Students Reinventing Cities 2021

Porte d'Orléans - Paris

Propositions

Nouvelles Connexions Urbaines













Le site de **La Porte d'Orléans.**

Situé au sud du 14E arrondissement, le quartier de la Porte d'Orléans est, comme son nom l'indique, une porte à la frontière de Paris, mais il constitue aussi un nœud majeur au cœur des réseaux de transport du sud de la région Île-de-France. Pour ces raisons, le site est majoritairement conçu pour être traversé, au détriment de la découverte de la richesse des lieux qu'il abrite.

Au sud du quartier se déploie la Ceinture Verte qui marque la frontière de la ville de Paris avant la banlieue. Au niveau de la Porte, la Ceinture Verte possède même une de ses plus grandes continuités, créant une vaste zone de verdure qui peut faire contrepoids au trafic routier intense et à la pollution. De plus, celle-ci contient de nombreuses infrastructures mais qui ne sont presque jamais connectées entre elles (la Cité Universitaire, le centre sportif Élisabeth, le square Serment de Koufra, le cimetière de Montrouge).

Plus au nord du site, on trouve également la Petite Ceinture, ancienne ligne de chemin de fer abandonnée qui est aujourd'hui une promenade sauvage au cœur de la ville. Celle-ci traverse aussi le site latéralement, offrant un autre moyen de découvrir la Porte.

Au nord de la Ceinture Verte, on trouve la bande des logements HBM, qui, avec leurs briques rouges, font partie intégrante de l'identité visuelle du quartier, mais qui représentent aussi une barrière entre Paris d'un côté et la Ceinture Verte et la ville de Montrouge de l'autre. Les HBM ne sont pas intégrés au reste du site.

Ces différents espaces ont pourtant un fort potentiel d'interaction les uns avec les autres.

Une reconnection de ces différentes parties, qui se côtoient mais s'ignorent, pourrait ainsi augmenter la durabilité du site mais aussi renforcer le sentiment de communauté du quartier.

Nos propositions visent à renforcer ces possibilités à travers le thème de la ***«création de connexions»***, fil conducteur de notre réflexion sur le futur de la Porte d'Orléans. Nous prévoyons de ***favoriser les rencontres et les liens de solidarité*** grâce à des espaces publics améliorés, de ***créer des liens entre les lieux*** en améliorant les flux physiques et esthétiques entre les espaces et de ***veiller à ce que toutes nos idées intègrent des préoccupations environnementales*** avec des solutions écologiques promouvant un mode de vie urbain durable.







Quelques chiffres

Entre 1990 et 2015, le nombre de résidents de la Porte d'Orléans occupant des fonctions managériales a augmenté, passant de 39 % à 47 %. Cependant, en analysant encore plus finement le quartier, on observe que la plupart de ces résidents vivent dans les parties nord. Un constat similaire peut être fait par rapport à l'âge de la population : les sections nord sont principalement composées de personnes en âge de travailler entre 18 et 65 ans, tandis qu'on trouve les populations les plus jeunes et les plus âgées dans le sud.

Cela induit ainsi une polarisation sociale au sein du quartier de la Porte d'Orléans qui peut affecter des questions telles que l'équité dans l'accès aux services et aux commodités.

Ensuite, la zone de la Porte d'Orléans reste fortement dominée par les transports qui la traversent en surface et en souterrain : nous devons également tenir compte de l'impact de ces infrastructures sur les résidents et de leur interface avec le quartier.

La prédominance du trafic dans cette région suscite des inquiétudes en raison de la pollution atmosphérique, des effets d'îlot de chaleur urbaine et d'une conception de l'espace urbain qui a trop donné la priorité aux déplacements en voiture. Dans l'agglomération parisienne, les émissions du transport routier représentent 53 % des émissions d'oxyde d'azote, 15 % des particules fines et 25 % de la pollution est le fait des véhicules diesel. Par conséquent, l'introduction de plus d'espaces verts et d'alternatives plus durables aux véhicules traditionnels, tout en améliorant l'efficacité et l'attractivité des trajets et déplacements, s'avère essentielle pour atténuer la pollution dans ce quartier de la Porte d'Orléans.

