

**Concertation préalable à l'aménagement du parc Bougainville****Atelier de concertation n°1****Le 05 mars 2016**

En complément du compte-rendu, le support de présentation de la réunion est disponible sur internet, en allant sur la page dédiée à la concertation : <http://www.euromediterraneeacte2.fr/la-concertation/le-parc-bougainville/>

Vous pouvez sur cette page retrouver toutes les informations relatives à la démarche et également déposer vos avis. N'hésitez pas en parler autour de vous !

**Présentation de l'atelier**

---

Environ 50 participants se sont réunis au Nomad' Café le samedi 05 mars entre 09h30 et 12h45 pour une première rencontre de concertation dans le cadre du projet de parc Bougainville. Suite au mot d'accueil de François Jalinot, Directeur Général de l'EPA Euroméditerranée, l'ordre du jour a été présenté aux participants :

**Temps 1 / Présentation générale de la démarche**

- Le processus global de co-construction
- La démarche de concertation préalable

**Temps 2 / Visite de terrain****Temps 3 / Atelier en salle**

- Etat des connaissances sur le périmètre
- Travail sur le diagnostic d'état des lieux en sous-groupes



## Présentation générale de la démarche

### Le contexte d'aménagement du parc Bougainville

Anita Leroux, Directrice de Projet EPA Euroméditerranée



Le parc Bougainville sera aménagé sur d'anciennes parcelles d'activités actuellement en friches ou en cours de mutation, sur un périmètre de 4 hectares localisé au pied du métro Bougainville et délimité par les axes structurants que sont le boulevard de Briançon à l'ouest et le boulevard de Lesseps au nord. Il devrait voir le jour d'ici 2020. Cet aménagement

est également en proximité directe du parc Bellevue et de l'opération des Docks Libres. Ce parc urbain constituera un « poumon vert » pour tous les quartiers limitrophes et offrira de nouveaux lieux d'usages et de détente pour un public élargi (habitants des quartiers à proximité, usagers, salariés et professionnels du secteur ...).



A plus long terme, il constitue également la première tranche d'une trame verte de 14 hectares qui irriguera les quartiers nord et qui sera aménagée sur le faisceau ferroviaire du Canet : ce grand parc linéaire baptisé « parc des Aygaldes » du nom du ruisseau qui coule à cet endroit, se prolongera depuis le boulevard de Lesseps jusqu'au quartier de la Cabucelle (parc François

Billoux). C'est un élément structurant du projet urbain prévu dans le cadre de l'extension d'Euroméditerranée en direction des quartiers Nord, qui bénéficieront d'une réhabilitation au titre de la rénovation urbaine.

Le parc Bougainville est donc un jardin public important à l'échelle du nord centre-ville mais également la première étape du grand parc urbain linéaire qui verra le jour dans un second temps dans le cadre des aménagements portés par l'EPA Euroméditerranée.

**Quelques données supplémentaires :**

- 500 000 euros : enveloppe financière disponible pour des aménagements provisoires permettant de préfigurer la mutation du site et la création du futur parc Bougainville (comprenant le montant estimé pour la mise en œuvre des aménagements mais également l'enveloppe à engager pour les études et l'accompagnement)
- 12 millions d'euros : montant de l'enveloppe disponible pour l'aménagement des espaces publics définitifs du parc Bougainville
- 38 millions d'euros : coût total de l'opération du Parc Bougainville comprenant également le montant de l'ensemble des études opérationnelles et les dépenses liées aux travaux généraux (acquisition des terrains, déconstruction, dépollution...)
- 2017 : livraison des aménagements provisoires
- 2020 : livraison des aménagements définitifs du parc Bougainville

**La démarche de concertation et les étapes du projet**

*Anita Leroux, Directrice de Projet EPA Euroméditerranée*

*Mathias Bourrissoux, association Arènes*

Le processus global de concertation se décompose en deux grandes phases qui suivent le rythme du projet et permettront d'établir un dialogue continu avec les habitants, les acteurs locaux et les usagers. C'est un point important, car cela signifie que la démarche de concertation reprendra ensuite en 2017 lorsque le maître d'œuvre paysagiste aura été choisi. Il ne s'agit pas seulement de construire le préprogramme de manière participative mais bien d'organiser le débat jusqu'à ce que le projet d'aménagement définitif du parc Bougainville soit finalisé, en poursuivant la concertation en phase projet de manière à le co-construire avec le maître d'ouvrage (financier et gestionnaire), le maître d'œuvre paysagiste (concepteur) et les maîtres d'usage (utilisateurs).

A cela s'ajoute la volonté de mener une première action dès l'année 2017, en profitant des événements organisés dans le cadre de Marseille Capitale Européenne du sport. Dans ce cadre, l'EPA Euroméditerranée dispose d'une enveloppe destinée à des aménagements temporaires sur certaines parcelles, qui permettront de préfigurer l'aménagement du futur parc, prévu pour 2020. L'objectif est de pouvoir dès aujourd'hui réfléchir aux aménagements qui pourraient de manière transitoire être implantés sur le périmètre dans l'attente des travaux définitifs. Le diagnostic d'état des lieux réalisé en début de concertation permettra de cibler les besoins et les attentes puis de proposer des solutions concrètes pour accompagner la mutation du périmètre sans attendre le lancement du chantier portant sur l'aménagement définitif.

