

PROJET URBAIN HÉBERT

CONCERTATION PUBLIQUE

Ouverte par l'arrêté en date du 21 décembre 2016

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER PARTICIPATIF N°6

du mercredi 27 septembre 2017 à 18h00



Site Hébert : 32 à 66 rue de l'Évangile – 20 à 24 rue Cugnot - Paris 18^e

Pour plus d'informations www.espacesferroviaires.fr
Vous pouvez poser vos questions à l'adresse projethebert@espacesferroviaires.fr

MAIRIE DE PARIS 

18^e
MAIRIE

NORD
PARIS
EST
HOPITAL
DE TERRAINS
DEPARTEMENTAL

ESPACES
FERROVIAIRES

SNCF
IMMOBILIER

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 18 participants (hors animateurs) répartis en 2 groupes

DURÉE : 1h30

EN PRÉSENCE DE :

- **Michel Neyreneuf**, Marie du 18^e, Adjoint au Maire chargé de l'urbanisme.
- **Anne Chabert**, Ville de Paris, Chef de projet à la direction de l'urbanisme.

ANIMATEURS :

Aménageur :

- **Virginie Rooryck-Llorens**, Espaces Ferroviaires, Directeur de projet urbain
- **Pierre Magdelaine**, Espaces Ferroviaires, Chef de projet urbain

Équipe projet :

- **Claire Schorter**, Agence Claire Schorter - architecture et urbanisme
- **François Leite**, Agence Claire Schorter - architecture et urbanisme
- **Loïc Bonnin**, Atelier Jacqueline Osty et associés

Équipe de concertation :

- **Romain Moreau**, Agence Traitclair
- **Clément Cayla**, Agence Traitclair

OBJECTIFS

- Faire un point d'étape sur les préconisations issues de la démarche de concertation ;
- Échanger sur les évolutions du plan guide;
- Échanger sur le programme détaillé du projet d'aménagement urbain : formes urbaines, programme de logements, programme économique.



Romain Moreau, Directeur de l'agence de concertation Traitclair, accueille l'ensemble des participants et ouvre la séance.

Michel Neyreneuf, Adjoint au maire du 18^{ème} arrondissement, souhaite la bienvenue aux participants présents à ce sixième atelier du projet Hébert dans la Mairie et leur souhaite un bon travail .

Virginie Rooryck Lorens, Directeur de projet urbain - Espaces Ferroviaires, indique que depuis le dernier atelier de mai le projet a avancé. Le plan guide partagé lors de l'atelier du 11 mai et du café du projet du 10 juin dernier a été retravaillé avec les services et présenté en comité de pilotage de la Ville. Ce plan se rapproche de sa version définitive. La phase 1 du projet fera l'objet d'un permis d'aménager qui pourrait être déposé en février. Une réunion de restitution de cette première phase de la concertation sera organisée préalablement au dépôt.

Les échanges ont porté sur les thèmes suivants :

- Les espaces publics
- Les formes urbaines
- La programmation (logements, bureaux, activité, commerce, équipements...)
- L'impact des chantiers sur la vie du quartier, sujet ajouté à l'ordre du jour à la demande des participants

Espaces Ferroviaires indique également, pour information, que le site Hébert est actuellement ouvert au public dans le cadre d'une occupation temporaire. Cette ouverture ne remet pas en cause la suite du projet, mais permet l'animation du lieu en attendant les premiers travaux de démolition. Par ailleurs, des locaux provisoires sont en cours de construction sur le sud du site pour permettre le déplacement prochain des bureaux de la base IRIS, avant leur implantation définitive dans la première phase du projet.

être préconisées en limite de propriété. Le jeu de dénivelé entre le square et les jardins privatifs est également un bon moyen pour marquer la limite entre espace public et espace privé et faciliter la cohabitation d'usages différenciés.

Les participants estiment que ce type de configuration ne posera pas de problème particulier. Ils connaissent déjà cette configuration dans l'impasse des Cloys, le long du square Léon Serpollet. Il est demandé la présence d'un point d'eau dans le square, et d'un mobilier adapté aux jeunes.

La traverse plantée

Une nouvelle accroche avec la rue Moussorgski est proposée. Elle a pour but d'étirer le square vers le futur Parc Chapelle Charbon avec une continuité plantée.

Espaces Ferroviaires rappelle que l'aménagement de la rue Moussorgski est en dehors du périmètre du projet.