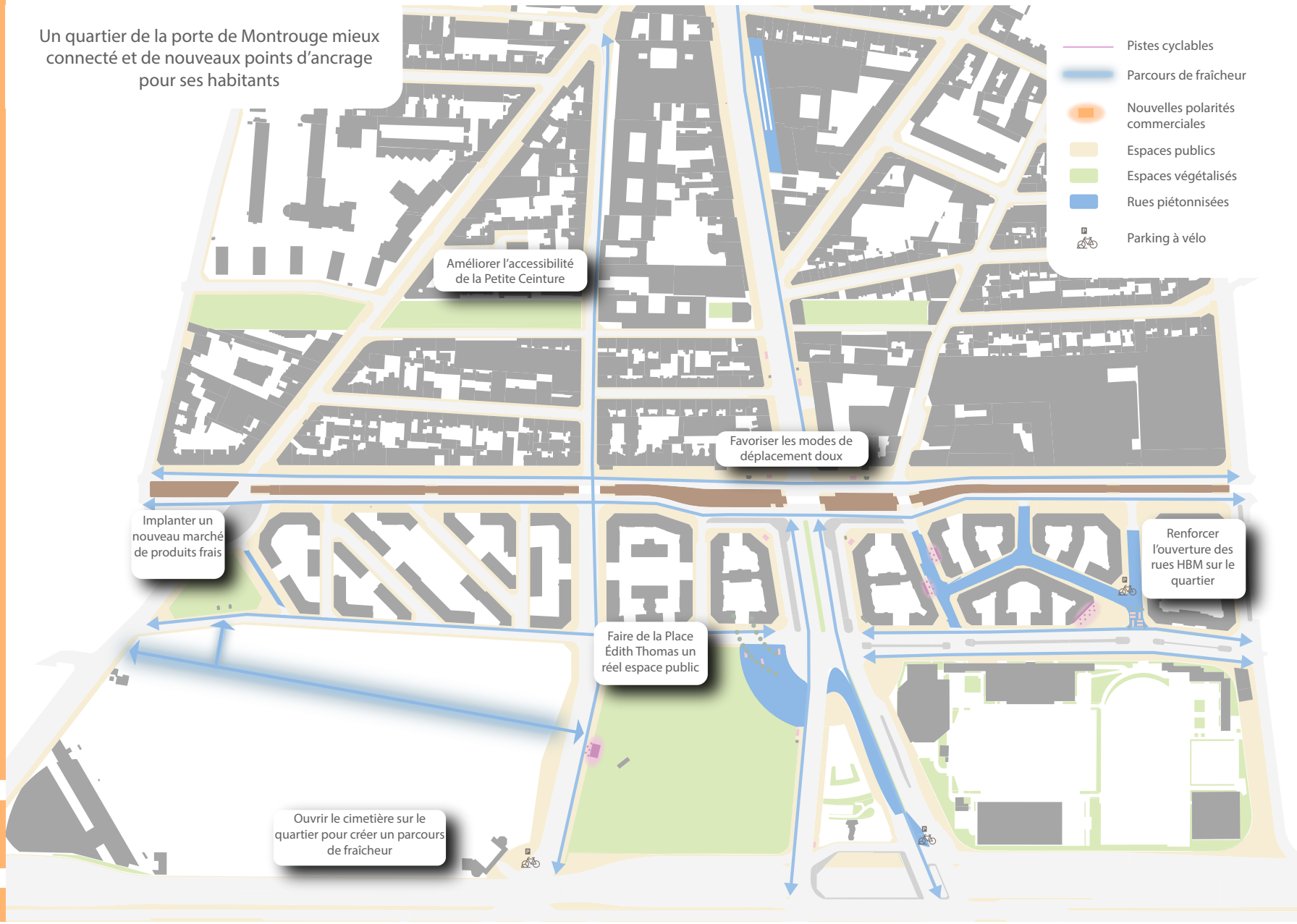
1.
Restructuration de l'axe central.

2.
Connectivité transversale.

3.
Usages contemporains.

4.
Une nouvelle Porte d'Orléans.

Un quartier de la porte de Montrouge mieux connecté et de nouveaux points d'ancrage pour ses habitants



1. Restructuration de **l'axe central.**

L'identité du site, visuellement, structurellement et historiquement, se lit le long de l'axe nord-sud, reliant Alésia et l'entrée du Boulevard Périphérique. C'est l'axe le plus fréquenté du site, pour tous les types de déplacements. Situé à l'entrée de Paris, le site est un point de repère dans le tissu parisien et périurbain : il est donc important d'accentuer ce rôle, de renforcer l'identité du site et son attractivité pour ses habitants.

Les premières propositions porteront donc sur cet axe, notamment dans sa partie sud. Elles donneront plus d'importance à l'espace public et aux circulations piétonnes tout en renforçant l'identité de la Porte d'Orléans.

Les intersections structurantes

Quatre intersections le long de l'Avenue du Général Leclerc de l'Avenue de la Porte d'Orléans et de la Rue de la Légion Etrangère distribuent les principaux flux de circulation routière sur le site :

- Un rond-point au nord à Alésia qui marque l'entrée vers la Porte d'Orléans.
- L'intersection de l'Avenue du Général Leclerc et du Boulevard Jourdan avec sa ligne de tramway.
- L'interface entre les HBM et la Ceinture Verte.
- La frontière entre Paris et Montrouge avec les points d'accès du Boulevard Périphérique.

