Louis Blanc – Aqueduc : Michel

Ottaway, Frédéric Héran

CQ Château rouge – Goutte d'or : Ariel

Lellouche

Collectif Tombouctou : Rébecca Despons-

Perrier

Théâtre des Bouffes du Nord : Clémentine

Aubry

Contexte :

Cette dernière séance conclut un cycle de 3 ateliers. Concentrés d'abord sur un diagnostic des problématiques du quartier, puis autour des aménagements possibles de l'espace, les différents acteurs sont réunis cette fois sur le thème des usages de l'espace public. Ils sont invités à débattre, afin d'étayer les réflexions de l'APUR autour des usages et de leurs transformations au sein du quartier. Il s'agit lors de cet atelier de proposer des solutions de réappropriation de l'espace, laissé à des usages marginaux.

Depuis la précédente réunion, l'association Emmaüs a commencé son accompagnement social des réfugiés au sein des locaux de la rue Bichat.

Déroulement et angle de réflexion :

Deux phases ont marqué la réunion.

- ❖ **Présentation** par L'APUR d'une vision possible de la transformation des usages dans l'espace public, basée sur les réflexions des semaines précédentes. La reconquête de l'espace public se gagnera par le désencombrement et de décroisement de l'espace. Les réappropriations par les habitants et les associations seront ainsi favorisées. L'APUR propose aussi des actions davantage volontaristes afin d'offrir des usages nouveaux. Ces réflexions s'appuient sur une vision maximaliste du projet. Cela, afin de ne fermer aucun sujet de discussion et de n'exclure

aucune idée. Il est rappelé que les problématiques inhérentes au projet long terme ne seront pas débattues ce jour. Il s'agit de la fermeture de la rue de Jessaint, du réaménagement du carrefour de La Chapelle et de la reconfiguration de la déchetterie. Sur ces sujets, un travail technique devra se poursuivre avec les directions concernées et la préfecture de police.

❖ **Synthèse des débats :**

1. Reconquête par les usages et activités

- **Le désencombrement** de l'espace est approuvé de façon unanime.
L'APUR propose selon les cas la suppression, la transformation, ou la délocalisation des équipements.
 - La dépose des grilles du terrain de sport fait partie de la reconquête de l'espace public.
 - Un travail avec JC Decaux est à envisager afin de désencombrer l'espace et la vue autour de la sortie Sud de la station Chapelle.
 - L'Équipe de Développement Local (EDL) de La Chapelle explique que ce ne sera qu'après un désencombrement de l'espace que les associations du quartier pourront prendre possession des lieux. L'EDL rappelle la forte demande autour de ces aménagements (population, théâtre de la Reine Blanche, associations de l'esplanade Pajol, événements tels que les fêtes de quartiers, squares en fêtes, etc.). Elle proposera une liste d'acteurs associatifs impliqués dans le développement du quartier pour le Copil du 10 avril.
 - L'APUR propose qu'une fête associative inter X^e et XVIII^e arrondissements vienne réintroduire des usages pour changer les habitudes d'appropriation de l'espace au sein du quartier.
- **Les cheminements piétons** sur le terre-plein sont majoritairement partagés. Quelques habitants doutent qu'il soit possible de marcher avec des enfants sous le terre-plein. Encore moins s'il n'y a pas de piste cyclable pour créer des flux. Ils ne s'y sentent pas en sécurité et évitent le boulevard. Cela participe à la création de la frontière X^e/XVIII^e.
 - L'APUR et Action Barbès répondent qu'il ne faut pas renoncer à en faire un espace positif. Action Barbès voit l'idée d'une promenade urbaine comme un moyen de gommer la frontière et d'apaiser l'espace entre X^e et XVIII^e.
 - L'APUR explique sa vision de désencombrement de l'espace, sans en tarir l'activité. Les usages présentés sont parfois du vide, de l'occupation temporaire et légère. L'aménagement de l'espace public et l'élargissement du terre-plein doivent permettre un cheminement piéton plus confortable. Il s'agit de se projeter au-delà de la vision du viaduc comme la frontière qu'il représente actuellement.
- **Anticiper, gérer le détournement.**
 - Mobilier systématiquement détourné : les pots de fleurs sont devenus des poubelles. Les parois et piliers servent de paravents, d'urinoirs, de salles de shoot, etc.
 - L'APUR préconise de ne rien installer de trop figé. Tout nouvel usage doit être modulable, adaptable et réversible, en fonction de la qualité de son appropriation.
 - Dans le cas du sport, cela peut être géré en fonction de la période de l'année.
 - L'occupation de l'espace par tout type d'installation temporaire est intéressante, à condition qu'elle soit bien calibrée.
 - Évocation par les habitants de l'aménagement du lieu avec des activités en prise avec le territoire. Chaque fois, les services de la ville seraient associés à la population locale. Encadrées, ces activités seront plus sûres pour les enfants :
 - Atelier vélo + piste cyclable.

- Espace vert + atelier de rempotage des plantes pour petits et grands.

