

# ATELIER PUBLIC

Synthèse de l'atelier public en ligne du 14 décembre 2020

## 1. INTRODUCTION

Le secteur Porte de Bagnolet-Gallieni est un véritable morceau de ville comptant plus de 35 000 habitants, 70 commerces et plus de 215 000m<sup>2</sup> de bureau accueillant 10 000 salariés. Fortement marqué par la présence de l'échangeur A3-Boulevard périphérique, ce secteur connaît d'importantes nuisances liées à la présence de l'automobile, 300 000 voitures transitent chaque jour par la Porte de Bagnolet. Complété d'une station de métro et d'une gare routière RATP, Il s'agit d'un nœud de transport majeur permettant de connecter Paris, Bagnolet et plus largement tout l'Est francilien. Cependant, cette forte présence infrastructurelle et la multiplicité des fonctions du secteur engendre des conflits d'usage et une perte d'attractivité.

En septembre 2020, l'Etablissement Public Territorial Est Ensemble et les communes de Paris et de Bagnolet ont décidé de s'associer afin de lancer une étude urbaine sur le secteur Porte de Bagnolet-Gallieni. Cette étude urbaine a pour objectif d'élaborer un scénario partagé pour le devenir du secteur dans les 15 prochaines années, permettant alors de réduire les contraintes et nuisances subies et de mettre en valeur les atouts et opportunités de la zone.

Concrètement, cela se traduira par la réalisation :

- d'un plan guide général d'évolution du secteur comprenant :
  - un plan de rénovation du complexe Bel Est
  - une stratégie d'évolution de l'échangeur
- d'une étude modélisant l'impact des modifications envisagées du secteur en termes de trafic et en terme financier.

L'objectif central de ce travail est que le devenir du secteur soit partagé par tous. Ainsi, Est Ensemble, Paris et Bagnolet s'engagent à co-construire le projet avec l'ensemble des acteurs du territoire : habitants, commerçants, entreprises, usagers, acteurs institutionnels, établissements de transport, etc. Ces acteurs seront donc concertés tout le long des 18 mois de l'étude.

Pour la première phase de cette étude, consistant à l'élaboration d'un diagnostic du secteur dont la finalisation est prévue pour le mois de février 2021, un atelier public s'est déroulé le lundi 14 décembre de 18h30 à 21h. Il s'agissait de recueillir la perception et le vécu du secteur par les habitants et usagers et de déterminer quels étaient pour eux les priorités d'évolution et d'aménagement. En raison du contexte sanitaire, cet atelier n'a pu être organisé en présentiel et a dû se dérouler via une plateforme numérique (Zoom). Afin d'aborder tous les enjeux du secteur, après un temps d'échange en plénière, cet atelier a été divisé en 6 groupes de travail sur les thématiques suivantes : l'image du secteur, le logement, les commerces, les services publics, les déplacements et les espaces publics.

Cet atelier a été animé par l'agence de communication Epiceum et s'est tenu en présence de 53 participants « grand public » et de 5 élus du secteur :

# ATELIER PUBLIC

- Tony Di Martino, Maire de Bagnolet ;
- Gaylord Le Chequer, Conseiller territorial de l'EPT Est Ensemble délégué au Faubourg et à l'aménagement des abords du T1
- Emmanuel Grégoire, 1<sup>er</sup> adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris, des relations avec les arrondissements et de la transformation des politiques publiques ;
- Eric Pliez, Maire du 20<sup>e</sup> arrondissement de Paris ;
- Cédric PAPE, 7<sup>e</sup> adjoint au Maire de Bagnolet en charge de l'aménagement et de l'urbanisme.

## 2. LE VECU ET L'IMAGE DU SECTEUR

### 2.1. Prolégomènes à toute métaphysique future

Sur la question du vécu du quartier, ce sont les sujets de la propreté et de la tranquillité qui ont dominé les débats. Une tendance à la dégradation progressive de la situation (« *c'était mieux avant* ») a été soulignée. Dans certains groupes, tous les participants s'accordaient pour dire que c'est un secteur où « *l'on n'a pas envie de s'attarder* » : « *C'est sombre, bruyant, inhospitalier* », « *C'est le lieu le plus déshumanisé qui existe* ». « *C'est une vitrine de la ville de Bagnolet, mais c'est une vitrine effrayante* ».

