

PROJET INTERIVES

Compte-rendu du 5eme atelier de concertation

« Focus sur le secteur INTERIVES EST »

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	3
INTRODUCTIONS.....	4
QUESTIONS / REPONSES	9
TRAVAIL SUR TABLE.....	15
CONCLUSION.....	20

AVANT-PROPOS

Le processus de concertation

La communauté d'agglomération Orléans Val de Loire, en collaboration avec les communes d'Orléans et Fleury les Aubrais, construit le projet INTERIVES avec les habitants et les usagers du site à travers une concertation exigeante, qui interroge tout autant le premier périmètre opérationnel de la ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) (14ha) et que l'opération dans son ensemble (110ha).

Le processus de concertation prend différentes formes :

- Des réunions plénières d'information et de débats sur l'avancement du projet
- Une visite commentée pour appréhender la complexité du site
- Des ateliers thématiques pour nourrir les réflexions sur des problématiques spécifiques
- Un dossier de présentation et un registre consultable en mairie depuis avril 2015...

Ce processus de concertation est souple et évolutif dans le temps et a pour vocation d'accompagner la réalisation des projets, au fur et à mesure de leur mise en œuvre.

Atelier 5 – Focus sur le secteur INTERIVES EST

Le 30 mars 2016, à l'école Michelet, 29 personnes, habitants et usagers du quartier, ont participé à l'atelier de concertation sur le projet INTERIVES, portant spécifiquement sur l'évolution du secteur INTERIVES EST.

Après un rappel des grandes lignes du projet, les participants, répartis en 3 tables rondes, ont été invités à travailler sur le projet d'aménagement du secteur.

Ce compte-rendu restitue le point de vue collectif des participants.

INTRODUCTION

1.1 LA DEMARCHE DE CONCERTATION

Grégory Bouninneau, de l'agence Atelier Préau - Assistant à Maitrise d'ouvrage, présente les modalités d'information et de concertation. Il rappelle les différents moyens par lesquels les habitants sont invités à s'informer et apporter leurs contributions individuelles ou collectives au projet INTERIVES : articles de presse, réunion publique, visite commentée, information sur le site internet, registres mis à la disposition du public et les ateliers de concertation.

Les documents sont accessibles sur le site internet de la communauté d'agglomération Orléans Val de Loire : <http://www.orleans-agglo.fr/1459/interives.htm>

1.2 L'AVANCEMENT DU PROJET

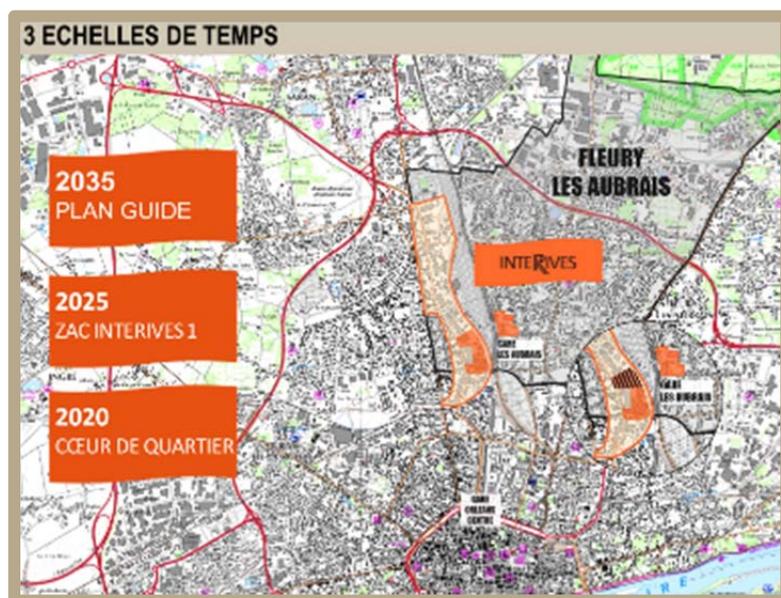
Grégory Bouninneau et Julie Courtet, urbaniste à l'agence AAUPC – Maître d'œuvre du projet, rappellent les grandes lignes du projet d'aménagement, tel que défini aujourd'hui dans le plan-guide qui sert de support à la réflexion d'ensemble.

Situé à 80% sur le territoire de Fleury les Aubrais et à 20% sur Orléans, le futur quartier Interives s'étend sur 110 hectares le long de la voie ferrée, depuis la station de tramway Libération à Orléans et jusqu'au stade la Vallée à Fleury les Aubrais. Cette zone comprend actuellement des activités commerciales et économiques, des friches et quelques habitations.

Composé à terme d'environ 350 000 m² de bureaux, de 3 000 logements, de commerces, d'équipements publics et d'espaces verts, le futur quartier Interives sera marqué du double sceau de l'innovation et du développement durable. Véritable pôle d'attractivité à l'entrée de la ville, il sera un quartier d'affaires et de vie, animé par les différents programmes qui s'implanteront au fil des années.

