

PROJET URBAIN HEBERT

DIALOGUE CITOYEN

Poursuite de la consultation des habitants



COMPTE-RENDU DE L'ATELIER PARTICIPATIF N°3

Lundi 03 juin à 18h00

Collège Daniel Mayer, place Hébert



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

Pour plus d'informations www.espacesferroviaires.fr

MAIRIE DE PARIS



18^e
MAIRIE

NORD
EST
PARIS
DE NOUVEAUX QUARTIERS
METROPOLITAINS

ESPACES
FERROVIAIRES



NOMBRE DE PARTICIPANTS : une 20aine de personnes (hors animateurs)

EN PRÉSENCE DE :

- **Michel Neyreneuf**, Marie du 18^e, Adjoint au Maire chargé de l'urbanisme

L'ÉQUIPE-PROJET :

Aménageur :

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

Équipe projet :

- **Benjamin Lampaert**, Atelier Jacqueline Osty et Associés, Paysagiste
- **Rudy Deltreuil**, Artelia, Bâtiments Ile-de-France, Maître d'oeuvre démolition

Équipe de concertation :

- **Camille Tchounikine**, Agence Traitclair
- **Léo Piednoel**, Agence Traitclair



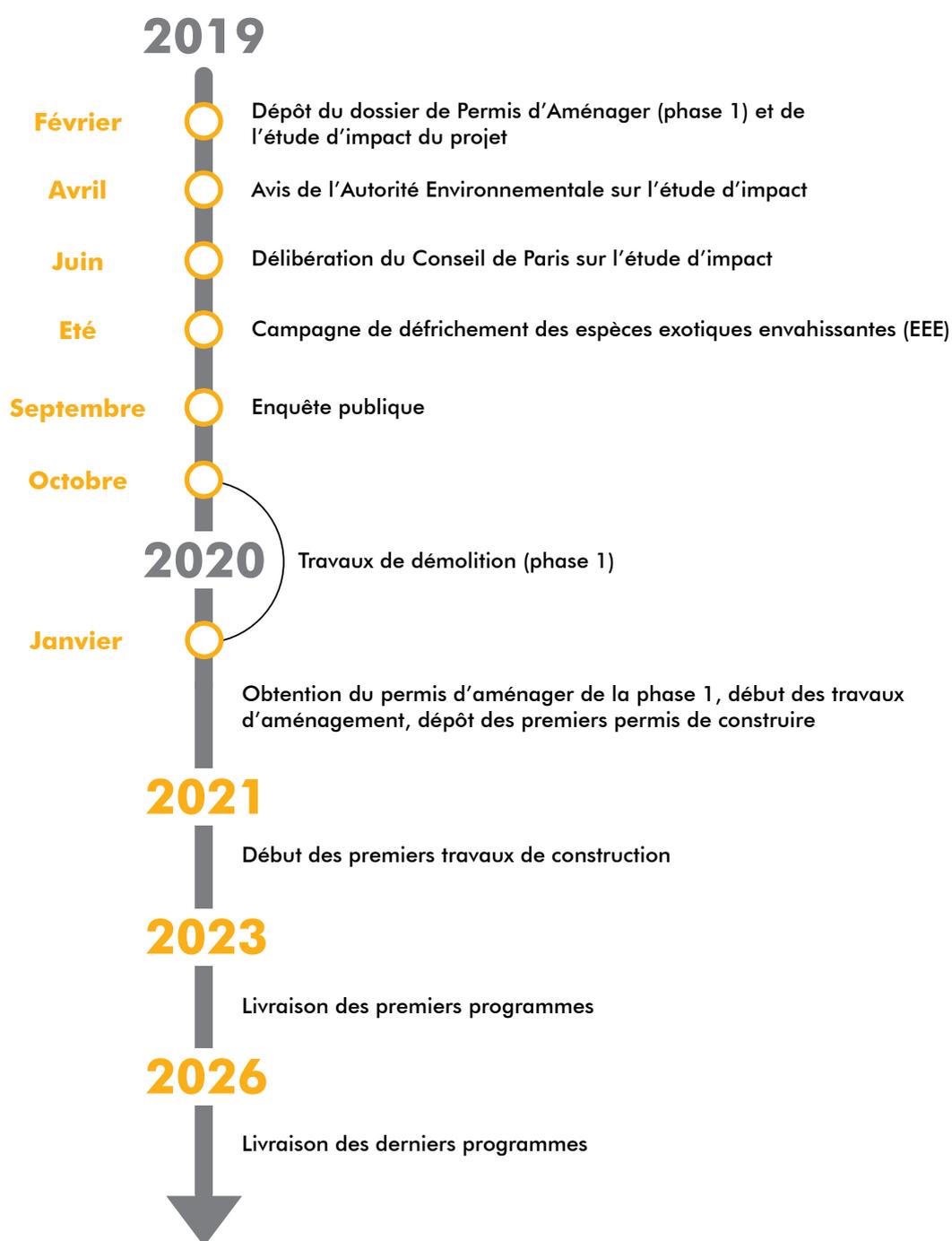
OBJECTIFS

- Présenter l'avancement du projet, notamment la candidature réussie à l'appel à manifestation santé, environnement et aménagement durable ;
- Présenter les résultats de l'étude acoustique ;
- Présenter les travaux de démolition prévus prochainement et la démarche d'économie circulaire.