Il existe une réelle **stratégie d'évitement** du pôle Gallieni : « On n'y va que par obligation » (pour prendre le bus ou le métro, ou alors pour y faire ses courses). Certains préfèrent aller prendre le métro à Montreuil (ligne 9) plutôt que de prendre la ligne 3 à Gallieni.

Les perceptions recueillies sont très contrastées et parfois contradictoires pour un même participant, entre l'attachement à Bagnolet « village » et ce secteur qui gâche tout à leurs propres yeux et aux yeux des personnes extérieures. Dans un atelier, deux des six participants envisagent de quitter le secteur où les inconvénients empirent (y compris depuis le confinement) :

- « *Tu vas vraiment habiter à Bagnolet ? C'est ce que m'ont dit ironiquement mes amis il y a 10 ans. Aujourd'hui, ils ne comprennent toujours pas mon choix* ».
- « *Il y n'y a pas d'harmonie en termes d'aménagements* »
- « *Le prix est attractif pour les Parisiens mais le maire [de Bagnolet] fait attention à la gentrification* »
- « *Bagnolet est une ville qui reste agréable, l'air de rien, ça reste un petit village* »
- « *On s'y attache malgré tout et on est à 5 min de Paris et à 20 minutes de Châtelet* »
- « *Entre certains secteurs abandonnés, c'est étonnant d'avoir des petits jardins aux portes de Paris* »
- « *Moi, cela fait plus de 20 ans que j'habite ici, je me suis attachée mais j'envisage sérieusement de quitter le secteur* »

Gallieni est décrit comme « *un espace anxigène, d'une laideur absolue !* ». Un territoire où règne une ambiance très minérale et où il manque des espaces verts. Une ville qui n'a pas bougé depuis 45 ans !

Un territoire organisé en 3 secteurs : Bagnolet Nord, Bagnolet Sud et Paris. La porte de

# ATELIER PUBLIC

Bagnolet représente une coupure. Beaucoup d'espaces perdus qui représentent du foncier valorisable.

## 3. PROPRETE, SALUBRITE, SECURITE

### 3.1. Propreté / salubrité

Un sentiment d'abandon et d'absence de respect des habitants et des usagers du secteur est pointé du doigt.

- « À la Capsulerie tout est sale et ça se dégrade ! »
- « C'est aussi très sale du côté Parisien du secteur (j'y passe tous les jours pour le travail) : nous voulons être respectés et que l'on nous donne envie de rester là où nous vivons. »
- « De ce côté-là du périph, c'est la poubelle de Paris ! »

### 3.2. Sécurité

Le secteur est le siège de nombreux trafics, on y trouve des groupes de jeunes peu rassurants qui font que les trajets entre la station de métro Gallieni et le domicile peuvent être anxiogènes surtout pour les femmes.

- « J'habite aux Coutures et j'ai une fille de 13 ans : quand elle rentre à la maison le soir elle croise de nombreux groupes de garçons en lesquels je n'ai aucune confiance. »
- « À la Capsulerie, les groupes de jeunes ne sont pas méchants mais ils prennent nos enfants en otage pour réaliser leurs trafics. »
- « Aux Coutures, on trouve souvent beaucoup de vendeurs à la sauvette, il y a beaucoup de trafics. »
- « Quand des amis viennent me voir en métro, entre la station Gallieni et chez moi (les Coutures) ils sont systématiquement harcelés sur tout leur trajet par des vendeurs de drogues et autres ». »
- « Il y a souvent des règlements de comptes près des tours »
- « On voit des zones complètement abandonnées et des bidonvilles qui se créent »
- « Le sentiment d'insécurité est renforcé la nuit, notamment aux abords des Mercuriales par l'absence d'éclairage public. »

## 4. RESIDER SUR LE SECTEUR

### 4.1. Résidence principale

La présence du béton, à rebours de celle du végétal, souligne plus encore les désordres des squats, les trafics, l'inhospitalité des ouvrages RATP comme celle du quartier de la Capsulerie. A cet égard les constructions récemment livrées dans le secteur participent

# ATELIER PUBLIC

davantage à la densification qu'au renouvellement. De plus, il a été précisé que les logements produits par les projets actuels participent à un renforcement de la bétonisation et à une perte de lisibilité du secteur : « quels sont ses usages ? ».

