

**ZAC CHAPELLE CHARBON 1<sup>ère</sup> PHASE**  
**PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE (PPVE)**  
Observations et propositions déposées par voie électronique et synthèse  
de ces observations et propositions

Le dossier de la ZAC Chapelle Charbon a été mis à disposition du public par voie électronique du 11 avril au 22 mai 2018 sur un site internet dédié. Le même site internet donnait accès à un registre électronique visant à recueillir les observations et propositions du public. Un dossier papier ainsi qu'une tablette numérique permettant d'accéder au dossier et au registre électronique étaient également mis à disposition du public à la Mairie du 18<sup>ème</sup> arrondissement. Ainsi, tel que le prévoit maintenant le Code de l'Environnement, l'ensemble des observations et propositions du public est désormais centralisé sur un registre exclusivement électronique.

Le présent document a pour objet de retranscrire, synthétiser puis analyser les observations et propositions du public dans le cadre de la prise en considération de la PPVE.

**22 contributions ont été inscrites sur le registre électronique.**

**I- Les observations et propositions du public**

Contribution n°1 : Le fameux marché des 5 continents, qui devait permettre de désengorger Château Rouge, dont l'état de saleté et d'insalubrité devient invivable, est-il toujours d'actualité ?

Contribution n°2 : La création d'un parc et d'un "poumon vert" dans Paris (et ailleurs) est toujours une très bonne chose.

Il est important que cet espace soit ouvert à la ville et aux habitants, qu'il s'intègre complètement au secteur, à la ville (lieu de passage, de détente, de plaisir, de repos, ...). La configuration actuelle me fait craindre le contraire avec la verrue au nord qu'est l'entrepôt Ney, la verrue au sud-est qu'est CAP 18 et la verrue à l'Ouest de la grande tour et au sud avec la construction de logements à venir.

Je crains que ce parc soit enclavé et non ouvert sur la ville et vers ses habitants du fait de ces infrastructures et bâtiments qui l'entourent.

Contribution n°3 : L'absence de registre papier apparaît injuste puisque le dossier se consulte aussi de manière réelle. Le prix du cahier est-il devenu prohibitif ? Injustice égale que de faire disparaître des comptes rendus l'opposition de principe à un tel aménagement au cours des réunions publiques car cela se fait aux dépens du réseau ferroviaire indispensable au bon fonctionnement de PARIS même si la municipalité semble n'y attacher guère d'importance. Empêcher l'expression divergente ne signifie point son inexistence et revient à user de méthodes peu glorieuses pour leurs auteurs...

Contribution n°4 : Je ne suis pas d'accord avec autant de logements de prévus ni avec des tours de 12 étages, les tours font de l'ombre et nuisent à la respiration de notre ville. D'autre part, la densité du quartier va déjà augmenter avec le projet Hébert, avec l'immeuble de 6 étages place Hébert sans oublier les logements en cours de construction sur le site Chapelle International. Comment vont être absorbés les besoins d'autant de monde en particulier les

besoins de déplacement avec des transports en commun déjà saturés. Comme les déplacements en voitures sont désormais bannis de vos projets, comment feront les personnes âgées et/ou en difficultés de déplacement (tout le monde n'a pas de carte réservée à de très grosses atteintes) que ce soit pour des problèmes physiques liés à la simple usure du temps, ou que ce soit parce que enfants et sacs de courses rendent périlleux les déplacements en transports où les marches et escaliers sont restés de norme à Paris. Dans vos projets vous ne vous adressez qu'à des quadra ou trentenaires sans enfant, sans problème de santé et avec beaucoup d'argent pour pallier aux difficultés de déplacement que vous avez créées. Quant à l'agressivité dans l'espace public, il est largement lié à la densité et l'entassement d'humains les uns sur les autres.

Malheureusement dans des soucis plus électoraux que de bienveillance envers les habitants, vous contribuez très largement et négativement à l'augmentation des conflits et difficultés de vie dans Paris. Ce projet et tous ceux en cours dans le quartier en sont malheureusement les preuves. Je suis pour un parc mais sans logement.

Contribution n°5 : Ce projet m'inquiète étant donné les problèmes déjà existant de sécurité et de propreté du quartier. Augmenter la densité de population dans un quartier difficile comme celui de la Chapelle nécessite à mon avis :

- 1) l'installation d'une antenne de police (il n'y a aucune présente policière (autre que la police ferroviaire) entre les voies de la gare du nord et de la gare de l'est
- 2) la mise en place d'un service efficace d'entretien et de nettoyage de l'espace urbain (à titre d'exemple, un scooter volé désossé est abandonné depuis l'été 2017 au milieu du trottoir dans la rue de l'Evangile et aucun service municipal ne s'inquiète de venir le chercher)
- 3) une augmentation de la fréquence des bus de la ligne 35 qui est déjà saturée

De plus, dans l'état actuel du quartier, la création d'un grand parc, même si cela semble une bonne idée, me semble risquée. En effet, si les problèmes de sécurité et de propreté ne sont pas réglés avant la mise en place d'un parc, cet espace risque de devenir très rapidement un véritable coupe-gorge et/ou une déchetterie dans lequel les familles et personnes âgées n'oseront pas aller (cf les Jardins d'Eole ou la partie couverte des Jardins Rosa Luxemburg cet automne et cet hiver).

Contribution n°6 : Vu la concentration actuelle d'habitants dans le quartier La Chapelle-Marx Dormoy, où sera implanté le projet Chapelle-Charbon, le nombre de projets concomitants dans ce même quartier (pour mémoire : Hébert, foyer Adoma, Chapelle International, Campus Condorcet, Ilot Fertile, etc ...qui apporteront plusieurs milliers d'habitants supplémentaires) il paraît indispensable de :

- ne pas développer exagérément le nombre de nouveaux logements, et de limiter davantage le nombre des logements sociaux,
- d'impliquer la Ratp dans les concertations, pour une adaptation du réseau et des infrastructures des transports en communs (la station de métro Marx Dormoy par ex n'a qu'un seul accès qui sert tout à la fois pour les entrées et sorties ... !)
- d'avoir une vision plus globale de l'ensemble des projets pour mieux prévoir les adaptations nécessaires des infrastructures, et le maintien d'une sécurité convenable pour tous pendant la durée des travaux.

A défaut, vous êtes en train de programmer un risque d'explosion sociale du quartier, déjà englué dans des problèmes graves que vous ne pouvez ignorer.

Contribution n°7. Vide (échec de la transmission)

Contribution n°8 : Voir **PJ en annexe1**

Contribution n°9 : Voir PJ en annexe1

Contribution n°10 + PJ en annexe 2 : Comparée aux grandes agglomérations européennes, Paris est la ville la plus dense ! Dans ce contexte, comme nous l'écrivions dans une récente rubrique du blog de l'association. Paris a besoin de nature ! C'est pourquoi l'annonce en 2016 d'un parc paysager de 6,5 ha sur le site de Chapelle Charbon a suscité beaucoup d'espoir parmi les habitants et usagers des quartiers des portes de la Chapelle et d'Aubervilliers. Entre janvier et novembre 2016, que ce soit à travers les conseils de quartier, les ateliers participatifs et un jeu en ligne, les riverains, collectifs d'habitants et associations ont fait de nombreuses propositions d'aménagement en termes "d'ambiances, d'usages et de programmation" du projet de parc. Ce travail a fourni de la "matière" à la maîtrise d'œuvre paysagère, l'agence LAVERNE, qui a présenté son projet en novembre 2017. Si, globalement, nous sommes d'accord avec le parti d'aménagement retenu par le paysagiste, nous restons perplexes et critiques sur la faisabilité du parc dans son intégralité compte tenu de fortes contraintes (chantier CDG Express, relocalisation du bassin d'emploi de CAP 18) qui vont peser sur le calendrier et les conditions d'aménagement des 6,5 ha. Car ces contraintes imposent un phasage de l'opération en trois temps (3 ha d'ici 2020/2021, 1,5 ha après le chantier CDG en 2025/2026 ? puis les 2 ha restants encore plus tard et plus hypothétiques car conditionnés par la libération des terrains occupés par CAP 18), ce qui va rendre le travail du paysagiste particulièrement compliqué notamment dans sa cohérence programmatique ! En conclusion, il est à craindre que le parc de 6,5 ha ne puisse voir le jour avant longtemps entraînant frustrations et espoirs déçus ! Nous demandons des engagements précis sur le calendrier de réalisation du parc au-delà des 3 ha de la 1ère phase.

Autre point critique du projet Chapelle Charbon : l'importance de son volet urbain (500 logements initialement prévus) qui va renforcer la densité dans un secteur déjà bien pourvu en surfaces bâties avec la ZAC Evangile (plus de 800 logements) auquel il faut ajouter le projet Hébert avec au moins 700 logements en perspective. Le résultat obtenu par la concertation de réduire de 500 à 450 logements (-10% !) est un premier pas mais reste très insuffisant aux risques de conséquences sociales (territoire miné par des faits de délinquance non résolus à ce jour) et écologiques par l'amplification des effets d'îlots de chaleur dans la situation de dérèglement climatique que nous observons. C'est pourquoi, reprenant les termes de notre courrier à la Maire de Paris d'octobre 2017 (en annexe), nous demandons que le volet urbain soit revu sur la base de 350 logements maximum (-30%).

Le site de Chapelle Charbon, de par sa situation géographique, constitue un enjeu stratégique présentant à la fois un caractère local et métropolitain avec le grand axe ouest-est reliant la porte de La Chapelle à la rue d'Aubervilliers, le Campus Condorcet à l'îlot fertile et la gare Rosa Parks. Ainsi, la question qui consiste à traiter les accès au parc et à son environnement urbain est fondamentale pour assurer cette fonction de lien entre, d'une part, le 18e et le 19e et, d'autre part, les territoires limitrophes de Plaine Commune.

Enfin, sur le plan de la concertation, un processus doit être mis en place à l'issue de cette consultation "électronique" pour préparer le plus en amont possible les prochaines étapes de l'élaboration du projet dans une démarche de co-élaboration avec les habitants et le tissu associatif.

Contribution n°11 : L'appareil manquant de fiabilité, ma précédente remarque en date du vendredi 4 mai n'a été retranscrite ? Ce qui ne se serait jamais produit avec un cahier réel à disposition du public ! La dématérialisation est une forme vicieuse de censure, bien en phase avec l'époque contemporaine ; Nous nous insurgeons contre ce déni de la liberté d'expression :

En effet, c'est déshabiller Pierre pour habiller Paul que de supprimer le registre ! L'ajout d'Internet ne doit en aucun cas priver ceux qui n'en disposent de la possibilité de s'exprimer.

Le projet reste très vague sur le volet transport = le T8 n'est à ce jour qu'une hypothèse puisqu'aucune étude n'a été présentée, le 'bus' 45 sort de nulle part car il n'a fait l'objet d'aucune consultation et demeure non financé aujourd'hui ?

In fine, la municipalité a écarté de façon arbitraire et absurde toute remise en service du réseau ferré de La Petite Ceinture comme elle implique le maintien et la rénovation de ces voies actuellement sans affectation :

Elles ont aussi leur utilité en lien avec les relations ferroviaires régionales, nationales et internationales ! PARIS n'a rien d'insulaire qui lui permettrait de se dispenser du chemin de fer en surface : Sa situation n'a cessé de se dégrader du fait de la suppression des trams depuis 8 décennies !