POINT D'AVANCEMENT DU PROJET

PLANNING ET ÉTAPES

Virginie Rooryck-Llorens, Directeur de projet urbain à Espaces Ferroviaires, présente le calendrier d'avancement du projet. Suite au dépôt du Permis d'Aménager de la phase 1 du projet en début d'année, l'Autorité Environnementale a rendu son avis sur l'Étude d'Impact. Le Conseil de Paris doit maintenant délibérer.





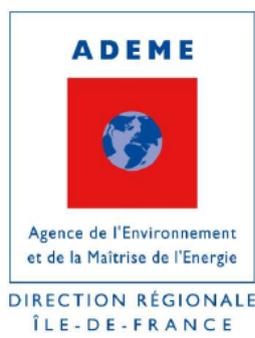
Perspective du coeur du projet (image non contractuelle)

AMI SANTÉ, ENVIRONNEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLE

DE QUOI S'AGIT-IL ?

Une des préoccupations actuelles de l'Etat est d'inciter les collectivités et les aménageurs à favoriser des conditions de vie contribuant à la santé, au bien-être et à la qualité de vie des habitants et usagers des territoires. Il s'agit de promouvoir des démarches favorisant les interfaces entre les enjeux sanitaires, de préservation de l'environnement et de réduction des inégalités. Un grand nombre d'axes sont donc à considérer sous cet angle dans les projets urbains : faciliter la marche à pied, privilégier les logements traversants, qui peuvent être rafraîchis plus facilement.

L'Appel à Manifestation d'Intérêt « Santé, Environnement et Aménagement Durable » vise ainsi à accompagner les lauréats pour inscrire la santé au coeur des projets d'aménagement. Il permet un soutien technique et financier de l'ADEME (l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) et de l'ARS IDF (Agence Régionale de Santé de l'Ile de France) dans la prise en charge d'études dédiées puis dans la proposition de solutions opérationnelles.



Espaces Ferroviaires a candidaté pour porter le projet urbain Hébert dans la deuxième édition de cette démarche, et cette candidature a été retenue par l'ARS et l'ADEME parce que le projet témoignait d'une grande sensibilité aux enjeux de santé.

Cela permettra ainsi prochainement à Espaces Ferroviaires de lancer une étude d'impact santé afin :

- De réaliser les ambitions du projet, et continuer à les approfondir ;
- De partager ces ambitions et de bénéficier de retours d'expérience au sein d'une communauté ;
- D'identifier des pistes pour aller plus loin.



Un quartier vert, où la nature est perçue et vécue



Un quartier évolutif, vivant et actif organisé autour de micro-intensités urbaines



Un quartier confortable, grâce à sa conception bioclimatique



Un quartier apaisé, donnant toute leur place aux mobilités douces

Un quartier sobre



LES ÉTUDES ACOUSTIQUES

COMMENT ONT-ELLES ÉTÉ RÉALISÉES ?

Les études acoustiques de l'étude d'impact ont été faites en deux temps : en comparant l'état initial (l'état des nuisances aujourd'hui) et l'état projeté (le niveau de bruit estimé une fois que le projet sera réalisé).

L'ÉTAT INITIAL

- Des mesures acoustiques ont été réalisées sur 24 heures en différents points, situés du côté de la voie ferrée et de celui de la rue de l'Évangile.
- Une modélisation du bruit a également été réalisée à partir du trafic routier et ferroviaire le jour de la mesure ; on a ensuite comparé le bruit réel (issu des mesures) au bruit théorique (issu de la modélisation) afin de vérifier la pertinence du modèle.
- L'écart entre ces deux niveaux de bruit étant négligeable, cela a permis de valider le modèle, qui a par la suite été utilisé pour estimer le niveau de bruit dans l'état projeté (voir ci-après).

L'ÉTAT PROJETÉ

Le modèle validé en première étape permet de déterminer le niveau sonore projeté à l'horizon du projet, compte tenu :

- du plan masse du projet ;
- du trafic routier projeté à l'horizon du projet (comprenant donc le trafic actuel, calculé les études de trafic présentées à l'atelier du 19 septembre 2018) ;
- du trafic projeté à l'horizon du projet (comprenant ainsi le trafic actuel, le projet Eole, et le projet du Charles de Gaulle Express).

