

PROJET URBAIN HÉBERT

CONCERTATION PUBLIQUE

Ouverte par l'arrêté en date du 21 décembre 2016

COMPTE-RENDU

RÉUNION PUBLIQUE D'ÉCHANGES ET DE RESTITUTION

JEUDI 5 AVRIL 2018



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



ESPACES
FERROVIAIRES



INTRODUCTION

La réunion publique d'échanges et de restitution s'est tenue le 5 avril 2018 à la Mairie du 18^e arrondissement. Elle s'est déroulée en deux temps :

- Un point d'échanges ouvert à tous à partir de 18h30 : les habitants ont pu circuler dans une exposition composée de panneaux et d'une maquette du projet et échanger librement avec les membres de l'équipe-projet.
- La réunion publique, à 19h, en présence des élus de la Mairie du 18^e arrondissement et de la Ville de Paris. L'objectif de cette réunion était de restituer la démarche de concertation et de présenter l'avancement du projet. Elle s'est terminée par un temps de questions-réponses entre les participants et les intervenants.



TEMPS D'ÉCHANGES

Avant la présentation, les participants ont pu venir échanger avec l'équipe-projet autour des panneaux d'exposition retraçant la démarche de concertation et d'élaboration du plan guide, ainsi que d'une maquette représentant les formes urbaines finalisées.



RÉUNION PUBLIQUE

INTERVENANTS



M. Eric Lejoindre, Maire du 18^e arrondissement

M. Michel Neyreneuf, Adjoint au Maire du 18^e, chargé de l'urbanisme, de l'architecture, les grands projets de renouvellement urbain et du logement

M. Jean-Louis Missika, Adjoint à la Maire de Paris, chargé de l'urbanisme, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité

M. Ian Brossat, Adjoint à la Maire de Paris chargé du logement de l'habitat durable et de l'hébergement d'urgence

Mme Pénélope Komites, Adjointe à la Maire de Paris chargée des espaces verts, de la nature en ville, de la biodiversité de l'agriculture urbaine et des affaires funéraires

Mme Fadia Karam, Directrice Générale d'Espaces Ferroviaires

Mme Virginie Rooryck-Llorens, Directeur de Projet, Espaces Ferroviaires

Mme Myriam Toulouse, Architecte-Urbaniste Associée, agence Claire Schorter

M. Loïc Bonnin, Paysagiste, Directeur de Projet, agence AJOA

M. Romain Moreau, Directeur Associé, agence de concertation Traitclair

INTRODUCTION

M. Lejoindre introduit la réunion. Il remercie les élus et les participants d'être présents pour cette réunion publique de restitution. Il rappelle qu'il s'agit d'un projet d'ampleur pour le 18e, dont il présente les enjeux. Il s'agit bien de récupérer un espace qui n'est pas accessible aujourd'hui aux habitants, afin d'en faire un vrai quartier. Ce quartier permettra d'aller de la place Hébert à la gare Rosa Parks à pied, tout en offrant une attractivité, avec des commerces, des logements et espaces verts : à la place du grand mur qui existe aujourd'hui existera une vraie continuité urbaine.

M. Missika rappelle également l'importance de la concertation qui a été exemplaire sur ce projet, et a permis une réelle évolution dans la programmation. Il remercie la maîtrise d'œuvre et l'agence Traitclair pour leur travail, qui a permis de mettre à jour une volonté exprimée des habitants du quartier de réduire la place de la voiture, d'inaugurer de nouveaux éléments de programme, etc. Il souligne que la Ville de Paris vient de voter son nouveau Plan Climat Energie et sera attentive, avec l'équipe projet, à ce que ce quartier soit exemplaire d'un point de vue énergétique.

M. Brossat souligne qu'en matière de besoins de logements, en particulier dans le 18e arrondissement, il est important d'avoir une vision globale du site plutôt que de s'accrocher à des chiffres. Il faut ainsi s'attacher à mener un débat contextualisé afin de programmer au mieux les types de logements, en fonction des types de population, avec des équipements publics et des activités.

Mme Komites indique que la concertation a bien marqué l'importance du végétal dans le projet. Celui-ci s'intègre donc dans les projets de l'arrondissement, notamment avec un espace qui laissera la place à des usages multiples : un square, jardin ou parc, mais aussi une promenade plantée, et des toitures végétalisées, voire des projets agriculture urbaine qui se connecteront avec ceux déjà existants aux alentours. Les connections avec le projet Chapelle Charbon sont également très importantes, et il sera nécessaire de lier les deux à l'aide d'une dimension paysagère et végétale.

Mme Karam remercie l'ensemble des participants pour leur mobilisation lors de cette réunion publique mais aussi tout au long de la concertation. Cela a été très important de pouvoir dessiner ensemble ce futur quartier, avec non seulement des espaces verts mais aussi une mixité programmatique qui va permettre de combiner travail, logement, activité, animation de quartier au sein de ce futur site urbain.

RETOUR SUR LA CONCERTATION

M. Moreau souligne l'ampleur de la démarche, qui est allée beaucoup plus loin que les modalités de concertation initialement prévues fin 2016.

Il précise que si cette réunion de restitution représente la fin de la concertation réglementaire, il s'agit seulement d'une étape : la démarche participative continuera ainsi par la suite, sous d'autres formes.