Globalement, le processus se décompose donc de la manière suivante :

**1 / Concertation entre mars et juillet 2016 permettant de proposer des aménagements provisoires puis de construire le préprogramme de l'opération « Parc Bougainville ».**

Cette première phase de concertation se clôturera avec l'élaboration d'un cahier de recommandations qui sera transmis par l'EPA aux équipes sélectionnées pour participer au concours.

Il leur sera demandé de prendre en compte ces recommandations dans le cadre de leur réflexion. Suite à cette première phase, un bilan de la concertation sera produit, et également transmis aux équipes.

**2 / Procédure concours et choix du paysagiste : septembre 2016 – février 2017**

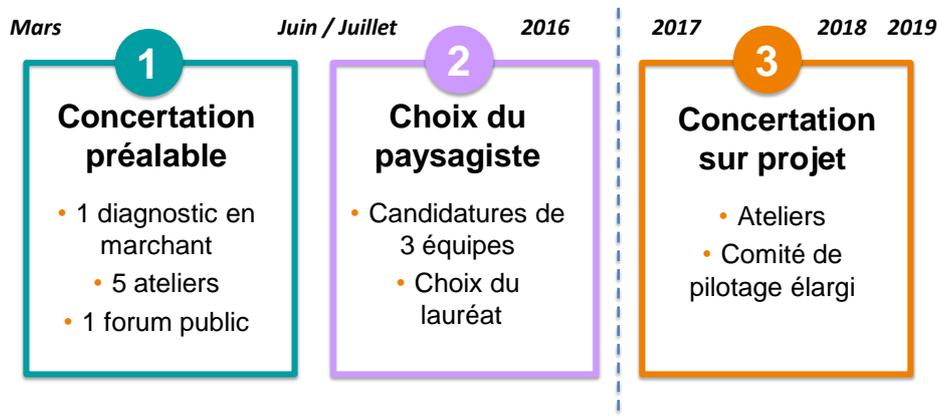
Suite à un appel à candidature, l'EPA Euroméditerranée sélectionnera en septembre prochain trois équipes en vue de la réalisation des aménagements définitifs du parc Bougainville. Cette sélection se fera notamment sur la base de « références » (c'est-à-dire les aménagements du même type déjà réalisés par l'équipe), moyens (l'expérience et la qualité de l'équipe) et méthode (approche partenariale proposée pour construire le projet). Suite à cette première sélection, les trois équipes présélectionnées se verront transmettre tous les documents complémentaires relatifs au projet de futur parc, notamment le bilan et le cahier de recommandations issus de la concertation. Elles auront ensuite un délai imposé pour intégrer ces documents à leur réflexion et formuler une proposition méthodologique. Contrairement à ce qui peut être fait habituellement, il ne sera pas demandé aux équipes de proposer un projet déjà dessiné mais plutôt d'expliquer son parti-pris ainsi que la méthodologie retenue et les moyens mis en œuvre pour co-construire le parc en concertation avec les futurs usagers et les habitants. Suite à cela, un jury fera le choix de l'équipe lauréate.

**3 / Concertation en accompagnement du projet (2017-2018)**

Une fois l'équipe de maître d'œuvre paysagistes retenue, la concertation pourra reprendre : des ateliers seront organisés en fonction de l'avancée du projet, sur chacune des phases (esquisse, avant-projet, projet). L'équipe de conception du parc pourra ainsi échanger et approfondir progressivement le projet en lien avec la population. Par ailleurs, il sera proposé que deux personnes impliquées dans les ateliers de concertation puissent participer au comité de pilotage : elles seront invitées à représenter les riverains et futurs usagers dans le cadre de cette instance décisionnelle élargie, qui validera le projet à ses différentes phases d'étude.