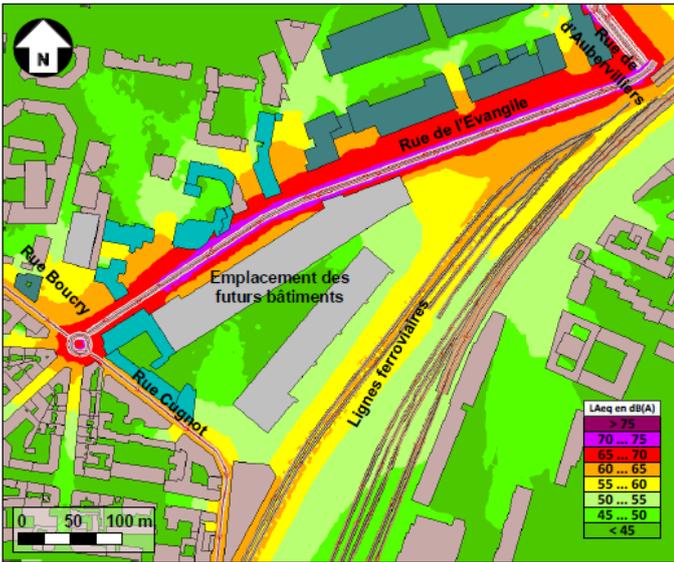
Pour ce qui concerne le trafic ferroviaire, l'étude d'impact du projet Eole, sur laquelle se base la modélisation, prévoyait l'augmentation du nombre de trains CORAIL, particulièrement bruyants. C'est cette évolution, qui explique la hausse du bruit du côté des voies ferrées. Le remplacement progressif du matériel roulant devrait au contraire mener à une réduction du bruit.

Il a ainsi été choisi de faire une modélisation des nuisances sonores avec un scénario « dans le pire des cas », quitte à surestimer le bruit ferroviaire.

LES RÉSULTATS

Les niveaux de bruit représentés sur les cartes ci-dessous correspondent au bruit à 4 mètres du sol (hauteur où le niveau de bruit est le plus important).

En période diurne (6h - 22h)

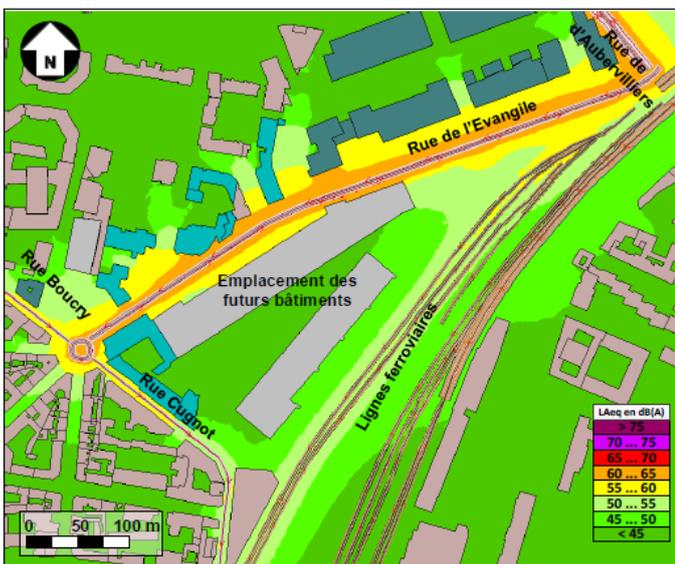


Situation initiale (à 4m de hauteur)

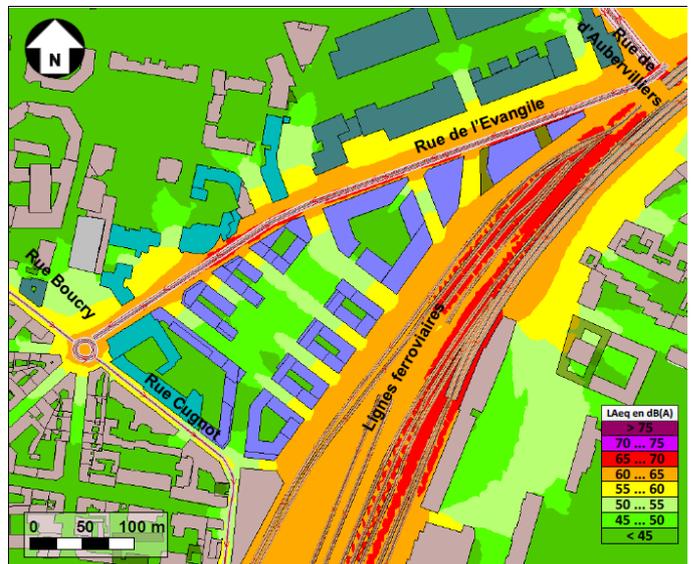


Situation projetée (à 4m de hauteur)