Retour et remarques des participants

Les participants sont particulièrement interrogés sur le déplacement de l'accroche du quartier initialement prévue via la rue Tristan Tzara, et désormais au profit de la rue Moussorgski. Ils confirment que c'est une bonne idée de favoriser le lien avec le parc Chapelle Charbon, d'autant que la rue Moussorgski permettra d'y accéder dès la première phase du projet Chapelle Charbon. L'intersection avec la rue Tzara étant très proche, il n'est pas nécessaire de prévoir une autre rue entre les logements qui donnent sur la rue de l'Evangile, d'autant que cela créerait une « impasse » lorsque le parc est fermé le soir qui pourra être difficile à gérer à terme.

Compte tenu de cet avis favorable des habitants, la proposition de supprimer ce passage entre les lots de logements en face de la rue Tzara est à l'étude.

La « rue du quartier »

La « rue du quartier » est une voie nouvelle traversant le futur quartier. Pour éviter l'utilisation de cette portion en itinéraire bis, elle se fera en sens unique depuis la rue Cugnot et en direction de la rue de l'Evangile. Il s'agira d'une rue classique, avec quelques places de stationnement. Sa configuration n'a pas évolué depuis le dernier plan projet.

La « voie de desserte »

Cette voie permet de relier la « rue du quartier » et la rue de l'Evangile en bouclant par le nord du quartier, le long des voies ferrées, de manière à desservir les immeubles y attendant. Il s'agira d'une « zone de rencontre », c'est-à-dire une voie limitée à 20 km/h, partagée entre voitures, cycles et piétons. Elle a vocation à être peu circulée, uniquement par des véhicules légers, et n'accueillera pas de places de stationnement afin de limiter le trafic.

La promenade le long des voies ferrées

Sur sa section longeant les voies ferrées, la voie de desserte sera d'une largeur de 14m dont 10m seront dédiés à une promenade arborée. Au nord, cette promenade mènera à nouveau vers le futur parc Chapelle Charbon à travers le secteur aujourd'hui occupé par CAP 18. A terme, une prolongation au sud sera recherchée vers le jardin Pajol (en dehors du périmètre du projet actuel).

Retour et remarques des participants

Un participant fait remarquer que le projet Hébert sera achevé avant la dernière tranche de livraison de Chapelle Charbon ; limitant le lien entre la pointe du nouveau quartier et le futur parc. L'équipe projet indique que cette partie de la promenade ne pourra de toute façon être aménagée qu'après la fin du chantier du Charles de Gaulle Express. Dans un premier temps, l'accès privilégié vers le parc Chapelle Charbon sera par la traverse plantée et la rue Moussorgski (voir traverse plantée ci-avant). D'une manière générale, les participants souhaitent que le projet favorise l'espace public. C'est là que se font les échanges et partages. De plus les espaces privés coûtent cher aux copropriétés ou aux bailleurs. Le plan guide donne satisfaction car il prévoit beaucoup de liaisons, de points de rencontre et de transparence.

PARTIE 2 : FORMES URBAINES

L'équipe projet indique que l'organisation générale du quartier a légèrement évolué depuis les derniers échanges : les lots de bureaux et d'activité ont en effet été décalés vers le nord, de sorte qu'il n'y a plus de logements sur la pointe nord du projet. C'est en partie pour cette raison que le square du cœur de quartier s'est allongé, de manière à ce qu'il donne toujours à la fois sur les bureaux et les logements, et puisse être animé toute la journée.

L'équipe projet présente donc la nouvelle organisation des formes urbaines du quartier, autour des plans et d'une maquette afin de bien visualiser les volumes des constructions, avec :

- Au sud, des lots de logements bordés par la « rue du quartier » qui permette de refermer l'îlot du collège et de l'école Cugnot sans remettre en cause l'ensoleillement des cours de récréation ;
- Autour du square sont organisés des îlots de logements organisés en lanière afin de préserver des percées visuelles entre la rue de l'Évangile et les voies ferrées, et de proposer un maximum de logements traversants avec des formes variées (immeubles « classiques » sur rue, maisons superposées en R+3 en cœur d'îlot, et émergences en R+11 maximum offrant des vues sur le square ou les voies ferrées) ;
- Au nord du square et jusqu'à la pointe nord du projet, des lots qui accueilleront des bureaux et activités.

Un maximum des logements seront traversants pour faciliter le passage de la lumière naturelle. L'ensemble des logements répondra à la norme BBC (Bâtiment Basse Consommation), imposée par la loi. Cependant le détail des caractéristiques techniques, comme la nature des matériaux des façades, n'a pas encore été étudiés. Ces éléments seront définis par l'intermédiaire de prescriptions transmises aux architectes pour chacun des lots.