Il y a un fort contraste dans le secteur entre des quartiers « village » (Val-Fleuri, Coutures, Mairie, à certains égards) à proximité de Paris et des quartiers de « passage », enclavés, à l'image de la Capsulerie ou du pôle Gallieni, vu comme un « désert immobilier ». Les quartiers apparaissent donc comme non perméables et fonctionnant en cercle fermé. Pourtant Bagnolest bénéficie (encore) d'un avantage comparatif sur le marché de l'immobilier avec des prix plus compétitifs en première couronne de Paris que ceux du Bas-Montreuil.

Bagnolest est donc un « bon plan » sur le plan résidentiel car plus accessible financièrement en première couronne. De nouveaux habitants ne sont donc pas malvenus pour faire évoluer et dynamiser le secteur, tant sur l'accueil (nouvelles constructions, résidents actuels en attente d'une nouvelle dynamique) que sur les motivations pour venir (proche de Paris, pôle de transports développé, « accessibilité » financière) pour autant que les formes urbaines rompent avec la logique du tout béton et que des services accompagnent les nouvelles résidences. Une intervention soulignait cet aspect en mettant l'accent sur la nécessité d'accueillir des logements sur le pôle Gallieni, car celui-ci ne fonctionne pas aujourd'hui en raison, justement, de sa condition de secteur « non-habité ». D'autre part, il a été relevé le besoin de développer de nouveaux services sur le secteur, en termes de diversité et de quantité.

Un participant, tout en doutant de la réalité des intentions initiales des années 1970 de faire de ce secteur l'équivalent, à l'Est de ce qu'est La Défense pour l'ouest parisien, a invité le groupe à se pencher sur la réalité de l'habitat et de son environnement à La Défense.

## 4.2. Touristique et professionnel : l'hôtellerie

La réflexion vaut pour l'hébergement hôtelier très présent quantitativement sur le site mais dont les utilisateurs ne peuvent trouver à proximité des commerces et services les invitant à n'être eux-mêmes autrement que « de passage » et les conduisant à reprendre le soir les transports en commun pour s'échapper vers Paris à la recherche de lieux ou d'achats pour leurs soirées.

Dans le prolongement de cette idée, la nécessité d'ouvrir des hôtels au sein des quartiers existants a été évoquée, tout comme la question de l'amélioration de la signalétique vers les commerces depuis ces hôtels afin de conserver sur le secteur ces résidents ponctuels.

De plus, au cours de l'atelier logement, des interrogations sont apparues quant aux projets d'hôtellerie de luxe sur le secteur, faisant référence au devenir des Mercuriales. L'implantation de cette activité semble improbable sur le secteur.

## 5. LES MOBILITES ET DEPLACEMENTS

Les débats ont porté sur le partage des espaces entre les piétons, les transports en commun et les véhicules motorisés qui est une source de préoccupation importante sur le secteur. Les réflexions sur l'apaisement de la circulation, la recherche de solutions qui enjambent ou traversent les infrastructures pour créer du lien entre les fragments de territoire, l'extension ou l'implantation du végétal, pour apporter des aménités sont des

# ATELIER PUBLIC

attentes fortes. Il a été relevé un manque de lisibilité entre les différents moyens de déplacement.

La fermeture de la gare routière internationale est vécue comme un apaisement du secteur : « *La gare des bus Macron était une vraie gêne sur le plan du bruit, de la pollution et de la circulation.* »

## 5.1. Mobilités douces : la place du piéton et du vélo

Il existe une insécurité physique consécutive au peu de place accordée aux piétons et aux cycles sur le pôle Gallieni et aux alentours. « *Attendre le bus c'est tout à fait flippant* ».

La problématique de la dangerosité du secteur pour les piétons et les cyclistes a été évoquée à plusieurs reprises, soulevant la question des enjeux de mobilité et de la place du piéton dans l'espace public. Les espaces cités dont la traversée est difficile sont l'avenue du Général-de-Gaulle (étroitesse des trottoirs, position du passage piéton, vitesse des bus...), le franchissement du périphérique, sous l'échangeur, avec un manque de lisibilité des circulations entre l'avenue Gallieni et la porte Bagnolet.

