

# ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DELIVRANCE DU PERMIS D'AMENAGER PA 075 118 19 V0001 RELATIVE A L'AMENAGEMENT DE LA PHASE 1 DU PROJET HEBERT SIS DANS LE XVIIIEME ARRONDISSEMENT DE PARIS



Enquête publique du 23 septembre au 25 octobre 2019

Arrêté municipal de la Ville de Paris en date du 28 août 2019

---

## RAPPORT D'ENQUETE

10 décembre 2019

Stanley GENESTE, commissaire-enquêteur

---

## SOMMAIRE

PREAMBULE .....	5
INTRODUCTION .....	7
1. PROCEDURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	9
1.1. Place de l'enquête publique dans la procédure.....	9
1.1.1. La concertation préalable avant l'enquête publique .....	9
1.1.2. L'enquête publique .....	9
1.1.3. Le projet à l'issue de l'enquête publique .....	10
1.2. Conduite de l'enquête publique .....	10
1.2.1. Désignation du Commissaire-enquêteur .....	10
1.2.2. Réunions préalables à l'ouverture de l'enquête publique .....	10
1.2.3. Réunions pendant l'enquête publique .....	10
1.2.4. Réunions après la clôture de l'enquête publique .....	12
1.3. Modalités matérielles de l'enquête publique .....	12
1.3.1. Arrêté municipal d'ouverture d'enquête .....	12
1.3.2. Composition du dossier d'enquête .....	12
1.3.3. Modalités de réception des observations du public .....	12
1.3.4. Affichage, information et publications réglementaires .....	13
1.3.5. Affichage, information et publications complémentaires .....	13
1.4. Formalités postérieures à l'enquête publique unique .....	13
2. OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE.....	15
2.1. Présentation des projets soumis à l'enquête publique.....	15
2.1.1. Le maître d'ouvrage du projet .....	15
2.1.2. Le projet d'aménagement.....	15
2.1.3. Les incidences sur l'environnement .....	18
2.2. Finalité de l'enquête publique .....	20
2.2.1. Rappel du cadre réglementaire .....	20
2.2.2. La finalité de l'enquête publique .....	20
2.3. Examen des pièces composant le dossier d'enquête.....	21
3. OBSERVATIONS DU PUBLIC.....	22
3.1. Examen et synthèse des observations du public .....	22
3.1.1. Modalités d'enregistrement des observations .....	22
3.1.2. Nombre d'observations recueillies.....	22
3.1.3. Synthèse des observations du public .....	22
3.2. Analyse thématique des observations du public.....	24
<i>Concernant les observations et questions sur la définition et équilibre du programme général de l'opération .....</i>	<i>26</i>

<b>Concernant les observations et questions sur le programme de logement social</b> .....	27
<b>Concernant les observations et questions sur le programme d'équipements collectifs</b> .....	29
<b>Concernant les observations et questions sur l'adéquation du programme aux besoins de la population et des usagers du quartier</b> .....	30
<b>Concernant les observations et questions sur l'évolutivité du programme de construction</b> .....	30
<b>Concernant les observations et questions sur la densité</b> .....	33
<b>Concernant les observations et questions sur les liaisons entre le projet et le 19e arrondissement</b>	34
<b>Concernant les observations et questions sur la surface d'espaces verts</b> .....	34
<b>Concernant les observations et questions sur le rapport à la rue de l'Evangile</b> .....	36
<b>Concernant les observations et questions sur l'identité du projet</b> .....	38
<b>Concernant les observations et questions sur la prise en compte des prescriptions des documents de planification</b> .....	39
<b>Concernant les observations et questions sur la forme urbaine du projet</b> .....	39
<b>Concernant les observations et questions sur l'insertion du projet dans son environnement</b> .....	40
<b>Concernant les observations et questions sur l'atteinte des objectifs du projet</b> .....	43
<b>Concernant les observations et questions sur les impacts sur la faune et la flore</b> .....	45
<b>Concernant les observations et questions sur l'économie circulaire</b> .....	46
<b>Concernant les observations et questions sur les incidences sociales du projet</b> .....	48
<b>Concernant les observations et questions sur les transports en commun et l'accessibilité du site</b>	48
<b>Concernant les observations et questions sur l'usage de mobilités individuelles douces et réduction des mobilités</b> .....	49
<b>Concernant les observations et questions sur les enjeux de sécurité</b> .....	50
<b>Concernant les observations et questions sur les nuisances sonores</b> .....	53
<b>Concernant les observations et questions sur la coordination des différents chantiers prévus sur le secteur des portes de la Chapelle et d'Aubervilliers et leur impact sur la circulation</b> .....	54
<b>Concernant les observations et questions sur les actions mises en œuvre pour réduire les nuisances du chantier pour les riverains</b> .....	55
<b>Concernant les observations et questions sur les modalités de concertation du public</b> .....	57
<b>Concernant les observations et questions sur le contenu du dossier d'enquête publique</b> .....	58

## ANNEXES INSÉRÉES EN FIN DU DOCUMENT

Les annexes, qui font partie intégrante du rapport, regroupent :

- La synthèse de l'ensemble des observations et courriers recueillis au cours de cette enquête (annexe 1).  
Elle est présentée sous forme d'une grille récapitulative de dépouillement et d'analyse dressée par le Commissaire-enquêteur à partir de l'ensemble des observations du public recueillies selon les deux modalités suivantes :
  - ✓ Enregistrées sur 3 registres « papier » ouverts dans les lieux concernés (Mairie du 18<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, Marché de l'Olive La Chapelle) ;
  - ✓ Adressées par Internet sur le registre électronique ouvert sur le site dédié.
- Les contributions déposées en nom collectif (annexe 2).
- Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage en date du 3 décembre 2019 (annexe 3).

Le procès-verbal de synthèse établi par le Commissaire-enquêteur étant intégralement repris dans le corps du présent rapport, ce document n'est pas joint en annexe.

## LISTE DES PIÈCES JOINTES

Les pièces jointes, n'existant qu'en un seul exemplaire, sont adressées, avec le rapport original, à la seule autorité organisatrice de l'enquête, dans le cas d'espèce à la Ville de Paris.

### PIECE 1

Décision n°E1900011 / 75 du Tribunal Administratif de Paris désignant un Commissaire-enquêteur chargé de conduire l'enquête publique préalable à la délivrance de la demande de permis d'aménager du site Hébert, en date du 21 juin 2019 (2 pages).

### PIECE 2

#### Arrêté municipal

- Arrêté municipal de la Ville de Paris, prescrivant l'ouverture de l'enquête publique préalable au permis d'aménager du site Hébert, dans le XVIIIème arrondissement de Paris, en date du 28 août 2019 (4 pages).
- Publication de l'arrêté municipal au bulletin officiel de la ville de Paris du 3 septembre 2019 (pp 3508-3509).

### PIECE 3

#### Affichage

- Avis d'ouverture de l'enquête publique (1 page) ;
- Certificats d'affichage de la mairie du XVIIIème arrondissement (1 page) ;
- Certificats de PubliLégal concernant l'affichage sur le domaine public (39 pages) ;
- Plan indiquant l'emplacement des points d'affichage mis en place aux abords du site Hébert (1 page) ;
- Photos des emplacements des points d'affichage (20 pages).

### PIECE 4

#### Publications réglementaires

- Copie des insertions dans Le Parisien et dans Libération de l'avis d'enquête les 5 et 24 septembre 2019 (4x1 page) ;
- Certificat de publication de l'avis sur le site Internet de la ville de Paris (1 page).

### PIECE 5

#### Communication complémentaire

- Une lettre d'information diffusée sur les lieux de l'enquête (2 pages, 100 ex) ;
- Une note de présentation du projet à disposition du public sur les lieux de l'enquête (18 pages, 50 ex) ;
- Un panneau d'information A0 présentant le projet d'aménagement du site Hébert, l'objet et le déroulement de l'enquête publique (3 ex).

### PIECE 6

Procès-verbal de synthèse du Commissaire-enquêteur en date du 4 novembre 2019 (11 pages + 26 pages d'annexe : grille de dépouillement des observations des registres, contributions).

### PIECE 7

#### Dossier d'enquête et registres

- Dossier d'enquête publique préalable au permis d'aménager du site Hébert ;
- Registres « papier » (3 dont 1 sans observation) ;
- Registre « électronique » (30 pages).

## PREAMBULE

---

Le présent rapport a été établi par le Commissaire-enquêteur chargé de diligenter l'enquête publique préalable à la délivrance du permis d'aménager PA 075 118 19 V0001 portant sur la phase 1 du projet Hébert, sis dans le XVIIIème arrondissement de Paris.

Cette enquête publique s'est déroulée du 23 septembre au 25 octobre 2019 inclus, soit pendant 32 jours consécutifs.

Conformément à l'article L.123-4 du code de l'environnement (article issu de la loi portant engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010), le Commissaire-enquêteur a été désigné par décision du Président du Tribunal Administratif de Paris du 21 juin 2019, à la demande de l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence la ville de Paris.

Le code de l'environnement précise que :

- Dans chaque département, une Commission, présidée par le Président du Tribunal Administratif ou le conseiller qu'il délègue, établit une liste d'aptitude des commissaires enquêteurs. Cette liste est rendue publique et fait l'objet d'au moins une révision annuelle (article L. 123-4) ;
- Ne peuvent être désignés comme commissaire enquêteur ou membre de commission d'enquête les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête (article L. 123-5) ;
- Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme et de participer effectivement au processus de décision. Il ou elle permet au public de faire parvenir ses observations et propositions ... Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur ou le Président de la commission d'enquête reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique à la demande de ce dernier. Il peut en outre (...) entendre toutes les personnes concernées par le projet, plan ou programme qui en font la demande et convoquer toutes les personnes dont il juge l'audition utile (article L. 123-13) ;
- Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. (...) Le rapport doit faire état des observations et propositions qui ont été produites pendant l'enquête, ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage. Le rapport et les conclusions motivées sont rendus publics (article L. 123-15).

Ces dispositions législatives et la procédure de désignation par une autorité juridictionnelle garantissent l'indépendance totale de la commission d'enquête, à l'égard aussi bien de l'autorité organisatrice que du maître d'ouvrage, de l'administration ou du public, ainsi que sa parfaite neutralité.

S'agissant des aptitudes exigées des commissaires enquêteurs, la loi n'en fait pas mention se contentant de renvoyer à un décret l'établissement des listes d'aptitudes départementales aux fonctions de commissaire enquêteur.

Le code de l'environnement n'est guère plus explicite puisqu'il indique que la commission chargée de l'établissement des dossiers "vérifie que le postulant remplit les conditions requises et arrête la liste, en se fondant notamment sur la compétence et l'expérience du candidat", la compétence ne devant pas s'apprécier seulement au plan technique, mais aussi dans la connaissance des procédures administratives et dans celle du droit des enquêtes publiques. D'autres critères s'imposent, également à l'évidence, à savoir l'éthique et l'objectivité dont doit faire preuve tout commissaire enquêteur.

Il n'est cependant pas nécessaire que le commissaire enquêteur soit un expert, et s'il l'est, il ne doit en aucun cas se comporter en expert, ni en professionnel à qualité. En effet, l'expert est un auxiliaire de justice, et son travail strictement défini par les magistrats est celui d'un spécialiste objectif qui doit vérifier la conformité technique d'un acte ou d'une opération aux règles de l'art.

En fait, le commissaire enquêteur apparaît comme un collaborateur occasionnel du service public dont la mission a un triple objectif : apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête, considérer son impact sur la mise en valeur et la préservation de l'environnement, et apporter une aide à la décision. Il lui est recommandé de peser de manière objective le pour et le contre, puis de donner son avis motivé personnel, donc subjectif.

De même, le commissaire enquêteur n'a pas à se comporter en juriste, et il n'est pas de sa responsabilité de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent. Il n'est donc pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure suivie est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée.

Le Commissaire-enquêteur s'est efforcé de travailler dans le strict respect des textes rappelés ci-dessus fixant sa mission et définissant les limites de ses pouvoirs.

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier d'enquête, des observations relevées dans les registres, des courriels recueillis par Internet sur un registre électronique, des courriers postaux adressés au Commissaire-enquêteur, des divers entretiens conduits ou consultations opérées, et prenant en considération le mémoire en réponse communiqué par le maître d'ouvrage le 3 décembre 2019, le Commissaire-enquêteur a rendu in fine un avis personnel motivé en toute conscience et en toute indépendance.

## INTRODUCTION

---

### Généralités

Le maître d'ouvrage du projet est Espaces Ferroviaires Aménagement Commun (EFAC), filiale d'aménagement urbain et de promotion immobilière de SNCF Mobilités et SNCF Réseau (Groupe Public Ferroviaire SNCF). Son rôle est d'acheter et d'aménager des terrains qui ne sont plus exploités, ni utiles au développement ferroviaire afin de les réinsérer dans la ville.

Le projet d'aménagement du site Hébert, situé au 54 rue de l'Évangile et d'une superficie globale de 5,2 hectares, consiste en un projet de mutation d'une emprise ferroviaire en un nouveau quartier du 18<sup>ème</sup> arrondissement visant le développement de programmes immobiliers mixtes habitat et emploi ainsi que la création de voiries et d'espaces verts. Il sera réalisé en 4 phases. Ce projet s'inscrit dans le périmètre global du Grand Projet de Renouvellement Urbain « Paris Nord Est », entre la gare Rosa Parks et la Porte de la Chapelle.

La première phase du projet, qui fait l'objet de cette enquête publique, porte sur l'aménagement d'un lotissement d'une surface de plancher constructible de 70 000 m<sup>2</sup>, sur une emprise de 3,5 ha et la démolition partielle du mur de clôture le long de la rue de l'Évangile.

Ce lotissement permettra le développement de programmes immobiliers mixtes habitat / emploi et s'accompagnera de la réalisation par EFAC d'un square et d'une nouvelle trame végétalisée.

Le site du projet se trouve en zone urbaine générale (UG) du PLU de Paris, approuvé en juin 2006 et modifié en dernière date le 27 août 2016.

La présente enquête publique environnementale porte donc sur la première phase du projet objet du permis d'aménager et sur les incidences sur l'environnement du projet dans son intégralité.

Il est rappelé, qu'en application de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, *« les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. »* Ainsi, les incidences d'un projet sur l'environnement doivent être appréhendées dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage. Ainsi, EFAC a déposé une demande de permis d'aménager pour la 1<sup>ère</sup> phase de l'opération avec une étude d'impact portant sur l'ensemble des programmes du projet urbain (toutes phases confondues).

L'enquête publique a été organisée selon les termes de l'avis d'enquête publique publié par la Ville de Paris (arrêté municipal du 28 août 2019).

### Rappel de la procédure administrative

L'enquête publique s'effectue notamment dans le cadre juridique et le contexte délibératif suivant :

- Le Code de l'environnement (articles L.123-4, R.123-1 et R.123-5),
- Le Code de l'urbanisme (article R.423-5),
- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris approuvé les 12 et 13 juin 2006, ses modifications, mises en compatibilité, révisions simplifiées et mises à jour intervenues depuis cette date.

En application des dispositions réglementaires, relatives à la démocratisation des enquêtes publiques, à la protection de l'environnement, et au code de l'environnement, le présent document a pour objet de :

1. D'établir un rapport d'enquête relatant le déroulement de l'enquête publique à la délivrance du permis d'aménager PA 075 118 19 V0001 portant sur la phase 1 du projet urbain Hébert, sis dans le XVIII<sup>ème</sup> arrondissement de Paris.  
cf. RAPPORT D'ENQUÊTE

2. De présenter les conclusions motivées et avis du Commissaire-enquêteur, après avoir pris connaissance des observations du public, (consignées aux registres « format papier », ou adressées par courriers postal ou par courriels, ou recueillies sur le registre « format électronique »), et des éléments communiqués par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse sur :
  - La demande de permis d'aménager PA 075 118 19 V0001 portant sur la phase 1 du projet Hébert.cf. CONCLUSIONS MOTIVÉES et AVIS

Conformément aux textes réglementaires, et comme indiqué dans l'article 11 de l'arrêté municipal du 28 août 2019 de la Ville de Paris, le rapport d'enquête & les conclusions motivées et avis du Commissaire-enquêteur, relatives à la délivrance du permis d'aménager PA 075 118 19 V0001 portant sur la phase 1 du projet Hébert, sis dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, seront :

- Tenus à la disposition du public, pendant un an, dans la Mairie du 18<sup>ème</sup> arrondissement de Paris et à la préfecture de Paris et d'Ile-de-France ;
- Consultables, pendant un an, sur le site internet de la Ville de Paris ;
- Communicables aux personnes intéressées dans les conditions prévues par la loi, en adressant une demande à la ville de Paris.



# 1. PROCEDURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

## 1.1. Place de l'enquête publique dans la procédure

### 1.1.1. La concertation préalable avant l'enquête publique

Par arrêté du 21 décembre 2016, la Maire de Paris a défini les modalités de concertation à mettre en œuvre concernant le projet Hébert, à savoir :

- Une réunion de lancement,
- Deux ateliers participatifs,
- Une réunion d'échanges sur les observations recueillies,
- La mise à disposition d'un registre papier,
- Une page dédiée sur le site internet d'EFAC et une adresse électronique.

En outre EFAC, a proposé aux habitants :

- Une marche exploratoire,
- 4 ateliers supplémentaires pour co-construire un projet adapté au territoire et à ses habitants,
- Un café de projet.

Ces ateliers et réunions ont réunis entre 20 et 60 personnes.

Les remarques et demandes exprimées lors de cette concertation préalable ont portées sur :

- Les mobilités et les déplacements (incidences du projet sur la circulation existante et les transports en commun, mobilités douces) ;
- Les espaces publics ;
- Les formes urbaines (gestion et perception de la densité) ;
- Les programmes de logements (proportion de logements sociaux, maintien des commerces existants) ;

Un bilan de la concertation relatif au projet d'aménagement Hébert a été approuvé par délibération du Conseil de Paris le 3 août 2018.

### 1.1.2. L'enquête publique

L'enquête publique a pour objet permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet d'aménagement et ses incidences sur l'environnement, et de participer effectivement au processus de décision. Elle permet au public de faire parvenir ses observations et propositions. Ces observations et propositions doivent être prises en compte par le maître d'ouvrage, à savoir l'EFAC, et par l'autorité compétente pour délivrer le permis d'aménager, à savoir la Ville de Paris.

L'enquête publique a été réalisée dans les conditions et formes prévues par :

- Les articles L. 300-6, L. 153-54, L. 153-55 et R. 153-16 du code de l'urbanisme ;
- Les articles R 123-1 à R 123-27 du code de l'environnement.

Le présent rapport, prescrit par l'article 10 de l'arrêté précité du 28 août 2019, relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Il comporte les éléments définis à l'article R 123-19 du code de l'environnement, à savoir : le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

Le Commissaire-enquêteur consigne ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet dans un document séparé qui constitue la deuxième partie du présent dossier,

### 1.1.3. Le projet à l'issue de l'enquête publique

A l'issue de la l'enquête publique, le maître d'ouvrage relance une phase d'études, prenant en compte les avis joints au dossier d'enquête publique, les observations du public et les conclusions du Commissaire-enquêteur, pour finaliser le projet.

En cas de modification substantielle du projet, une nouvelle enquête publique sera nécessaire avant de poursuivre la procédure.

## 1.2. Conduite de l'enquête publique

### 1.2.1. Désignation du Commissaire-enquêteur

Par décision n°E19000011 / 75 du 21 juin 2019, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Paris a désigné Monsieur Stanley GENESTE, Commissaire Enquêteur chargé de conduire l'enquête publique préalable à la délivrance de la demande de permis d'aménager susvisée.

### 1.2.2. Réunions préalables à l'ouverture de l'enquête publique

Préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, le Commissaire-enquêteur a pu échanger avec les représentants de la ville de Paris et d'EFAC afin d'avoir une pleine compréhension du projet et de lui permettre de donner une information au public la plus complète possible :

- Réunion du 8 juillet 2019 à la ville de Paris (présentation générale),
- Réunion du 29 juillet 2019 : visite du site du projet,
- Réunion du 31 juillet 2019 à la ville de Paris (présentation du mémoire en réponse MRAe),
- Réunion du 30 août 2019 : visite du marché de l'Olive / La Chapelle pour l'organisation de la permanence,
- Réunion du 12 septembre 2019 : visite des lieux de permanence en Mairie du 18<sup>ème</sup> arrondissement effectuée le afin de s'assurer de la bonne mise en place du dispositif d'information, du bon accueil du public et de la mise à disposition du dossier et du registre,
- Réunion du 12 septembre 2019 à la ville de Paris pour validation du dossier d'enquête, signatures des registres

### 1.2.3. Réunions pendant l'enquête publique

Le Commissaire - enquêteur a rencontré ou s'est entretenu à sa demande avec :

- 23 septembre 2019 : M. NEYRENEUF, Maire-adjoint en charge de l'Urbanisme et du Logement du 18<sup>ème</sup> arrondissement de Paris

D'après M. Neyreneuf, le projet d'aménagement Hébert est relativement consensuel. Il résulte de nombreux échanges avec EFAC sur le programme et le plan de composition urbaine. L'absence d'école dans le projet est compensée par la réalisation d'un groupe scolaire au sein de la ZAC Chapelle Chardon, située à proximité. Pendant la phase de conception, de nombreux ateliers participatifs ont été tenus avec les habitants. La participation a été faible. Néanmoins, plusieurs propositions ont été prises en compte : une meilleure insertion des immeubles (densité, hauteur), une meilleure prise en compte de l'effet venturi, de l'ensoleillement, des nuisances sonores, un repositionnement du square. D'une manière générale, le projet Hébert a été plus aisé à développer, compte tenu du caractère actuel de friche et de l'absence d'habitants sur le site. Un comité de suivi devrait être mis en place par la suite pendant les travaux.

La mixité sociale et fonctionnelle résulte de la politique municipale en la matière. M. Neyreneuf précise que le taux de 60% de logements sociaux doit être relativisé dans la mesure où les logements produits s'adresseront à plusieurs catégories de personnes (et non uniquement à des familles) et seront intégrés à d'autres opérations immobilières (mixité à l'échelle de l'immeuble).

- 17 octobre 2019 : les représentants de la Maîtrise d'œuvre du projet d'aménagement du site Hébert

Dans le cadre de la conception du projet et afin de limiter ses incidences environnementales, la question du paysage a été, selon la maîtrise d'ouvrage, un enjeu relativement important, notamment pour reconstituer des habitats végétaux favorables à certaines espèces présentes dans l'actuelle friche herbacée.

Le site du projet présente quelques spécificités prises en compte, à savoir : la présence de pollution, une topographie en plateau (terrain surélevé par rapport à la rue de l'Évangile), le peu de connexions possible à la ville, la présence d'infrastructures de gestion ferrée à maintenir et relocaliser, la présence de voies ferrées en service, la concomitance des travaux du CDG Express, l'importance de la lumière et de l'ensoleillement. Il en résultera une plus grande

Conformément à la politique municipale en la matière, l'offre de stationnement a été réduite, invitant les futurs habitants et usagers à se reporter les transports en commun et les nouvelles mobilités. L'accès à la gare Eole sera facilité par la création d'un cheminement direct, via îlot fertile, dans le prolongement de la rue de l'Évangile. Concernant l'amélioration de la desserte bus, la maîtrise d'ouvrage n'a eu, à ce jour, aucune réponse d'Ile-de-France Mobilités.

Afin de limiter les nuisances sonores, l'attention a été portée sur les formes urbaines (hauteur, cours privées), l'implantation et la configuration des logements (logement traversants). A cela, s'ajouteront des prescriptions techniques spécifiques ainsi qu'un changement du matériel roulant du RER E au profit d'un matériel plus silencieux (en cours). La présence des voies ferrées permet de créer un effet venturi favorable à la dispersion de la pollution et à la réduction des îlots de chaleur.

Concernant le programme de construction, il est prévu :

- ✓ La construction d'immeuble mixte : social / accession sauf 2 îlots (parties basses affectées au logement social / les émergences à l'accession à la propriété).
- ✓ Les logements sociaux se répartissent de la manière suivante : 30% PLS, 30% PLUS, 40% PLAI, dont 10% spécifiques (maisons relais, personnes âgées, jeunes travailleurs).
- ✓ En matière d'activité, un îlot est destiné à l'implantation d'un immeuble de bureaux (3 000 salariés).
- ✓ Concernant le programme d'enseignement, une relocation de l'École Nationale Sociale est à l'étude (non actée à ce jour).

- 22 octobre 2019 : Mme KARAM, Directrice Générale d'Espaces Ferroviaires Aménagement Commun (EFAC)

Mme KARAM précise qu'un protocole-cadre a été signé avec la ville de Paris relatif à la valorisation plusieurs terrains détenus par la SNCF (5 sites sur Paris Nord-Est). Ce protocole précise :

- ✓ La programmation site par site,
- ✓ Les modalités de réalisation du projet, par la SNCF ou non.

Par la suite, la concertation s'est traduite par une diminution de la SDP du projet sans remise en cause du programme. Pour EFAC, un ajustement du programme de construction en faveur de l'accession sociale à prix maîtrisé dans l'enveloppe des 60% est possible si la ville de Paris le souhaite.

Le projet Hébert sera développé par des opérateurs immobiliers retenus après consultation d'opérateurs. EFAC pourra également porter quelques immeubles dans le cas de co-promotion, afin de renforcer l'offre de logements à destination des agents de la SNCF par ICF Habitat La Sablière. L'ensemble des espaces publics sera ensuite rétrocédé à la ville de Paris.

En matière de développement durable, EFAC prône, entre autres, la réalisation de quartiers bas carbone, la performance énergétique, la réalisation de boucle de chaleur, la construction en bois, l'économie circulaire, la biodiversité. Outre cela, le projet Hébert prévoit la réversibilité de certains rez-de-chaussée.

En outre, les représentants de l'association ASA-PNE se sont présentés lors de la permanence du 16 octobre 2019 pour échanger avec le Commissaire – enquêteur. Ils lui ont fait part plus particulièrement de leurs inquiétudes sur les conséquences du projet en matière sociale (60% de logements sociaux) et en matière de déplacements (transports en commun saturés, difficultés des circulations automobiles). Leurs propos sont développés dans la contribution annexée au procès-verbal de synthèse.

## 1.2.4. Réunions après la clôture de l'enquête publique

Après la clôture de l'enquête publique, le Commissaire-enquêteur a participé à plusieurs réunions organisées à sa demande :

- Le 4 novembre 2019 à la Ville de Paris, le Commissaire-enquêteur a remis en mains propres au maître d'ouvrage et commenté le procès-verbal de synthèse relatant le déroulement de l'enquête et les questions posées par le public au regard des observations déposées, ainsi que les questions complémentaires du Commissaire-enquêteur.
- Le 27 novembre 2019 à la Ville de Paris, l'EFAC a présenté au Commissaire-enquêteur son projet de mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse.
- Le 10 décembre 2019 à la Ville de Paris, le Commissaire-enquêteur a transmis à l'EFAC et à la Ville de Paris son rapport, ses conclusions motivées et son avis.

## 1.3. Modalités matérielles de l'enquête publique

### 1.3.1. Arrêté municipal d'ouverture d'enquête

Les modalités d'organisation de l'enquête publique sont prescrites dans l'arrêté municipal du 28 août 2019 de la Ville de Paris, après consultation du Commissaire-enquêteur sur les jours et heures de permanences.

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 23 septembre au vendredi 25 octobre 2019 inclus, soit pendant 32 jours consécutifs. La durée de l'enquête publique respectait donc le minimum fixé par le code de l'environnement.

Le siège de l'enquête était fixé à la Mairie du 18<sup>ème</sup> arrondissement de Paris.

### 1.3.2. Composition du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête mis à disposition du public a été élaboré conformément aux textes réglementaires rappelés ci-avant. Il comprend un guide de lecture et 2 dossiers :

- Dossier 1 : Informations juridiques et administratives relatives à l'enquête publique.
- Dossier 2 : Pièces du dossier de demande de permis d'aménager du site Hébert, composé de plusieurs sous-dossiers :
  - ✓ Les pièces réglementaires du dossier de permis d'aménager ;
  - ✓ Les avis des services sur ledit dossier ;
  - ✓ Les pièces relatives à l'étude d'impact.

Chaque dossier est composé de documents distincts, comprenant chacun un sommaire en page de garde, signés par le Commissaire Enquêteur.

Durant toute la durée de l'enquête et sur chaque lieu d'enquête, le dossier a été tenu à la disposition du public.

### 1.3.3. Modalités de réception des observations du public

Le dossier d'enquête, accompagné d'un registre à feuillets non mobiles cotés et paraphés par le Commissaire-enquêteur, a été mis à disposition du public sur chaque lieu d'enquête, aux jours et heures habituels d'ouverture au public à la Mairie du 18<sup>ème</sup> arrondissement de la ville de Paris, ainsi que pendant la permanence sur le marché de l'Olive / La Chapelle.

Le public pouvait déposer ses observations par voie électronique sur le registre dématérialisé créé à cet effet sur le site <http://hebert.enquetepublique.net>.

Par ailleurs, le public était invité à faire parvenir ses observations au Commissaire-enquêteur par courrier postal, à la mairie du 18<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, en vue de leur annexion aux registres d'enquête.

Le commissaire enquêteur s'est également tenu à la disposition du public au cours de six permanences tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

LIEU	DATES	HORAIRES
Mairie du XVIIIème arrondissement	23 septembre 2019	9h – 12h
	28 septembre 2019	9h – 12h
	3 octobre 2019	16h – 19h
	16 octobre 2019	9h – 12h
	25 octobre 2019	14h – 17h
Marché de l'Olive / La Chapelle	12 octobre 2019	9h30 – 12h30

2.

#### 1.3.4. Affichage, information et publications règlementaires

En application des prescriptions de l'arrêté municipal précité, une affiche comportant les indications contenues dans ledit arrêté, a été apposée au moins 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci (soit du 23/09/2019 au 25/10/2019 inclus) sur les panneaux d'affichage de la mairie du 18ème arrondissement, comme en attestent les certificats.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, il a été procédé à l'affichage du même avis, en 39 points situés au voisinage du projet, ces affiches étant visibles depuis la voie publique.

Cette affiche était conforme à l'arrêté du 24 avril 2012 fixant les caractéristiques et dimensions de l'affichage de l'avis d'enquête publique mentionné à l'article R 123-11 du code de l'environnement.

Le public a également été informé préalablement à l'ouverture de l'enquête publique par un avis comprenant les indications mentionnées à l'article 123-9 du Code de l'environnement publié dans 2 journaux.

En application du Code de l'environnement, l'avis d'enquête (avec lien d'accès à l'ensemble des pièces du dossier d'enquête) a été publié sur le site internet de la Ville de Paris : <http://DU-enquetehebert@paris.fr>

En outre, en tant que moyen de communication complémentaire, les pièces du dossier étaient consultables pendant toute la durée de l'enquête sur les sites Internet : <http://hebert.enquetepublique.net>.

#### 1.3.5. Affichage, information et publications complémentaires

Pour informer largement les publics concernés par le projet, le maître d'ouvrage a déployé par ailleurs une communication complémentaire à la communication légale. Ce dispositif a été constitué de :

- Une lettre d'information diffusée sur les lieux de l'enquête (2 pages, 100 ex) ;
- Une note de présentation du projet à disposition du public diffusée sur les lieux de l'enquête (18 pages, 50 ex) ;
- Un panneau d'information A0 présentant le projet d'aménagement du site Hébert, l'objet et le déroulement de l'enquête publique (3 ex), installé aux différents lieux de l'enquête.

### 1.4. Formalités postérieures à l'enquête publique unique

A l'issue de l'enquête publique, ont été effectuées les formalités prévues par les textes, à savoir :

- Signature des registres.  
Le Commissaire-enquêteur a clos et signé les 3 registres d'enquête publique le 25.10.2019.  
A noter que seuls deux des trois registres ont reçu des observations.
- Prise en charge du dossier d'enquête accompagné des 3 registres « papier ».  
Le Commissaire-enquêteur a pris en charge le dossier d'enquête publique, accompagné des 3 registres papier, le 25.10.2019. Par ailleurs, il a réceptionné le registre électronique que lui a communiqué le prestataire PubliLégal.

- Présentation du procès-verbal de synthèse par le Commissaire-enquêteur.  
Le procès-verbal élaboré par le Commissaire-enquêteur a été remis en mains propres, et commenté de vive voix, lors de la réunion du 4 novembre 2019 précitée avec l'autorité organisatrice et le maître d'ouvrage. Le procès-verbal a également fait l'objet d'une diffusion par voie numérique aux participants à la réunion.
- Présentation du mémoire en réponse par le maître d'ouvrage.  
Le mémoire en réponse établi par l'EFAC a été présenté de vive voix par les représentants de l'EFAC, lors de la réunion du 27 novembre 2019 précitée avec l'autorité organisatrice et le Commissaire-enquêteur. Le mémoire a ensuite été adressé par voie postale au Commissaire-enquêteur, et fait l'objet d'une diffusion par voie numérique aux participants à la réunion.
- Remise du rapport et de l'avis du Commissaire-enquêteur.  
Le rapport et l'avis du Commissaire-enquêteur, sous forme papier et sous forme numérique (clé USB), accompagnés du dossier d'enquête, ont été déposés à la Ville de Paris, à l'attention de Mme le Maire, le 10 décembre 2019, et adressés simultanément à M. le Président du Tribunal Administratif de Paris.

## 2. OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

### 2.1. Présentation des projets soumis à l'enquête publique

L'enquête publique qui s'est déroulée entre le 23 septembre et le 25 octobre 2019 portait sur la demande de permis d'aménager n° PA 075 118 19 V001, déposée le 5 février 2019, relative à la 1<sup>ère</sup> tranche du projet urbain Hébert.

#### 2.1.1. Le maître d'ouvrage du projet

Le maître d'ouvrage du projet est ESPACES FERROVIAIRES AMENAGEMENT COMMUN (EFAC), également désigné « Espaces Ferroviaires », filiale d'aménagement urbain et de promotion immobilière du Groupe Public Ferroviaire (SNCF).

Espaces Ferroviaires Aménagement Commun est une filiale des EPIC SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Son rôle est d'acheter et d'aménager des terrains qui ne sont plus exploités ni utiles au développement ferroviaire afin de les réinsérer dans la ville.

Il est situé au 10 RUE CAMILLE MOKE - CAMPUS RIMBAUD - 93212 SAINT-DENIS.

#### 2.1.2. Le projet d'aménagement

##### Contexte général dans lequel s'inscrit le projet

Le site du projet Hébert se situe dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, aux abords des voies ferrées de la gare de l'Est, entre la porte de la Chapelle et la porte d'Aubervilliers, à proximité de la gare RER E Rosa Parks.

Le projet d'aménagement porte sur une friche ferroviaire d'une emprise de 5,2 hectares, délimitée au sud-ouest par la rue Cugnot, au nord par la rue de l'Évangile et à l'est par le faisceau ferré Paris-Est. Les accès s'effectuent aujourd'hui par le 54, rue de l'Évangile et le 20, rue Cugnot.



L'activité ferroviaire du site a pris fin dans les années 1970 et, à partir de 1986, l'ancienne halle fut démolie puis remplacée par de nouveaux entrepôts plus adaptés au fret routier.

Le site, qui appartient pour partie à SNCF Mobilités et pour partie à SNCF Réseau, est actuellement occupé par les bâtiments et installations suivantes :

- La halle « Mobilités » (toiture grise, située le long de la rue de l'Évangile), dont la partie sud est occupée par la Police Régionale des Transports (dite PRT) et par des serveurs SFR, et la partie nord a été occupée jusqu'en 2017 par un magasin Point P, puis en 2018 par une occupation provisoire culturelle et festive autour de la culture street-art, l'Aérosol.
- La halle « Réseau » (toiture rouge, située le long des voies ferrées), qui était occupée jusqu'en 2017 par les sociétés Tafanel (distribution de boisson) et Paris Distribution (logistique) ainsi que par la base IRIS-3RP (installations techniques de maintenance télécom des systèmes radio SNCF).
- Au sud du site, au niveau du 24, la rue Cugnot, une installation provisoire accueille depuis 2017 la base IRIS-3RP qui y a été déplacée dans l'attente de son installation définitive dans un des bâtiments du projet Hébert.
- La pointe nord du site sert d'emprise de stockage pour les chantiers ferroviaires de la SNCF. Elle est notamment utilisée, depuis l'été 2019, comme emprise de chantier du projet Charles de Gaulle Express (CDG X).

Ces occupations expliquent la réalisation du projet en plusieurs tranches, au fur et à mesure de la libération progressive des lieux.



Vue aérienne du site



Phasage des libérations du site

Le projet Hébert s'inscrit dans le secteur de projet « Paris Nord Est Elargi » (PNEE), situé sur les 10<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> arrondissements, qui a fait l'objet d'un plan guide stratégique piloté par la ville de Paris et qui fixe des grandes orientations à l'horizon des 30 prochaines années, afin de cadrer le développement de ce secteur et d'assurer son positionnement métropolitain.

Le site Hébert s'inscrit donc dans une dynamique plus large, à laquelle participent notamment les projets voisins de Chapelle International, Chapelle Charbon, et Gare des Mines Fillettes.

### Objectifs & caractéristiques principales du projet soumis à l'enquête publique

Le terrain Hébert n'étant plus nécessaire aux activités ferroviaires qui l'avaient longtemps occupé, il a été décidé d'en faire un nouveau quartier urbain mixte, ouvert sur le reste de la ville et répondant à l'ensemble des besoins des nouveaux habitants.

Espaces Ferroviaires souhaite que le quartier Hébert soit à la fois accueillant, confortable, et appropriable par ses futurs habitants et usagers, et qu'il soit durable et résilient face aux défis posés par le réchauffement climatique. Pour cela, plusieurs objectifs sont assignés :

- Faire du quartier Hébert, un quartier évolutif, vivant et actif, organisé autour de micro-intensités urbaines ;
- Faire du quartier Hébert, un quartier inclusif et solidaire ;
- Faire du quartier Hébert, un quartier confortable, grâce à sa conception bioclimatique ;
- Faire du quartier Hébert, un quartier vert, où la nature est perçue et vécue ;
- Faire du quartier Hébert, un quartier apaisé, donnant toute leur place aux mobilités douces ;
- Faire du quartier Hébert, un quartier sobre en matière d'énergie et de réchauffement climatique.



Ces objectifs structurent les ambitions urbaines et environnementales du projet Hébert.

La programmation du projet Hébert a pour objectif l'intégration d'une mixité appropriée aux besoins de la population parisienne, et présente un équilibre programmatique entre l'habitat et le développement économique.

Le programme de construction porte sur un total d'environ 103 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, décomposé comme suit :



- 49 000 m<sup>2</sup> de logements, correspondant à environ 750 logements. Ces logements seront composés, conformément aux orientations fixées par le PLU, pour 60 % de logements sociaux, 10 % de logements locatifs intermédiaires, et 30 % de logements en accession libre. Les logements sociaux incluront une part de logements spécifiques de type logements étudiants, logements pour personnes âgées, maison relai, etc.
- 39 500 m<sup>2</sup> de bureaux.
- 8 200 m<sup>2</sup> de locaux d'activités et de logistique urbaine.
- 1 500 m<sup>2</sup> de commerces Il s'agira essentiellement de commerces de proximité et d'établissements de restauration, qui viendront compléter les commerces existants dans le quartier.
- 4 800 m<sup>2</sup> d'équipements, comprenant une crèche, un équipement dédié notamment à l'enseignement, à la formation et au coworking.