2. Pollutions

- **Pollution sonore**, due aux embouteillages et aux trains SNCF et RATP.
 - Un travail de prospection remis au conseil quartier de la Goutte d'or mesure le bruit du métro jusqu'à 80 décibels. Pour réduire le bruit, des habitants proposent d'utiliser des rames de métro sur pneumatiques, comme il en existe sur la ligne 6.
 - La mise sur pneumatiques de la ligne 2, au-delà de sa faisabilité non démontrée, nécessiterait la reprise de l'ensemble des ouvrages et infrastructures ferroviaires de la ligne (arrêt de l'exploitation pendant les travaux avec un coût très important de l'opération). Ces installations sont plus énergivores et donc moins écologiques que les rames avec les roues en fer (l'intégralité du futur réseau Grand Paris sera exploité avec des trains à roues en fer). La RATP travaille déjà à la fois sur l'ingénierie d'ouvrage et l'ingénierie de matériaux dans un objectif de réduction des nuisances sonores.
- **Pollution atmosphérique**, surtout due aux embouteillages permanents du carrefour de La Chapelle et aux trains diesels en Gare de l'Est.
 - Remet en question la création d'un parcours sportif ?
 - Non pour l'APUR. Il faut se projeter dans une perspective de réduction de la pollution grâce au réaménagement du carrefour, et à une action municipale d'échelle parisienne.
- **Entretien du viaduc**
 - Un membre du CQ Louis Blanc demandent qui est responsable du nettoyage des voutes et poteaux du viaduc, ainsi que du drainage des eaux pluviales.
 - La question de l'entretien et du nettoyage du viaduc, construit par la ville de Paris et en concession à la RATP, reste à préciser. Il s'agit d'un élément important de revalorisation pour l'ensemble du quartier.
 - La RATP souligne que des efforts sont faits pour drainer l'eau vers la voirie et rappelle que l'ouvrage n'a pas vocation à retenir l'eau de pluie.

3. Éclairage et signalétique

- **Éclairer le viaduc** et la future promenade, suivant le modèle de François Jousse à Bercy, est un souhait des habitants du quartier.
- **Le fronton du théâtre des Bouffes du Nord** pourrait être mis en valeur par la Mairie du X^e. Frédéric Héran (Louis Blanc-Aqueduc) propose un éclairage innovant sur la façade.
 - Les Bouffes du Nord rappellent la spécificité de ce théâtre qui est abrité dans un immeuble et dont la façade et l'enseigne ont toujours été sobres. Le théâtre reste ouvert aux suggestions et initiatives pour accroître sa visibilité dans le respect de son esprit. L'espace devant le théâtre est aujourd'hui utilisé par le public qui attend l'ouverture des portes.
 - **Une signalétique innovante** pourrait parcourir le quartier en direction des associations et des équipements culturels, comme le propose la DDCT. Cela existe déjà dans le budget de la Ville. Une démarche est actuellement initiée par l'adjoint à la culture du 10^e pour mieux faire connaître les institutions culturelles auprès des riverains grâce à une synergie de communication.

4. Circulations

Un schéma de circulation devra être réfléchi à l'échelle du quartier avec la DVD.

ATELIER PARISIEN D'URBANISME

17 boulevard Morland – 75004 Paris

Tél : + 33 (0)1 42 76 22 58 - Fax : + 33 (0)1 42 76 24 05

<http://www.apur.org>

MAIRIE DE PARIS – SECRETARIAT GENERAL

Hôtel de Ville – 5 rue Lobau – 75004 PARIS

Tél : 39 75

www.paris.fr

- **Carrefour Tombouctou** : les travaux engagés sont, pour la DVD, une solution à minima qui permet la création d'un tourne à gauche et donc d'un double sens sous le viaduc du métro. Ne connaissant pas le calendrier des aménagements plus lourds, et la solution du blocage ne semblant pas bonne, l'installation d'un feu a été actée par la DVD, Quitte à modifier l'installation plus tard.
- **Inverser le sens de La rue Tombouctou ?** Elle est devenue un goulot d'étranglement pour la rue Stephenson. La question est remontée au budget participatif.
 - L'inversion du sens de circulation de la rue Philippe de Girard semble avoir réellement pacifié les alentours des écoles du quartier. Il apparaît aussi que les flux se voient davantage concentrés sur le carrefour de La Chapelle
- **Devant la station de métro La Chapelle**, le carrefour est très dangereux en raison de la concentration des flux piétons dans un espace restreint. Pour les habitants, ni les voitures, ni les piétons ne respectent les feux rouges. Il en va de même pour les motos et les vélos. Le passage se joue au rapport de force. D'où l'importance de rouvrir la station de métro.
- **Stationnement**
 - Le conseil de quartier Château rouge - Goutte d'or pensait à créer un long parking sur le terre-plein. Cela aurait aussi permis la création de 2 emplois.
 - Le projet de suppression d'une file de stationnement afin d'élargir le trottoir est-il une bonne idée, compte tenu du nombre de commerces qui seront de toute façon livrés le long du Boulevard ? Il risque d'y avoir un problème de stationnement sauvage.
 - L'APUR répond que dans cette proposition, seule une trentaine de places de stationnement sera supprimée. Cela paraît constituer un point d'équilibre tenable. Une autre variante a été étudiée avec la DVD pour conserver le stationnement et supprimer une file de circulation.
- **La piste cyclable**
 - Pour reconquérir l'espace public, il est proposé par certains habitants de garantir un flux circulant (plutôt qu'une stagnation) sous l'ouvrage, grâce au déplacement de la piste cyclable. Elle est aujourd'hui coincée entre la file de stationnement et le bus d'un côté, et le trottoir d'un autre. Certains habitants la jugent dangereuse.
 - La Mairie du X^e aimerait pousser plus en avant la réflexion autour de la piste cyclable sous ouvrage, si elle laisse de la place aux piétons.
 - L'APUR s'engage à regarder plus en détails cette possibilité mais alerte déjà sur les conflits d'usages avec les piétons aux passages des stations de métro et aux franchissements des carrefours. De plus, le projet de retrait de la file de stationnement résoudrait une partie du sentiment de dangerosité.