La sécurité des piétons aux abords de la station bus a également été évoquée. Il a été relevé que les aménagements semblent donner la priorité aux bus et donc peu de place laissée aux mobilités douces (piétons et vélos) pour lesquelles les déplacements sont peu sécurisés. Il est donc demandé plus de confort pour la circulation des piétons ou des cyclistes.

Il manque des cheminements piétons entre le parvis de la Mairie et les tours Mercuriales. Un travail devrait également être fait pour favoriser les déplacements piétons entre la Mairie et le centre commercial. Il y a beaucoup d'espaces perdus qui pourraient être réinvestis.

Pour favoriser les déplacements doux, au-delà de la sécurisation, il faut aussi que cela soit agréable de se déplacer à pied ou à vélo.

En conclusion, il semble que le piéton ait perdu sa place dans le secteur Gallieni que tout soit laissé à la voiture/aux bus...

## 5.2. Les transports en commun

Les transports en commun ont été valorisés par leur nombre et leur diversité, mais il a été souligné qu'ils permettaient certes d'entrer ou de sortir du secteur, mais pas forcément de vivre sur le secteur. « *On y habite, on y travaille, mais on se promène ailleurs, on va faire ses courses, ses activités en dehors du secteur* ».

Le métro est très pratique et permet très facilement de se déplacer sans l'usage de la voiture. Mais la sortie du métro a été qualifiée de peu qualitative et bénéficiant d'un manque d'identité. A noter que le métro n'est pas directement connecté au centre commercial. Le sujet de la sécurité a été à nouveau abordé aux abords de la station de métro par la présence de populations marginales ou de vendeurs à la sauvette. De plus, face à la congestion aux heures de pointe, une autre sortie au niveau de la station porte de Bagnolet a été relevée comme pertinente.

L'aménagement de la station bus (mobilier, marches...) est inhospitalier. La station est présentée comme difficile à parcourir et bloquant la traversée vers la rive est de l'avenue : « *Plein de lignes mais mal organisé* ». Au niveau des bus, certaines lignes

offrent trop d'arrêts comme la ligne qui circule entre la Porte Gallieni et la Mairie de Bagnole, rue Gambetta. En complément, comme souligné dans la partie « sécurité », la vitesse des bus a été soulignée comme amplifiant la dangerosité de la traversée de la gare routière pour les piétons.

La problématique du stationnement des cars (de tourisme) partout sur le secteur a été signalée.

Il a été proposé à plusieurs reprises de renommer la station de métro « Gallieni » par « Bagnole » afin d'identifier plus clairement et facilement la ville desservie, dans une dimension plus symbolique que pratique. L'édition prochaine de nouveaux plans de métro de la RATP étant un moment opportun en termes de réduction des coûts.

### 5.3. L'échangeur de la place de la voiture

Un espace privilégiant et construit autour de la voiture avec ses nuisances : pollution, bruit, danger : « *Les gens se garent en double-file à la sortie des écoles, c'est un manque de sécurité pour les enfants* ».

La stratégie d'évitement est également constatée pour ceux qui circulent en voiture : « *L'échangeur est tellement bouché qu'il est préférable d'entrer dans Paris (avenue de la Porte de Bagnole) avant de reprendre la bretelle d'accès au périphérique* ».

Le sujet de l'échangeur n'a que peu été abordé, et pas forcément négativement. Il est identifié par certaines personnes comme un « *toit urbain* », qui devrait être repensé, retravaillé pour être amélioré.

La voiture a pris trop de place :

- il faut atténuer sa présence, notamment rue Gambetta, en privilégiant des voies vélos.
- la rue Sadi-Carnot est trop étroite avec trop de véhicules y circulant.

Le périphérique est à réinvestir en intégrant le souci d'avoir des voies dédiées à d'autres modes de déplacements que la voiture.

Il a enfin été souligné que donner à voir une ville plus agréable, avec moins de voitures, passe aussi par un effort sur la végétalisation.

### 5.4. Propositions évoquées

Bagnole n'est pas bien connectée aux autres communes, il faut créer des liens et valoriser les axes. Il est nécessaire de créer des connexions entre les différents modes de déplacements.