Retour et remarques des participants

Un participant s'interroge sur la gestion des différences de niveau sur le site. L'équipe projet indique que l'objectif est de démolir le mur présent le long de la rue de l'Évangile pour permettre au quartier de retrouver le niveau de cette rue. Pour cela il y a plusieurs solutions, qui n'ont pas encore été tranchées à ce stade: on peut par exemple envisager des rues qui remontent rapidement depuis la rue de l'Évangile, puis un quartier « en plateau » au niveau actuel du site, ou bien des rues qui remontent en pente douce jusqu'aux voies ferrées. Le square peut aider à gérer cette différence de niveau qui atteint près de 5m entre le niveau actuel du site et le point le plus bas de la rue de l'Évangile.

Une participante demande comment le bruit a été pris en compte. L'équipe projet répond que des études acoustiques ont été menées, elles montrent que la voie ferrée et la rue de l'Évangile sont approximativement équivalente en termes de nuisances sonores (même en ajoutant le bruit modélisé du futur Charles de Gaulle Express). En particulier, le secteur le plus bruyant est la pointe nord du projet, qui est coincée entre la rue de l'Évangile et les voies ferrées (à un endroit où le faisceau ferré de rétrécit). C'est la raison pour laquelle il n'y a plus de logements proposés à cet endroit dans ce nouveau projet. Cet îlot sera réservé pour des activités économiques.

Par ailleurs, les formes urbaines des logements ont été pensées pour limiter l'impact du bruit, avec un maximum de logements traversants ou à double orientation, pour pouvoir ouvrir les fenêtres du côté le plus calme. En outre, habiter le bord de faisceau présentera des avantages comme le fait de bénéficier d'un bon ensoleillement et de vues dégagées.

Un participant revient sur la densité du futur quartier et demande quelle sera la hauteur des bâtiments. L'équipe projet indique que l'agrandissement de l'école (et de sa cour) crée une dilatation en cœur de quartier en complément du square. Les hauteurs varient selon les lots :

- Des R+2/3 autour d'une cour en logements à entrée individuelle sur deux niveaux.
- Des r+5/6 sur rue pour une vraie continuité de façade
- Des « émergences » en R+11 près du faisceau ferré et du square
- Les RDC auront des jardins privés en continuité du parc avec une mise à distance de 6 mètres.

Une participante questionne l'orientation des logements.

Espaces Ferroviaires rappelle que les études acoustiques, d'ensoleillement et aéraluque (étude des vents) ont fortement contribué au choix de la forme urbaine proposée. Ces formes et orientations ont en effet pour objectif de maximiser l'ensoleillement et de « casser » les couloirs de vents, et de préserver le cœur de quartier (et notamment le square) du bruit de la rue de l'Évangile et des voies ferrées.

Un participant indique qu'il ne comprend pas le décroché que fait la « rue du quartier » au sud du square.

L'équipe projet explique que ce décroché correspond à un élargissement de la voie qui permet de rompre la ligne droite de la rue, pour ralentir les véhicules. Ce recul des bâtiments pourra par exemple accueillir des commerces. Les participants alertent sur le devenir des « recoins » qui deviennent vite insalubres. Ils alertent sur les problèmes de sécurité que connaissent les quartiers alentours. L'équipe de conception travaillera finement cet espace au moment de l'avant projet des espaces publics (AVP). Plusieurs solutions seront proposées.



PARTIE 3 : PROGRAMMATION

Espaces Ferroviaires indique que le programme du projet a évolué par rapport aux chiffres indiqués en début de concertation. Il est désormais le suivant :



Logements

50 000 m² environ



Bureaux

40 000 m² environ



Activités, commerces et logistique

9 000 m² environ



Crèche et groupe scolaire

12 classes
et 66 places en crèche

Au total, cela correspond à une diminution d'environ 13 000 m² du nombre total de m² bâtis, et notamment une réduction de 6 000 m² du programme de logements.

Une modification importante est à souligner : l'école accueillera 12 classes au lieu de 8 prévues initialement, les 66 places en crèche sont maintenues.

Concernant les logements, Espaces Ferroviaires rappelle qu'ils seront pour 60% des logements sociaux, la répartition n'est pas encore connue entre les différentes catégories de logements sociaux. Le logement social et privé sera mélangé pour garantir une équité en termes d'emplacements.

Les participants réitèrent leur demande d'un travail sur la mixité sociale du quartier, à la fois au travers de la programmation des logements sociaux (répartition entre les logements très sociaux, Prêt Locatif d'Aide à l'Insertion - PLAI; sociaux, Prêt Locatif à Usage Social - PLUS; et aidés, Prêt Locatif Social - PLS). Une forte attente porte sur l'accession sociale, dans la mesure où ce sont les propriétaires qui s'investissent durablement dans la vie du quartier. Il faut également des logements libres familiaux même si les participants sont conscient que les prix du marché limitent l'offre et la demande.