Actuellement, les rues accueillent aussi bien les voitures particulières, les transports en commun, les vélos que les piétons. La distinction des zones pour chaque type de déplacement n'est pas claire, ce qui est dangereux et peu engageant, notamment pour les piétons. Dans l'ensemble, le quartier reste organisé autour des déplacements effectués en voiture, ce qui entraîne un manque d'espace réservé aux piétons et aux cyclistes. Il en ressort plus précisément, un manque d'espaces verts, un excès d'espaces publics sous-utilisés et un nombre limité de parkings à vélos.

L'objectif est alors de créer une plus grande harmonie dans le partage de l'espace, de ses rues et trottoirs. Cela peut être accompli en introduisant plus d'espaces pour les piétons et en valorisant l'espace piéton déjà existant. Ainsi, le rétrécissement de la rue aux passages piétons renforcera la sécurité tout en rendant les passages plus spacieux. Une seconde proposition consiste à fermer la route qui traverse la place de la statue du Général Leclerc et de déplacer les places de stationnement pour cars touristiques qui s'y trouvent vers l'Avenue de la Porte de Montrouge ; la faisabilité de cette intervention ayant été prouvée par une étude de l'APUR.

Ensuite, introduire de la verdure et des démarcations routières plus claires améliorera l'expérience des usagers se déplaçant entre ces points centraux. L'ajout d'espaces verts entre les différentes voies (cyclistes, bus et véhicules particuliers) de l'Avenue de la Porte d'Orléans et de la Rue de la Légion Etrangère ainsi que l'augmentation de la végétation de la Place du 25 août 1944 au mémorial du Général Leclerc créeront une cohésion et une fluidité dans le quartier. Suivant cette ligne directrice, il sera possible d'indiquer clairement les zones dédiées aux différents usagers de la route par un changement de couleur de surface, en s'inspirant des principes de l'urbanisme tactique *[Dessin n°1, Panneau d'illustration]*. Cette intervention simple renforcera la sécurité et la convivialité pour tous et en particulier pour les piétons. Enfin, la création de nouveaux emplacements pour le stationnement des vélos encouragera leur utilisation comme alternative décarbonée à la voiture.

La place du Général Leclerc

La place du mémorial est essentielle à la compréhension du site et participe à la construction de son identité. Elle marque et symbolise la libération de Paris par le Général Leclerc, événement historique d'une grande importance. Sa localisation vient asseoir cette importance : en effet, la place est située entre les deux carrefours principaux du site qui concentrent d'importants flux de trafic. La statue située sur la place offre également une clé de lecture du site : elle est visible depuis la principale perspective ouverte par la percée de l'Avenue du Général Leclerc et est un des premiers éléments que l'on aperçoit lorsque l'on entre dans Paris par la Porte d'Orléans.

De plus, il faut porter une grande attention à la structure de la place : dessinée en triangle, elle marque la fin de la perspective depuis Alésia et elle sépare les deux sens des voies de circulation vers Montrouge et le Boulevard Périphérique, annonçant les limites de la ville de Paris. La place est donc une enclave symbolique et structurante, enserrée sinon étouffée dans un trafic intense entraînant bruit et pollution. Actuellement, la place triangulaire est surélevée et n'est accessible que par des escaliers entourant sa base. Elle est donc peu fréquentée ou traversée, sauf à son extrémité car elle agit comme un point de passage pour traverser les voies de circulation.

Enfin, la place est également un lieu important pour les services de mobilité : elle héberge une station service à l'interface avec l'échangeur vers le Périphérique, qui garantit un service pour les véhicules venant du Périphérique. Sous la place, on trouve également un parking souterrain. Ainsi, la place utilise déjà en partie le potentiel apporté par sa situation à l'interface entre Paris, Montrouge et le Boulevard Périphérique, qui gagnerait à être renforcé.

La place du mémorial

L'objectif du réaménagement est donc de conserver le statut symbolique de cette place, tout en valorisant son potentiel, à la fois par l'amélioration de son accessibilité, le développement de son rôle de place et la valorisation de son offre de services permise par sa localisation (mobilité, logistique). Les propositions suivantes sont conformes au projet de fermeture de la route traversant la place et de réorganisation de la circulation au sud du site.

Il s'agira dans un premier temps d'élargir la bande cyclable traversant l'est du mémorial en ajoutant une bande de végétation sur le côté droit de la voie. Cela permettra d'augmenter la couverture des espaces verts, tout en protégeant les pistes cyclables de la circulation en sens inverse, créant ainsi un espace de transit doux et sécurisé *[Dessin n°3, Panneau d'illustration]*. Ensuite, une place pourra être conçue sur la zone triangulaire via l'installation de mobilier urbain (assises), et de végétation qui viendra perméabiliser les sols. Pour limiter le bruit et la pollution automobile, la place sera cloisonnée par des arbustes de faible hauteur à l'endroit où se trouvent actuellement les escaliers menant à la statue. Cela encouragera les piétons à interagir avec l'environnement bâti, au lieu de simplement le traverser. Pour permettre l'accès aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite, des rampes d'accès seront créées et viendront partiellement se substituer aux escaliers.

