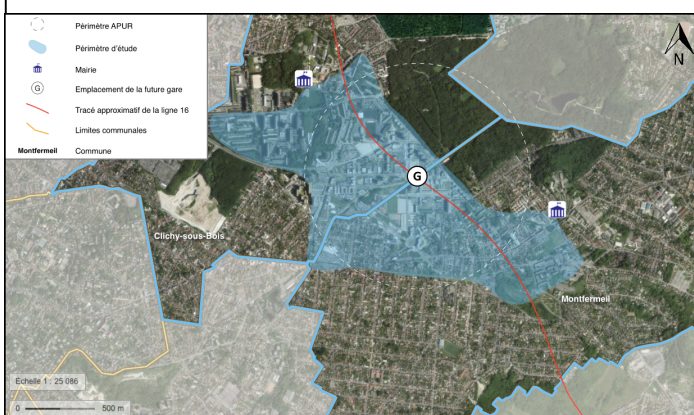


L'arrivée de la gare de Clichy-Montfermeil, diagnostic prospectif des usages et de la participation

Cette commande s'inscrit dans le cadre d'un partenariat entre la Société du Grand Paris (SGP), le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (CGET), l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU), ainsi que l'École d'Urbanisme de Paris. La commande consiste à produire un diagnostic prospectif et des usages actuels sur les « effets urbains » et « l'acceptabilité sociale » de l'arrivée de la future gare du Grand Paris Express (GPE) sur le secteur du quartier de gare.



La gare Clichy-Montfermeil, sur la ligne 16 du Grand Paris Express, devrait être mise en service en 2023. Cette ligne reliera Saint-Denis-Pleyel à Noisy-Champs, desservant des espaces marqués par des difficultés économiques et sociales et reliant des pôles économiques importants (Marne-la-Vallée et Saint-Denis). La gare se situera sur un territoire fragile. Ces deux communes sont caractérisées par un enclavement handicapant du fait de l'absence de réseau autoroutier et ferroviaire. La population y est jeune (un tiers a moins de 18 ans) et précaire puisque la moitié des habitants vivent sous le seuil de pauvreté. Par ailleurs, le territoire de Clichy-Montfermeil connaît des transformations urbaines et sociales depuis une quinzaine d'années, avec notamment les deux projets de renouvellement urbain (PRU et NPRU),

puis l'opération de requalification des copropriétés dégradées (ORCOD-IN) ainsi que la mise en service du tramway T4 à l'horizon 2019. L'arrivée du métro est supposée permettre de désenclaver le territoire, et les documents de planification affirment l'ambition de le développer à l'échelle métropolitaine.

Après une analyse des nombreuses études portant sur le territoire qui nous a permis d'identifier ces points aveugles pour la SPG, nous avons choisi de séparer notre étude en deux axes. Le premier se concentre sur l'usage des espaces publics et les centralités existantes. À ce titre, il s'agit par l'analyse des usages présents sur ce territoire, d'étudier les transformations que l'arrivée de la gare va induire. Le deuxième axe se concentre sur la participation comme levier d'acceptabilité de la future gare.

1. Usages et pratiques des espaces publics

Les premières observations et les premiers questionnaires que nous avons effectués semblaient faire ressortir cette question comme essentielle. D'une part, les pratiques actuelles détermineront les conditions d'arrivée de la gare. D'autre part, cette dernière ré-interrogera les usages existants, influencera le potentiel d'attractivité des lieux d'intensité identifiés aujourd'hui, et pourra modifier les parcours qui les relient.

Nous avons soumis des questionnaires aux usagers de ces lieux d'intensité, que nous avons rencontrés dans la rue et nous avons observé les usages. Aussi, nous avons réalisé un entretien auprès des deux agents d'information du tram T4.