Ce nouveau morceau de ville sera modulable tout au long du projet, en fonction des opportunités foncières et de l'état du marché immobilier.

Il se développera sur plusieurs décennies, avec un échelonnement dans le temps. Ainsi la première phase opérationnelle prendra la forme d'une ZAC, la ZAC Interives 1, qui est amenée à sortir de terre d'ici à 2025 environ. Le cœur de cette ZAC, dit « cœur de quartier », dont les travaux débiteront en 2017 sur 6 hectares pour s'achever en 2020-2022, combinera toutes les fonctionnalités prévues dans le projet dès le départ ; des logements, des bureaux, des commerces, des équipements publics et du transport.



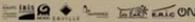
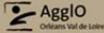
Le plan-guide s'intéresse aux différentes thématiques nécessaires à la conception d'un quartier. Ainsi, le projet Interives sera structuré par :

- un **parc linéaire central**, jalonné d'aires de jeux et d'espaces de détente et support d'un futur transport en commun et des mobilités douces (piétons et cycles)

VISION A LONG TERME LES VELOS

1. Axes structurants Nord / Sud :
 - ▶ Axe 'Parc linéaire'
 - ▶ Axe 'quartier gare' vers le centre-ville
2. Axes structurants Ouest / Est :
 - ▶ Rue du 11 oct / Tunnel de l'Ardoise / Place Jean Zay
 - ▶ Télécabine
 - ▶ Rue de la Bourrie Rouge / rue de Joie
3. Axes secondaires : rues du quartier apaisées et traitées en zone 20 / zone 30



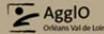


11/27

- Des **axes viaires structurants** : en nord-sud, la rue André Dessaux et la rue Victor Hugo, requalifiées, et prolongée vers le nord en ce qui concerne cette dernière et en est-ouest les traversées du tunnel de l'Ardoise et du Pont de Joie

VISION A LONG TERME LES VOIRIES

1. Réseau primaire Nord / Sud :
 - ▶ Rue Dessaux
 - ▶ Rue Victor Hugo et bouclage au nord
2. Réseau primaire Ouest / Est :
 - ▶ 11 octobre / Ardoise / Pl. Jean Zay
 - ▶ Rue de Joie / Pont de Joie / Bd Lamartine
3. Réseau secondaire :
 - ▶ Faubourg Banner
 - ▶ Hoche / Champs Bouchaud /Gustave Rolland
 - ▶ Accès à la Gare Danton
4. Réseau tertiaire : Dessertes de proximité



- une offre de stationnement redistribuée, avec la suppression progressive du parking de surface de la gare des Aubrais à partir de début 2019 au profit d'un parking souterrain sous la place « Danton » et si nécessaire un second parking en ouvrage sur la ZAC Interives 1. Ces parkings seront dimensionnés pour répondre aux besoins des usagers de la gare et des habitants du quartier.
- une centralité autour de la place « Danton », où l'on retrouvera une plus forte intensité urbaine : bureaux, logements, commerces, équipements et station de la télécabine.



- Des opérations de logements assurant une transition douce vers les tissus existants conservés (secteur gare actuelle, secteur Bannier). Le projet a été ajusté suite aux échanges durant les précédents ateliers. Il est prévu désormais la réalisation de 250 logements, collectifs en façade de la place de la Commune de Paris et individuels vers l'est.



L'une des clés de la réussite et du fonctionnement de ce nouveau quartier est l'ouverture à l'ouest de la gare des Aubrais. Le franchissement de la voie ferrée se fera par un transport par câble urbain qui reliera le quartier Interives à la gare de Fleury les Aubrais. C'est notamment pour cela que le projet s'appelle « Interives » faisant référence aux rives du fleuve ferroviaire et à la notion « d'entre-deux quartiers ».

La présentation se conclut en rappelant les principaux éléments de calendrier :

- Dossier de création de la ZAC INTERIVES 1 en juillet 2016
- Livraison des premières opérations et du transport par câble : à partir de fin 2018
- achèvement du cœur de quartier : 2020-2022
- fin de la ZAC Interives 1 vers 2025-2026

QUESTIONS ET INTERVENTIONS DES PARTICIPANTS SUITE A LA PRESENTATION DU PROJET

Sur quels éléments basez-vous votre raisonnement pour évaluer la possibilité d'une fermeture progressive du parking extérieur ? Peut-on craindre que la capacité du parking silo à l'est soit insuffisante et engendre un report sur les rues voisines ?