Contribution n°12 : Il n'existe à ce jour aucun autobus 45, on ne peut donc qu'être surpris par l'évocation de sa prolongation ! Par contre, le prolongement du 239 vers les gares du Nord & de l'Est via l'axe rues d'Aubervilliers, de Château Landon, de l'Aqueduc, de Dunkerque, Compiègne (...) serait très utile ; Depuis l'arrivée du T3b et même avant, depuis 70 ans et la fondation de la RATP, il n'y a eu aucune refonte BUS, la mairie n'a fait que revenir aux services préexistants à la construction du bd périphérique, sans création de nouvelles lignes ni réfection des anciennes, en exploitation avant 1939 et la déclaration de guerre à l'Allemagne .

Contribution n°13 : L'activité industrielle ayant débuté en 1856, il eût été souhaitable d'illustrer l'évolution du site avant 1919 et les premières photographies aériennes ; Retracer son histoire s'avère 1 enjeu d'importance, à ne pas négliger ! Or, en dépit de la place disponible, les clichés 1931,1954 p 134 puis 1963 p 135 sont présentés diminués. Idem page136 pour 1986&2000 alors que leur mise en valeur ajouterait de l'intérêt à la lecture du dossier, plutôt rébarbatif ...

Contribution n°14 voir PJ en annexe1

Contribution n°15- Je trouve que les grands programmes de construction de logements du Nord Est parisien prévoient une part de logements sociaux beaucoup trop élevée. Les quartiers très populaires et souvent délaissés du Paris Nord-Est mériteraient davantage de mixité. Je trouve dommage de commettre les mêmes erreurs que dans le passé pour des raisons politiques et statistiques. Nous ne devrions pas entretenir des ghettos dans Paris (riches ou pauvres), il serait judicieux de prévoir un niveau minimum et maximum de HLM par quartier (par exemple 1/3 au maximum) et encourager les classes moyennes à venir s'installer. Celles-ci ont totalement délaissé la capitale car le parc privé manque de nouveaux logements (ce qui crée aussi de la spéculation et de l'inflation incontrôlable).

Merci de m'avoir permis de faire cette observation, je trouve vraiment bien le projet de parc qui va faire un grand bien au quartier.

Contribution n°16 : Politique absurde que de provoquer les problèmes que l'on prétend résoudre : Ici, malgré la prétention des "élu.e.s" à lutter contre le réchauffement, on ne peut que constater l'exact opposé dans la gestion du foncier Parisien ...

Contribution n°17 : Cet aménagement ne répond en effet pas aux objectifs du plan climat puisqu'il reste dans la continuité des opérations antérieures d'urbanisation des terrains ferroviaires en ajoutant de la voirie dans le quartier ; Quel que soit le plan de circulation proposé, il consiste à subventionner les trafics automobiles en générant une croissance factice,

dans la ligne de l'idéologie Nazie\_Fasciste de l'après deuxième guerre de Trente Ans au 20ème siècle (1914-1945) . La raison sociale de toute voie ferrée demeure le roulement de trams ou bien de trains et non le déclassement aux fins d'entretenir la spéculation immobilière dans l'agglomération centrale du PARISIS : ON ne saurait souscrire à un tel projet alors même que La France fait l'objet de procédures judiciaires de la part de l' UE pour le non-respect des normes de salubrité publique en termes d'air pur = Le rôle de la collectivité territoriale est de rechercher le réemploi du chemin de fer pour un nouveau service et non de le brader pour de la "promotion" immobilière ! Nous ne pouvons que vérifier que la municipalité n'a jamais répondu à cette revendication populaire mais qu'elle s'acharne à favoriser les nantis de véhicules particuliers quelqu'en soient les modèles, leur dénominateur commun étant l'usure des pneus, ils polluent plus que le transport ferré ;

Contribution n°18 : Nous suggérons que la mairie de Paris demande à l'autorité organisatrice dont elle est partie prenante, la mise en place de dessertes depuis La Plaine et auparavant vers la Gare d'Orleans en traversant l'est de la ville avec des arrêts judicieux car économiques : Il Chaut de réintégrer les quartiers parisiens en Île de France, ré-inclus dans la métropole de Paris et pouvant ainsi répondre aux enjeux de la fracture des territoires de la région . Raisonner en réseau évite les pièges de la pensée égoïste employée par les conseils municipaux mais qui se dévoile au final toujours improductive et malsaine ...

Contribution n°19 : Chapelle Charbon et la biodiversité : de l'intention à la mise en œuvre Des choix politiques forts. La France est à l'initiative d'une résolution "Vers un pacte mondial pour l'Environnement" présenté en assemblée générale auprès des Nations Unies le 10 mai 2018. La ville de Paris a renouvelé son plan Biodiversité en mars 2018, et dans ce cadre, confirme son engagement depuis 2016 au sein du CIBI (Conseil International Biodiversité & Immobilier) qui a lancé le 15 mars 2018 un appel à l'action pour la biodiversité soutenu par Jean Louis Missika, Adjoint au Maire de Paris. Ces prises de position nationale et territoriale affichent une volonté affirmée d'élever la biodiversité au rang de priorité absolue pour concevoir un urbanisme respectueux du vivant. Il est donc légitime de penser que le projet Chapelle Charbon, et au-delà, le projet d'aménagement Paris Nord Est se construit autour des principes défendus par le plan Biodiversité et le Cibi.

Promouvoir la biodiversité, c'est préserver les équilibres entre densité humaine, faune et flore et apporter aux habitants une relation à la nature adaptée à l'environnement urbain, facteur de qualité de vie. Une réalité où la biodiversité n'est pas valorisée

La lecture du dossier de projet révèle que la biodiversité n'est pas une préoccupation affichée si ce n'est au travers des objectifs généraux Paris Nord Est numéro 3 (amélioration de la qualité de vie des habitants), numéro 7 (réalisation d'un programme modéré de logements), et 10 (inscription des espaces verts dans des réseaux d'échelle territoriale). La déclinaison des objectifs généraux au projet Chapelle Charbon laisse peu de place à la biodiversité si ce n'est sous forme de "parcours biodiversité" ou "accueil de la biodiversité", mais qui ne seront développés qu'ultérieurement dans le cadre de la mutation de CAP 18, soit bien après 2025 ! Les objectifs ne rendent pas compte d'une réelle volonté de mettre la biodiversité au cœur des choix du projet. La vision environnementale du projet est limitée à la gestion des ressources sans intégrer explicitement la biodiversité.

L'étude d'impact met, quant à elle, en évidence l'intérêt de préserver un existant tant au niveau de la flore que de la faune et met en garde contre les risques d'impact négatifs. A ces craintes, il est répondu par la création d'un "réservoir de biodiversité" et des mesures de préservation, d'évitement, ou de réduction des impacts.

Compte tenu des enjeux, l'autorité environnementale rappelle la nécessité d'obtenir des dérogations si certaines espèces protégées s'avéraient menacées de destruction.

Les avis des collectivités territoriales sont réduits au seul avis de la Ville de Paris, les autres collectivités n'ayant pas répondu dans les délais. Paris n'apporte pour sa part, aucune remarque quant à l'importance de la biodiversité et se contente de noter que les impacts négatifs pourraient être compensés par la création de nouveaux espaces.

Un passage difficile des intentions aux actes

En conclusion, sur le projet Chapelle Charbon, "poumon vert" du nord parisien, rien ne transcrit les intentions de la Ville vis à vis de la biodiversité. Ce projet, réduit dans sa phase 1 à la moitié à peine du projet initial est traité comme pouvaient l'être les projets d'espaces verts du siècle dernier et ne peut en rien s'inscrire dans la démarche d'innovation, d'identité et de modernité souhaité pour Paris Nord Est.

Agir concrètement pour la biodiversité

Il convient donc de réétudier des options permettant de placer Chapelle Charbon au centre d'un écosystème économique, social et environnemental à la hauteur des ambitions de la Capitale.

- Placer le projet sous label Biodiversity.

Ce label initié par le CIBI Le nouveau label BiodiverCity® est un outil inédit d'évaluation et de valorisation de la prise en compte de la biodiversité pour tous les projets immobiliers. Ce label constitue un nouveau critère visible et pertinent pour apporter de la valeur ajoutée à un bien immobilier et a déjà été mis en œuvre en région parisienne.

- Penser la biodiversité sur l'ensemble du projet Paris Nord Est

Organiser les déplacements de flore ou faune en fonction des travaux et créer de l'activité sociale et économique autour des métiers émergents de la biodiversité.

Contribution n°20: Les espaces verts sont insuffisants. Des solutions existent pour construire de nouveaux logements ou activités. Transformation d'anciens garages automobiles, de bureaux mais aussi la possibilité de construire de nouveaux étages sur le bâti existant. Nécessité de sauvegarder l'une des dernières friches parisiennes et de la transformer en espace vert dans un secteur de Paris largement carencé et en la matière.

Contribution n°21 : **Voir PJ en annexe 1**

Contribution n°22 du Conseil de quartier La Chapelle/Marx-Dormoy + **PJ en annexe 3**

C'est à la réunion du 27 janvier 2016 des deux conseils de quartier "La Chapelle" que le projet de parc de Chapelle Charbon a été évoqué et discuté pour la 1ère fois. Beaucoup de propositions et d'idées pour l'aménagement du "parc" ont été faites ce jour-là par les habitants qui étaient très nombreux à la réunion (voir compte rendu en pièce jointe). C'est grâce à l'association ASA PNE que nous avons appris que le CDG Express traverserait le site et que, ce faisant, il constituait une contrainte forte pour avoir un parc d'un seul tenant.

Depuis, nous sommes très sceptiques sur la réalisation d'un "grand" espace vert de 6,5 ha car le phasage du chantier sera très compliqué après le livraison d'une première tranche de 3 ha promise pour 2020 ! Pour le reste, il faudra attendre la fin des travaux du CDG (donc pas avant 2024) et la libération du secteur de CAP 18 pas envisageable avant 7 à 8 ans au mieux ! On peut donc s'interroger sur la cohérence paysagère de l'espace et des impacts négatifs sur plan de la biodiversité.

Nous sommes très réservés sur le fait qu'un projet urbain avec de nombreux logements soit aussi prévu sur cette emprise dans un secteur déjà très densifié (ZAC Evangile, projet Hébert...).

Nous demandons que la concertation se poursuive, notamment sur le projet urbain afin qu'il puisse être redimensionné dans des proportions plus modérées et plus acceptables par les riverains.

Annexe 3 au projet de délibération 2018DU133 1°

Annexe 1: Contributions n° 8, n°9, n°14, n°21 du même auteur

Annexe 2 : Pièce jointe à la contribution n°10

Annexe 3 : Pièce jointe à la contribution n°22

## **ANNEXE n°1**

### **Création de la ZAC Chapelle charbon PPVE du 11 avril au 22 mai 2018**

Le dossier présente une lacune importante, l'absence de données précises sur les accès nord et est du parc du Rail: ni clichés, ni plans, ni cote de nivellement, ni présentation du contexte ferroviaire. Aucune information n'est fournie sur les raccordements ferrés, qu'il s'agisse du raccordement Marcadet ou du raccordement Chapelle-Evangile alors qu'ils relient les deux réseaux ferrés du nord et de l'est et traversent le site. Cette lacune est d'autant plus incompréhensible que leur existence conditionne la mutation du lieu.

La mairie de Paris affirme que ces questions ferroviaires ne sont pas d'actualité et seront traitées ultérieurement, dans une seconde phase, avec celle de la liaison CDG Express qui figure dans les engagements pris envers le CIO dans le cadre de la candidature PARIS JO 2024.

Cette assertion n'a aucun fondement puisque ces deux accès nord et est à la ZAC, programmés dans la première phase d'aménagement du site, interceptent les deux raccordements ferrés.