- Favoriser le piéton au centre de tous les aménagements.
- Faire un plan de circulation pensé entre les différents modes de transports.
- Pour désengorger le pôle Gallieni, faire des choix en termes de transport routier.
- Rebaptiser la station de métro : Métro Mairie de Bagnole.

## 6. LES COMMERCES

### 6.1. Centre commercial Bel-Est

Le centre commercial Bel-Est est « vintage », dans son jus/ dans le même état qu'il y a 30 ans. Il peut même parfois être qualifié de « mort » :

- « *Je ne vais au centre Bel Est que pour aller à l'hypermarché Auchan ou pour aller à la Poste. Les autres boutiques ne sont pas attirantes. Je préfère, pour ça, Rosny.* »
- Il n'y a pas de grandes marques qui attirent.

Une habitante de Paris (Python-Duvernois) est très satisfaite d'avoir un hypermarché à proximité. Elle peut y aller à pied. Elle apprécie également le nouveau Lidl qui vient d'ouvrir sur la place de la Mairie.

L'agrandissement du centre commercial n'est pas forcément souhaité. Les habitants sont à la recherche de commerces de proximité qui puissent tisser du lien social, consommer local et animer les rues de la ville.

### 6.2. Commerces de proximité

Le sentiment d'une absence de vie de quartier par le manque de commerces de proximité (quantitatif et qualitatif) ne permettant pas de créer des lieux de rencontre (commerces, restaurants, cafés, bistros...). Cet aspect a amené à s'interroger sur l'intérêt du secteur : lieu de vie vs. lieu de passage.

Rien n'est fait pour faire consommer sur place notamment les nombreux touristes qui logent dans les hôtels du secteur : « *on les accueille mal* ».

L'absence de lieux de convivialité pour se rencontrer est particulièrement mise en avant. Le secteur a été pointé comme une accumulation de tous les aspects négatifs de la rencontre (étalages, insécurité, trop grande proximité ...), mais sans café, tables ou bancs....

Il est noté que le Franprix côté Robespierre n'est pas très agréable.

Concernant les commerces du centre-ville, les habitants regrettent la dévitalisation de la rue Sadi-Carnot. Certes, une fromagerie s'est installée récemment mais il manque d'autres commerces de proximités pour consommer local : « *On aimerait bien avoir plus de restaurants, des loisirs créatifs comme une mercerie...* »

Un petit marché forain est installé sur la place de la mairie les jeudi et dimanche. Mais ils ne sont pas très nombreux et c'est un peu cher.

Ceux qui connaissent un peu le centre-ville saluent le côté village de Bagnole. C'est petit et « *très humain* ».

Il manque quand même des loisirs à Bagnole. Il y a bien le Cinoche (rue Hoche) mais l'offre et le choix de la programmation n'est pas forcément adaptée : « *Ma fille préfère aller au cinéma aux Lilas (multiplex)* ».

Il est rapporté que la problématique du commerce de proximité est un sujet qui touche d'autres aspects et qui ne doit donc pas être traité séparément : « *Tant qu'on ne trouvera pas une solution pour accueillir les SDF, faire partir les dealers et vendeurs à la sauvette* ».

# ATELIER PUBLIC

*et changer l'image du pôle, on aura du mal à faire venir des clients ici... »*

## 7. LES ESPACES PUBLICS

Il a été évoqué que les « fonctions » de ce lieu (transports, voies de circulation automobile, consommation de masse, bureaux, hôtels) prennent « *beaucoup de place* » et sont très visibles dans l'espace public. Ils pourraient être revus, « optimisés » pour offrir de l'espace à d'autres usages...

### 7.1. Le confort dans l'espace public

Il n'existe aucune aménité urbaine sur place : « *On n'a pas d'endroit où se poser (bancs, tables, places agréables...)* ».

Les questions du vent (sur les avenues surplombant le boulevard périphérique, mais aussi au pied des mercuriales ou sous les infrastructures), du bruit permanent et de l'absence de végétation comme frein aux parcours piétons, ont été évoquées. Ainsi les Parisiens semblent préférer, par exemple, aller aux Buttes-Chaumont (bien que plus éloignées) qu'au parc des Guilands.

La pollution lumineuse des infrastructures depuis les logements en étage élevé a également été remarquée.