La Ville de Paris et Espaces Ferroviaires ont décidé en 2016 de lancer une concertation publique préalable au projet d'aménagement Hébert. L'arrêté pris le 21 décembre 2016 par la Ville de Paris en précise le cadre et les modalités.

LE CADRE du projet

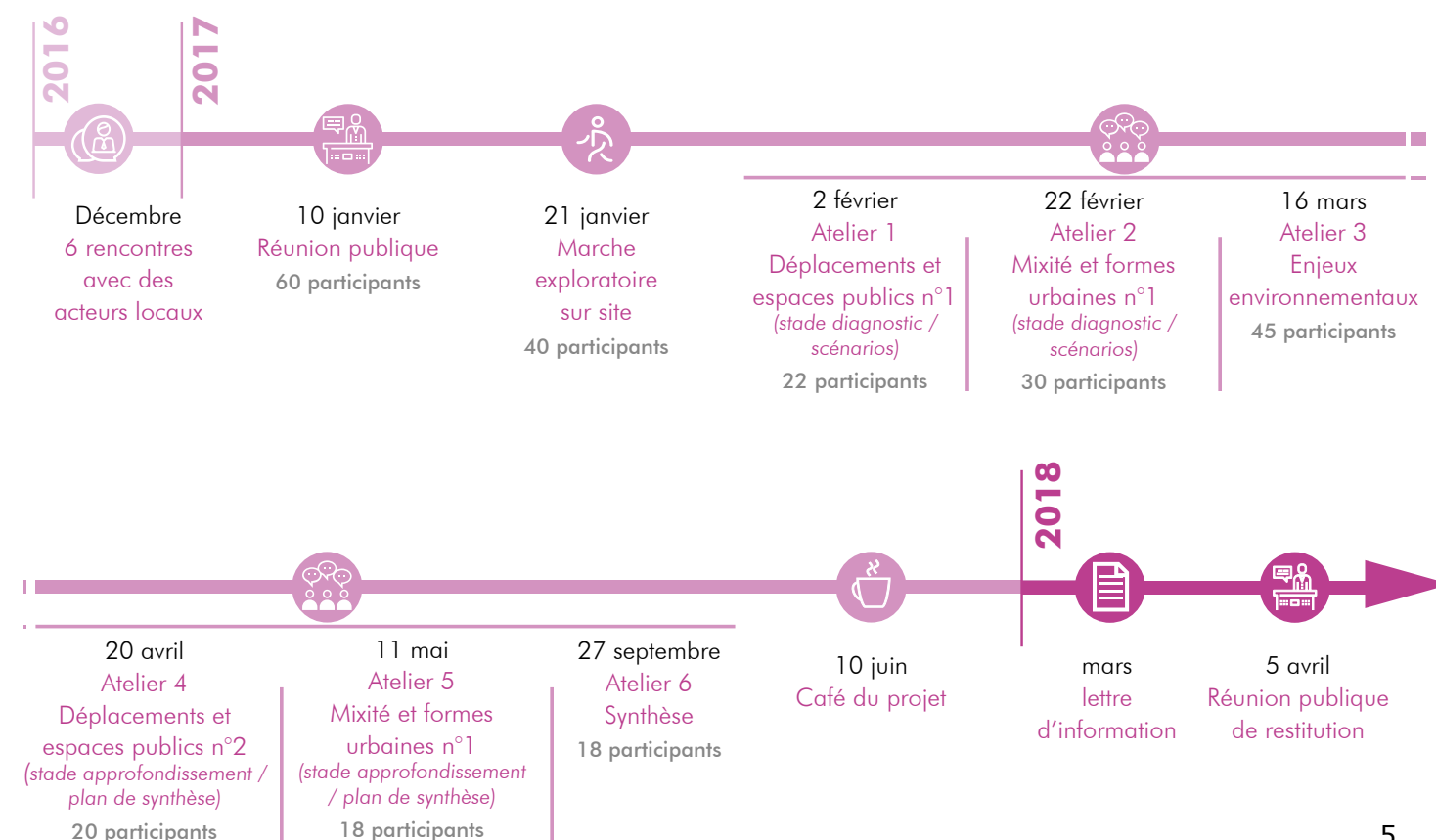
Une opération d'aménagement de la SNEF sur des terrains de la SNCF

- > la réalisation d'une nouvelle trame viaire et paysagère accompagnant le développement d'un nouveau quartier mixte
- > l'inscription dans le protocole logement entre la Ville de Paris et la SNCF : un enjeu de production de logements

LES MODALITÉS de la concertation préalable

Des engagements sur des temps de concertation avant le dépôt du permis d'aménager : a minima...

- > 1 réunion publique de lancement
- > 2 ateliers participatifs sur le projet urbain
- > 1 réunion d'échanges sur les observations recueillies
- > un site internet
- > un registre papier
- > une adresse électronique



SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS DES PARTICIPANTS



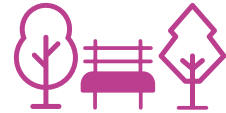
MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS

- Prendre en compte une circulation importante dans le quartier (notamment rue Evangile) afin de ne pas ajouter à la saturation des voies et de réduire les opportunités de parking sauvage.
- Réduire la place de l'automobile dans le quartier vis-à-vis des modes doux : valoriser la place du piéton et du cycliste, sécuriser et rendre agréable leurs cheminements.
- Améliorer l'accès et l'usage des transports en commun dans le quartier pour fluidifier les circulations : la liaison vers la gare Rosa Parks, les arrêts de bus et leur fréquence...