#### **L'accès nord sur le bd Ney**

Cet accès figure sous la forme étriquée d'une passerelle piétonne qu'il faudra escalader depuis le trottoir sud du bd Ney pour franchir le raccordement Marcadet, puis les voies de CDG Express, puis celle du raccordement Chapelle-Evangile et ensuite redescendre pour gagner le parc du Rail. Un tel ouvrage inadapté aux PMR ne peut être qu'un accès secondaire et ne répond absolument pas à la notion d'un accès large et aisé à la ZAC et au parc.

La bonne solution consiste à dupliquer ce qui a été réalisé à l'ouest avec la couverture de la tranchée ferroviaire du raccordement Marcadet entre le trottoir sud du bd Ney et l'opération d'aménagement Chapelle International.

Cette couverture démarrerait au niveau de la rue de la Chapelle jusqu'au viaduc ferroviaire du raccordement Chapelle-Evangile remplacé par un neuf dans le cadre du projet CDG Express et présenté au public le 7 avril 2018 par SNCF Réseau.

Lors de cette réunion , j'ai proposé que la culée sud du viaduc soit implantée au-delà de la tranchée du raccordement Marcadet de façon à donner davantage de visibilité au parc du Rail et former une continuité spatiale entre le parc et le parvis de l'Aréna 2 qui sera construit sur le périmètre d'aménagement Fillettes-gare des Mines.

Bien que lancée par le maire de Paris en juin 2006, force est de constater que rien de concret, ni de réaliste n'a germé pour la mutation de ce site en 12 ans... ( cf Le Parisien du 2 mai 2006 – article : *Ce sera le premier quartier Paris-banlieue* ).

### **L'accès est sur la rue d'Aubervilliers**

Cet accès , en forme de trompe d'éléphant ou de queue de poêle ( au choix ) , doit relier le parc du Rail à la gare Rosa Parks et au projet Ilôt fertile qui sera réalisé sur le triangle de l'Evangile .

Comme le groupe Foncière des Régions, propriétaire du bâti de CAP 18 n'envisage pas de déménager avant 2051 , date d'expiration partielle des baux à construction qui le lient à la ville de Paris , l'accès au parc ne peut être créé qu'en surplomb du faisceau ferroviaire et notamment du raccordement Chapelle-Evangile.

Le croquis joint permet de visualiser le site et d'en connaître les contraintes qui sont nombreuses : dimensionnement de la rampe d'accès, reconstitution du raccordement ferré , incidence du parvis nord de la gare Rosa Parks.

La rampe d'accès devra respecter les normes PMR ce qui modifiera l'aspect du parc puisque la longueur de l'ouvrage ( environ 25 m par mètre de dénivelé ) entaillera le paysage .

Cette rampe ou estacade supprimera au moins deux voies ferrées et notamment celle du raccordement Chapelle-Evangile et celle qui le connecte au raccordement Marcadet. La contraction du faisceau ferroviaire aura une incidence sur le poste d'aiguillage CFC qui devra être déplacé, soit sur l'emprise du parc, soit sur le terrain qui sépare l'ensemble immobilier Macdonald du triangle de l'Evangile, avec le risque de retarder le démarrage du projet Ilôt fertile puisqu'il est bordé par la voie du raccordement Marcadet.

La création du parvis nord de la gare Rosa Parks à définitivement coupé le domaine ferroviaire en deux faisant de la partie située à l'ouest du parvis une dépendance de la gare Chapelle charbon qui demeure son seul débouché sur les réseaux.

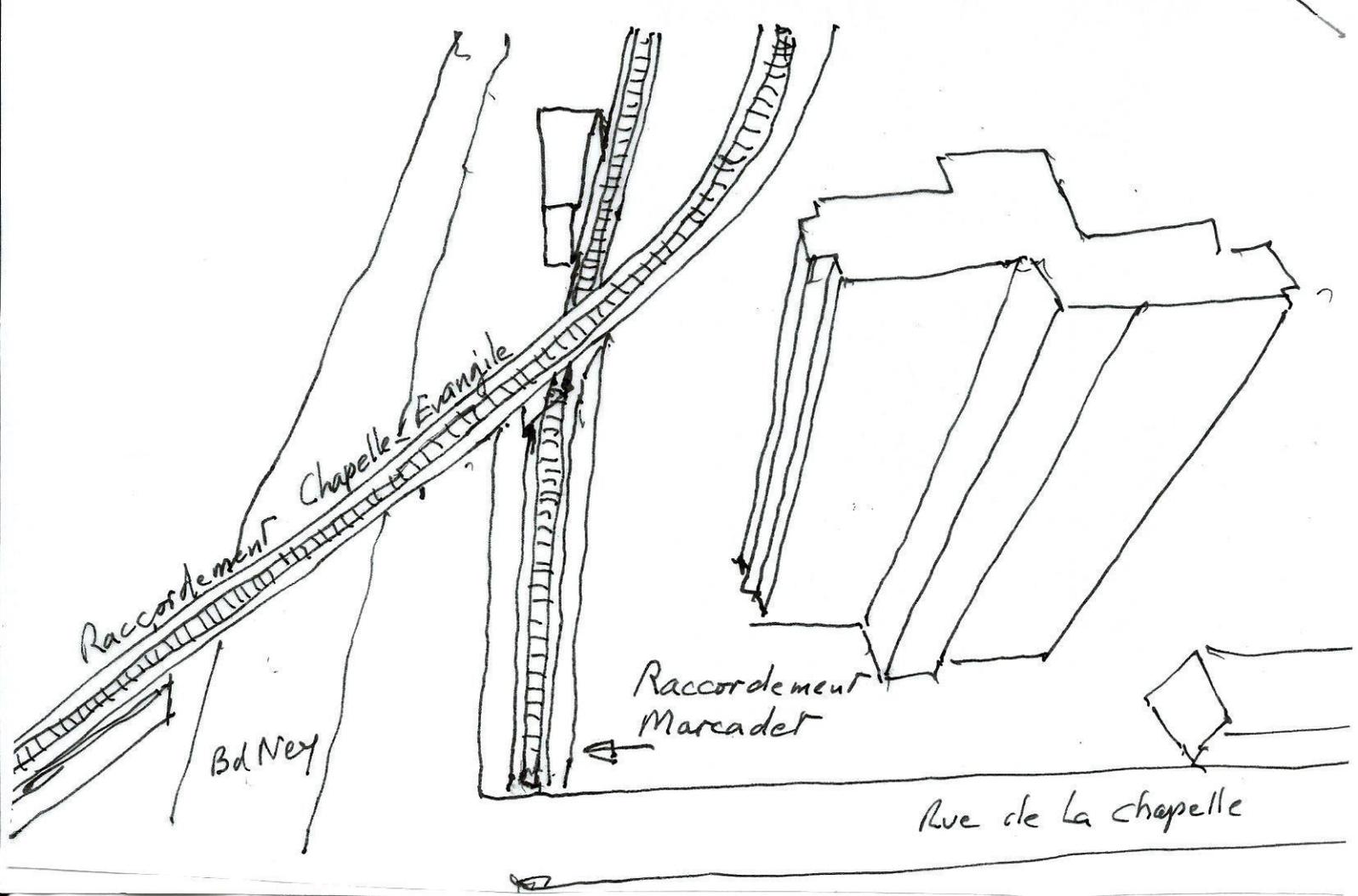
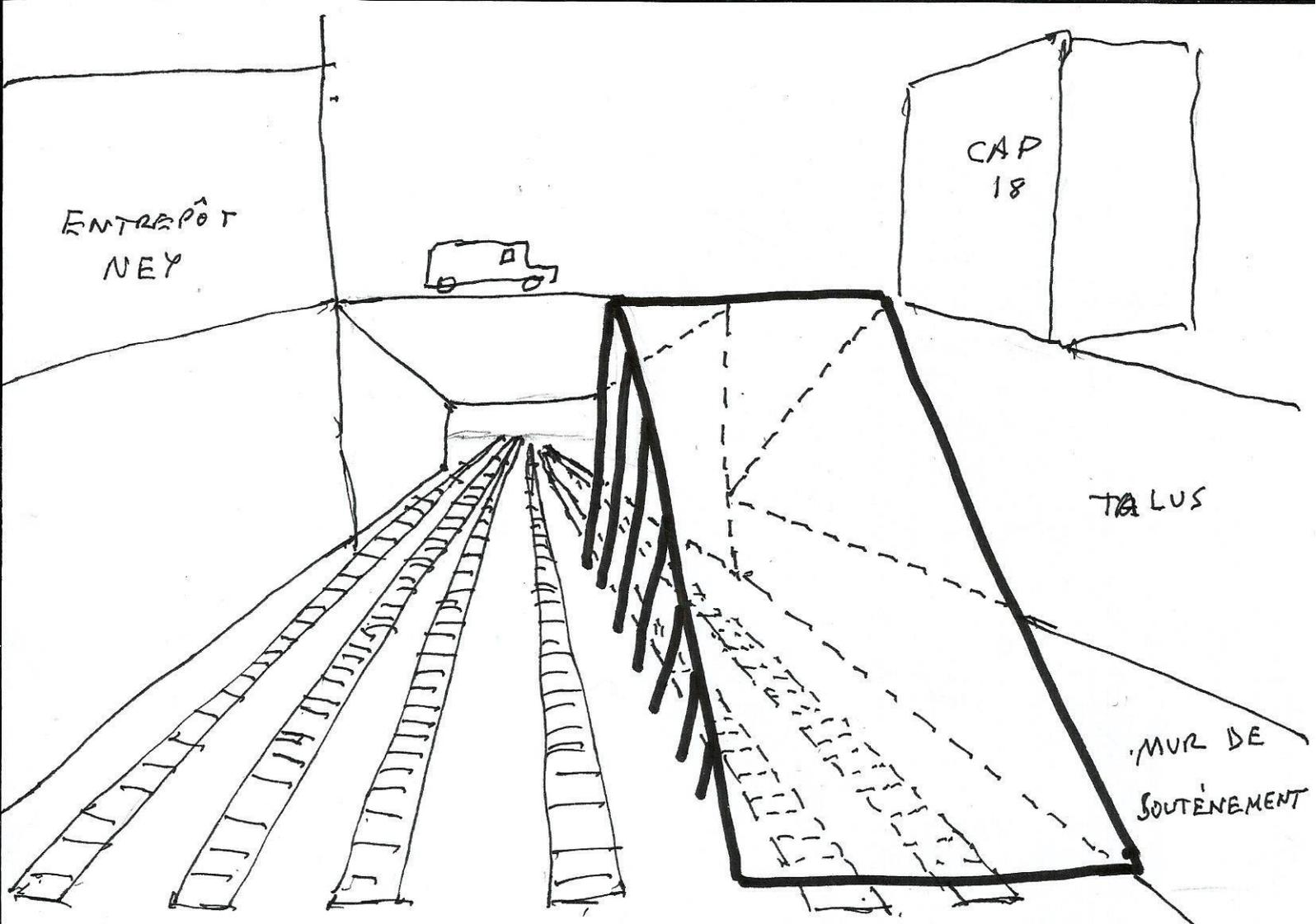
La transformation de cette emprise ne peut donc se concevoir sans celle de Chapelle charbon alors que le projet PNEE ( Paris Nord Est Elargi ) ignore même son existence ce qui est proprement ahurissant.

C'est une feuille blanche de l'urbanisme parisien mise à part l'idée saugrenue d'y prolonger le tramway T8 depuis Saint-Denis et le faire atterrir sur le parvis de la gare Rosa Parks via une estacade dont le voisinage avec le raccordement Chapelle-Evangile serait problématique. Ce parachutage du T8 sur le parvis de la gare est-il d'ailleurs bien opportun alors que le bus 239, qui suit le même trajet, suffit largement ?