Logements	49 000 m <sup>2</sup>
Bureaux	39 500 m <sup>2</sup>
Locaux d'activité (dont base IRIS-3RP)	7 200 m <sup>2</sup>
Logistique urbaine	1 000 m <sup>2</sup>
Commerces	1 500 m <sup>2</sup>
Equipements	4 800 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>103 000 m<sup>2</sup></b>

In fine, 1 500 habitants et 3 000 emplois sont attendus.

Ce programme est organisé comme suit :

- Au sud, les îlots de logement aux abords de la rue Cugnot et de la future rue Hébert s'insèrent dans la continuité de la trame faubourienne du quartier de l'Olive, au sud du site. L'un d'eux accueille la future crèche.
- Le reste des programmes de logements sont disposés autour du square et s'imbriquent dans une trame végétale transversale entre la rue de l'Évangile et le faisceau ferré.
- Au nord du square sont positionnés les programmes de bureaux, idéalement situés sur la rue de l'Évangile et à proximité de la polarité tertiaire et commerciale en cours de constitution autour de la gare Rosa Parks, conformément aux OAP du PLU évoquées plus haut.
- A l'extrémité nord, à la pointe du site, sont positionnés les programmes de logistique urbaine et d'activités, afin de minimiser l'impact de leur fonctionnement, notamment en termes de bruit et de circulation de véhicules, sur le cœur du quartier. Ils se trouvent ainsi au plus près de la porte d'Aubervilliers, principal point d'accès routier au site.
- Un îlot hybride est installé à la rotule entre les programmes de bureaux et les programmes de logements, à l'entrée du quartier. Il accueillera dans son socle un équipement d'intérêt général dédié à l'enseignement et à l'animation du quartier, auquel seront superposés des logements.
- Enfin, des locaux pouvant accueillir des cellules commerciales et un local associatif sont également positionnés en rez-de-chaussée de programmes de logements et de bureaux, de part et d'autre du square, sur les rives de la Traverse et à l'angle de la rue Hébert. Les



Les espaces communs sont composés :

- De la « rue Hébert », une rue de quartier en sens unique permettant l'accroche du projet Hébert à la trame urbaine existante ;
- Du square Hébert, un jardin de quartier d'une superficie de 4 000 m<sup>2</sup> situé en cœur de quartier et longé par l'allée du square ;
- De la promenade du faisceau, une zone de rencontre bordée par un jardin profitant d'un excellent ensoleillement et de vues dégagées sur le faisceau ferré ;
- De la traverse, une voie réservée aux piétons et aux cyclistes permettant une accroche entre le parc Chapelle Charbon et la promenade du faisceau et pouvant accueillir commerces et terrasses ;
- De rues apaisées qui constituent une boucle circulée par les voitures notamment permettant de compléter la desserte du quartier.



Ces futurs espaces communs du projet Hébert ont vocation à répondre à différents enjeux en désimperméabilisant fortement le site, en le reconnectant à son quartier, et en créant une trame verte et des couloirs de biodiversité vers les réservoirs de biodiversité existants (faisceau ferroviaire de la Gare de l'Est) et à venir (futur parc Chapelle Charbon).

Au total, le projet Hébert sera réalisé sur une période de six ans environ, couvrant les années 2020 à 2026.

### 2.1.3. Les incidences sur l'environnement

Le scénario d'aménagement retenu devrait assurer de bonnes performances bioclimatiques et une lisibilité aisée de la trame urbaine

- Des îlots bâtis permettant une mixité sociale et fonctionnelle ;
- Un espace vert public, ensoleillé, protégé du vent et du bruit, lisible et cloisonnable au plus proche des logements ;
- Une prolongation de l'espace vert public par des espaces verts privés pour une imbrication ville/paysage ;
- Une priorité à accorder aux piétons et aux cycles ;
- Un projet d'espaces communs robuste avec une réversibilité possible (par exemple pour la gestion des voies, accès libre ou limité, piéton ou circulé, sens unique ou double sens) ;
- Un désenclavement du faisceau et un statut de la voie le long du faisceau ferré à qualifier ;
- Une accessibilité des différents lots (dessertes pompiers, police, ramassage des déchets...) ;
- Des logements traversants autant que possible (optimisation des apports solaires, lutte contre la surchauffe d'été) ;
- Le regroupement des activités nécessitant une logistique importante dans un hôtel d'activité aux abords de la rue d'Aubervilliers ;
- Un tissu mixte intégrant des commerces et activités légères aux rez-de-chaussée des logements, place Hébert ;
- Un lot tertiaire en interface entre l'hôtel d'activités et le tissu résidentiel.

Les émissions principales liées au projet d'aménagement sont les suivantes :

<b>Eaux usées et eaux pluviales</b>	<p>Le site n'est situé à proximité d'aucune rivière, les écoulements d'eaux pluviales ne seront donc pas rejetés directement dans un cours d'eau.</p> <p>Le projet respectera les règles définies dans le zonage pluvial de la ville de Paris (Cf paragraphe 3.3.2.2).</p> <p>Le projet prévoit la réalisation d'une galerie souterraine d'assainissement se raccordant à l'égout existant sur la rue de l'Évangile, au droit de la Traverse.</p> <p>Cette galerie servira d'ouvrage de collecte des eaux usées, et accueillera en outre les réseaux d'eau potable et d'eau non potable.</p> <p>Les lots privés se raccorderont pour les eaux usées soit directement sur l'égout existant sur la rue de l'Évangile, soit sur la galerie d'assainissement évoquée ci-dessus.</p>
<b>Émissions lumineuses</b>	<p>Éclairage public des voies et espaces communs</p> <p>Liées aux phares des véhicules.</p> <p>Éclairage lié aux bâtiments</p>
<b>Émissions sonores</b>	<p>Émissions essentiellement de bruit de voisinage et de la circulation, bruits de la vie courante : discussions, cris/pleurs, jeux d'enfants, musique, tâches et travaux domestiques (aspirateur, bricolage, tondeuse, etc.), bruits d'animaux (chiens, oiseaux, etc.), etc.</p>
<b>Vibration</b>	<p>Sans objet, le projet n'est pas de nature à produire des vibrations.</p>
<b>Émissions atmosphériques</b>	<p>Le projet sera susceptible, par les déplacements routiers dont il sera à l'origine, d'engendrer l'émission de polluants atmosphériques</p>
<b>Déchets</b>	<p>Les déchets produits par le projet seront principalement des déchets ménagers ne présentant pas de caractère dangereux et ne comportent aucun risque pour l'homme ou l'environnement.</p> <p>Le bilan final du projet au terme de son cycle de vie s'élève à la production de 40 600 tonnes de déchets, toutes phases et activités confondues (Cf paragraphe 3.3.5.2)</p>

Les principaux enjeux environnementaux et sanitaires, sur lesquels la MRAe a ciblé son avis du 11 avril 2019, sont les suivants :

- L'intégration urbaine et paysagère du projet (topographie, forme urbaine, espaces publics) ;
- La présence de nature en ville (biodiversité urbaine, espaces verts et îlots de chaleur) ;
- La protection des populations face aux nuisances sonores et aux pollutions (qualité des sols).

En outre, la MRAe relève que les impacts du projet Hébert sont susceptibles de se cumuler avec ceux des projets alentour, notamment l'aménagement du secteur Chapelle-Charbon, le programme immobilier Éole-Évangile et la liaison ferroviaire Charles-de-Gaulle Express.

Au regard de l'étude d'impact datée de janvier 2019 et du projet, la MRAe recommande notamment de :

- Justifier plus précisément les démolitions et les terrassements envisagés, ainsi que les conditions d'évacuation des déchets et des déblais ;
- Justifier le tracé retenu pour les nouvelles voies, au regard des enjeux d'intégration urbaine du projet ;
- Compléter l'étude d'impact en étudiant les impacts paysagers de la nouvelle forme urbaine ;
- Tenir compte des effets cumulés des projets en cours sur le secteur, en ce qui concerne notamment la densité des volumes bâtis ;
- Étudier plus précisément les impacts du projet sur la biodiversité urbaine, la disponibilité d'espaces verts par habitant et les effets d'îlot de chaleur urbain.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, l'avis de la MRAe a fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage en août 2019.

## 2.2. Finalité de l'enquête publique

### 2.2.1. Rappel du cadre réglementaire

L'enquête publique relative au projet d'aménagement du projet Hébert intervient au titre de différentes réglementations : d'une part celles du code de l'environnement et d'autre part celles du code de l'urbanisme.

Le projet, au regard de ses caractéristiques et de son importance est soumis à étude d'impact. Cette étude d'impact est réalisée au titre du Chapitre II du Titre II du Livre 1er du Code de l'Environnement (articles L122-1 et suivants et R122-1 et suivants), rubrique 39° de l'article R122-2 du Code de l'Environnement, définissant les catégories de projet soumis à évaluation environnementale en tant que : « Travaux, constructions et opérations constitués ou en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares ».

L'étude d'impact vise à analyser les conséquences positives et négatives du projet sur l'environnement et la santé, à présenter les mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation des impacts négatifs, et à évaluer son utilité pour la collectivité.

Conformément à l'article R441-5 du Code de l'urbanisme, l'étude d'impact est également jointe à la demande de permis d'aménager du site Hébert.

Conformément au Code de l'environnement, l'autorisation d'un projet d'aménagement devant faire obligatoirement l'objet d'une étude d'impact doit être précédée d'une enquête publique. L'enquête publique se situe donc dans le cadre juridique défini entre autres par les articles L.123-1 et R.123-1 du code de l'environnement.

<b>Inscription du projet dans les documents de planification régionaux et locaux</b>	
SDRIF 2013	Le SDRIF, voté en 2013 par le Conseil Régional d'Ile-de-France, a fait l'objet d'un décret d'approbation le 27/12/13.
PLU de Paris	PLU approuvé en juin 2006 et modifié en dernière date le 27 août 2016.
<b>Textes régissant l'enquête publique</b>	
Concertation et participation du public	Articles L 103-1 à L 103-6 et R 103-1 du code de l'urbanisme
Enquête publique	Articles L. 123-1 à L. 123-19 et R. 123-1 à R. 123-46 du code de l'environnement.
<b>Procédures complémentaires devant être engagées à la suite de cette enquête publique</b>	
Autorisations d'urbanisme	A déposer par l'EFAC les autres autorisations d'urbanisme nécessaires à l'aménagement des tranches 2, 3 & 4 du projet Hébert. Mise à jour, si nécessaire, de l'étude d'impact pour le besoin des futures procédures.

### 2.2.2. La finalité de l'enquête publique

L'enquête publique a pour objet d'informer le public pour lui permettre de se prononcer et de faire valoir ses intérêts concernant les incidences induites par le projet d'aménagement Hébert.

Le dossier d'enquête présente les éléments nécessaires à la compréhension du projet et de son insertion dans l'environnement, afin d'apporter les informations utiles à l'appréciation de l'intérêt général du projet et à une meilleure connaissance par le maître d'ouvrage des besoins du public.

### **2.3. Examen des pièces composant le dossier d'enquête**

Cet examen est un constat de la composition des pièces du dossier qui sont décrites en respectant le plan de chacune d'entre elles, et dont le Commissaire-enquêteur apprécie au fur et à mesure la qualité des informations données. Toutefois, il convient d'indiquer que cette description ne peut être exhaustive pour toutes les pièces du dossier. En conséquence, elle se focalise sur les points les plus significatifs identifiés par le Commissaire-enquêteur, et elle renvoie aux chapitres précédents pour les aspects déjà abordés dans le rapport.

Cet examen permet au Commissaire-enquêteur d'apprécier la présentation du projet, et également de proposer aux futurs lecteurs d'en lire un résumé élaboré le plus objectivement possible par le Commissaire-enquêteur. Le Commissaire-enquêteur apportera une appréciation globale de l'ensemble des pièces composant le dossier d'enquête

Le dossier d'enquête publique, composé de pièces distinctes datées par défaut par le Commissaire-enquêteur le 23 septembre 2019 (date d'ouverture de l'enquête), a été élaboré conformément aux textes réglementaires rappelés ci-avant.

Globalement, le Commissaire-enquêteur considère que le dossier d'enquête permettait au public de disposer d'une information complète sur le projet d'aménagement Hébert.

### 3. OBSERVATIONS DU PUBLIC

#### 3.1. Examen et synthèse des observations du public

##### 3.1.1. Modalités d'enregistrement des observations

Les observations du public ont été recueillies suivant 3 canaux distincts :

- Sur les registres d'enquête déposés dans la mairie du 18<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. Le dispositif traditionnel avec registres papier n'a pas permis de recueillir de nombreuses observations, et ce malgré la tenue de 5 permanences du commissaire enquêteur pour faciliter la compréhension du dossier par le public.
- Sur le registre tenu à l'occasion de la permanence du Commissaire - Enquêteur sur le marché de l'Olive / La Chapelle dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement. Cette permanence tenue à proximité du futur projet a permis de toucher un public qui n'avait pas eu connaissance du projet et qui ne se serait sans doute donc pas manifesté.
- Sur le registre électronique accessible via le site internet dédié à l'enquête publique <http://hébert.enquetepublique.net>. La très grande majorité des observations a été déposée via ce canal, dont 0 par courriel et 27 par formulaire (source : PubliLégal).

En conclusion, la dématérialisation de l'enquête publique, via un site internet dédiée et un registre électronique, ainsi que la tenue d'une permanence « hors les murs » s'avèrent être des nouvelles modalités adaptées pour recueillir les observations du public.

##### 3.1.2. Nombre d'observations recueillies

L'enquête publique a fédéré une faible participation du public. Seulement 29 observations, dont 3 contributions portées en nom collectif (élu, associations, syndicats, entreprise), ont été recueillies et examinées par le Commissaire Enquêteur. Aucune pétition, ni contre-projet, n'ont été portés aux registres.

##### 3.1.3. Synthèse des observations du public

Le Commissaire Enquêteur a dépouillé les observations au fur et à mesure de leur dépôt sur chacun des supports (registres papier ouverts sur les lieux d'enquête, registre électronique). Ainsi, les observations ont été répertoriées de la façon suivante :

- Par ordre chronologique d'enregistrement,
- Date de l'observation,
- Identité du public (nom et prénom, si mentionné),
- Sens de l'avis (favorable, neutre, défavorable),
- Synthèse de l'observation (ou des observations),
- Thème(s) concerné(s) par l'observation (ou les observations).

Afin de faciliter leur lecture, le Commissaire Enquêteur a décidé de répartir les observations à travers 7 thèmes principaux, qu'il a identifiés comme les plus représentatifs. La dénomination des thèmes et leur contenu ont été par la suite précisés à la lecture plus attentive des principaux sujets de préoccupation du public. Les thèmes retenus sont les suivants :

- Thème 1 : Le programme de l'opération d'aménagement
- Thème 2 : Le projet d'aménagement
- Thème 3 : Les incidences environnementales du projet
- Thème 4 : Les incidences socio-économiques du projet
- Thème 5 : Les incidences du projet durant la phase travaux
- Thème 6 : La participation du public
- Thème 7 : Autres<sup>1</sup>

Ainsi, chaque observation a été numérotée, synthétisée et décomposée par thèmes. Une grille de synthèse des observations est annexée au présent rapport.

<sup>1</sup> Ce thème regroupe l'ensemble des observations sans lien avec l'objet de l'enquête publique. Elles ne sont donc pas reprises dans le présent rapport, mais figurent dans la grille de synthèse des observations annexée.

Enfin, les observations ont été hiérarchisées au regard de leur pertinence par rapport au projet et à l'objet de l'enquête publique pour rédiger la synthèse qui suit.

Ainsi, chaque observation a été numérotée, synthétisée et classée dans un ou plusieurs thèmes.

### Lieux et supports des observations

	Modalités d'enregistrement des observations	Nombre		
		Registre	Obs.	PJ
Mairie du 18 <sup>e</sup> arrt.	Registre papier (RM18)	1	1	0
Marché La Chappelle	Registre papier (RMa)	1	1	0
Registre électronique	Registre électronique dématérialisé (RE)	1	27	3
	<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>29</b>	

A noter que sur les 29 observations déposées, 2 observations, émanant de la même personne, sont identiques. En outre, Quelques personnes ont déposé des observations à plusieurs reprises.

### Contributions portées en nom collectif

Les contributions portées en nom collectif sont les suivantes :

- L'association ASA-PNE ;
- L'association Ecole Normale Sociale ;
- L'association Cactus Initiatives.

### Courriers

Aucun courrier n'a été reçu en Mairie du 18<sup>ème</sup> arrondissement de la ville de Paris, autorité organisatrice de l'enquête publique.

### Répartition par thème et par type

La répartition des observations du public par thème est la suivante :

	T1 Programme	T2 Projet urbain	T3 Incidences environ.	T4 Incidences socio-éco	T5 Incidences chantier	T6 Participation du public	T7 Autres
%	28%	28%	7%	24%	2%	11%	0%

### Avis du public

Trois attitudes prévalent : les personnes qui approuvent le projet tel que présenté dans le dossier, celles qui émettent des observations et des interrogations sans exprimer clairement leur avis (neutre), et celles qui sont défavorables au projet.

Avis favorables	Avis défavorables	Neutre
37%	11%	52%

### Questions complémentaires du Commissaire-enquêteur

Le Commissaire-enquêteur a soumis au maître d'ouvrage, en complément des observations du public, ses propres interrogations destinées à lui permettre d'émettre une appréciation éclairée sur le projet au regard de chacun des six thèmes retenus.

### **3.2. Analyse thématique des observations du public**

L'analyse des observations du public par le Commissaire-enquêteur est présentée ci-après pour chacun des thèmes retenus.

- Thème 1 : Le programme de l'opération d'aménagement
- Thème 2 : Le projet d'aménagement
- Thème 3 : Les incidences environnementales du projet
- Thème 4 : Les incidences socio-économiques du projet
- Thème 5 : Les incidences du projet durant la phase travaux
- Thème 6 : La participation du public

Cette analyse a suivi la démarche suivante :

1. Le Commissaire-enquêteur examine d'abord l'expression du public avec une restitution la plus fidèle possible des observations recueillies et classées dans chacun des thèmes suivant les principales problématiques ;
2. Le Commissaire-enquêteur exprime ses propres interrogations destinées à lui permettre d'émettre une appréciation éclairée sur le projet au regard de chacun des thèmes ;
3. Le maître d'ouvrage apporte ses réponses aux observations et aux questions ;
4. Le Commissaire-enquêteur formule son analyse sur les observations, thème par thème.



## THEME 1

\*\*\*

## LE PROGRAMME DE L'OPERATION D'AMENAGEMENT

## ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Une grande majorité des observations déposées par le public qui s'est exprimé porte sur le programme de construction de l'opération d'aménagement Hébert projeté.

M. ZEGANADIN (obs. n°RE/22), estime les surfaces dédiées au logement, bureaux et locaux activités déséquilibrées. « *Ce déséquilibre manifeste rend contestable l'assertion d'un équilibre programmatique entre l'habitat et le développement économique, répondant à un objectif d'intégration d'une mixité appropriée aux besoins de la population parisienne. La programmation retenue souffre aussi d'un déséquilibre d'offre commerciale à destination locale et d'un déficit d'équipements de services de proximité* ».

**L'élément du programme de construction qui fait l'objet de plus de remarques est la part de 60% de logements sociaux, considérée comme trop élevée**, au motif qu'il y en a déjà un nombre important dans le quartier et l'arrondissement et que le quartier est en voie de ghettoïsation.

- Pour M. JOHANN (obs. n°RE/2), « *Le taux de logement social à 60% pour 10% d'intermédiaire semble bien trop élevé. (...) N'oubliez pas que cet arrondissement est déjà très fortement concentré en logement social et qu'il faut plus de mixité* ».
- Pour M. ESSEVAZ-ROULET (obs. n°RE/5), « *Viser 60 % de logements sociaux dans une zone autant enclavée va déstabiliser encore davantage un quartier déjà fragile. L'enquête ne peut conclure qu'à la nécessité vitale pour le quartier de rejeter le taux cible de 60% de logements sociaux au risque de déstabiliser encore un peu plus un quartier en voie de ghettoïsation. Il est ainsi insupportable que le projet ait comme ambition d'augmenter encore le nombre de logements sociaux. Les utilisateurs du quartier sont déjà au point de rupture et de nombreux propriétaires occupant ont quitté le quartier pour ces raisons ou projettent de le faire. (...) Le risque du maintien du taux de 60% de logements sociaux est de créer un ghetto socialement fragile, isolé et peu visible du reste de la ville en raison de son fort enclavement* ». Il déplore « *l'absence d'étude d'impact sur l'implantation de près de 500 logements sociaux* ».
- Pour M. POUILLE (obs. n°RE/6), « *60% de logement sociaux semblent excessif pour un quartier en attente d'un rééquilibrage dans l'autre sens.* »

MM. BARTHELEMY (obs. n°RE/9), PAYA (obs. n°RE/11), GAUTHIER (obs. n°RE/14), BARRAUX (obs. n°RE/26) expriment des avis qui vont dans le même sens.

De nombreuses propositions sont émises pour réduire la part et/ou l'incidence du programme de logements sociaux :

- Une diminution du taux (observations multiples) ;
- Une mixité programmatique qui doit tenir compte de ce qui existe (M. GOUTAILLER, obs. n°RE/19 ; M. PIERRARD, obs. n°RE/27) ;
- Le recours à de nouveaux dispositifs d'acquisition sociale de type Bail Réel Solidaire qui présentent des garanties de mixité sociale et d'intégration qu'il serait bon de prendre en compte (contribution ASA-PNE, obs. n°RE/15) ;
- Une imbrication ensemble des logements sociaux et non sociaux (Mme RABACHE, obs. n°RE/21)

**Des personnes s'interrogent également sur le programme d'équipements collectifs de l'opération :**

- La présence d'une crèche (Mme BRUCY, obs n°RE/12 : « *ne comprends toujours pas pourquoi on construit une crèche, alors que celle de la rue de l'Evangile est en train de s'agrandir* ») ;
- L'absence d'équipements sportifs (Mme BRUCY, obs n°RE/12 : « *Je n'ai pas vu de terrain de sports plein air : c'est dommage, car depuis la construction du nouveau centre d'animation Hébert, il n'y en a plus dans le quartier* » ; M. GOUTAILLER (obs. n°RE/19 : « *Où sont les infrastructures sportives pour les jeunes ?* »). Mme RABACHE, obs. n°RE/20 « *rien sur des équipements sportifs* ».

Parmi elles, des personnes mettent en avant l'enjeu de socialisation lié à la présence de certains équipements publics :

- « *Le nouveau quartier Hébert pourra-t-il accueillir les chiens ? C'est un élément important de socialisation pour le quartier !* » (M. GOUTAILLER, obs.RE/19)
- « *Des complémentarités indispensables doivent pouvoir naître du projet Hébert Evangile en regroupant des équipements sociaux-associatifs à destination tant des jeunes du quartier que de leurs aînés.* » Mme PIERRARD, obs. n°RE/27).
- La présence d'un centre social.

L'ASA-PNE (contribution n°RE/15) défend une **évolutivité du programme de constructions**, en particulier pour répondre aux nouvelles formes du travail et à la demande de travailleurs indépendants : « *il faut prévoir une très grande modularité des espaces permettant à des activités de se créer au sein du site puis se déplacer sur les rues avoisinantes en cas d'extension*

*pour laisser la place à un autre projet et assurer, ainsi, un dynamisme en création et un potentiel en développement de proximité ».*

## QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Comment a été arrêté le programme de construction de l'opération ?

En quoi le programme de construction répond et/ou s'adresse aux besoins de la population et des usagers du quartier ?

Quelle est la répartition (destination) envisagée des 60% de logements sociaux ?

Quels sont les programmes et montages alternatifs aux logements locatifs aidés conventionnés à destination des personnes à faibles revenus envisagés ?

## REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE ET DE LA VILLE DE PARIS SUR LE THEME 1

### **Concernant les observations et questions sur la définition et équilibre du programme général de l'opération**

#### Réponse de la Ville de Paris

La programmation actuelle de Hébert est équilibrée avec 50% des surfaces dédiées aux bureaux et locaux d'activités (49 200 m<sup>2</sup>) et 50% dédiés au logement (49 000 m<sup>2</sup>). Cette répartition est une application des règles édictées par le Programme Local de l'Habitat (PLH). Le PLH traduit la volonté du Conseil de Paris de répondre aux besoins des ménages modestes et des classes moyennes en matière de logement. Le PLH prévoit de « optimiser l'affectation des surfaces au logement dans les opérations d'aménagement en visant un objectif minimal moyen de 50% du total des surfaces ».

#### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

A partir des grands équilibres définis avec la ville de Paris, des études ont permis d'affiner la décomposition plus détaillée du programme :

##### *Commerces et services*

Le bureau d'études Intencité a réalisé une étude de potentiel commercial, qui s'est appuyée sur une analyse de l'environnement commercial existant sur le quartier élargi. Celui-ci se caractérise par sa diversité, malgré une légère sur-offre en restauration et sous-offre en alimentaire et en culture/loisirs.

L'appareil commercial existant est marqué par une certaine fragilité, qui se manifeste par une vacance relativement élevée des cellules commerciales (15 % de vacance dans un secteur situé à 10 minutes à pied du projet, contre 9% à l'échelle de Paris), en particulier en dehors des quelques polarités commerciales que sont les abords de la rue Marx Dormoy et du marché de la Chapelle (dit marché de l'Olive) ; les abords de la place Mac Orlan ; et les abords de la gare Rosa Parks. A proximité de cette même gare, le centre commercial Le Parks accueille 24 commerces, dont des commerces de destinations tels que Décathlon, Leroy Merlin, etc.

Ces constats ont permis d'identifier les enjeux suivants :

- Proposer une offre commerciale de proximité répondant aux besoins de la population existante et future, ainsi que les futurs employés du quartier ;
- Venir compléter l'offre existante, et éviter une sur-offre qui viendrait déstabiliser les commerces existants, et en particulier la polarité autour de la place Mac Orlan.

C'est à la suite de cette étude qu'a été proposé un programme commercial d'environ 1 500 m<sup>2</sup>, qui inclura en priorité des programmes de proximité de type petite ou moyenne surface alimentaire, boulangerie, pharmacie, culture... ainsi que de la restauration. Du fait des demandes exprimées par la population lors de la concertation publique, ces surfaces incluent également un local associatif.

Ce programme de commerces et services continuera à se préciser avec l'avancement du projet, en lien avec la ville de Paris et les habitants participant au dialogue citoyen engagé par Espaces Ferroviaires autour du projet Hébert.

##### *Tertiaire et activités*

Le développement de surfaces de bureaux et d'activités sur le projet Hébert s'inscrit dans la dynamique globale de rééquilibrage entre l'est et l'ouest parisien, et répond notamment à la volonté d'implanter davantage d'emplois dans un secteur aujourd'hui essentiellement résidentiel.

Plusieurs orientations ont rapidement émergé lors de la conception du projet urbain :

- L'opportunité d'offrir la possibilité à une société d'implanter son siège social sur le site Hébert, en réservant une emprise permettant la construction d'un programme de bureaux d'un seul tenant d'environ 30 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher (offre rare dans Paris), à proximité de la gare Rosa Parks, adressé directement sur la rue de l'Évangile et visible depuis le faisceau ferré de la gare de l'Est. Ce programme constituera une locomotive pour le futur quartier, et participera à son dynamisme.
- La volonté de répondre à l'enjeu de relogement d'activités artisanales ou de petite industrie historiquement implantées à Paris mais progressivement déplacées vers la périphérie par la hausse de leurs loyers (telles que les activités présentes sur le site CAP 18, par exemple), tout en adaptant les immeubles accueillant ces activités à leur environnement urbain de manière à réduire les nuisances générées par ces activités.

Sur ce second sujet, Espaces Ferroviaires a missionné le bureau d'études BOC (Bureau Olivier Caro) pour réaliser un diagnostic des zones d'activités et hôtels d'activités voisins du projet (CAP 18, Métropole 19, CAP 19), afin d'identifier les types d'activités présentes, leurs modèles économiques et leurs besoins immobiliers.

Cette analyse a permis de faire émerger trois enjeux pour le projet Hébert :

- Préserver les conditions nécessaires au maintien de l'activité économique existante ;
- Créer les conditions d'émergence de nouvelles activités aux formes hybrides ;
- Inscrire ces activités dans la trajectoire de transformation urbaine.

En réponse à ces enjeux, l'analyse de BOC a proposé la réalisation d'un hôtel d'activités accueillant des cellules de type « Fabrique de Ville » pouvant accueillir des petites et moyennes unités manufacturières, comme par exemple :

- Des sous-traitants de la filière luxe, déjà très implantés sur le secteur,
- Industries textiles et de l'habillement,
- Fabrication de meubles (petites séries),
- Edition, travaux d'impression,
- Fabrication de produits électroniques,
- Prototypage pour industries innovantes...

Cet hôtel d'activités accueillera également un Espace de Logistique Urbaine (ELU), qui constituera un relai entre des poids lourds accédant à Paris par la Porte d'Aubervilliers et des véhicules plus légers, moins encombrants et polluants, comme des camionnettes électriques ou vélo cargo, chargés de réaliser le « dernier kilomètre » du transport logistique au sein de la ville de Paris. Une synergie sera recherchée entre les activités productives de l'hôtel d'activités et l'ELU.

Ce programme d'activités et de bureaux est complété par un local de 700 m<sup>2</sup> dédié à la relocalisation au rez-de-chaussée d'un immeuble de logements de la base IRIS-3RP, un service de la SNCF devant être repositionné à proximité des voies ferrées.

Le programme d'activités économiques est donc le suivant :

- 39 000 m<sup>2</sup> de bureaux ;
- Un hôtel d'activités de 6 500 m<sup>2</sup> d'activités et 1 000 m<sup>2</sup> de logistique urbaine ;
- Un local de 700 m<sup>2</sup> pour la base IRIS.

#### *Logements*

Pour ce qui concerne les logements, le programme détaillé était d'ores et déjà fixé par la ville de Paris dans son PLU : les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du secteur Paris Nord Est précisent, en ce qui concerne le site Hébert, que son programme d'habitat comptera « une proportion d'au moins 60% de logements sociaux et 10% de logements intermédiaires ». Le reste de la programmation correspond à du logement libre.

Sur la granulométrie des logements, le PLH de la Ville de Paris pose les exigences suivantes : au moins 60 % de T3 et plus, et au moins 35 % de T4 et plus. La moyenne des logements sera d'environ 65 m<sup>2</sup> de surface de plancher. Pour les logements sociaux spécifiques, la moyenne sera d'environ 35 m<sup>2</sup> SdP.

#### **Concernant les observations et questions sur le programme de logement social**

##### Réponse de la Ville de Paris

La programmation de 60% de logements sociaux parmi les logements prévus dans le cadre de l'aménagement du secteur Hébert est également conforme au PLH. La demande de logement social reste très élevée à Paris (plus de 240 000 demandeurs inscrits), c'est pourquoi la Ville se doit d'avoir une programmation ambitieuse dans le cadre des opérations d'aménagement qui permettent la réalisation d'une offre nouvelle. Le PLH prévoit ainsi que la part de logement social

représente en moyenne 60% des surfaces dédiées au logement dans les opérations d'aménagement, elles-mêmes représentant au moins 50% des surfaces aménagées : « Affecter au logement social en moyenne 60% des surfaces dédiées au logement des opérations d'aménagement, ce pourcentage étant défini site par site en fonction du contexte local et notamment du caractère déficitaire ou non en logement social de l'arrondissement concerné ». Le 18<sup>ème</sup> arrondissement reste à ce jour un arrondissement déficitaire en logement social (22,3% au 1<sup>er</sup> janvier 2018), c'est pourquoi la programmation de 60% de logements sociaux a été actée.

Par ailleurs, il est également à noter que l'objectif de 25% de logements sociaux parmi les résidences principales à horizon 2025 (complété par un objectif du SDRIF de tendre vers 30% en 2030) s'entend à l'échelle de la commune. Aussi la Ville se doit de saisir les opportunités sur l'ensemble de son territoire, en particulier dans le cadre des opérations d'aménagement et dans les situations de création de nouveaux quartiers bien équipés et desservis car les possibilités d'intervention dans les quartiers et tissus déjà constitués restent plus limitées.

Par ailleurs, il convient de rappeler que les logements sociaux prévus sur l'opération s'adresseront à une grande diversité de ménages parisiens, avec 80% de logements familiaux répartis en 30% PLAI, 40% PLUS et 30% PLS, et 20% de logements spécifiques comprenant une maison-relais, une résidence pour personnes âgées et un foyer de jeunes travailleurs.

Concernant les logements familiaux, on peut noter que selon la dernière étude<sup>2</sup> publiée par l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) sur l'accès au logement social à Paris, 63,1 % des ménages parisiens ont des ressources inférieures au PLS (prêt locatif social) et peuvent donc prétendre à l'attribution d'un logement social PLAI, PLUS ou PLS. Le revenu médian par unité de consommation étant de 26 800€ (source INSEE : 2016), il apparaît que la moitié des Parisiens est éligible à un logement PLAI ou PLUS. Parmi les 36,9% restants, une part des ménages peut prétendre à des logements intermédiaires. Le logement social et intermédiaire concerne ainsi la majorité des ménages parisiens. De plus, 54% de la programmation logement et 62% de la programmation de logements familiaux seront consacrés aux 50% des ménages les plus aisés (PLS, LI, logement libre), contribuant ainsi à l'équilibre global de la programmation.

La programmation actuelle de logements sociaux et intermédiaires répond aux enjeux de mixité sociale.

La Ville reste attentive à mixer les profils aussi bien à travers la programmation de logements (diversité des types de logements et de leur financement) que lors des attributions. L'attribution des logements fait l'objet de réunions de pré-peuplement organisées par les services de l'Etat (DRIHL), réunissant la Ville, les bailleurs concernés, la Mairie d'arrondissement et l'ensemble des réservataires.

Pour rappel, 260 000 demandeurs de logement social demandent Paris dont 143 500 y résident déjà. Chaque année, 11 000 attributions sont réalisées tous réservataires confondus. Les droits de réservation se répartissent à 30% pour l'Etat (part réglementaire, elle-même divisée entre 5% pour les fonctionnaires et 25% pour les mal-logés), 50% pour la Ville, et enfin 20% dont les droits de réservations sont vendus par les bailleurs directement aux collecteurs Action Logement (salariés du privé) ou à des employeurs publics souhaitant acquérir davantage de droits de réservation (par exemple, Ministères, Préfecture de police).

La désignation par la Ville se fait selon un système de cotation qui est un outil basé sur plusieurs critères dont la composition familiale et les ressources correspondant à un logement social disponible. La cotation définit des priorités et garantit une procédure de sélection équitable et transparente. La cotation est mise en œuvre par la commission de désignation de la Maire de Paris, ainsi qu'en Mairie d'arrondissements. Tout en respectant le système de cotation, la désignation par le Maire d'arrondissement vise en règle générale les habitants de l'arrondissement.

Enfin, en ce qui concerne le dispositif OFS/BRS évoqué dans une observation du public, celui-ci n'était pas encore opérationnel lors de la définition de la programmation du site. Le recours au Bail Réel Solidaire sera expérimenté sur différentes opérations d'aménagement menées par la Ville de Paris. Dans le 18<sup>ème</sup> arrondissement, la création de la ZAC Gare des Mines qui sera soumise prochainement au vote du Conseil de Paris devrait intégrer une part de logement en OFS dans sa programmation. L'aménageur et la Ville s'accordent pour étudier, sur le lotissement Hébert, l'intégration d'une programmation de BRS au sein des 60 % de logements sociaux.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Comme indiqué ci-dessus par la Ville, la répartition du financement du logement social sera de :

- 30 % de logements PLAI, (Prêt Locatif Aidé d'Intégration, public très aidé),
- 40 % de logements PLUS (Prêt Locatif à Usage Social, public aidé),
- 30 % de logements PLS (Prêt Locatif Social).

<sup>2</sup> L'accès au logement social à Paris, APUR, 2017

Par ailleurs, les prescriptions de la Ville de Paris à respecter pour obtenir le financement du logement social précisent que, parmi les logements sociaux, ceux-ci doivent être composés d'un maximum de 20 % de logements dits « spécifiques », et donc d'au moins 80 % de logements dits « familiaux » (en nombre).

Les logements spécifiques envisagés sur le projet Hébert sont :

- Un foyer jeunes travailleurs (45 logements),
- Une maison relais (25 places),
- Une résidence pour personnes âgées (30 logements).

La forme urbaine retenue permet d'intégrer au mieux l'offre de logement social à l'offre de logement libre. La reprise du principe des cours parisiennes, l'épannelage des hauteurs, du R+2,5 aux 4 émergences en R+11, l'orientation de faire un maximum de logements traversants, de mettre des balcons aux logements ... conduit à proposer des formes de bâti qui rendront difficile la perception de ce qui sera du logement social par rapport au logement libre. Le quartier Hébert ne sera en ce sens pas « stigmatisable ». Il est d'ailleurs bien prévu d'imbriquer, au sein de différents lots, des programmes de logements sociaux, de logements intermédiaires et de logements libres. Une réflexion est en cours à ce sujet entre Espaces Ferroviaires, l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine, et la ville de Paris.

Enfin, dans le cadre des discussions à venir avec la ville de Paris et les bailleurs sociaux pour la mise en œuvre du programme de logements, Espaces Ferroviaires attachera une attention particulière à son adaptation au contexte local.

### **Concernant les observations et questions sur le programme d'équipements collectifs**

#### Réponse de la Ville de Paris

Il faut distinguer ce qui relève des équipements publics, des équipements collectifs qui peuvent s'inscrire dans le cadre de projets privés.

La programmation des équipements publics a été établie à l'échelle de Paris-Nord Est Elargi qui se déploie sur 600 ha et se caractérise par plusieurs secteurs d'aménagement dont certains sont achevés. Elle compte des équipements publics de proximité qui répondent aux besoins des nouveaux habitants des opérations d'aménagement tels les crèches, écoles maternelles et primaires, équipements sociaux et des équipements d'échelle intermédiaire voire communale tels les équipements sportifs et parcs publics.

La programmation répond à une analyse prospective des besoins au regard de l'évolution de la population et à des objectifs municipaux d'équipements publics qui participent à un rééquilibrage municipal de l'offre locale.

Concernant les équipements sportifs, à l'intérieur de PNEE, il a été réalisé dans :

- le secteur Mac Donald, un gymnase, situé à 1.4 km d'Hébert,
- le secteur Chapelle International : 1 gymnase et 4000 m<sup>2</sup> d'équipement sportif de plein air comprenant des terrains de tennis et un terrain d'éducation physique, situés à 1 km du site.

Les prochains programmes d'équipements sportifs et de jeux de plein air seront réalisés dans le secteur gare des Mines Fillettes et la ZAC Chapelle Charbon. A Gare des Mines, il est envisagé la rénovation, la reconfiguration des équipements existants (gymnase et plateau sportif) et la création d'une aréna olympique de 6000 m<sup>2</sup> et d'un second gymnase. La programmation du parc public de Chapelle Charbon (3.5 ha) prévoit des terrains de jeux en accès libre.