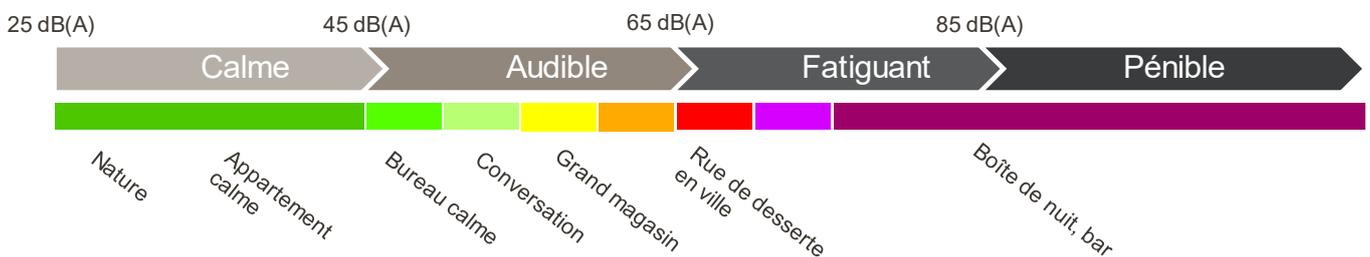
En période nocturne (22h - 6h)



Situation initiale



Situation projetée



La comparaison montre ainsi que :

- le bruit issu de la rue de l'Évangile est plus important que celui issu des voies ferrées, ce qui confirme ce qui avait été évoqué par les habitants au cours de la concertation ;
- le niveau de bruit au niveau des rues (Évangile, Cugnot) reste sensiblement le même en situation projetée (légère augmentation en période nocturne sur la rue de l'Évangile) ;
- le niveau de bruit augmente du côté voies ferrées (mais l'impact réel devrait être plus faible du fait du remplacement du matériel roulant des trains CORAIL) ;
- l'organisation du plan masse permet bien de protéger le cœur du quartier des nuisances sonores issues de la rue de l'Évangile et des voies ferrées.

COMMENT LE BRUIT A-T-IL ÉTÉ PRIS EN COMPTE DANS LE PROJET ?

Par le positionnement des logements

- Aucun logement n'a été prévu sur la pointe nord du site, qui est la zone soumise aux plus importants niveaux de bruit : il y a en effet confluence du bruit de la rue et celui provenant des voies ferrées. Cette zone est ainsi réservée aux activités tertiaires, moins gênées par ce type de nuisances.
- Du côté des voies ferrées, les bâtiments ont été mis à distance par une promenade plantée. Les premières façades sont ainsi situées à 14 mètres du domaine ferroviaire et à un minimum de 30 mètres des premières voies ferrées circulées). Les plantations viendront également atténuer par un masque « l'impression de bruit », avec la perception d'une moindre intensité et des bruits plus agréables comme celui du vent.



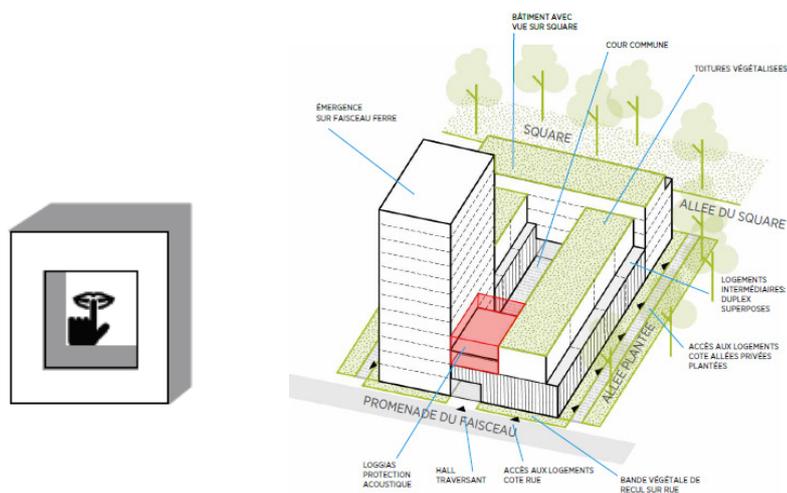
Rapport des logements aux voies ferrées



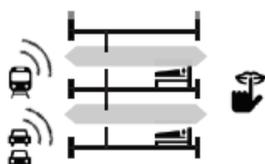
La mise à distance des logements par une promenade plantée le long des voies (image non contractuelle)

Par la forme des logements

Les bâtiments sont conçus pour conserver des zones de calme, notamment dans des cours intérieures. Des loggias et jardins d'hiver permettront de proposer des espaces extérieurs protégés du bruit.



La forme du plan guide favorise par ailleurs des logements traversants, avec des pièces de nuit installées du côté le plus calme.



Immeuble autour d'une cour arborée au calme, MGAU architecte, Paris, 15ème

Enfin, des obligations d'isolement des futurs bâtiments sont prévues afin de protéger les habitants et occupants du bruit, sans pour autant les priver de l'ensoleillement ou des vues (notamment côté voies ferrées). Cela peut ainsi prendre la forme de loggias pouvant être complètement fermées par exemple.

Logement Charolais Rotonde, Badia Berger architectes, Paris. Dispositifs acoustiques au bord des rails.