FORMES URBAINES

- Limiter la densité de logements, varier les hauteurs et les formes.
- Ouvrir des vues paysagères vers les voies ferrées, favoriser la porosité visuelle, éviter les recoins.
- Favoriser l'ensoleillement des logements et éviter les couloirs de vent.



ESPACES VERTS ET ESPACES PUBLICS

- Proposer de grandes surfaces d'espaces verts et d'espaces publics s'inspirant de l'identité du site, créer des liaisons et continuités entre les espaces verts de site et les autres espaces verts du quartier...
- Intégrer de nouveaux éléments de programme et de mobilier urbain pour animer la vie du quartier, au niveau du square notamment.
- Prévoir la gestion des futurs espaces en général, et penser les modalités de séparation entre les espaces publics et privés.



PROGRAMME DE LOGEMENTS

- Limiter autant que possible le nombre total de logements, et au sein de la part de logements sociaux, proposer une majorité de type PLS.
- Intégrer à la programmation de l'accession sociale à la propriété, des logements pour personnes âgées, de l'habitat participatif.



PROGRAMME DE COMMERCES, SERVICES ET ACTIVITÉS

- Permettre aux nouveaux actifs et habitants de profiter du quartier à leur arrivée, en animant l'espace public et les rez-de-chaussée sans concurrencer les commerces existants.
- Intégrer des espaces de coworking, ressourcerie, locaux pour artisans, bar-guinguette et cafés, centre médical, tout en permettant une réversibilité et une souplesse des différents aménagements.

AVANCEMENT DU PROJET

ÉVOLUTION DU PROGRAMME

Mme Rooryck-Llorens présente l'évolution du programme depuis le début de la concertation.

DÉBUT DE LA CONCERTATION

Un espace vert d'un seul tenant de 4 000 m² environ



Environ 56 000 m² dédiés au tertiaire, aux activités, à la logistique et aux commerces



Environ 56 000 m² de logements, dont 60 % de logements sociaux (800 logements, environ 1500 nouveaux habitants)



Un groupe scolaire



Une crèche



AUJOURD'HUI

Un square intérieur de 4 000 m², une promenade verte le long du faisceau ferroviaire, une traverse plantée

Environ 40 000 m² de bureaux

Environ 10 000 m² de locaux de commerces, d'activités et de logistique

Environ 50 000 m² de logements, dont 60 % de logements sociaux et 10 % de logements intermédiaires

Déplacement du groupe scolaire du secteur sur le projet Chapelle Charbon, et remplacement par un équipements d'intérêt général à vocation d'enseignement et/ou de formation de 4 000 m²

Une crèche

PRÉSENTATION DU PROJET

Mme Toulouse présente le projet dans sa version de plan guide finalisé.

Elle rappelle que le site Hébert est une ancienne plateforme de stockage qui a perdu sa fonction logistique. C'est aujourd'hui un terrain très minéralisé, bordé par un mur côté rue Evangile, qui marque la fin de la ville et le début du domaine ferroviaire. Il s'agit donc d'intégrer cette plateforme comme un morceau de ville à part entière dans le tissu urbain existant, mais aussi en proposant des espaces verts et paysagers qui seront connectés avec les squares du quartier et avec le futur parc Chapelle Charbon.

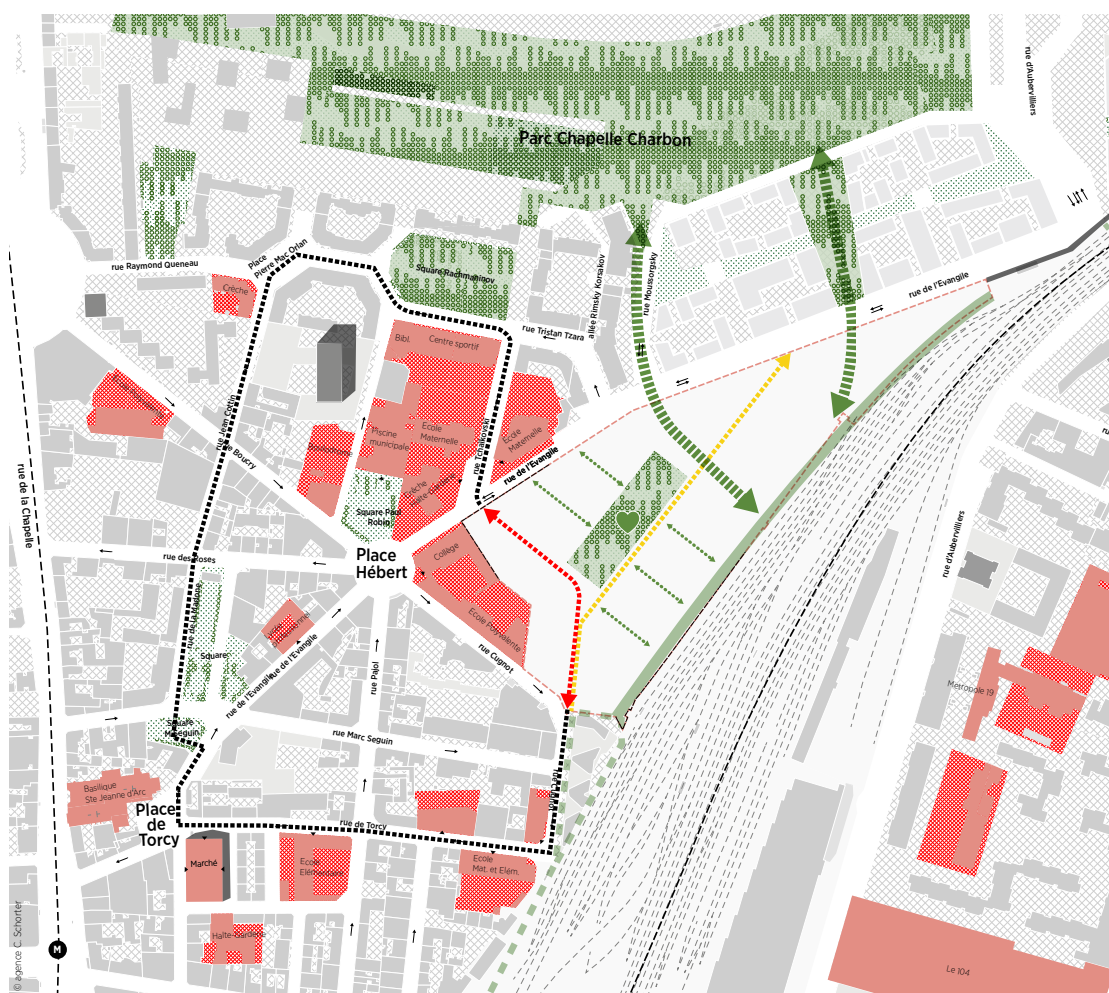
Sont ensuite présentés quelques enjeux et intentions fondatrices du projet, qui se sont enrichis et précisés au fil des échanges avec les associations, les riverains, les élus et services de la Ville.