L'opération d'aménagement Hébert prévoit sur la promenade du faisceau des agrès sportifs en accès libre. Elle bénéficie aussi d'un environnement immédiat en matière d'équipement sportif de très bon niveau (1 piscine, 1 gymnase et des terrains sportifs extérieurs, 1 TEP<sup>3</sup> en plein air et en accès libre). Cet ensemble est complété par un centre d'animation.

Cet ensemble est en passe d'être amélioré par la reconstruction du centre d'animation qui sera mieux situé dans le quartier et la réfection du TEP. Les travaux du centre d'animation perturbent l'accès au TEP qui est provisoirement fermé.

<sup>3</sup> Terrain d'éducation physique.

## **Concernant les observations et questions sur l'adéquation du programme aux besoins de la population et des usagers du quartier**

### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Le programme de construction permet de désenclaver ce morceau de ville qui se trouve aujourd'hui dans une situation de « fin de ville ». La rupture urbaine entre l'arrondissement du 18<sup>ème</sup> et du 19<sup>ème</sup> se fait particulièrement sentir ici et les habitants du quartier dit de la ZAC de l'Evangile ne suffisent pas à faire vivre les commerces du quartier, ce qui explique notamment que les commerces qui y sont implantés peinent souvent à se maintenir et que le taux de vacance des locaux en rez-de-chaussée y soit important (voir paragraphe ci-dessus). La faible fréquentation des espaces publics de ces quartiers participe par ailleurs à un sentiment d'insécurité.

La transformation du site d'activités Hébert en quartier urbain va permettre l'accueil d'une nouvelle population et de nouveaux usagers et donnera à la rue de l'Evangile un caractère urbain. Le mur de clôture du site va en effet disparaître au profit de logements, commerces, bureaux et de rues vers le cœur du quartier. Ces nouveaux espaces publics et constructions seront au niveau de la rue Hébert (alors que la zone d'activités est actuellement à plus de 4 à 5 m de hauteur par rapport à la rue actuelle) ce qui donnera un sentiment de sécurité qui n'existe pas aujourd'hui.

Les quartiers avoisinant le projet Hébert sont caractérisés par une forte densité d'équipements publics : dans un périmètre de 500 m autour du site se trouvent 3 écoles primaires et/ou élémentaires (écoles Cugnot, Evangile, Tchaïkovski), un collège (Daniel Mayer), un lycée professionnel (Edmond Rostand), un gymnase (Tristan Tzara), une bibliothèque municipale (Maurice Genevoix) et une piscine (Hébert). Par ailleurs, deux crèches (crèches Hébert) ainsi qu'un centre d'animation (Paris Anim' Hébert) sont en cours de construction et le parc Chapelle Charbon, en cours d'aménagement par la ville de Paris, offrira aux habitants du quartier des espaces verts et de détente ainsi que des terrains de sport et équipements sportifs.

Le programme du projet Hébert a été établi en complémentarité avec ces équipements existants ou en cours de réalisation. Le projet complète l'offre en équipements pour la petite enfance en accueillant une crèche de 66 berceaux ; le projet participe par ailleurs au financement du futur groupe scolaire de la ZAC Chapelle Charbon par le biais d'une convention de PUP (projet urbain partenarial). Un équipement d'enseignement, dont le programme n'est pas encore arrêté, est également prévu dans le quartier. Son activité sera tournée vers le quartier et apportera une offre complémentaire aux habitants.

En complément des squares du quartier et du futur parc Chapelle Charbon, le projet Hébert offre un hectare d'espaces verts publics pouvant accueillir des usages variés, incluant notamment un square de 4 000 m<sup>2</sup> et un jardin/promenade bordant les voies ferrées de 3 000 m<sup>2</sup>. On trouve notamment une aire de jeux pour les plus petits (jusqu'à 6 ans) dans le square (en complément des équipements prévus dans le parc Chapelle Charbon pour les plus grands), un parcours sportif et un terrain de boules dans le jardin. Le jardin proposera également des espaces cultivés (jardins partagés et/ou projet Parisculteurs).

Au square et au jardin s'ajoutent des espaces communs apaisés, réservés aux piétons et cycles, fortement végétalisés (à 60% pour les « rues apaisées », 70% pour la « traverse », voir paragraphe ci-après), qui s'articuleront avec des rez-de-chaussée animés, accueillant notamment les commerces et services de proximité, restaurants et local associatif pour créer un environnement favorable à l'émergence d'une vie de quartier.

Ces espaces verts, équipements publics, commerces et services, en s'inscrivant dans une complémentarité de ceux qui existent déjà ou sont projetés dans les quartiers voisins, permettront de diversifier l'offre disponible non seulement pour les futurs habitants et usagers du projet Hébert mais également pour ceux qui habitent et travaillent déjà à proximité, dans les quartiers Evangile à l'ouest ou Marx Dormoy au sud.

## **Concernant les observations et questions sur l'évolutivité du programme de construction**

### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

La réversibilité des bâtis est un des thèmes qui a nourri la conception du projet Hébert. Elle est facilitée notamment par l'épaisseur des bâtiments (profondeur de 12 mètres), qui permet une évolution dans le temps des modes d'habiter dans le quartier.

Cet objectif de réversibilité, qui sera exploré en lien avec les règles d'urbanisme applicables, porte en particulier sur l'évolutivité des rez-de-chaussée des futurs immeubles. La forme urbaine du projet permet de proposer des locaux de faible profondeur, qui bénéficieront d'un bon éclairage naturel et de hauteur sous-plafond généreuse, compatible avec de nombreux usages et permettant d'accompagner l'évolution des modes de vie.

**APPRECIATION DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR SUR LE THEME 1**

Le Commissaire-enquêteur relève que la programmation générale du projet Hébert résulte de la législation et des documents de planification en vigueur (loi SRU, PLH, PLU). Cette programmation doit par ailleurs être mise en perspective avec l'ensemble des projets qui compose le grand projet Paris Nord Est Elargi, dont l'objectif est de requalifier et redynamiser se territoire. En outre, la programmation tient également compte de l'existant et des opérations d'aménagement voisines : à titre d'exemples, l'offre en commerces est volontairement limitée au strict nécessaire pour éviter de déstabiliser l'activité des commerces de proximité situés aux alentours ; l'offre en équipements publics se situe dans les autres opérations d'aménagement, proches du site Hébert.

Concernant plus particulièrement la part de logements sociaux, le Commissaire-enquêteur note la volonté de la ville de Paris et d'EFAC de développer une offre très diversifiée à destination des ménages selon leurs revenus et des différentes catégories de personnes (jeunes, personnes âgées). De nouveaux montages, de type bail réel solidaire, seront également étudiés. De plus, ces logements sociaux seront intégrés au sein de constructions accueillant d'autres programmes. Le Commissaire-enquêteur trouve légitime l'inquiétude d'une partie du public que peut susciter 60% de logements sociaux dans un quartier déjà bien pourvu. Néanmoins, il considère que la nature de ces logements et de leur insertion dans le projet sont satisfaisantes pour lever cette inquiétude une fois le projet réalisé.

Concernant le programme à vocation économique, le Commissaire-enquêteur note l'évolution du programme pour intégrer un hôtel d'activités. Néanmoins, il soutient qu'une partie des emplois qui seront proposés dans le futur quartier doit s'adresser aux besoins des habitants au regard de leur qualification et aux petites et moyennes entreprises présentes à proximité.

## THEME 2

## LE PROJET URBAIN

## ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Une partie du public qui s'est exprimée considère que le projet Hébert est un bon projet (obs. n°RMa/1, RE/1).

- Pour M. ALLENBACH (obs. n°RE/20), « le projet Hébert se traduit par l'implantation d'un nouveau quartier transformant profondément l'empreinte encore si peu flatteuse de l'actuelle situation du quartier de La Chapelle. Il est donc particulièrement bienvenu par les perspectives qu'il laisse entrevoir ».
- Pour Mme LAMARDELLE (obs. n°RE/23), « ce projet semble adapté et cohérent pour créer un nouveau pôle de vie avec des ouvertures et chemins qui permettront de circuler à pieds ».
- Mme DARAZIZ (obs. n°RE/24) « accueille favorablement ce projet urbain, ces ambitions de verdure et de défis énergétiques. Les restaurants, écoles, crèches seront les bienvenus dans cet endroit qui n'avait aucune utilité pour les habitants jusqu'alors. »
- Pour M. ALLIBERT, obs. n°RE/16, « le projet d'aménagement semble important pour plusieurs raisons.
  - *Il permettra de désenclaver un quartier situé pour l'instant en périphérie de la ville, quartier que les habitants, avec lesquels nous [ENS] agissons, jugent à l'écart du développement. Le nouvel aménagement va instituer de nouvelles voies de circulation, en particulier piétonnières, favorisant l'ouverture de cette zone. Il profitera aux habitants des quartiers voisins, en retrouvant des liens, des ouvertures, des respirations dans le tissu urbain.*
  - *L'accent important porté sur la végétalisation de la zone avec la création du "square" et de cheminements arborés, ainsi que l'ouverture vers le futur parc Chapelle-Charbon, permettra la mise en place d'un véritable réseau d'espaces verts. Ceci favorisera grandement l'animation du quartier ».*

Néanmoins, plusieurs personnes sont assez réservées sur certains aspects du projet urbain retenu. Ces réserves et propositions concernent plus particulièrement :

- La **densité** et le manque de respiration (M. Fichaux, obs. n°RE/4 : « il apparait que ce projet est très bétonné, très dense en matière de logements dans un secteur déjà très dense » ; M. Barthélémy, obs. n°RE/8).
- L'**absence de liaisons** entre le projet Hébert et le XIXème arrondissement (Mme VOISIN, obs. n°RM18/1, « il Manque un franchissement des voies ferrées pour assurer un transit de circulations douces entre l'ouest et l'est » ; M. ESSEVAZ-ROULET obs. n°RE/5, Mme BRUCY obs. n°RE/12, M. ZEGANADIN, obs. n°RE/22). M. ESSEVAZ-ROULET (obs. n°RE/5) propose de rétablir un passage en circulations douces entre la rue Cugnot et le pont Riquet afin d'offrir une économie de temps très appréciée aux déplacements du quotidien. Le rétablissement de cet accès, dans le prolongement naturel de la rue Cugnot et de la zone Hébert, permettrait de gagner 2 à 3 mn de trajet pour rejoindre le 19e et contribuerait à son désenclavement.
- La **superficie du square**, jugée trop petite :
  - o Pour M. BARTHELEMY obs. n°RE/9 « Le square de 4 000 m<sup>2</sup> (...) est totalement insuffisant pour "aérer" la nouvelle zone urbaine »,
  - o Pour l'ASA-PNE (obs. n°RE/15) « l'espace naturel doit être pensé en fonction d'une densité appropriée à sa surface. Que des espaces plus larges et adaptés existent aux alentours ne compensent pas systématiquement le fait que les habitants se retrouvent rapidement dans un espace dégradé, dont la fréquentation baissera ou sera détournée en mésusages du fait de son inadaptation aux besoins. »
  - o Pour M. GOUTAILLER, obs. n°RE/19, « il faut plus de respiration et mieux privilégier les espaces verts insuffisants dans le 18<sup>ème</sup> dont la densité est forte ».
  - o M. ZEGANADIN (obs. n°RE/22) estime que le projet Hébert ne respecte pas le seuil de 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts par habitant préconisé par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) et mentionné dans Schéma Directeur de la Région Ile-De-France (SDRIF). Il estime que « la présence du futur parc Chapelle Charbon à proximité ne parviendra pas à combler un déficit d'espace de respiration dans un territoire en voie de densification accélérée ».
- Les **hauteurs des bâtiments** jugées trop élevées. (M. PAYA obs. RE/11, « le projet prévoit des bâtiments d'une hauteur considérable (R+5-R+8) donnant sur [la rue de l'Evangile] qui est aujourd'hui une autoroute avec des trottoirs pas adaptés pour le futur quartier Hébert ».
- La **requalification de la rue de l'Evangile** en vue d'améliorer la sécurité (obs. RE/14, M. GAUTIER « qu'en est-il de la rue de l'Evangile qui va accueillir des dizaines de nouveaux véhicules tous les jours



L'ASA-PNE déplore l'absence d'**identité du projet** : « *Alors que le projet Gare des Mines/Fillettes est orienté sport, que le projet Chapelle Charbon s'annonce comme un site familial et d'activités douces, que Ordener Poissonnier a une connotation culturelle marquée, le site Hébert semble être dénué de toute identité* ». A l'inverse, pour M. ALLENBACH obs. n°RE/21, « *le parti pris du projet pour ménager des espaces de végétalisation est une des marques distinctives du projet et en constitue son attrait*. » Il s'interroge également sur la possibilité de développer « *une activité agricole sur ce site (espace aménageables ou réservés en surface de sol ou et de toitures* ». Pour Mme RABACHE, obs. n°RE/21, « *transformer ce quartier, c'est peut-être l'imaginer avec des résidences atypiques, audacieuses et aussi pour certaines, chargées de l'histoire du 18<sup>ème</sup> arrondissement*. »

Une personne remet entièrement en cause le projet : Mme THERY, obs. n°RE/7, « *Il aurait mieux valu faire place à un grand parc qui aurait fait du sens pour le Grand Paris.* »

Enfin, **des personnes s'interrogent sur la bonne prise en compte des prescriptions des documents de planification** tels que le PLU et le PDU. M. GOUTAILLER, obs. n°RE/19, « *pour les transports : ce projet est-il cohérent avec le PDU de Paris ? Il faut vérifier la cohérence avec le PLU et notamment le positionnement des coulées vertes et bleues est-il pris en compte ?* »

### QUESTIONS COMPLEMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Quelles sont les qualités d'un quartier de centre parisien prises en compte pour justifier la conception du projet (cf. p29 du courrier de réponse à la MRAe) ?

Quelle sera la vue avant / après depuis la rue d'Aubervilliers (19ème arrondissement) ?

Quelle est la densité moyenne des différentes opérations d'aménagement qui composent le projet Paris Nord-Est (cf. p35 du courrier de réponse à la MRAe) ?

Quelles actions le maître d'ouvrage entend mettre en œuvre pour atteindre les objectifs du projet et les faire respecter ?

### REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE ET DE LA VILLE DE PARIS SUR LE THEME 2

#### **Concernant les observations et questions sur la densité**

##### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

La Ville de Paris déploie d'importants efforts pour développer une offre de logement abordable sur son territoire. Les objectifs pour développer l'offre nouvelle de logements sont très volontaristes : production de 10 000 logements par an dont 7 000 à 7 500 sociaux, financement de 4 500 logements sociaux rénovés énergétiquement, mais aussi aide à l'accession à la propriété.

Le projet Hébert s'inscrit dans cet objectif tout en cherchant à faire de ce quartier, un lieu vivant, accueillant, où il fait bon vivre. Un important travail a ainsi été réalisé dans le cadre de la concertation pour voir quelle était la forme urbaine la plus acceptable au vu du programme.

La forme retenue à travers le plan guide conduit à réaliser des volumes bâtis différenciés et un jeu d'équilibre des hauteurs. L'espace libéré est partagé pour moitié entre espace minéral et espace végétal. Ce partage est relativement ambitieux dans un contexte de ville intense mais il est indispensable tant pour la qualité de vie que pour une meilleure adaptation au changement climatique et la création d'îlot de fraîcheur urbain.

Ce nouveau quartier répond également à un enjeu de dynamisation du secteur (voir le paragraphe ci-avant).

Le tableau ci-après rappelle les densités moyennes (surface de plancher construite totale divisée par la surface du terrain) des projets de Paris Nord-Est :

Projet	Surface du terrain (m <sup>2</sup> )	Surface bâtie (m <sup>2</sup> SdP)	Densité
Hébert	52 400 m <sup>2</sup>	103 000 m <sup>2</sup>	1,91
Chapelle International	70 000 m <sup>2</sup>	150 000 m <sup>2</sup>	2,14
ZAC Pajol	30 000 m <sup>2</sup>	41 000 m <sup>2</sup>	1,37
ZAC Chapelle Charbon 1	84 000 m <sup>2</sup>	35 000 m <sup>2</sup>	0,42
ZAC Chapelle Charbon 2 (CAP 18)	63 000 m <sup>2</sup>	98 000 m <sup>2</sup>	1,56
ZAC Gare des Mines <sup>4</sup>	120 000 m <sup>2</sup>	150 000 m <sup>2</sup>	1,25
Ilot Fertile	12 800 m <sup>2</sup>	34 900 m <sup>2</sup>	2,73
ZAC Claude Bernard <sup>5</sup>	83 000 m <sup>2</sup>	103 000 m <sup>2</sup>	1,24
Entrepôt Macdonald	55 000 m <sup>2</sup>	165 000 m <sup>2</sup>	3
Ordener-Poissonniers <sup>6</sup>	37 000 m <sup>2</sup>	80 000 m <sup>2</sup>	2,16
<b>TOTAL</b>	<b>617 200 m<sup>2</sup></b>	<b>925 000 m<sup>2</sup></b>	<b>1,50</b>

### **Concernant les observations et questions sur les liaisons entre le projet et le 19<sup>e</sup> arrondissement**

#### Réponse de la Ville de Paris

La réalisation d'un franchissement des voies ferrées entre le 18<sup>e</sup> et le 19<sup>e</sup> arrondissement à la hauteur de l'opération Hébert n'a pas été retenu, au-delà des enjeux financiers d'un ouvrage de type passerelle ou passage inférieur, pour différentes raisons :

- La longueur de l'ouvrage, qui serait supérieure à 150 m, n'est pas propice à garantir tous les enjeux liés à la sécurité des personnes ;
- La topographie des lieux : le plateau ferroviaire est globalement de plain-pied avec la rue d'Aubervilliers et le terrain d'assiette de l'opération Hébert. Cette disposition n'est pas favorable à la fluidité et à l'attractivité du cheminement piéton car à chaque extrémité de l'ouvrage (que ce soit une passerelle ou un passage inférieur), il y aurait des escaliers doublés de rampes.  
Le gabarit libre au-dessus des voies ferrées pour une passerelle étant au minimum de 5 m, cela correspondrait à franchir une hauteur de 2 étages d'habitation ;
- L'occupation des terrains limitrophes du plateau ferroviaire, côté 19<sup>e</sup> arrondissement. « L'atterrissage » d'un ouvrage viendrait intercepter le bâtiment TAFANEL qui s'étend jusqu'à la rue Labois-Rouillon. A cet endroit, la topographie est très défavorable puisque les voies ferrées sont plus hautes que la rue de l'Evangile et la proximité du pont rail de la rue d'Aubervilliers (à moins de 150 m) réduit fortement l'intérêt d'un tel franchissement.

En revanche, la Ville de Paris veille à promouvoir au travers du PLU et des orientations d'aménagement et de programmation la création de continuité piétonne qui s'appuie sur les ouvrages existants de franchissement des voies ferrées et des voiries existantes par l'élargissement de trottoir et voirie. L'amélioration des ouvrages est recherchée au bénéfice des différents modes actifs.

Concernant le rétablissement d'une liaison entre la rue Cugnot et le pont Riquet, cette hypothèse est intéressante car elle permettrait de relier, entre autres, l'opération d'aménagement Hébert à la halle Pajol. A ce jour, une telle continuité entre la rue Cugnot jusqu'à la rue Riquet se heurte néanmoins à un problème de largeur disponible (la distance est très étroite entre les façades et la voies ferrées), de topographie pour monter sur le pont Riquet et de sécurité du public qui l'emprunte. Dans le cas d'évolutions foncières prises sur le domaine ferroviaire, cette liaison pourrait être envisagée. A titre conservatoire, le projet des espaces extérieurs de l'opération Hébert permet une telle évolution.

### **Concernant les observations et questions sur la surface d'espaces verts**

#### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

La végétalisation de l'espace urbain présente de nombreux avantages : en consommant du CO<sup>2</sup> et en dégageant de l'oxygène, les végétaux permettent de limiter la pollution de l'air ; en été, l'évapotranspiration des plantes rafraîchit l'air et permet de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain. Les arbres constituent par ailleurs un écran acoustique naturel et leur ombrage permet également de limiter le réchauffement en été. Enfin, la trame verte parisienne est le support de sa biodiversité.

<sup>4</sup> Surface du terrain hors parcelles déjà construites (cité Charles Hermite)

<sup>5</sup> Surface du terrain hors emprises d'infrastructures (boulevard périphérique, canal Saint-Denis)

<sup>6</sup> La surface bâtie inclut les surfaces de halles conservées.

C'est pour toutes ces raisons qu'Espaces Ferroviaires a souhaité que le quartier Hébert soit majoritairement végétalisé tant sur les espaces communs<sup>7</sup> que dans les lots privés, au sol ou en toiture – en pleine terre ou avec des épaisseurs de substrat suffisantes pour permettre le développement d'une véritable diversité végétale.

Le square de 4 000 m<sup>2</sup>, s'il est la seule obligation inscrite à l'OAP du PLU, n'est pas le seul espace vert du projet Hébert : comme présenté dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact du projet (pages 37-38), ce sont en effet environ 11 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts communs qui seront aménagés sur le site, sur une surface totale d'espaces communs de 19 000 m<sup>2</sup>.



*Schéma de repérage des futurs espaces verts publics du projet (Atelier Jacqueline Osty et Associés)  
En vert, les espaces communs végétalisés (11 000 m<sup>2</sup>), en noir, les espaces communs minéraux (8 000 m<sup>2</sup>)*

Ces espaces verts se décomposent en plusieurs ensembles accueillant des usages et ambiances végétales variées, telles que le square, fortement arboré et accueillant des plantations de milieu humide, pour proposer des espaces ombragés en été (4 000 m<sup>2</sup>), d'un jardin bordant les voies ferrées, fortement ensoleillé et plantée d'une végétation plus sèche (environ 3 000 m<sup>2</sup>), et de rues et mails fortement végétalisées, comme par exemple la traverse (végétalisée à 70 %), un espace piéton qui pourra accueillir des terrasses de cafés et restaurants.

<sup>7</sup> Le projet Hébert étant aménagé dans le cadre d'une procédure de lotissement, on appelle ici « espaces communs » les futurs espaces publics du quartier, destinés à être remis à la ville de Paris.



*Coupes sur les espaces communs du projet Hébert  
(Atelier Jacqueline Osty et Associés, OGI)*

En outre, le projet Hébert prévoit la plantation de plus de 300 arbres (sur les seuls espaces communs) dont 2/3 de haute tiges.

A cela s'ajoute la part d'espaces verts dans les espaces privés, qui sera au total d'un peu plus de 5 000 m<sup>2</sup> en pleine terre, auxquels s'ajouteront 11 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts en toitures végétalisées.

Le projet Hébert offre donc un total d'espaces verts en pleine terre de 16 000 m<sup>2</sup> pour environ 1 500 habitants (soit 10,6 m<sup>2</sup> d'espaces verts par habitants) et 27 000 m<sup>2</sup> d'espaces végétalisés (soit 18 m<sup>2</sup> / habitant), ce qui correspond à 50% de la surface du projet.

Cette végétation participera à l'identité du quartier, à son confort, et à son appropriation : elle sera le plus visible possible (*frontages* végétalisés en pieds d'immeubles, ouvertures et porches permettant de rendre les cœurs d'îlots plantés visibles depuis la rue, plantation des toitures les plus basses...) et les espaces réservés pour des jardins associatifs permettront aux habitants et usagers du quartier d'aller au contact de cette nature. Ces nombreux espaces plantés permettront par ailleurs d'ouvrir des corridors écologiques reliant les réservoirs de biodiversité existants et futurs (voir le paragraphe 3.1 ci-dessous).

Le projet Hébert répond aux orientations du SDRIF, qui demandent de tendre vers une surface de 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts publics par habitant. Il convient par ailleurs de rappeler que les préconisations de l'OMS, reprises dans le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile de France), s'entendent à l'échelle d'une commune, et non d'un quartier.

### **Concernant les observations et questions sur le rapport à la rue de l'Évangile**

#### Réponse de la Ville de Paris

L'amélioration de la sécurité et de l'agrément de la rue de l'Évangile passe par deux leviers concomitants et complémentaires :

- Le réaménagement de la rue de l'Évangile. À terme, elle sera élargie et recomposée avec un trottoir élargi avec le maintien d'un double sens bus. Les objectifs sont d'en faire une rue pacifiée et plantée des 2 côtés ;
- L'évolution des façades bâties et de l'occupation des rez-de-chaussée de cette rue grâce aux opérations d'aménagement et projets de constructions. Elle contribuera à transformer l'usage de l'espace public.

Ce réaménagement est prévu au terme des opérations Chapelle Charbon et Hébert, à un horizon de 6 ans environ. Dans le même temps, une réflexion va être engagée pour la rénovation de la zone d'activités CAP 18. Dans l'intervalle, des travaux de dévoiement des réseaux sont prévus pour l'implantation du CDGX (Charles de Gaulle Express).

## Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

### *Un nivellement plus doux*

Aujourd'hui, le site Hébert est une plateforme remblayée, calée sur l'altimétrie des voies ferrées et donc surélevée par rapport au quartier. Pour gérer cette différence d'altitude, un mur de soutènement continu en meulière borde la rue de l'Evangile sur sa longueur, empêchant de fait toute perméabilité visuelle et physique entre la rue et l'ancien terrain ferroviaire. Le projet propose de retravailler la topographie du site en s'appuyant sur la pente existante de la rue de l'Evangile et en venant y connecter, en pente douce, les différents espaces publics créés. Le mur sera démonté (et les meulières conservées pour d'autres usages) afin d'élargir le trottoir Nord de la rue de l'Evangile ; il sera remplacé par une alternance de façades avec leurs halls et de débouchés de voies apportant ouvertures et usages nouveaux.

### *Des perméabilités vers le quartier Hébert*

Un « effet tunnel » peut aujourd'hui être ressenti sur la rue de l'Evangile, avec le mur à l'est et la zone d'activités CAP 18, fermée le soir et grillagée, à l'ouest. Dans le projet, quatre grandes porosités piétonnes (accessibles également, pour certaines, aux véhicules) viendront ponctuer la rue de l'Evangile, l'animer et l'ouvrir vers les espaces publics du cœur de quartier :

1. La rue Hébert au sud-est complète le bouclage voiture et modes actifs autour de la place Hébert. Son croisement avec la rue de l'Evangile forme une petite placette constituée par le retrait de l'Ecole Maternelle, au Nord, et le plan coupé du bâtiment, au Sud-Est, destiné à recevoir en rez-de-chaussée, un commerce de proximité.
2. La traverse forme la porosité principale : elle constitue une véritable place piétonne qui crée un lien visuel et physique entre la rue de l'Evangile et le futur square très planté, dans la continuité de l'accès au Parc Chapelle Charbon.
3. Plus au nord, une rue apaisée puis une promenade piétonne offrent un accès rapide vers la promenade du rail.
4. En complément, entre les lots B, C et D deux failles plantées étirent la végétation du square jusqu'à la rue de l'Evangile y apportant de la lumière et des respirations.



*Plan et photo du site (Agence Claire Schorter, Atelier Jacqueline Osty et Associés)*

Ce maillage régulier de la rue de l'Evangile la rend moins « continue » sur sa longueur au profit de co-visibilités avec des espaces plantés et animés.

*Des programmations actives*

Aujourd'hui très circulée, la rue de l'Évangile est un axe structurant mais reste aussi une source de pollution et de nuisances sonores. De plus, les futurs bâtiments du quartier Hébert disposeront d'une façade nord sur cette rue. Les conditions ne sont donc pas réunies pour y implanter par exemple des terrasses de café ou un linéaire important de commerces. Cependant, différents lieux actifs (commerces, activités) seront visibles depuis la rue ou installés en angle avec celle-ci, en particulier dans les rez-de-chaussées des bâtiments aux croisements avec la rue Hébert et avec la traverse (avec, en complément, des prolongements extérieurs, type terrasses bien orientées, sur la traverse) :

- L'îlot hybride D (angle ouest Évangile/Traverse) constitue un bâtiment-pivot qui accueillera de l'enseignement et des programmes divers animés en RDC.
- L'îlot tertiaire J (angle est Évangile/Traverse) offrira quant à lui un socle transparent et animé permettant des vues vers le cœur d'îlot très boisé.

*Des accès & des logements*

L'adressage des différents lots qui borderont la voie se feront directement depuis la rue de l'Évangile, ce qui complètera l'animation (halls vitrés, porches) et la sécurisation (présence humaine) de cette rue, d'autant que la programmation mixte du quartier (50% logements / 50% activités) se retrouve le long de la rue de l'Évangile qui sera donc fréquentée à différentes heures de la semaine et du week-end, en journée et en soirée.

Les habitations dans les étages, leurs ouvertures et prolongements extérieurs viendront également créer de la vie sur la rue de l'Évangile.

*Un élargissement et des aménagements de la rue prévus par la Ville de Paris dans un deuxième temps*

Le traitement de la rue de l'Évangile est exclu du périmètre du permis d'aménager et relève des compétences de la Ville de Paris. Toutefois, conformément au PLU, le projet Hébert permet l'élargissement de 2 mètres du trottoir, ce qui facilitera les déambulations piétonnes. La voirie et son futur profil de 20 m permettront de faire mieux cohabiter les différents modes de déplacement.

**Concernant les observations et questions sur l'identité du projet**Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

La spécificité du futur quartier Hébert n'est pas tant dans sa programmation que dans son aménagement, notamment dans les formes de logements proposés et le traitement des espaces extérieurs, qui font l'objet d'une importante végétalisation.

Le projet n'a en effet pas été pensé pour être un lieu de destination marqué par une identité « thématique » telle que le sport ou la culture. L'objectif poursuivi par l'aménageur et l'équipe de maîtrise d'œuvre du projet est de concevoir un quartier qui s'intégrera aux quartiers voisins, qui ne constituera pas un quartier à part, une nouvelle « plaque urbaine » isolée du reste, mais plutôt une continuation de la ville mettant fin à l'enclavement actuel du site et des quartiers voisins.

Pour que cette « greffe urbaine » prenne, ce nouveau quartier apporte des aménités pour les habitants et usagers actuels du quartier, tels que les commerces et services de proximité et les espaces verts évoqués au paragraphe ci-dessus.

Si le futur quartier Hébert n'est pas un lieu de destination, il vient pour autant s'« accrocher » à l'existant en prolongeant la rue Cugnot, en offrant une façade urbaine à la rue de l'Évangile et en créant des vues vers l'intérieur du quartier et notamment le square central.

Le projet a été conçu pour créer un quartier parisien confortable, où il fait « bon vivre ». Cela passe notamment par une très forte végétalisation (voir le paragraphe ci-avant) et, plus généralement, par une haute qualité de vie et d'habiter pour les futurs habitants et usagers. Ces orientations ont mené à des parti pris favorisant le confort et l'animation sociale, avec notamment la création de micro-lieux agréables et facilement appropriables (espaces verts pouvant accueillir de nombreux usages, placettes pouvant accueillir des terrasses de café, etc.) ou encore la proposition de formes de logements atypiques proposant une grande variété de modes d'habiter (voir le paragraphe ci-après). Ici encore, il ne s'agit pas d'une recherche expresse de radicalité des formes urbaines et bâties proposées, mais plutôt d'une réinvention de modèles existants qui ont fait leurs preuves (le passage faubourien, l'immeuble sur rue avec porche, l'émergence offrant des vues sur le square ou le faisceau ferré), qui ont été adaptés au site et aux nouveaux enjeux du changement climatique.

Cette volonté de faire du projet Hébert un quartier à haute qualité de vie se poursuit désormais dans la conduite par Espaces Ferroviaires d'une démarche d'évaluation d'impact santé (EIS), lancée à la suite de la sélection du projet dans le cadre du 2<sup>e</sup> Appel à Manifestation d'Intérêt Santé, Environnement et Aménagement Durable (AMI SEAD 2) porté par l'ARS Ile de France et l'ADEME Ile de France. Cette démarche permettra d'analyser le projet Hébert sous l'angle de la santé, au sens large du

terme, afin d'identifier des pistes d'amélioration visant à optimiser les impacts positifs et réduire les impacts négatifs du projet sur la santé de ses futurs usagers et des populations riveraines, en particulier les populations les plus vulnérables.

**Concernant les observations et questions sur la prise en compte des prescriptions des documents de planification**

Réponse de la Ville de Paris

Au regard du PLU, le projet d'aménagement Hébert est en zone UG (Urbaine Générale) et il est identifié dans les orientations d'aménagement et de programmation du PLU.

Il respecte les mentions indiquées en matière de continuités paysagères et piétonnes et les orientations d'aménagement et de programmation en faveur de la cohérence écologique avec l'objectif de relier les espaces verts et de loisirs et de diffuser la biodiversité.

Il rejoint les objectifs du PDU qui vise à encourager les modes actifs (marche, vélo), les circulations douces et l'amélioration des liaisons piétonnes (élargissement rue de l'Evangile ; quartier apaisé) et la diminution de la place de la voiture en ville avec la réduction du nombre de places de stationnement. Au regard des transports en commun, le secteur Hébert sera situé à 650 m environ de la gare Rosa Parks (RER E et T3b), réseau qui présente des réserves de capacité, au travers d'un mail piétonnier de l'opération îlot Fertile (opération en cours de démarrage de chantier réalisée par Linkcity sur le secteur Eole Evangile). Cette distance est praticable à pieds, en vélo ou autre engin de déplacement individuel dans un corridor vert.

**Concernant les observations et questions sur la forme urbaine du projet**

Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

*S'insérer dans des tissus hétéroclites*

Le site Hébert se trouve à l'interface de tissus urbains hérités de différentes époques : tissu faubourien autour de la place Hébert, plus récent avec la ZAC de l'Evangile organisée autour du square Rachmaninov, ou encore en mutation avec des opérations récentes ou à venir à proximité de la gare Rosa Parks. Les formes bâties du projet viennent chercher un ancrage au plus près des tissus urbains voisins tout en s'attachant à souligner les grandes figures paysagères et d'espace public qui structureront le quartier à terme.

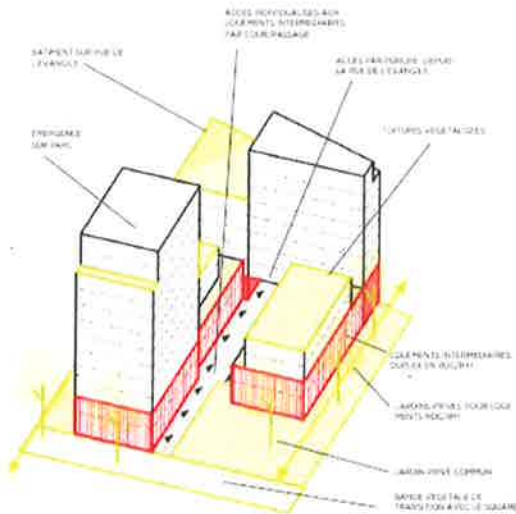
*Proposer une urbanité variée*

Une des ambitions du projet est de réussir à proposer, dans un quartier dense car central et bien desservi, une diversité des modes d'habiter indissociable d'une urbanité riche. Pour cela, la plupart des îlots proposent des assemblages entre différents programmes et/ou entre différents types de bâtiments :

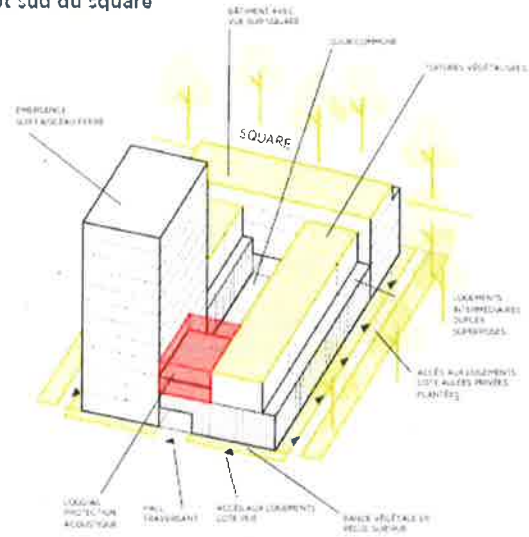
- émergences fines et hautes pour tirer profit des vues lointaines et dégagées vers le square et le paysage ferroviaire ;
- bâtiments bas offrant des logements en duplex avec jardins, terrasses ;
- immeubles collectifs entre rue et cœur d'îlot.

Une attention spécifique est portée aux usages des rez-de-ville, en particulier lorsqu'il s'agit d'habitations avec un travail de nivellement et de mise à distance végétale.

**Ilot nord du square**



**Ilot sud du square**



*Axonométries et images de références (Agence Claire Schorter)*

**Réinterpréter le tissu faubourien**

A chaque contexte répondent des organisations urbaines différentes pour les logements :

- Dans les îlots Hébert au sud, des bâtis viennent assurer la suture avec le collège. Les formes urbaines proposées reprennent un vocabulaire d'îlot qui fait écho au tissu faubourien alentour.
- Depuis la rue de l'Evangile, la desserte des îlots en forme de U emprunte une cour/passage accessible depuis un porche. Ces typologies regroupées autour d'une cour permet d'envisager différents usages des rez-de-chaussée : logements, artisanats, ateliers d'artistes, petits bureaux, locaux communs etc. La différence de niveau entre le sol de la rue de l'Evangile et le sol de l'îlot, plus haut, est mise à profit pour surélever les logements du RDC et leur permettre de disposer de jardins privatifs à distance de la voie publique. Ces formes sont inspirées du vocabulaire traditionnel de la cour/passage parisien.
- Coté faisceau ferré, les U se referment pour garantir une cour commune au calme vers laquelle s'orienteront préférentiellement les pièces de nuit ainsi préservées acoustiquement du bruit des trains. Les accès s'inversent pour animer de grandes traversées plantées, gages de perméabilité du tissu et de présence humaine entre le square et la promenade du faisceau.

Cette réinterprétation de formes urbaines se fait tout en mélangeant différentes typologies, du petit et du grand.

**Concernant les observations et questions sur l'insertion du projet dans son environnement**

Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

En complément des vues « avant / après » depuis la rue de l'Evangile et la rue Cugnot, insérées dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact du projet Hébert (pages 31 à 33), sont présentées ci-après des vues « avant-après » du projet :

- depuis la rue d'Aubervilliers (vue d'un immeuble permettant de voir au-dessus des nouveaux entrepôts Tafanel),
- depuis le pont Riquet.



*Nota : Les volumes dessinés en blanc sur les vues « après » représentent des gabarits, les volumes maximums des futures constructions.*



*Vues avant/après depuis les premiers étages de Métropole 19, au 134, rue d'Aubervilliers  
(Agence Claire Schorter)*



*Vues avant/après depuis le pont Riquet (Agence Claire Schorter)*

### **Concernant les observations et questions sur l'atteinte des objectifs du projet**

#### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Le Maître d'ouvrage dispose de plusieurs outils pour s'assurer de la réalisation des objectifs qualitatifs déclinés dans le plan guide (en plus des différents outils réglementaires comme le Plan Local d'urbanisme, le plan Climat de la ville de Paris...).

Tout d'abord, l'urbaniste de l'opération (équipe de maîtrise d'œuvre urbaine composée de l'agence Claire Schorter, l'atelier Jacqueline Osty et Associés, Elioth et OGI) conserve une mission de suivi et de conseil tout au long de la réalisation du projet. Un contrat de 5 ans reconductible a été passé avec cette équipe. Il comprend notamment le suivi des opérations immobilières.

Cette mission donne notamment lieu à l'établissement d'un cahier de recommandations urbaines, architecturales, paysagères et environnementales (CRAUPE). Ce document, en cours de validation, sera prochainement présenté aux habitants dans le cadre du dialogue citoyen. Il a vocation à décliner plus précisément les objectifs du projet, de manière à les transmettre aux futurs constructeurs.