5. Station de métro La Chapelle

➤ Réouverture de la sortie Nord

Une demande des usagers

- Dans le XVIII^e, l'IUT Descartes, la halle Pajol, drainent déjà des flux en direction du Nord qui justifient d'autant la réouverture de la station en direction du square.
- Le SG explique aussi que les usagers du métro en viennent à éviter La Chapelle, préférant utiliser les stations en amont ou en aval. L'ampleur du phénomène mérite d'être évaluée.

ATELIER PARISIEN D'URBANISME

17 boulevard Morland – 75004 Paris

Tél : + 33 (0)1 42 76 22 58 - Fax : + 33 (0)1 42 76 24 05

<http://www.apur.org>

MAIRIE DE PARIS – SECRETARIAT GENERAL

Hôtel de Ville – 5 rue Lobau – 75004 PARIS

TEL : 39 75

www.paris.fr

- Alors que la SNCF ouvre ses gares au maximum, les participants déplorent qu'il n'y ait pas la même politique de souci du trajet « porte à porte » à la RATP.

La position de la RATP

- Concernant le fermeture de la sortie Nord de la station, les problèmes de sécurité rencontrés par les agents RATP sont dus aux mésusages faits de cet espace par des personnes qui profitent du flux pour exercer des activités illicites. Pour la RATP, il ne s'agit pas tant de contrôler le flux, mais d'assurer la sécurité dans ses espaces lors de leur utilisation pour accéder à la ligne de métro. C'est un problème de sécurité pour les agents comme pour les usagers. Néanmoins, elle prend en compte le fait que l'insécurité est déplacée de l'intérieur de la station vers le trottoir.
- De plus, l'intérieur de la station n'est pas touché par les problèmes de flux. En ce sens, la création d'accès supplémentaires, tels que proposés par l'APUR, n'apparaît pas comme prioritaire pour la RATP.
- Dans l'objectif de rouvrir la sortie nord, de renforcer la sécurité dans ce passage et d'en éviter le mésusage, la RATP étudie en interne les réaménagements devant être réalisés dans les espaces de la station..

Des pistes d'actions

- Il est proposé de rouvrir la sortie Nord et de renforcer la sécurité dans ce passage, afin d'en éviter le mésusage.
- Dans le cas de la réouverture de la sortie Nord, l'élargissement des trottoirs sera une action complémentaire pour faciliter les flux piétons d'une part et d'éviter le mésusage de l'espace RATP d'autre part.
- L'APUR a également proposé une sortie frontale, dans l'axe des voies, comme c'est le cas notamment à Stalingrad. La pertinence de ces travaux serait renforcée par l'élargissement du terre-plein central sur le carrefour de La Chapelle. Il apparaît lors de cet atelier qu'il s'agit de la configuration initiale de la station, modifiée par la RATP pour y installer ses guichets.

6. Arts et culture

- **Le street art** semble être l'un des meilleurs moyens de réappropriation de l'espace, selon les participants. Il fait partie des propositions de l'APUR dans le précédent atelier, comme usage culturel sous l'ouvrage.
 - Une activité aux nombreux points forts :
 - Constitue une des rares activités qui profitera de l'abri fourni par le viaduc et qui s'accommodera facilement des contraintes du lieu.
 - Usage éphémère et renouvelable.
 - L'idée d'une coulée graphique au sol est évoquée par les habitants.
 - Des artistes prendront possession du lieu plus facilement que les enfants.
 - Il faut l'inciter par des expositions, des événements, l'invitation d'artistes.
 - Renforce l'attractivité par une activité urbaine jeune et moderne.
 - Est exploré par des ateliers du centre d'animation. Un espace d'expression pourrait voir le jour juste en face.
- **Expositions photos** sur les grilles, au-dessus des rails des gares SNCF.
 - Le fonds de soutien des initiatives des habitants (Ariel Lellouche) parle du patrimoine autour du métro et de son histoire dans le quartier. À mettre en valeur lors d'expositions.
 - Mais il y a aussi quelques contraintes.

ATELIER PARISIEN D'URBANISME

17 boulevard Morland – 75004 Paris

Tél : + 33 (0)1 42 76 22 58 - Fax : + 33 (0)1 42 76 24 05

<http://www.apur.org>

MAIRIE DE PARIS – SECRETARIAT GENERAL

Hôtel de Ville – 5 rue Lobau – 75004 PARIS

Tél : 39 75

www.paris.fr

- Les installations culturelles doivent être éphémères, ou résister aux dégradations.
 - Le passage des trains sur les voies est un spectacle pour les enfants. Il faudrait toujours laisser des espaces libres pour garder une vue sur les voies.
 - Le cône de visibilité du PLU, qui protège la vue depuis le pont autorise-t-il l’affichage, même temporaire ?
- **Rôles du viaduc et de la RATP** comme supports d’expressions artistiques. Quelles sont possibilités d’utiliser les piliers du métro, pour y accrocher des œuvres ?
- Cela n’a jamais été accordé à La Chapelle alors que cela se fait à Jaurès.
 - Pour la RATP cela est faisable, tant que la maintenance des infrastructures reste possible. Les expositions temporaires sont donc envisageables.
 - La RATP a déjà rencontré le Louxor dans le cadre de la création d’une exposition spécifique. Le travail est engagé avec la délégation culturelle de la RATP. Didier Perret précise que la RATP participe à l’animation culturelle dans cadre de la Nuit Blanche et que le service communication de la RATP promeut la culture dans le métro. Pour rappel, le couloir d’accès à la gare du Nord depuis La Chapelle fait partie du dispositif pérenne d’animation culturelle de la RATP, et reçoit des expositions photos 3 fois par an.
 - Attention au détournement des expositions. Les œuvres ne doivent pas permettre d’escalader les grilles.
- **Le théâtre des Bouffes du Nord**
- Le théâtre participera volontiers à des réflexions avec les habitants et les associations culturelles, pour l’organisation de manifestations précises.
- **Une animation sonore**, dans le cadre de streetdances par exemple, devra prendre en compte la question du bruit dû aux passages du métro.