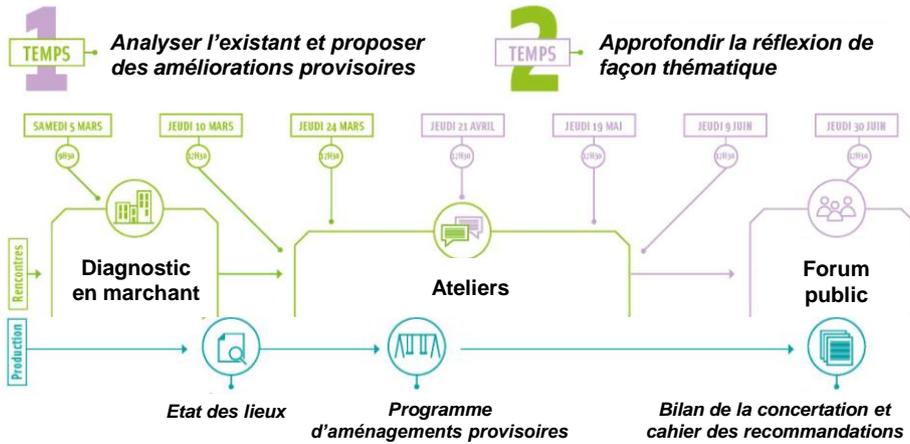


**Les étapes du projet**





## Le calendrier de la concertation préalable



29/02/16

8

### Visite du site

Les participants se divisent en sous-groupes d'une douzaine de personnes pour un parcours sur site permettant de faire le tour du périmètre du projet. Un livret de visite est distribué, il comprend le tracé du parcours et quelques cartographies permettant de se repérer en cours de parcours (cartographie satellite, plan cadastral, état du foncier, taille des parcelles). Plusieurs points d'arrêt sont également indiqués, dans l'optique de marquer des pauses pendant le parcours.

5

#### DIAGNOSTIC EN MARCHANT

##### PARCOURS

1. PARCELLE QUINCANOR
2. POINTE BALITRAND / STATION DE SERVICE
3. ESPACE CITÉ BELLEVUE
4. MÉTRO / PLACE BRIANCON
5. BOULEVARD LESSEPS



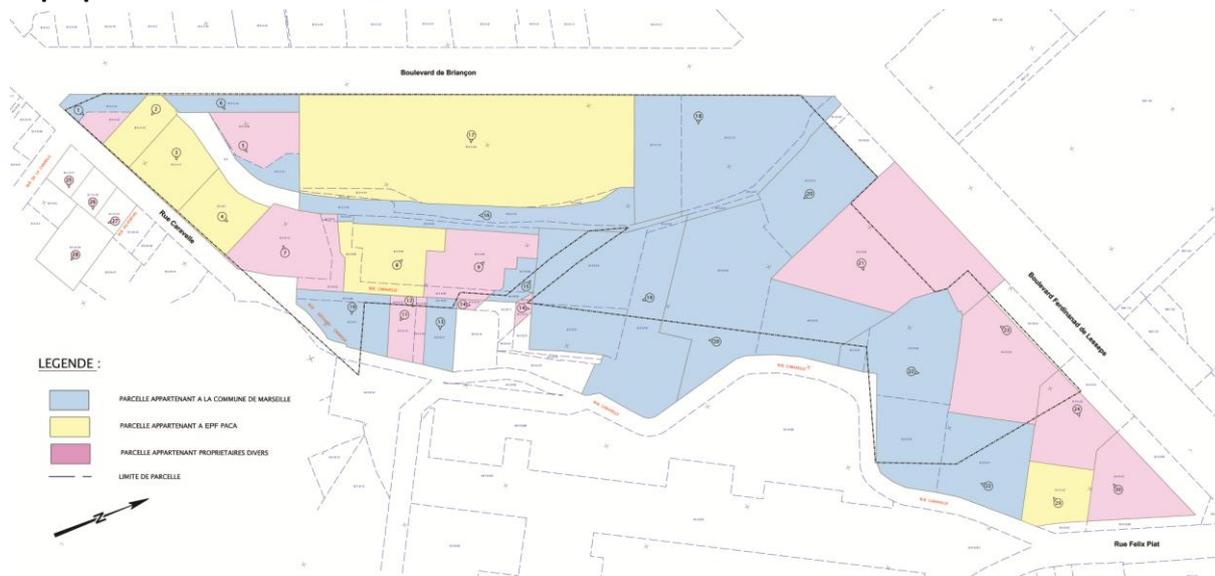
## Atelier en salle

### Etat des connaissances sur le périmètre

*Céline Fontaine, Directrice de Projet EPA Euroméditerranée*

En complément de la visite sur site, un bref temps de présentation est proposé afin d'apporter aux participants quelques éclairages relatifs au périmètre du projet. Ces données, issues des premières études pilotées par l'EPA Euroméditerranée permettent de prolonger les échanges engagés pendant le parcours.

### La propriété foncière : état des lieux en 2016



### Les parcelles libres en 2016

1. grand espace libre : 4650 m<sup>2</sup>
2. bâtiments vides et en activité : 1700 m<sup>2</sup>
3. grand espace libre : 4700 m<sup>2</sup>
4. site non occupé, dalle au sol : 2350 m<sup>2</sup>
5. grand espace libre : 7970 m<sup>2</sup>



**Le risque inondation**



Deux facteurs de risque inondation doivent être pris en compte : le débordement du ruisseau des Aygalades et le ruissellement urbain provoqué par des précipitations importantes, d’occurrence centennale.

Le ruisseau des Aygalades trouve sa source sur les versants ouest du massif de l’Etoile et du massif de la Nerthe : il traverse les quartiers nord, les territoires concernés par l’opération Euromed 2, puis il vient se déverser dans la mer, à hauteur de la tour CMA-CGM (exutoire sous le prolongement de la rue d’Anthoine).