En conclusion , la conception des accès nord et ouest à la ZAC Chapelle charbon , ne peut se concevoir sans un partenariat élargi afin que l'ensemble de leurs composantes soit analysé, débattu contradictoirement et exposé clairement aux citoyens qui seront appelés à en financer la réalisation.

Le 5 mai 2018

Jacques GAUTHIER



## Création de la ZAC Chapelle charbon

La saga du projet CDG Express pourrait connaître un dénouement anticipé après la déclaration du premier ministre aux organisations syndicales de cheminots le 7 mai 2018 puisqu'il a indiqué que la nouvelle loi ferroviaire adoptée par l'assemblée nationale le 17 avril 2018 ferait de la règle d'or , cette règle mise entre parenthèses dans le dossier CDG Express , une règle intangible.

Le sénat ne pourra qu'approuver cette disposition conforme à son vote du 7 novembre 2016 rejetant la dérogation à cette règle d'or prévue par l'article 2 de la loi n° 2016-1887 du 28 décembre 2016 .

Rappelons que cette règle a été précisée par le décret n° 2017-443 du 30 mars 2017 qui interdit à la SNCF de financer des lignes nouvelles sans trajectoire financière positive à l'image de ces lignes du plan Freycinet qui ne virent jamais ni rail , ni train comme celles destinées à relier Chorges à Barcelonnette ou Saint-Juéry à Saint-Affrique.

Comme je l'ai indiqué dans ma note **L'avenir incertain de CDG Express**, cette infrastructure ne sera jamais qu'une ligne d'appoint sous perfusion permanente d'argent public. Son abandon aura le mérite d'accélérer la mutation de la gare Chapelle charbon en unifiant les phases 1 & 2, celle, objet de la présente enquête , et celle concernant l'emprise du site traversée par les navettes.

Comme le dossier de création de ZAC est muet sur le sujet, il est bon de préciser que l'entrée aérienne ouest du site comporte deux voies et la sortie est, rue d'Aubervilliers, cinq. A l'extrémité du viaduc de la porte de la Chapelle, une troisième voie se détache des deux premières pour former un faisceau de trois voies complété par les deux voies du raccordement Marcadet qui dessert la gare du nord et la gare Ney sise au niveau 0 de l'entrepôt.

L'abandon du projet CDG Express libérera donc deux voies sur les cinq du faisceau ferré, ce qui représente un atout pour irriguer les 50 ha de friches du secteur Ouest Wilson à Saint-Denis par un tram-train qui relierait la gare Rosa Parks ( RER E ) à la gare Saint-Denis-Stade de France ( RER D ) , tram-train qui pourrait être mis en service pour les JO PARIS 2024 et constituer une composante de l'héritage olympique en matière d'infrastructure.

Pour financer les études de faisabilité , les fonds existent. Il y a ceux réservés par Ile-de-France Mobilités pour le prolongement du T8 à Rosa Parks : 380 000 € ( délibération n° 2013/366 du 9-10-2013 ) et 3 500 000 € ( délibération n° 2017/151 du 22-03-2017 ) étant donné que rien ne presse pour ces études d'extension puisque celle-ci est liée à la réalisation de la ligne 15 est du GPE dont la mise en service a été reportée à 2030 ( connexion T8/ligne 15 est à la gare La Plaine Saint-Denis-Stade de France ) .

On pourrait également piocher dans la cotisation de 300 000 € qui sera versée par la mairie de Paris au Forum Métropolitain du Grand Paris ( délibération n° 2018 SG 2 ) dont Monsieur Jean-Louis MISSIKA, adjoint en charge de l'urbanisme, de l'architecture et des projets du grand Paris , s'est fait le vibrant défenseur lors du conseil de mai 2018.

Sur cette somme rondelette destinée à stimuler les réflexions des membres de ce Forum dans le cadre de leurs travaux sur le livre blanc des mobilités à l'horizon 2030, une poignée d'euros pourrait être consacrée à la réalisation d'une maquette animée du faisceau ferré au niveau de pont de la rue d'Aubervilliers. Quelques plaques de plexiglass, quelques coupons de rail ( échelle HO ) et quelques bénévoles férus de modélisme devraient suffire à faire comprendre au public comment fonctionnerait ce tram-train intercommunal reliant les gares Rosa Parks et Saint-Denis-Stade de France.

Quant à Monsieur Jean-Louis Missika, qui plaide inlassablement pour que le petit Paris devienne grand, il pourrait piloter les travaux de cet atelier-ville aménagé dans des voitures-bars corail comme celles garées sous le jardin du Moulin de la Pointe ( 13ème arr. )

Le croquis joint montre le plan des voies qui permettra le recyclage de la friche qui sépare le triangle de l'Evangile de l'ensemble immobilier Macdonald avec l'implantation du terminus de ce tram-train unissant les pôles d'échanges Rosa Parks et Saint-Denis-Pleyel. tram-train qui pourrait être prolongé jusqu'à La Plaine Saulnier pour desservir le futur centre aquatique olympique.

La modélisation de cette infrastructure, au besoin en remplaçant le poste d'aiguillage Saxby CFC par un PAI installé dans la gare Ney , permettra d'optimiser l'espace disponible et de créer un passage piéton sous le pont de la rue d'Aubervilliers à l'image de l'allée Paris-Ivry blottie sous le périphérique et ses bretelles d'accès et de sortie.

Cet nouveau mail ne comportera qu'un seul passage à niveau, celui nécessaire au franchissement du raccordement ferré Chapelle–Evangile dont le faible trafic ne devrait pas être supérieur à celui de la rue de Lagny (12ème arr. ) et constituer une entrave aux déplacements des promeneurs.

La restructuration de la gare de l'entrepôt Ney, composante nord du site Chapelle charbon, mériterait de figurer à l'ordre du jour de l'atelier–ville pour lui donner une seconde vie dans le domaine de la logistique puisqu'elle deviendrait accessible par voie routière ce qui lui fait défaut aujourd'hui.

La mutation de Chapelle charbon n'en est qu'à son balbutiement et sa place dans l'ensemble de l'opération PNEE doit se poursuivre en multipliant réflexions, analyses, échanges et débats que n'encourage pas le cadre restreint de la concertation mise en place par la mairie de Paris qui exclut aussi bien la région Ile–de–France que l'EPT Plaine Commune.

L'égoïsme de la mairie de Paris, qui sévit dans d'autres domaines de l'aménagement urbain, gagnerait à s'aérer et se remettre en marche pour devenir le fanal de la modernité et non la lanterne rouge des crispations nombrilistes.

Le 11 mai 2018

Jacques GAUTHIER

ENTREPÔT NEY

Station Rosa Parks

T3b

2-voies-tiroirs raccordement Marcadet et gare Ney

Gare NEY  
5 voies

Poste aiguillage CFC

Tram-train Rosa Parks - St-Denis - Stade de France

Tram-train - 2 voies

CAP 18

Rue d'Auberwilliers

Raccordement Chapelle Evangile

ÎLOT FERTILE

## Création de la ZAC Chapelle charbon

La saga du projet CDG Express pourrait connaître un dénouement anticipé après la déclaration du premier ministre aux organisations syndicales de cheminots le 7 mai 2018 puisqu'il a indiqué que la nouvelle loi ferroviaire adoptée par l'assemblée nationale le 17 avril 2018 ferait de la règle d'or , cette règle mise entre parenthèses dans le dossier CDG Express , une règle intangible.

Le sénat ne pourra qu'approuver cette disposition conforme à son vote du 7 novembre 2016 rejetant la dérogation à cette règle d'or prévue par l'article 2 de la loi n° 2016-1887 du 28 décembre 2016 .

Rappelons que cette règle a été précisée par le décret n° 2017-443 du 30 mars 2017 qui interdit à la SNCF de financer des lignes nouvelles sans trajectoire financière positive à l'image de ces lignes du plan Freycinet qui ne virent jamais ni rail , ni train comme celles destinées à relier Chorges à Barcelonnette ou Saint-Juéry à Saint-Affrique.

Comme je l'ai indiqué dans ma note **L'avenir incertain de CDG Express**, cette infrastructure ne sera jamais qu'une ligne d'appoint sous perfusion permanente d'argent public. Son abandon aura le mérite d'accélérer la mutation de la gare Chapelle charbon en unifiant les phases 1 & 2, celle, objet de la présente enquête , et celle concernant l'emprise du site traversée par les navettes.

Comme le dossier de création de ZAC est muet sur le sujet, il est bon de préciser que l'entrée aérienne ouest du site comporte deux voies et la sortie est, rue d'Aubervilliers, cinq. A l'extrémité du viaduc de la porte de la Chapelle, une troisième voie se détache des deux premières pour former un faisceau de trois voies complété par les deux voies du raccordement Marcadet qui dessert la gare du nord et la gare Ney sise au niveau 0 de l'entrepôt.

L'abandon du projet CDG Express libérera donc deux voies sur les cinq du faisceau ferré, ce qui représente un atout pour irriguer les 50 ha de friches du secteur Ouest Wilson à Saint-Denis par un tram-train qui relierait la gare Rosa Parks ( RER E ) à la gare Saint-Denis-Stade de France ( RER D ) , tram-train qui pourrait être mis en service pour les JO PARIS 2024 et constituer une composante de l'héritage olympique en matière d'infrastructure.

Pour financer les études de faisabilité , les fonds existent. Il y a ceux réservés par Ile-de-France Mobilités pour le prolongement du T8 à Rosa Parks : 380 000 € ( délibération n° 2013/366 du 9-10-2013 ) et 3 500 000 € ( délibération n° 2017/151 du 22-03-2017 ) étant donné que rien ne presse pour ces études d'extension puisque celle-ci est liée à la réalisation de la ligne 15 est du GPE dont la mise en service a été reportée à 2030 ( connexion T8/ligne 15 est à la gare La Plaine Saint-Denis-Stade de France ) .

On pourrait également piocher dans la cotisation de 300 000 € qui sera versée par la mairie de Paris au Forum Métropolitain du Grand Paris ( délibération n° 2018 SG 2 ) dont Monsieur Jean-Louis MISSIKA, adjoint en charge de l'urbanisme, de l'architecture et des projets du grand Paris , s'est fait le vibrant défenseur lors du conseil de mai 2018.

Sur cette somme rondelette destinée à stimuler les réflexions des membres de ce Forum dans le cadre de leurs travaux sur le livre blanc des mobilités à l'horizon 2030, une poignée d'euros pourrait être consacrée à la réalisation d'une maquette animée du faisceau ferré au niveau de pont de la rue d'Aubervilliers. Quelques plaques de plexiglass, quelques coupons de rail ( échelle HO ) et quelques bénévoles férus de modélisme devraient suffire à faire comprendre au public comment fonctionnerait ce tram-train intercommunal reliant les gares Rosa Parks et Saint-Denis-Stade de France.

Quant à Monsieur Jean-Louis Missika, qui plaide inlassablement pour que le petit Paris devienne grand, il pourrait piloter les travaux de cet atelier-ville aménagé dans des voitures-bars corail comme celles garées sous le jardin du Moulin de la Pointe ( 13ème arr. )

Le croquis joint montre le plan des voies qui permettra le recyclage de la friche qui sépare le triangle de l'Evangile de l'ensemble immobilier Macdonald avec l'implantation du terminus de ce tram-train unissant les pôles d'échanges Rosa Parks et Saint-Denis-Pleyel. tram-train qui pourrait être prolongé jusqu'à La Plaine Saulnier pour desservir le futur centre aquatique olympique.