7. Sports

- **Des parcours sportifs** sont à l’étude par le SG et l’APUR. Ce travail est entrepris à l’échelle de Paris. Il s’agit de mieux connecter entre eux les équipements sportifs et de créer un maillage fin entre les équipements, grâce à des aménagements à travers la métropole. Ludovic Piron ajoute que cela fait écho au projet de rues sportives porté par la maire de Paris. Des parcours Nord/Sud et Est/Ouest sont à l’étude. Le quartier pourrait supporter un réseau secondaire et des agrès.
 - Dans le quartier, un parcours sportif facilité emmènerait les sportifs jusqu’à Éole, La Villette, les Buttes Chaumont, etc. Il s’agit surtout de créer ce lien entre les équipements déjà existants et à venir.
- **L’escalade** est recherchée, notamment par les écoles qui éprouvent des difficultés à rejoindre les gymnases.
- Des structures modulables pourraient se marier avec des formes particulières d’arts de rues.
 - L’escalade n’est pas un sport d’aérobic. Pas de problème de sur-ingestion de microparticules de diesel.
- **Des installations temporaires et modifiables**, semblent nécessaires en raison du risque de détournement des usages. Lors de la précédente réunion, la DJS était ouverte à la modification du mobilier sportif, du city stade vers des agrès de street workout. Néanmoins, elle alertait sur le fait que les risques de détournements resteraient très importants.
- La ville étudie avec la DJS l’installation d’agrès démontables.

ATELIER PARISIEN D’URBANISME

17 boulevard Morland – 75004 Paris

Tél : + 33 (0)1 42 76 22 58 - Fax : + 33 (0)1 42 76 24 05

<http://www.apur.org>

MAIRIE DE PARIS – SECRETARIAT GENERAL

Hôtel de Ville – 5 rue Lobau – 75004 PARIS

Tél : 39 75

www.paris.fr

8. Commerces

➤ Commerces de rue

- Le Collectif Tombouctou pointe du doigt la mono activité commerciale du secteur. Au-delà des bazars et fastfoods, l'association voudrait diversifier la gamme des commerces et proposer des alternatives temporaires et modulables. En fonction des saisons, un primeur, et un fleuriste pourraient s'installer sur le boulevard. Il s'agirait aussi d'améliorer l'offre en termes de restauration.
 - Conteneurs ZZZ, Nagacyclo, et foodtrucks ont été évoqués.
 - La population est attachée à un certain type de cuisine de rue, qui n'est pas forcément de la malbouffe.

➤ Les carrioles des vendeuses des 4 saisons, remises au goût du jour. C'est la proposition du conseil de quartier Château rouge - Goutte d'or, dans le but d'officialiser un peu la vente à la sauvette. Un artiste pourrait être chargé de les revisiter. Ce serait une autre manière d'ouvrir les yeux sur la pauvreté du quartier et une alternative au marché aux biffins de Montmartre. La RATP distribue des licences pour des occupations commerciales de l'espace. Pourquoi pas là ?

➤ Commerces en pieds d'immeubles

- Le Terroir des gourmets situé boulevard de la Chapelle est un nouveau lieu (restaurant, épicerie et caviste), qualitatif, qui fonctionne bien.
 - La DDCT a contribué à son installation, grâce à son action auprès du bailleur social qui loue les locaux.
- La DDCT est en convention avec les bailleurs sociaux de ce quartier Politique de la ville. L'installation des commerces en pieds d'immeubles sont facilités et des tarifs préférentiels sont accordés aux associations. De plus, le XVIII^e tient une commission pieds d'immeubles dans laquelle la DDCT peut négocier les attributions avant la validation par la mairie.
 - Les pouvoirs publics ont beaucoup moins de marge manœuvre quant au choix du type de commerce lors d'une implantation dans le parc privé.
 - C'est le problème que risquent de rencontrer les pieds d'immeubles du futur square de Jessaint réaménagé.
- Un participant parle de 100 m² de boutiques qui ouvriraient au 22, Boulevard de La Chapelle, au niveau du centre d'animation.
- Le théâtre des Bouffes du Nord pourrait étudier le développement de son activité de café et bistrot. Dans ce cadre, il sollicite l'appui des pouvoirs publics pour mieux connaître la population du quartier et faire une étude de marché pour attirer au-delà du public du théâtre. Il s'agirait éventuellement d'installer une terrasse et d'ouvrir en journée.

➤ L'APUR documente régulièrement l'évolution commerciale de Paris

Il existe une base de données sur les locaux en pieds d'immeubles chez bailleurs sociaux. Il pourrait être intéressant de dresser la liste des pieds d'immeubles vacants afin de proposer une nouvelle commercialité sur le boulevard de La Chapelle.

En conclusion,

Les participants aux ateliers semblent considérer que ces réflexions progressent à la bonne vitesse. Mais il faudrait populariser ces travaux par le bouche à oreilles, une exposition, etc. Il s'agirait d'élargir la concertation, sans se perdre dans un trop vaste forum. Des associations telles que coordination toxicomanie et Emmaüs ont certainement des idées à défendre.

À travers son Projet de Territoire, la DDCT La Chapelle propose d'animer des groupes de travail auprès des habitants, en partenariat avec l'APUR, ou du moins à partir de ses présentations.