Le ruisseau des Aygalades a vu son écoulement modifié et occulté par l’aménagement de la gare du Canet, construite en 1848 : sur notre périmètre de projet, il est pour partie en section souterraine (boulevard de Lesseps) puis en section ouverte, avant d’être de nouveau souterrain à partir du boulevard de Briançon.

Ce canal, c’est-à-dire l’ouvrage aux parois bétonnées qui permet l’écoulement du ruisseau, est justement dimensionné pour réguler la montée soudaine des eaux : il est d’un gabarit suffisant pour des crues importantes d’occurrence centennale et n’occasionne pas de débordements sur le site. Les zones sont donc bien protégées en l’état. Il faudra donc réfléchir à son insertion au cœur du futur parc, sachant qu’il n’est pas possible de toucher à cette infrastructure et qu’elle doit garder son gabarit actuel pour prévenir tout risque d’inondation. Une réflexion sera menée, notamment avec le maître d’œuvre paysagiste retenu pour la réalisation des aménagements, afin d’intégrer au mieux ce canal dans l’environnement du parc et notamment les différents moyens d’estomper l’impact de cette infrastructure (aménagements paysagers des abords, passerelles pour les cheminements, verdissement, etc.)

**La pollution**

Des premières investigations ont été réalisées avec l’appui d’un bureau d’étude spécialisé pour diagnostiquer les terrains du site et déterminer l’importance des pollutions. S’agissant d’anciens terrains d’activités industrielles, et sachant que cette zone portuaire du territoire a été pour partie remblayée artificiellement au cours de l’histoire, il était nécessaire de mener une analyse fine à ce sujet. Les résultats font état d’une contamination des terrains (composés COHV et benzène, composés volatils, métaux lourds) plus importante sur les parcelles nord, mais également diagnostiquée sur les parcelles sud.

Toutes les terres seront dépolluées dans le cadre des travaux relatifs aux aménagements définitifs. Dans l'attente de ces travaux, la question est de savoir si des activités peuvent tout de même être proposées sur certaines parcelles de manière transitoire (cf. point sur les aménagements temporaires). Au regard du diagnostic et des compléments d'information demandés au bureau d'étude, il apparaît que les parcelles concernées peuvent néanmoins accueillir des usages si les sols ne sont pas remués, et que des mesures spécifiques d'accompagnement sont mises en place (Barriérage pour confinement de certaines zones, ajout de terres sur 40 cm, etc.). Une discussion sera engagée à ce sujet dès le prochain atelier.

## Diagnostic en sous-groupes

---

Les participants se répartissent par tables pour une heure de discussion. L'objectif est de pouvoir amorcer le travail de diagnostic, en s'appuyant sur les enseignements de la visite de site. Chaque table peut librement discuter des thèmes et des secteurs en fonction de l'intérêt des participants mais il est demandé de pouvoir :

- Dans un premier temps : échanger les points de vue, les connaissances et éléments de compréhension du site en n'oubliant pas de donner la parole à chacun autour de la table ;
- Dans un second temps : renseigner le tableau d'état des lieux, pour rendre compte des discussions et pointer les atouts, les faiblesses, les contraintes du site...

Des supports sont à la disposition des participants pour engager ce travail : plans cartographiques A1, feutres, post it, tableau de synthèse pour saisir les échanges. Il est notamment possible d'annoter directement les cartes et d'y coller des post it.

**Restitution des travaux en sous-groupes**
**Espace Quincanor, Bd de Briançon**

	<b>Contraintes identifiées</b>	<b>Activités Usages et pratiques</b>	<b>Ambiances perceptions</b>	<b>Liens au(x) quartier(s)</b>	<b>Principaux enjeux</b>
<b>Groupe 1</b>	Ruisseau (protéger la rive)	stationnement	Béton Pollution Circulation = Bruit+++ Difficulté accès piéton		C'est l'occasion de créer du lien social
<b>Groupe 2</b>	Encombrement visuel/ palette Enfermement / grillage Stationnement/ circulation	Station de lavage	A l'abandon Glauque Bruyant Sentiment d'insécurité	Voiture – lien de passage entre quartier sans arrêts, sans piétons	Apaiser le bruit Espaces de convivialité Gestion du parc
<b>Groupe 3</b>	Manque d'équipements, d'activités		Manque d'équipements collectifs		Equipements Sportifs Verdure Piscine Publique Espace de partage et de jeux pour les enfants
<b>Groupe 4</b>	Circulation des différents usagers piétons (ou ceux ayant laissé leur véhicule à côté)	Zone de parking pour les usagers du métro (gratuite) Sortie de métro Où passent les cyclistes ?	Transit piéton lié à la vie du métro Délabré	Lien avec pistes cyclables des docks ? (du métro au littoral)	Beaucoup d'usagers possibles si bien aménagé et sécurisé
<b>Groupe 5</b>		Foot devant le Nomad' Café Des gens y vivent (ils se passent des choses derrière le mur)	Lieu de passage – gens qui sortent de la station de lavage Pas de vie, des cafés, des centres sociaux	Temps forts périodiques grâce à la présence du Nomad' Café Manque d'équipement public	Pas de lieux de vie centrale Les Crottes : noyau central
<b>Groupe 6</b>	Départ de certaines activités	Industrie			Animations de proximité Espace ouvert Terrasses Petites places Perméabilité
<b>Groupe 7</b>	Parcelle prise entre le canal et le Bd de Briançon Face aux immeubles d'habitants	Activité commerciale Stockage des palettes	Vide et manque d'animations Voitures	Motiver une requalification du front bâti du Bd de Briançon (logements, activités)	Absorber le ruissellement Relocaliser les emplois actuels Retrouver de l'emploi ici