La modélisation de cette infrastructure, au besoin en remplaçant le poste d'aiguillage Saxby CFC par un PAI installé dans la gare Ney , permettra d'optimiser l'espace disponible et de créer un passage piéton sous le pont de la rue d'Aubervilliers à l'image de l'allée Paris-Ivry blottie sous le périphérique et ses bretelles d'accès et de sortie.

Cet nouveau mail ne comportera qu'un seul passage à niveau, celui nécessaire au franchissement du raccordement ferré Chapelle–Evangile dont le faible trafic ne devrait pas être supérieur à celui de la rue de Lagny (12ème arr. ) et constituer une entrave aux déplacements des promeneurs.

La restructuration de la gare de l'entrepôt Ney, composante nord du site Chapelle charbon, mériterait de figurer à l'ordre du jour de l'atelier–ville pour lui donner une seconde vie dans le domaine de la logistique puisqu'elle deviendrait accessible par voie routière ce qui lui fait défaut aujourd'hui.

La mutation de Chapelle charbon n'en est qu'à son balbutiement et sa place dans l'ensemble de l'opération PNEE doit se poursuivre en multipliant réflexions, analyses, échanges et débats que n'encourage pas le cadre restreint de la concertation mise en place par la mairie de Paris qui exclut aussi bien la région Ile–de–France que l'EPT Plaine Commune.

L'égoïsme de la mairie de Paris, qui sévit dans d'autres domaines de l'aménagement urbain, gagnerait à s'aérer et se remettre en marche pour devenir le fanal de la modernité et non la lanterne rouge des crispations nombrilistes.

Le 11 mai 2018

Jacques GAUTHIER

ENTREPÔT NEY

Station Rosa Parks

T3b

2-voies-tiroirs raccordement Marcadet et gare Ney

Gare NEY  
5 voies

Poste aiguillage CFC

Tram-train Rosa Parks - St-Denis - Stade de France

Tram-train - 2 voies

CAP 18

Rue d'Auberwilliers

Raccordement Chapelle Evangile

ÎLOT FERTILE

## Création de la ZAC Chapelle charbon

Un lecteur de ma note du 11 mai 2018 me fait remarquer que les voies-tiroirs de la gare Ney sont également celles de la Petite Ceinture, cette ligne destinée à devenir un chemin de randonnée caillouteux doublé d'un corridor écologique facilitant une impalpable transhumance faunistique jamais démontrée.

Ce projet, même s'il bénéficie du soutien du groupe SNCF, n'a jamais fait l'objet d'un véritable consensus et beaucoup de Parisiens estiment que le débat sur l'avenir de cette infrastructure, mené en février 2013 par Madame Hidalgo, première adjointe en charge de l'urbanisme et de l'architecture, a été biaisé par des considérations partisans et électoralistes et que ses potentialités en matière de mobilité ont été délibérément évincées du débat citoyen.

Chacun peut en voir la conséquence désastreuse dans le parc MLK des Batignolles coupé d'une balafre ferroviaire désertique sans queue, ni tête qu'on a surmontée d'un belvédère sans doute pour mieux admirer cette ineptie urbanistique...

Comme je l'ai indiqué dans ma note **Petite Ceinture : tour d'horizon**, la situation est bloquée jusqu'en juin 2025 ce qui exclut de rouvrir le dossier avant cette date sauf revirement à la suite des prochaines élections municipales.

Concernant les voies-tiroirs de la gare Ney, elles pourraient être déplacées à l'ouest de l'entrepôt et couplées à celles du raccordement Marcadet moyennant l'élargissement de la plate-forme depuis la tranchée du raccordement jusqu'au niveau de la rampe routière de l'entrepôt.

Cette modification du plan des voies implique le déplacement de la culée sud du pont-rail du raccordement Chapelle-Evangile surplombant le raccordement Marcadet et du poste d'aiguillage d'entrée de la gare Chapelle charbon.

Ce pont-rail prolonge le viaduc ferroviaire de la porte de la Chapelle dont la reconstruction est prévue dans le projet CDG Express et comme j'ai proposé, lors de la réunion du 7 avril 2018 consacrée à la présentation du nouvel ouvrage d'art, de reporter sa culée sud au-delà de la tranchée du raccordement Marcadet, les travaux d'élargissement de la plate-forme ferroviaire pourraient être liés à ceux de la culée sud.

Le schéma joint précise la localisation de la celle-ci et du nouveau remblai de la voie-tiroir de la gare Ney dont le basculement d'est en ouest permettra d'élargir le terrain disponible séparant l'ensemble immobilier Macdonald du triangle de l'Évangile.

Comme dans mes observations du 11 mai 2018, j'ai proposé la création d'une maquette simplifiée du plateau ferroviaire sous le pont de la rue d'Aubervilliers, une seconde maquette exposerait au public ce même plateau sis entre la rue de la Chapelle et la rampe routière ouest de l'entrepôt Ney.

Il existe bien une maquette dans la maison des projets, 40 bd Ney, mais son échelle ( 1/500ème ) est inappropriée pour mettre en scène les options d'aménagement du site. J'ai proposé l'échelle 1/87ème qui permet d'animer la maquette avec des trains miniatures , échelle HO, de façon à renforcer l'intérêt du public en rendant concrètes les données ferroviaires dont le dossier de présentation de la ZAC a été expurgé.

Ces données sont prioritaires pour l'avenir de Chapelle charbon et en renvoyer l'examen à plus tard constitue un non sens puisque la mutation du site, trait d'union entre la porte de la Chapelle et le triangle de l'Évangile, ne peut être conçu séparément de ses débouchés est et ouest.

Puisque l'objectif de la mairie de Paris consiste à réduire le plus possible l'emprise des voies ferrées pour aménager un espace planté le plus vaste possible, la nouvelle voie d'accès à la gare Ney ainsi que la fusion du raccordement Chapelle-Évangile avec l'une des voies du tram-train Rosa Parks/Saint-Denis-Stade de France jusqu'au niveau du pont de la rue d'Aubervilliers, permettent de réduire le faisceau ferroviaire de Chapelle charbon à deux voies qui deviennent trois au niveau du triangle de l'Évangile dans le 19ème arrondissement.

Cet resserrement de la plate-forme ferroviaire offre la possibilité d'étendre le parc du rail de la porte la Chapelle à la gare Rosa Parks et d'en accroître la superficie au bénéfice des habitants de l'ensemble immobilier Macdonald.

De surcroît, comme immeubles d'habitation et chemins de fer peuvent cohabiter comme l'illustrent les 500 logements construits rue Gaston Tessier au ras du faisceau ferré de Paris-Est ( 19ème arr. ), les constructions envisagées au sud de Chapelle charbon pourraient être reportées au nord de façon à bénéficier d'un meilleur ensoleillement.

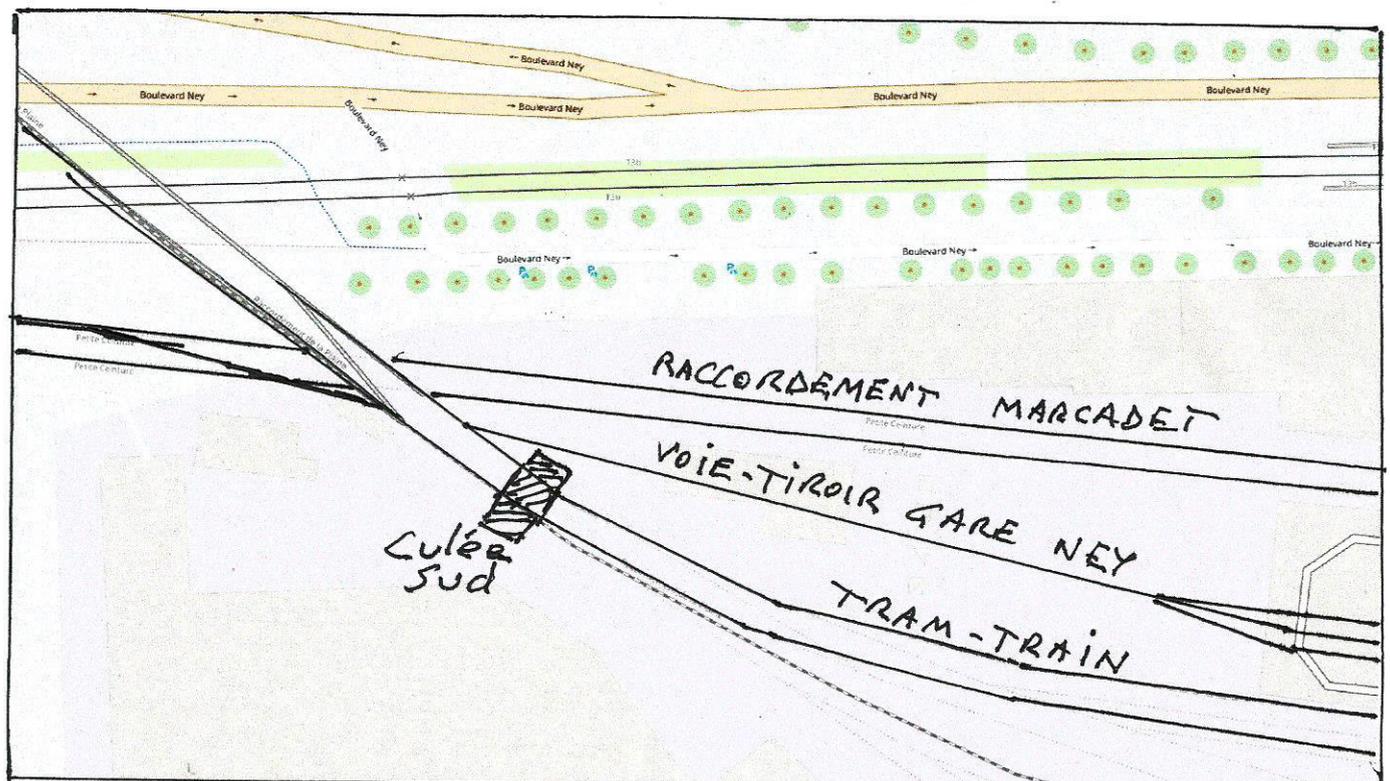
Quant aux murs pignons des immeubles existants, ils pourraient figurer dans le programme de la mandature ( 2014-2020 ) des 100 ha de toitures et façades à végétaliser ou bien être habillés de loggias comme celles accrochées à la tour Bois-le-Prêtre ( 17ème arr. ) ce qui évitera de fermer les cours des bâtiments et de plonger dans l'ombre leurs habitants.

Le projet de ZAC Chapelle charbon, mérite d'être remis dans le bon sens, c'est-à-dire être conçu à partir du nord du site en direction du sud et non l'inverse comme l'envisage le dossier. C'est depuis le septentrion que se développera non seulement la liaison est ouest qui effacera l'enclavement du lieu, mais également l'implantation des constructions qui estomperont l'uniformité de la façade de l'entrepôt Ney , comme cette disposition est retenue dans l'opération d'aménagement Bercy-Charenton devant l'immeuble Le Lumière.

Trop restreint, le projet doit être dilaté à l'ensemble du site et repensé pour former un ensemble géographique cohérent avec son environnement et répondre aux ambitions exposées par la délibération n° 2016 DU 138 DEVE.