Station-service

Concernant la station-service existante, la fermeture de l'entrée à l'est ira de pair avec la fermeture de la rue du même côté de la place. Les deux points d'accès sur le côté sud seront maintenus, et un nouveau point d'accès sera créé sur le côté ouest.

À l'est de la station-service, l'espace supplémentaire résultant de la fermeture de la route près de la place du mémorial et du réaménagement des points d'accès à la station-service peut être consacré au transport durable en accueillant un parking à vélos et une station de vélos partagés. Cela encouragera la pratique du vélo à l'interface entre la banlieue et Paris, et permettra une connexion avec les stations de bus et de métro de la Porte d'Orléans.

Parking souterrain

La présence du parking souterrain sous la Porte d'Orléans est un atout important pour le site. Il sera alors intéressant de réserver des lots de parking aux habitants du quartier, afin de libérer une partie des nombreux espaces de parking en surface, notamment le long de la Ceinture Verte. La Porte d'Orléans étant un lieu de rencontre privilégié pour les trajets vers le sud de Paris, nous proposons également d'y créer un espace de rencontre dédié au covoiturage, encourageant une utilisation plus durable des modes de transport individuels.

Enfin, à une période où les services logistiques de l'économie métropolitaine ordinaire tendent à être relégués de plus en plus loin hors du cœur de Paris, il sera pertinent d'assurer leur développement dans le quartier. L'accès à l'agglomération et aux « derniers kilomètres » est une question au centre des préoccupations de la ville de Paris. Libérer des places de parking souterrain pour créer un espace dédié à la logistique urbaine permettra ainsi de créer un nouveau point d'accès pour les livraisons dans la ville de Paris sans mobiliser aucun espace en surface. Une réflexion peut également être engagée sur un usage mixte des lots de parkings : espace de parking en soirée et la nuit, espace de stockage logistique la journée.

2. Connectivité **transversale.**

Le site de la Porte d'Orléans est riche d'espaces, d'opportunités et de potentiels qui restent peu mis en valeur. S'éloigner de l'axe principal livre sur l'expérimentation de nouvelles façons de bénéficier des aménités du site, qui méritent d'être explorées. Pour cela, il sera possible de développer les axes latéraux du site, au travers des infrastructures de la Ceinture Verte et de la Petite Ceinture.

Nous proposons de renforcer le lien entre les espaces verts, en créant de véritables promenades traversant le site et offrant la possibilité d'exploiter son potentiel en augmentant l'accessibilité aux infrastructures. Cela permettrait également de faire émerger de nouvelles centralités, à l'est et à l'ouest du site, contrebalançant le rôle prépondérant de l'axe central nord-sud.

Le long de la Ceinture Verte

Les chemins le long de la Ceinture Verte sont actuellement majoritairement destinés aux voitures et aux bus, mais peu aux piétons et aux vélos. Même si les rues sont bordées d'arbres, on n'y trouve peu de végétation. Une route plus directe et plus conviviale pour les piétons doit être créée le long de la Ceinture Verte pour relier les développements proposés à l'est, comme la Place Ambroise Croizat et à l'ouest, comme le Cimetière de Montrouge.

Une réorganisation de la chaussée amènera la création d'une piste cyclable sûre, notamment via le remplacement de certains espaces de stationnement, le long de l'Avenue Paul Appell notamment *[Dessin n°4, Panneau d'illustration]*. L'ajout de pistes cyclables pourrait contribuer à décongestionner toute la zone de la Porte d'Orléans et à réduire les émissions de particules fines, de gaz à effet de serre et le bruit. En parallèle, des supports à vélos seront ajoutés le long de la voie pour permettre aux visiteurs et aux résidents d'y laisser leur vélo en toute sécurité. Une infrastructure cyclable efficace est essentielle pour faire du vélo un mode de transport viable.

Le chemin doit également être rendu plus convivial pour les piétons *[Dessin n°5, Panneau d'illustration]*. Bien qu'il y ait déjà de nombreux arbres le long du sentier, ajouter de la verdure sous forme de massifs d'arbres, de jardins pluviaux et de terre-pleins végétalisés permettrait de reconsidérer le rôle de la végétalisation dans la ville, esthétique mais aussi constituant essentiel du sol urbain. Cela embellira le chemin tout en offrant des avantages en termes de qualité de l'air, de rétention des eaux de pluie et d'effets de refroidissement. Des bancs seront également ajoutés le long du sentier de la ceinture verte afin de créer des endroits confortables où les passants pourront se reposer et se rassembler.