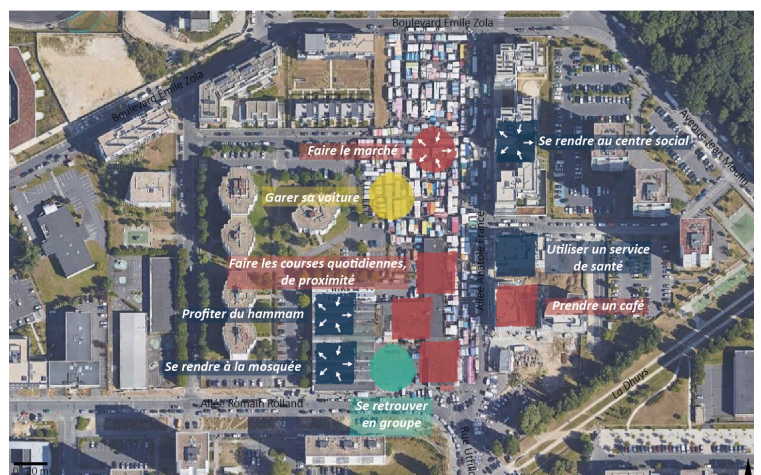
Les données récoltées nous conduisent tout d'abord à constater que le rapport à l'espace public des usagers est marqué par plusieurs tendances, qui concernent l'ensemble du quartier (avec des intensités variables selon les lieux) :

1. Le rapport à l'espace public est ambigu. Il est vécu comme un lieu de rencontre. Cependant on observe que les seuls espaces publics considérés comme tels sont des lieux de commerce, des lieux où sont rassemblés plusieurs équipements et parfois, des espaces verts. Les places et les rues ne semblent donc pas constituer un espace public au yeux des usagers. Ce paradoxe peut s'expliquer par un manque de dynamisme et un sentiment d'insécurité.
2. Une pratique genrée de l'espace public : les femmes ne s'attardent pas dans les espaces publics, elles le traversent dans le but de rejoindre un point précis, contrairement aux hommes qui l'occupent de façon informelle.

3. La forte présence des enfants et des jeunes ($\frac{1}{3}$ de la population) : ils ont tendance à circuler assez librement dans la ville. Les adultes considèrent qu'il manque des espaces de jeux pour les enfants. Il en existe pourtant un certain nombre sur le territoire. Cela souligne ainsi le manque de visibilité de ces espaces, ou bien l'inadéquation entre leur mode d'aménagement et les attentes des usagers.

Les différents lieux d'intensité identifiés sur le territoire d'étude se distinguent, de plus, selon leurs fonctions. Les principaux retenus sont :

- la place du marché ;
- la forêt de Bondy ;
- le carrefour des Libertés ;
- le complexe sportif Henri Vidal ;
- la place Notre-Dame-des-Anges.



Les usages spécifiques du secteur de la place du Marché et du centre commercial Anatole France

Légende			
Espace clos, intérieur	Commerce	Transport	Rayonnement au-delà du quartier
Espace ouvert, extérieur	Équipement ou service	Lieu de rencontre	

Zoom sur la place du marché : la place du marché et le centre commercial Anatole France sont l'un des lieux commerciaux les plus attractifs du quartier de la future gare : ils accueillent un marché bihebdomadaire et des commerces de proximité en rez-de-chaussée. Autour, on trouve aussi le Centre social Intercommunal de la Dhuy, des bars, une pharmacie et la seule Mosquée de Clichy-

sous-Bois. Bien que les habitants interrogés et les observations désignent la place comme un lieu de rendez-vous majeur pour eux, cette fonction reste limitée : appropriation difficile de la place (absence de mobilier urbain adéquat) ; service de propreté ne semblant pas intervenir suffisamment ; traversée de la place procurant un sentiment d'insécurité à certains usagers (notamment aux femmes, qui s'y arrêtent beaucoup moins que les hommes). On se demande ainsi comment l'arrivée de la gare (simultanée à l'arrivée du tramway, à la réhabilitation des structures commerciales dégradées, à la construction des Ateliers Médicis et à la diversification de l'offre dans le cadre du projet Centr'Halles d'Inventons la Métropole du Grand Paris) pourra attirer de nouvelles populations, tout en préservant son rôle de lieu de rencontre.

L'amélioration du cadre de vie des habitants peut passer par leur participation à l'élaboration et à la transformation de ces espaces.

2. La mise en œuvre des dispositifs de participation au projet de gare GPE

En relation avec « l'acceptabilité sociale » du quartier de gare, il nous a semblé pertinent de travailler sur cette question. En effet, la prise en compte des habitants du territoire nous semble être une clé de réussite du projet.