INTENTIONS DU PROJET

- Boucler le maillage viaire autour de la place Hébert, en installant une liaison entre la rue Cugnot et la rue Tchaïkovsky, de manière à avoir de nouvelles continuités et inscrire un nouveau tracé en prolongement du tissu actif et commerçant déjà existant.
- Faciliter la traversée du quartier depuis la rue Cugnot vers la gare Rosa Parks.
- Permettre une promenade le long du faisceau, pour profiter de son orientation favorable au Sud-Est, et à long terme devenir un vrai itinéraire piéton jusqu'à la halle Pajol et au-delà.
- Trouver de grandes connexions avec le parc Chapelle Charbon et le connecter avec le corridor écologique qui borde les voies ferrées. Pour cela sera notamment utilisée l'emprise du Charles de Gaulle Express (CDGX) à l'endroit où il passera en tunnel sous le site Hébert.
- Installer un square au cœur du quartier qui permettra de fédérer les différents programmes.
- Installer des percées visuelles et paysagères entre la rue de l'Evangile et le square, entre le square et la promenade.

LE PLAN DES ESPACES PUBLICS

LES FIGURES D'ESPACE PUBLIC



AGENCE CLAIRE SCHORTER / ATELIER JACQUELINE OSTY & ASSOCIÉS / OGI / ELIOTH

- FACILITER LA TRAVERSÉE PIÉTONNE VERS ROSA PARKS
- PERMETTRE UNE PROMENADE LE LONG DU FAISCEAU FERRÉ
- TROUVER DE GRANDES CONNEXIONS PAYSAGÈRES ET PIÉTONNES AVEC LE PARC CHAPPELLE-CHARBON
- IMPLANter LE SQUARE AU CŒUR DU QUARTIER
- INSTALLER DES POROSITÉS VISUELLES ET VÉGÉTALES VERS LE SQUARE ET LE FAISCEAU



AGENCE CLAIRE SCHORTER / ATELIER JACQUELINE OSTY & ASSOCIÉS / OGI / ELIOTH

M. Bonnin précise que le travail sur les formes urbaines est venu dans un second temps compléter ce dispositif paysager, de manière à renforcer les espaces paysagers publics par ceux qui seront présents dans les îlots.

En accompagnement du bâti, l'équipe-projet a cherché à développer un cœur vert qui se décline en un parc qui fait plus de 4 000 m², des promenades qui relient le quartier Hébert au quartier et au parc Chapelle Charbon, ainsi qu'un ensemble de traverses, de petits jardins privés et de frontages qui vont accompagner l'espace public en rez-de-chaussée. Au total, les espaces verts représenteront plus de 45% de l'espace public.