Cimetière de Montrouge

Le Cimetière de Montrouge est situé le long de la Ceinture Verte de la Porte d'Orléans, à l'Est du Square Serment-de-Koufra. Il est géré par la ville de Montrouge mais se trouve en grande partie dans l'enceinte de Paris. Actuellement, le cimetière est entouré d'un muret et reste relativement déconnecté du quartier. La principale et unique entrée publique se trouve à l'intersection du Périphérique et de l'Avenue de la Porte de Montrouge. Elle est peu pratique pour les visiteurs et peu adaptée aux piétons. Il existe bien deux autres entrées mais elles sont maintenues fermées le long de l'axe Est-Ouest du cimetière, réservées à l'accès des véhicules d'urgence. Le cimetière a beaucoup de potentiel pour devenir un site mieux intégré au reste du quartier. Pour autant, le projet doit accorder une attention particulière à la nature sensible du site.

Tout d'abord, les entrées de service existantes le long de l'Avenue de la Porte de Montrouge et de l'Avenue de la Porte de Châtillon seront ouvertes au public, et une nouvelle entrée sera créée sur l'Avenue Ernest Reyer, en face du Square Jean Moulin et près d'un arrêt de bus *[Dessin n°2, Panneau d'illustration]*. Le design de cette nouvelle porte sera cohérent avec celui des portes existantes. L'introduction d'une circulation piétonne plus importante, dans et autour du cimetière, améliorera la connectivité le long de la ceinture verte et vers la ville de Montrouge. L'entrée sur l'Avenue de la Porte de Montrouge permettra aussi de lire le site d'une nouvelle façon. Le cimetière pourra servir de promenade agréable en permettant aux piétons de traverser le *«chemin de fraîcheur»* par l'ouverture centrale vers le Square Serment de Koufra. Le *«chemin de fraîcheur»* fait référence à une initiative de la ville de Paris visant à tracer des allées avec de la verdure et de l'ombre pour protéger les piétons de la chaleur. Le chemin latéral traversant le site sur l'axe est-ouest encouragera l'exploration de la Ceinture Verte et créera des liens directs entre les lieux centraux du quartier.

L'Avenue de la Porte de Montrouge et l'immeuble du square

L'Avenue de la Porte de Montrouge relie la zone ouest du quartier du nord au sud. Le trafic passant par cet axe est bien moins dense que celui que l'on peut trouver sur l'Avenue de la Porte d'Orléans et l'Avenue de la Légion Etrangère. Il est possible de rendre cette avenue plus accessible en s'appuyant sur les aménagements existants. Par exemple, une bande cyclable et une voie de bus partagée se trouvent déjà sur cet axe et, en mettant l'accent sur ces éléments avec une fine bande de végétation pour créer une séparation et des guides visuels, il sera possible d'offrir une meilleure expérience de l'espace aux cyclistes.

Si l'axe de l'Avenue de la Porte de Montrouge est plus calme et plus vert que l'autre axe principal nord-sud du quartier, ses qualités apparaissent aujourd'hui sous-exploitées. L'axe semble assez peu fréquenté par les piétons, ce qui pourrait s'expliquer par deux éléments. Tout d'abord, l'absence de centralité au nord de l'avenue, vers Montrouge, se fait ressentir. Elle pourrait pourtant inciter les promeneurs à franchir le périphérique pour découvrir ce qui se trouve au-delà. Cet état de fait gagnerait à évoluer, et ce pour plusieurs raisons : la transition du quartier vers Montrouge est beaucoup plus graduelle à cet endroit que du côté de l'Avenue de la Porte d'Orléans, les bâtiments sont à taille humaine et accueillent, pour certains d'entre eux, des restaurants et autres commerces. De plus, le périphérique est beaucoup plus discret dans cette partie du quartier - les murs réduisent efficacement le bruit, et le périphérique a été partiellement couvert, créant une zone à fort potentiel pour accueillir de nouveaux usages.

Ensuite, l'Avenue de la Porte d'Orléans semble avoir été travaillée exclusivement dans le sens nord-sud. Ce choix s'est fait au détriment de la connectivité latérale, entre le parc et le cimetière.

Nos interventions s'articulent donc autour de deux projets principaux.

Le premier serait d'améliorer la connectivité latérale entre le parc et le cimetière en réaffectant le bâtiment existant situé devant l'entrée du cimetière. Ce bâtiment est actuellement utilisé comme une remise pour l'entretien du parc. Sa reconversion en un espace vivant, tel qu'un café de quartier avec des sièges en plein air incitera les usagers à se promener vers l'ouest du quartier et donnera une nouvelle utilité à cet axe. La traversée vers le cimetière sera également améliorée grâce à des marquages colorés au sol qui indiqueront de manière plus visible l'usage piétonnier.