Le 21 mai 2018

Jacques GAUTHIER



**ASA PARIS NORD-EST**  
Association pour le Suivi de l'Aménagement Paris Nord-Est

## ANNEXE N°2

**Madame Anne HIDALGO**  
**Maire de Paris**  
Hôtel de Ville de Paris  
Place de l'Hôtel de Ville  
75196 - Paris Cedex 04

Paris, le 10 octobre 2017

Objet : Chapelle Charbon

Madame la Maire de Paris,

En janvier 2016, la Mairie du 18<sup>e</sup> réunissait les deux conseils de quartier La Chapelle pour lancer la concertation sur le projet de la Ville d'un grand parc paysager de 6,5 ha qui serait réalisé en deux phases (3 ha en 2020 et 3,5 ha entre 2020 et 2025) sur l'emprise de Chapelle Charbon. Dans le même temps, il était précisé que le projet serait accompagné d'un volet urbain avec la programmation de 500 logements.

Les riverains et les associations locales ont été conviés à participer entre juillet et novembre 2016 à des ateliers de concertation et à un jeu en ligne « Dessinez votre parc » qui ont permis de recueillir de nombreux avis et propositions permettant de préfigurer le projet de parc et d'élaborer un cahier des charges destiné à la maîtrise d'œuvre paysagère.

Le 12 juillet dernier lors d'une réunion publique à la Mairie du 18<sup>e</sup>, à l'occasion de la présentation du volet urbain de Chapelle Charbon, il a été annoncé un nouveau séquençage du projet paysager ne permettant pas d'espérer la réalisation avant longtemps du parc annoncé de 6,5 ha ! Si nous pouvons espérer la livraison de 3 ha d'ici la fin de la mandature avec un complément plus hypothétique de 1,5 ha après 2024 au terme du chantier du CDG Express, il n'en est pas de même pour les 2 ha restants correspondant à l'emprise de CAP 18.

La difficulté de relocaliser un bassin de 2 000 emplois sur le secteur environnant et la faible probabilité d'obtenir un accord avec la Foncière des Régions disposant d'un bail jusqu'en 2051 font que la perspective du grand parc paysager de « Paris Nord-Est » ne peut plus à ce stade être envisagée. C'est très regrettable et vous pouvez imaginer la déception des riverains et des acteurs locaux engagés dans un processus de concertation depuis près de deux ans en attente d'un grand espace vert dont ce secteur du 18<sup>e</sup> a tant besoin.

A l'instar d'Eole, c'est désormais un jardin qui leur est proposé et ils ne comprennent pas pourquoi la Ville de Paris n'a pas engagé dès 2015 les négociations avec la Foncière des Régions pour éviter d'en arriver là ? Ainsi nous vous demandons de reconsidérer le projet urbain de 500 logements afin qu'il soit adapté à la nouvelle donne paysagère réduite de l'ordre de 30%.

# ASA PARIS NORD-EST

## Association pour le Suivi de l'Aménagement Paris Nord-Est

Dans le contexte du réchauffement climatique, nous ne pouvons pas imaginer une densité de logements aussi forte dans un environnement déjà très dense (ZAC Evangile, projet Hébert...) au regard d'une offre plus restreinte d'espaces verts.

En contrepartie, nous pourrions discuter avec les élus et les services concernés des modalités d'une programmation plus harmonieuse intégrant une part d'équipements dont, par exemple *le Five*, présent sur le site à la recherche d'un lieu pérenne.

D'avance nous vous remercions, Madame la Maire, de la suite que vous donnerez à notre demande et, dans cette attente, nous vous prions de croire à l'expression de notre considération distinguée.

Bien à vous

Olivier ANSART, pour ASA PNE

Copie :

.Monsieur Eric LEJOINDRE, Maire du 18<sup>e</sup> arrondissement

.Monsieur Jean-Louis MISSIKA, Adjoint à la Maire de Paris chargé de l'urbanisme, au Grand Paris, au développement économique et à l'attractivité.

.Monsieur Jacques BAUDRIER, Conseiller délégué auprès de l'adjoint chargé de l'urbanisme, chargé des questions relatives à l'architecture et aux Grands projets de renouvellement urbain.

.Madame Michèle TILMONT, garante de la concertation sur Paris Nord-Est.

# ANNEXE N°3



Conseil de quartier commun  
Charles Hermite Evangile et La Chapelle Marx Dormoy



## « Chapelle Charbon : un poumon vert pour la Chapelle ? »

Mercredi 27 janvier

Ecole Maurice Genevoix – 19h

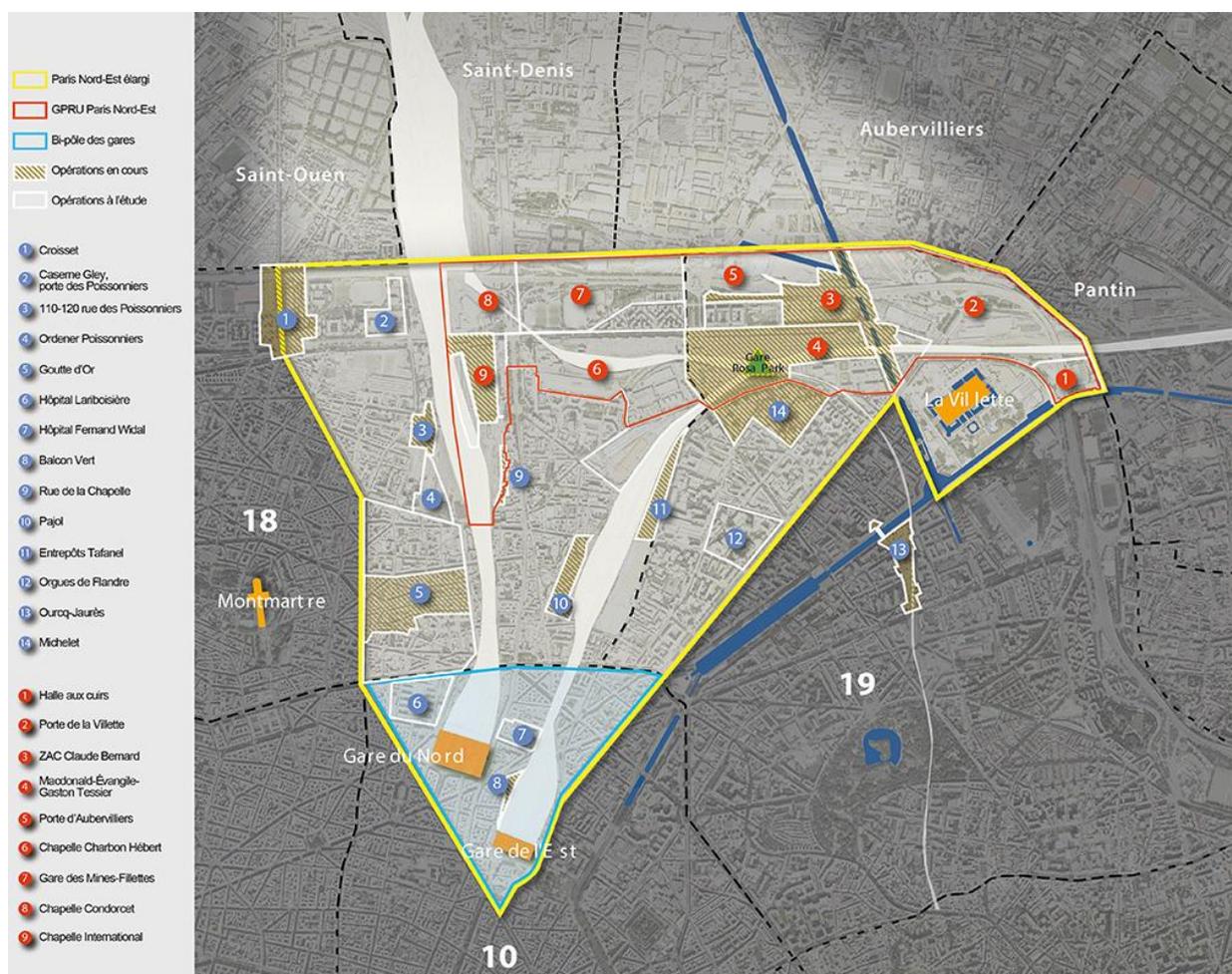
### Introduction

- Mireille Quehen membre de l'équipe d'animation a annoncé le déroulé de la soirée et introduit les intervenants de la soirée, notamment l'association CapaCités chargée de l'animation de l'atelier.
- Samia Benyoub, coordinatrice des conseils de quartier au sein du service démocratie locale de la Mairie du 18<sup>e</sup>, est intervenu au sujet de l'appel au vote pour les habitants du conseil de quartier Charles Hermite Evangile. Ce vote concerne le projet de végétalisation de la façade nord du Café Le Celtic (situé au 89 rue de la Chapelle). Une borne était à disposition sur le stand d'accueil, la dépense d'investissement a été votée (pour : 42 votes ; contre : 1 vote).
- Accompagnement jeunesse Budget participatif 2016 : La mairie du 18<sup>ème</sup> cherche des jeunes de 18 à 25 ans du quartier la Chapelle qui seraient intéressés pour un accompagnement spécifique avec l'association ICI (Innovons pour la concertation sur internet). Pour rappel cette année une enveloppe de 30 millions d'euros est dédiée aux quartiers politique de la ville.
- Point sur les projets du quartier pour le budget participatif par Mireille Quehen : avancement du projet rue de la Guadeloupe déposé en 2015 mais non retenu (mis en délibéré dans le cadre des Investissements Localisés) et de la rue Riquet, non retenu mais redéposé en 2016 et pour lequel un appel à la mobilisation est lancé. Pour toute information contacter [quehen.mireille@laposte.net](mailto:quehen.mireille@laposte.net).
- Circul'livre : retrouver le Circul'livre La Chapelle tous les 1ers samedi du mois rue de l'Olive de 10h30 à 12h30. Pour rappel le Circul'livre « consiste à mettre gracieusement des livres à la disposition des habitants en leur demandant seulement de les remettre à leur tour en circulation après lecture ». Le Circul'livre vise à favoriser les échanges entre riverains, adultes et enfants autour du livre (pour donner des livres ou participer aux permanences : [sylvie@liziard.com](mailto:sylvie@liziard.com) et [quehen.mireille@laposte.net](mailto:quehen.mireille@laposte.net) ). A noter que Jacqueline Limoge membre de l'équipe d'animation du quartier Charles Hermite Evangile

- souhaite mettre en place un Circul'livre dans ce quartier. (contact : [samia.benyoub@paris.fr](mailto:samia.benyoub@paris.fr)).
- Présentation de la Bonne Tambouille par Bruno Franceschi. Cette animation de quartier a eu lieu le samedi 6 février sur la place Mac Orlan, la prochaine aura lieu le samedi 12 mars. Cette animation est initiée par un collectif composé d'associations du quartier, d'amicales de locataires, d'habitants et de commerçants sous l'impulsion de l'équipe de développement local de la Chapelle ( EDL). Elle vise à valoriser les associations du quartier et à sensibiliser les habitants à une autre alimentation en rendant accessible à tous des produits locaux de qualité. Le projet de ce collectif vise à revitaliser et revaloriser le secteur Tristan Tzara par une démarche d'animation de l'espace public, afin de favoriser la rencontre entre les habitants sur ce secteur (contact : [labonnetambouille18@gmail.com](mailto:labonnetambouille18@gmail.com)).