**Pointe Balitrand – Station service**

	<b>Contraintes identifiées</b>	<b>Activités Usages et pratiques</b>	<b>Ambiances perceptions</b>	<b>Liens au(x) quartier(s)</b>	<b>Principaux enjeux</b>
<b>Groupe 1</b>	Ruisseau	Stationnement	Béton Pollution		C'est l'occasion de créer du lien social
<b>Groupe 2</b>	Station de service Espace circulation piétonne inexistante				Espaces de convivialité Gestion du parc
<b>Groupe 3</b>					De la verdure !
<b>Groupe 4</b>	Activités commerciales / industrielles Dépollution	Qui passe vraiment ?	Moins de bruit qu'ailleurs	« Zone fermée », on n'y passe pas trop ?	Lien entre quartiers ?
<b>Groupe 5</b>	Lien avec le port très important, Avec un accès public à la digue du large		Peinture de rue avec les enfants du quartier pour les aménagements provisoires		Poser un parc comme ça, ça n'a pas de sens ; comment animer la vie des gens ?
<b>Groupe 6</b>		Mécanique			Animations de proximité
<b>Groupe 7</b>	Enclavé par le canal d'un coté et la rue Caravelle de l'autre	Activité tributaire du trafic automobile			Désenclaver la partie du parc coté Caravelle : remblai ? passerelles sur canal ? Pourquoi pas du bâti ?

**Espace cité Bellevue**

	<b>Contraintes identifiées</b>	<b>Activités Usages et pratiques</b>	<b>Ambiances perceptions</b>	<b>Liens au(x) quartier(s)</b>	<b>Principaux enjeux</b>
<b>Groupe 1</b>	Dénivelé	Glissade – skate park? (utiliser cette pente) Terrain de sport abandonné Zone de passage	Béton mais plus aéré Beaucoup de jeunesse, beaucoup d'écoles, mais rien pour eux	Du lien car bcp d'habitants / proche de l'école Bellevue	Des espaces pour les écoles, les jeunes, les familles Implication habitants Parc Bellevue Aménagement espace public face à Bellevue C'est l'occasion de créer du lien social Murs comme support de fresque
<b>Groupe 2</b>	En palier Dénivellement Pied d'immeubles	Trafic en tout genre Passage des piétons Enfants qui jouent	Trop de béton Froid / désertique Salle		Ouverture du parc à l'ensemble du quartier et plus qu'à Bellevue Espaces de convivialité Gestion du parc
<b>Groupe 3</b>	Dégradations qui ne permettent pas l'implantation d'équipements sportifs		Sentiment d'insécurité		Créer un espace à partager pour les familles / enfants, désenclaver Créer des usages, une fréquentation / des animations, des jeux pour enfants
<b>Groupe 4</b>	« Trafic et clientèle » Bloqué visuellement et physiquement par la passerelle métro face à la cité Terrains vagues très ondulés	Zone d'incendie des motos, mobylettes volées Skate park ? Espace des jeux mais où la population s'adapte et non l'inverse (trou dans le grillage avec les enfants qui jouent au ballon en passant à travers cet accès)	Insécurité Zone de vente / trafic Zone abandonnée Squats Zone d'ombre et très peu éclairée, on voit pas de tout la nuit Personne n'arrive à circuler par là	Isolé Un espace de passage entre Nord et Sud / circulation piétonne	Désenclaver, remettre de la terre pour diminuer la vision des murs ou « barres » de béton Vue dégagée si végétalisé en niveau plus haut que l'actuelle Idée = jardins partagés ?

<b>Groupe 5</b>				Directrice de l'école Bellevue, Véra, personnage de quartier, très motivée	Commerces de proximité Enjeu d'un vrai parc, avec des arbres, pas un espace public minéral avec trois arbustes qui se courent après Différent du Parc du 26eme centenaire qui n'est pas bien géré, il ne faut pas que ce soit un alibi
<b>Groupe 6</b>	Réseaux des drogues	Ecole Activités associatives Espace graff Espaces artistique Art Palette Trajet écoles-collège	Glauque	Historique	Animations de proximité Mixité des populations (sociale, communautaire) Propreté
<b>Groupe 7</b>	Espace contraint, fermé par le canal et le métro, bétonné	Espace non géré, laissé à l'abandon	Sentiment de gâchis : des aménagements saccagés, mal entretenus	Lien naturel avec la cité, visuel Doit pouvoir servir aux habitants	« Couloir » à rendre plus ouvert Comment voire le lien entre la cité Bellevue, le futur parc et le métro Mixité sociale