De même, l'équipe de conception urbaine établit des fiches de lot qui deviennent le cadre contractuel entre l'aménageur et le constructeur du lot concerné. Ces fiches de lot s'appuient sur le CRAUPE, et précisent les orientations spécifiques du lot. Lors de la contractualisation entre l'aménageur et le constructeur, le respect des ambitions fixées par le CRAUPE et la fiche de lot est associé à la mise en œuvre d'un « séquestre environnemental » qui constitue pour le constructeur une incitation financière au respect de ses engagements.

L'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine assistera l'aménageur et les constructeurs des futurs lots dans le choix et la mise au point des projets architecturaux, afin de faire bénéficier aux architectes des futures constructions de l'intelligence du projet issue du travail sur le plan guide et le CRAUPE, et de s'assurer de la bonne cohérence entre les différents projets immobiliers.

Le Maître d'ouvrage sera bien sûr accompagné de la Ville dans le choix des projets de constructions. Une représentation de la société civile y compris les habitants, dont les modalités de participations restent à définir, participera également aux choix des maîtres d'œuvre (architectes).

Un système de management environnemental du projet (SME), identifiant des indicateurs de suivi, permettra de juger de la performance des projets au regard des objectifs fixés dans le CRAUPE et dans la fiche de lot. La mise en œuvre de ce SME s'inscrit dans le cadre d'une démarche plus générale au sein d'Espaces Ferroviaires, laquelle fait l'objet d'une certification ISO 14001 sur ses activités de Maîtrise d'Ouvrage en aménagement et en promotion immobilière.

Dans la continuité de cet engagement, Espaces Ferroviaires a également engagé le projet Hébert dans la démarche ÉcoQuartier portée par le Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales.

Enfin, la concertation se déroulera tout au long du projet au travers du dialogue citoyen et sera l'occasion de confronter le projet en cours de réalisation aux regards des futurs usagers et de continuer de le faire évoluer en tant que de besoin.

#### Réponse de la Ville de Paris

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation identifiées dans l'étude d'impact environnemental seront rappelées dans l'arrêté municipal autorisant le permis d'aménager. Ces mesures sont localisées et font l'objet d'une estimation de leur coût et d'un calendrier de mise en place et de suivi. Espaces Ferroviaires fera un retour régulier sur ces mesures (avancement, résultats obtenus, mesures correctives proposées) auprès des services de la Ville.

## APPRECIATION DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR SUR LE THEME 2

Le Commissaire-enquêteur rappelle que plusieurs personnes ont formulé un avis globalement positif sur le projet Hébert. Il estime que les réponses apportées par le maître d'ouvrage et la ville de Paris aux observations et interrogations formulées par le public sont pertinentes au regard du contexte et justifiées par rapport aux caractéristiques du site.

Le Commissaire-enquêteur relève que le projet Hébert est un projet relativement dense comparé aux autres projets listés par le maître d'ouvrage (opérations immobilières exclues). Néanmoins, sa localisation en frange du faisceau ferré de la gare de l'Est et le parti pris urbain retenu seront de nature à atténuer cette perception de densité.

Concernant l'ambition du projet, le Commissaire-enquêteur note que le maître d'ouvrage entend mettre en œuvre un panel d'outils pour atteindre les objectifs fixés (CPAUE, fiches de lot, contractualisation, sanctions financières, système de management environnemental).

**THEME 3**

\*\*\*

**INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET****ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES**

Bien que l'objet de l'enquête publique porte sur les incidences environnementales du projet et les mesures retenues par le maître d'ouvrage pour les éviter, les réduire ou les compenser, aucune observation ne porte spécifiquement sur ce thème, à l'exception d'une remarque de l'ASA-PNE dans sa contribution (obs. n°RE/15), « décrit comme s'inscrivant dans une trame verte et des couloirs de biodiversité vers les réservoirs de biodiversité existants, Hébert doit se préserver de devenir un maillon faible de cet axe ».

**QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Comment se déroulera le suivi des actions relatives aux impacts liés à la faune et la flore, attendu par la Ville de Paris (Conseil de Paris de juin 2019) ?

Concernant le remploi des matériaux de démolition et outre les actions décrites dans le mémoire en réponse à la MRAe, des actions visant à la mise en relation des acteurs de la filière seront-elles engagées, dans une démarche d'économie circulaire ?

**REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE ET DE LA VILLE DE PARIS SUR LE THEME 3*****Concernant les observations et questions sur les impacts sur la faune et la flore***Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Conformément à ses engagements présentés dans l'étude d'impact du projet Hébert, Espaces Ferroviaires a désigné le bureau d'études en écologie OGE pour assurer le suivi écologique du projet Hébert.

Tout au long de la réalisation du projet, un écologue assistera Espaces Ferroviaires et son équipe de maîtrise d'œuvre pour s'assurer que la conception du projet (espaces communs et constructions) ait un impact le plus positif possible sur la diversité de la faune et de la flore présents sur le site. Ses premières préconisations, visant à proposer des habitats adaptés à la faune locale et à optimiser leur connexion aux habitats existants et futurs (faisceau ferré, futur parc Chapelle Charbon), ont d'ores et déjà été prises en compte dans la conception du projet d'espaces communs, comme présenté en pages 39 à 41 du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact du projet Hébert. Elles permettront notamment aux espaces verts du projet Hébert de servir de corridor écologique entre les réservoirs de biodiversités existants (faisceau ferré) et projetés (futur parc Chapelle Charbon) à proximité.

Par ailleurs, les espaces verts du projet Hébert étant destinés à entrer dans le domaine public de la ville de Paris, ils ont été conçus de manière à répondre aux exigences techniques de la Ville et tout particulièrement aux objectifs que celle-ci s'est donnée en termes de biodiversité. Ce travail a notamment mené au choix de solutions durables, avec des végétaux robustes et peu exigeants en entretien, afin d'assurer la pérennité de cette fonction écologique.

OGE assurera également un suivi de la faune et la flore présentes sur site, et notamment celui des espèces exotiques envahissantes (EEE), un sujet particulièrement important sur ce site comme sur de nombreux anciens sites ferroviaires et industriels. Les actions préconisées par OGE ont d'ailleurs déjà mené à une première campagne d'arrachage de plantes invasives préalablement au démarrage des travaux de démolition.

Ce suivi écologique du projet Hébert permettra de mesurer la réalisation des actions prévues dans l'étude d'impact du projet Hébert, de suivre l'efficacité de leur impact sur la faune et la flore et, le cas échéant, de proposer des mesures correctives au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Réponse de la Ville de Paris

La réponse à cette question est apportée dans le paragraphe ci-dessus, qui porte sur les actions que le maître d'ouvrage entend mettre en œuvre pour atteindre les objectifs du projet et les faire respecter.

**Concernant les observations et questions sur l'économie circulaire**Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Dès la préparation du chantier de démolition de la première phase du projet Hébert, Espaces Ferroviaires a désigné un groupement de prestataires spécialistes de l'économie circulaire, composé d'Up-cyclea et Néo-Eco, pour réaliser un audit des ressources présentes sur le site.

Cet audit a permis d'identifier les matériaux pouvant faire l'objet d'un recyclage sur site :

- Environ 8 000 tonnes de béton seront concassées sur site et réemployées en structure de chaussée sur le projet Hébert ;
- Des pavés et du ballast seront stockés sur site pour réemploi dans l'aménagement des espaces communs du lotissement.

Le recyclage et réemploi de ces matériaux directement sur site permet d'éviter autant de rotations de camions qui auraient dû les évacuer et apporter les matériaux dont ils prendront la place dans le projet, réduisant ainsi l'impact carbone du projet ainsi que les nuisances causées par le chantier (bruit, congestion routière...).

Up-cyclea et Néo-Eco ont également pour mission de conseiller Espaces Ferroviaires, Artelia (Maître d'œuvre démolition) et PREMYS (entreprise de démolition) afin d'optimiser la valorisation des autres ressources qui ne peuvent pas faire l'objet d'un réemploi sur site, tels que l'acier et les poutres en bois, en les mettant notamment en relation avec des acteurs de la filière de l'économie circulaire ou des utilisateurs finaux à la recherche de ces matériaux.

Up-cyclea et Néo-Eco accompagneront Espaces Ferroviaires dans sa démarche d'économie circulaire tout au long du projet Hébert. D'autres matériaux, tels que les pierres en meulière du mur de soutènement situé le long de la rue de l'Evangile, ont déjà été identifiés comme pouvant être réemployés sur site. Ils aideront plus généralement Espaces Ferroviaires à participer à la consolidation de la filière de l'économie circulaire francilienne.

**APPRECIATION DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR SUR LE THEME 3**

Le Commissaire-enquêteur regrette que le sujet des incidences environnementales du projet n'ait suscité qu'une seule observation de la part du public, alors que la protection de l'environnement et la santé des personnes sont des enjeux majeurs.

Le Commissaire-enquêteur note que la maîtrise d'ouvrage et la ville de Paris ont apporté des réponses complémentaires satisfaisantes.

## THEME 4

## INCIDENCES SOCIO-ECONOMIQUES DU PROJET

## ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

Plusieurs observations portent sur les **incidences sociales du projet**. Pour M. ZEGANADIN, obs. n°RE/22, « le projet Hébert doit pouvoir s'inscrire dans un objectif d'insertion sociale, en favorisant la formation et l'accès à l'emploi des populations locales, et non pas seulement des populations extérieures au quartier ».

M. ALLIBERT, obs. n°RE/16, considère qu'« avec 40% de logements destinés hors du parc social, ce projet favorisera l'arrivée d'une nouvelle population et facilitera le travail que nous menons [ENS] quotidiennement sur la mixité sociale et le développement du mieux vivre ensemble ». M. RELIQUET, obs. n°RE/17, pense que ce projet « va dynamiser le quartier. Le caractère social et culturel du projet est particulièrement apprécié ».

De nombreuses personnes s'inquiètent sur les **conséquences du projet sur la fréquentation des transports en communs**, jugés saturés et la circulation automobile considérée comme difficile.

Pour M. ESSEVAZ-ROULET, obs. RE/5, « Il est irresponsable de ne pas anticiper le nécessaire développement de la mobilité pour un site autant enclavé. L'enquête doit ainsi imposer à la mairie et aux autres autorités compétentes une réflexion sur les moyens de désenclaver la zone Hébert du point de vue des mobilités. La faisabilité de l'augmentation des fréquences de bus doit être réévaluée au regard des congestions existantes sur les lignes concernées. L'offre Vélib' doit être très fortement renforcée. Le rétablissement du passage de la rue Cugnot vers le pont Riquet doit être envisagé. D'autres solutions doivent être également analysées comme la création d'une passerelle vers le 19e, le prolongement d'une ligne de tramway par exemple jusqu'à la place Hébert, etc. En l'absence de tels engagements, nous suggérons au commissaire enquêteur d'émettre de sérieuses réserves pour ne pas risquer que la zone Hébert ne devienne un îlot isolé et enclavé, fuit par ses habitants et occupants, faute de moyens d'accès décents, faisant le terreau d'un nouveau foyer d'insécurité ».

M. PIERRARD, obs. n°RE/27, souhaite également que les difficultés de circulation soient mieux anticipées.

L'association ASA-PNE conteste le caractère aisément accessible du projet Hébert. Selon elle, « il est primordial que les résidents et les personnes extérieures au site (...) ne doivent pas se retrouver dans un contexte de contrainte et de difficulté d'accès au site ».

Pour M. ALLENBACH, obs. n°RE/20, « l'accueil sur le site Hébert de près de 5 000 personnes (...) génère un volume nouveau inexistant par le passé et des flux supplémentaires. Il ne peut donc pas être considéré comme neutre par rapport aux infrastructures existantes. Le projet semble considérer que par sa situation à dix minutes des infrastructures de transport, il n'y a pas lieu d'imaginer des aménagements particuliers ». M. ZEGANADIN, obs. n° RE/22 suggère, quant à lui, « que les questions de commodité d'accès et des aménagements éventuels soient plus approfondis ».

Des inquiétudes portent sur le **risque d'insécurité** au sein du futur quartier. M. JOHANN, obs. n°RE/3, s'inquiète que le square soit « une source de confinement pour des trafics en tout genre ». Il pose les questions suivantes : « Ne craignez-vous pas en créant un square en enclos interne, de créer les conditions d'un enclavement et d'une zone de non-droit ? Ne faudrait-il pas l'ouvrir plus sur la rue ? »

M. ZEGANADIN, obs. n°RE/22, estime que « la vigilance devra être de mise sur la sécurisation, le gardiennage et l'entretien approprié des espaces verts mais aussi des espaces de circulation ».

M. GAUTIER, obs. n°RE/14, espère « que le bien être des élèves sera totalement garanti, pendant et après les travaux et que l'intimité des enfants sera totalement préservée ».

Enfin, une personne anonyme (obs. n°RE/1) s'interroge sur le niveau des **nuisances sonores** : « Bonne idée à condition que [le projet] ne soit pas synonyme de bruit pour les personnes habitant à proximité ».

## QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Quelles actions le maître d'ouvrage prévoit en faveur de l'usage de mobilités individuelles douces et de la réduction des mobilités, afin de limiter le recours aux transports en commun ?

Quelles actions préventives et correctives le maître d'ouvrage entend mettre en œuvre pour réduire le risque d'insécurité dans la promenade plantée qui longe les voies ferrées ?

## REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE ET DE LA VILLE DE PARIS SUR LE THEME 4

### **Concernant les observations et questions sur les incidences sociales du projet**

#### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Comme évoqué précédemment, Espaces Ferroviaires, en concertation avec la Ville de Paris, a programmé sur le site Hébert des locaux d'activités et de logistique urbaine permettant de diversifier le type d'emplois proposés sur le site. Ces locaux dits de « Fabrique de Ville » pourront accueillir des petites et moyennes activités artisanales et industrielles.

Enfin, Espaces Ferroviaires s'engage à favoriser l'emploi pour les populations locales en insertion sociale, notamment pour les demandeurs d'emploi de longue durée, les demandeurs d'emploi de bas niveau de qualification, les allocataires de minima sociaux, les personnes reconnues travailleurs handicapés, les jeunes sortis sans qualification à l'issue de leur scolarité ou sans expérience professionnelle ainsi que les personnes relevant d'un dispositif d'insertion par l'activité économique et dont l'éloignement à l'emploi a été validé par Pôle Emploi.

A ce titre, Espaces Ferroviaires s'engage à insérer dans les marchés de travaux qu'il conclura avec ses entreprises, des obligations d'employer des personnes en insertion, à hauteur de 5 % minimum des heures travaillées pour l'ensemble du chantier. Cette obligation sera également imposée aux opérateurs qui se verront confier la construction des immeubles du projet.

### **Concernant les observations et questions sur les transports en commun et l'accessibilité du site**

#### Réponse de la Ville de Paris

Le projet s'inscrit dans la politique de déplacement urbain du Grand Paris.

L'augmentation de la population est compatible avec l'offre actuelle de transports en commun et particulièrement sur la gare Rosa Parks (RER E et T3b).

L'arrivée du T8 à Rosa Parks améliorera l'offre de transport en commun. Concernant ce projet, la concertation du public qui s'est tenue du 9 Septembre au 26 Octobre 2019, a suggéré que l'arrivée du terminus du T8 à Rosa Parks puisse évoluer sur la rue d'Aubervilliers tout à proximité de l'opération Hébert. Ces sujets pourront encore être débattus.

Un renforcement de la fréquence des bus pourrait être envisagé en lien avec Ile-de-France Mobilités.

La politique en faveur d'une limitation des déplacements en automobile se poursuit et porte ses fruits.

#### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Le projet Hébert se trouve à proximité des transports en communs suivants <sup>8</sup> :

- RER E : Gare Rosa Parks, à 650 m du projet aujourd'hui, et 600 m une fois que la livraison du projet de l'Ilot Fertile permettra un accès plus direct ;
- Métro ligne 12 : Stations Marx Dormoy, à 700 m, et Porte de la Chapelle, à 880 m du projet ;
- Tramway T3b : Station Rosa Parks, à 800 m du projet aujourd'hui, et 650 m une fois que la livraison du projet de l'Ilot Fertile permettra un accès plus direct ;
- Bus 60 et 35 qui passent sur la rue de l'Évangile et longent le site.

Les déplacements générés par le projet Hébert en heure de pointe sont essentiellement dus aux programmes de bureaux, situé au nord du site ; il est donc attendu qu'une part importante des personnes travaillant dans ces programmes utilisent le RER E. A l'horizon de livraison des premiers programmes du projet Hébert, en 2024, le projet EOLE sera achevé. Ce projet prévoit notamment :

- L'extension du RER E à Mantes-La-Jolie, en passant notamment par La Défense ;
- La mise en œuvre sur le tronçon parisien du système d'exploitation NExTEO, qui permettra de faire passer la vitesse de circulation des trains en souterrain de 80 km/h à 120 km/h et d'augmenter leur fréquence en heure de pointe de 16 trains par heure à 22 trains par heure, soit plus d'un train toutes les 3 minutes.

<sup>8</sup> Les mesures correspondent à la distance à pied entre l'angle de la future « traverse » du projet Hébert, face à la rue Moussorgski, et la rue de l'Évangile.



Cette ligne de transport performante, qui permet de relier rapidement des nœuds de transports en commun majeurs comme les gares du Nord et Saint-Lazare, permettra donc d'assurer une bonne desserte du projet. L'aménagement du projet Hébert permettra un accès plus direct et confortable à la gare Rosa Parks depuis les abords de la rue Cugnot, et de rendre la rue de l'Évangile plus agréable (voir le paragraphe 2.4 ci-dessus).

Par ailleurs, comme évoqué ci-après, des mesures ont été prises pour encourager l'emploi de modes doux et actifs, et des emplacements sont disponibles dans le projet pour accueillir, par exemple, une station Vélib'.

Enfin, il convient de rappeler qu'à l'échelle de l'agglomération parisienne, la construction de nouveaux logements, bureaux et locaux d'activités dans la ville de Paris permet de participer à la lutte contre l'étalement urbain et à la congestion automobile qu'elle entraîne en réduisant notamment la longueur des trajets domicile-travail.

### **Concernant les observations et questions sur l'usage de mobilités individuelles douces et réduction des mobilités**

#### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Le projet Hébert a été conçu pour privilégier l'usage des modes doux et actifs, tels que la marche et le vélo, en proposant des itinéraires confortables (itinéraires directs et nombreux, faibles pentes, matériaux de sols adaptés...), en limitant les vitesses des véhicules motorisés (30 km/h sur la rue Hébert, 20 km/h sur les rues apaisées et la promenade).

Les nouvelles constructions, logements comme bureaux, disposeront de locaux vélos spacieux et fonctionnels, encourageant l'usage de ce mode de déplacement.



*Eden bio, Edouard François, Paris*  
Local vélo et mail boîte aux lettres avec éclairage naturel



*Local vélo avec bonne qualité d'éclairage naturel*  
DLW architectes, Nantes.

Les espaces communs du projet Hébert seront également équipés en arceaux vélos, et des espaces ont été réservés, en particulier sur la rue Hébert, pour pouvoir accueillir une station de vélos en libre-service (Vélib').

Par ailleurs, bien que certaines lignes de transports en commun parisiens soient aujourd'hui fortement sollicitées, en particulier en heures de pointe, celles-ci restent un mode de transport durable et efficace. En particulier, comme évoqué dans le paragraphe ci-dessus, le RER E, dont la fréquence et la vitesse vont être augmentées par le projet Eole, permettront une desserte efficace du quartier Hébert et notamment des programmes de bureau situés au nord du projet, qui constituent le principal générateur de déplacement du projet en heure de pointe.

## Concernant les observations et questions sur les enjeux de sécurité

### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Pour ce qui concerne la sécurisation du quartier, il convient de rappeler que le projet Hébert, comme tous les projets de plus de 70 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, a fait l'objet d'une Etude de Sûreté et de Sécurité Publique (ESSP). Cette étude, réalisée par un expert en sécurité et sûreté urbaine, le cabinet CRONOS Conseil, a donné lieu à des préconisations qui ont pu être prises en compte dans le projet. Elle a fait l'objet d'un avis favorable par les services de police.

Cette étude, conduite en parallèle de la conception du projet urbain, a permis la prise en compte des enjeux de sécurité et de sûreté. Sont présentés plus précisément ci-après les deux espaces ayant fait l'objet d'observations du public et/ou de questions du Commissaire Enquêteur, à savoir le square et le jardin bordant les voies ferrées.

#### A) Le square

Différents scénarios. Lors des études du plan guide, trois scénarios contrastés de trame urbaine ont été proposés avec, chaque fois, une implantation très différente du square :

- square en agrafe entre la rue de l'Evangile et le faisceau ferré,
- square imbriqué s'immiscant entre les futurs logements,
- ou square « plus classique » de quartier en réseau avec les espaces verts alentours.

C'est le troisième scénario qui a finalement été retenue après concertation avec les habitants et les services de la Ville et prise en compte de l'analyse menée par CRONOS Conseil dans le cadre de l'étude de sécurité et de sûreté publique (ESSP). Les services de la Ville ont apprécié cette hypothèse qui s'adapte mieux aux contraintes de gestion d'un square et aux contraintes réglementaires issues de l'application du PLU.



### *Les trois scénarios d'espaces verts (Agence Claire Schorter, Atelier Jacqueline Osty et Associés)*

Un espace à l'abri mais bien relié. La position du square répond également à certaines spécificités, parfois contradictoires, du contexte :

- la rue de l'Evangile et le faisceau ferré constituent des axes bruyants desquels il faut pouvoir se protéger,
- l'ouverture sur les rails au sud-est permet un apport de soleil important, mais expose aussi le site au couloir de vent formé par le faisceau.

Le choix collectif a alors été de placer le square au cœur du nouveau quartier, en retrait des nuisances directes, de manière à favoriser le confort dans l'espaces public.

Le square pourra ainsi être facilement pratiqué, notamment par les familles et les enfants : il sera protégé des vents froids, des bruits, de la pollution et bien ombragé en été. Le square n'est cependant pas enclavé, car ce choix n'a pas été détaché d'une réflexion à plus large échelle. Ses accès principaux sont placés sur une rue circulée (la rue Hébert) et sur une liaison piétonne qui le relie au futur Parc Chapelle Charbon (la grande traverse). De plus, ces entrées ont été placées et les aménagements réalisés de façon à ménager des vues perspectives depuis la rue de l'Evangile et la rue Cugnot. Sur les abords du square s'installeront des RDC actifs en co-visibilité les uns des autres.

Cette implantation du square en cœur de quartier permet aussi de fédérer l'ensemble des programmes du quartier : logements, bureaux, enseignement, commerces et locaux associatifs autour d'un espace public qui les relie.

Deux espaces plantés contrastés qui dialoguent. Si l'option d'un square donnant directement sur les voies ferrées a été rapidement écartée au cours du processus collectif d'arbitrage du projet, la promenade qui longe le faisceau constitue un espace planté et praticable privilégié : il donne accès à des vues sur le ciel et à une étendue très ouverte, ce qui est rare à Paris. Le projet propose d'y implanter le jardin du rail, un second espace planté très ensoleillé et plus sec qui se distingue du square, espace frais, très arboré donc bien ombragé, véritable îlot de fraîcheur.

Autour du square, le parti pris paysagé est de poursuivre la canopée à travers les îlots privés. En s'immisçant entre les bâtis, elle signale la présence du square jusqu'à la rue Evangile et au faisceau ferré.

Le square n'est donc pas véritablement contenu dans ses limites propres, puisque la végétation s'étend dans la moitié des espaces publics du quartier et sur une surface importante des lots privés.



*Vue axonométrique et perspective  
(Agence Claire Schorter, Atelier Jacqueline Osty et Associés, François Marcuz)*

#### B) Le jardin bordant les voies ferrées

Le jardin du rail, un espace privilégié. Le jardin du rail doit tirer parti des emprises ferroviaires présentes sur la façade sud-est du quartier. Il s'agit de mettre en valeur la générosité de ce « vide » et d'y développer des continuités végétales comme sur les berges d'un fleuve. La crainte des habitants du 18<sup>e</sup> arrondissement est cependant que ce lieu soit propice à des occupations et usages non souhaités. Il est en effet important d'assurer une forme de sécurité passive dans cet espace particulier.

Voir et être vu. L'aménagement qui longe le faisceau ferré est organisé en deux espaces. Le premier est une voie partagée et circulée par tous, véhicules, cyclistes et piétons, donnant facilement accès aux équipes de sûreté.

A cette circulation est associé un espace paysagé. La délimitation entre les deux est matérialisée par une margelle de 40 cm de haut. Ces deux espaces sont donc en parfaite continuité visuelle. Les végétaux ont été choisis et disposés de manière à ne pas créer de cachette possible et à magnifier l'ouverture sur le paysage.

L'éclairage public suit cette double structure :

- Le premier ensemble produit un éclairage confortable et uniforme correspondant à la voirie circulée. Ses appareils sont positionnés de manière à être hors d'atteinte d'éventuelles dégradations.
- Le second assure un éclairage paysagé afin de créer une ambiance lumineuse confortable et d'éviter les zones d'ombres.

La multiplication des accès pour une rue habitée. Cette promenade du rail permettra de relier à long terme la Halle Pajol au sud à la gare Rosa Parks, et ce en déambulant loin des voitures. Aujourd'hui, les deux extrémités sont sans issue mais rassemblent différents usages : des jardins partagés et éducatifs au sud comme au nord permettent aux jardiniers amateurs de fréquenter la promenade du faisceau et de la faire vivre. Des grilles permettent de fermer ces emprises en impasse hors des horaires d'ouverture.

Les trois îlots de logements qui donnent sur le faisceau ferré sont organisés de manière à démultiplier les accès depuis la promenade du rail pour entretenir une présence habitante dans ce secteur, garante d'une bonne sécurité passive.

Ces îlots sont séparés/reliés par deux allées plantées qui séquentent la promenade et le long desquelles s'implantent des accès individualisés aux logements des étages inférieurs (duplex superposés). Leurs prolongements extérieurs (front-gardens ou terrasses) garantissent une animation quotidienne et une perméabilité visuelle du tissu urbain jusqu'au faisceau.

Les halls des 4 émergences de logements face au rail sont accessibles depuis la promenade du faisceau, vers laquelle ils sont orientés. Chaque émergence rassemble une trentaine de familles qui fréquenteront quotidiennement cet espace.

Les prescriptions sur le bâti sont claires. Les façades et entrées coté faisceau sont traitées comme principales et non comme un arrière.



*Plan et perspective (flèches blanches : accès des halls, flèches noirs : entrées individuelles)  
(Agence Claire Schorter, Atelier Jacqueline Osty et Associés, François Marcuz)*

**Concernant les observations et questions sur les nuisances sonores**

Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Espaces Ferroviaires a missionné le bureau d'études Acoustb pour réaliser des études acoustiques visant à étudier l'évolution de l'environnement sonore du site Hébert à l'horizon de livraison du projet.

Ces études concluent que la seule source de bruit supplémentaire liée au projet Hébert est la hausse de circulation sur la rue de l'Evangile, qui entraîne une hausse non significative du niveau sonore sur la partie de cette rue se trouvant au nord du carrefour Tristan Tzara, en période nocturne.

**APPRECIATION DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR SUR LE THEME 4**

Le Commissaire-enquêteur relève les engagements d'Espaces Ferroviaires en matière d'insertion de la population locale. Il conviendra que cela soit réellement suivi d'effets.

Concernant les observations légitimes du public sur la saturation des transports en commun et l'insécurité du quartier, les réponses apportées par la Ville de Paris et Espaces Ferroviaires démontrent la prise en compte de ces sujets dans la conception du projet Hébert. Néanmoins, le Commissaire-enquêteur estime que cela ne sera pas suffisant, ces problèmes, réels et sérieux, impliquant des actions des pouvoirs publics, à une autre échelle que celle du projet Hébert.

**THEME 5**

---

**INCIDENCES DU PROJET DURANT LA PHASE TRAVAUX****ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES**

Aucune observation n'a été clairement émise sur ce thème.

Néanmoins, des personnes ont exprimées des inquiétudes sur les nuisances sonores du projet, la sécurité des piétons et plus particulièrement des enfants. Les conséquences du projet sur la circulation de la rue de l'Évangile sont également un point sensible. L'ASA-PNE pense que le démarrage des travaux sur Hébert et Chapelle Charbon à proximité, « vont se rencontrer sur une voie unique les camions, les bus, les circulations douces et les véhicules légers, 2 roues motorisés, utilitaires et véhicules d'urgence ».

Ces inquiétudes peuvent concerner la phase travaux du projet Hébert.

**QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

En quoi consiste la mission d'ordonnancement, pilotage et coordination urbaine des différents projets d'aménagement et immobiliers sur le quartier que la ville de Paris entend mettre en place ? Quels projets sont concernés ? A quelle échéance débutera-t-elle ?

Quelles actions le maître d'ouvrage entend mettre en place pour réduire les nuisances du chantier pour les riverains ?

**REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE ET DE LA VILLE DE PARIS SUR LE THEME 5*****Concernant les observations et questions sur la coordination des différents chantiers prévus sur le secteur des portes de la Chapelle et d'Aubervilliers et leur impact sur la circulation***Réponse de la Ville de Paris

Il s'agit d'une mission OPC inter-chantiers (Organisation Pilotage Coordination). Elle vise à connaître les flux, les itinéraires et les emprises sur un périmètre élargi qui convergent vers les portes de la Chapelle et d'Aubervilliers. Elle mobilisera les différentes maîtrises d'ouvrage des différents projets identifiés sur ce périmètre. Une préfiguration des missions de l'OPC est en place avec une montée en charge au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020.

Sur le territoire de Paris, la liste des chantiers connus (non exhaustive) est :

- L'opération d'aménagement de la ZAC de la Gare des Mines qui s'étend entre les portes de la Chapelle et d'Aubervilliers ; cette opération inclut la réalisation de l'Aréna 2 ;
- L'opération d'aménagement de la ZAC Chapelle Charbon ;
- L'opération Eole Evangile (Ilot fertile) ;
- Les travaux d'aménagement du campus Condorcet ;
- La fin de l'opération d'aménagement Chapelle International ;
- Les travaux d'aménagement du lotissement Hébert ;
- Les travaux d'infrastructures du Charles de Gaulle Express ;
- Le réaménagement léger de l'échangeur de la Porte de la Chapelle pour améliorer les continuités piétonnes et cyclables entre Paris et Saint Denis ;
- La réalisation du bâtiment « Chanel » à la porte d'Aubervilliers ;
- La création d'un mail planté sur le côté Ouest de l'avenue de la porte de la Chapelle, sur un retrait d'alignement de 15 m inscrit au PLU.

A ceci, s'ajoutent les chantiers de grande envergure qui sont en périphérie de Paris Nord Est et dont les véhicules chantier vont emprunter la porte de la Chapelle :

- La rénovation de la gare du Nord,
- La construction du nouvel hôpital Lariboisière,
- Les chantiers situés sur la commune de Saint Denis.

**Concernant les observations et questions sur les actions mises en œuvre pour réduire les nuisances du chantier pour les riverains**

Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Espaces Ferroviaires contribuera activement à la mission d'OPC mise en place par la Ville et évoquée ci-dessus en organisant une remontée régulière des informations.

Par ailleurs, Espaces Ferroviaires mettra en œuvre un dispositif de chantiers à faibles nuisances sur le projet Hébert. Comme indiqué dans l'étude d'impact du projet Hébert (p. 228), chaque entreprise intervenant sur le projet, pour le compte d'Espaces Ferroviaires comme des opérateurs amenés à construire les futurs immeubles, devra en effet se conformer à une Charte Chantier à Faibles Nuisances (CCFN).

Cette charte oblige chaque intervenant à désigner un responsable chantier à faibles nuisances, qui sera chargé de faire appliquer des prescriptions concernant :

- La limitation des nuisances sonores et vibratoires, avec par exemple :
  - o l'utilisation d'engins et matériels insonorisés,
  - o l'application d'un plan d'utilisation des engins bruyants stipulant les emplacements de ces engins afin d'éviter les réverbérations,
  - o la gestion du trafic et des horaires de livraison en fonction de l'environnement du chantier (sur le projet Hébert, une attention particulière sera apportée aux horaires des établissements scolaires voisins),
  - o l'extinction des moteurs lors des livraisons,
  - o l'utilisation systématique d'avertisseurs de recul de type Cri du Lynx, moins bruyants ;
- La réduction de l'émission de poussières, avec par exemple :
  - o la mise en place d'un lave-roue en sortie de lotissement,
  - o l'aspersion des sols poussiéreux ou la collecte dans la benne de déchets inertes,
  - o la limitation des vitesses au sein des emprises de chantier à 10km/h afin de limiter les soulèvements de poussières,
  - o la couverture des pistes de chantier d'un matériau limitant la propagation des poussières à l'extérieur du chantier ;
- La limitation de la pollution de l'air, avec par exemple :
  - o l'interdiction d'élimination des déchets par brûlage ;
  - o l'utilisation de matériel de chantier de nouvelle génération et bien entretenus ;
- La réduction des nuisances visuelles, avec par exemple :
  - o un nettoyage journalier des voiries et du chantier,
  - o la mise en œuvre de palissades et clôtures de chantier conformément à la charte graphique de l'opération, entretenues tout au long du chantier,
  - o une limitation à la source de la production de déchets.

Espaces Ferroviaires désignera un prestataire tiers chargé de suivre l'application de la charte et, le cas échéant, d'appliquer des pénalités aux entreprises contrevenantes.

Enfin, Espaces Ferroviaires s'engage à tenir les riverains informés de l'avancement du chantier tout au long du projet, et notamment de les alerter en amont de toute étape pouvant être source de bruit particulier (utilisation ponctuelle d'engins ou de matériels bruyants, livraisons par convoi exceptionnel).

Cette information se fera par biais de panneaux disposés sur la voie publique, de lettres d'informations distribuées aux riverains, adressées par mail aux personnes inscrites sur la liste d'information du projet et affichés sur le site internet d'Espaces Ferroviaires, et de points d'informations à l'occasion des ateliers du dialogue citoyen (voir ci-après).

En outre, Espaces Ferroviaires concertera tout particulièrement avec les riverains immédiats des chantiers, en particulier avec les directeurs des établissements scolaires mitoyens (Collège Daniel Mayer, Ecole Cugnot...) pour les informer de l'avancement du chantier et des étapes particulièrement bruyantes, adapter les horaires du chantier, organiser des visites, etc. A titre d'exemple, une première réunion a déjà été organisée le 18 octobre 2019 en présence des directeurs des deux établissements scolaires, de la Police Régionale des Transports et des agents SNCF occupant la base IRIS afin de présenter le chantier de démolition avant son démarrage.

Enfin, tout au long du projet Hébert, l'équipe projet d'Espaces Ferroviaires est joignable sur l'adresse [projethebert@espacesferroviaires.fr](mailto:projethebert@espacesferroviaires.fr) pour toute question ou alerte sur le déroulement des chantiers.

Réponse de la Ville de Paris

La Ville dispose d'un protocole de bonne conduite des chantiers qui vise les chantiers réalisés sur l'espace public. Cette démarche concerne la tenue des chantiers sur l'espace public viaire. L'aménagement de l'opération Hébert étant en interface avec la rue de l'Evangile et la rue Cugnot sur un linéaire de voirie de près de 700 m, l'organisation du chantier de l'opération Hébert tiendra compte des préconisations de ce protocole.

**APPRECIATION DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR SUR LE THEME 5**

Le Commissaire-enquêteur relève la double implication de la Ville de Paris, à travers la mise en œuvre d'une action d'ordonnancement, pilotage et coordination de l'ensemble des futurs chantiers sur le secteur, et d'Espaces Ferroviaires, à travers la mise en place d'un dispositif d'information auprès des riverains et de la contractualisation d'une Charte Chantier à Faibles Nuisances. Ce « plan d'actions » porté par la ville de Paris et Espaces Ferroviaires paraît pertinent au regard du projet. Le Commissaire-enquêteur invite les parties à évaluer l'efficacité de ces dispositifs pendant la durée des chantiers et, le cas échéant, à mettre en place les actions correctives nécessaires.



**THEME 6**  
 ...  
**PARTICIPATION DU PUBLIC**

**ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES**✓ **Sur l'enquête publique**

Une observation a été émise sur les modalités de l'enquête publique, et plus particulièrement sur l'absence d'une réunion publique.

✓ **Sur le contenu du dossier d'enquête publique**

M. ALLENBACH, obs. n°RE/20, salue « la qualité du dossier proposé qui traduit l'ampleur des efforts déployés pour concevoir l'aménagement de ce nouvel espace ».

Quelques personnes relèvent le manque d'information figurant dans le dossier d'enquête publique et s'interrogent, à l'instar de l'association ASA-PNE, sur le contenu de l'étude d'impact et certaines données prises en compte pour mesurer les incidences environnementales du projet, à savoir :

- Mme FICHAUX, obs. n°RE/4) : « *pas ou peu d'informations sur les espaces verts, sur les modes de transports mis en place et les impacts sur les transports actuels, sur les impacts environnements* ».
- M. ESSEVAZ-ROULET, obs. n°RE/5 : « *Le dossier d'enquête publique fait à peu près l'impasse sur les questions de mobilités* ».
- M. POUILLE (obs. n°RE/6) : il n'est « *pas fait mention du CDG Express* ».
- M. ALLENBACH (obs. n°RE/20) s'interroge « *sur la prise en compte d'hypothèses extrêmes (puissance des vents, volume de précipitations) inconnues dans le passé* ».
- Anonyme RE/18 : « *il s'avère que les différents documents du dossier d'enquête publique, et en particulier l'étude d'impact et les études techniques en rapport avec la qualité des sols (...) ne présentent à aucun moment ni argumentaire, ni bilan avantages-inconvénients quant à l'impossibilité d'autres options de localisation d'une crèche et d'un équipement dédié à l'enseignement en dehors comme au sein du périmètre de cette opération* ».

✓ **Sur l'après « enquête publique »**

L'association CACTUS (obs. n°RE/27) rappelle « *son exigence pour un processus permanent de concertation et d'évaluation le plus en amont possible de tous les projets sur le secteur ainsi qu'une vision globale de l'ensemble du quartier* ».

**QUESTION COMPLÉMENTAIRE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR SUR LE THEME 6**

Quelles modalités de participation du public le maître d'ouvrage entend mettre en œuvre après l'enquête publique ?

**REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE ET DE LA VILLE DE PARIS SUR LE THEME 6****Concernant les observations et questions sur les modalités de concertation du public**Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

A l'issue de la concertation publique, engagée en décembre 2016 et dont le bilan a fait l'objet d'un arrêté de la ville de Paris en août 2018, Espaces Ferroviaires a souhaité poursuivre la démarche d'association du public par l'organisation d'un dialogue citoyen.

Ce dialogue citoyen s'organise autour de l'organisation régulière d'ateliers participatifs incluant :

- Une présentation aux participants de l'avancement du projet (études de conception, travaux...) par l'équipe projet,
- Des points d'échanges sur des sujets spécifiques, en fonction de l'actualité du projet.