## Présentation du projet Chapelle Charbon par Michel Neyreneuf, adjoint du Maire en charge de l'urbanisme

### Présentation du cadre général : Paris Nord-est

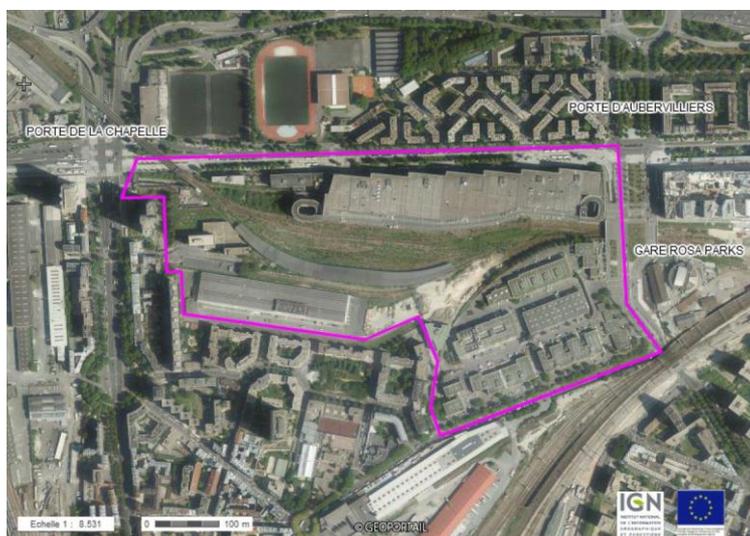


Source : <http://paris-nord-est.imaginons.paris/comprendre/les-secteurs-en-detail>

- Le site de Chapelle International est actuellement en travaux, il s'étend sur plus de 60 000 m<sup>2</sup> entre le boulevard des Maréchaux et le rond-point de la Chapelle. Le réaménagement de ce site va permettre de développer un nouveau quartier (logements, bureaux, équipements publics, commerces).
- Le secteur « Gare des Mines – Fillettes » s'étend entre les portes de la Chapelle et d'Aubervilliers, à cheval sur le 18<sup>e</sup> arrondissement, Saint Denis et Aubervilliers. L'ambition est d'y réaliser un nouveau quartier intercommunal avec des logements étudiants en lien avec le Campus Condorcet situé Porte de La Chapelle. Un marché des 5 continents sera aménagé sur ce site dédié à l'alimentation et aux cultures du monde.

### Présentation du projet Chapelle Charbon

- Chapelle Charbon concerne l'aménagement de voies SNCF et d'entrepôts situés en bordure du quartier Evangile en un vaste espace vert.
- L'espace vert prévu à Chapelle Charbon répond à un déficit dans l'ensemble du quartier qui devra également compenser la suppression du centre sportif des Fillettes, situé au 54, boulevard Ney.



- Calendrier : l'objectif est de livrer la 1<sup>ère</sup> tranche de l'espace vert avant la fin de la mandature, soit 2020.
- L'un des axes forts du projet consiste à développer les liaisons Nord-Sud en facilitant la traversée de la barre Géodis et du boulevard Ney.
- Contraintes existantes : la présence du five, la présence ferroviaire (un tronçon devra être conservé), le passage du Charles de Gaulle express

### Interventions de la salle

#### **Olivier Ansart, ASA PNE**

Le projet de "Poumon Vert" peut être remis en cause par CDG Express qui va le traverser. Un flyer est distribué aux participants leur demandant de se mobiliser au moment de l'enquête

publique (Avril à Juin 2016) afin de demander l'enfouissement de la ligne. La fréquence de passage est de 7 minutes de 5h00 à minuit. La question de l'enfouissement se pose toujours avec une enquête publique qui aura lieu d'Avril à Juin et qui sera déterminante pour l'avenir du projet.

### **Pascal Julien, conseiller de Paris**

Il faut être vigilant sur les vibrations qu'entraînerait le passage du Charles de Gaulle Express sur le site du CAP 18. Le déficit d'espace vert sur le quartier est accentué d'où l'importance d'aller au bout de ce projet. Il est également important de s'intéresser au projet qui concerne le quartier Hébert, de s'informer et d'être présent lors de la concertation.

### **Joseph Viéville , membre du five**

Le five a été informé de ce projet depuis 2012, il est depuis en discussion avec la mairie au sujet d'une réimplantation dans le quartier. Le five est un centre de foot en salle, il se trouve sur le site du projet Chapelle charbon. Le site recense 12 terrains de foot et il est fréquenté par environ 500 personnes du lundi au vendredi, de 700 à 1000 personnes le week end. Le site accueille autant des parisiens que des personnes venant de banlieue. Le five entretient un partenariat avec la Mairie de Paris, notamment sur l'insertion des handicapés ou le développement du foot féminin. Le five travaille également avec différentes associations et des sociétés privées et commerciales. Au vu de ses activités et de son attachement pour le quartier le five espère rester à son emplacement actuel ou se voir proposer une solution de réimplantation dans le même quartier.

## **Atelier d'idéation participatif sur la conception de l'espace vert**

### Animation par l'association CapaCités

Les différentes tables ont travaillé en groupe de 8 à 10 personnes. Chacune des tables avait pour consigne de d'échanger et de formuler collectivement 6 propositions en fonction des 4 thématiques suivantes :

- 2 éléments permettant un état des lieux du site

*Aide pour la réflexion : Quelle est son histoire ? Qu'est ce qu'on y fait actuellement ? Quels sont ses aspects physiques remarquables ? Quel est son environnement proche, ses « voisins » ?*

- 2 propositions d'aménagement pour de futurs usages du lieu

*Aide pour la réflexion : Les usages en fonction de l'âge (des plus jeunes au plus vieux), en fonction de la période de la journée (jour/nuit), de la période de l'année ( hiver, été...), en fonction des possibilités d'accès, de déplacement...*

- 1 proposition inattendue/innovante

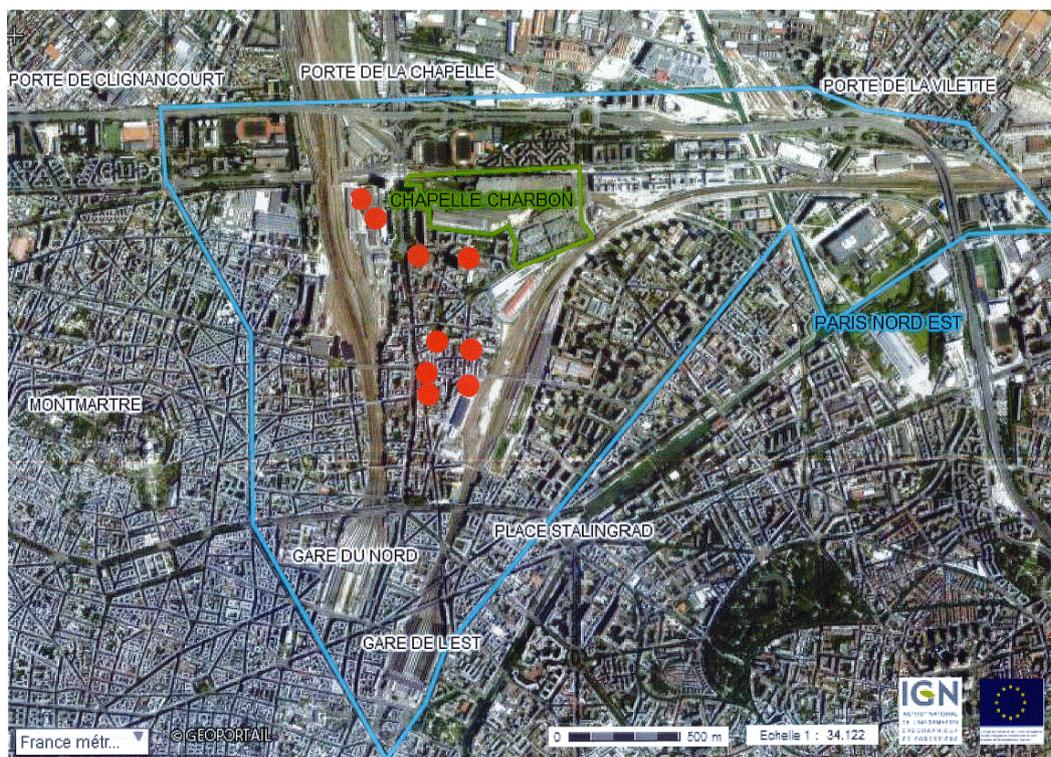
*Aide pour la réflexion : Quelle serait la spécificité du futur parc à l'échelle du quartier ? A l'échelle de Paris ?*

- 1 proposition sur la manière de travailler ensemble

*Aide pour la réflexion : des personnes à inclure dans la réflexion du projet, une forme de concertation ou de travail en commun, un calendrier, etc.*

### Travail en sous groupes

Avant de débiter le travail en sous groupes les participants ont localisé à l'aide de gommettes les lieux où ils résident sur des plans à vues aériennes (exemple ci-dessous).



### Restitution

Les rapporteurs désignés dans chaque groupe ont restitué les idées ayant émergées à chacune des tables en plénière. Ces propositions ont été rassemblées sur un mur à l'image d'un nuage de mots.



# 1. Etat des lieux

## LES ENVIES

- Garder le five et l'intégrer au projet
- Refus du Charles de Gaulle express (ou enfoui)
- Garder le bâti et l'intégrer

## ACCES & CIRCULATION

- Enclavement et inaccessibilité
- Terrain enclavé peu engageant
- Accès exigus, contraignants et clandestins
- Inaccessible, enclavé et inutilisé
- Difficilement accessible -> ouverture place mac Orlan
- Enclavement et espaces sous exploités
- Impasse/barrière
- Obstacle Geodis

## EXISTANT

- Espace important
- Trains de marchandise
- Des rails au milieu
- Dénivelé important
- Zone d'activités florissante avec le five et Cap 18
- Beaucoup de logements

## POLLUTION DES SOLS

- Terrain enclavé et peu engageant
- Sous sols pollués ?
- Friches polluées

## 2 & 3. Propositions d'aménagement pour de futurs usages du lieu (vert) & propositions innovantes (orange)

### PRINCIPES GUIDES

- Espace interculturel et sportif
- Mélanger les publics
- Espace de respiration dans la ville
- Coulée verte et bleue
- Espace intergénérationnel de rassemblement
- Lien entre les quartiers
- Favoriser les liaisons douces nord/sud
- Espace vert minimaliste et de la liberté aux usagers

### SPORTS

- Parcours sportif urbain
- Parcours de santé et promenade jogging
- Sport gratuit pour tous
- Complexe aquatique écologique chauffé, ouvert (panneaux solaires ou utilisation de l'énergie produite par serveur informatique), accessible à bas prix.
- Pétanque

### USAGES POUR TOUS

- Jeux d'enfants / bancs (attention au sport qui bétonne + de verdure)
- Espaces de convivialité (pique nique, chaises, jeux, chemins d'eau et transats)
- Fontaines à eau
- Jeux d'eau
- Un plan d'eau
- Un musée des transports ferroviaires pour attirer tout Paris et l'Île de France
- Musée des transports avec une muséographie innovante
- Caniparc fermé

### OUVERTURE /FERMETURE

- une zone verte ouverte par ses usages, ses horaires sur l'ensemble du quartier.
- Zone ouverte sans grilles, et ouvert tard

### ESPACE CULTUREL

- Salle de spectacle plein air
- Amphithéâtre de verdure
- Théâtre de verdure

### VEGETALISATION

- Favoriser le vallonnement et la verdure
- Collines (pas tout plat)
- Vallons et collines
- Sauvage et des chemins d'eau
- Couverture végétalisée de la voie ferrée
- Petite forêt

### AGRICULTURE URBAINE

- Jardins partagés pour les enfants du quartier
- Terre comestible avec des arbres fruitiers, sols pollués hors sols)
- Agriculture urbaine : maraichages et arbres fruitiers

### LE FIVE

- Five : supprimer la halle mais conserver la zone souterraine
- Conserver le five
- Un skate park sur le toit du five
- Conserver le five avec une rampe végétalisée
- Le five sur le toit de Geodis

### 3. La manière de travailler ensemble

#### S'INSPIRER DE CE QUI SE FAIT

- Entreprise d'insertion sur le modèle de Vergers urbains et de Graine de jardins
- Faire appel à des entreprises qui intègrent les gens du quartier

#### FORMAT ET ACTEURS CONCERNES

- Groupes thématiques et ateliers : privilégier l'intelligence collective (utiliser les kiosques en bois au rond point de la chapelle pour le suivi ?)
- Intégration des deux conseils de quartier à toutes les réunions
- Continuité de la réflexion inter-quartier avec les institutions et les acteurs politiques
- Concertation de toutes les personnes concernées dans la zone cap 18, le Five, les habitants

#### GRANDS PRINCIPES

- Concertation efficace avec du temps
- Provoquer des rencontres
- Continuer la méthode collective en allant voir les acteurs de terrain

#### Temps d'échanges

#### **Interventions des habitants :**

- Il serait intéressant d'avoir un agenda pour suivre les différentes transformations du site et les étapes intermédiaires.
- Il avait été question d'un projet d'une coulée verte de la porte de la Chapelle à la porte de la Villette pour l'organisation des Jeux Olympiques. Il serait intéressant de revoir ce qui a été produit à cette occasion. De même, un travail avait été mené avec des élèves de CM2 sur les lieux du quartier qu'ils ne pouvaient pas fréquenter.