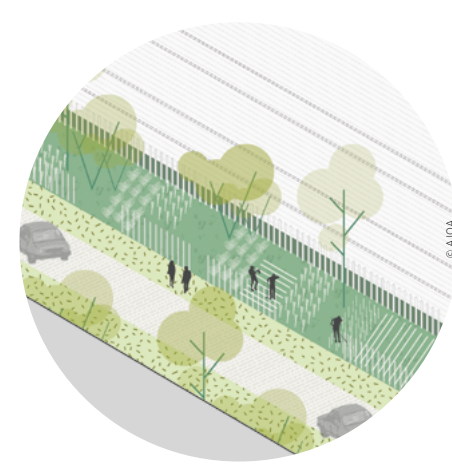
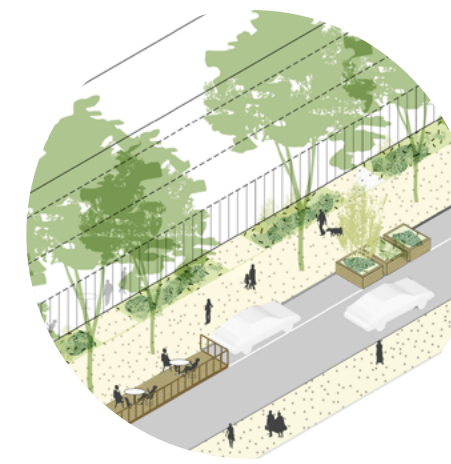
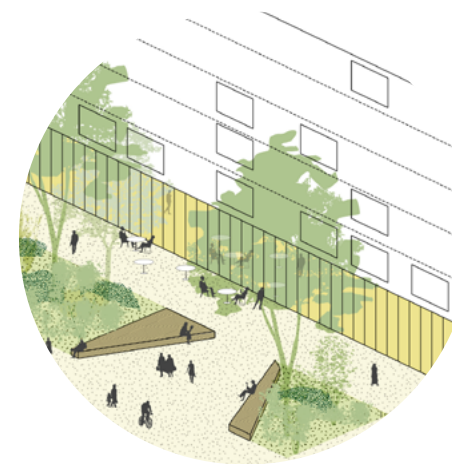
Le fonctionnement du projet a d'abord été pensé pour les piétons et les cyclistes, afin que ceux-ci disposent de cheminements directs. Le cœur du quartier est totalement piéton. L'enjeu est ensuite de rendre poreux et traversant le quartier, de désenclaver ce secteur isolé par sa topographie et son mur, sans pour autant ouvrir totalement à la circulation véhicule. Il s'agit donc d'un système de voies de desserte pour les habitants.

Le « jardin » se situe en cœur de quartier : c'est un jardin de proximité qui doit offrir des usages du quotidien, complémentaires au parc Chapelle Charbon. Aujourd'hui sont seulement définies des ambiances ; il serait intéressant que sa partie centrale reçoive les eaux pluviales du quartier. Il reste tout un travail de limites à travailler : en lisière des logements il faudra aménager des zones assez calmes, et en recul des habitations des zones plus actives, comme des espaces de jeux.

La rue Hébert vient organiser les circulations : c'est une rue de quartier dans la continuité des rues Cugnot et Tchaïkovski, limitée à 30km/h. Elle sera limitée à un sens unique (du sud vers le nord) pour éviter un phénomène de shunt, avec un contre-sens cyclable. Le projet est pensé de manière à être réversible. Ainsi, par exemple, la rue Hébert pourrait si nécessaire passer à terme à double sens.

La promenade du faisceau est un aménagement paysager offrant de 2 000 à 2 500 m² d'espaces verts en plus du square : elle dispose d'une orientation privilégiée et d'une large ouverture sur le ciel, avec une exposition sud, sud-est. Des espaces cultivés, des potagers pourront y être implantés.

UN QUARTIER APAISÉ



■■■■■ **La traversée et l'allée
du square :**
les continuités piétonnes du quotidien

— — **La rue «Hébert» :**
une rue de quartier à sens unique
des aménagement réversibles

■■■■■ **La promenade du faisceau :**
une voie pacifiée et un jardin linéaire

An architectural rendering of a modern urban plaza. The scene features several large, white, tiered buildings with flat roofs and stepped facades. The plaza is paved with cobblestones and is populated with many people walking, cycling, and sitting at outdoor tables. There are several trees and green spaces interspersed among the buildings. The sky is blue with scattered white clouds. The overall atmosphere is bright and lively.

- Mme Toulouse** présente ensuite la répartition des différentes fonctions et programmes.

AGENCE CLAIRE SCHORTER / ATELIER JACQUELINE OSTY & ASSOCIÉS / OGI / ELIOTH

- Au nord sont concentrées les activités tertiaires, logistiques, artisanales. C'est en effet l'endroit où convergent le plus de sources de bruit, entre la rue de l'Evangile et l'endroit où les voies ferrées se rétrécissent. Il s'agit donc de ne pas y prévoir du logement. Ces activités bénéficient ainsi d'une adresse intéressante, à proximité des nouvelles implantations commerciales et tertiaires autour de la gare Rosa Parks (Entrepôt Macdonald, ZAC Claude Bernard, etc).
- L'îlot hybride (locaux d'enseignement, logement), est positionné en façade sur la rue de l'Evangile, sur la grande traverse qui mène à Chapelle Charbon, sur le chemin de la gare Rosa Parks. Il constituera une vitrine du quartier, et sa programmation pourra donner une identité particulière au site et servir d'appel.
- Au sud du quartier, côté rue Cugnot, sont implantés la crèche, du logement et la base Iris (bureaux SNCF liés à la gestion du trafic ferroviaire).
- Autour du collège, des logements permettent de créer un îlot faubourien, de la même échelle que ceux de la place Hébert, pour ancrer le quartier dans la typologie existante des quartiers voisins.
- Pour les logements autour du square, il s'agit de prolonger des espaces végétalisés du square autour des lots privés. Ils ont tous un côté cour et un côté jardin.

Sur les épannelages, le projet propose une variété de hauteur correspondant à une diversité des manières d'habiter dans le quartier.