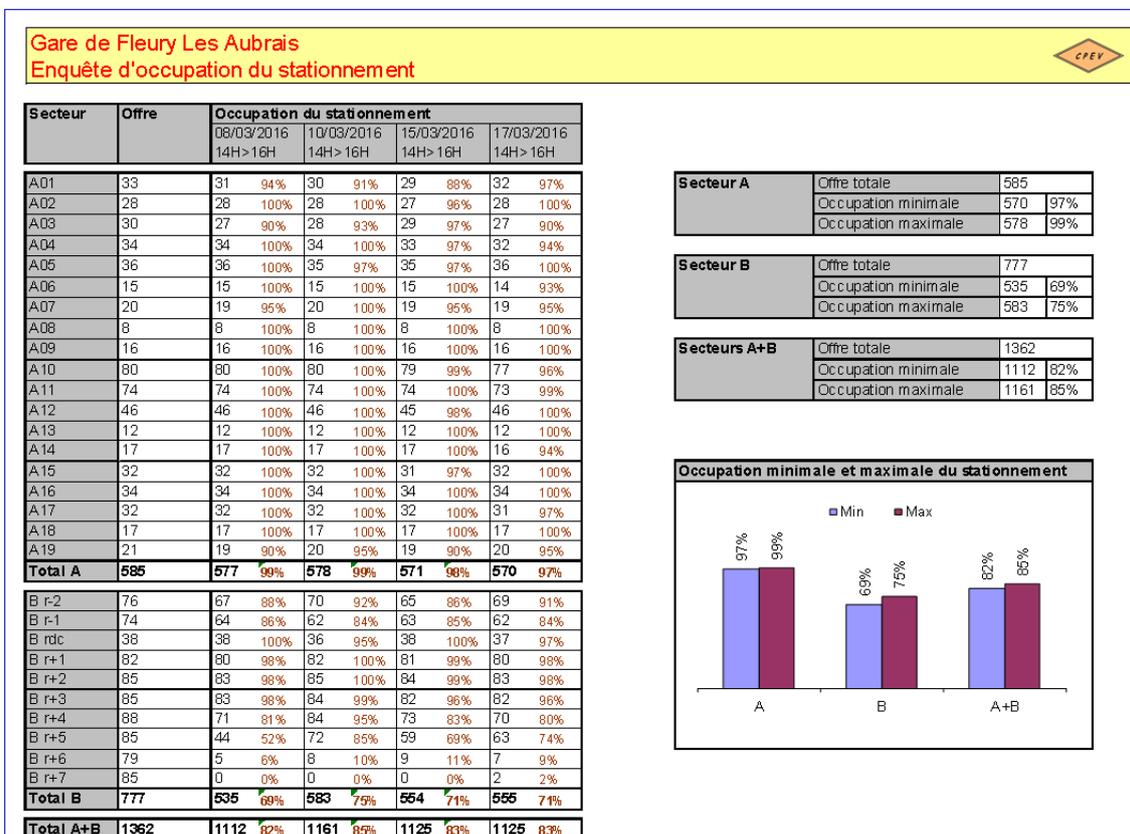
La gare des Aubrais est actuellement dotée de 2 parkings de stationnement pour un total de 1362 places:

- un parking silo couvert de 777 places
- un parking aérien de 585 places

Une enquête d'occupation du stationnement des parkings de la Gare des Aubrais a été réalisée le 8, 10, 15 et 17 mars 2016 permettant d'évaluer l'usage actuel des parkings (tableau ci-contre):

- Parking silo (secteur B) : taux d'occupation compris entre 69% et 75%
- Parking aérien (secteur A) : taux d'occupation compris entre 97% et 99%

Il en ressort ainsi une surcapacité actuelle de 201 places, principalement localisées dans le parking silo qui mériterait une utilisation optimisée (en considérant les taux d'occupation maximale observés).



Vers un rééquilibrage de l'offre de stationnement à l'ouest

La réalisation du franchissement par câble et du parking Danton s'inscrit dans une stratégie de captation en amont des flux routiers des habitants résidant à l'ouest du faisceau ferré et se rendant à la gare des Aubrais. Cela permettra ainsi de réduire la demande en stationnement à l'est et donc d'apaiser la circulation routière dans le secteur Lamartine – Gare des Aubrais.

Post réunion : ainsi que demandé lors de la réunion du 30 mars, l'analyse de la provenance des usagers des parkings de la Gare est communiquée. Les fichiers d'abonnés et les études de circulation permettent d'estimer les provenances des usagers. Les proportions entre ceux provenant de l'ouest du faisceau ferré et ceux provenant de l'est sont équilibrées, aux alentours de 44%.

	Nombre d'abonnés	%
Total Ouest dont :	733	43,6
Région Centre hors Loiret	79	
Loiret hors Orléans	475	
Orléans ouest	179	
Total Est dont :	751	44,7
Région Centre hors Loiret	3	
Loiret hors Orléans	652	
Orléans est	96	
Non défini	197	11,7
Régions autres que Centre	197	
TOTAL	1681	100

Une stratégie de mutation progressive du parking aérien

Le projet prévoit donc un équilibrage de l'offre de stationnement « gare » de part et d'autre du faisceau ferroviaire par la création du parking Danton à l'ouest, rendant possible la mutation progressive du parking en surface à l'est. Le parking silo d'une capacité de 777 places est maintenu.

La mutation progressive du parking de surface de la gare pourra s'enclencher après la mise en service du parking sous la place Danton pour la première phase. Le reste du parking de surface de la gare sera transformé après la mise en service d'un parking silo côté Danton qui complètera l'offre du parking enterré. Cette mutation progressive permettra en outre de mesurer les impacts de la première phase et d'ajuster les dimensionnements le cas échéant pour la seconde phase.