A titre d'exemple, cette démarche a permis d'échanger sur les sujets suivants :

- Le 19 septembre 2018 : plan guide et aspects bioclimatiques du projet (ensoleillement, vent...), études de stationnement et de circulation, espaces communs et rez-de-chaussés des futures constructions ;

- Le 5 décembre 2018 : avant-projet des espaces communs, résultats de l'inventaire faune-flore, ambitions urbaines et environnementales du projet et modalités de poursuite d'association du public ;
- Le 3 juin 2019 : résultat des études acoustiques, travaux de démolition et démarche d'économie circulaire ;
- Le 20 novembre 2019 : présentation de la démarche d'évaluation d'impact sur la santé, retour sur les ateliers à destination des scolaires (école Evangile et collège Mayer), mobiliers et usages sur les espaces communs.

Ces ateliers sont organisés à proximité du site Hébert, la population est informée à l'avance de leur tenue par un affichage sur l'espace public et sur le site internet d'Espaces Ferroviaires, la distribution de flyers et l'envoi d'une invitation par mail aux personnes inscrites sur la liste d'information du projet. Ils font l'objet de comptes rendus mis en ligne sur le site internet d'Espaces Ferroviaires.

Espaces Ferroviaires, qui est accompagné dans cette démarche par l'Assistant à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) concertation Traitclair, souhaite prolonger cette démarche tout au long du projet, en la faisant évoluer si nécessaire en fonction de l'avancement du projet et des demandes exprimées par les participants.

Deux ateliers sont notamment en cours d'organisation dans les 3 mois à venir (décembre, janvier, février) afin de permettre aux participants du dialogue citoyen de venir nourrir la démarche d'évaluation d'impact santé lancée par Espaces Ferroviaires dans le cadre de l'AMI Santé Environnement et Aménagement Durable (SEAD 2) lancé par l'ARS Ile de France et l'ADEME Ile de France, dont le projet Hébert est lauréat.

### **Concernant les observations et questions sur le contenu du dossier d'enquête publique**

#### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Le dossier d'enquête publique est notamment composé du permis d'aménager et de l'étude d'impact. Par nature, ces documents transcrivent un « instantané » de l'état de détail du projet à l'issue de l'élaboration du plan guide. Leur niveau de définition ne peut donc pas être celui d'un projet abouti, notamment parce que le projet doit encore être en mesure de prendre en compte l'avis de l'autorité environnementale ou les observations exprimées par le public à l'occasion de l'enquête publique.

Il convient toutefois de préciser, au regard des différentes thématiques relevées dans les observations ci-dessus, que :

- Les espaces verts prévus sur le projet sont présentés dans la notice de présentation du projet (page 16), dans l'Etude d'Impact (pages 57-58 et 64-65), et dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (pages 37-39).
- Les impacts environnementaux du projet sont présentés dans l'Etude d'Impact (pages 38-47 du Résumé Non Technique et 175 à 221) et dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (pages 39-47).
- Les sujets liés à la mobilité sont évoqués dans l'Etude d'Impact (pages 114-116 pour l'état existant, pages 60 et 65 pour le projet, et pages 185-186 pour ses impacts), dans son annexe n°2 (Etude de trafic de Systra), ainsi que dans la notice de présentation du projet (pages 10 et 17).
- Le Charles de Gaulle Express (CDG X) et ses incidences sur le projet sont évoqués dans la notice de présentation du projet, pages 5 et 7, et à de nombreuses reprises dans l'Etude d'Impact, dans la mesure où le tracé du CDG X a fortement impacté le dessin du plan guide, et que les éventuelles nuisances sonores et vibratoires causées par cette nouvelle ligne ferrée ont été prises en compte dans les études menées sur l'environnement futur du projet Hébert. Le projet du CDG X lui-même est tout particulièrement présenté en page 225 de l'Etude d'Impact.

Pour ce qui concerne les vents, une étude aérodynamique a été réalisée pour aider au choix de la forme urbaine, l'aménagement des espaces publics et l'architecture des futures constructions. Cette étude, réalisée au stade de l'analyse des différents scénarios d'aménagements proposés lors de la conception du plan guide, est évoquée à la page 84 de l'Etude d'Impact.

La prise en compte des précipitations et notamment de situations extrêmes est encadrée par le dépôt d'un dossier Loi sur l'Eau. Ce dossier est en cours d'élaboration et sera déposé préalablement à la réalisation des travaux d'aménagement.

Pour la crèche, l'analyse des risques résiduels réalisée montre qu'il ne reste aucun risque : le sol naturel est sain et les remblais présentant des contaminations seront purgés au droit du site.

**APPRECIATION DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR SUR LE THEME 6**

Le Commissaire-enquêteur rappelle que les modalités d'information du public menées pour cette enquête publique sont conformes à la réglementation en vigueur et juge qu'elles ont été suffisantes au regard de la nature du projet soumis à enquête. Il relève que le maître d'ouvrage a engagé, en accord avec la ville de Paris, un processus constant de concertation et d'information auprès du public. Il estime que les actions menées en la matière sont cohérentes par rapport au projet Hébert. Il note enfin que ce processus sera poursuivi pendant toute la durée de l'opération.

Concernant le contenu du dossier d'enquête public, il n'a pas été relevé de manquements par rapport à la législation en vigueur.

Fait à Paris, le 10 décembre 2019

Le Commissaire-enquêteur,  
Stanley GENESTE



# ANNEXE 1

## Grille d'analyse

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU

**PROJET D'AMENAGEMENT DU SITE HEBERT  
PARIS XVIII ARRONDISSEMENT**

**GRILLE DE DÉPOUILLEMENT  
DES OBSERVATIONS ENREGISTREES  
DANS LES REGISTRES**

Annexe du procès-verbal de synthèse et présenté le 04/11/2019 au maître d'ouvrage



PORJET D'AMENAGEMENT DU SITE HEBERT – PARIS 18										E190000011 I75														
N°		Date		Identité		P		G		F		N		D		Synthèse / Analyse de l'observation		1	2	3	4	5	6	7

SOMMAIRE		
REGISTRES	OBSERVATIONS	PAGES
RM18-1 : Registre (format papier ouvert en mairie 18 <sup>ème</sup> arrondissement)	1 observation	Page 4
RM18-2 : Registre (format papier ouvert en mairie 18 <sup>ème</sup> arrondissement)	0 observation	
RMa : Registre (format papier ouvert sur le marché de La Chapelle / Olive, 18 <sup>ème</sup> arrondissement)	1 observation	Page 4
RE : Registre électronique (format dématérialisé)	27 observations	pages 4 à 11
<b>4 registres</b>	<b>29 observations</b>	





N°	Date	Identité	P	G	F	N	D	Synthèse / Analyse de l'observation						
								1	2	3	4	5	6	7

**BILAN DU DEPOUILLEMENT DES OBSERVATIONS**

**29 observations ont été déposées dont 3 contributions portées en nom collectif (élus, associations, syndicats, entreprises) :**

- L'association ASA-PNE ;
- L'association Ecole Normale Sociale ;
- L'association Cactus Initiatives.

PAR THEMES							
THEMES	1 Programme de l'opération	2 Projet urbain	3 Incidences sur l'environnement	4 Incidences socio-économiques du projet	5 Incidences du chantier	6 Participation du public	7 Autres
%	28%	28%	7%	24%	2%	11%	0%

PAR AVIS		
Base 28 observations (une observation ayant été déposée 2 fois)		
REPARTITION DES OBSERVATIONS ENREGISTREES %	FAVORABLE	DEFAVORABLE
	37%	11%
		NEUTRE
		52%



N°	Date	Identité	P	G	F	N	D	Synthèse / Analyse de l'observation	1	2	3	4	5	6	7
----	------	----------	---	---	---	---	---	-------------------------------------	---	---	---	---	---	---	---

**Registres papier ouverts en mairie du 18<sup>ème</sup> arrondissement**

**Registre n°1**

RM18/1	03.10.2019	Mme VOISIN Geneviève	X	X							X					
		Estime que :														
		- Il manque un franchissement des voies ferrées pour assurer un transit de circulations douces entre l'ouest et l'est														
<b>Registre papier ouvert sur le marché de La Chapelle / de l'Olive du 18<sup>ème</sup> arrondissement</b>																
RMa/1	12.10.2019	M. ROUSSEL Marc	X	X							X					
		Pense que :														
		- C'est un bon projet, surtout s'il est bien sécurisé humainement.														

**Registre électronique dématérialisé**

RE/1	10.10.2019	Anonyme	X	X							X					
		Pense que :														
		- C'est une bonne idée à condition que l'ensemble ne soit pas synonyme de bruit pour les personnes habitant à proximité, y compris ceux qui sont de l'autre côté des voies ferrées (19e).														
		Il rappelle que :														
		- Les riverains ont déjà dû subir les nuisances sonores de l'occupant précédent du site Hébert (Aerosol).														
RE/2	13.10.2019	JOHANN	X	X							X					
		Pense que :														
		- Le taux de logement social à 60% pour 10% d'intermédiaire est trop élevé.														
		- il faut que le logement social soit moindre (40% à 50%) si nous voulons de la mixité et ne pas recréer des zones.														
		Rappelle que :														
		- Cet arrondissement est déjà très fortement concentré en logement social et qu'il faut plus de mixité.														
RE/3	13.10.2019	JOHANN	X	X							X					
		Pose les questions suivantes :														
		- Ne craignez-vous pas en créant un square en enclos interne, de créer les conditions d'un enclavement et d'une zone de non-droit ? Il redoute que ce square intérieur soit replié sur lui-même et source de confinement pour des trafics en tout genre.														
		- Ne faudrait-il pas l'ouvrir plus sur la rue ?														
RE/4	14.10.2019	Mme FICHAUX Lydie	X	X							X					
		Pense que :														
		- Le projet est très bétonné, très dense en matière de logements dans un secteur déjà très dense. Il manque de respiration														
		Regrette la faiblesse et le manque d'informations :														
		- sur les espaces verts														
		- sur les modes de transports mis en place et les impacts sur les transports actuels.														
		- sur les impacts sur l'environnement														

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), N (neutre, commentaire sans avis), D (défavorable)  
 Thèmes : 1 (programme de l'opération), 2 (projet urbain), 3 (incidences environnementales), 4 (incidences socio-économiques), 5 (incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (autres)



N°	Date	Identité	P	G	F	N	D	Synthèse / Analyse de l'observation						
								1	2	3	4	5	6	7

RE/5	14.10.2019	M. ESSEVAZ-ROULET Baptiste	X								X							X
RE/6	14.10.2019	M. POUILLE Jacques	X															
RE/7	15.10.2019	Mme THERY Séverine	X															
RE/8	15.10.2019	M. BARTHELEMY H.	X															
RE/9	16.10.2019	M. BARTHELEMY H.	X															

Soulève deux points de vigilance majeurs (observation couplée d'un courrier) :

- Viser 60 % de logements sociaux dans une zone autant enclavée va déstabiliser encore davantage un quartier déjà fragile. L'enquête ne peut conclure qu'à la nécessité vitale pour le quartier de rejeter le taux cible de 60% de logements sociaux au risque de déstabiliser encore un peu plus un quartier en voie de ghettoïsation. Elle devrait au contraire préconiser la minimisation très significative de ce taux, 40% tout au plus, pour garantir la mixité sociale nécessaire un bon équilibre de vie de quartier.
- Anticiper le nécessaire développement de la mobilité pour un site autant enclavé. L'enquête doit imposer à la mairie et aux autres autorités compétentes une réflexion sur les moyens de désenclaver la zone Hébert du point de vue des mobilités. La faisabilité de l'augmentation des fréquences de bus doit être réévaluée au regard des congestions existantes sur les lignes concernées. L'offre Vélib doit être très fortement renforcée. Le rétablissement du passage de la rue Cugnot vers le pont Riquet doit être envisagée. D'autres solutions doivent être également analysées comme la création d'une passerelle vers le 19e, le prolongement d'une ligne de tramway par exemple jusqu'à la place Hébert, etc. En l'absence de tels engagements, nous suggérons au commissaire enquêteur d'émettre de sérieuses réserves pour ne pas risquer que la zone Hébert ne devienne un lot isolé et enclavé, fuit par ses habitants et occupants, faute de moyens d'accès décents, faisant le terreau d'un nouveau foyer d'insécurité.

Pense que :

- 60% de logement sociaux est excessif pour un quartier en attente d'un rééquilibrage dans l'autre sens

Regrette l'absence de mention du CDG Express

Pense que :

- Le projet est une hérésie Il aurait mieux valu faire place à un grand parc qui aurait fait du sens pour le Grand Paris.
- Le projet va l'encontre de la politique de la ville de Paris.

Pense que :

- Le 18<sup>ème</sup> arrondissement est déjà un des [arrondissements] (si ce n'est LE) le plus densifié de Paris.
- Les transports en commun dans la zone "Marx Dormoy - la chapelle sont notablement insuffisants :
- Il n'est pas sérieux d'ajouter 90 000 m<sup>2</sup> de logements, 750 logements et 1 500 habitants dans cette zone déjà ultra-bétonnée et [aux infrastructures de] transport saturées.
- Le square de 4 000 m<sup>2</sup> (soit 3,8% de l'aménagement I) est en totalement insuffisant pour "aérer" la nouvelle zone urbaine.

Pense que :

- L'augmentation de la densité urbaine est aberrante dans un quartier déjà lourdement
- La zone est d'ores et déjà quasiment dépourvue de mixité sociale, et souffre de problèmes socio-économiques majeurs.
- Le projet proposé va exactement A REBOURS de solution, en accroissant la ghettoïsation sociale de la zone Pajol-Hébert-Charbon



**PORJET D'AMENAGEMENT DU SITE HEBERT – PARIS 18**

**E190000011 175**

N°	Date	Identité	P	G	F	N	D	Synthèse / Analyse de l'observation						
								1	2	3	4	5	6	7

RE/10	18.10.2019	M. ESSEVAZ-ROULET Baptiste	X					X												
RE/11	18.10.2019	M. PAYA Alvaro	X					X												
RE/12	19.10.2019	Mme BRUCY Anne	X					X												
RE/13	19.10.2019	M. RIGLET Marc	X					X												
RE/14	20.10.2019	M. GAUTIER Eric	X					X												

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), N (neutre, commentaire sans avis), D (défavorable)  
 Thèmes : 1 (programme de l'opération), 2 (projet urbain), 3 (incidences environnementales), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (autres)





PORJET D'AMENAGEMENT DU SITE HEBERT – PARIS 18

E19000001175

N°	Date	Identité	Synthèse / Analyse de l'observation								
			P	G	F	N	D	1	2	3	4

RE/15	21.10.2019	Association ASA-PNE	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
RE/16	22.10.2019	M. ALBERT Christian Vice-Président de l'Ecole Normale Sociale	X						X					
RE/17	22.10.2019	M. RELIQUET Xavier	X							X				
RE/18	23.10.2019	Anonyme		X										X
RE/19	24.10.2019	GOUTAILLER	X								X	X	X	X

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), N (neutre, commentaire sans avis), D (défavorable)  
 Thèmes : 1 (programme de l'opération), 2 (projet urbain), 3 (incidences environnementales), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (autres)



PORJET D'AMENAGEMENT DU SITE HEBERT – PARIS 18

E19000001175

N°	Date	Identité	P	G	F	N	D	Synthèse / Analyse de l'observation						
								1	2	3	4	5	6	7

RE/20	24.10.2019	M. ALLENBACH Claude Président de l'Ecole Normale Sociale					X							
RE/21	24.10.2019	Mme RABACHE Michèle Trésorière de l'Ecole Normale Sociale					X							

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), N (neutre, commentaire sans avis), D (défavorable)  
 Thèmes : 1 (programme de l'opération), 2 (projet urbain), 3 (incidences environnementales), 4 (incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (autres) page 8 / 10



**PORJET D'AMENAGEMENT DU SITE HEBERT – PARIS 18**

E190000011 175

**Synthèse / Analyse de l'observation**

1 2 3 4 5 6 7

N°	Date	Identité	P	G	F	N	D										
RE/22	24.10.2019	M. ZEGANADIN Guillaume	X					X	<p>Les espaces verts soient conçus comme des lieux de partage dans une logique de développement durable (récupérateur d'eau de pluie, compost, ...)</p> <p>Regrette l'absence de propos sur la mixité intergénérationnelle.</p> <p>Reprend l'observation RE/5 (courrier couplée à l'observation)</p> <p>Est critique sur l'équilibre urbain actuellement retenu dans le projet "Hébert", avec pour déclinaisons thématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'excès de densification et la moindre mixité résidentielle ;</li> <li>- le déficit d'offre commerciale et d'équipements de service de proximité ;</li> <li>- le déficit d'espace de respiration et de qualité de vie ;</li> <li>- les mobilités insuffisamment appréhendées dans un secteur déjà saturé.</li> </ul>	X							
RE/23	25.10.2019	Mme LAMARDELLE Katia	X					X	<p>Pense que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le projet est adapté et cohérent pour créer un nouveau pôle de vie avec des ouvertures et chemins qui permettront de circuler à pied vers Cugnot, place Hébert, Evangile et enfin vers la porte d'Aubervilliers.</li> <li>- La gare RER E ne sera pas loin de cet endroit pour éventuellement favoriser le travail de personnes dans ce nouveau quartier.</li> <li>- L'ouverture de la rue Cugnot vers un nouveau quartier dynamique, avec des commerces, écoles, structure d'animation, crèche semble être une opportunité de désenclavement.</li> <li>- Le taux de logements sociaux est important et permettra aux étudiants, couples avec enfants, personnes âgées d'avoir la possibilité de s'installer dans ce quartier de Paris.</li> </ul> <p>Elle félicite l'ambition énergétique et l'espace dédié aux espaces verts.</p> <p>Avis est favorable au projet d'aménagement.</p>	X	X	X					
RE/24	25.12.2019	Mme DARAZIZ Shéhérazade	X					X	<p>Accueille favorablement ce projet urbain, ces ambitions de verdure et de défis énergétiques.</p> <p>Pense que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les restaurants, écoles, crèches seront les bienvenus dans cet endroit qui n'avait aucune utilité pour les habitants jusqu'alors.</li> <li>- Les commerçants et des habitants de la rue Boucuy sont par exemple favorables à ce projet car ils se sentent isolés de l'animation de quartier.</li> <li>- Le quartier Evangile, porte d'Aubervilliers, Tristan Tzara ont besoin d'ouvertures, de nouveaux habitants et de points d'initiatives pour vivre moins isolés.</li> </ul>	X							
RE/25	25.10.2019	M. ALLENBACH Claude Président de l'Ecole Normale Sociale							<p><b>Observation identique à l'observation RE/20 déposée par la même personne</b></p>								
RE/26	25.10.2019	M. BARRAUX Pierre	X					X	<p>Partage l'avis de l'ASA-PNE.</p> <p>Pense que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il est aberrant de prévoir 60% de logements sociaux, qui contribuera à une ghettoisation encore plus forte du quartier.</li> </ul>	X							

Catégories : P (particulier), G (groupement en nom collectif : élus, association, syndicats, etc.), F (favorable), N (neutre, commentaire sans avis), D (défavorable)

Thèmes : 1 (programme de l'opération), 2 (projet urbain), 3 (incidences environnementales), 4 (Incidences socio-économiques), 5 (Incidences du chantier), 6 (Participation du public), 7 (autres)



**PORJET D'AMENAGEMENT DU SITE HEBERT – PARIS 18**

E190000011 175

N°	Date	Identité	Synthèse / Analyse de l'observation								
			P	G	F	N	D	1	2	3	4

RE/27	25.10.2019	Mme PIERARD Siska Présidente de l'Association Cactus Initiatives	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
-------	------------	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Pense que :

- Le projet Hébert Evangile qui doit pouvoir créer un outil d'attractivité économique dans le prolongement de Rosa Parks et culturelle.

- Des complémentarités indispensables doivent pouvoir naître du projet Hébert Evangile en regroupant des équipements « sociaux-associatifs » à destination tant des jeunes du quartier que de leurs aînés.

- La mixité sociale c'est difficile et cela nécessite de bons outils. Il nous semble que ce projet en est un de par sa qualité et malgré d'inévitables erreurs ou manques.

Cependant, certains points devraient pouvoir être approfondis plus clairement :

- Préserver une capacité d'évolution du projet afin de ne pas regretter demain nos choix d'aujourd'hui et imaginer des structures flexibles et modulables susceptibles d'être adaptées à d'autres utilisations tout en préservant une perspective de développement durable et de haute qualité environnementale

- Anticiper les difficultés de circulation, car assez peu abordées avec précision ici comme dans d'autres projets du secteur (=> viser à l'amélioration des transports publics)

- Ne pas trop « charger la barque » avec 60% de « logements sociaux » (sans entrer ici dans le détail des catégories) et maintenir une bonne répartition avec ceux créés dans le quartier depuis des années

- Enfin, Charles De Gaulle Express, juste pour mémoire car le projet semble avoir bien du plomb dans l'aile à ce jour (à vérifier)

Association favorable au projet Hébert mais rappelle son exigence pour un processus permanent de concertation et d'évaluation le plus en amont possible de tous les projets sur le secteur ainsi qu'une vision globale de l'ensemble du quartier.





# ANNEXE 2

## Contributions en nom collectif

# ANNEXE 3

## Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

## Observation n° 15

Nous vous prions de trouver en pièce jointe, la contribution de l'association ASA PNE sur le projet d'aménagement du secteur "Hébert" (Paris 18e).

Cette contribution est articulée en deux parties :

.La première concerne les observations sur le projet, son identité et son inscription dans le quartier (densité, vision socio-économique) ainsi qu'un développement en matière de biodiversité.

.La seconde plus technique concerne les évaluations d'incidences Natura 2000 et l'analyse critique de l'étude d'impact du projet avec un certain nombre de questionnements.

Enfin, nous soutenons la contribution n° 5 qui développe les questions de densité du logement social et de mobilité.

Corinne Girardot et Olivier Ansart, pour ASA PNE;

### Informations



Déposée le 21/10/2019 à 14:24

Email : ansart.o@laposte.net

Nom : ASA PNE

Adresse : 3, rue du Canada

Code Postal : 75018

Ville : PARIS

Téléphone : 0621899197



Observation déposée par formulaire



Pas de notation



Pas de teneur



Aucun thème

### Liste des pièces jointes



Enquete publique oct 2019.pdf

### Informations et observation traitée par

Sigle commune :

Nom et prénom :

Réf. cadastrale :



**Contribution d'ASA PNE à l'enquête publique, qui a pour objet le projet d'aménagement du site « Hébert » à Paris 18<sup>ème</sup>, préalable à la délivrance du permis d'aménager n° PA 075 118 19 V0001 portant sur la phase 1 du projet.**

Le projet Hébert, tel que présenté dans le dossier d'enquête publique amène plusieurs questions et remarques relatives d'une part à la cohérence du projet socio-économique dans un contexte de forte densification du secteur, et de gestion et pérennisation d'espaces naturels.

### Concernant le projet, son identité et son inscription dans le quartier.

Il est clairement stipulé que l'étude d'impact prend en compte le cumul des incidences avec d'autres projets.

Hébert présente la particularité d'être disposé dans un triangle dont un côté, adossé aux voies SNCF, ne permet aucun accès vers l'extérieur. En limitant tout shunt de circulation par l'intérieur du site, la totalité des accès en entrée/sortie est reportée sur la rue de l'Évangile.

Selon les chiffres, 1500 habitants et 3 500 salariés devraient être présents, ce qui représente, chaque jour ouvré, un transit de plusieurs centaines d'habitants en flux sortant et 3 500 salariés en flux entrant dans les mêmes horaires, cumulés aux accès à la crèche et écoles qui font face à l'ensemble immobilier. Ces flux sont en partie assurés par de la mobilité douce (piétons, vélos, trottinettes, etc.) mais aussi par les bus 60 et 35 ainsi que par un flot de véhicules en provenance de la porte d'Aubervilliers pour accéder au centre de Paris.

À la date de cette enquête, et alors que les travaux de la crèche sise rue de l'Évangile sont déjà fort avancés, les fréquences des bus 60 et 35 sont aléatoires, les quelques aménagements de la porte d'Aubervilliers perturbant notablement le trafic. En situation de travaux sur Hébert, simultanément au démarrage des travaux sur Chapelle Charbon à proximité, vont se rencontrer sur une voie unique les camions, les bus, les circulations douces et les véhicules légers, 2 roues motorisés, utilitaires et véhicules d'urgence.

Au-delà des travaux, les flux de population stabilisés, l'augmentation des commerces nécessitant des livraisons, les activités renforcées du secteur Rosa Parks ne vont pas réduire les flux.

Ces éléments rendent contestable l'assertion « Le projet Hébert est aisément accessible ». D'autant plus que malgré des demandes très régulières, il n'a pas été possible d'obtenir de la part des acteurs de la mobilité des informations tangibles sur les mesures évoquées par « L'arrivée de nouveaux habitants devra s'accompagner d'une augmentation de l'offre de transports en commun existante par l'Autorité Organisatrice des Transports. »

La station Marx Dormoy de la ligne 12 n'a qu'une entrée, les voies de dégagement vers les centres d'activité que vont constituer la Porte de la Chapelle devenue difficilement praticable en voiture, ainsi que le pôle Ordener Poissonnier vont venir s'ajouter à la migration bi-quotidienne de la population du site Hébert.

Il en résulte qu'un des aspects de l'incidence du projet d'ores et déjà prévisible sur l'environnement ou la santé humaine, peut se définir comme une concentration de flux divers qui, même si la place de la voiture était amenée à être réduite, engendre bruits, dangerosité dans les traversées, inconfort, sentiment de foule propice aux gestes d'humeur et de sentiment d'insécurité. Il suffit de constater la situation sur la ligne 12 aux heures de pointe, et dès lors que la moindre perturbation ne permet pas un écoulement normal des flux, pour prendre la dimension des phénomènes qui seront inhérents à la multiplication des sites avoisinants.

Deux axes de travail peuvent être envisagés :

### 1) La densité globale de population

Entassée sur un territoire restreint, la volonté d'élargir l'offre locative amène à construire en hauteur pour loger un maximum d'habitants. Il existe autour de ce projet le sentiment d'une accumulation d'une population majoritairement non propriétaire résidente, donc peu encline à s'inscrire dans une vision pérenne de son installation et du développement de son cadre de vie. L'équilibre fragile actuellement observé sur le territoire d'un habitat privé avec des résidents très engagés sur la qualité de vie et d'habitat social, voire très social risque d'être difficile à maintenir. On ne peut manquer de remarquer, qu'à contrario, le centre de Paris n'offre plus d'opportunité à des travailleurs parisiens de se loger décemment, repoussés en périphérie intra ou extra muros par un développement frénétique de la location courte durée et des tarifs au m<sup>2</sup>.

Même si les appartements présentent une qualité intérieure et un bon niveau de confort, il est primordial que les résidents et les personnes extérieures au site, qu'il est bon d'attirer afin d'assurer l'activité des commerces et les échanges, ne doivent pas se retrouver dans un contexte de contrainte et de difficulté d'accès au site.

Notons qu'il existe par ailleurs de nouveaux dispositifs d'acquisition sociale de type Bail Réel et Solidaire portés par les Coop HLM qui présentent des garanties de mixité sociale et d'intégration qu'il serait bon de prendre en compte.

La disposition du site Hébert, son unique voie d'échange de flux sur une rue de l'Évangile déjà fortement sollicitée et avec la densité prévue présente un risque potentiel d'altération de la qualité de vie et par conséquent de santé humaine à termes.

### 2) Une réelle identité et vision socio-économique du projet

Celle-ci doit s'inscrire dans une gestion des pôles d'activité économiques de proximité favorisant les déplacements courts et un développement économique équilibré. Alors que le projet Gare des Mines/Fillettes est orienté sport, que le projet Chapelle Charbon s'annonce comme un site familial et d'activités douces, que Ordener Poissonnier a une connotation culturelle marquée, le site Hébert semble être dénué de toute identité. Difficile dans ce cas, d'organiser et favoriser l'implantation d'activités économiques de proximité qui offrent une opportunité, pour une partie des habitants, de s'inscrire durablement dans le quartier et d'y construire un projet de vie.

Pourtant, le secteur porte en lui des ressources qui correspondent aux nouvelles formes d'économie à savoir beaucoup de travailleurs indépendants du numérique notamment, des activités de réparation, recyclage, des activités de formation, etc. Comme évoqué lors des ateliers, il faut prévoir une très grande modularité des espaces permettant à des activités de se créer au sein du site puis se déplacer sur les rues avoisinantes en cas d'extension pour laisser la place à un autre projet et assurer, ainsi, un dynamisme en création et un potentiel en développement de proximité. Une partie de la population serait ainsi en mesure de travailler quasiment dans son quartier et d'attirer une population des autres quartiers intéressés par les activités de type upcycling, recyclage, activités de services et de vente de produits en réponse aux attentes d'une société plus respectueuse des hommes et de l'environnement.

Cette identité repose sur la mise en place de ressources d'animation associatives ou entrepreneuriales qui communiquent, assistent et favorisent le dialogue avec la mairie et les institutions.

Cette stratégie de construire une identité de « village » pour lequel une densité supportable de population trouve, au moins en partie, dans les 1 à 2 km avoisinant tant son lieu de vie que de travail est un facteur de réduction notable des flux sur un axe unique, d'attractivité pour les pôles avoisinants et au-delà, et de maintien de la qualité des équipements publiques puisque ceux-ci seront utilisés tant au titre de l'activité privée que professionnelle.

Réduire la densité de population, favoriser l'émergence d'une activité économique issue du territoire, et non un réservoir de population pour le pôle Rosa Parks ou Gare de l'Est, et répondant à des objectifs de développement durable sur lesquels la mairie et l'état se sont engagés constituerait une véritable alternative au projet d'accentuation de la densité tel que présenté.

## Concernant la biodiversité

Même si l'étude mentionne peu d'espèces endémiques à protéger, l'espace naturel, s'il doit remplir son rôle en termes de réduction de la pollution, préservation de la qualité de l'air et du cadre de vie doit s'installer mais surtout être préservé dans un état correct de développement.

Or, les surfaces partagées entre espace privé et publique vont présenter des différences en matière d'entretien, la densité de population va créer des besoins en usages variés qui ne seront pas tous disponibles, mais pour autant, si les moyens de déplacement ne sont pas facilement accessibles pour aller à Chapelle Charbon ou vers Rosa Parks, il va y avoir une sur-utilisation, un risque de dégradation et des coûts élevés pour un bénéfice biodiversité faible. Il faut notamment penser aux personnes à mobilité réduite pour lesquelles la voiture restera indispensable, les familles avec enfants d'âge différents, etc.

En conséquence, l'espace naturel doit être pensé en fonction d'une densité appropriée à sa surface. Que des espaces plus larges et adaptés existent aux alentours ne compensent pas systématiquement le fait que les habitants se retrouvent rapidement dans un espace dégradé, dont la fréquentation baissera ou sera détournée en mésusages du fait de son inadaptation aux besoins.

Sur Hébert, la surface naturelle disponible mise à disposition, surtout dans les premiers temps si le site doit subir la contrainte du chantier du CDG Express, sera intermédiaire. Plus grande qu'un square qui relève d'un entretien assez réduit, mais pas un parc qui s'auto-régule plus facilement, elle va demander un entretien spécifique. Son « efficacité » en matière de biodiversité ne pourra pas se limiter à proposer de l'ombre en été.

Le sujet est donc de concevoir une forme d'entretien et animation propre à la situation du site Hébert qui lui assure une réelle pérennité. Décrit comme s'inscrivant dans une « trame verte et des couloirs de biodiversité vers les réservoirs de biodiversité existants », Hébert doit se préserver de devenir un « maillon faible » de cet axe.

## Sources

[https://www.enquetes-publiques.com/docs/ep19396/0-4\\_Guide\\_de\\_lecture.pdf](https://www.enquetes-publiques.com/docs/ep19396/0-4_Guide_de_lecture.pdf)

<https://cdn.paris.fr/paris/2019/09/05/f38368229035116a911b859fb07307af.pdf>

## Documentation

Natura 2000 <http://www.natura2000.fr/>

Les activités humaines et les projets d'infrastructure sont possibles en site Natura 2000. Pour éviter les activités préjudiciables à la biodiversité, les projets susceptibles d'avoir des incidences sur les espèces et habitats protégés doivent être soumis à évaluation préalable; au quotidien, la gestion des sites Natura 2000 relève d'une démarche participative des acteurs du territoire. Un comité de pilotage définit pour chaque site des objectifs de conservation et des mesures de gestion qui sont ensuite mis en œuvre sous forme de chartes et des contrats co-financés par l'Union européenne.

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/reseau-europeen-natura-2000-1>

---

## Évaluations d'incidences Natura 2000

### Les principes des évaluations d'incidence

La démarche Natura 2000 n'exclut pas la mise en œuvre de projets d'aménagements ou la réalisation d'activités humaines dans les sites Natura 2000, sous réserve qu'ils soient compatibles avec les objectifs de conservation des habitats et des espèces qui ont justifié la désignation des sites. L'outil de prévention qu'est l'évaluation des incidences, réglementée par le code de l'environnement par transposition de la directive Habitat faune flore vise à assurer l'équilibre entre préservation de la biodiversité et activités humaines. L'évaluation des incidences a pour but de déterminer si le projet peut avoir un impact significatif sur les habitats, les espèces végétales et les espèces animales ayant justifié la désignation du site Natura 2000. Si tel est le cas, l'autorité décisionnaire doit s'opposer au projet (sauf projet d'intérêt public majeur et sous certaines conditions décrites ci-après). Seuls les projets qui n'ont pas d'impact significatif peuvent être autorisés.

### Informations à retenir sur les évaluations d'incidence

1. L'évaluation des incidences Natura 2000 est de la responsabilité et à la complète charge du porteur de projet. Ce dernier n'est toutefois pas obligé de recourir à un bureau d'études pour mener l'évaluation.
2. L'évaluation des incidences cible uniquement les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du ou des sites Natura 2000 concernés.
3. L'évaluation des incidences doit être menée le plus tôt possible : plus les enjeux liés à la préservation des sites Natura 2000 seront pris en compte en amont, plus il sera aisé de prendre des mesures pour supprimer ou réduire les incidences sur le site.
4. L'évaluation des incidences est proportionnée à la nature et à l'importance des activités, aux enjeux de conservation et à l'existence ou non d'incidences potentielles. La précision du diagnostic initial et l'importance des mesures de réduction d'impact seront alors adaptées aux enjeux de conservation des habitats naturels et des espèces d'intérêt communautaire.
5. Les activités réalisées dans le cadre de contrats ou conformément aux engagements spécifiques d'une charte Natura 2000 sont dispensées d'évaluation des incidences Natura 2000.



## Les activités soumises à évaluation d'incidences

Le dispositif d'évaluation des incidences Natura 2000 repose principalement sur des listes d'activités, nationales et locales, susceptibles d'avoir un impact significatif sur un site Natura 2000. Chaque porteur de projet peut ainsi savoir s'il est ou non concerné par l'évaluation des incidences Natura 2000.

Le dispositif est en outre complété par une clause dite de sauvegarde (code l'environnement – art. L.414-4 IV bis) qui permet à l'autorité administrative de soumettre à évaluation des incidences tout plan, projet ou manifestation qui ne figurerait pas sur une liste mais qui serait tout de même susceptible de porter atteinte aux objectifs de conservation d'un ou plusieurs sites Natura 2000. Le recours à cette disposition filet revêt un caractère exceptionnel.

### *La liste nationale d'activités*

Cette liste (art. R.414-19 code de l'environnement) comporte 29 items et couvre divers types de projets : documents de planification, programmes ou projets de travaux, manifestations ou interventions dans le milieu naturel, etc. Sauf mention contraire, les activités figurant dans la liste nationale sont soumises à l'obligation d'évaluation des incidences Natura 2000, que le territoire qu'elles couvrent ou que leur localisation géographique soient situés ou non dans le périmètre d'un site Natura 2000.

### *Les listes locales arrêtées par le préfet de département ou le préfet maritime*

Issues d'une large concertation, les listes locales ont vocation à tenir compte, au plan local, des enjeux particuliers de chaque site Natura 2000 d'un département. C'est la raison pour laquelle les préfets, dans le cadre de l'élaboration des listes locales, peuvent définir un champ d'application géographique de ces listes (tout ou partie d'un département, d'un site Natura 2000, de la façade maritime). Les listes locales sont donc différentes dans chaque département et pour chaque façade maritime.

Il existe deux catégories de listes locales :

- les listes locales 1 : les activités figurant sur ces listes sont encadrées (autorisation, approbation, déclaration) et viennent en complément de celles figurant sur la liste nationale ;
- les listes locales 2 : ces listes concernent des activités qui jusqu'alors ne nécessitaient aucune formalité administrative. Cela signifie qu'un régime d'autorisation administrative propre à Natura 2000 est institué pour les activités y figurant. Ces listes sont constituées à partir d'une liste nationale de référence établie à l'article R. 414-27 du code de l'environnement.

## Contenu étude d'impact

Comme défini par la réglementation en vigueur (article R122-5 du Code de l'Environnement) l'étude d'impact doit être « proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur **l'environnement ou la santé humaine** ».

e) **Du cumul des incidences** avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.

f) Des incidences du projet sur le climat et de **la vulnérabilité du projet au changement climatique** :

un nouveau quartier urbain mixte, **ouvert sur le reste de la ville** et répondant à l'ensemble des besoins des nouveaux habitants, tel que présenté par les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) inscrites au Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris en 2016, qui stipulent notamment : « Le site de la gare Hébert à **vocation mixte habitat/emploi** participera à la constitution **d'un pôle économique** autour de Rosa Parks en accueillant un équipement logistique à l'Est et en privilégiant l'habitat à l'ouest avec une proportion d'au moins 60% de logements sociaux et 10% de logements intermédiaires. Une voirie et des espaces paysagers dont **environ 4000 m<sup>2</sup> d'espaces verts public d'un seul tenant** le traverseront pour l'intégrer au tissu urbain environnant et pour participer à la mise en réseau des espaces verts de ces secteurs. [...] »

En permettant l'accueil d'environ **1 500 nouveaux habitants** et **3 500 nouveaux employés**, le projet Hébert a vocation à répondre aux objectifs de la Ville de Paris, tant en ce qui concerne ses besoins de nouveaux logements que ses objectifs de développement économique.

Les espaces communs du projet Hébert ont vocation à répondre à ces différents enjeux, en désimperméabilisant fortement le site, en **le reconnectant à son quartier, et en créant une trame verte et des couloirs de biodiversité vers les réservoirs de biodiversité existants (faisceau ferroviaire de la Gare de l'Est) et à venir (futur parc Chapelle Charbon).**

**MOBILITES** Le projet Hébert **est aisément accessible** en transports en commun. Il est notamment desservi par la **ligne 12 du métro (station Marx Dormoy et Porte de la Chapelle)** et par le RER E et le tramway T3bis (gare Rosa Parks). Ces stations se trouvent toutes à moins de 10 minutes à pied, comme indiqué sur la figure page suivante.

L'arrivée de nouveaux habitants devra s'accompagner d'une augmentation de l'offre de transports en commun existante par l'Autorité Organisatrice des Transports.