- Des bâtiments bas, en R+2, R+3, qui permettent d'habiter duplex superposés, proches du sol avec un rapport particulier à l'extérieur (des terrasses ou des jardins)
- Des bâtiments avec des émergences, afin de profiter des vues sur l'horizon dégagé du site (sans vis-à-vis, avec une vue lointaine au-delà des voies ferrées). Ces émergences sont fines afin de limiter les ombres projetées sur le reste du quartier et de proposer au maximum des logements traversants.

LE PETIT ET LE GRAND, À LA FOIS : DIFFÉRENTES MANIÈRES D'HABITER



HAUTEUR LOGEMENT	
	R+11
	R+9
	R+8
	R+7
	R+6
	R+5
	R+4
	R+2/3



AGENCE CLAIRE SCHORTER / ATELIER JACQUELINE OSTY & ASSOCIÉS / OGI / ELIOTH

Sur les bâtiments qui donnent rue de l'Évangile, les immeubles s'organisent autour d'une cour reproduisant le passage parisien traditionnel. On y entre par un porche côté rue de l'Évangile, dans un passage qui dessert ensuite les logements. Ceux-ci seront traversants avec un côté jardin, ce qui crée de grandes traverses végétales et des porosités visuelles entre le square et la rue de l'Évangile.

- Côté jardin, un jardin commun au cœur d'îlot, et des petits jardins privés pour ceux qui habitent dans les immeubles bas. La vue sur le square comprend un recul planté de 6 mètres qui permet une mise à distance de l'espace public mais aussi d'y installer des terrasses par exemple.
- Côté réseau ferré, des cours fermées et non passantes pour préserver un lieu calme à l'abri du bruit. Les circulations se font par de grandes allées plantées, qui permettent d'animer les rez-de-chaussée et les rues. Des seuils végétalisés viennent mettre à distance la rue et les habitations en rez-de-chaussée.

VUE 3D DE L'ENSEMBLE DU PROJET



- ## VALORISATION ET SÉCURISATION DES MODES DE DÉPLACEMENTS DOUX

- 

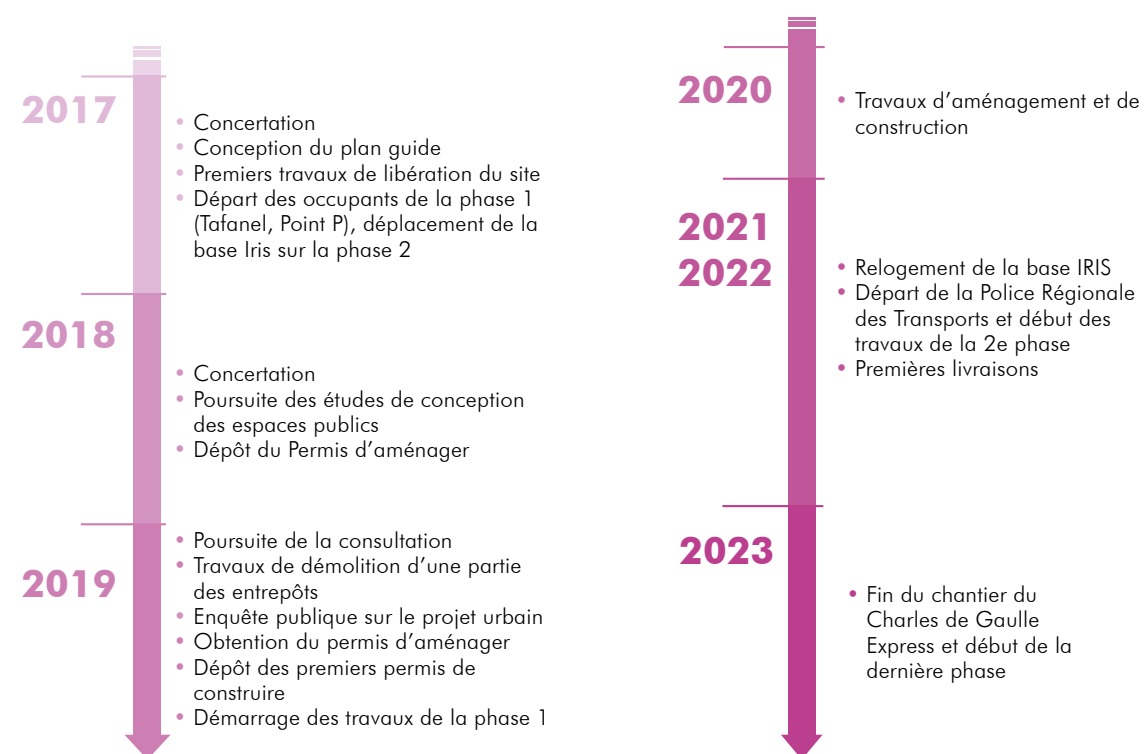
- ## DES ILOTS MIXTES POUR UN QUARTIER ACTIF ET VIVANT

- ## PHASAGE

- la majeure partie du site est aujourd'hui libre de toute occupation ferroviaire et utilisée, dans l'attente de la réalisation du projet, par des occupations temporaires (notamment l'Aérosol). Elle sera aménagée en premier lieu, avec un dépôt du Permis d'Aménager prévu d'ici cet automne.
- viendra ensuite, à l'horizon 2021, la libération des espaces occupés par la Police Régionale des Transports et la base Iris (suite à son déménagement dans un immeuble de la première phase du projet).
- la dernière phase correspond à l'emprise des travaux de réalisation du CDGX, elle sera libérée à l'horizon 2023.