Pour la réalisation de ce diagnostic, nous avons mis en place différentes méthodes d'enquête : une phase d'observation, 2 entretiens exploratoires, 105 questionnaires, 7 entretiens avec des acteurs institutionnels et associatifs. Ce travail a fait émerger deux questions : quels sont les limites des dispositifs de participation mis en place et pourquoi ? Quels sont les acteurs sur lesquels

s'appuyer pour favoriser la participation des habitants ?

La mise en œuvre des dispositifs de participation : une efficacité limitée

Le constat principal est que les dispositifs de participation mis en place par la SGP ne sont pas efficaces, tant au niveau de l'information que de la concertation. Les réunions publiques mises en place n'ont attiré qu'un nombre restreint de participants. Les dispositifs d'information (lettre d'information, panneaux de chantier, etc.) ont quant à eux une portée limitée. De même, l'agent de proximité est peu connu des habitants.

Néanmoins, malgré un avis généralement positif des habitants sur le projet, ces derniers ne le connaissent que partiellement et ont du mal à imaginer l'arrivée de la gare. Cela s'explique par certaines spécificités du territoire : les difficultés économiques des habitants au quotidien, une mobilité restreinte et centrée sur l'usage de l'automobile, un dialogue difficile entre les habitants et les institutions.

De fait, si l'on veut véritablement intégrer les habitants pour une meilleure acceptabilité sociale du projet, il faudra imaginer des dispositifs de concertation adaptés à la population, et pour cela, s'appuyer sur des acteurs-ressources du territoire.

Des acteurs-ressources sur le territoire comme relais de la participation

Dès le début de notre travail, nous avons constaté l'importance du tissu associatif : les associations jouent en effet un rôle considérable pour la cohésion et le lien social entre les habitants. Nous nous sommes également tournés vers les autres acteurs locaux que nous avons estimés importants pour le territoire. Finalement, nous avons déterminé cinq « acteurs ressources » qui constitueraient des relais importants pour la participation

et *in fine*, pour l'acceptabilité sociale de la future gare :

- les conseils citoyens : leur vocation est de porter la voix des habitants dans les processus de décision institutionnelle ;
- les centres sociaux : ce sont des lieux importants qui touchent un large public et qui sont en lien avec les associations. Le centre social de la Dhuy, notamment, joue un rôle structurant puisqu'il est intercommunal et se situe à proximité de la future gare ;
- les services de la vie associative et de quartier des mairies : ces services connaissent bien les problématiques du territoire et de ses habitants et sont en lien constant avec les associations ;
- le collectif ACLEFEU : né à la suite des émeutes de 2005, ce collectif a fait de la participation citoyenne l'un de ses sujets de préoccupation majeure et a accumulé une grande expérience en ce domaine ;
- les Ateliers Médicis : ce projet culturel est fortement lié au projet de gare, puisqu'ils se situent tous deux sur une même emprise de chantier. Leur vocation est de proposer aux habitants de nouvelles formes d'art. Notre analyse de la participation et notre identification des acteurs ressources nous a permis de formuler plusieurs propositions, dans l'objectif d'améliorer les dispositifs de participation existants, propositions regroupées en 4 orientations : mettre en

oeuvre une tarification adaptée ; améliorer la diffusion de l'information ; former les habitants à la mobilité ; engager une collaboration entre les acteurs ressources et la SGP afin de repenser le format des réunions publiques.



« Circulez, il y a tout à voir », Martin Simonet, Ateliers Médicis

3. Prospective

Nous avons rassemblé les deux axes de notre diagnostic dans le cadre d'une partie prospective. Trois scénarios mettent en scène les changements survenus à Clichy-Montfermeil à l'arrivée de la gare GPE. Pour les établir, nous nous sommes fondés sur trois variables : la participation ; la programmation commerciale et le développement économique ; les équipements et les espaces publics.

Commanditaires : Société du Grand Paris (SGP), Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU), Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (CGET)

Étudiants : Nourelhouda ABAYA, Gabrielle BARRE, Anouk BÉLINGUIER, Flore BENOIT, Julie COUVERT, Emma D'AVIAU, Thibaut DELAYE, Martina GRASSI, Jolan GUERNIER, Katia HACHEMI, Dariya HENG, Vanille LAROCHE, Margaux NANNICELLI, Aline ROUDON, Pauline SERRUS

Encadrants : Aurélien DELPIROU, Jeanne DUFRANC, Antoine PAUCHON (EUP) ; Myriam GABRIEL, Clément YÉNI (Ville Ouverte)