La prochaine échéance annoncée est la tenue d'un **Comité de pilotage** organisé autour du Secrétaire Général de la Ville de Paris et des Maires d'arrondissement concernés. Il est pour le moment prévu pour **le 10 avril prochain**. Il devrait donner lieu à une synthèse de ces travaux et à convenir de leur suite.

ATELIER PARISIEN D'URBANISME

17 boulevard Morland – 75004 Paris

Tél : + 33 (0)1 42 76 22 58 - Fax : + 33 (0)1 42 76 24 05

<http://www.apur.org>

MAIRIE DE PARIS – SECRETARIAT GENERAL

Hôtel de Ville – 5 rue Lobau – 75004 PARIS

TEL : 39 75

www.paris.fr

Extrait des travaux des étudiants de l'École Boule

Travaux réalisés en mars 2014 par les étudiants en DSAA design d'espace, territoires habités. La réflexion porte sur une analyse programmatique des usages qui interroge l'identité des espaces publics sous le métro aérien en lien avec le(s) quartier(s).

1- Autour d'une table

Séquence marché

La table comme symbole d'échange, de rencontre et de partage (signe graphique au sol)

- étal en escalier pour marchands
- table de pique-nique/repas de quartier
- animation des parcours par l'éclairage au sol

Séquence au-dessus des faisceaux ferrés

- lieu ouvert (percée visuelles et respirations)
- atelier cuisine-cantine du quartier



Les positions des tables donnent un rythme dans l'espace. En dehors des temps de marché, les tables sont plus ou moins relevées et donnent des assises aux piétons, contrairement à aujourd'hui.

2- Couture urbaine

Réunir en passant outre le métro (traiter le sol en plateau continu)

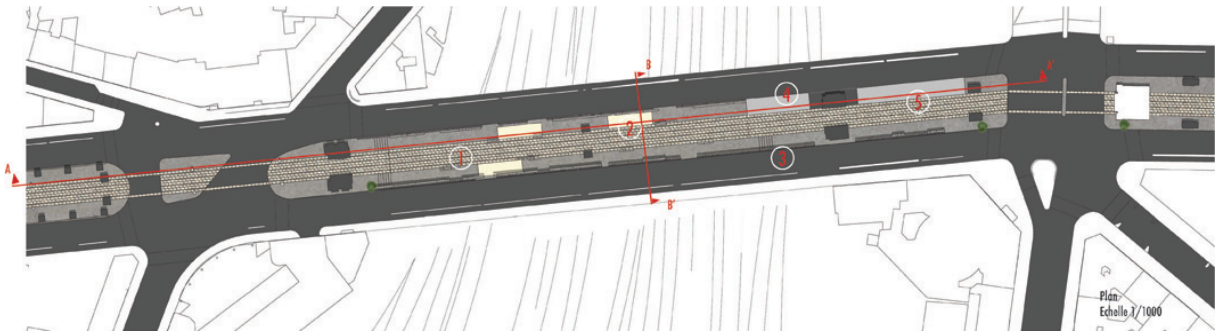
- un fil de couture : rassembler les deux rives par le sol (traitement continu)
- un mobilier urbain polyvalent (contempler le paysage, faire une halte, pique-niquer)



3- Sur la ligne

Créer une promenade ponctuée par de nouveaux usages

- Promenade sur la partie centrale
- Espace d'exposition
- Réhabilitation de la déchèterie existante
- Terrains de pétanque,
- Mobilier spécifique (assises, protection, éclairage)



4- La ligne bleue

Repenser le lieu en cohérence avec la culture locale et son développement

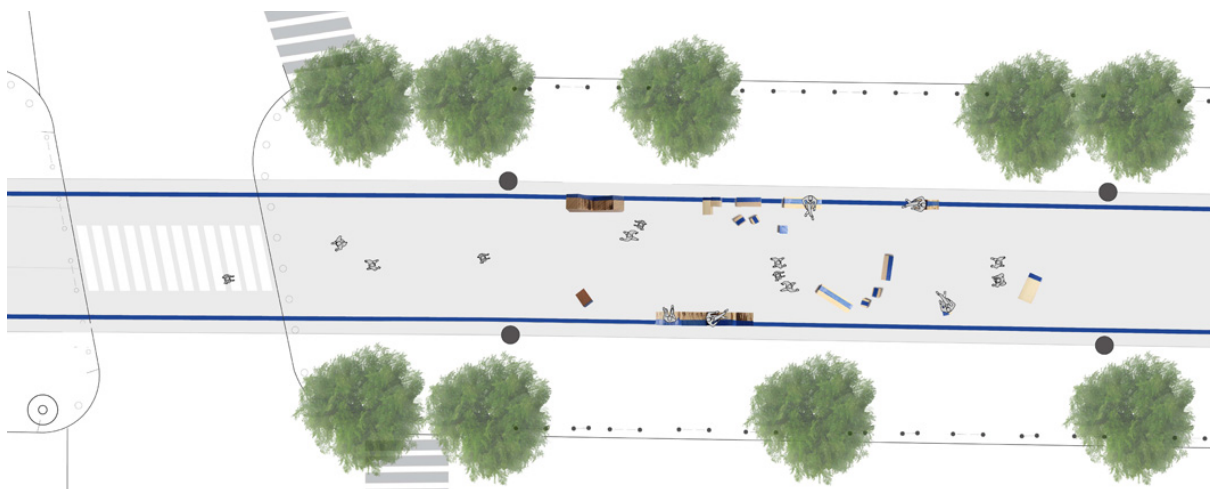
- éléments signes : utilisation du bleu et de la ligne comme signature et identité (guider les parcours)

Séquence Stalingrad-Chapelle (suppression du terrain de foot)

- mise en place d'une fouillothèque (espace de partage et de convivialité)
- création d'un cinéma de plein air (projections bimensuelles)
- création de gradins acoustiques (assises, scène ouverte ...)