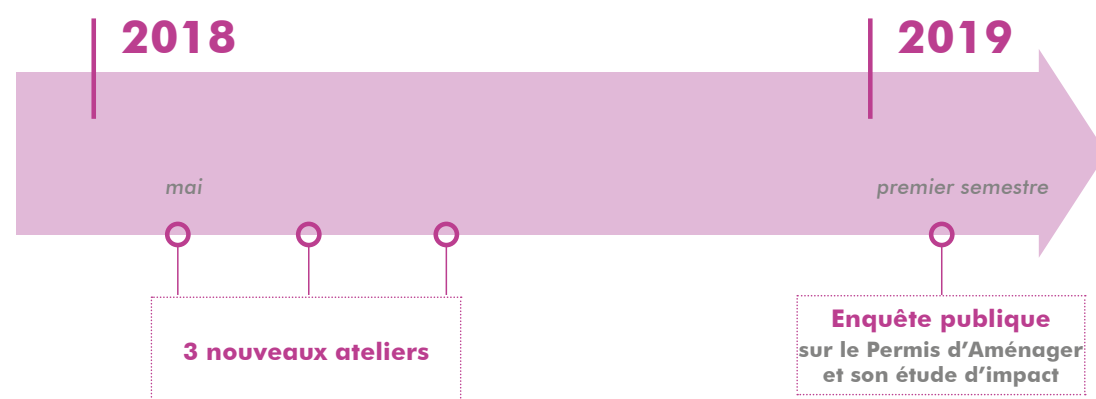


CALENDRIER



Si la concertation règlementaire s'arrête avec la réunion de restitution et d'échanges, la démarche participative autour du projet Hébert continue. De nouveaux ateliers seront organisés en 2018 ; puis, en 2019, avec l'enquête publique sur le Permis d'Aménager et son étude d'impact sera lancée.

POURSUITE DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE



TEMPS D'ÉCHANGES

MOBILITE ET TRANSPORTS

- M. Ansart (ASA PNE) indique que la concertation s'est très bien passée, et que les évolutions – notamment les efforts de végétalisation – sont très appréciés. Selon lui, il reste cependant quelques points à travailler, notamment sur la question de la mobilité et des transports : la ligne 12 est saturée, il est nécessaire d'engager des discussions avec la RATP pour savoir comment gérer l'afflux d'une nouvelle population et de nouveaux usagers.
- M. Julien (Conseiller de Paris, EELV) indique que le RER E (qui dessert la gare Rosa Parks) ne permet pas de se rendre dans des gares intéressantes, il est notamment plus rapide d'aller à Saint-Lazare via la ligne 12. Il demande par ailleurs combien de places de stationnement sont prévues sur le projet urbain.
- Une participante pose la question du rapport du projet à l'environnement et à la qualité de vie : l'importance des espaces verts est très positive, cependant il faut également prendre en compte d'autres problèmes comme celui du stationnement : il y a très peu de stationnement dans le quartier, et la plupart des trottoirs sont régulièrement occupés par du parking sauvage. Il y a donc une insécurité réelle. Elle explique que la rue des Roses par exemple est devenue une véritable autoroute, et qu'il y a une vraie pollution sonore et visuelle pour le reste du quartier. Une harmonisation est elle prévue pour les rues alentour, est-il possible d'étudier à l'échelle du quartier une circulation à 30kmh, avec des dos d'âne ?
- Un participant qui vient d'arriver dans le quartier demande si quelque chose est prévu au niveau du rond-point Hébert : la circulation y est compliquée et pas du tout favorable aux déplacements doux. Par ailleurs, pour contrebalancer certaines des questions précédentes, il précise qu'il se rend régulièrement à la gare Rosa Parks et que c'est très pratique au vu de ses déplacements : tout dépend des trajets de chacun.

M. Missika précise au sujet de la ligne 12 qu'il s'agit d'une problématique dépendant de l'Autorité Organisatrice des Transports, qui n'est pas de la compétence de la Ville de Paris.

M. Lejoindre confirme la nécessité d'un travail sur les circulations, non seulement sur la ligne 12 mais aussi les lignes de bus, de tramway, et sur la gare Rosa Parks. Celle-ci est effectivement vécue comme étant très éloignée alors même que les cheminements pour y accéder sont assez rapides. Avec les projets Hébert, Chapelle Charbon et l'Îlot Fertile, ces cheminements seront rendus beaucoup plus directs et agréables, particulièrement pour les piétons et cyclistes, et on peut ainsi espérer que la gare sera perçue comme plus « proche ».

Il rappelle que la logique du projet Chapelle Charbon est bien de transformer un terrain fait d'impasses en un quartier ouvert et circulant. Il s'agit de créer une porosité vers l'Est, notamment avec Rosa Parks qui aujourd'hui paraît très loin, tout en rattachant l'Îlot Fertile au nord, et à l'ouest Chapelle International.

Au niveau des places de parking, il rappelle que la situation est paradoxale : il y a beaucoup de parkings souterrains à moitié vides, qu'ils soient privés ou sociaux, et beaucoup de voitures garées dans l'espace public. L'enjeu dans ce quartier va être de bénéficier de la transformation de la politique de stationnement sur Paris (le parking devient payant), afin d'inciter les gens à louer, généralement pour moins de 100 euros par mois, des places de parking en sous-terrain, et libérer de l'espace en surface. Il y a aussi un enjeu d'ensemble sur la circulation du quartier : il s'agit d'être dans tous les cœurs de quartier sur des zones 30 et d'éviter les shutes. C'est effectivement un enjeu d'ensemble pour toute la circulation du quartier : il s'agit d'être dans tous les cœurs de quartier sur des zones 30, d'éviter les shutes, enjeu de pousser les habitants à se garer dans des lieux plus sécurisés en sous-sol, de libérer de l'espace en surface.