Dans le cadre de la suppression du parking en surface côté Est, le plan de circulation du quartier sera-t-il modifié ?

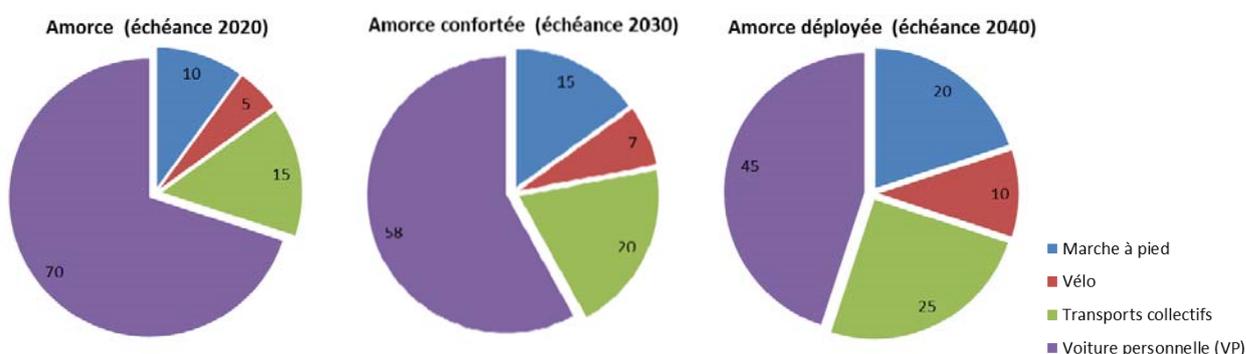
En effet, la suppression du parking, conjuguée à la construction de programmes d'habitat et à la création de la station télécabine, amènera des évolutions du plan de circulation du quartier. Des hypothèses sont à l'étude et seront enrichies par les échanges durant le travail sur le plan.

Le PLU impose 1 place de parking par logement. Les ménages habitant à Fleury les Aubrais ont 2 voitures ou plus dans certains cas, où pourront-ils stationner leur 2^e véhicule ?

En s'appuyant sur une offre de transport en commun dense (tramway, desserte en bus, gare des Aubrais), Interives porte l'ambition d'être une extension du centre d'agglomération où la part de la voiture sera réduite.

L'ensemble du projet d'aménagement va dans le sens d'accompagner progressivement le changement des pratiques de mobilité par la création d'une offre de transport en commun complémentaire (franchissement par câble, futur TCSP en cœur de quartier) et la réalisation de continuités piétonnes et cyclistes (est-ouest et nord-sud).

Evolution projetée des répartitions modales



Enfin, le taux de motorisation sur les communes de Fleury les Aubrais et d'Orléans est à relativiser. Le tableau ci-dessous représente pour chacune des communes et en moyenne le taux de motorisation, de mono-motorisation (ménage ayant une voiture) et de bi-motorisation (ménage ayant deux voitures ou plus).

	Ménages en 2010	Ménages ayant au moins une voiture en 2010	TAUX DE MOTORISATION	Ménages ayant une voiture en 2010	TAUX DE MONO-MOTORISATION	Ménages ayant deux voitures ou plus en 2010	TAUX DE BI-MOTORISATION
Fleury-les-Aubrais	8753	7298	83,4%	4899	56,0%	2398	27,4%
Orléans	55022	40392	73,4%	29740	54,1%	10652	19,4%
MOYENNE	63775	47690	74,8%	34639	54,3%	13050	20,5%

Source : INSEE, recensement 2010
Traitement : Atelier PréAU

Nous sommes en attente d'une évaluation précise des nuisances sonores induites par l'installation du transport par câble. Quand prévoyez-vous de nous transmettre ces éléments ?

Le bureau d'études Alhyange Acoustique a été mandaté par l'Agglo pour modéliser le bruit généré par le transport par câble. La méthode retenue se compose de 2 phases :

1. Une caractérisation de la situation initiale
2. Une modélisation de la situation projetée

La phase 1 a débuté par une campagne de mesures, réalisée du vendredi 18 mars au lundi 21 mars 2016. Le rapport 1 « caractérisation de la situation initiale » est en cours de finalisation.

Post réunion : Nous espérons une synthèse de la modélisation pour l'été mais ces études prennent plus de temps que prévu. Les candidats pour le marché de conception réalisation seront choisis avant l'été et remettront une première copie à l'automne. Ainsi qu'il a été dit lors de la réunion du 30 mars, le bruit fait partie des critères de jugement des offres. Les simulations sont toujours en cours, et nous imposerons en plus aux candidats une obligation de résultats en fixant des seuils à ne pas dépasser dans leur offre. Le calendrier de cette consultation nous emmène jusqu'en fin d'année 2016, c'est donc début 2017 que nous pourrons revenir vers le public avec le projet lauréat.