Séquence Chapelle- Barbès (grands bancs pour profiter de la vue sur les gares et ses lieux)

- un lieu de fête et de promenade, à proximité des canaux,
- un espace convivial et rassurant (lumière bleue)
- un mobilier pour faire une halte



Extrait des travaux des étudiants de l'EIVP (École des Ingénieurs de la Ville de Paris)

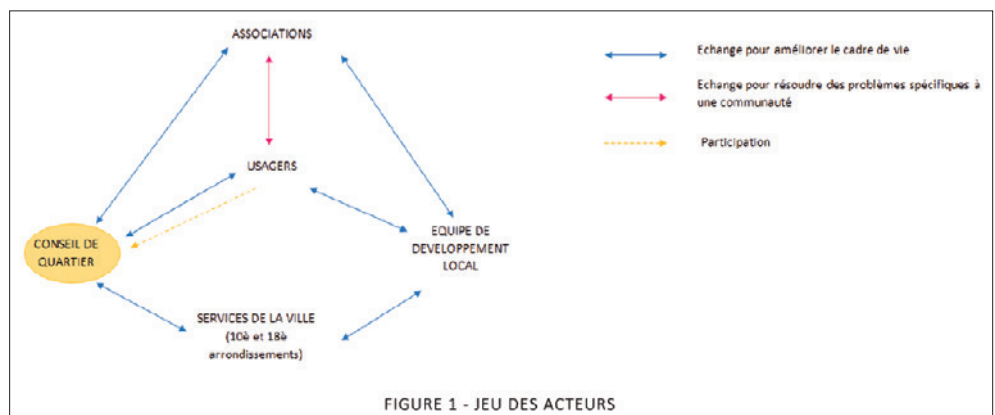
Bastien AUGUSTIN, Julie ROBILLIARD, Pauline SANCHEZ-LUIZARD et Daniel ZARATE.

Travaux des étudiants de l'EIVP réalisés en janvier 2015. Ils ont été invités à présenter une synthèse de leurs travaux lors du 2^e atelier.

La Place de la Chapelle est située dans le 18^e arrondissement de Paris, à l'interface avec le 10^e. Cette place fait partie d'un quartier prioritaire de la Ville de Paris. C'est l'équipe de développement local de ce quartier qui a fait appel à nous pour que nous étudions cette place et propositions des aménagements. Afin de mener à bien ce projet nous avons mis en place une démarche de concertation qui nous a permis d'élaborer un diagnostic du site et de mettre en avant ses enjeux. Nous nous sommes ensuite appuyés sur eux afin d'élaborer des propositions d'aménagement à court, moyen et long termes.

1 — Méthode basée sur la concertation

Afin de mener à bien notre projet nous avons besoin de tous les acteurs du site, qu'il s'agisse des usagers, des associations ou des services de la mairie. Pour cela nous nous sommes intéressés aux nombreux acteurs intervenant à différents niveaux sur la place de la Chapelle. Les usagers (habitants, toxicomanes, SDF, migrants, personnes de passages...) doivent vivre ensemble dans l'espace public. Les associations interviennent pour faciliter cette cohabitation ou pour aider une communauté en particulier. L'équipe de développement local et les services de la mairie interviennent sur l'ensemble du site. Des conseils de quartier ont lieu : ils permettent de réunir les habitants et les personnes rattachées à la mairie d'arrondissement.



Tout au long de notre projet nous avons impliqué ces acteurs afin d'obtenir leurs avis et pris en compte leurs considérations. Pour cela nous avons mis en place une démarche participative qui a eu lieu en plusieurs étapes.



2 — Diagnostic

Atouts, faiblesses et enjeux du quartier

À l'échelle du nord parisien, la place de la Chapelle se situe au milieu de zones attractives. La butte Montmartre et le canal Saint Martin sont des hauts lieux touristiques et se situent de part et d'autre de la place à moins de 2 km. Un projet de promenade verte est en cours et permettrait de relier la promenade urbaine actuelle de Barbès à Stalingrad.

La Place de la Chapelle n'est pas actuellement un pôle mais ne demande qu'à le devenir.

La Chapelle est située à une interface. Tout d'abord elle est à la frontière du 10^e et du 18^e arrondissement. De plus elle relie différents quartiers : la goutte d'or, la Chapelle et Saint Vincent de Paul. Cette place possède donc un atout majeur de par sa position pour être un lieu fédérateur. Or c'est plutôt une frontière entre ces différents éléments qui apparaît.