Le site n'est situé à proximité d'aucune rivière, les écoulements d'eaux pluviales ne seront donc pas rejetés directement **dans un cours d'eau.** => **récupération au profit de l'entretien de la végétalisation.**  
**Quid des bâtiments ?**

Le site Hébert, qui se trouve sur une zone pouvant comporter des poches **de gypse antéludien** (susceptibles de se dissoudre en cas de trop fortes infiltrations) se trouve en zone dite « Zone Rouge ». Il s'agit d'une zone d'abattement réduit, c'est-à-dire où l'abattement volumique attendu est plus faible. En termes d'abattement volumique, le projet Hébert doit donc respecter l'une des règles suivantes : • Supprimer le volume rejeté au réseau d'assainissement pour une pluie dont la lame d'eau est de 4 mm (ce qui signifie que, pour toute pluie, les 4 premiers mm de pluie doivent être gérés par infiltration ou évapotranspiration sans être rejetés au réseau) ; ou • Abattre 30 % du

volume d'eau tombé sur la surface de référence pour une pluie dont la lame d'eau est de 16 mm (ce qui signifie que le projet doit pouvoir gérer, par infiltration ou évapotranspiration, 30 % du volume d'une pluie de 16 mm)

## RESEAUX

Galerie d'assainissement (ouvrage **cadre**) => **toilettes publiques ?**

Réseaux d'éclairage Deux boucles électriques indépendantes seront déployées à travers le lotissement pour assurer l'éclairage des espaces communs. => **avec apport énergie solaire ?**

Comme précisé au chapitre 6.2.4, le nivellement du projet urbain a été étudié finement afin de limiter les mouvements de terres, et de réduire les quantités de terre devant être évacuées. Il a notamment été proposé de rehausser le terrain du côté des voies ferrées, afin de réutiliser sur site une partie des déblais retirés du côté de la rue **de l'Évangile.** => **Qualité des déblais récupérés ?**

Ces deux piliers que sont la qualité de vie et la vertu environnementale structurent les ambitions urbaines et environnementales du projet Hébert, qui visent à en faire un quartier :

1. Évolutif, vivant et actif => les habitants travaillent en partie sur place – **pas un pôle de migration habitants vers extérieur remplacés par travailleurs extérieurs**
2. Confortable
3. Vert
4. Apaisé **non seulement mobilité mais espace disponible et densité**
5. Sobre

Pour que le quartier Hébert soit le plus inclusif et solidaire possible, plusieurs types d'espaces sont également conçus pour être appropriés par des associations, qui participeront ainsi à l'animation de la vie de quartier : local associatif, jardins partagés, kiosque... => **et services publics et de santé car l'inclusion ne repose pas que sur la vie associative !**

L'épannelage des bâtis, l'emplacement des émergences et des vides tels que le square, ont permis d'optimiser à la fois l'ensoleillement des espaces communs, « square », « traverse », « promenade du faisceau », et celui des futurs logements. => **mais rien qui justifie du R+11 !**

Les ambitions évoquées auront toutes un impact environnemental positif : un quartier avec peu de voitures est paisible et moins pollué (**pas sensible à l'échelle du quartier**), et il émet moins de gaz à effet de serre ; un quartier vert est confortable, agréable, et il participe au développement de la biodiversité et à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain (**attention aux immeubles hauts qui participent à une densité préjudiciable !**); les logements traversants sont moins consommateurs d'énergie, les locaux évolutifs n'ont pas besoin d'être démolis et reconstruits...

Épuisement des ressources On retiendra un épuisement des ressources naturelles de 80 t éq. Sb pour les 24 mois de la phase de construction du projet (

Consommation des ressources abiotiques	kg Sb eq.
--	-----------

source Ademe

Indicateur	Unité
Consommation d'énergie Non Renouvelable	MJ eq.
Consommation des ressources abiotiques	kg Sb eq.
Effet de serre additionnel à 100 ans	kg CO <sub>2</sub> eq.
Acidification	kg SO <sub>2</sub> eq.
Eutrophisation	kg PO <sub>4</sub> <sup>2-</sup> eq.
Pollution photochimique	kg C <sub>2</sub> H <sub>4</sub> eq.
Ecotoxicité aquatique	kg 1.4-DB eq.
Toxicité humaine	kg 1.4-DB eq.

*Unités des indicateurs utilisés dans Bilan Produit ©*

On note que l'analyse ne prend pas en compte la toxicité humaine (sols pollués, poussières, etc.)

Autres (tertiaires, commerces) Le pourcentage d'emploi dans le domaine du commerce est de 66% pour le 18<sup>ème</sup> arrondissement ! mais le 18<sup>e</sup> manque d'activités artisanales (plombier, menuisier, réparateurs électro ménager, etc. et ce chiffre n'est pas représentatif du quartier)

Le projet d'aménagement porté par Espaces Ferroviaires s'inscrit dans une démarche de développement durable, consistant à chercher, dans la définition des fonctionnalités et des possibilités d'aménagement, à éviter les principaux enjeux environnementaux, puis lorsque cela n'est pas possible, à rechercher une moindre incidence des ouvrages et des aménagements sur les milieux.

La démarche de développement durable prise en compte ne traite qu'une partie de l'aspect environnemental et ne prend pas en compte la réduction de la pauvreté, la santé, la réduction des inégalités et les partenariats entre acteurs publics, privés et associations.

GESTION GLOBALE DU CHANTIER L'opération sera conduite selon le cadre fixé par la charte de chantier à faibles nuisances (CCFN) d'Espaces Ferroviaires. Cette charte, établie préalablement au démarrage des travaux, fixe les préconisations à respecter lors de la réalisation de travaux conduits par Espaces Ferroviaires ou son représentant, dénommé « le Maître d'Ouvrage ». Pourquoi ne pas adopter une logistique mutualisée entre tous les travaux qui vont se dérouler simultanément

Cet aménagement aboutira à une densification du tissu urbain par la « reconstruction de la ville sur la ville ». Ce type d'aménagement permet de répondre aux besoins en nouveaux logements tout en limitant l'extension des zones urbaines sur les espaces agricoles et naturels situés en périphérie de l'agglomération parisienne. => hyperdensification sous prétexte de ne pas empiéter sur les terres agricoles ??? et pourquoi faire le RCDGexpress qui exproprie des terres cultivables ?

Population et habitat L'arrivée de nouvelles populations plus variées en termes de catégories socio-professionnelles et revenus vont contribuer à la mixité sociale du quartier. Le projet propose en effet 60% de logements sociaux, 10 % de logements locatifs intermédiaires, et 30 % de logements libres. Le projet permettra l'accueil d'environ 1 500 nouveaux habitants et 3 500 nouveaux employés. => qui consomme où ? à quelle heure ? quels produits et quels services ? Avec quel bilan en matière de déplacement ?

Activités Globalement, les impacts du projet en phase travaux sur les activités alentours seront modérés. => Quels éléments permettent de le dire ? Fort trafic travaux + difficulté à circuler pour les bus + trafic automobile = perturbation des livraisons pour les commerces notamment du marché, cumulé aux travaux Chapelle charbon dans le même temps.

En phase chantier, les réseaux routiers autour du site Hébert (rue de l'Évangile, rue d'Aubervilliers, rue de Crimée), déjà encombrés aux heures de pointes, seront impactés par les allers-et-retours des camions évacuant les déblais ainsi que les différents véhicules et engins nécessaires à la réalisation des travaux. L'étude de trafic réalisée par SYSTRA a évalué les impacts du projet Hébert sur les prévisions de trafic routier à venir sur le périmètre. Par rapport à la situation référence, le trafic devrait augmenter de l'ordre de 80 à 100 véhicules en heure de pointe sur la rue de l'Évangile. L'aménagement de la voirie est toujours globalement cohérent avec la demande de trafic qui reste égale ou en dessous de 700 véhicules/heures. Le trafic est plus important au niveau de la rue d'Aubervilliers, dont l'aménagement est plus capacitaire, toujours en cohérence avec le niveau de trafic. => Impact sur les transports en commun ? intensification pour favoriser l'abandon de la voiture sachant qu'actuellement la qualité du service est déjà fortement dégradée

Santé humaine Qualité de l'air Malgré la création de logements, l'impact sur la circulation sera faible. La zone d'étude est en effet très bien desservie en terme de transport en commun, ce qui limitera l'usage de la voiture. Aussi, l'impact sur la santé par le biais du trafic routier généré par le projet peut être considéré comme négligeable. => hypothèse liée à une amélioration de la desserte en transport lié à l'augmentation des populations ! En l'absence de concertation avec Mobilité Ile de France réclamée de longue date, cette assertion est sans fondement. Les chiffres et les mesures prises ?

Vulnérabilité du projet au changement climatique => quelles que soient les mesures prises, la densité de population et son activité vont contribuer à un effet de réchauffement. L'espace verts et zones de fraîcheur près du sol (pas sur les toits) est-elle suffisante pour chaque habitant ?



## Observation n° 16

Je suis vice-président de l'Ecole Normale Sociale, association qui joue un rôle très important dans l'animation du quartier. Implantée au bout de la rue Cugnot, mais œuvrant également en partenariat avec plusieurs associations installées autour de ce projet Hebert, elle est très au fait des attentes des habitants de cette zone.

Ce projet d'aménagement me semble particulièrement important pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, il permettra de désenclaver un quartier situé pour l'instant en périphérie de la ville, quartier que les habitants avec lesquels nous agissons jugent à l'écart du développement. Le nouvel aménagement va instituer de nouvelles voies de circulation, en particulier piétonnières, favorisant l'ouverture de cette zone. Comme indiqué dans le rapport, il profitera aux habitants des quartiers voisins, en retrouvant des liens, des ouvertures, des respirations dans le tissu urbain. Ensuite, l'accent important porté sur la végétalisation de la zone avec la création du "square" et de cheminement arborisés, ainsi que l'ouverture vers le futur parc Chapelle-Charbon, permettra la mise en place d'un véritable réseau d'espaces verts. Ceci favorisera grandement l'animation du quartier auquel nous sommes très sensibles.

Enfin, avec 40% de logements destinés hors du parc social, ce projet favorisera l'arrivée d'une nouvelle population et facilitera le travail que nous menons journalièrement sur la mixité sociale et le développement du mieux vivre ensemble.

Christian ALBERT

Vice-Président ENS Espace Torcy

### Informations



Déposée le 21/10/2019 à 18:06

Email : cmf.albert@wanadoo.fr

Nom : ALBERT CHRISTIAN

Adresse : 2 rue de Torcy

Code Postal : 75018

Ville : PARIS



Observation déposée par formulaire



Pas de notation



Pas de teneur



Aucun thème

### Informations et observation traitée par

Sigle commune :

Nom et prénom :

Réf. cadastrale :





## Observation n° 27

PARIS 18è, Projet Hébert Evangile  
Contribution CACTUS Initiatives

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

En tant qu'association d'habitants du quartier Chapelle-Aubervilliers nous participons activement à son développement et à l'amélioration de son cadre de vie depuis plus de 25 années.

Membre également des conseils de quartier depuis leur création et Administrateur de l'ENS, Ecole Normale Sociale (centre de formation au travail social et centre social) également bien implantée dans le secteur depuis de nombreuses années, nous sommes bien sûr particulièrement intéressés par tous les projets urbains qui peuvent contribuer à poursuivre le désenclavement de l'ensemble du quartier et que nous suivons de très près.

Notamment le projet Hébert Evangile qui doit pouvoir créer un outil d'attractivité économique dans le prolongement de Rosa Parks et culturelle (à deux pas du 104 rue d'Aubervilliers) en s'intégrant dans le secteur «Hébert» également en pleine rénovation - s'ouvrant au nord vers le Centre Paris Anim' avec lequel l'ENS pourra poursuivre des partenariats utiles au quartier et se prolongeant sur Chapelle Charbon.

Des complémentarités indispensables doivent pouvoir naître du projet Hébert Evangile en regroupant des équipements «sociaux-associatifs» à destination tant des jeunes du quartier que de leurs aînés. La mixité sociale c'est difficile et cela nécessite de bons outils. Il nous semble que ce projet en est un de par sa qualité et malgré d'inévitables erreurs ou manques.

En effet cependant, certains points devraient pouvoir être approfondis plus clairement :

? Préserver une capacité d'évolution du projet afin de ne pas regretter demain nos choix d'aujourd'hui et imaginer des structures flexibles et modulables susceptibles d'être adaptées à d'autres utilisations tout en préservant une perspective de développement durable et de haute qualité environnementale

? Anticiper les difficultés de circulation, car assez peu abordées avec précision ici comme dans d'autres projets du secteur (=> viser à l'amélioration des transports publics)

? Ne pas trop «charger la barque» avec 60% de «logements sociaux» (sans entrer ici dans le détail des catégories) et maintenir une bonne répartition avec ceux créés dans le quartier depuis des années

? Enfin, Charles De Gaulle Express, juste pour mémoire car le projet semble avoir bien du plomb dans l'aile à ce jour (à vérifier)

Dans l'ensemble donc, CACTUS est tout à fait favorable au projet Hébert Evangile mais rappelle également ici son exigence pour un processus permanent de concertation et d'évaluation le plus en amont possible de tous les projets sur le secteur ainsi qu'une vision globale de l'ensemble du quartier.

Vous remerciant de prendre en compte ces observations... non exhaustives, je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Paris, le 25 octobre 2019

Siska Piérard  
Présidente de Cactus Initiatives  
Administratrice de l'ENS  
06 62 50 88 73 - SiskaPierard@orange.fr

PJ, maquette du projet + carte le situant dans le quartier Hébert

### Informations



Déposée le 25/10/2019 à 14:00  
Email : SiskaPierard@orange.fr  
Nom : SSKA PIERARD PRESIDENTE  
DE CACTUS INITIATIVES  
Adresse : 86 RUE PHILIPPE DE GIRARD  
Code Postal : 75018  
Ville : PARIS  
Téléphone : 06.62.50.88.73



Observation déposée par formulaire



Pas de notation



Pas de teneur



Aucun thème

### Informations et observation traitée par

Sigle commune :  
Nom et prénom :  
Réf. cadastrale :



# ANNEXE 3

## Mémoire en réponse du maître d'ouvrage



**Espaces Ferroviaires Aménagement Commun**

10 rue Camille Moke - Campus Rimbaud - 93212 Saint-Denis  
contact@espacesferroviaires.fr - www.espacesferroviaires.fr  
SAS au capital de 5 000 € - RCS Bobigny 789 129 606  
TVA Intracommunautaire : FR 68 789 129 606

ESPACES  
FERROVIAIRES



Lettre recommandée avec accusé-réception  
N° 2C 140 932 4252 0

Saint-Denis, le 03 Décembre 2019

Enquête publique Hébert  
134 rue du faubourg Saint Martin  
75010 PARIS

A l'attention de Mr GENESTE

N/Réf. : 20191202\_PM/ET\_S19\_/00121  
Tél. : 01 55 93 09 22  
Email : pierre.magdelaine@espacesferroviaires.fr

Objet : Enquête publique du projet d'aménagement Hébert  
Mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations recueillies

Monsieur,

Le 21 juin 2019, le Président du Tribunal Administratif de Paris vous a désigné comme commissaire enquêteur chargé de conduire l'enquête publique relative au projet d'aménagement « Hébert » à Paris 18<sup>ème</sup>, préalable à la délivrance du permis d'aménager n° PA 075 118 19 V0001 portant sur la phase 1 du projet.

Cette procédure s'est déroulée du lundi 23 septembre 2019 à 8h30 au vendredi 25 octobre 2019 à 17h00, conformément aux termes de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique du 28 août 2019.

À l'issue de la clôture de l'enquête publique et après avoir procédé à l'analyse des observations reçues sur le registre dématérialisé, sur le registre papier laissé à la Mairie du 18<sup>ème</sup> et sur le registre papier prévu pour la demi-journée de permanence au marché de la Chapelle, vous nous avez remis le 04 Novembre le procès-verbal de synthèse des observations recueillies.

Aussi, conformément aux dispositions de l'article R.123-18 du code de l'environnement, je vous prie de trouver ci-joint le mémoire en réponse d'Espaces Ferroviaires Aménagement Commun (EFAC), qui reprend la classification des 6 thèmes abordés dans votre procès-verbal de synthèse, soit 1. Le programme de l'opération d'aménagement ; 2. Le projet d'aménagement ; 3. Les incidences environnementales du projet ; 4. Les incidences socio-économiques du projet ; 5. Les incidences du projet durant la phase travaux ; 6. La participation du public.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Fadia KARAM  
Directrice Générale

# PROJET D'AMENAGEMENT HEBERT

## ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DELIVRANCE DU PERMIS D'AMENAGER DE LA PHASE 1

### MEMOIRE EN REPONSE AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

L'enquête publique préalable à la délivrance du permis d'aménager de la phase 1 du site Hébert s'est déroulée du 23 septembre au 25 octobre 2019.

Le Commissaire Enquêteur a présenté le procès-verbal de synthèse de l'enquête publique à la ville de Paris et Espaces Ferroviaires le 4 novembre 2019.

Le présent mémoire regroupe les réponses d'Espaces Ferroviaires et de la ville de Paris aux observations du public et aux questions du Commissaire Enquêteur, telles qu'elles sont synthétisées dans ce procès-verbal.

Ces réponses sont présentées dans l'ordre et selon les thèmes établis par le Commissaire Enquêteur dans son procès-verbal, à savoir :

1. Le programme de l'opération d'aménagement
2. Le projet d'aménagement
3. Les incidences environnementales du projet
4. Les incidences socio-économiques du projet
5. Les incidences du projet durant la phase travaux
6. La participation du public

Afin d'éviter des redondances ou lourdeurs, les réponses aux observations du public et questions du Commissaire Enquêteur ont été regroupées lorsque ces dernières se recoupaient.

Ce mémoire a été envoyé au Commissaire Enquêteur par courrier électronique le 3 décembre 2019 et par courrier recommandé en date du 3 décembre 2019.

# 1. LE PROGRAMME DE L'OPERATION D'AMENAGEMENT

## 1.1. Définition et équilibre du programme général de l'opération

### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

M. ZEGANADIN (obs. n°RE/22), estime les surfaces dédiées au logement, bureaux et locaux activités déséquilibrées. « Ce déséquilibre manifeste rend contestable l'assertion d'un équilibre programmatique entre l'habitat et le développement économique, répondant à un objectif d'intégration d'une mixité appropriée aux besoins de la population parisienne. La programmation retenue souffre aussi d'un déséquilibre d'offre commerciale à destination locale et d'un déficit d'équipements de services de proximité ».

### Question du Commissaire Enquêteur

Comment a été arrêté le programme de construction de l'opération ?

### Réponse de la Ville

La programmation actuelle de Hébert est équilibrée avec 50% des surfaces dédiées aux bureaux et locaux d'activités (49 200 m<sup>2</sup>) et 50% dédiés au logement (49 000 m<sup>2</sup>). Cette répartition est une application des règles édictées par le Programme Local de l'Habitat (PLH). Le PLH traduit la volonté du Conseil de Paris de répondre aux besoins des ménages modestes et des classes moyennes en matière de logement. Le PLH prévoit de « optimiser l'affectation des surfaces au logement dans les opérations d'aménagement en visant un objectif minimal moyen de 50% du total des surfaces ».

### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

A partir des grands équilibres définis avec la ville de Paris, des études ont permis d'affiner la décomposition plus détaillée du programme :

#### **Commerces et services**

Le bureau d'études Intencité a réalisé une étude de potentiel commercial, qui s'est appuyée sur une analyse de l'environnement commercial existant sur le quartier élargi.

Celui-ci se caractérise par sa diversité, malgré une légère sur-offre en restauration et sous-offre en alimentaire et en culture/loisirs.

L'appareil commercial existant est marqué par une certaine fragilité, qui se manifeste par une vacance relativement élevée des cellules commerciales (15 % de vacance dans un secteur situé à 10 minutes à pied du projet, contre 9% à l'échelle de Paris), en particulier en dehors des quelques polarités commerciales que sont les abords de la rue Marx Dormoy et du marché de la Chapelle (dit marché de l'Olive) ; les abords de la place Mac Orlan ; et les abords de la gare Rosa Parks.

A proximité de cette même gare, le centre commercial Le Parks accueille 24 commerces, dont des commerces de destinations tels que Décathlon, Leroy Merlin, etc.

Ces constats ont permis d'identifier les enjeux suivants :

- Proposer une offre commerciale de proximité répondant aux besoins de la population existante et future, ainsi que les futurs employés du quartier ;
- Venir compléter l'offre existante, et éviter une sur-offre qui viendrait déstabiliser les commerces existants, et en particulier la polarité autour de la place Mac Orlan.

C'est à la suite de cette étude qu'a été proposé un programme commercial d'environ 1 500 m<sup>2</sup>, qui inclura en priorité des programmes de proximité de type petite ou moyenne surface alimentaire, boulangerie, pharmacie, culture... ainsi que de la restauration. Du fait des demandes exprimées par la population lors de la concertation publique, ces surfaces incluent également un local associatif.

Ce programme de commerces et services continuera à se préciser avec l'avancement du projet, en lien avec la ville de Paris et les habitants participant au dialogue citoyen engagé par Espaces Ferroviaires autour du projet Hébert.

### **Tertiaire et activités**

Le développement de surfaces de bureaux et d'activités sur le projet Hébert s'inscrit dans la dynamique globale de rééquilibrage entre l'est et l'ouest parisien, et répond notamment à la volonté d'implanter davantage d'emplois dans un secteur aujourd'hui essentiellement résidentiel.

Plusieurs orientations ont rapidement émergé lors de la conception du projet urbain :

- L'opportunité d'offrir la possibilité à une société d'implanter son siège social sur le site Hébert, en réservant une emprise permettant la construction d'un programme de bureaux d'un seul tenant d'environ 30 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher (offre rare dans Paris), à proximité de la gare Rosa Parks, adressé directement sur la rue de l'Évangile et visible depuis le faisceau ferré de la gare de l'Est. Ce programme constituera une locomotive pour le futur quartier, et participera à son dynamisme.
- La volonté de répondre à l'enjeu de relogement d'activités artisanales ou de petite industrie historiquement implantées à Paris mais progressivement déplacées vers la périphérie par la hausse de leurs loyers (telles que les activités présentes sur le site CAP 18, par exemple), tout en adaptant les immeubles accueillant ces activités à leur environnement urbain de manière à réduire les nuisances générées par ces activités.

Sur ce second sujet, Espaces Ferroviaires a missionné le bureau d'études BOC (Bureau Olivier Caro) pour réaliser un diagnostic des zones d'activités et hôtels d'activités voisins du projet (CAP 18, Métropole 19, CAP 19), afin d'identifier les types d'activités présentes, leurs modèles économiques et leurs besoins immobiliers.

Cette analyse a permis de faire émerger trois enjeux pour le projet Hébert :

- Préserver les conditions nécessaires au maintien de l'activité économique existante ;
- Créer les conditions d'émergence de nouvelles activités aux formes hybrides ;
- Inscrire ces activités dans la trajectoire de transformation urbaine.

En réponse à ces enjeux, l'analyse de BOC a proposé la réalisation d'un hôtel d'activités accueillant des cellules de type « Fabrique de Ville » pouvant accueillir des petites et moyennes unités manufacturières, comme par exemple :

- Des sous-traitants de la filière luxe, déjà très implantés sur le secteur,
- Industries textiles et de l'habillement,
- Fabrication de meubles (petites séries),
- Edition, travaux d'impression,
- Fabrication de produits électroniques,
- Prototypage pour industries innovantes...

Cet hôtel d'activités accueillera également un Espace de Logistique Urbaine (ELU), qui constituera un relai entre des poids lourds accédant à Paris par la Porte d'Aubervilliers et des véhicules plus légers, moins encombrants et polluants, comme des camionnettes électriques ou vélo cargo, chargés de réaliser le « dernier kilomètre » du transport logistique au sein de la ville de Paris.

Une synergie sera recherchée entre les activités productives de l'hôtel d'activités et l'ELU.

Ce programme d'activités et de bureaux est complété par un local de 700 m<sup>2</sup> dédié au relogement au rez-de-chaussée d'un immeuble de logements de la base IRIS-3RP, un service de la SNCF devant être repositionné à proximité des voies ferrées.

Le programme d'activités économiques est donc le suivant :

- 39 000 m<sup>2</sup> de bureaux ;
- Un hôtel d'activités de 6 500 m<sup>2</sup> d'activités et 1 000 m<sup>2</sup> de logistique urbaine ;
- Un local de 700 m<sup>2</sup> pour la base IRIS.



## Logements

Pour ce qui concerne les logements, le programme détaillé était d'ores et déjà fixé par la ville de Paris dans son PLU : les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du secteur Paris Nord Est précisent, en ce qui concerne le site Hébert, que son programme d'habitat comptera « une proportion d'au moins 60% de logements sociaux et 10% de logements intermédiaires ».

Le reste de la programmation correspond à du logement libre.

Sur la granulométrie des logements, le PLH de la Ville de Paris pose les exigences suivantes : au moins 60 % de T3 et plus, et au moins 35 % de T4 et plus. La moyenne des logements sera d'environ 65 m<sup>2</sup> de surface de plancher. Pour les logements sociaux spécifiques, la moyenne sera d'environ 35 m<sup>2</sup> SdP.

## 1.2. Programme de logement social

### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

L'élément du programme de construction qui fait l'objet de plus de remarques est la part de 60% de logements sociaux, considérée comme trop élevée, au motif qu'il y en a déjà un nombre important dans le quartier et l'arrondissement et que le quartier est en voie de ghettoïsation.

- Pour M. JOHANN (obs. n°RE/2), « Le taux de logement social à 60% pour 10% d'intermédiaire semble bien trop élevé. (...) N'oubliez pas que cet arrondissement est déjà très fortement concentré en logement social et qu'il faut plus de mixité ».

- Pour M. ESSEVAZ-ROULET (obs. n°RE/5), « Viser 60 % de logements sociaux dans une zone autant enclavée va déstabiliser encore davantage un quartier déjà fragile. L'enquête ne peut conclure qu'à la nécessité vitale pour le quartier de rejeter le taux cible de 60% de logements sociaux au risque de déstabiliser encore un peu plus un quartier en voie de ghettoïsation. Il est ainsi insupportable que le projet ait comme ambition d'augmenter encore le nombre de logements sociaux. Les utilisateurs du quartier sont déjà au point de rupture et de nombreux propriétaires occupant ont quitté le quartier pour ces raisons ou projettent de le faire. (...) Le risque du maintien du taux de 60% de logements sociaux est de créer un ghetto socialement fragile, isolé et peu visible du reste de la ville en raison de son fort enclavement ». Il déplore « l'absence d'étude d'impact sur l'implantation de près de 500 logements sociaux ».

- Pour M. POUILLE (obs. n°RE/6), « 60% de logement sociaux semblent excessif pour un quartier en attente d'un rééquilibrage dans l'autre sens. »

MM. BARTHELEMY (obs. n°RE/9), PAYA (obs. n°RE/11), GAUTHIER (obs. n°RE/14), BARRAUX (obs. n°RE/26) expriment des avis qui vont dans le même sens.

De nombreuses propositions sont émises pour réduire la part et/ou l'incidence du programme de logements sociaux :

- Une diminution du taux (observations multiples) ;

- Une mixité programmatique qui doit tenir compte de ce qui existe (M. GOUTAILLER, obs. n°RE/19 ; M. PIERRARD, obs. n°RE/27) ;

- Le recours à de nouveaux dispositifs d'acquisition sociale de type Bail Réel Solidaire qui présentent des garanties de mixité sociale et d'intégration qu'il serait bon de prendre en compte (contribution ASA-PNE, obs. n°RE/15) ;

- Une imbrication ensemble des logements sociaux et non sociaux (Mme RABACHE, obs. n°RE/21).

### Questions du Commissaire Enquêteur

Quelle est la répartition (destination) envisagée des 60 % de logements sociaux ?

Quels sont les programmes et montages alternatifs aux logements locatifs aidés conventionnés à destination des personnes à faibles revenus envisagés ?

## Réponse de la Ville

La programmation de 60% de logements sociaux parmi les logements prévus dans le cadre de l'aménagement du secteur Hébert est également conforme au PLH. La demande de logement social reste très élevée à Paris (plus de 240 000 demandeurs inscrits), c'est pourquoi la Ville se doit d'avoir une programmation ambitieuse dans le cadre des opérations d'aménagement qui permettent la réalisation d'une offre nouvelle. Le PLH prévoit ainsi que la part de logement social représente en moyenne 60% des surfaces dédiées au logement dans les opérations d'aménagement, elles-mêmes représentant au moins 50% des surfaces aménagées : « Affecter au logement social en moyenne 60% des surfaces dédiées au logement des opérations d'aménagement, ce pourcentage étant défini site par site en fonction du contexte local et notamment du caractère déficitaire ou non en logement social de l'arrondissement concerné ». Le 18ème arrondissement reste à ce jour un arrondissement déficitaire en logement social (22,3% au 1er janvier 2018), c'est pourquoi la programmation de 60% de logements sociaux a été actée.

Par ailleurs, il est également à noter que l'objectif de 25% de logements sociaux parmi les résidences principales à horizon 2025 (complété par un objectif du SDRIF de tendre vers 30% en 2030) s'entend à l'échelle de la commune. Aussi la Ville se doit de saisir les opportunités sur l'ensemble de son territoire, en particulier dans le cadre des opérations d'aménagement et dans les situations de création de nouveaux quartiers bien équipés et desservis car les possibilités d'intervention dans les quartiers et tissus déjà constitués restent plus limitées.

Par ailleurs, il convient de rappeler que les logements sociaux prévus sur l'opération s'adresseront à une grande diversité de ménages parisiens, avec 80% de logements familiaux répartis en 30% PLAI, 40% PLUS et 30% PLS, et 20% de logements spécifiques comprenant une maison-relais, une résidence pour personnes âgées et un foyer de jeunes travailleurs.

Concernant les logements familiaux, on peut noter que selon la dernière étude<sup>1</sup> publiée par l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) sur l'accès au logement social à Paris, 63,1 % des ménages parisiens ont des ressources inférieures au PLS (prêt locatif social) et peuvent donc prétendre à l'attribution d'un logement social PLAI, PLUS ou PLS. Le revenu médian par unité de consommation étant de 26 800€ (source INSEE : 2016), il apparaît que la moitié des Parisiens est éligible à un logement PLAI ou PLUS. Parmi les 36,9% restants, une part des ménages peut prétendre à des logements intermédiaires. Le logement social et intermédiaire concerne ainsi la majorité des ménages parisiens.

De plus, 54% de la programmation logement et 62% de la programmation de logements familiaux seront consacrés aux 50% des ménages les plus aisés (PLS, LI, logement libre), contribuant ainsi à l'équilibre global de la programmation.

La programmation actuelle de logements sociaux et intermédiaires répond aux enjeux de mixité sociale.

La Ville reste attentive à mixer les profils aussi bien à travers la programmation de logements (diversité des types de logements et de leur financement) que lors des attributions. L'attribution des logements fait l'objet de réunions de pré-peuplement organisées par les services de l'Etat (DRIHL), réunissant la Ville, les bailleurs concernés, la Mairie d'arrondissement et l'ensemble des réservataires.

Pour rappel, 260 000 demandeurs de logement social demandent Paris dont 143 500 y résident déjà. Chaque année, 11 000 attributions sont réalisées tous réservataires confondus. Les droits de réservation se répartissent à 30% pour l'Etat (part réglementaire, elle-même divisée entre 5% pour les fonctionnaires et 25% pour les mal-logés), 50% pour la Ville, et enfin 20% dont les droits de réservations sont vendus par les bailleurs directement aux collecteurs Action Logement (salariés du privé) ou à des employeurs publics souhaitant acquérir davantage de droits de réservation (par exemple, Ministères, Préfecture de police).

<sup>1</sup> L'accès au logement social à Paris, APUR, 2017

La désignation par la Ville se fait selon un système de cotation qui est un outil basé sur plusieurs critères dont la composition familiale et les ressources correspondant à un logement social disponible. La cotation définit des priorités et garantit une procédure de sélection équitable et transparente. La cotation est mise en œuvre par la commission de désignation de la Maire de Paris, ainsi qu'en Mairie d'arrondissements. Tout en respectant le système de cotation, la désignation par le Maire d'arrondissement vise en règle générale les habitants de l'arrondissement.

Enfin, en ce qui concerne le dispositif OFS/BRS évoqué dans une observation du public, celui-ci n'était pas encore opérationnel lors de la définition de la programmation du site. Le recours au Bail Réel Solidaire sera expérimenté sur différentes opérations d'aménagement menées par la Ville de Paris. Dans le 18<sup>e</sup> arrondissement, la création de la ZAC Gare des Mines qui sera soumise prochainement au vote du Conseil de Paris devrait intégrer une part de logement en OFS dans sa programmation. L'aménageur et la Ville s'accordent pour étudier, sur le lotissement Hébert, l'intégration d'une programmation de BRS au sein des 60 % de logements sociaux.

### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Comme indiqué ci-dessus par la Ville, la répartition du financement du logement social sera de :

- 30 % de logements PLAI, (Prêt Locatif Aidé d'Intégration, public très aidé),
- 40 % de logements PLUS (Prêt Locatif à Usage Social, public aidé),
- 30 % de logements PLS (Prêt Locatif Social).

Par ailleurs, les prescriptions de la Ville de Paris à respecter pour obtenir le financement du logement social précisent que, parmi les logements sociaux, ceux-ci doivent être composés d'un maximum de 20 % de logements dits « spécifiques », et donc d'au moins 80 % de logements dits « familiaux » (en nombre).

Les logements spécifiques envisagés sur le projet Hébert sont :

- Un foyer jeunes travailleurs (45 logements),
- Une maison relais (25 places),
- Une résidence pour personnes âgées (30 logements).

La forme urbaine retenue permet d'intégrer au mieux l'offre de logement social à l'offre de logement libre. La reprise du principe des cours parisiennes, l'épannelage des hauteurs, du R+2,5 aux 4 émergences en R+11, l'orientation de faire un maximum de logements traversants, de mettre des balcons aux logements... conduit à proposer des formes de bâti qui rendront difficile la perception de ce qui sera du logement social par rapport au logement libre. Le quartier Hébert ne sera en ce sens pas « stigmatisable ». Il est d'ailleurs bien prévu d'imbriquer, au sein de différents lots, des programmes de logements sociaux, de logements intermédiaires et de logements libres. Une réflexion est en cours à ce sujet entre Espaces Ferroviaires, l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine, et la ville de Paris.

Enfin, dans le cadre des discussions à venir avec la ville de Paris et les bailleurs sociaux pour la mise en œuvre du programme de logements, Espaces Ferroviaires attachera une attention particulière à son adaptation au contexte local.

### 1.3. Programme d'équipements collectifs

#### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

Des personnes s'interrogent [...] sur le programme d'équipements collectifs de l'opération :

- La présence d'une crèche (Mme BRUCY, obs n°RE/12 : « *ne comprends toujours pas pourquoi on construit une crèche, alors que celle de la rue de l'Evangile est en train de s'agrandir* ») ;
- L'absence d'équipements sportifs (Mme BRUCY, obs n°RE/12 : « *Je n'ai pas vu de terrain de sports plein air : c'est dommage, car depuis la construction du nouveau centre d'animation Hebert, il n'y en a plus dans le quartier* » ; M. GOUTAILLER (obs. n°RE/19 : « *Où sont les infrastructures sportives pour les jeunes ?* »). Mme RABACHE, obs. n°RE/20 « *rien sur des équipements sportifs* »).

Parmi elles, des personnes mettent en avant l'enjeu de socialisation lié à la présence de certains équipements publics :

- « *Le nouveau quartier Hebert pourra-t-il accueillir les chiens ? C'est un élément important de socialisation pour le quartier !* » (M. GOUTAILLER, obs. RE/19)
- « *Des complémentarités indispensables doivent pouvoir naître du projet Hébert Evangile en regroupant des équipements sociaux-associatifs à destination tant des jeunes du quartier que de leurs aînés.* » Mme PIERRARD, obs. n°RE/27).
- La présence d'un centre social.

#### Réponse de la Ville

Il faut distinguer ce qui relève des équipements publics, des équipements collectifs qui peuvent s'inscrire dans le cadre de projets privés.

La programmation des équipements publics a été établie à l'échelle de Paris-Nord Est Elargi qui se déploie sur 600 ha et se caractérise par plusieurs secteurs d'aménagement dont certains sont achevés.

Elle compte des équipements publics de proximité qui répondent aux besoins des nouveaux habitants des opérations d'aménagement tels les crèches, écoles maternelles et primaires, équipements sociaux et des équipements d'échelle intermédiaire voire communale tels les équipements sportifs et parcs publics.

La programmation répond à une analyse prospective des besoins au regard de l'évolution de la population et à des objectifs municipaux d'équipements publics qui participent à un rééquilibrage municipal de l'offre locale.

Concernant les équipements sportifs, à l'intérieur de PNEE, il a été réalisé dans :

- le secteur Mac Donald, un gymnase, situé à 1.4 km d'Hébert,
- le secteur Chapelle International : 1 gymnase et 4000 m<sup>2</sup> d'équipement sportif de plein air comprenant des terrains de tennis et un terrain d'éducation physique, situés à 1 km du site.

Les prochains programmes d'équipements sportifs et de jeux de plein air seront réalisés dans le secteur gare des Mines Fillettes et la ZAC Chapelle Charbon. A Gare des Mines, il est envisagé la rénovation, la reconfiguration des équipements existants (gymnase et plateau sportif) et la création d'une aréna olympique de 6000 m<sup>2</sup> et d'un second gymnase. La programmation du parc public de Chapelle Charbon (3.5 ha) prévoit des terrains de jeux en accès libre.

L'opération d'aménagement Hébert prévoit sur la promenade du faisceau des agrès sportifs en accès libre. Elle bénéficie aussi d'un environnement immédiat en matière d'équipement sportif de

très bon niveau (1 piscine, 1 gymnase et des terrains sportifs extérieurs, 1 TEP<sup>2</sup> en plein air et en accès libre). Cet ensemble est complété par un centre d'animation.

Cet ensemble est en passe d'être amélioré par la reconstruction du centre d'animation qui sera mieux situé dans le quartier et la réfection du TEP. Les travaux du centre d'animation perturbent l'accès au TEP qui est provisoirement fermé.

## 1.4. Adéquation du programme aux besoins de la population et des usagers du quartier

### Question du Commissaire Enquêteur

*En quoi le programme de construction répond et/ou s'adresse aux besoins de la population et des usagers du quartier ?*

### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Le programme de construction permet de désenclaver ce morceau de ville qui se trouve aujourd'hui dans une situation de « fin de ville ». La rupture urbaine entre l'arrondissement du 18<sup>ème</sup> et du 19<sup>ème</sup> se fait particulièrement sentir ici et les habitants du quartier dit de la ZAC de l'Evangile ne suffisent pas à faire vivre les commerces du quartier, ce qui explique notamment que les commerces qui y sont implantés peinent souvent à se maintenir et que le taux de vacance des locaux en rez-de-chaussée y soit important (voir paragraphe 1.1. ci-dessus). La faible fréquentation des espaces publics de ces quartiers participe par ailleurs à un sentiment d'insécurité.

La transformation du site d'activités Hébert en quartier urbain va permettre l'accueil d'une nouvelle population et de nouveaux usagers et donnera à la rue de l'Evangile un caractère urbain. Le mur de clôture du site va en effet disparaître au profit de logements, commerces, bureaux et de rues vers le cœur du quartier. Ces nouveaux espaces publics et constructions seront au niveau de la rue Hébert (alors que la zone d'activités est actuellement à plus de 4 à 5 m de hauteur par rapport à la rue actuelle) ce qui donnera un sentiment de sécurité qui n'existe pas aujourd'hui.