La notion d'un quartier dégradé a ensuite été notée. Cet état se serait aggravé depuis 5 à 10 ans. La notion de « *décroissance/d'appauvrissement* » d'un « *quartier à l'abandon* » a ainsi été évoqué soulignant aussi l'arrivée de population marginales aux abords du centre commercial Bel-Est et la suppression de certains services : skate-parc et manège sous les infrastructures.

Certains points ont à nouveau été évoqués notamment sur la sécurité :

- Le confort et la sécurité pour les piétons et les cyclistes : trottoirs, pistes cyclables, place de la voiture, traversée des piétons...
- Lutte contre la pollution de toute sorte : bruit, déchets, air (la végétation pouvant être une réponse à ces problématiques). La propreté sur le secteur : manque d'hygiène, pollution plastique, en particulier au niveau du marché aux puces.
- L'accessibilité des commerces de proximité existants.

### 7.2. La végétation ou nature en ville

Le besoin de plus de végétation et d'éléments arborés dans le secteur, pour apporter de la végétation dans un environnement urbain très minéral : développement de parcs, mais aussi végétation dans la rue, sur les trottoirs, les places...

L'accès au parc des Guilands a été plusieurs fois pointé du doigt. Si au nord, depuis les quartiers Malassis / la Noue, l'entrée semble lisible et confortable ; depuis le centre-ville / Gallieni rien n'incite à y aller : « *on ne le voit pas* » et/ou « *le deal présent aux abords de la Capsulerie* » incitent à faire demi-tour. « *Habitant les Mercuriales, en 10 ans je ne suis jamais allée au Parc* ».

« *Le Parc Jean-Moulin est pas mal ; mais c'est un ovni un peu déconnecté.* »



# ATELIER PUBLIC

La problématique du lien pour les participants est aussi celle de la mise en relation et de l'extension des espaces de nature. C'est une façon de poser la question du rapport entre Paris et Bagnolet, entre le square Séverine et le Parc des Guillauds.

## 7.3. L'attachement au secteur et à ses lieux « cachés »

Un attachement au secteur a été souligné de manière directe ou indirecte à travers certains éléments :

- Son caractère qualifié de « machine urbaine », qu'ont créé ces espaces,
- Les lieux cachés comme les bretelles d'autoroutes fermées qui pourraient trouver une nouvelle fonction,
- Des éléments architecturaux devant être préservés, qui représentent l'identité du secteur : tour Orange, les Mercuriales.
- Attachement au quartier des Coutures.

## 7.4. Connexion, orientation et signalétique sur le secteur

Les piétons sont désorientés. Les directions ne sont pas claires, pas lisibles.

Les espaces publics sont critiqués sur le plan de la sécurité des personnes et sur leur manque de lisibilité, c'est la difficulté à se déplacer simplement sur le secteur qui est pointée du doigt. Une solution de passerelle est proposée pour redonner de la place aux circulations douces :

- « Il y a peu de clarté sur les usages dans le secteur »
- « Depuis que l'on a ouvert la nouvelle voie sur laquelle butte la rue Adélaïde-Lahaye, la traversée est très compliquée »
- « Il n'y a pas d'espace extérieur pour se réunir, se donner rendez-vous »
- « Il faudrait créer des parkings publics et en sous-sol. Et surtout pas des parkings privés comme le dernier qui a ouvert »
- « Il n'y a aucune signalétique qui aide les gens à s'orienter. On ne sait jamais par où passer ».
- « Il faut retravailler la liaison avec Paris »
- « Ce qu'il nous faudrait, c'est une passerelle entre Gallieni et Paris pour enjamber le périphérique et une autre entre la station Gallieni et le centre-ville de Bagnolet »

Les liens sont difficiles et peu qualitatifs entre le centre-ville et le centre commercial Bel Est (dalle Mercuriales) : squat, sols abimés... ;

Des connexions sont à retravailler, notamment au niveau de la dalle entre les Mercuriales et le centre commercial Bel-Est :

- Obligation de traverser la galerie commerciale pour couper (incitation à consommer)
- Obligation de contourner la nuit lorsque le centre commercial est fermé, ce qui rallonge le temps parcours
- Proposition de développer un nouveau passage ouvert en permanence, sans passer par le centre commercial.