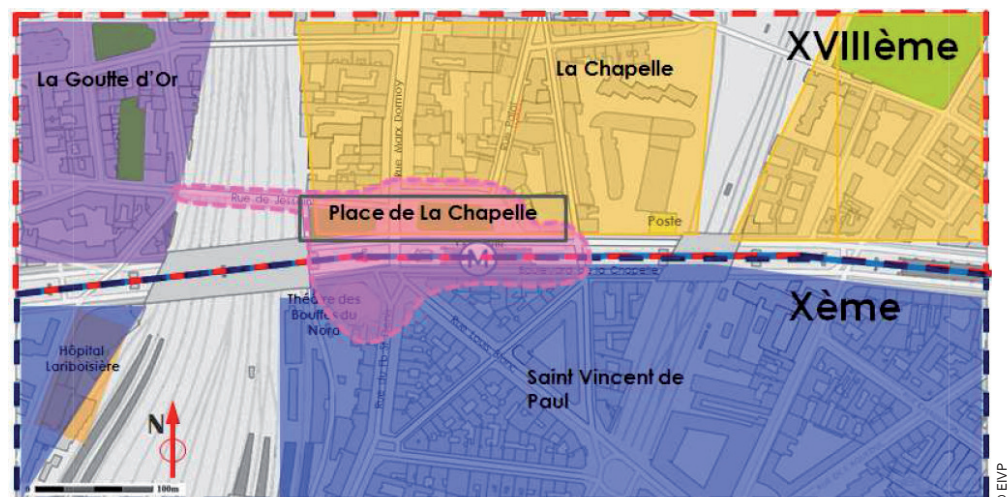


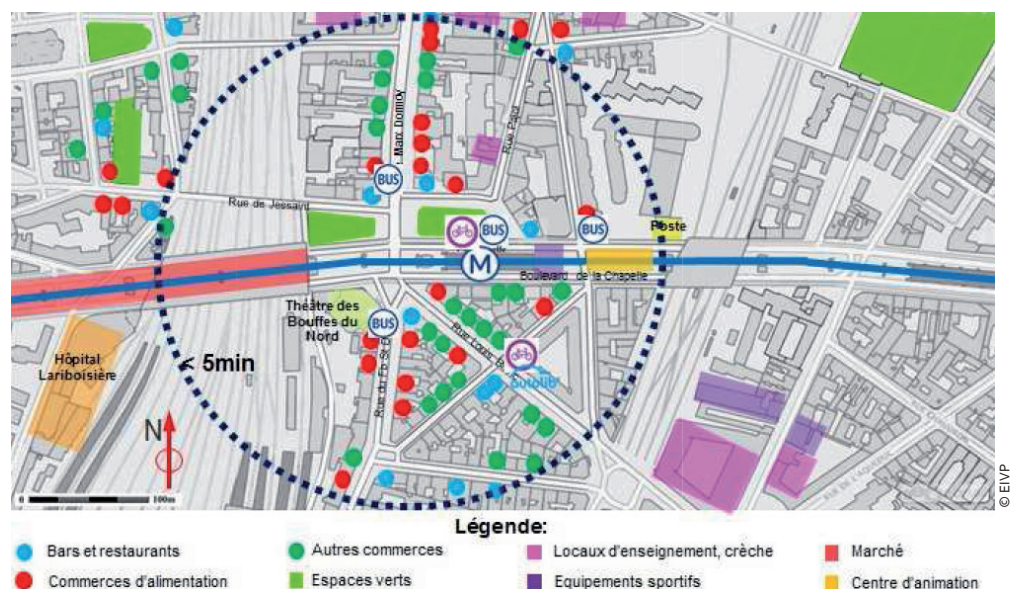
FIGURE 7- REPRESENTATION DES DIFFERENTS QUARTIERS ET ARRONDISSEMENTS AUX ALENTOURS DE LA PLACE DE LA CHAPELLE

Paroles d'habitants de la place de la Chapelle :

« L'atout du quartier, c'est le transport en commun. Il est facile de se rendre partout et assez vite. »

« Si vous aviez une chose à changer dans votre quartier ? : La circulation ! Sans hésitation. C'est la galère... »

« Moi, je fais mes courses chez l'arabe, chez le chinois, chez l'épicier Tamoul. De temps en temps au marché de l'Olive. »



3 — Propositions d'aménagement

Enjeux de liaison, de revalorisation de l'espace et de vivre ensemble

Afin de répondre aux enjeux déterminés lors du diagnostic, nous avons fait des propositions d'aménagements :

- mise en sens unique montant de la rue Marx Dormoy ayant pour conséquence l'élargissement des trottoirs ;
- transformation du square Louise de Marillac en un jardin ;
- transformation du square de Jessaint en place minérale ;
- création d'un bâtiment dans le square de Jessaint dédié à l'aide des populations marginales
- création d'une place à deux niveaux ;
- création d'une promenade verte sous le métro permettant de relier Montmartre au Bassin de La Villette ;
- création d'espaces dédiés à l'art (estrade, lieu d'exposition...),
- création d'aires de jeux sur le pont de Jessaint,
- ouverture d'entrées et de sorties de métro supplémentaires,
- mise en œuvre d'un nouveau système d'éclairage sur l'ensemble de la place.

Ces propositions d'aménagement peuvent être représentées à l'échelle du quartier mais ont une explication et des conséquences à plus grande échelle.