Pourquoi les comptages de bruit ont été réalisés en week-end ?

La campagne de mesures s'est tenue du vendredi 18 au lundi 21 mars inclus. Cela a permis au bureau d'études de recueillir le niveau sonore à la fois durant les situations les plus bruyantes en heures de pointe (vendredi et lundi) et les plus calmes en heures creuses sur weekend sans circulation de train (weekend de travaux sur la ligne) de manière à modéliser le bruit du franchissement par câble dans les situations les plus extrêmes.

Est-il prévu la création d'une connexion entre le Nord de la rue Victor Hugo et la tangentielle ?

Cette hypothèse n'a pas été étudiée à ce jour. Le bouclage nord de la Rue V. Hugo est prévu au niveau du rond-point des crocus. Nous transmettons cette proposition au service Mobilités de la communauté d'agglomération pour analyse.

Quelle va être la nature des travaux sur la RD2020 ? Les aménagements récents seront-ils détruits ?

La requalification de la RD2020 va permettre d'améliorer la qualité urbaine de cette entrée de ville tout en maintenant une fluidité de circulation. La requalification de la RD2020 s'opérera de manière progressive et séquentielle sur les tronçons les plus problématiques. La reprise du tronçon récemment livré n'est pas prévu dans les premières phases de travaux, à l'exception d'une reprise du giratoire RD2020 x rue Danton rendu nécessaire pour la réalisation du cœur de quartier. Une étude globale sur l'axe depuis 100 arpents est en cours et un arbitrage sera fait dans les prochains mois pour définir les secteurs à aménager en priorité au vu notamment des emprises foncières disponibles.

Pourquoi revenir sur le choix du mode de franchissement présenté en novembre 2015 ?

L'Agglo a fait réaliser une étude de faisabilité pour s'assurer de la réelle pertinence du transport par câble. C'est cette étude qui vous a été présentée en novembre dernier. Elle a permis de démontrer que la solution est viable et qu'il existait des solutions techniques pour y répondre.

Pour passer à la phase de réalisation du transport par câble, la procédure est un marché dit de « conception-réalisation », c'est à dire qu'on demande aux entreprises de répondre à un cahier des charges très précis en termes de performances à atteindre, qui se déclineront en critères d'analyse des offres reçues (voir ci-après des exemples de ces critères). Il ne s'agit donc pas d'imposer une solution technique à des constructeurs, ce qui pourrait limiter fortement la concurrence, mais d'imposer des objectifs en les laissant libres de présenter des solutions techniques y répondant. En outre, le secteur des transports par câble urbains est en pleine effervescence actuellement, et les innovations techniques et réglementaires se multiplient ces derniers mois. Cette procédure permet donc de ne pas se priver des

capacités de recherche et développement des professionnels du secteur et de ne pas fermer la porte à des solutions techniques innovantes.

Il ne s'agit donc pas de revenir sur un choix mais de rouvrir le champ du possible pour tirer le meilleur de la consultation.

Pourriez-vous préciser les critères qui permettront d'évaluer les projets des concepteur-réalisateur du transport par câble ?

Les critères d'analyse ont été affinés de manière à s'assurer du respect des performances attendues. Les critères concernent deux volets principaux : exploitation – sécurité – confort des cabines – maintenance et intégration urbaine des stations. A ce stade, ils ne sont pas encore tout à fait figés.

Exemples non exhaustifs des critères envisagés :

EXPLOITATION – SECURITE - MAINTENANCE

Caractéristiques du système	Vitesse maximum réglementaire
	Caractéristiques principales (DEBIT DE POINTE) 1000pphd/2000pphd
Confort des usagers	Attractivité du mode d'exploitation (FREQUENCE DE PASSAGE)
	Confort passagers (ESPACE ET ACCESSIBILITE)
	Stabilité des cabines
	Energie embarquée en cabine
Exploitation	Configuration de la ligne
	Adaptation du système aux modulations de débit
	Accessibilité PMR (Arrêt des cabines en station)
	Exploitation automatique sans personnel (SYSTÈME AUTOMATIQUE) avec portes palières
	Garage des cabines
Sécurité	Récupération intégrée (MODE D'EVACUATION)
	Vent
	Comportement vis-à-vis d'un incendie extérieur
	Disponibilité du service (Pesage charge en cabine...)
	Câblage annexe entre les stations et les pylones (liaison Télécom et énergie)
Coût financier	Coût d'investissement (hors station)
	Consommation électrique
	Coût d'exploitation (énergie, entretien, maintenance, personnel)
	Volume du système (gare + stations)

INTEGRATION URBAINE

Efficacité technique et intermodalité	Temps de parcours depuis la gare / intermodalité
	Accessibilité verticale / confort
	Accessibilité PMR
Fonctionnement et exploitation	Facilité d'exploitation (+ contraintes caténaire)
	Coût d'entretien maintenance
	Consommation énergétique
	Sécurité incendie / ERP
	Sûreté, sentiment de sécurité, la circulation des personnes etc...
Impacts et environnement	Superficie affectée pour l'ouvrage (foncier nécessaire)
	Nuisance sonore
	Incidences sur l'insertion urbaine
	Impacts sur les autres usages
	Impact sur l'exploitation tramway
Financiers & Investissement	Coût d'investissement GC de la station
	Surcoût système par câble

Peut-on envisager la présence d'habitants dans le jury de sélection du marché de conception – réalisation ?