Logements Massena, Hamonic+Masson et Comte Vollenweider

LES QUESTIONS DES PARTICIPANTS

Les espaces communs

- *Le site Hébert étant surélevé par rapport à la rue de l'Évangile, y aura-t-il une rampe pour permettre de rentrer dans le quartier ?*

Le projet a été conçu pour que les rues du projet descendent en pente douce depuis les voies ferrées vers la rue de l'Évangile, afin de gommer cette limite avec le quartier existant. Il n'y aura donc pas de « rampe ».

- *Pourquoi ne pas avoir plutôt privilégié un talus du côté des voies ferrées afin d'atténuer le bruit - comme cela existe par exemple à Bercy ?*

L'équipe-projet et plusieurs participants présents lors des ateliers précédents évoquent plusieurs raisons pour avoir préféré une promenade plantée :

- offrir le plus de continuité possible entre les espaces, et conserver l'espace ouvert afin que le regard puisse porter le plus loin possible et profiter de la vue sur le paysage ferroviaire ;
- éviter de créer un recoin coincé contre un talus ;
- la création d'un talus prendrait de l'espace et réduirait la surface restante pour le jardin situé le long des voies ferrées.

En outre, le talus ne permettrait de réduire les niveaux de bruit que s'il était situé très près de la source de bruit, ce qui ne serait pas le cas ici.

Le logement

- *Le public pourra-t-il se rendre dans les cours ou les loggias décrites ?*

Les loggias et cours seront des espaces privatifs ou gérés par des copropriétés, qui décideront de leur gestion.

- *Comment faire pour que les balcons restent qualitatifs avec le temps ?*

Outre l'habillage des parois il a été demandé aux architectes de dimensionner l'organisation des logements pour que les occupants puissent au moins manger à l'extérieur. Il s'agit d'inciter à en faire un espace de vie que les gens puissent s'approprier et en prendre soin, plutôt qu'un espace de stockage, souvent inévitable quand on a linéaire d'un mètre de profondeur ne permettant pas d'autres usages.

- *Quelle mixité est prévue, à la fois dans le quartier et au sein même des logements? L'association ASA PNE rappelle que dans un souci de rééquilibrage du quartier, elle a demandé à ce que la part de logements sociaux soit limitée à 50%, ou du moins que ces logements prévoient plus de logements en PLS et moins en PLAI. Elle indique également qu'il faut favoriser le logement des étudiants, des jeunes cadres, des start-up.*

Le projet prévoit la création de 60% de logements locatifs sociaux, conformément au PLU de la Ville de Paris. A ce stade, cependant, les proportions de logements PLS¹, PLUS et PLAI n'ont pas encore été définies. Le Permis d'Aménager précise la répartition des logements pour la phase 1. Il a été privilégié de mixer les typologies de logements au sein des lots. Une mixité au sein d'un même immeuble est souvent complexe en termes de gestion.

¹PLS : Prêt Locatif Social (logements attribués aux familles dont les revenus sont trop élevés pour pouvoir accéder aux locations HLM ordinaires, mais trop bas pour pouvoir se loger dans le secteur privé) ; PLUS : Prêt Locatif à Usage Social (logements HLM « traditionnels ») ; PLAI : Prêt Locatif Aidé d'Intégration (logements réservés aux personnes en situation de grande précarité).

La desserte et les transports

- *Par rapport au calendrier de livraison, le décalage des travaux du Charles de Gaulle Express est-il pris en compte ?*

A ce jour, le décalage des travaux du Charles de Gaulle Express annoncé par le gouvernement n'a pas d'impact sur les chantiers sur le territoire parisien (il ne concerne que les travaux sur la section du tracé qui est commune avec le RER B).

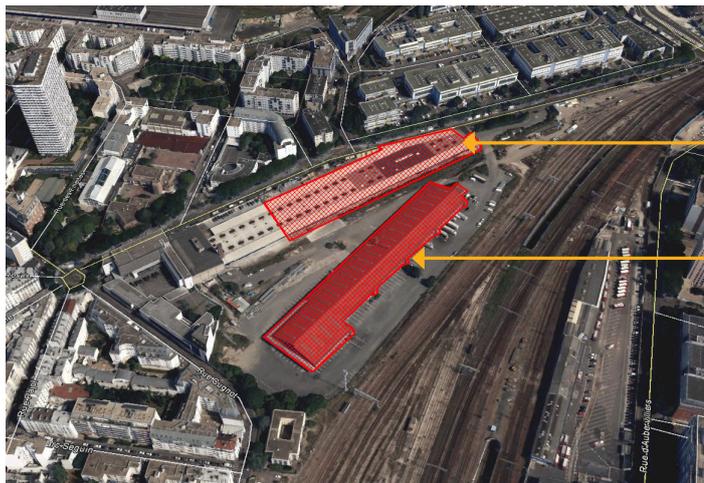
- *Comment avoir une visibilité de la réorganisation des transports. Avec la probable saturation de la ligne 12, des études de flux ont-elles été réalisées ? L'association ASA PNE précise avoir contacté Valérie Péresse qui affirme qu'il n'y aurait pas de nouvelles rames avant 2026.*

Espaces Ferroviaires n'a pas d'informations permettant de faire des études de flux des transports en commun. Ces études sont réalisées par Ile-de-France Mobilités (ex-STIF). Elles portent sur des périmètres très importants qui dépassent le projet Hébert et son quartier.