La question des connexions entre quartiers, des liens et de la qualité de ceux-ci est aussi

indissociable d'un effort de renforcement d'une polarité de commerce et services, en qualité et en quantité (trouver une place en crèche, un bon poissonnier, une restauration de qualité, etc...).

L'orientation sur le secteur est assez difficile et la signalétique devrait être renforcée afin de permettre aux publics de se repérer plus aisément à la sortie des transports en commun, d'identifier les points d'intérêt comme le bureau de Poste, le théâtre, le cinéma...

## 8. LES SERVICES PUBLICS

### 8.1. L'existant

Au regard de ces différents éléments, la question des services publics ne s'est pas posée en termes d'offre à renforcer ou à diversifier mais en termes de qualité/sécurité de parcours et lisibilité des équipements : « *Une fois je suis allée au centre culturel de la Fosse aux fraises, mais je n'ai pas trouvé l'entrée* ».

Les personnes habitant ou travaillant à Paris utilisent plus facilement les équipements parisiens (cinéma, piscine, théâtre) par « *peur de rentrer le soir* » ou parce que leurs amis ne veulent pas aller/ne trouvent pas les équipements Bagnoletais (absence de lisibilité de parcours/signalétique notamment entre métro et théâtre de l'Échangeur).

En contre-point, l'arrivée d'une librairie en centre-ville et la présence du centre médico-social en entrée du centre-ville ont été appréciées tout comme les activités (gratuites) proposées dans le parc des Guillauds ou la diversité de l'offre (tir à l'arc au square Fleury).

Enfin les participants ont tenu à associer à la notion de services publics, l'échangeur et la gare bus. Si l'échangeur est un équipement, alors il est possible d'envisager son « esthétisation » par une végétalisation ou des interventions artistiques (notamment en sous-face des infrastructures sur l'avenue du général de Gaulle.)

### 8.2. Des manques

En termes d'offre de services publics trois manques ont été soulignés :

- des crèches en centre-ville (« *en bas* ») et non sur les coteaux posant la question des parcours (pente)
- des laboratoires : un nouveau laboratoire d'analyse médical devrait s'implanter ZAC Hure
- un commissariat « *entier* », « *à plein temps* », « *de plein exercice* », n'obligeant pas à aller aux Lilas.

# ATELIER PUBLIC

Une interrogation s'est faite jour dans les débats sur les conclusions tirées de l'étude AP5<sup>1</sup> qui avait donné lieu à un travail de concertation important débouchant sur quelques conclusions qui demeurent d'actualité :

- La végétalisation, l'humanisation des espaces et leur restitution aux piétons,
- La suppression de voies au bénéfice d'un meilleur partage entre la pluralité des usages,
- La réflexion sur l'implantation de boutiques provisoires dans les espaces reconquis sur les utilisations routières
- La mise en chantier d'une signalétique nouvelle et adaptée.

## 9. LES ETAPES REALISEES DE LA CONCERTATION

- 3 laboratoires de co-construction du diagnostic, les Bagnole Lab, avec les acteurs institutionnels, économiques et culturels du secteur ;
- Un questionnaire en ligne, du 4 décembre 2020 au 7 janvier 2021, qui a permis de réunir plus de 950 contributions ;
- L'atelier public du 14 décembre 2020.

## 10. LES PROCHAINES ETAPES DE LA CONCERTATION

- 6 *Bagnole-Labs* sur la co-construction de scénarii d'évolution du secteur
- Des rencontres usagers sur le terrain (en fonction du contexte Covid-19)
- Une concertation en ligne autour des différents scénarii envisagés
- Un formulaire papier pour exprimer son avis
- Un second atelier public (en distanciel ou en présentiel selon le contexte Covid-19)
- Une réunion publique de restitution (en distanciel ou en présentiel selon le contexte Covid-19).

---

<sup>1</sup> Étude de design urbain mandatée par la ville de Bagnole en 2019 ayant pour objectif d'amorcer une requalification du secteur Gallieni.

Porte de  
Bagnolet  Gallieni  
*Repensons la ville*

Pour toute information sur le projet et  
la concertation, contactez :  
[portdebagnolet-gallien@est-ensemble.fr](mailto:portdebagnolet-gallien@est-ensemble.fr)