La deuxième intervention consistera à améliorer les déambulations piétonnes vers et depuis Montrouge en réorganisant l'espace au sud de la rue de Montrouge. La création de voies piétonnes dédiées permettra de dégager davantage d'espace public, tout en offrant aux passants la possibilité de s'asseoir et de se reposer.

La Petite Ceinture

La section de la Petite Ceinture qui se trouve à la Porte d'Orléans est un sentier naturel envahi par la végétation, très prisé par les habitants du quartier, le charme de son état sauvage constituant une rupture calme par rapport à la vie urbaine dense qui l'entoure. Pour autant, cette possibilité n'est pas offerte de la même manière à tous les habitants : la Petite Ceinture, en particulier dans le 14E arrondissement, n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite. L'absence d'entrées accessibles et de cheminements fluides ne permet pas à tous de bénéficier des qualités de cet espace. De plus, le nombre de places assises est limité le long du parcours de la Petite Ceinture.

Il apparaît ainsi nécessaire d'améliorer l'accessibilité et le confort des utilisateurs de la Petite Ceinture dans le quartier de la Porte d'Orléans. Pour autant, la végétation naturelle et envahissante doit rester une caractéristique intégrale de cet espace. Elle assure également l'habitat de nombreuses espèces comme les oiseaux, les chauves-souris, les hérissons et les renards, essentiels à la biodiversité de Paris. Avec ces contraintes en tête, il sera néanmoins possible d'ajouter des rampes ou des ascenseurs dans deux entrées différentes du 14e arrondissement. De plus, un treillis métallique sera installé pour rendre le chemin plat et donc accessible aux personnes à mobilité réduite, comme les personnes en fauteuil roulant et les enfants en poussette. Sa porosité permettra à la végétation de continuer à pousser à travers la surface, conservant ainsi le caractère végétal sauvage du parc. Ensuite, pour améliorer l'expérience des promeneurs, quelques sections de sièges, discrètes, seront placées de manière sporadique le long de l'axe. Et ce afin de garantir la cohérence avec le paysage naturel accidenté de la Petite Ceinture et la richesse écologique du site.

3.

Usages **contemporains.**

Le site de la Porte d'Orléans, foisonnant d'activités, d'initiatives, d'infrastructures, d'opportunités et de ressources, manque néanmoins de cohérence ; il est nécessaire de créer de multiples liens, tant géographiques que sociaux, entre toutes les énergies présentes sur le site. Cela passe par une intégration des espaces les plus isolés à cette nouvelle énergie, mais aussi par la création de nouveaux espaces essentiels à la création de liens et de solidarités naissantes entre habitants ou passants.

Les Habitations à Bon Marché (HBM) et la Place Ambroise Croizat

Au nord de la ceinture verte se trouve un corridor de logements sociaux, les Habitations à Bon Marché (HBM), construits dans l'entre-deux-guerres. A Paris, la présence des HBM en briques rouges est très importante et bien connue dans le paysage urbain. Le corridor des HBM fait partie intégrante de l'identité visuelle de la Porte d'Orléans ; il représente une barrière entre Paris d'un côté, et la Ceinture Verte et la ville de Montrouge de l'autre. Actuellement, l'espace des HBM n'est pas intégré au reste du quartier. Une des priorités d'action sera d'améliorer leur connexion et de créer une nouvelle centralité à l'est du site, où se trouve la Place Ambroise Croizat. Cette place est actuellement négligée, même si stratégiquement située, en raison de sa proximité avec les HBM, les parcs sportifs, la Cité Universitaire et le Boulevard Jourdan. Elle est donc idéale pour imaginer le développement du quartier.

Zones de partage HBM

Pour encourager les passants à traverser les routes entre les HBM et pour créer de nouveaux liens entre le Boulevard Jourdan et l'Avenue Ernest Reyer/Paul Appell, nous proposons de créer une zone de rencontre entre les véhicules et les piétons le long des rues qui traversent la bande de logements HBM *[Dessin n°6, Panneau d'illustration]*. Transformer ces rues en zones de partage nécessitera de réduire drastiquement la vitesse des véhicules qui les empruntent. Les bandes de stationnement le long des trottoirs seront également végétalisées afin d'augmenter la perméabilité du sol, de réduire l'effet d'îlot de chaleur urbaine et d'amorcer la transition des rues vers des zones entièrement piétonnes.

Ces zones de rencontre amèneront les passants vers la zone HBM, leur permettant de créer de nouveaux liens entre le Boulevard Jourdan et la Ceinture Verte et encouragent la création future d'espaces communautaires, voire de zones commerciales. Les zones de rencontre permettront également de neutraliser l'effet de barrière des logements HBM. La végétalisation partielle des rues produira une continuité avec les cours intérieures et la façade des HBM, qui sont, pour certaines, déjà végétalisées.