**Métro Place Briançon**

	<b>Contraintes identifiées</b>	<b>Activités Usages et pratiques</b>	<b>Ambiances perceptions</b>	<b>Liens au(x) quartier(s)</b>	<b>Principaux enjeux</b>
<b>Groupe 1</b>	Sécurisation accès piéton (traversée très difficile) Trop de circulation Manque d'éclairage Zone industrielle vouée à être réaménagée, populations divisées (par Bellevue, Canet, Bd de Briançon) Ruisseau, aucun panneau n'indique ce canal	Snack qui fonctionne bien Terrain de boules Zone de passage Metro et école Le mur du canal est déjà utilisé comme support d'expression par des jeunes du quartier	Béton +++ Bruit, pollution, circulation Un lien qu'on évite (manque d'éclairage, bruits) Beaucoup de jeunesse, beaucoup d'écoles, mais rien pour eux Vaste espaces, belles perspectives	Ça pouvait être par le métro un lien de passage mais on évite d'y passer, dommage !	Sécurisation Accès piéton abords parc devrait être un atout pour le quartier C'est l'occasion de créer du lien social Comment maintenir le ruisseau ouvert en le sécurisant ? Murs comme support de fresque

<b>Groupe 2</b>			Plateforme multi nodale Accès métro Bus agglomération		Apaiser le bruit Espaces de convivialité Gestion du parc
<b>Groupe 3</b>					Installer des équipements sportifs ou de la verdure
<b>Groupe 4</b>	Lien avec l'aménagement et la vie autour du pied de la station / école / gare de bus	Sortie de métro	Passerelle peu engageante Mauvais entretien des escaliers / escalators	Passerelle = seule « artère » piétonne pour passage du Bd de Lesseps	
<b>Groupe 5</b>				Faire une continuité avec l'histoire Ne pas faire le parc en effaçant tout avant	Manque des commerces alimentaires
<b>Groupe 6</b>	Insécurité	Ecole Commerce, snack Dojo Trajet écoles - collège			Animations de proximité Cohésion sociale propreté
<b>Groupe 7</b>	Trop de béton	Cheminement très fréquenté Escalator en panne Tout mettre au niveau du sol ?			En faire un lieu public, commerces, activités, une entrée du parc, une île (« métro ») au milieu du ruisseau des Ayalades

**Boulevard de Lesseps**

	<b>Contraintes identifiées</b>	<b>Activités Usages et pratiques</b>	<b>Ambiances perceptions</b>	<b>Liens au(x) quartier(s)</b>	<b>Principaux enjeux</b>
<b>Groupe 1</b>	Sécurisation accès piéton (traversée très difficile)	Stationnement Des espaces tout pour la voiture	Béton Circulation = bruit +++ Difficultés accès piéton	Le Bd coupe le quartier davantage même que l'autoroute de St Mauront ! « c'est une autoroute déguisée »	Sécurisation accès piéton abords parc Seul endroit pour franchir l'avenue, le rendre agréable mais tellement peu pratique

					Mettre un rond point entre Lesseps et Félix Pyat – super dangereux ! C'est l'occasion de créer du lien social
<b>Groupe 2</b>	Voie rapide (sortie d'autoroute)		Frontière infranchissable Le piéton n'a pas sa place : exclusion		Améliorer la traversée des piétons / poussettes Apaiser le bruit Espaces de convivialité Gestion du parc
<b>Groupe 3</b>	Trop de bruit, circulation Manque des places de stationnement Négocier avec la copropriété pour destruction fourrière		Inconfort Vandalisme		Aménagement pour absorber/isoler le bruit de circulation Prévoir parking pour la copropriété Stationnement Caméras
<b>Groupe 4</b>	Route !		Bruit et forte circulation	Lien hors passerelle métro pour traversée piétonne du boulevard = impossible	Circulation automobile
<b>Groupe 5</b>		Jeu de boule Snack où beaucoup de monde vient manger		« il faut qu'on puisse continuer à y vivre, les gens avec des petits revenus » Le parc ne doit pas augmenter les taxes des habitants Histoire : comme il y avait beaucoup d'usines il y avait bcp plus de vie (Crottes, Arenc, Cabucelle) Entrée/sortie d'école = point de vie, de rencontre	Comment retrouver la vie de quartier qu'il y avait avec les usines ? Enjeux de la vie/activités autour du Parc Il faut faire le changement avec les gens

<b>Groupe 6</b>	La clientèle part en même temps que les entreprises	Commerces Snack métropolitain Papis jouent à la pétanque			Animations de proximité
<b>Groupe 7</b>	Flux de trafic trop dense, trop rapide, bruyant, intraversable : coupure		Coupure forte Nuisances		Adoucir le trafic, rendre traversable, Favoriser l'accès piéton (rétrécir les voiries, vaste terre plein central)