Les quartiers avoisinant le projet Hébert sont caractérisés par une forte densité d'équipements publics : dans un périmètre de 500 m autour du site se trouvent 3 écoles primaires et/ou élémentaires (écoles Cugnot, Evangile, Tchaïkovski), un collège (Daniel Mayer), un lycée professionnel (Edmond Rostand), un gymnase (Tristan Tzara), une bibliothèque municipale (Maurice Genevoix) et une piscine (Hébert). Par ailleurs, deux crèches (crèches Hébert) ainsi qu'un centre d'animation (Paris Anim' Hébert) sont en cours de construction et le parc Chapelle Charbon, en cours d'aménagement par la ville de Paris, offrira aux habitants du quartier des espaces verts et de détente ainsi que des terrains de sport et équipements sportifs.

Le programme du projet Hébert a été établi en complémentarité avec ces équipements existants ou en cours de réalisation. Le projet complète l'offre en équipements pour la petite enfance en accueillant une crèche de 66 berceaux ; le projet participe par ailleurs au financement du futur groupe scolaire de la ZAC Chapelle Charbon par le biais d'une convention de PUP (projet urbain partenarial). Un équipement d'enseignement, dont le programme n'est pas encore arrêté, est également prévu dans le quartier. Son activité sera tournée vers le quartier et apportera une offre complémentaire aux habitants.

En complément des squares du quartier et du futur parc Chapelle Charbon, le projet Hébert offre un hectare d'espaces verts publics pouvant accueillir des usages variés, incluant notamment un square de 4 000 m<sup>2</sup> et un jardin/promenade bordant les voies ferrées de 3 000 m<sup>2</sup>. On trouve notamment une aire de jeux pour les plus petits (jusqu'à 6 ans) dans le square (en complément des équipements prévus dans le parc Chapelle Charbon pour les plus grands), un parcours sportif et un terrain de

<sup>2</sup> Terrain d'éducation physique.

boules dans le jardin. Le jardin proposera également des espaces cultivés (jardins partagés et/ou projet Parisculteurs).

Au square et au jardin s'ajoutent des espaces communs apaisés, réservés aux piétons et cycles, fortement végétalisés (à 60 % pour les « rues apaisées », 70 % pour la « traverse », voir le paragraphe 2.3 ci-après), qui s'articuleront avec des rez-de-chaussée animés, accueillant notamment les commerces et services de proximité, restaurants et local associatif pour créer un environnement favorable à l'émergence d'une vie de quartier.

Ces espaces verts, équipements publics, commerces et services, en s'inscrivant dans une complémentarité de ceux qui existent déjà ou sont projetés dans les quartiers voisins, permettront de diversifier l'offre disponible non seulement pour les futurs habitants et usagers du projet Hébert mais également pour ceux qui habitent et travaillent déjà à proximité, dans les quartiers Evangile à l'ouest ou Marx Dormoy au sud.

## 1.5. Evolutivité du programme de construction

### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

L'ASA-PNE (contribution n°RE/15) défend une évolutivité du programme de constructions, en particulier pour répondre aux nouvelles formes du travail et à la demande de travailleurs indépendants : *« il faut prévoir une très grande modularité des espaces permettant à des activités de se créer au sein du site puis se déplacer sur les rues avoisinantes en cas d'extension pour laisser la place à un autre projet et assurer, ainsi, un dynamisme en création et un potentiel en développement de proximité ».*

### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

La réversibilité des bâtis est un des thèmes qui a nourri la conception du projet Hébert. Elle est facilitée notamment par l'épaisseur des bâtiments (profondeur de 12 mètres), qui permet une évolution dans le temps des modes d'habiter dans le quartier.

Cet objectif de réversibilité, qui sera exploré en lien avec les règles d'urbanisme applicables, porte en particulier sur l'évolutivité des rez-de-chaussée des futurs immeubles. La forme urbaine du projet permet de proposer des locaux de faible profondeur, qui bénéficieront d'un bon éclairage naturel et de hauteur sous-plafond généreuse, compatible avec de nombreux usages et permettant d'accompagner l'évolution des modes de vie.

## 2. LE PROJET D'AMENAGEMENT

### 2.1. Densité

#### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

M. Fichaux, obs. n°RE/4: *« il apparait que ce projet est très bétonné, très dense en matière de logements dans un secteur déjà très dense »* ; M. Barthélémy, obs. n°RE/8.

#### Question du Commissaire Enquêteur

*Quelle est la densité moyenne des différentes opérations d'aménagement qui composent le projet Paris Nord-Est (cf. p 35 du courrier de réponse à la MRAe) ?*

#### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

La Ville de Paris déploie d'importants efforts pour développer une offre de logement abordable sur son territoire.

Les objectifs pour développer l'offre nouvelle de logements sont très volontaristes : production de 10 000 logements par an dont 7 000 à 7 500 sociaux, financement de 4 500 logements sociaux rénovés énergétiquement, mais aussi aide à l'accession à la propriété.

Le projet Hébert s'inscrit dans cet objectif tout en cherchant à faire de ce quartier, un lieu vivant, accueillant, où il fait bon vivre. Un important travail a ainsi été réalisé dans le cadre de la concertation pour voir quelle était la forme urbaine la plus acceptable au vu du programme.

La forme retenue à travers le plan guide conduit à réaliser des volumes bâtis différenciés et un jeu d'équilibre des hauteurs. L'espace libéré est partagé pour moitié entre espace minéral et espace végétal. Ce partage est relativement ambitieux dans un contexte de ville intense mais il est indispensable tant pour la qualité de vie que pour une meilleure adaptation au changement climatique et la création d'ilot de fraîcheur urbain.

Ce nouveau quartier répond également à un enjeu de dynamisation du secteur (voir le paragraphe 1.4 ci-avant).

Le tableau ci-après rappelle les densités moyennes (surface de plancher construite totale divisée par la surface du terrain) des projets de Paris Nord-Est :

Projet	Surface du terrain (m <sup>2</sup> )	Surface bâtie (m <sup>2</sup> SdP)	Densité
Hébert	52 400 m <sup>2</sup>	103 000 m <sup>2</sup>	1,91
Chapelle International	70 000 m <sup>2</sup>	150 000 m <sup>2</sup>	2,14
ZAC Pajol	30 000 m <sup>2</sup>	41 000 m <sup>2</sup>	1,37
ZAC Chapelle Charbon 1	84 000 m <sup>2</sup>	35 000 m <sup>2</sup>	0,42
ZAC Chapelle Charbon 2 (CAP 18)	63 000 m <sup>2</sup>	98 000 m <sup>2</sup>	1,56
ZAC Gare des Mines <sup>3</sup>	120 000 m <sup>2</sup>	150 000 m <sup>2</sup>	1,25
Ilot Fertile	12 800 m <sup>2</sup>	34 900 m <sup>2</sup>	2,73
ZAC Claude Bernard <sup>4</sup>	83 000 m <sup>2</sup>	103 000 m <sup>2</sup>	1,24
Entrepôt Macdonald	55 000 m <sup>2</sup>	165 000 m <sup>2</sup>	3
Ordener-Poissonniers <sup>5</sup>	37 000 m <sup>2</sup>	80 000 m <sup>2</sup>	2,16
<b>TOTAL</b>	<b>617 200 m<sup>2</sup></b>	<b>925 000 m<sup>2</sup></b>	<b>1,50</b>

## 2.2. Liaisons entre le projet et le 19e arrondissement

### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

Mme VOISIN, obs. n°RM18/1, « il manque un franchissement des voies ferrées pour assurer un transit de circulations douces entre l'ouest et l'est » ; M. ESSEVAZ-ROULET obs. n°RE/5, Mme BRUCY obs. n°RE/12, M. ZEGANADIN, obs. n°RE/22). M. ESSEVAZ-ROULET (obs. n°RE/5) propose de rétablir un passage en circulations douces entre la rue Cugnot et le pont Riquet afin d'offrir une économie de temps très appréciée aux déplacements du quotidien. Le rétablissement de cet accès, dans le prolongement naturel de la rue Cugnot et de la zone Hébert, permettrait de gagner 2 à 3 mn de trajet pour rejoindre le 19e et contribuerait à son désenclavement.

<sup>3</sup> Surface du terrain hors parcelles déjà construites (cité Charles Hermite)

<sup>4</sup> Surface du terrain hors emprises d'infrastructures (boulevard périphérique, canal Saint-Denis)

<sup>5</sup> La surface bâtie inclut les surfaces de halles conservées.

## Réponse de la Ville

La réalisation d'un franchissement des voies ferrées entre le 18<sup>e</sup> et le 19<sup>e</sup> arrondissement à la hauteur de l'opération Hébert n'a pas été retenue, au-delà des enjeux financiers d'un ouvrage de type passerelle ou passage inférieur, pour différentes raisons :

- La longueur de l'ouvrage, qui serait supérieure à 150 m, n'est pas propice à garantir tous les enjeux liés à la sécurité des personnes ;
- La topographie des lieux : le plateau ferroviaire est globalement de plain-pied avec la rue d'Aubervilliers et le terrain d'assiette de l'opération Hébert. Cette disposition n'est pas favorable à la fluidité et à l'attractivité du cheminement piéton car à chaque extrémité de l'ouvrage (que ce soit une passerelle ou un passage inférieur), il y aurait des escaliers doublés de rampes.

Le gabarit libre au-dessus des voies ferrées pour une passerelle étant au minimum de 5 m, cela correspondrait à franchir une hauteur de 2 étages d'habitation ;

- L'occupation des terrains limitrophes du plateau ferroviaire, côté 19<sup>e</sup> arrondissement. « L'atterrissage » d'un ouvrage viendrait intercepter le bâtiment TAFANEL qui s'étend jusqu'à la rue Labois-Rouillon. A cet endroit, la topographie est très défavorable puisque les voies ferrées sont plus hautes que la rue de l'Evangile et la proximité du pont rail de la rue d'Aubervilliers (à moins de 150 m) réduit fortement l'intérêt d'un tel franchissement.

En revanche, la Ville de Paris veille à promouvoir au travers du PLU et des orientations d'aménagement et de programmation la création de continuité piétonne qui s'appuie sur les ouvrages existants de franchissement des voies ferrées et des voiries existantes par l'élargissement de trottoir et voirie. L'amélioration des ouvrages est recherchée au bénéfice des différents modes actifs.

Concernant le rétablissement d'une liaison entre la rue Cugnot et le pont Riquet, cette hypothèse est intéressante car elle permettrait de relier, entre autres, l'opération d'aménagement Hébert à la halle Pajol. A ce jour, une telle continuité entre la rue Cugnot jusqu'à la rue Riquet se heurte néanmoins à un problème de largeur disponible (la distance est très étroite entre les façades et la voies ferrées), de topographie pour monter sur le pont Riquet et de sécurité du public qui l'emprunte. Dans le cas d'évolutions foncières prises sur le domaine ferroviaire, cette liaison pourrait être envisagée. A titre conservatoire, le projet des espaces extérieurs de l'opération Hébert permet une telle évolution.

## 2.3. Surface d'espaces verts

### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

- o Pour M. BARTHELEMY obs. n°RE/9 « Le square de 4 000 m<sup>2</sup> (...) est totalement insuffisant pour "aérer" la nouvelle zone urbaine »,
- o Pour l'ASA-PNE (obs. n°RE/15) « l'espace naturel doit être pensé en fonction d'une densité appropriée à sa surface. Que des espaces plus larges et adaptés existent aux alentours ne compensent pas systématiquement le fait que les habitants se retrouvent rapidement dans un espace dégradé, dont la fréquentation baissera ou sera détournée en mésusages du fait de son inadaptation aux besoins. »
- o Pour M. GOUTAILLER, obs. n°RE/19, « il faut plus de respiration et mieux privilégier les espaces verts insuffisants dans le 18<sup>e</sup> dont la densité est forte ».
- o M. ZEGANADIN (obs. n°RE/22) estime que le projet Hébert ne respecte pas le seuil de 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts par habitant préconisé par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) et mentionné dans Schéma Directeur de la Région Ile-De-France (SDRIF). Il estime que « la présence du futur parc Chapelle Charbon à proximité ne parviendra pas à combler un déficit d'espace de respiration dans un territoire en voie de densification accélérée ».

### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

ESPACES  
FERROVIAIRES





La végétalisation de l'espace urbain présente de nombreux avantages : en consommant du CO<sup>2</sup> et en dégageant de l'oxygène, les végétaux permettent de limiter la pollution de l'air ; en été, l'évapotranspiration des plantes rafraîchit l'air et permet de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain. Les arbres constituent par ailleurs un écran acoustique naturel et leur ombrage permet également de limiter le réchauffement en été. Enfin, la trame verte parisienne est le support de sa biodiversité.

C'est pour toutes ces raisons qu'Espaces Ferroviaires a souhaité que le quartier Hébert soit majoritairement végétalisé tant sur les espaces communs<sup>6</sup> que dans les lots privés, au sol ou en toiture – en pleine terre ou avec des épaisseurs de substrat suffisantes pour permettre le développement d'une véritable diversité végétale.

Le square de 4 000 m<sup>2</sup>, s'il est la seule obligation inscrite à l'OAP du PLU, n'est pas le seul espace vert du projet Hébert : comme présenté dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact du projet (pages 37-38), ce sont en effet environ 11 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts communs qui seront aménagés sur le site, sur une surface totale d'espaces communs de 19 000 m<sup>2</sup>.



*Schéma de repérage des futurs espaces verts publics du projet (Atelier Jacqueline Osty et Associés)  
En vert, les espaces communs végétalisés (11 000 m<sup>2</sup>), en noir, les espaces communs minéraux (8 000 m<sup>2</sup>)*

Ces espaces verts se décomposent en plusieurs ensembles accueillant des usages et ambiances végétales variées, telles que le square, fortement arboré et accueillant des plantations de milieu humide, pour proposer des espaces ombragés en été (4 000 m<sup>2</sup>), d'un jardin bordant les voies ferrées, fortement ensoleillé et plantée d'une végétation plus sèche (environ 3 000 m<sup>2</sup>), et de rues et mails fortement végétalisées, comme par exemple la traverse (végétalisée à 70 %), un espace piéton qui pourra accueillir des terrasses de cafés et restaurants.

<sup>6</sup> Le projet Hébert étant aménagé dans le cadre d'une procédure de lotissement, on appelle ici « espaces communs » les futurs espaces publics du quartier, destinés à être remis à la ville de Paris.



Coupes sur les espaces communs du projet Hébert  
(Atelier Jacqueline Osty et Associés, OGI)

En outre, le projet Hébert prévoit la plantation de plus de 300 arbres (sur les seuls espaces communs) dont 2/3 de haute tiges.

A cela s'ajoute la part d'espaces verts dans les espaces privés, qui sera au total d'un peu plus de 5 000 m<sup>2</sup> en pleine terre, auxquels s'ajouteront 11 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts en toitures végétalisées.

Le projet Hébert offre donc un total d'espaces verts en pleine terre de 16 000 m<sup>2</sup> pour environ 1 500 habitants (soit 10,6 m<sup>2</sup> d'espaces verts par habitants) et 27 000 m<sup>2</sup> d'espaces végétalisés (soit 18 m<sup>2</sup> / habitant), ce qui correspond à 50% de la surface du projet.

Cette végétation participera à l'identité du quartier, à son confort, et à son appropriabilité : elle sera le plus visible possible (*frontages* végétalisés en pieds d'immeubles, ouvertures et porches permettant de rendre les cœurs d'îlots plantés visibles depuis la rue, plantation des toitures les plus basses...) et les espaces réservés pour des jardins associatifs permettront aux habitants et usagers du quartier d'aller au contact de cette nature. Ces nombreux espaces plantés permettront par ailleurs d'ouvrir des corridors écologiques reliant les réservoirs de biodiversité existants et futurs (voir le paragraphe 3.1 ci-dessous).

Le projet Hébert répond aux orientations du SDRIF, qui demandent de tendre vers une surface de 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts publics par habitant. Il convient par ailleurs de rappeler que les préconisations de l'OMS, reprises dans le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile de France), s'entendent à l'échelle d'une commune, et non d'un quartier.

## 2.4. Rapport à la rue de l'Évangile

### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

M. PAYA obs. RE/11, « le projet prévoit des bâtiments d'une hauteur considérable (R+5-R+8) donnant sur [la rue de l'Évangile] qui est aujourd'hui une autoroute avec des trottoirs pas adaptés pour le futur quartier Hébert ».

[...]

Obs. RE/14, M. GAUTIER « qu'en est-il de la rue de l'Évangile qui va accueillir des dizaines de nouveaux véhicules tous les jours »

## Réponse de la Ville

L'amélioration de la sécurité et de l'agrément de la rue de l'Évangile passe par deux leviers concomitants et complémentaires :

- le réaménagement de la rue de l'Évangile. A terme, elle sera élargie et recomposée avec un trottoir élargi avec le maintien d'un double sens bus. Les objectifs sont d'en faire une rue pacifiée et plantée des 2 côtés ;
- l'évolution des façades bâties et de l'occupation des rez-de-chaussée de cette rue grâce aux opérations d'aménagement et projets de constructions. Elle contribuera à transformer l'usage de l'espace public.

Ce réaménagement est prévu au terme des opérations Chapelle Charbon et Hébert, à un horizon de 6 ans environ. Dans le même temps, une réflexion va être engagée pour la rénovation de la zone d'activités CAP 18.

Dans l'intervalle, des travaux de dévoiement des réseaux sont prévus pour l'implantation du CDGX (Charles de Gaulle Express).

## Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

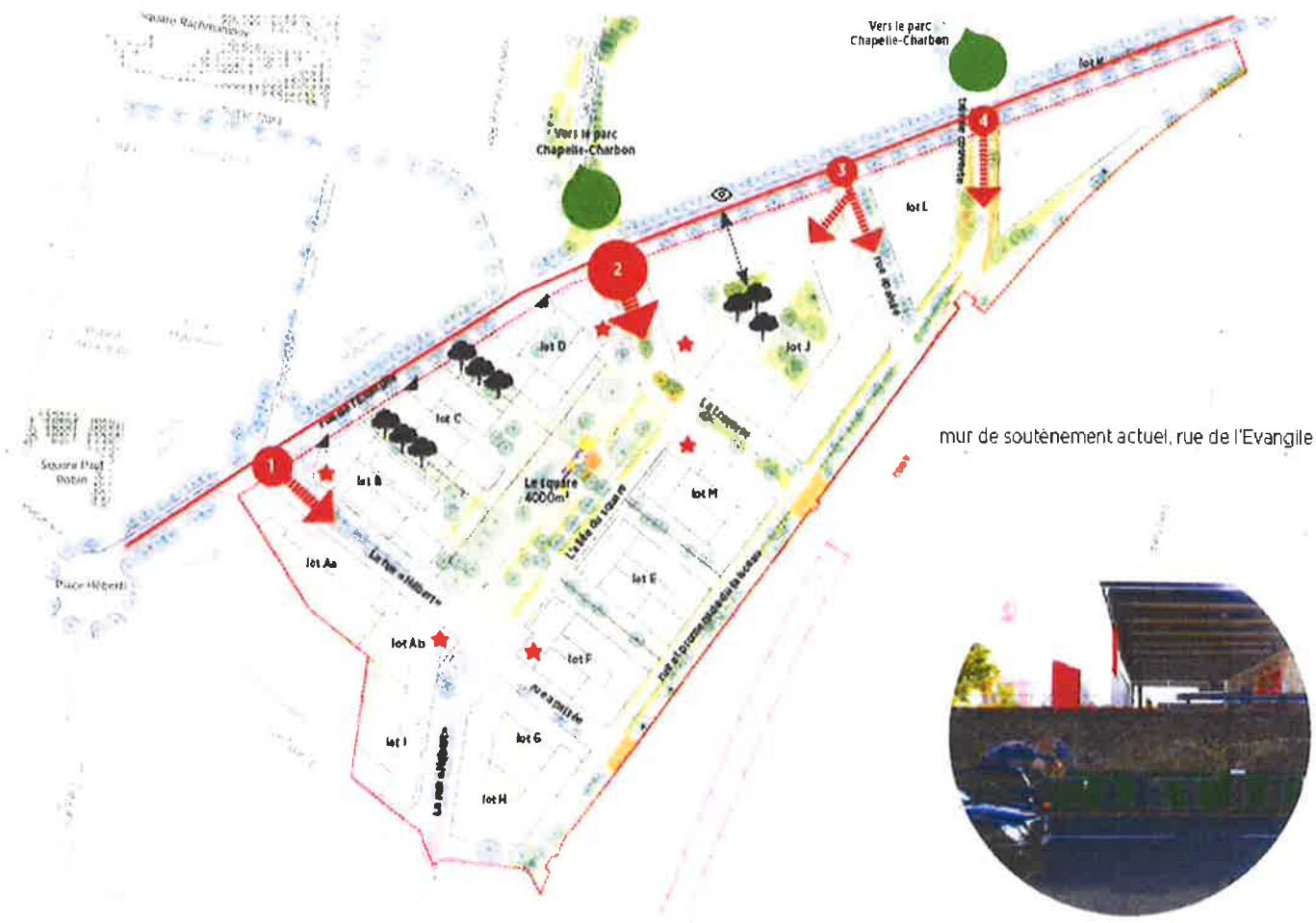
### **Un nivellement plus doux**

Aujourd'hui, le site Hébert est une plateforme remblayée, calée sur l'altimétrie des voies ferrées et donc surélevée par rapport au quartier. Pour gérer cette différence d'altitude, un mur de soutènement continu en meulière borde la rue de l'Évangile sur sa longueur, empêchant de fait toute perméabilité visuelle et physique entre la rue et l'ancien terrain ferroviaire. Le projet propose de retravailler la topographie du site en s'appuyant sur la pente existante de la rue de l'Évangile et en venant y connecter, en pente douce, les différents espaces publics créés. Le mur sera démonté (et les meulières conservées pour d'autres usages) afin d'élargir le trottoir Nord de la rue de l'Évangile ; il sera remplacé par une alternance de façades avec leurs halls et de débouchés de voies apportant ouvertures et usages nouveaux.

### **Des perméabilités vers le quartier Hébert**

Un « effet tunnel » peut aujourd'hui être ressenti sur la rue de l'Évangile, avec le mur à l'est et la zone d'activités CAP 18, fermée le soir et grillagée, à l'ouest. Dans le projet, quatre grandes porosités piétonnes (accessibles également, pour certaines, aux véhicules) viendront ponctuer la rue de l'Évangile, l'animer et l'ouvrir vers les espaces publics du cœur de quartier :

1. La rue Hébert au sud-est complète le bouclage voiture et modes actifs autour de la place Hébert. Son croisement avec la rue de l'Évangile forme une petite placette constituée par le retrait de l'École Maternelle, au Nord, et le plan coupé du bâtiment, au Sud-Est, destiné à recevoir en rez-de-chaussée, un commerce de proximité.
2. La traverse forme la porosité principale : elle constitue une véritable place piétonne qui crée un lien visuel et physique entre la rue de l'Évangile et le futur square très planté, dans la continuité de l'accès au Parc Chapelle Charbon.
3. Plus au nord, une rue apaisée puis une promenade piétonne offrent un accès rapide vers la promenade du rail.
4. En complément, entre les lots B, C et D deux failles plantées étirent la végétation du square jusqu'à la rue de l'Évangile y apportant de la lumière et des respirations.



Plan et photo du site (Agence Claire Schorter, Atelier Jacqueline Osty et Associés)

Ce maillage régulier de la rue de l'Evangile la rend moins « contenue » sur sa longueur au profit de co-visibilités avec des espaces plantés et animés.

### Des programmations actives

Aujourd'hui très circulée, la rue de l'Evangile est un axe structurant mais reste aussi une source de pollution et de nuisances sonores. De plus, les futurs bâtiments du quartier Hébert disposeront d'une façade nord sur cette rue. Les conditions ne sont donc pas réunies pour y implanter par exemple des terrasses de café ou un linéaire important de commerces.

Cependant, différents lieux actifs (commerces, activités) seront visibles depuis la rue ou installés en angle avec celle-ci, en particulier dans les rez-de-chaussées des bâtiments aux croisements avec la rue Hébert et avec la traverse (avec, en complément, des prolongements extérieurs, type terrasses bien orientées, sur la traverse) :

- L'îlot hybride D (angle ouest Evangile/Traverse) constitue un bâtiment-pivot qui accueillera de l'enseignement et des programmes divers animés en RDC.
- L'îlot tertiaire J (angle est Evangile/Traverse) offrira quant à lui un socle transparent et animé permettant des vues vers le cœur d'îlot très boisé.

### Des accès & des logements

L'adressage des différents lots qui borderont la voie se feront directement depuis la rue de l'Evangile, ce qui complètera l'animation (halls vitrés, porches) et la sécurisation (présence humaine) de cette rue, d'autant que la programmation mixte du quartier (50% logements / 50% activités) se retrouve le long de la rue de l'Evangile qui sera donc fréquentée à différentes heures de la semaine et du week-end, en journée et en soirée.

Les habitations dans les étages, leurs ouvertures et prolongements extérieurs viendront également créer de la vie sur la rue de l'Evangile.

## **Un élargissement et des aménagements de la rue prévus par la Ville de Paris dans un deuxième temps**

Le traitement de la rue de l'Evangile est exclu du périmètre du permis d'aménager et relève des compétences de la Ville de Paris. Toutefois, conformément au PLU, le projet Hébert permet l'élargissement de 2 mètres du trottoir, ce qui facilitera les déambulations piétonnes. La voirie et son futur profil de 20 m permettront de faire mieux cohabiter les différents modes de déplacement.

## **2.5. Identité du projet**

### **Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)**

L'ASA-PNE déplore l'absence d'identité du projet: « Alors que le projet Gare des Mines/Fillettes est orienté sport, que le projet Chapelle Charbon s'annonce comme un site familial et d'activités douces, que Ordener Poissonnier a une connotation culturelle marquée, le site Hébert semble être dénué de toute identité ». A l'inverse, pour M. ALLENBACH obs. n°RE/21, « le parti pris du projet pour ménager des espaces de végétalisation est une des marques distinctives du projet et en constitue son attrait.» Il s'interroge également sur la possibilité de développer « une activité agricole sur ce site (espace aménageables ou réservés en surface de sol ou et de toitures ». Pour Mme RABACHE, obs.n°RE/21, « transformer ce quartier, c'est peut-être l'imaginer avec des résidences atypiques, audacieuses et aussi pour certaines, chargées de l'histoire du 18<sup>ème</sup> arrondissement. »

### **Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)**

La spécificité du futur quartier Hébert n'est pas tant dans sa programmation que dans son aménagement, notamment dans les formes de logements proposés et le traitement des espaces extérieurs, qui font l'objet d'une importante végétalisation.

Le projet n'a en effet pas été pensé pour être un lieu de destination marqué par une identité « thématique » telle que le sport ou la culture. L'objectif poursuivi par l'aménageur et l'équipe de maîtrise d'œuvre du projet est de concevoir un quartier qui s'intégrera aux quartiers voisins, qui ne constituera pas un quartier à part, une nouvelle « plaque urbaine » isolée du reste, mais plutôt une continuation de la ville mettant fin à l'enclavement actuel du site et des quartiers voisins.

Pour que cette « greffe urbaine » prenne, ce nouveau quartier apporte des aménités pour les habitants et usagers actuels du quartier, tels que les commerces et services de proximité et les espaces verts évoqués au paragraphe 1.4 ci-dessus.

Si le futur quartier Hébert n'est pas un lieu de destination, il vient pour autant s' « accrocher » à l'existant en prolongeant la rue Cugnot, en offrant une façade urbaine à la rue de l'Evangile et en créant des vues vers l'intérieur du quartier et notamment le square central.

Le projet a été conçu pour créer un quartier parisien confortable, où il fait « bon vivre ». Cela passe notamment par une très forte végétalisation (voir le paragraphe 2.3 ci-avant) et, plus généralement, par une haute qualité de vie et d'habiter pour les futurs habitants et usagers. Ces orientations ont mené à des parti pris favorisant le confort et l'animation sociale, avec notamment la création de micro-lieux agréables et facilement appropriables (espaces verts pouvant accueillir de nombreux usages, placettes pouvant accueillir des terrasses de café, etc.) ou encore la proposition de formes de logements atypiques proposant une grande variété de modes d'habiter (voir le paragraphe 2.7 ci-après).

Ici encore, il ne s'agit pas d'une recherche expresse de radicalité des formes urbaines et bâties proposées, mais plutôt d'une réinvention de modèles existants qui ont fait leurs preuves (le passage faubourien, l'immeuble sur rue avec porche, l'émergence offrant des vues sur le square ou le faisceau ferré), qui ont été adaptés au site et aux nouveaux enjeux du changement climatique.

Cette volonté de faire du projet Hébert un quartier à haute qualité de vie se poursuit désormais dans la conduite par Espaces Ferroviaires d'une démarche d'évaluation d'impact santé (EIS), lancée à la suite de la sélection du projet dans le cadre du 2<sup>e</sup> Appel à Manifestation d'Intérêt Santé,

Environnement et Aménagement Durable (AMI SEAD 2) porté par l'ARS Ile de France et l'ADEME Ile de France. Cette démarche permettra d'analyser le projet Hébert sous l'angle de la santé, au sens large du terme, afin d'identifier des pistes d'amélioration visant à optimiser les impacts positifs et réduire les impacts négatifs du projet sur la santé de ses futurs usagers et des populations riveraines, en particulier les populations les plus vulnérables.

## 2.6. Prise en compte des prescriptions des documents de planification

### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

Des personnes s'interrogent sur la bonne prise en compte des prescriptions des documents de planification tels que le PLU et le PDU. M. GOUTAILLER, obs. n°RE/19, « pour les transports : ce projet est-il cohérent avec le PDU de Paris ? Il faut vérifier la cohérence avec le PLU et notamment le positionnement des coulées vertes et bleues est-il pris en compte ? »

### Réponse de la Ville

Au regard du PLU, le projet d'aménagement Hébert est en zone UG (Urbaine Générale) et il est identifié dans les orientations d'aménagement et de programmation du PLU.

Il respecte les mentions indiquées en matière de continuités paysagères et piétonnes et les orientations d'aménagement et de programmation en faveur de la cohérence écologique avec l'objectif de relier les espaces verts et de loisirs et de diffuser la biodiversité.

Il rejoint les objectifs du PDU qui vise à encourager les modes actifs (marche, vélo), les circulations douces et l'amélioration des liaisons piétonnes (élargissement rue de l'Évangile ; quartier apaisé) et la diminution de la place de la voiture en ville avec la réduction du nombre de places de stationnement. Au regard des transports en commun, le secteur Hébert sera situé à 650 m environ de la gare Rosa Parks (RER E et T3b), réseau qui présente des réserves de capacité, au travers d'un mail piétonnier de l'opération îlot Fertile (opération en cours de démarrage de chantier réalisée par Linkcity sur le secteur Eole Évangile). Cette distance est praticable à pied, en vélo ou autre engin de déplacement individuel dans un corridor vert.

## 2.7. Forme urbaine du projet

### Question du Commissaire Enquêteur

*Quelles sont les qualités d'un quartier de centre parisien prises en compte pour justifier la conception du projet (cf. p 29 du courrier de réponse à la MRAe) ?*

### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

#### **S'insérer dans des tissus hétéroclites**

Le site Hébert se trouve à l'interface de tissus urbains hérités de différentes époques : tissu faubourien autour de la place Hébert, plus récent avec la ZAC de l'Évangile organisée autour du square Rachmaninov, ou encore en mutation avec des opérations récentes ou à venir à proximité de la gare Rosa Parks.

Les formes bâties du projet viennent chercher un ancrage au plus près des tissus urbains voisins tout en s'attachant à souligner les grandes figures paysagères et d'espace public qui structureront le quartier à terme.

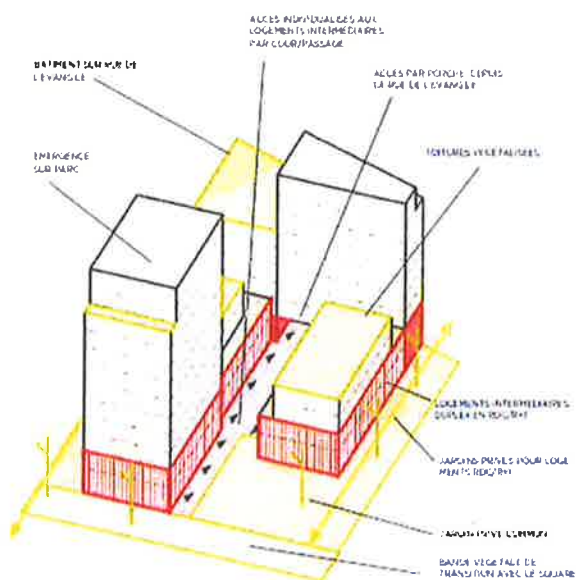
## Proposer une urbanité variée

Une des ambitions du projet est de réussir à proposer, dans un quartier dense car central et bien desservi, une diversité des modes d'habiter indissociable d'une urbanité riche. Pour cela, la plupart des îlots proposent des assemblages entre différents programmes et/ou entre différents types de bâtiments :

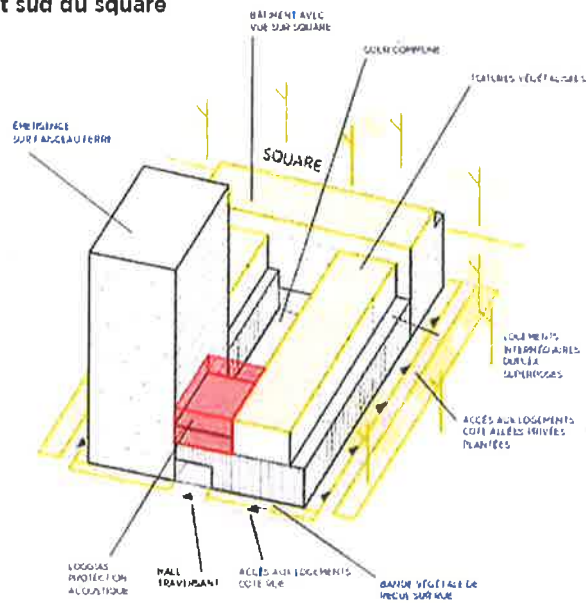
- émergences fines et hautes pour tirer profit des vues lointaines et dégagées vers le square et le paysage ferroviaire ;
- bâtiments bas offrant des logements en duplex avec jardins, terrasses ;
- immeubles collectifs entre rue et cœur d'îlot.

Une attention spécifique est portée aux usages des rez-de-ville, en particulier lorsqu'il s'agit d'habitations avec un travail de nivellement et de mise à distance végétale.

Ilot nord du square



Ilot sud du square



Axonométries et images de références (Agence Claire Schorter)

## Réinterpréter le tissu faubourien

A chaque contexte répondent des organisations urbaines différentes pour les logements :

- Dans les îlots Hébert au sud, des bâtis viennent assurer la suture avec le collège. Les formes urbaines proposées reprennent un vocabulaire d'îlot qui fait écho au tissu faubourien alentour.

- Depuis la rue de l'Evangile, la desserte des îlots en forme de U emprunte une cour/passage accessible depuis un porche. Ces typologies regroupées autour d'une cour permet d'envisager différents usages des rez-de-chaussées : logements, artisanats, ateliers d'artistes, petits bureaux, locaux communs etc. La différence de niveau entre le sol de la rue de l'Evangile et le sol de l'îlot, plus haut, est mise à profit pour surélever les logements du RDC et leur permettre de disposer de jardins privatifs à distance de la voie publique. Ces formes sont inspirées du vocabulaire traditionnel de la cour/passage parisien.
- Coté faisceau ferré, les U se referment pour garantir une cour commune au calme vers laquelle s'orienteront préférentiellement les pièces de nuit ainsi préservées acoustiquement du bruit des trains. Les accès s'inversent pour animer de grandes traversées plantées, gages de perméabilité du tissu et de présence humaine entre le square et la promenade du faisceau.

Cette réinterprétation de formes urbaines se fait tout en mélangeant différentes typologies, du petit et du grand.

## 2.8. Insertion du projet dans son environnement

### Question du Commissaire Enquêteur

*Quelle sera la vue avant / après depuis la rue d'Aubervilliers (19ème arrondissement) ?*

### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

En complément des vues « avant / après » depuis la rue de l'Evangile et la rue Cugnot, insérées dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact du projet Hébert (pages 31 à 33), sont présentées ci-après des vues « avant-après » du projet :

- depuis la rue d'Aubervilliers (vue d'un immeuble permettant de voir au-dessus des nouveaux entrepôts Tafanel),
- depuis le pont Riquet.

Nota : Les volumes dessinés en blanc sur les vues « après » représentent des gabarits, les volumes maximums des futures constructions.





*Vues avant/après depuis les premiers étages de Métropole 19, au 134, rue d'Aubervilliers  
(Agence Claire Schorter)*



*Vues avant/après depuis le pont Riquet (Agence Claire Schorter)*

ESPACES  
FERROVIAIRES



## 2.8. Atteinte des objectifs du projet

### Question du Commissaire Enquêteur

*Quelles actions le maître d'ouvrage entend mettre en œuvre pour atteindre les objectifs du projet et les faire respecter ?*

### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Le Maître d'ouvrage dispose de plusieurs outils pour s'assurer de la réalisation des objectifs qualitatifs déclinés dans le plan guide (en plus des différents outils réglementaires comme le Plan Local d'urbanisme, le plan Climat de la ville de Paris...).

Tout d'abord, l'urbaniste de l'opération (équipe de maîtrise d'œuvre urbaine composée de l'agence Claire Schorter, l'atelier Jacqueline Osty et Associés, Elioth et OGI) conserve une mission de suivi et de conseil tout au long de la réalisation du projet. Un contrat de 5 ans reconductible a été passé avec cette équipe. Il comprend notamment le suivi des opérations immobilières.

Cette mission donne notamment lieu à l'établissement d'un cahier de recommandations urbaines, architecturales, paysagères et environnementales (CRAUPE). Ce document, en cours de validation, sera prochainement présenté aux habitants dans le cadre du dialogue citoyen. Il a vocation à décliner plus précisément les objectifs du projet, de manière à les transmettre aux futurs constructeurs.

De même, l'équipe de conception urbaine établit des fiches de lot qui deviennent le cadre contractuel entre l'aménageur et le constructeur du lot concerné. Ces fiches de lot s'appuient sur le CRAUPE, et précisent les orientations spécifiques du lot. Lors de la contractualisation entre l'aménageur et le constructeur, le respect des ambitions fixées par le CRAUPE et la fiche de lot est associé à la mise en œuvre d'un « séquestre environnemental » qui constitue pour le constructeur une incitation financière au respect de ses engagements.

L'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine assistera l'aménageur et les constructeurs des futurs lots dans le choix et la mise au point des projets architecturaux, afin de faire bénéficier aux architectes des futures constructions de l'intelligence du projet issue du travail sur le plan guide et le CRAUPE, et de s'assurer de la bonne cohérence entre les différents projets immobiliers.

Le Maître d'ouvrage sera bien sûr accompagné de la Ville dans le choix des projets de constructions. Une représentation de la société civile y compris les habitants, dont les modalités de participations restent à définir, participera également aux choix des maîtres d'œuvre (architectes).

Un système de management environnemental du projet (SME), identifiant des indicateurs de suivi, permettra de juger de la performance des projets au regard des objectifs fixés dans le CRAUPE et dans la fiche de lot. La mise en œuvre de ce SME s'inscrit dans le cadre d'une démarche plus générale au sein d'Espaces Ferroviaires, laquelle fait l'objet d'une certification ISO 140001 sur ses activités de Maîtrise d'Ouvrage en aménagement et en promotion immobilière.