Nous prenons note de votre requête et la soumettrons au service des marchés publics (faisabilité juridique ?) et aux élus lors du prochain comité de pilotage.

Post réunion : notre service des marchés nous indique qu'il est malheureusement réglementairement impossible d'ouvrir la commission d'appel d'offres au public. En cas de présence de personnes non prévues par les textes, leur participation, y compris pour un simple avis, entache la décision de nullité.

TRAVAIL SUR TABLE

MODALITES DE TRAVAIL

MODALITE DE TRAVAIL PAR TABLE

Les participants étaient répartis selon 3 sous-groupes de 8 à 10 personnes.

Avec l'appui de pictogrammes et d'images de références, il leur était demandé de formuler des propositions en termes :

- usages des espaces publics
- ambiances des espaces publics
- formes urbaines et architecturales

ATELIER 5 - FOCUS SUR LE SECTEUR INTERIVES EST (LAMARTINE - GARE) 22

TRAVAIL EN TABLE

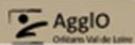
- **TEMPS 1 / QUELS SONT POUR VOUS LES 3 SUJETS PRIORITAIRES DU PROJET D'AMENAGEMENT DU SECTEUR INTERIVES EST ?**
- **TEMPS 2 / UNE PROGRAMMATION - CONCEPTION COLLECTIVE DU SECTEUR INTERIVES EST**
 - **LES INTENTIONS** : les critères de réussite, enjeux du projet, le niveau d'ambitions, les écarts à éviter
 - **LES USAGES** : y faire quoi ? Comment gérer les conflits d'usages ? quels compromis ? quelle complémentarité avec les autres espaces ?
 - **LES AMBIANCES** : matériaux, couleurs, mobiliers
- **TEMPS 3 / RESTITUTION - CONCLUSION**