LES TRAVAUX DE DÉMOLITION

La société Artelia présente tout d'abord la nature des démolitions, avant d'expliquer les modalités d'organisation du chantier.

LA NATURE DES DÉMOLITIONS



La halle grise

La halle rouge

La halle rouge et son annexe (« le garage ») seront démolies entièrement. La halle grise, quant à elle, sera dans un premier temps démolie partiellement.

La Police Régionale des Transports restera ainsi en place jusqu'en juin 2021, date à laquelle elle déménagera pour être regroupée avec d'autres services de la préfecture.

La Halle Rouge accueillait Tafanel (limonadier), Paris Distribution (logisticien) et la base IRIS (bureaux SNCF)

Elle présente aujourd'hui un quai et des cages d'escalier en béton ; sa structure et sa toiture sont en acier.



La Halle Grise accueillait le magasin Point P, puis l'Aérosol de façon temporaire.

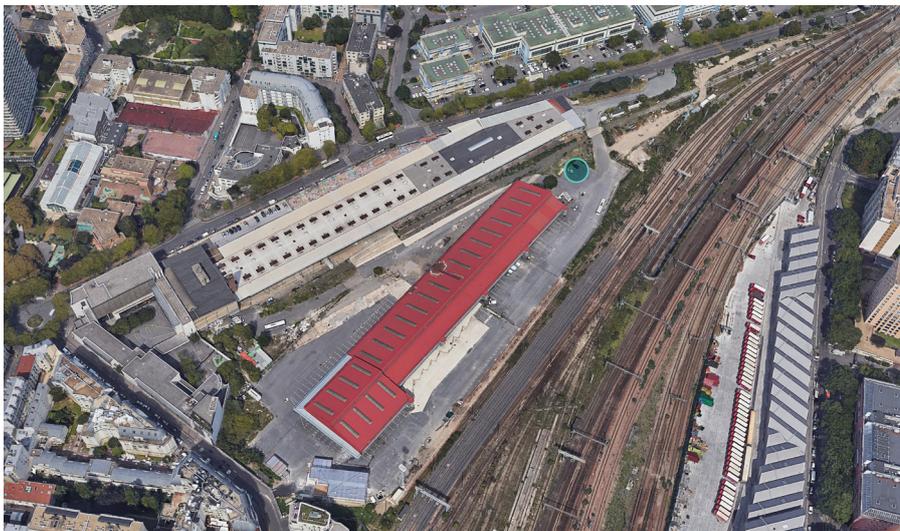
Elle présente un quai, des murs et des poteaux en béton, des poutres en bois, et une toiture en acier.



- *Y a-t-il eu des études de sol sur la quantité de pollution du lieu ?*

Une partie du sol sera effectivement évacuée, mais dans l'ensemble il n'est pas très pollué. Ce sont principalement des terres de remblais avec un taux de pollution faible, qui n'est pas liée à l'ancienne activité sur le site.

L'ORGANISATION DU CHANTIER



Octobre
2019
5 jours

Installation
du chantier



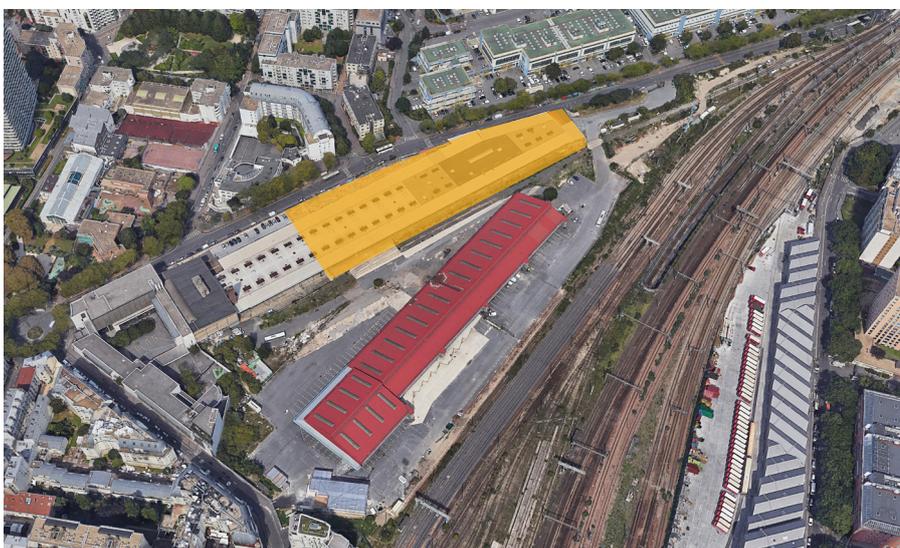
Octobre
2019
25 jours

Curage des
bâtiments

Novembre
2019
5 jours

Désamiantage

Seule la toiture d'une petite annexe, entourée en rouge sur la photo ci-contre, est amiantée. Le désamiantage est sécurisé et n'induit aucun risque pour la population.