Dans la continuité de cet engagement, Espaces Ferroviaires a également engagé le projet Hébert dans la démarche ÉcoQuartier portée par le Ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales.

Enfin, la concertation se déroulera tout au long du projet au travers du dialogue citoyen et sera l'occasion de confronter le projet en cours de réalisation aux regards des futurs usagers et de continuer de le faire évoluer en tant que de besoin.

## Réponse de la Ville

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation identifiées dans l'étude d'impact environnemental seront rappelées dans l'arrêté municipal autorisant le permis d'aménager. Ces mesures sont localisées et font l'objet d'une estimation de leur coût et d'un calendrier de mise en place et de suivi. Espaces Ferroviaires fera un retour régulier sur ces mesures (avancement, résultats obtenus, mesures correctives proposées) auprès des services de la Ville.

## **3. LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET**

### **3.1. Impacts sur la faune et la flore**

#### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

Bien que l'objet de l'enquête publique porte sur les incidences environnementales du projet et les mesures retenues par le maître d'ouvrage pour les éviter, les réduire ou les compenser, aucune observation ne porte spécifiquement sur ce thème, à l'exception d'une remarque de l'ASA-PNE dans sa contribution (obs. n°RE/15), « décrit comme s'inscrivant dans une trame verte et des couloirs de biodiversité vers les réservoirs de biodiversité existants, Hébert doit se préserver de devenir un maillon faible de cet axe ».

#### Question du Commissaire Enquêteur

*Comment se déroulera le suivi des actions relatives aux impacts liés à la faune et la flore, attendu par la Ville de Paris (Conseil de Paris de juin 2019) ?*

#### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Conformément à ses engagements présentés dans l'étude d'impact du projet Hébert, Espaces Ferroviaires a désigné le bureau d'études en écologie OGE pour assurer le suivi écologique du projet Hébert.

Tout au long de la réalisation du projet, un écologue assistera Espaces Ferroviaires et son équipe de maîtrise d'œuvre pour s'assurer que la conception du projet (espaces communs et constructions) ait un impact le plus positif possible sur la diversité de la faune et de la flore présents sur le site. Ses premières préconisations, visant à proposer des habitats adaptés à la faune locale et à optimiser leur connexion aux habitats existants et futurs (faisceau ferré, futur parc Chapelle Charbon), ont d'ores et déjà été prises en compte dans la conception du projet d'espaces communs, comme présenté en pages 39 à 41 du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact du projet Hébert. Elles permettront notamment aux espaces verts du projet Hébert de servir de corridor écologique entre les réservoirs de biodiversités existants (faisceau ferré) et projetés (futur parc Chapelle Charbon) à proximité.

Par ailleurs, les espaces verts du projet Hébert étant destinés à entrer dans le domaine public de la ville de Paris, ils ont été conçus de manière à répondre aux exigences techniques de la Ville et tout particulièrement aux objectifs que celle-ci s'est donnée en termes de biodiversité. Ce travail a notamment mené au choix de solutions durables, avec des végétaux robustes et peu exigeants en entretien, afin d'assurer la pérennité de cette fonction écologique.

OGE assurera également un suivi de la faune et la flore présentes sur site, et notamment celui des espèces exotiques envahissantes (EEE), un sujet particulièrement important sur ce site comme sur de nombreux anciens sites ferroviaires et industriels. Les actions préconisées par OGE ont d'ailleurs

déjà mené à une première campagne d'arrachage de plantes invasives préalablement au démarrage des travaux de démolition.

Ce suivi écologique du projet Hébert permettra de mesurer la réalisation des actions prévues dans l'étude d'impact du projet Hébert, de suivre l'efficacité de leur impact sur la faune et la flore et, le cas échéant, de proposer des mesures correctives au fur et à mesure de l'avancement du projet.

### Réponse de la Ville

La réponse à cette question est apportée dans le paragraphe 2.8 ci-dessus, qui porte sur les actions que le maître d'ouvrage entend mettre en œuvre pour atteindre les objectifs du projet et les faire respecter.

## 3.2. Economie circulaire

### Question du Commissaire Enquêteur

*Concernant le réemploi des matériaux de démolition et outre les actions décrites dans le mémoire en réponse à la MRAe, des actions visant à la mise en relation des acteurs de la filière seront-elles engagées, dans une démarche d'économie circulaire ?*

### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Dès la préparation du chantier de démolition de la première phase du projet Hébert, Espaces Ferroviaires a désigné un groupement de prestataires spécialistes de l'économie circulaire, composé d'Up-cyclea et Néo-Eco, pour réaliser un audit des ressources présentes sur le site.

Cet audit a permis d'identifier les matériaux pouvant faire l'objet d'un recyclage sur site :

- Environ 8 000 tonnes de béton seront concassées sur site et réemployées en structure de chaussée sur le projet Hébert ;
- Des pavés et du ballast seront stockés sur site pour réemploi dans l'aménagement des espaces communs du lotissement.

Le recyclage et réemploi de ces matériaux directement sur site permet d'éviter autant de rotations de camions qui auraient dû les évacuer et apporter les matériaux dont ils prendront la place dans le projet, réduisant ainsi l'impact carbone du projet ainsi que les nuisances causées par le chantier (bruit, congestion routière...).

Up-cyclea et Néo-Eco ont également pour mission de conseiller Espaces Ferroviaires, Artelia (Maître d'œuvre démolition) et PREMYS (entreprise de démolition) afin d'optimiser la valorisation des autres ressources qui ne peuvent pas faire l'objet d'un réemploi sur site, tels que l'acier et les poutres en bois, en les mettant notamment en relation avec des acteurs de la filière de l'économie circulaire ou des utilisateurs finaux à la recherche de ces matériaux.

Up-cyclea et Néo-Eco accompagneront Espaces Ferroviaires dans sa démarche d'économie circulaire tout au long du projet Hébert. D'autres matériaux, tels que les pierres en meulière du mur de soutènement situé le long de la rue de l'Evangile, ont déjà été identifiés comme pouvant être réemployés sur site. Ils aideront plus généralement Espaces Ferroviaires à participer à la consolidation de la filière de l'économie circulaire francilienne.

## 4. LES INCIDENCES SOCIO-ECONOMIQUES DU PROJET

### 4.1. Incidences sociales du projet

#### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

Plusieurs observations portent sur les incidences sociales du projet. Pour M. ZEGANADIN, obs. n°RE/22, « le projet Hébert doit pouvoir s'inscrire dans un objectif d'insertion sociale, en favorisant la formation et l'accès à l'emploi des populations locales, et non pas seulement des populations extérieures au quartier ».

M. ALLIBERT, obs. n°RE/16, considère qu'« avec 40% de logements destinés hors du parc social, ce projet favorisera l'arrivée d'une nouvelle population et facilitera le travail que nous menons [ENS] quotidiennement sur la mixité sociale et le développement du mieux vivre ensemble ». M. RELIQUET, obs. n°RE/17, pense que ce projet « va dynamiser le quartier. Le caractère social et culturel du projet est particulièrement apprécié ».

#### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Comme évoqué dans le paragraphe 1.1 ci-dessus, Espaces Ferroviaires, en concertation avec la Ville de Paris, a programmé sur le site Hébert des locaux d'activités et de logistique urbaine permettant de diversifier le type d'emplois proposés sur le site. Ces locaux dits de « Fabrique de Ville » pourront accueillir des petites et moyennes activités artisanales et industrielles.

Enfin, Espaces Ferroviaires s'engage à favoriser l'emploi pour les populations locales en insertion sociale, notamment pour les demandeurs d'emploi de longue durée, les demandeurs d'emploi de bas niveau de qualification, les allocataires de minima sociaux, les personnes reconnues travailleurs handicapés, les jeunes sortis sans qualification à l'issue de leur scolarité ou sans expérience professionnelle ainsi que les personnes relevant d'un dispositif d'insertion par l'activité économique et dont l'éloignement à l'emploi a été validé par Pôle Emploi.

A ce titre, Espaces Ferroviaires s'engage à insérer dans les marchés de travaux qu'il conclura avec ses entreprises, des obligations d'employer des personnes en insertion, à hauteur de 5 % minimum des heures travaillées pour l'ensemble du chantier. Cette obligation sera également imposée aux opérateurs qui se verront confier la construction des immeubles du projet.

### 4.2. Transports en commun et accessibilité du site

#### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

De nombreuses personnes s'inquiètent sur les conséquences du projet sur la fréquentation des transports en communs, jugés saturés et la circulation automobile considérée comme difficile. Pour M. ESSEVAZ-ROULET, obs. RE/5, « Il est irresponsable de ne pas anticiper le nécessaire développement de la mobilité pour un site autant enclavé. L'enquête doit ainsi imposer à la mairie et aux autres autorités compétentes une réflexion sur les moyens de désenclaver la zone Hébert du point de vue des mobilités. La faisabilité de l'augmentation des fréquences de bus doit être réévaluée au regard des congestions existantes sur les lignes concernées. L'offre Vélib' doit être très fortement renforcée. Le rétablissement du passage de la rue Cugnot vers le pont Riquet doit être envisagé. D'autres solutions doivent être également analysées comme la création d'une passerelle vers le 19e, le prolongement d'une ligne de tramway par exemple jusqu'à la place Hébert, etc. En l'absence de tels engagements, nous suggérons au commissaire enquêteur d'émettre de sérieuses réserves pour ne pas risquer que la zone Hébert ne devienne un îlot isolé et enclavé, fuit par ses habitants et occupants, faute de moyens d'accès décents, faisant le terreau d'un nouveau foyer d'insécurité ».

M. PIERRARD, obs. n°RE/27, souhaite également que les difficultés de circulation soient mieux anticipées.

L'association ASA-PNE conteste le caractère aisément accessible du projet Hébert. Selon elle, « *il est primordial que les résidents et les personnes extérieures au site (...) ne doivent pas se retrouver dans un contexte de contrainte et de difficulté d'accès au site* ».

Pour M. ALLENBACH, obs. n°RE/20, « *l'accueil sur le site Hébert de près de 5 000 personnes (...) génère un volume nouveau inexistant par le passé et des flux supplémentaires. Il ne peut donc pas être considéré comme neutre par rapport aux infrastructures existantes. Le projet semble considérer que par sa situation à dix minutes des infrastructures de transport, il n'y a pas lieu d'imaginer des aménagements particuliers* ». M ZEGANADIN, obs. n° RE/22 suggère, quant à lui, « *que les questions de commodité d'accès et des aménagements éventuels soient plus approfondis* ».

### **Réponse de la Ville**

Le projet s'inscrit dans la politique de déplacement urbain du Grand Paris.

L'augmentation de la population est compatible avec l'offre actuelle de transports en commun et particulièrement sur la gare Rosa Parks (RER E et T3b).

L'arrivée du T8 à Rosa Parks améliorera l'offre de transport en commun. Concernant ce projet, la concertation du public qui s'est tenue du 9 Septembre au 26 Octobre 2019, a suggéré que l'arrivée du terminus du T8 à Rosa Parks puisse évoluer sur la rue d'Aubervilliers tout à proximité de l'opération Hébert. Ces sujets pourront encore être débattus.

Un renforcement de la fréquence des bus pourrait être envisagé en lien avec Ile-de-France Mobilités. La politique en faveur d'une limitation des déplacements en automobile se poursuit et porte ses fruits.

### **Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)**

Le projet Hébert se trouve à proximité des transports en communs suivants <sup>7</sup> :

- RER E : Gare Rosa Parks, à 650 m du projet aujourd'hui, et 600 m une fois que la livraison du projet de l'Ilot Fertile permettra un accès plus direct ;
- Métro ligne 12 : Stations Marx Dormoy, à 700 m, et Porte de la Chapelle, à 880 m du projet ;
- Tramway T3b : Station Rosa Parks, à 800 m du projet aujourd'hui, et 650 m une fois que la livraison du projet de l'Ilot Fertile permettra un accès plus direct ;
- Bus 60 et 35 qui passent sur la rue de l'Evangile et longent le site.

Les déplacements générés par le projet Hébert en heure de pointe sont essentiellement dus aux programmes de bureaux, situé au nord du site ; il est donc attendu qu'une part importante des personnes travaillant dans ces programmes utilisent le RER E. A l'horizon de livraison des premiers programmes du projet Hébert, en 2024, le projet EOLE sera achevé. Ce projet prévoit notamment :

- L'extension du RER E à Mantes-La-Jolie, en passant notamment par La Défense ;
- La mise en œuvre sur le tronçon parisien du système d'exploitation NExTEO, qui permettra de faire passer la vitesse de circulation des trains en souterrain de 80 km/h à 120 km/h et d'augmenter leur fréquence en heure de pointe de 16 trains par heure à 22 trains par heure, soit plus d'un train toutes les 3 minutes.

Cette ligne de transport performante, qui permet de relier rapidement des nœuds de transports en commun majeurs comme les gares du Nord et Saint-Lazare, permettra donc d'assurer une bonne desserte du projet. L'aménagement du projet Hébert permettra un accès plus direct et confortable à la gare Rosa Parks depuis les abords de la rue Cugnot, et de rendre la rue de l'Evangile plus agréable (voir le paragraphe 2.4 ci-dessus).

<sup>7</sup> Les mesures correspondent à la distance à pied entre l'angle de la future « traverse » du projet Hébert, face à la rue Moussorgski, et la rue de l'Evangile.

Par ailleurs, comme évoqué dans le paragraphe 4.3 ci-dessous, des mesures ont été prises pour encourager l'emploi de modes doux et actifs, et des emplacements sont disponibles dans le projet pour accueillir, par exemple, une station Vélib'.

Enfin, il convient de rappeler qu'à l'échelle de l'agglomération parisienne, la construction de nouveaux logements, bureaux et locaux d'activités dans la ville de Paris permet de participer à la lutte contre l'étalement urbain et à la congestion automobile qu'elle entraîne en réduisant notamment la longueur des trajets domicile-travail.

### 4.3. Usage de mobilités individuelles douces et réduction des mobilités

#### Question du Commissaire Enquêteur

*Quelles actions le maître d'ouvrage prévoit en faveur de l'usage de mobilités individuelles douces et de la réduction des mobilités, afin de limiter le recours aux transports en commun ?*

#### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Le projet Hébert a été conçu pour privilégier l'usage des modes doux et actifs, tels que la marche et le vélo, en proposant des itinéraires confortables (itinéraires directs et nombreux, faibles pentes, matériaux de sols adaptés...), en limitant les vitesses des véhicules motorisés (30 km/h sur la rue Hébert, 20 km/h sur les rues apaisées et la promenade).

Les nouvelles constructions, logements comme bureaux, disposeront de locaux vélos spacieux et fonctionnels, encourageant l'usage de ce mode de déplacement.



*Eden bio, Edouard François, Paris*  
Local vélo et hall boîte aux lettres avec éclairage naturel



*Local vélo avec bonne qualité d'éclairage naturel*  
DLW architectes, Nantes.

Les espaces communs du projet Hébert seront également équipés en arceaux vélos, et des espaces ont été réservés, en particulier sur la rue Hébert, pour pouvoir accueillir une station de vélos en libre-service (Vélib').

Par ailleurs, bien que certaines lignes de transports en commun parisiens soient aujourd'hui fortement sollicitées, en particulier en heures de pointe, celles-ci restent un mode de transport durable et efficace. En particulier, comme évoqué dans le paragraphe 4.2 ci-dessus, le RER E, dont la fréquence et la vitesse vont être augmentées par le projet Eole, permettront une desserte efficace du quartier Hébert et notamment des programmes de bureau situés au nord du projet, qui constituent le principal générateur de déplacement du projet en heure de pointe.



## 4.4. Enjeux de sécurité

### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

Des inquiétudes portent sur le risque d'insécurité au sein du futur quartier. M. JOHANN, obs. n°RE/3, s'inquiète que le square soit « *une source de confinement pour des trafics en tout genre* ». Il pose les questions suivantes : « *Ne craignez-vous pas en créant un square en enclos interne, de créer les conditions d'un enclavement et d'une zone de non-droit? Ne faudrait-il pas l'ouvrir plus sur la rue ?* »

M. ZEGANADIN, obs. n°RE/22, estime que « *la vigilance devra être de mise sur la sécurisation, le gardiennage et l'entretien approprié des espaces verts mais aussi des espaces de circulation* ».

M. GAUTIER, obs. n°RE/14, espère « *que le bien être des élèves sera totalement garanti, pendant et après les travaux et que l'intimité des enfants sera totalement préservée* ».

### Question du Commissaire Enquêteur

*Quelles actions préventives et correctives le maître d'ouvrage entend mettre en œuvre pour réduire le risque d'insécurité dans la promenade plantée qui longe les voies ferrées ?*

### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Pour ce qui concerne la sécurisation du quartier, il convient de rappeler que le projet Hébert, comme tous les projets de plus de 70 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, a fait l'objet d'une Etude de Sûreté et de Sécurité Publique (ESSP). Cette étude, réalisée par un expert en sécurité et sûreté urbaine, le cabinet CRONOS Conseil, a donné lieu à des préconisations qui ont pu être prises en compte dans le projet. Elle a fait l'objet d'un avis favorable par les services de police.

Cette étude, conduite en parallèle de la conception du projet urbain, a permis la prise en compte des enjeux de sécurité et de sûreté. Sont présentés plus précisément ci-après les deux espaces ayant fait l'objet d'observations du public et/ou de questions du Commissaire Enquêteur, à savoir le square et le jardin bordant les voies ferrées.

#### **A) Le square**

##### **Différents scénarios**

Lors des études du plan guide, trois scénarios contrastés de trame urbaine ont été proposés avec, chaque fois, une implantation très différente du square :

- square en agrafe entre la rue de l'Evangile et le faisceau ferré,
- square imbriqué s'immisçant entre les futurs logements,
- ou square « plus classique » de quartier en réseau avec les espaces verts alentours.

C'est le troisième scénario qui a finalement été retenue après concertation avec les habitants et les services de la Ville et prise en compte de l'analyse menée par CRONOS Conseil dans le cadre de l'étude de sécurité et de sûreté publique (ESSP). Les services de la Ville ont apprécié cette hypothèse qui s'adapte mieux aux contraintes de gestion d'un square et aux contraintes réglementaires issues de l'application du PLU.



**les traverses**  
Traverses en agrafe entre le parc  
Chapelle Charbon et le faisceau ferré



**le parc imbriqué**  
Continuité du Parc Chapelle Charbon par un espace vert  
imbriqué qui s'imbricte entre les futurs logements



**le square**  
Figure plus classique d'un square de quartier  
en réseau avec les autres squares du quartier

### *Les trois scénarios d'espaces verts (Agence Claire Schorter, Atelier Jacqueline Osty et Associés)*

#### **Un espace à l'abri mais bien relié**

La position du square répond également à certaines spécificités, parfois contradictoires, du contexte :

- la rue de l'Évangile et le faisceau ferré constituent des axes bruyants desquels il faut pouvoir se protéger,
- l'ouverture sur les rails au sud-est permet un apport de soleil important, mais expose aussi le site au couloir de vent formé par le faisceau.

Le choix collectif a alors été de placer le square au cœur du nouveau quartier, en retrait des nuisances directes, de manière à favoriser le confort dans l'espace public.

Le square pourra ainsi être facilement pratiqué, notamment par les familles et les enfants : il sera protégé des vents froids, des bruits, de la pollution et bien ombragé en été. Le square n'est cependant pas enclavé, car ce choix n'a pas été détaché d'une réflexion à plus large échelle. Ses accès principaux sont placés sur une rue circulée (la rue Hébert) et sur une liaison piétonne qui le relie au futur Parc Chapelle Charbon (la grande traverse). De plus, ces entrées ont été placées et les aménagements réalisés de façon à ménager des vues perspectives depuis la rue de l'Évangile et la rue Cugnot. Sur les abords du square s'installeront des RDC actifs en co-visibilité les uns des autres.

Cette implantation du square en cœur de quartier permet aussi de fédérer l'ensemble des programmes du quartier : logements, bureaux, enseignement, commerces et locaux associatifs autour d'un espace public qui les relie.

#### **Deux espaces plantés contrastés qui dialoguent**

Si l'option d'un square donnant directement sur les voies ferrées a été rapidement écartée au cours du processus collectif d'arbitrage du projet, la promenade qui longe le faisceau constitue un espace planté et praticable privilégié : il donne accès à des vues sur le ciel et à une étendue très ouverte, ce qui est rare à Paris. Le projet propose d'y implanter le jardin du rail, un second espace planté très ensoleillé et plus sec qui se distingue du square, espace frais, très arboré donc bien ombragé, véritable îlot de fraîcheur.

Autour du square, le parti pris paysagé est de poursuivre la canopée à travers les îlots privés. En s'immiscant entre les bâtis, elle signale la présence du square jusqu'à la rue Évangile et au faisceau ferré.

Le square n'est donc pas véritablement contenu dans ses limites propres, puisque la végétation s'étend dans la moitié des espaces publics du quartier et sur une surface importante des lots privés.



Vue axonométrique et perspective  
(Agence Claire Schorter, Atelier Jacqueline Osty et Associés, François Marcuz)

## B) Le jardin bordant les voies ferrées

### Le jardin du rail, un espace privilégié

Le jardin du rail doit tirer parti des emprises ferroviaires présentes sur la façade sud-est du quartier. Il s'agit de mettre en valeur la générosité de ce « vide » et d'y développer des continuités végétales comme sur les berges d'un fleuve. La crainte des habitants du 18<sup>e</sup> arrondissement est cependant que ce lieu soit propice à des occupations et usages non souhaités. Il est en effet important d'assurer une forme de sécurité passive dans cet espace particulier.

### Voir et être vu

L'aménagement qui longe le faisceau ferré est organisé en deux espaces. Le premier est une voie partagée et circulée par tous, véhicules, cyclistes et piétons, donnant facilement accès aux équipes de sûreté.

A cette circulation est associé un espace paysagé. La délimitation entre les deux est matérialisée par une margelle de 40 cm de haut. Ces deux espaces sont donc en parfaite continuité visuelle. Les végétaux ont été choisis et disposés de manière à ne pas créer de cachette possible et à magnifier l'ouverture sur le paysage.

L'éclairage public suit cette double structure :

- Le premier ensemble produit un éclairage confortable et uniforme correspondant à la voirie circulée. Ses appareils sont positionnés de manière à être hors d'atteinte d'éventuelles dégradations.
- Le second assure un éclairage paysagé afin de créer une ambiance lumineuse confortable et d'éviter les zones d'ombres.

## La multiplication des accès pour une rue habitée

Cette promenade du rail permettra de relier à long terme la Halle Pajol au sud à la gare Rosa Parks, et ce en déambulant loin des voitures. Aujourd'hui, les deux extrémités sont sans issue mais rassemblent différents usages : des jardins partagés et éducatifs au sud comme au nord permettent aux jardiniers amateurs de fréquenter la promenade du faisceau et de la faire vivre. Des grilles permettent de fermer ces emprises en impasse hors des horaires d'ouverture.

Les trois îlots de logements qui donnent sur le faisceau ferré sont organisés de manière à démultiplier les accès depuis la promenade du rail pour entretenir une présence habitante dans ce secteur, garante d'une bonne sécurité passive.

Ces îlots sont séparés/reliés par deux allées plantées qui séquent la promenade et le long desquelles s'implantent des accès individualisés aux logements des étages inférieurs (duplex superposés). Leurs prolongements extérieurs (front-gardens ou terrasses) garantissent une animation quotidienne et une perméabilité visuelle du tissu urbain jusqu'au faisceau.

Les halls des 4 émergences de logements face au rail sont accessibles depuis la promenade du faisceau, vers laquelle ils sont orientés. Chaque émergence rassemble une trentaine de familles qui fréquenteront quotidiennement cet espace.

Les prescriptions sur le bâti sont claires. Les façades et entrées coté faisceau sont traitées comme principales et non comme un arrière.



Plan et perspective (flèches blanches : accès des halls, flèches noirs : entrées individuelles)  
(Agence Claire Schorter, Atelier Jacqueline Osty et Associés, François Marcuz)

## 4.5. Nuisances sonores

### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

Une personne anonyme (obs. n°RE/1) s'interroge sur le niveau des nuisances sonores : « Bonne idée à condition que [le projet] ne soit pas synonyme de bruit pour les personnes habitant à proximité ».

### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Espaces Ferroviaires a missionné le bureau d'études Acoustb pour réaliser des études acoustiques visant à étudier l'évolution de l'environnement sonore du site Hébert à l'horizon de livraison du projet.

Ces études concluent que la seule source de bruit supplémentaire liée au projet Hébert est la hausse de circulation sur la rue de l'Évangile, qui entraîne une hausse non significative du niveau sonore sur la partie de cette rue se trouvant au nord du carrefour Tristan Tzara, en période nocturne.

## 5. LES INCIDENCES DU PROJET DURANT LA PHASE TRAVAUX

### 5.1. Coordination des différents chantiers prévus sur le secteur des portes de la Chapelle et d'Aubervilliers et leur impact sur la circulation

#### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

Aucune observation n'a été clairement émise sur ce thème.

Néanmoins, des personnes ont exprimées des inquiétudes sur les nuisances sonores du projet, la sécurité des piétons et plus particulièrement des enfants. Les conséquences du projet sur la circulation de la rue de l'Évangile sont également un point sensible. L'ASA-PNE pense que le démarrage des travaux sur Hébert et Chapelle Charbon à proximité, « vont se rencontrer sur une voie unique les camions, les bus, les circulations douces et les véhicules légers, 2 roues motorisés, utilitaires et véhicules d'urgence ».

Ces inquiétudes peuvent concerner la phase travaux du projet Hébert.

#### Question du Commissaire-Enquêteur

*En quoi consiste la mission d'ordonnancement, pilotage et coordination urbaine des différents projets d'aménagement et immobiliers sur le quartier que la ville de Paris entend mettre en place ? Quels projets sont concernés ? A quelle échéance débutera-t-elle ?*

#### Réponse de la Ville

Il s'agit d'une mission OPC inter-chantiers (Organisation Pilotage Coordination). Elle vise à connaître les flux, les itinéraires et les emprises sur un périmètre élargi qui convergent vers les portes de la Chapelle et d'Aubervilliers.

Elle mobilisera les différentes maîtrises d'ouvrage des différents projets identifiés sur ce périmètre. Une préfiguration des missions de l'OPC est en place avec une montée en charge au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2020.

Sur le territoire de Paris, la liste des chantiers connus (non exhaustive) est :

- L'opération d'aménagement de la ZAC de la Gare des Mines qui s'étend entre les portes de la Chapelle et d'Aubervilliers ; cette opération inclut la réalisation de l'Aréna 2 ;

- L'opération d'aménagement de la ZAC Chapelle Charbon ;
- L'opération Eole Evangile (Ilot fertile) ;
- Les travaux d'aménagement du campus Condorcet ;
- La fin de l'opération d'aménagement Chapelle International ;
- Les travaux d'aménagement du lotissement Hébert ;
- Les travaux d'infrastructures du Charles de Gaulle Express ;
- Le réaménagement léger de l'échangeur de la Porte de la Chapelle pour améliorer les continuités piétonnes et cyclables entre Paris et Saint Denis ;
- La réalisation du bâtiment « Chanel » à la porte d'Aubervilliers ;
- La création d'un mail planté sur le côté Ouest de l'avenue de la porte de la Chapelle, sur un retrait d'alignement de 15 m inscrit au PLU.

A ceci s'ajoutent les chantiers de grande envergure qui sont en périphérie de Paris Nord Est et dont les véhicules chantier vont emprunter la porte de la Chapelle :

- La rénovation de la gare du Nord,
- La construction du nouvel hôpital Lariboisière,
- Les chantiers situés sur la commune de Saint Denis.

## 5.2. Actions mises en œuvre pour réduire les nuisances du chantier pour les riverains

### Question du Commissaire-Enquêteur

*Quelles actions le maître d'ouvrage entend mettre en place pour réduire les nuisances du chantier pour les riverains ?*

### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Espaces Ferroviaires contribuera activement à la mission d'OPC mise en place par la Ville et évoquée ci-dessus en organisant une remontée régulière des informations.

Par ailleurs, Espaces Ferroviaires mettra en œuvre un dispositif de chantiers à faibles nuisances sur le projet Hébert.

Comme indiqué dans l'étude d'impact du projet Hébert (p. 228), chaque entreprise intervenant sur le projet, pour le compte d'Espaces Ferroviaires comme des opérateurs amenés à construire les futurs immeubles, devra en effet se conformer à une Charte Chantier à Faibles Nuisances (CCFN).

Cette charte oblige chaque intervenant à désigner un responsable chantier à faibles nuisances, qui sera chargé de faire appliquer des prescriptions concernant :

- La limitation des nuisances sonores et vibratoires, avec par exemple :
  - o l'utilisation d'engins et matériels insonorisés,
  - o l'application d'un plan d'utilisation des engins bruyants stipulant les emplacements de ces engins afin d'éviter les réverbérations,
  - o la gestion du trafic et des horaires de livraison en fonction de l'environnement du chantier (sur le projet Hébert, une attention particulière sera apportée aux horaires des établissements scolaires voisins),
  - o l'extinction des moteurs lors des livraisons,
  - o l'utilisation systématique d'avertisseurs de recul de type Cri du Lynx, moins bruyants ;
- La réduction de l'émission de poussières, avec par exemple :
  - o la mise en place d'un lave-roue en sortie de lotissement,
  - o l'aspersion des sols poussiéreux ou la collecte dans la benne de déchets inertes,
  - o la limitation des vitesses au sein des emprises de chantier à 10km/h afin de limiter les soulèvements de poussières,
  - o la couverture des pistes de chantier d'un matériau limitant la propagation des poussières à l'extérieur du chantier ;

- La limitation de la pollution de l'air, avec par exemple :
  - o l'interdiction d'élimination des déchets par brûlage ;
  - o l'utilisation de matériel de chantier de nouvelle génération et bien entretenus ;
- La réduction des nuisances visuelles, avec par exemple :
  - o un nettoyage journalier des voiries et du chantier,
  - o la mise en œuvre de palissades et clôtures de chantier conformément à la charte graphique de l'opération, entretenues tout au long du chantier,
  - o une limitation à la source de la production de déchets.

Espaces Ferroviaires désignera un prestataire tiers chargé de suivre l'application de la charte et, le cas échéant, d'appliquer des pénalités aux entreprises contrevenantes.

Enfin, Espaces Ferroviaires s'engage à tenir les riverains informés de l'avancement du chantier tout au long du projet, et notamment de les alerter en amont de toute étape pouvant être source de bruit particulier (utilisation ponctuelle d'engins ou de matériels bruyants, livraisons par convoi exceptionnel).

Cette information se fera par biais de panneaux disposés sur la voie publique, de lettres d'informations distribuées aux riverains, adressées par mail aux personnes inscrites sur la liste d'information du projet et affichés sur le site internet d'Espaces Ferroviaires, et de points d'informations à l'occasion des ateliers du dialogue citoyen (voir ci-après).

En outre, Espaces Ferroviaires concertera tout particulièrement avec les riverains immédiats des chantiers, en particulier avec les directeurs des établissements scolaires mitoyens (Collège Daniel Mayer, Ecole Cugnot...) pour les informer de l'avancement du chantier et des étapes particulièrement bruyantes, adapter les horaires du chantier, organiser des visites, etc.

A titre d'exemple, une première réunion a déjà été organisée le 18 octobre 2019 en présence des directeurs des deux établissements scolaires, de la Police Régionale des Transports et des agents SNCF occupant la base IRIS afin de présenter le chantier de démolition avant son démarrage.

Enfin, tout au long du projet Hébert, l'équipe projet d'Espaces Ferroviaires est joignable sur l'adresse [projethebert@espacesferroviaires.fr](mailto:projethebert@espacesferroviaires.fr) pour toute question ou alerte sur le déroulement des chantiers.

### Réponse de la Ville

La Ville dispose d'un protocole de bonne conduite des chantiers qui vise les chantiers réalisés sur l'espace public. Cette démarche concerne la tenue des chantiers sur l'espace public viaire.

L'aménagement de l'opération Hébert étant en interface avec la rue de l'Évangile et la rue Cugnot sur un linéaire de voirie de près de 700 m, l'organisation du chantier de l'opération Hébert tiendra compte des préconisations de ce protocole.

## 6. LA PARTICIPATION DU PUBLIC

### 6.1. Modalités de concertation du public

#### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

L'association CACTUS (obs. n°RE/27) rappelle « son exigence pour un processus permanent de concertation et d'évaluation le plus en amont possible de tous les projets sur le secteur ainsi qu'une vision globale de l'ensemble du quartier ».

#### Question du Commissaire-Enquêteur

Quelles modalités de participation du public le maître d'ouvrage entend mettre en œuvre après l'enquête publique ?

## Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

A l'issue de la concertation publique, engagée en décembre 2016 et dont le bilan a fait l'objet d'un arrêté de la ville de Paris en août 2018, Espaces Ferroviaires a souhaité poursuivre la démarche d'association du public par l'organisation d'un dialogue citoyen.

Ce dialogue citoyen s'organise autour de l'organisation régulière d'ateliers participatifs incluant :

- Une présentation aux participants de l'avancement du projet (études de conception, travaux...) par l'équipe projet,
- Des points d'échanges sur des sujets spécifiques, en fonction de l'actualité du projet.

A titre d'exemple, cette démarche a permis d'échanger sur les sujets suivants :

- Le 19 septembre 2018 : plan guide et aspects bioclimatiques du projet (ensoleillement, vent...), études de stationnement et de circulation, espaces communs et rez-de-chaussés des futures constructions ;
- Le 5 décembre 2018 : avant-projet des espaces communs, résultats de l'inventaire faune-flore, ambitions urbaines et environnementales du projet et modalités de poursuite d'association du public ;
- Le 3 juin 2019 : résultat des études acoustiques, travaux de démolition et démarche d'économie circulaire ;
- Le 20 novembre 2019 : présentation de la démarche d'évaluation d'impact sur la santé, retour sur les ateliers à destination des scolaires (école Evangile et collège Mayer), mobiliers et usages sur les espaces communs.

Ces ateliers sont organisés à proximité du site Hébert, la population est informée à l'avance de leur tenue par un affichage sur l'espace public et sur le site internet d'Espaces Ferroviaires, la distribution de flyers et l'envoi d'une invitation par mail aux personnes inscrites sur la liste d'information du projet. Ils font l'objet de comptes rendus mis en ligne sur le site internet d'Espaces Ferroviaires.

Espaces Ferroviaires, qui est accompagné dans cette démarche par l'Assistant à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) concertation Traitclair, souhaite prolonger cette démarche tout au long du projet, en la faisant évoluer si nécessaire en fonction de l'avancement du projet et des demandes exprimées par les participants.

Deux ateliers sont notamment en cours d'organisation dans les 3 mois à venir (décembre, janvier, février) afin de permettre aux participants du dialogue citoyen de venir nourrir la démarche d'évaluation d'impact santé lancée par Espaces Ferroviaires dans le cadre de l'AMI Santé Environnement et Aménagement Durable (SEAD 2) lancé par l'ARS Ile de France et l'ADEME Ile de France, dont le projet Hébert est lauréat.

## 6.2. Contenu du dossier d'enquête publique

### Observations du public (extrait du procès-verbal de synthèse)

Quelques personnes relèvent le manque d'information figurant dans le dossier d'enquête publique et s'interrogent, à l'instar de l'association ASA-PNE, sur le contenu de l'étude d'impact et certaines données prises en compte pour mesurer les incidences environnementales du projet, à savoir :

- Mme FICHAUX, obs. n°RE/4) : « *pas ou peu d'informations sur les espaces verts, sur les modes de transports mis en place et les impacts sur les transports actuels, sur les impacts environnements* ».
- M. ESSEVAZ-ROULET, obs. n°RE/5) : « *Le dossier d'enquête publique fait à peu près l'impasse sur les questions de mobilités* ».
- M. POUILLE (obs. n°RE/6) : il n'est « *pas fait mention du CDG Express* ».
- M. ALLENBACH (obs. n°RE/20) s'interroge « *sur la prise en compte d'hypothèses extrêmes (puissance des vents, volume de précipitations) inconnues dans le passé* ».



- Anonyme RE/18 : « il s'avère que les différents documents du dossier d'enquête publique, et en particulier l'étude d'impact et les études techniques en rapport avec la qualité des sols (...) ne présentent à aucun moment ni argumentaire, ni bilan avantages-inconvénients quant à l'impossibilité d'autres options de localisation d'une crèche et d'un équipement dédié à l'enseignement en dehors comme au sein du périmètre de cette opération ».

### Réponse du Maître d'Ouvrage (Espaces Ferroviaires)

Le dossier d'enquête publique est notamment composé du permis d'aménager et de l'étude d'impact. Par nature, ces documents transcrivent un « instantané » de l'état de détail du projet à l'issue de l'élaboration du plan guide. Leur niveau de définition ne peut donc pas être celui d'un projet abouti, notamment parce que le projet doit encore être en mesure de prendre en compte l'avis de l'autorité environnementale ou les observations exprimées par le public à l'occasion de l'enquête publique.

Il convient toutefois de préciser, au regard des différentes thématiques relevées dans les observations ci-dessus, que :

- Les espaces verts prévus sur le projet sont présentés dans la notice de présentation du projet (page 16), dans l'Etude d'Impact (pages 57-58 et 64-65), et dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (pages 37-39).
- Les impacts environnementaux du projet sont présentés dans l'Etude d'Impact (pages 38-47 du Résumé Non Technique et 175 à 221) et dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (pages 39-47).
- Les sujets liés à la mobilité sont évoqués dans l'Etude d'Impact (pages 114-116 pour l'état existant, pages 60 et 65 pour le projet, et pages 185-186 pour ses impacts), dans son annexe n°2 (Etude de trafic de Systra), ainsi que dans la notice de présentation du projet (pages 10 et 17).
- Le Charles de Gaulle Express (CDG X) et ses incidences sur le projet sont évoqués dans la notice de présentation du projet, pages 5 et 7, et à de nombreuses reprises dans l'Etude d'Impact, dans la mesure où le tracé du CDG X a fortement impacté le dessin du plan guide, et que les éventuelles nuisances sonores et vibratoires causées par cette nouvelle ligne ferrée ont été prises en compte dans les études menées sur l'environnement futur du projet Hébert. Le projet du CDG X lui-même est tout particulièrement présenté en page 225 de l'Etude d'Impact.

Pour ce qui concerne les vents, une étude aéraulique a été réalisée pour aider au choix de la forme urbaine, l'aménagement des espaces publics et l'architecture des futures constructions. Cette étude, réalisée au stade de l'analyse des différents scénarios d'aménagements proposés lors de la conception du plan guide, est évoquée à la page 84 de l'Etude d'Impact.

La prise en compte des précipitations et notamment de situations extrêmes est encadrée par le dépôt d'un dossier Loi sur l'Eau. Ce dossier est en cours d'élaboration et sera déposé préalablement à la réalisation des travaux d'aménagement.

Pour la crèche, l'analyse des risques résiduels réalisée montre qu'il ne reste aucun risque : le sol naturel est sain et les remblais présentant des contaminations seront purgés au droit du site.

**Pour le Maître d'Ouvrage  
Espaces Ferroviaires Aménagement Commun (EFAC)**

Fadia KARAM  
Directrice Générale



ESPACES  
FERROVIAIRES