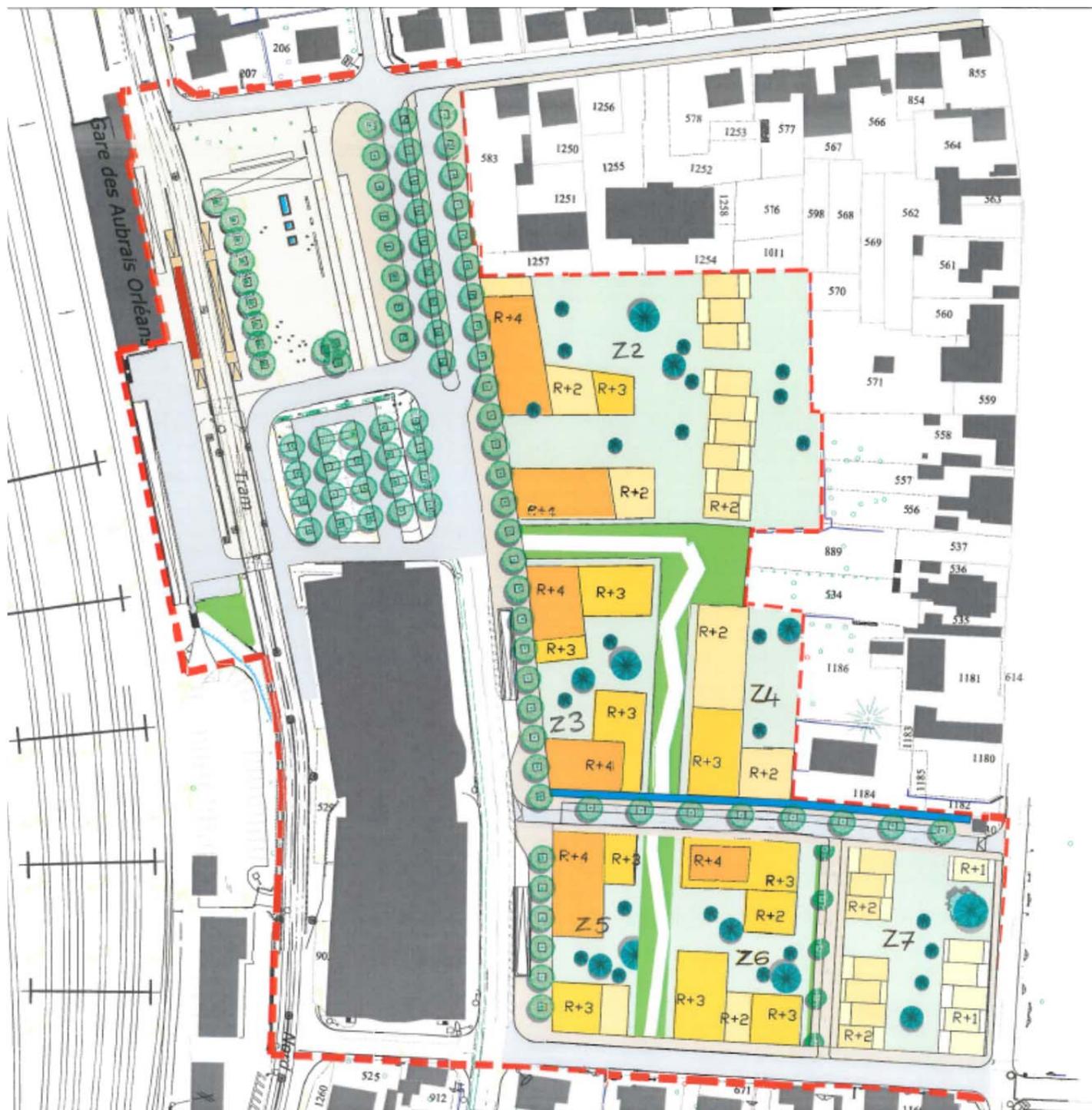












Plan de numérotation des ilots

RESTITUTION DU TRAVAIL PAR TABLE

Le propos qui suit constitue une synthèse des réflexions et échanges engagés entre les participants.

Synthèse sommaire table par table :



Table 1

La place de la commune de Paris comme un espace de vie du quartier (lieu de détente, d'attente agréable,...)
Prévoir un local commercial en fond de place avec terrasse pour animer la place
Réorganiser la circulation et le stationnement



Table 2

Une place embellie, arborée et végétale, animée par le marché et des événements
Des cœurs d'îlots apaisés, avec des jeux pour enfants,
Un habitat plus dense en façade et des logements individuels moins denses en fond de parcelle pour assurer la transition avec le quartier résidentiel existant



Table 3

La place de la Commune de Paris est satisfaisante en l'état. Elle n'a pas vocation à devenir un espace de vie pour le quartier. Il convient de limiter les interventions, la priorité se situe avant tout dans l'amélioration des conditions de circulation et de stationnement
Une attention particulière doit être apportée sur la sécurisation des flux piétons et cyclistes à l'échelle du quartier.
La station de télécabine pourrait être implantée sur l'emplacement actuel du dépose-minute, de manière à laisser un maximum d'espaces de respiration sur la place de la Commune de Paris

Résumé par thème, synthèse des trois tables :

Améliorer la circulation

La gestion de la circulation et du stationnement constitue la priorité du projet

De l'avis général, l'accès à la gare est problématique : les voiries sont saturées, la zone dépose-minute est sous-dimensionnée, les arrêts de bus sont déconnectés, l'absence de continuités de pistes cyclables,...

Il est proposé :

- Apporter plus de cohérence dans l'aménagement des cheminements piétons
- Créer des circulations cyclables vers le nord et le centre-ville de Fleury
- Optimiser l'usage du parking « zone bleue », en y intégrant la fonction dépose-minute et les taxis
- Apporter un traitement au sol unitaire et au même niveau (= traitement en plateau) telle la plateforme du tramway rue Louis Labonne pour amener plus de qualité et de sécurité pour le piéton.
- Sécuriser les traversées piétonnes depuis la rue Fernand Rabier vers la gare où les participants ont relevé une concentration problématique d'usages (Bus, taxi, VL)

La présence des cars de l'Armée et des cars Ulys est à questionner.



Il apparaît nécessaire de revoir le plan de circulation sur un périmètre élargi, pour notamment limiter en amont les flux routiers.

La place de la Commune de Paris

Un consensus se dégage sur le caractère peu hospitalier de la place de la Commune de Paris. Les participants regrettent que son manque de praticité (des cheminements piétons inadaptés, l'implantation exiguë du marché, le dysfonctionnement des fontaines), l'omniprésence de la voiture aux abords immédiats et son traitement très minéral.

Outre la fonction de parvis de gare, les participants expriment un souhait de disposer d'une place de quartier, support d'animation et d'espaces de convivialité. Cette double vocation interroge la capacité à faire cohabiter des usages multiples sur la place :

- **Une attente à l'extérieur de la gare agréable avec du mobilier urbain confortable :**
 - Banc (différents des murets en pierre sans dossier qui existent mais ce n'est pas ce type de mobilier trop « cimetière » qui est souhaité)
 - Table
 - Kiosque (soit permettant une attente à l'extérieur abritée (différent de l'auvent-vague actuel) soit permettant une animation par un café ou buvette...),
- **Une meilleure organisation des déplacements :**
 - Prévoir des consignes vélos sécurisées en plus de l'abri vélo au bout de la gare dans lequel des vols ont régulièrement lieu
 - Créer un emplacement dédié aux motos, Il a été proposé de l'aménager sur le parking des agents SCNF derrière « l'œuvre d'art »