## Eclairages sur les réflexions en sous-groupes

Le travail de diagnostic réalisé en sous-groupes pour chacune des parcelles livre quelques enseignements concernant la perception et le ressenti des participants. En recoupant les sujets abordés sur les différentes tables, on retrouve quelques éléments communs qui seront partagés et débattus lors du second atelier :

**Concernant les nuisances en tous genres** : au-delà de l'état de dégradation avancée du site et des effets de perception négatifs que cela induit (insécurité, sentiment d'abandon, caractère glauque des lieux), on constate que toutes les tables pointent les nuisances occasionnées par le caractère très routier du périmètre : proximité très forte avec le boulevard de Lesseps, forte présence du stationnement, bruit et sentiment d'insécurité accru par la vitesse et le nombre de véhicules en périphérie du site. L'impact de la voiture est donc très important, il limite les déplacements piétons et les usages en proximité directe des grandes voiries (Lesseps et Briançon).

### Enjeux associés :

- Apaiser le site et traiter en particulier les abords de voirie (sécurité et limitation des nuisances) pour aménager des espaces partagés
- Rendre compatible ces lieux avec un objectif d'animation des espaces publics (espaces ouverts, terrasses)

**Concernant les circulations, notamment piétonnes** : faisant le lien avec le précédent point, les participants constatent que les déplacements piétons sont très inconfortables sur les pourtours du périmètre, voire parfois impossible compte-tenu du stationnement sauvage et de l'étroitesse des trottoirs. Les parcelles plus facilement circulables, comme la place Briançon, sont cependant peu fréquentées compte-tenu du bruit généré par la proximité du trafic auto. Au final, l'ensemble du périmètre est jugé négativement sur ce point : aucun espace n'est réellement pratique ou confortable, sachant que les parcelles isolées de la circulation routière (espace Bellevue notamment) présentent d'autres caractéristiques (état du sol, manque d'éclairage, insécurité ressentie, enclavement) qui les rendent peu attrayantes et incompatibles en l'état avec l'objectif de pouvoir disposer de cheminements protégés de la voiture et sécurisés.

Enjeux associés :

- Mettre du lien entre les quartiers, désenclaver le périmètre en cherchant à atténuer les effets de frontière (cité Bellevue, rue Caravelle, boulevards)
- Ouvrir le site, apporter de la respiration et des usages en accompagnement des flux

**Les infrastructures et le bâti (métro, canal, voiries, immeubles, passerelle)** sont également perçus comme des éléments négatifs qui représentent des obstacles aux circulations piétonnes, mais également des coupures visuelles qui empêchent de saisir l'ensemble du périmètre du regard. Ces infrastructures accentuent également la présence du béton, ce qui rajoute à la sensation d'enclavement. L'espace est très contraint par ces éléments de rupture qui font barrière physique, symbolique et visuelle. On note pourtant que ces infrastructures pourraient être moins gênantes et qu'il est éventuellement possible de « faire avec » tout en améliorant la perception du lieu et les ambiances ressenties. Plusieurs propositions vont dans ce sens, pour que le béton devienne le support de pratiques et d'activités qui rendraient le site plus vivant : éclairage et mise en lumière, murs de libre expression, fresques...

Enjeux associés :

- Perméabilité du site en intégrant au mieux les infrastructures, c'est-à-dire en les considérant comme un support d'activités valorisables et participant de l'identité du lieu
- Dégager une structure cohérente qui fasse lien, limiter les ruptures
- Atténuer l'impact visuel et physique des infrastructures et du béton, dégager des vues
- Intégrer les contraintes de gestion et de sécurité

**D'un point de vue des usages et des pratiques**, les constats sont très différents selon les parcelles prises en compte. Globalement, toutes les tables font état d'un manque de vie et d'animation sur l'ensemble du périmètre. Néanmoins, des différences sont à prendre en compte et les parcelles « Espace Bellevue », « Place Briançon » sont déjà le support d'activités et de flux de passages importants. Ces deux parcelles cumulent les avis négatifs (nuisances, insécurité) mais aussi positifs, dès lors que l'on s'intéresse à ce qui s'y passe (équipements aux abords, vie de quartier à proximité, pratiques déjà existantes). Le boulevard de Briançon dispose aussi de quelques atouts malgré la présence des voitures (snack buvette, lieu culturel, terrain de pétanque). Ce sont des lieux de contrastes, sur lesquels les participants ne partagent pas les mêmes avis mais qui pourraient offrir des opportunités.

Enjeux associés :

- Construire un regard commun sur ces espaces déjà porteurs d'usages
- Développer de l'animation de proximité à côté des lieux déjà fréquentés
- Créer des espaces partagés par des populations différentes (âge)

Enfin, toutes les tables font référence à **l'objectif de lien social** partant du principe que ce parc doit justement être un véritable lieu public qui rapprochera et animera les différents secteurs du territoire, contrairement à ce qui est le cas aujourd'hui. D'où l'importance de la convivialité mais aussi du désenclavement qui permettrait de « recoudre » le territoire. Plusieurs thèmes découlent de

cet objectif, en faisant référence à des enjeux différents : liens entre les quartiers, commerces de proximité et activités...