M. Neyreneuf indique qu'à l'heure actuelle la Mairie de Paris ne soutient pas ces types de dispositifs. L'équipe projet indique en complément que le logement social comprendra des logements spécifiques à destination des étudiants, des personnes âgées, et une maison relai.

Le projet propose des maisons individuelles superposées autour de cours. Cette forme urbaine différenciante doit être approfondie. Elle reçoit à ce stade un accueil favorable des participants. Ces formes sont souvent très adaptables. Elles permettent notamment d'offrir une adresse sur la rue à des personnes qui auront des professions libérales et/ou une activité professionnelle à domicile.

Les participants font remarquer que des maisons individuelles sur cour existent déjà rue Cugnot.

Des parkings pour les logements sont prévus mais leur emplacement n'est pas encore arrêté.

Concernant le programme de commerces, une étude spécifique a été lancée, elle semble démontrer qu'une moyenne surface de type Biocoop pourrait être envisageable.

Une participante indique qu'elle souhaite aider la conciergerie « Lulu dans ma rue » à s'installer dans le quartier pour mutualiser les usages communs entre les habitants et les salariés.

Les participants témoignent que les commerces doivent être complémentaires aux grandes enseignes du Boulevard Macdonald. A ce titre des surfaces divisibles organisées collectivement sont plus robustes que les grandes enseignes. Une salle de sport est attendue. Elle pourra être implantée dans le pôle tertiaire.

Un participant souhaite que la programmation des activités amenées à s'installer dans le projet soit discutée, notamment au regard des activités déjà existantes ou programmées aux alentours, et de l'identité que ce programme pourrait donner au nouveau quartier.

Espaces Ferroviaires indique qu'il est encore trop tôt pour évoquer la programmation détaillée de ces activités, mais qu'elle fera l'objet d'échanges dans de futurs ateliers de concertations, après le dépôt du permis d'aménager.

CHANTIERS ET VIE DE QUARTIER :

Une participante demande de prendre en considération la vie des écoles pendant les travaux. Espaces Ferroviaires indique que, pour limiter les nuisances du chantier, des cheminements sécurisés et accessibles aux poussettes seront mis en place.

Un travail sera fait avec la Ville de Paris pour fixer des tranches horaires de circulation des camions de chantier et réfléchir aux itinéraires les moins pénalisant pour la vie de quartier. Dans la mesure du possible, les périodes de vacances scolaires seront privilégiées pour mener les travaux lourds les plus bruyants (notamment travaux de démolition).

Avant tout chantier, une information sera faite aux riverains, et en particulier dans les écoles. Espaces Ferroviaires restera l'interlocuteur privilégié pour signifier tout problème.

RAPPEL DU CALENDRIER DU PROJET :

Les emprises seront libérées en :

- 2019 pour les entrepôts (fin des démolitions),
- 2021 pour l'emprise occupée par la Police Régionale des Transports,
- 2024 pour l'emprise chantier du CDG Express.

Les prochaines échéances sont :

- Le permis d'aménager sera déposé après une réunion de restitution de la concertation. Ce PA fera l'objet d'une enquête publique qui sera lancée courant 2018.
- La commercialisation des lots se fera par la suite, et les premiers lots seront achevés en 2021 /2022.
- La livraison des bâtiments sera étalée jusqu'en 2025.
- La concertation continuera tout au long de la réalisation du projet.



SYNTHÈSE

Les participants font un retour positif sur le projet proposé à ce stade. Ils sont satisfaits des ajustements effectués compte tenu des précédents temps de la concertation. Ils confirment qu'il n'est pas nécessaire d'organiser plus d'ateliers dans le cadre de la conception du plan guide. Ils sont d'accord pour poursuivre la concertation durant la phase d'étude d'avant projet des espaces publics et de conception des projets immobiliers.

Espaces Ferroviaires remercie les participants et annonce que, compte tenu de ce retour des participants, la prochaine rencontre sera la réunion publique de restitution de cette première phase de concertation, qui sera organisée en Mairie du 18e dans les prochains mois.

Il reste possible de s'informer sur le projet via le site internet :

[http://www.espacesferroviaires.fr/ Aménagement](http://www.espacesferroviaires.fr/Aménagement) ou d'envoyer des contributions, poser des questions à l'adresse email : projethebert@espacesferroviaires.fr