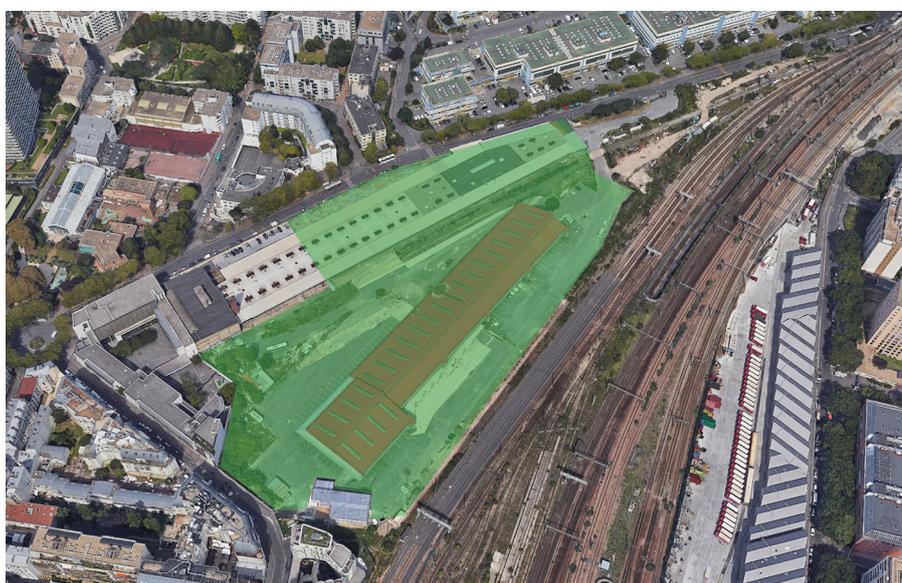
Novembre
2019
30 jours

Démolition
halle Grise



Décembre
2019
30 jours

Démolition
halle Rouge



Janvier
2020
15 jours

Terrassement et
nivellement du
terrain

UN CHANTIER À FAIBLES NUISANCES

Ces travaux de démolition seront encadrés par une Charte Chantier Faibles Nuisances (CCFN) permettant d'encadrer les entreprises intervenant sur site et de limiter leurs nuisances :

Au niveau acoustique

- Limitation de l'utilisation des machines et outils les plus bruyants : des pelles et pinces seront par exemple utilisées pour limiter l'usage des brise-roches hydrauliques (BRH), plus bruyants ;
- Pas de stationnement de camions en dehors de la zone de travaux, et obligation de couper les moteurs pendant les temps d'attente ;
- Un « planning bruit » sera établi pour réaliser les étapes les plus bruyantes au moment le moins gênant et prévenir les habitants.

Au niveau des poussières et salissures

- Obligation de nettoyer les roues des camions avant qu'ils ne quittent le chantier, passage régulier d'une balayeuse pour nettoyer les rues alentour ;
- Mise en place de brumisateurs pour rabattre les poussières issues de la démolition sur le site du chantier.

LA RÉCUPÉRATION DES MATÉRIAUX : RECYCLAGE ET RÉEMPLOI

Espaces Ferroviaires explique qu'une attention particulière sera donnée au recyclage des matériaux.

En particulier, deux prestataires spécialisés, Up-Cyclea et Néo-Eco, ont été désignés pour conduire une mission d'économie circulaire visant à ré-utiliser un maximum de matériaux présents sur site afin de limiter la consommation de matériaux ainsi que les trajets de camions transportant ces matériaux.

Quels sont les matériaux à recycler ou à réutiliser ?

Les structures en métal seront recyclées par des structures spécialisées.

Les études menées par Up-Cyclea et Néo-Eco permettant d'étudier les possibilités de réutiliser les pierres meulières du mur qui bordent le site, ainsi que le béton et les poutres en bois. Les pavés et le ballast présent sur site pourront être réutilisés.

Presque tous les matériaux en fer sont récupérés, ainsi que la pierre du mur qui borde le site qui est en meulière. Des études sont par ailleurs en cours pour voir s'il est possible de récupérer le bois. Cependant, c'est du lamellé-collé, ce qui est très dur à réutiliser et il y a donc peu de chances que cela fonctionne.