#### Enjeu associés :

- Construire le lien entre les quartiers et structurer une dynamique commune entre les habitants des différents secteurs, entre les différentes populations
- Viser un lieu attractif, qui soit utile au quartier sur différents enjeux qui dépassent le seul aménagement du parc (dynamique de quartier, emplois, commerces, usages)

## **Les avis sur les différentes parcelles**

---

### **Boulevard de Lesseps : un lieu routier « repoussoir »**

- Lieu bruyant, dangereux, inconfortable et peu compatible avec des activités
- Le piéton n'y a pas sa place, représente une frontière infranchissable
- Important de sécuriser le lieu et protéger les piétons des nuisances
- Aménager les espaces de proximité en retrait de la voirie, loin des voitures, en cherchant à atténuer l'impact de la route (bruit, nuisances, vues)

### **Pointe Briançon- métro : de gros points faibles mais aussi des atouts**

- Un lieu de passage où l'on évite de passer
- N'est pas un atout pour le quartier alors qu'il connecte plusieurs secteurs du territoire, que la station de métro est aussi un lieu de vie
- Proximité des boulevards qui pénalise les activités : lieu dangereux, difficile à franchir, mal connecté
- Un lieu peu rassurant et confortable : manque d'éclairage et de repères, bruit, espace très/trop bétonné
- Espace de belle dimension avec du dégagement et quelques perspectives
- Proximité du snack, terrain de pétanque, groupe scolaire, des publics que l'on pourrait prendre en compte (jeunesse notamment)
- Possibilité d'utiliser les infrastructures (métro et proximité du ruisseau) pour développer des supports d'usages et améliorer le « décor » (fresques murales par exemple)

### **Espace cité Bellevue : des perceptions très différentes, des points de vue à croiser**

- Un dénivelé important, une présence forte du béton (immeubles, trémie métro) qui fait barrière et confine le lieu (sentiment d'insécurité et manque de vues)
- Des terrains en friche pas entretenus qui laissent une impression d'abandon et de manque de vie (recoins inutilisables, espaces impraticables)
- Un espace et des équipements très détériorés, ce qui pose question sur la capacité à conserver des aménagements en bon état à cet endroit
- Une alcôve calme en retrait des circulations, mais avec des flux piétons importants au quotidien
- Des usages à prendre en compte qu'ils soient perçus négativement ou positivement (squats mais aussi terrain de jeux pour les enfants)

- Des lieux de vie à proximité et des équipements fréquentés (écoles, associations, espaces culturels)

#### **Pointe Balitrand – Station service : un non lieu ?**

- Une circulation piétonne très limitée
- Des activités dépendantes de l'automobile, ce qui accentue le caractère routier du lieu
- Un lieu enclavé, coincé entre le canal et la rue Caravelle
- Un lien physique et visuel avec le port qui n'est pas perceptible
- Des obstacles visuels (murs, barrières de site) qui coupent la vue sur le site mais peuvent être un support possible pour des activités de type peinture de rue

#### **Espace Quincanor, Bd de Briançon : un lieu difficile à cerner**

- Un lieu très encombré physiquement et visuellement dans lequel il est difficile de se projeter
- Un sentiment d'abandon, d'insécurité et de manque de vie mais aussi du transit piéton
- Une proximité directe avec les immeubles du boulevard, mais une connexion difficile avec les autres secteurs du quartier, lieu « vide » en retrait de l'activité malgré la présence du métro
- Manque de vie malgré la présence d'habitations et d'équipements.
- Un espace qui pourrait être pourtant intéressant pour porter des usages en lien avec les habitations et les activités du secteur Briançon-Salengro mais qui n'a pas d'atouts en l'état.

### **Demandes des participants**

---

- Bien prendre en compte les enjeux patrimoniaux et de mémoires des lieux
- Constituer pour les ateliers futurs un livret de référence concernant des exemples d'intégration paysagère réussie pour des infrastructures de type canal
- Poursuivre le travail de mobilisation et ne pas s'en tenir aux seuls ateliers pour aller à la rencontre des publics : sur proposition de l'animation, il est notamment convenu que l'on cherchera à identifier les publics « absents » de la concertation et que l'on proposera en complément des temps d'échanges spécifiques et adaptés avec certaines catégories de personnes bien ciblées (dispositif de type mini publics et *focus group*, pour pouvoir intégrer leurs remarques et leurs réflexions au travail d'atelier).

### **Prochain atelier**

---

#### **Atelier 2 / le jeudi 10 mars à 17h30 au Samu social, 10 Bd de Lesseps**

##### **Ordre du jour indicatif**

- Approfondissement du diagnostic
- Travail sur les parcelles/zones de projets potentiels pouvant accueillir des aménagements temporaires
- Discussions sur les aménagements temporaires à privilégier