- Les usagers du vélo sont en demande d'un atelier de réparation vélo. Une précision leur a été apportée sur la volonté de recentrer l'ensemble des services liés à la mobilité dans le pôle des mobilités sur la place Danton.
- **Une intégration harmonieuse de la station**
 - Les participants seront attentifs à la précaution apportée à l'intégration de la station du franchissement par câble, en termes de gabarit, de traitement de façades, de connexion avec la gare et de sécurité. Il est souhaité que soit étudiée la possibilité de décaler l'implantation de la station à l'emplacement actuel du parking minute, de manière à préserver un effet d'ouverture de la place de la Commune de Paris et de limiter l'impact acoustique pour les riverains.
 - Il apparaît indispensable de disposer des écrans d'informations SNCF dans les stations
- **Un lieu de convivialité**
 - Une vigilance particulière devra être apportée pour veiller à la sécurité des biens et des personnes : éclairage, éviter les recoins peu visibles,...
 - Des plantations, arbres et massifs sont souhaitées pour égayer la place, jugée « froide »
 - Le marché doit être rendu plus pratique et visible
 - Le préau pourrait être optimisé pour couvrir le cheminement entre la gare et la station ou bien protéger des bancs
 - Des tables de pique-nique (différentes des tables que l'on voit en général, plus urbaines)
 - Une forte volonté de disposer d'un commerce en front de place a été exprimée pour animer la place. Ont été évoquées : une brasserie avec terrasse, une boulangerie,...

Ilot Z2 & Z4 / jardin - square pour enfants

En complément de la place de la Commune de Paris, il est souhaité la réalisation d'un jardin / square de proximité dans les ilots Z2 et Z3. Ce square permettrait :

- Des jardins partagés pour les nouveaux habitants et résidents actuels qui n'ont pas de jardins
- Des jeux pour enfants, avec de la végétation (exemple Bustière)
- Une réticence a été exprimée au sujet des espaces de jeux pour jeunes adultes et adultes (pétanque, skate parc...), jugés trop bruyants



pourquoi ne pas positionner le square avec un accès direct sur la place

=> pose la question de la destination de ce square (à destination des habitants du quartier essentiellement ou des usagers du train ?)

=> Une précision a également été apportée sur la nécessité de « constituer une façade » sur cette place déjà suffisamment distendue et sur le fait que les logements collectifs se rapprocheraient d'autant des fonds de jardins

- table de pique-nique (différentes des tables que l'on voit en général, plus urbaines)

Composition urbaine du quartier gare

- **Evolutions proposées du plan masse**
 - La desserte et le fonctionnement de l'îlot Z2 : le lot sera réalisé de manière unitaire, par un promoteur unique. Le programme prévoit la construction d'un stationnement en sous-sol mutualisé sur une partie de l'îlot, les résidents des logements en second rang disposeront d'une sortie piétonne dans le cœur du

jardin et d'un accès ponctuel (déménagement/livraison...) à leur logement.

- Les participants ont apprécié la préservation du marronnier dans le plan masse. Ils souhaitent que la présence du marronnier donne l'occasion d'aménager un petit square public, avec une ambiance plus calme, préservé de l'animation de la place de la Commune de Paris. Attention néanmoins aux feuilles et marrons.
- Les participants soulignent l'intérêt d'intégrer à la réflexion l'évolution du transformateur au débouché de la voie à créer, au nord de Z7



- **Préconisations architecturales**

- rue Kléber : Les participants ont apprécié la diminution de la hauteur des constructions. Ils préconisent le principe de maisons avec pignons sur rue et d'un traitement rythmé des façades pour animer la rue Kléber.
- rue de la Sente : Ils proposent que les constructions adressées sur cette rue soient traitées de la même manière.
- rue Louis Labonne : une architecture moderne est souhaitée pour symboliser la nouvelle image du quartier
- Pour atténuer l'effet de densité et de hauteur, le recours à des toits terrasses est apprécié
- Les coursives extérieures sont à proscrire :
 - vers les fonds de jardins : pour éviter que les gens squattent et fument en ayant des vues chez les voisins
 - sur l'espace public de la place : pour éviter que les gens ne stockent, leur vélos, poussettes...
- L'architecture de l'immeuble de logements récemment construit au 4 rue Fernand Rabier est appréciée. L'urbaniste en chef a rappelé que le projet porte l'ambition d'une architecture plus contemporaine tout en s'harmonisant avec l'existant.

- **Le traitement des « traverses »**

- Les « traverses » pourraient être ponctuées de jardinières partagées pour embellir le quartier. Si l'idée paraît séduisante à la majorité des participants, certains ont exprimé des doutes quant à l'entretien et au risque de vol de végétaux.
- La représentation trop végétale de la « traverse Z2-Z3-Z4 » devra être rectifiée car, du fait de sa fonction d'accès aux véhicules d'urgences, son traitement sera plus minéral.

CONCLUSION

Grégory Bouinneau remercie les participants pour la richesse de leurs contributions et salue en particulier les habitants qui ont pris part aux cinq ateliers de concertation. Il rappelle que les comptes rendus des séances sont disponibles sur le site internet de l'Agglo et qu'une adresse mail est à la disposition de tous pour toute demande de précisions.