Le mur en meulière, rue de l'Évangile

- *Est-il possible d'évacuer les matériaux et déchets de chantier par les voies ferrées plutôt que par la route ?*

Espaces Ferroviaires indique que pour une évacuation par le fer, il faut un accès facile à la voie ferrée, ce qui n'est pas le cas ici puisque les voies à proximité du site seront démontées par le chantier du Charles de Gaulle Express avant le début des démolitions. En outre, du fait de la réutilisation de nombreux matériaux sur le site, les quantités à évacuer seront trop faibles pour justifier la réservation d'un train de chantier.

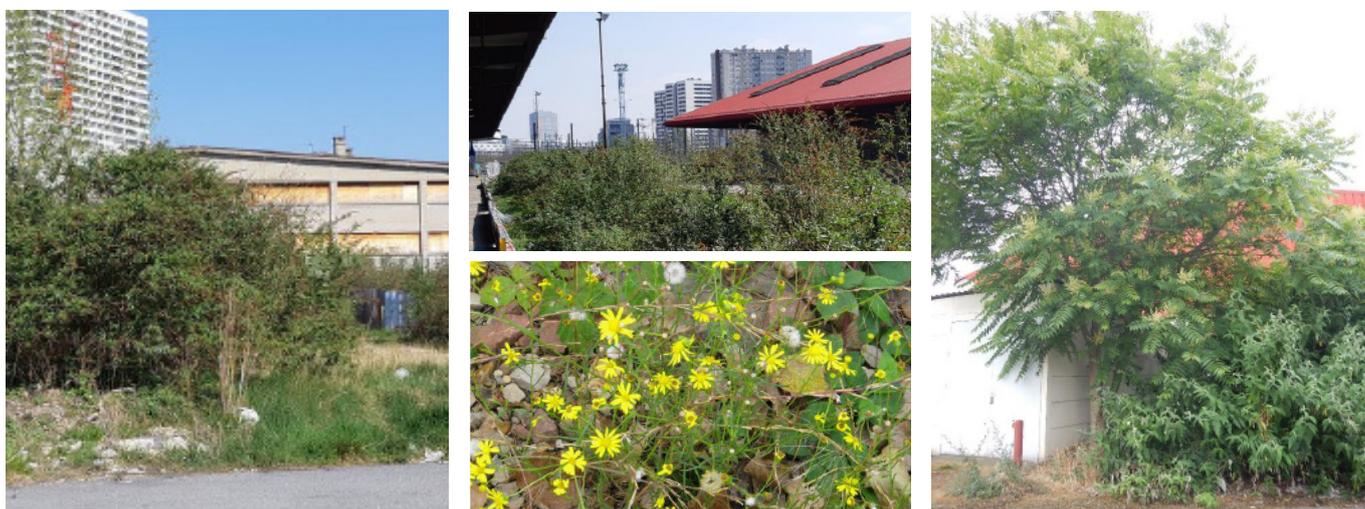
GESTION DES ESPÈCES INVASIVES

Comme beaucoup d'anciens sites ferroviaires ou industriels, le site Hébert accueille de nombreuses plantes invasives, qui nuisent à la biodiversité en remplaçant les autres espèces. Un des enjeux des futurs chantiers est d'éviter que la circulation des camions et le déplacement des terres ne permette une propagation de ces plantes.

Afin d'éviter cette situation, une campagne de défrichage sera menée préalablement aux travaux de démolition, avec :

- Un arrachage à la main des espèces herbacées (Séneçon du Cap) ;
- Un arrachage au tire-fort (traction avec un câble) des arbustes (buddleia, ailante) afin d'enlever toutes les racines ;
- Un cerclage du tronc pour un dessouchage ultérieur des sujets les plus âgés (ailante, érable negundo).

Ces interventions seront suivies par OGE, un écologue désigné par Espaces Ferroviaires pour assurer le suivi écologique du site Hébert.



Les espèces envahissantes sur site

LES QUESTIONS DES PARTICIPANTS :

- *Est-ce qu'il y aura de l'éducation, de la pédagogie autour de la biodiversité du site ?*

Dans tous les espaces verts de Paris, une signalétique est mise en place par la direction des espaces verts de la Ville (DEVE) pour communiquer et informer autour de la biodiversité.

- *Est-ce que le chantier risque de causer une prolifération des rongeurs ?*

En général, les rongeurs prolifèrent en surface quand leurs habitats, situés en sous-sol, sont perturbés par les travaux. Le site Hébert compte très peu de sous-sol et la quasi-totalité du site est couverte par du bitume et du béton ; il est donc peu probable que les chantiers perturbent des habitats de rongeurs.

MERCI À TOUS !

UNE PROCHAINE DATE D'ATELIER DEVRAIT ÊTRE PRÉVUE SUITE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET SERA COMMUNIQUÉE DÈS QU'ELLE SERA CONNUE.

L'ENSEMBLE DES COMPTES-RENDUS DE LA CONCERTATION ET DE LA DÉMARCHE DE DIALOGUE CITOYEN EST DISPONIBLE SUR LE SITE INTERNET DE LA SNEF :

<http://www.espacesferroviaires.fr/operation/hebert-o-32>