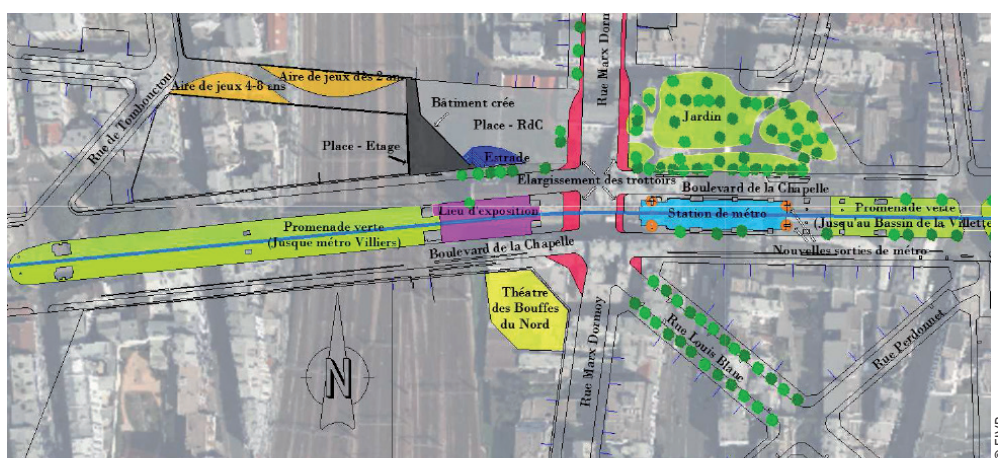


FIGURE 18 : REPRESENTATION DES DIFFERENTES PROPOSITION A L'ECHELLE DU QUARTIER

Conclusion

Notre projet de réaménagement de la place de la Chapelle est basé sur la concertation. Cela nous a permis de voir les besoins réels du site et de proposer des aménagements en adéquation avec ces besoins. Cette démarche, tout comme notre projet, reflète la notion de vivre ensemble. Afin d'avoir une démarche complète, nous devons exposer nos propositions d'aménagements à tous les acteurs et en particuliers aux habitants. Cette restitution nous permettra de tester notre projet et de débattre de nos propositions. Elle est de plus très attendue par les habitants qui nous ont aidés tout au long de la démarche de concertation.

Nos propositions d'aménagement permettent toutes de favoriser l'enjeu majeur du site: le vivre ensemble. En effet, le décloisonnement et la revalorisation de l'espace sont deux enjeux qui ont un impact direct sur l'animation de la place, la vie sur celle-ci et le sentiment ressenti par les usagers de cet espace. Ainsi, nous avons appris à comprendre un quartier, l'influence des espaces sur les usagers et celle des usages sur l'espace. Nous avons compris que la vie en ville n'est pas facile et que la ville n'est pas qu'un simple assemblage de béton et d'armature ponctué de végétation.

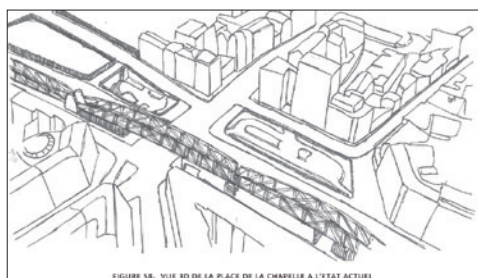


FIGURE 58 - VUE 3D DE LA PLACE DE LA CHAPELLE A L'ETAT ACTUEL

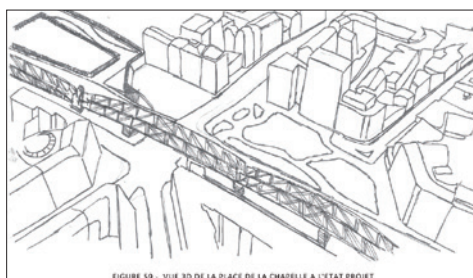


FIGURE 59 - VUE 3D DE LA PLACE DE LA CHAPELLE A L'ETAT PROJET

Espaces publics sous le métro aérien, entre Barbès et Stalingrad

Compte-rendu d'ateliers

L'Apur a inscrit à son programme de travail 2014/2015 plusieurs études liées aux évolutions de l'espace public. Dans ce cadre, il a accompagné la Ville de Paris en proposant d'animer un atelier urbain sur les espaces publics, sous le métro aérien de Barbès à Stalingrad. L'objectif était de mettre en place un cadre de coproduction de propositions opérationnelles sur ce secteur.

Les travaux de cet atelier se sont inscrits dans une vision urbaine à moyen et long terme de cette séquence urbaine. Il s'agit néanmoins d'identifier des actions réalisables à court terme pour améliorer la situation sur le tronçon le plus problématique, de la rue de Philippe de Girard à la rue de Tombouctou.

La méthode de travail proposée par l'Apur consiste à réfléchir en ateliers thématiques avec l'ensemble des acteurs concernés. Ces ateliers sont alimentés par une marche exploratoire et des documents de cadrage sur les enjeux et problématiques du secteur.

Trois réunions se sont tenues de janvier à mars, copilotées par le SG/Pavex et l'Apur, associant mairies d'arrondissement, directions techniques, conseils de quartier, associations concernées et pour certaines RATP et équipements culturels. Cette étude est une restitution du diagnostic et des propositions issus de l'atelier.

Le diagnostic a montré les forces de cet espace : situation stratégique dans le quartier et à l'échelle métropolitaine, intérêt architectural et paysager du lieu. Il a montré aussi ses failles importantes : encombrement et fragmentation, mésusages, points de concentration des difficultés.

À l'issue de ce diagnostic, les propositions ont porté sur les points suivants :

- l'élargissement du terre-plein central, permettant d'améliorer sensiblement la circulation piétonne autour de la déchetterie et de la station de métro ;
- la recherche d'un désencombrement de l'espace public en vue de limiter les usages dégradés et fluidifier les circulations douces ;
- l'amélioration des lieux de concentration des difficultés : transformation à terme de la déchetterie actuelle en espace de propreté de proximité et amélioration de la station de métro ;
- de nouveaux usages de l'espace public, autour des thématiques sportives et ludiques, artistiques et culturelles, économiques et associatives, qu'une concertation plus approfondie permettrait de définir ;
- l'évolution du schéma de circulation global du quartier en vue de restituer de l'espace public aux circulations douces.

L'Apur, l'Atelier parisien d'urbanisme, est une association 1901 qui réunit la Ville de Paris, le Département de Paris, l'État (DRIEA, Insee, Mission de Préfiguration de la Métropole du Grand Paris), la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, la Régie Autonome des Transports Parisiens, Paris Métropole, l'AFTRP, Paris Habitat, la Société du Grand Paris, le Syctom et SNCF Immobilier.