Au sujet du rond-point Hébert, il précise qu'une réflexion sera menée par la Ville, qui s'orientera probablement vers une végétalisation plus qu'un réaménagement global, cependant ce ne sera pas avant 2020.

Mme. Rooryck-Llorens précise que dans le projet d'aménagement, le souhait pour le parking est de ne pas faire de place de stationnement dans l'espace public. En sous-terrain, moins de 500 places seront prévues dans la programmation sur l'ensemble du quartier. Les études restent à mener pour définir la jauge exacte.

M. Missika précise que le nombre de places de stationnement est global. Il répond tant au besoin des logements que des bureaux et activités.

HABITAT ET DENSITÉ

- M. Ansart (ASA PNE) salue le fait que le programme ait été revu à la baisse. Au cours de la concertation a été bien travaillée la question des formes urbaines et du positionnement des émergences, mais il reste la question de la mixité : l'association demande 50% au lieu de 60% de logements sociaux. Il rappelle que le secteur compte déjà beaucoup de logements sociaux, et que dans une démarche de mixité sociale, il faudrait maintenant mettre en avant des logements PLS, étudiants, jeunes travailleurs... afin de faire venir des classes moyennes sur ce territoire.
- Un membre du Conseil de Quartier demande s'il y a un pourcentage prévu pour de l'accession à la propriété. Certains regrettent en effet que ce ne soit pas prévu, car les classes moyennes quittent le quartier et Paris car ils ne peuvent pas devenir propriétaires.

M. Lejoindre souligne qu'aujourd'hui, l'équilibre sociologique de Paris tient pour beaucoup au logement social. Faire venir les classes moyennes passe aussi par la programmation de logement social, afin que cette population puisse rester à Paris. Cela passe par un travail sur les catégorisations (différentes typologies de logement social) : il faut prévoir du logement pour tous ceux qui ont besoin d'être aidés, à différents niveaux, alors même que logement privé à Paris devient progressivement réservé aux gens très aisés.

M. Missika appuie ce discours en rappelant que les classes moyennes sont directement concernées par le logement social : ce n'est pas faute de logement libre que les classes moyennes partent progressivement de

Paris, mais au contraire pour un manque de logement social.

M. Brossat explique que le logement social recouvre effectivement des catégories très différentes, y compris du logement étudiant ou des PLS (catégorie davantage dédiée aux classes moyennes), qui sont décomptés dans les 60 % prévus sur site.

Il précise que la Ville de Paris, dans son PLH, réalise une répartition de 30% de PLAI, 40% de PLUS et 30% de PLS en moyenne sur Paris. La Ville de Paris s'engage à voir le curseur en tenant compte de l'environnement du quartier.

Il remarque aussi qu'il y aura bien de l'accession à la propriété (30%), afin de maintenir un équilibre pour les gens qui souhaitent acheter. Reste ensuite la question de l'accession sociale à la propriété, qui est compliquée car elle entraîne souvent un effet d'aubaine à Paris.

M. Missika complète en rappelant que l'accession sociale sur des zones qui ne sont pas en tension peut être une bonne idée, mais que la situation est différente à Paris. La préemption nécessite énormément d'argent public pour l'acquisition d'un bâtiment, et le rééquilibrage géographique derrière coûte également, pour finalement un nombre très limité de bénéficiaires.

ACTIVITÉS ET ÉQUIPEMENTS

- M. Ansart (ASA PNE) indique que le secteur Hébert se doit d'avoir une identité : à travers le type d'équipement, d'activités, etc, qui pourraient être en lien avec la Porte d'Aubervilliers (métiers d'art).
- Une participante demande ce que devient le projet de modification du centre d'animation et d'amélioration de l'école Tchaïkovski. Le groupe scolaire qui sera finalement sur Chapelle Charbon n'est-il pas un peu trop excentré ?
- Un participant souligne qu'avec 1500 habitants en plus, il faudra penser les équipements scolaires. Notamment, quel sera le collège pour les futures familles ? Il y a déjà des difficultés au collège Daniel Mayer, qui aujourd'hui n'attire pas les classes moyennes.

M. Lejoindre indique que le projet Hébert se fait concomitamment avec le projet d'amélioration du centre pour les jeunes, la crèche et le centre d'animation de l'école Tchaïkovski, à ne pas confondre avec le projet Hébert. Les chantiers seront importants, et prévus avec l'objectif de gêner le moins possible le fonctionnement de l'école. Ce sont des sujets décorrélés mais qui contribuent au même objectif : faire de cet endroit vide un quartier plein de vie.

En général au sujet de la question de la programmation scolaire, les établissements Daniel Mayer et Boulevard Macdonald dans le 19^e arrondissement assureront la scolarisation au collège du quartier : il n'y a pas d'inquiétude à avoir sur le nombre de places. Par ailleurs le Collège Mayer bénéficie du bonus Affelnet du dispositif "Tous Mobilisés" qui sont autant d'éléments d'attractivité supplémentaires.