Ces changements dans l'utilisation de la zone sont simples à appliquer et peuvent être considérés comme un périmètre expérimental pour la ville de Paris, afin de généraliser les expériences concluantes à d'autres zones HBM.

Place Ambroise Croizat

Pour encourager davantage ce site à devenir une nouvelle place publique et offrir une centralité à l'est du quartier, il sera intéressant de fermer la portion de route entre la Rue Monticelli et l'Avenue Paul Appell pour augmenter la taille de la Place Ambroise Croizat. Ouvrir le rez-de-chaussée de l'immeuble HBM donnant sur la Place Ambroise Croizat pour y créer un espace social constitue une seconde piste d'action *[Dessin n°6, Panneau d'illustration]*. Il permettra aux habitants du quartier de se retrouver plus facilement.

Des food trucks seront installés les week-ends pour encourager la fréquentation par les habitants du quartier, les utilisateurs du parc sportif Elisabeth et les habitants de la Cité Universitaire. Des plats locaux pourront être servis, inspirés de *l'Entrepôt* du 14e arrondissement. L'espace peut être encore amélioré en installant des bancs et en créant des zones d'assise comme celles qui se trouvent sur les zones piétonnes devant le Panthéon à Paris. Des parkings à vélo seront également installés pour encourager les cyclistes à utiliser la Place Ambroise Croizat comme point de repos.

Galerie Marchande «Le Square»

La Galerie Marchande *Le Square* est un centre commercial partiellement abandonné sur l'Avenue du Général Leclerc, au nord de notre zone d'étude. Bien qu'il y ait quelques commerces dans ce centre commercial, et même une salle de sport, de nombreuses façades sont vacantes et l'intérieur semble négligé. Les entrées sont peu visibles et guère accueillantes. Cet espace possède pourtant un grand potentiel en tant que centre commercial polyvalent et lieu de rassemblement communautaire. Bien que la majeure partie du bâtiment soit sombre et dépourvue de fenêtres, le grand puits de lumière au centre contribue à éclairer l'espace et à le rendre plus accueillant. Cet espace bénéficiera d'une revitalisation, notamment par l'accueil de structures entrepreneuriales et commerciales, d'un espace de coworking et de stands de restauration, ce qui encouragera l'utilisation commerciale de l'espace tout autant que l'engagement communautaire.

Dans la Galerie Marchande *Le Square*, les nouvelles structures devraient être encouragées à occuper les commerces vacants. Cela contribuera à la croissance durable de l'économie locale, tout en générant des emplois et un accès aux biens et services. Ensuite, un espace de coworking sera développé dans le centre commercial, avec des espaces confortables pour l'étude/le travail individuel et des lieux de rencontre en groupe. L'espace sera placé dans la zone centrale du bâtiment, où se trouve le grand puits de lumière. Cet espace de coworking pourra également servir de lieu de réunion pour les associations locales. La salle de sport, également située dans cette zone centrale et qui semble être l'une des seules entreprises en activité, serait conservée et contribuerait à la multifonctionnalité des usages de l'espace. Un design biophilique devrait également être incorporé dans cette zone centrale sous la forme de plantes et de verdure, permettant une proximité accrue des occupants avec la nature, permettant d'augmenter la créativité et de diminuer le stress. Enfin, des restaurants et des stands de nourriture seront ajoutés dans tout le centre commercial, ce qui encouragerait le rassemblement de la communauté et la socialisation dans l'espace *[Dessin n°7, Panneau d'illustration]*. Une fois encore, les petits restaurants et commerces alimentaires locaux seront privilégiés par rapport aux grandes entreprises, afin d'encourager le développement de l'économie locale.

Ces propositions contribueront à revitaliser ce centre commercial abandonné, en en faisant un espace de rassemblement communautaire invitant et un lieu de commerce pour l'ensemble du quartier. Ces éléments aideront le quartier à répondre à certaines problématiques de la ville du quart d'heure, car ils augmenteraient l'emploi et l'accès à de nombreux biens et services fournis par les petites entreprises.

Marchés alimentaires

Le quartier de la Porte d'Orléans dispose d'un accès adéquat à l'alimentation et aux épiceries, mais le quartier manque d'accès aux aliments frais et cultivés localement, généralement vendus par les agriculteurs sur les marchés de producteurs. Il n'existe actuellement qu'un seul marché alimentaire sur le Boulevard Jourdan, à l'est de la zone de transit de la Porte d'Orléans, appelé Marché Jourdan. L'emplacement de ce marché alimentaire n'est pas idéal, car il est placé au centre du trottoir et bloque les pistes cyclables, ce qui crée des problèmes de circulation pour les piétons et les cyclistes. Pour remédier à ce problème et augmenter l'accès à des aliments frais, locaux et sains, le Marché Jourdan pourra être remplacé par deux autres marchés de producteurs dans le quartier.

Premièrement, un marché alimentaire sera placé dans la partie nord de la zone d'étude, directement à l'extérieur de la Galerie Marchande le Square sur la bifurcation de l'avenue du Général Leclerc. Bien que le marché soit séparé du centre commercial de la Galerie Marchande le Square, il contribuera à accroître la connectivité avec le centre commercial en attirant les gens et en leur permettant de poursuivre leurs achats à l'intérieur. Cet emplacement est idéal à la fois pour revitaliser la zone, qui n'a pas de marché à proximité, et grâce à l'espace pour que le marché puisse avoir lieu.

Un autre marché alimentaire devra être placé dans la partie ouest de la zone d'étude, sur une parcelle non utilisée d'espace vert/de trottoir entourée par la place de la Porte-de-Châtillon. Cet emplacement est proche de l'entrée nouvellement proposée du cimetière de Montrouge et de la Ceinture Verte, et peut donc contribuer à accroître la connectivité entre la ceinture verte et la partie nord du quartier. Les deux marchés alimentaires comprendraient des étals temporaires, ouverts certains jours de la semaine. Comme mentionné par la Mairie de Paris, les marchés doivent être visibles depuis une route principale, ce qui sera le cas pour ces deux marchés.

Ces marchés alimentaires auront de multiples fonctions et contribueront à atteindre de nombreux objectifs de durabilité. Les étals seront occupés par des agriculteurs locaux, qui vendraient des aliments frais et cultivés de manière durable. Pour aider à détourner les déchets des décharges, des sites de dépôt de compostage seront inclus dans le marché alimentaire, permettant aux membres de la communauté de déposer leurs déchets alimentaires chaque semaine, tout en achetant de nouveaux produits. Les marchés serviront de lieux de rassemblement communautaire et de centres de commerce locaux.

4. Une nouvelle **Porte d'Orléans.**

Comme mentionné dans l'introduction, notre objectif est de créer des liens entre les personnes et les lieux du quartier, tout en donnant la priorité à la durabilité.

Les propositions présentées dans ce projet cherchent à renforcer le sentiment de communauté au sein du quartier, tout en s'inscrivant dans une démarche de durabilité. Elles ont permis de montrer les pistes possibles pour tisser des liens entre les habitants et les lieux, tout en ménageant l'environnement, voire même en développant les aménités écologiques de la Porte de Montrouge. Créer de nouvelles polarités commerciales ou citoyennes permettra ainsi de renforcer l'ancrage des habitants et des passants tout en s'appuyant sur des approvisionnements locaux et respectueux de l'environnement. L'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite sur la place du Général Leclerc et la Petite Ceinture permettra de créer des espaces publics plus pérennes, où chacun pourra se sentir inclus. Ces espaces publics accorderont également plus de place à la végétation, à travers une augmentation des surfaces d'espaces verts, qui serviront d'habitats aux différentes espèces qui composent la biodiversité de Paris. L'ajout de davantage de végétation permettra de purifier l'air et de réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain. En parallèle, les changements dans l'organisation du trafic, ainsi que la provision d'infrastructures additionnelles destinées aux modes de transport décarbonés réduiront l'impact environnemental des déplacements dans la région. La pratique du vélo ou de la marche à pied amènera des liens sociaux nouveaux, nés du hasard des interactions qui se déploieront dans les nouveaux espaces communautaires près des HBM et dans les marchés alimentaires implantés. La création et le développement d'un plus grand nombre de lieux de rassemblement sera un grand avantage pour la communauté sur le plan social et économique. Les entreprises locales prospéreront grâce au trafic piéton supplémentaire né de la réorganisation des places et des rues. Cela fera également du quartier un espace d'ancrage, attractif, entre Paris et la banlieue, plutôt qu'un lieu de passage. La cohésion du quartier sera améliorée : il deviendra plus dynamique, mais aussi plus inclusif. Les propositions avancées tout au long du projet ne sont pas révolutionnaires : elles ne reposent pas tant sur l'idée d'une smart city optimisée, que sur une ville plus sobre, qui amène des transitions au moyen de solutions simples et directes. Bien que d'apparence modestes, ces modifications, mises bout à bout, seront à même d'amorcer une transition de La Porte d'Orléans vers un quartier de la ville du quart d'heure résolument durable, pour tous ses habitants.

Bien que d'apparence modestes, ces modifications, mises bout à bout, seront à même d'amorcer une transition de La Porte d'Orléans vers un quartier de la ville du quart d'heure résolument durable, pour tous ses habitants.