- Beaucoup de logements sociaux semblent prévus sur Chapelle International et Hebert, il faudrait que le nombre de logements soit revu à la baisse au vu de leur quantité importante dans le quartier.

### **Réponse de Michel Neyrneuf :**

Une gestion intercalaire est envisagée avec la possibilité d'imaginer des espaces de préfiguration.

Concernant les logements, il faut savoir que les logements sociaux que l'on construit désormais ne sont plus ceux que l'on a construits dans les années 60. On privilégie les résidences mixtes avec des logements destinés aux étudiants, jeunes chercheurs, jeunes travailleurs, aux familles... Voici la typologie des différents types de logements qui peuvent coexister :

- PLA- I : Prêt Locatif Aidé d'Intégration  
Les logements de catégorie PLA-I sont destinés à des ménages aux ressources modestes.
- PLS : Prêt Locatif Social  
Les logements PLS sont des logements destinés en particulier aux classes moyennes, 70 % des parisiens y ont accès.
- PLUS : Prêt Locatif à Usage Social  
Les logements de type PLUS, constituent la catégorie de droit commun du logement social.

#### Si vous souhaitez

- Recevoir des informations concernant le projet Chapelle Charbon
  - Participer à une visite de site
  - Participer à un atelier de travail sur le projet

Merci de le signifier à Samia Benyoub, par mail ( [samia.benyoub@paris.fr](mailto:samia.benyoub@paris.fr)) en précisant votre nom, prénom, adresse mail et numéro de téléphone le cas échéant.

#### Vous informer sur les projets Paris-Nord-Est

La Maison des projets au 40 boulevard Ney : permanence les mercredis de 12h à 19h

La plateforme interactive: <https://paris-nord-est.imaginons.paris/>

## II- Synthèse des observations et propositions du public

- La contribution n°1 pose la question du devenir du marché des cinq continents
- Deux remarques (n°11 et n°17) contestent la dématérialisation de la procédure et considèrent qu'il s'agit d'une « forme vicieuse de censure».
- Quatre contributions étayées de croquis (n°8, n°9, n°14, n°21), toutes du même auteur, portent sur des contre-projets pour les liaisons ferroviaires qui traversent ou desservent le nord est parisien (CDG Express, Petite Ceinture, tram-trains, embranchements alternatifs etc.). Deux autres contributions (n°3 et n°17) manifestent également leur désaccord sur l'urbanisation au détriment du réseau ferroviaire « indispensable au bon fonctionnement de Paris » ou souhaitent la remise en service du réseau ferré de la Petite Ceinture
- La contribution n° 19 porte sur la biodiversité. L'auteur s'étonne qu'avec un plan biodiversité voté en mars dernier par le Conseil de Paris et une volonté affichée par la Ville d'élever la biodiversité au rang de priorité absolue pour concevoir un urbanisme respectueux du vivant, le projet ne s'attache pas davantage à préserver les équilibres entre densité humaine, faune et flore et à apporter aux habitants une relation à la nature adaptée à l'environnement urbain, facteur de qualité de vie.
- La plupart des autres contributions indique une forte inquiétude sur la densification en logements du nord du 18<sup>ème</sup> arrondissement avec l'arrivée simultanée d'autant de projets urbains et redoute la congestion des transports en commun déjà saturés, l'accroissement de l'insécurité dans cette partie de l'arrondissement déjà sous tension et la dégradation de la propreté des espaces publics. Ces remarques réaffirment ce qui avait été souligné au cours de la concertation préalable en insistant à nouveau sur l'ampleur des problématiques sociales qu'il faudrait résoudre avant le développement de nouveaux logements, mais aussi sur les risques d'une densification du quartier, en lien avec les difficultés de circulation Porte de la Chapelle et l'utilisation déjà forte des transports en commun du quartier (métro ligne 12 et lignes de bus 35 notamment). Une remarque interroge sur la ligne de bus 45 et sur le tramway T8 dont les projets semblent encore méconnus de certains usagers.

Globalement les remarques formulées lors de la participation du public par voie électronique ont ainsi porté majoritairement sur les orientations du projet d'aménagement plus que sur ses impacts en matière d'environnement. L'ensemble des contributions et les réponses apportées par la Ville seront portés à la connaissance de l'aménageur auquel il sera demandé de leur porter une attention toute particulière.

### III- Les réponses apportées

La Ville poursuit la dynamique de transformation du nord est parisien initiée dans le 19<sup>ème</sup> arrondissement (quartiers Macdonald et Claude Bernard). Le secteur de grand projet urbain " Paris Nord-Est " engagé depuis 2002, au nord des 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements et ses grandes emprises évolutives restent pour Paris un des enjeux majeurs des prochaines décennies en termes de renouvellement urbain, de développement économique comme de cohésion sociale. Elle a choisi d'y poursuivre la consolidation d'une ville mixte et solidaire exemplaire en termes de développement durable, ouverte à l'innovation et sur la métropole du Grand Paris.

La livraison de premières réalisations, la ZAC Claude Bernard, l'entrepôt Macdonald, la gare Rosa Parks, la mise en service du Tramway T3, le secteur Chapelle International donnent une meilleure visibilité au grand potentiel de mutation de ces quartiers périphériques jusqu'alors oubliés.

La poursuite du développement urbain de ce grand territoire est étalée dans le temps et se fait par sous-secteurs opérationnels. Les études urbaines confiée à un groupement de professionnels de la ville dont le mandataire est l'agence François Leclercq a permis jusqu'aujourd'hui d'assurer la cohérence d'ensemble entre les premiers quartiers livrés et les nouvelles opérations engagées.

Aujourd'hui, c'est au tour du nord du 18<sup>ème</sup> de connaître cette métamorphose avec de nombreux secteurs qui vont évoluer concomitamment.

Le nord du 18<sup>ème</sup> arrondissement constitué essentiellement de quartiers populaires qui font partie de la géographie prioritaire de la Politique de la Ville compte tenu de la forte concentration de difficultés sociales, économiques et urbaines est marqué par des phénomènes de prostitution, délinquance (trafics), d'incivilités (dépôts sauvages) et de pratiques illicites (vente à la sauvette, installation de migrants) récurrents. La Ville et la mairie d'arrondissement entendent les inquiétudes des habitants sur l'ampleur des problématiques sociales.

Sur les points soulevés, il peut être apporté les éléments de réponse suivants:

#### Sur la densification en logements et notamment en logements sociaux

La part de 50% de logements sociaux dans la ZAC Chapelle Charbon a été arrêtée en application des règles du Programme Local de l'Habitat (PLH), action 1.2.3 du programme d'actions qui a été approuvé en 2015. Le PLH traduit la volonté du Conseil de Paris de répondre aux besoins des ménages modestes et des classes moyennes en matière de logement. La demande de logement social reste très élevée à Paris (plus de 200 000 demandeurs inscrits), c'est pourquoi la Ville se doit d'avoir une programmation ambitieuse dans le cadre des opérations d'aménagement afin de créer une offre nouvelle.

#### Sur les transports en commun

Outre la mise en service de la gare Rosa Parks du RER E qui constitue une desserte très performante du secteur, le nord est parisien va s'étoffer de nouvelles offres de transports en commun : le tramway T3 jusqu'à la porte d'Asnières sera en service en novembre 2018, la

ligne 12 du métro ouvrira deux nouvelles stations en 2019 jusqu'à Mairie d'Aubervilliers et le prolongement à l'ouest du RER E est prévue à l'horizon 2023. Le tramway T8 prolongé en terminus à Rosa Parks fait l'objet d'un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) par Ile de France Mobilités en vue de lancer la concertation ou le débat public en 2019. Enfin la ligne de bus 45 qui reprend le tracé de la ligne 42 sera opérationnelle en septembre 2018. Elle est étendue de Concorde à la porte d'Aubervilliers et comprendra trois nouveaux arrêts le long de la rue d'Aubervilliers.

Quant à l'offre d'hyper-proximité (bus 35 sur la rue de l'Evangile), La Ville de Paris se rapprochera de la RATP et d'Ile-de France Mobilités pour étudier s'il est nécessaire d'en augmenter la fréquence au regard de l'apport de population nouvelle sur son parcours.

#### Sur l'insécurité et les incivilités

La fréquentation du parc par un public varié, est la meilleure garantie contre le risque d'isolement du nord du 18<sup>ème</sup> qui manque aujourd'hui de lieux de destination, situation appelée à être palliée par l'arrivée d'équipements structurants rayonnant largement au-delà du secteur comme le parc, le campus Condorcet ou encore l'Arena2 à la Porte de la Chapelle. La qualité d'un quartier dépend d'une multitude de critères et de leur combinaison. Sont déterminants, outre la programmation, la qualité des espaces publics et des espaces verts, la qualité architecturale et la manière dont le nouveau quartier s'insère dans l'existant, les liens qu'il entretient avec les quartiers voisins (continuité des parcours, accessibilité, complémentarité programmatique qui favorise les échanges et les flux locaux). Le quartier vivra avec ses habitants, mais également avec l'ensemble des publics qui viendront se divertir, fréquenter le grand espace vert et l'école ou simplement emprunteront les différents parcours proposés pour rejoindre les quartiers limitrophes.

Concernant la propreté, il est rappelé qu'un lieu d'appel propreté de la DPE sera implanté sur place.

#### Sur la poursuite de la concertation

Une fois la ZAC créée, la poursuite de la démarche participative sur le projet urbain incombera à la SPLA Paris Batignolles Aménagement et cette mission est prévue dans son contrat de concession d'aménagement. De plus, le collectif constitué des agences Taktyk, Anyoji-Beltrando et du collectif Bivouac, poursuivra la dynamique initiée sur site et animera les lieux durant toute la durée de conception et d'exécution du chantier. L'association des habitants aux évolutions du site, permet de mettre en œuvre le principe de « co-veillance » et ainsi apaiser le quartier.

#### Sur la biodiversité

Ce sujet mérite effectivement une attention particulière car pendant l'aménagement et les travaux (de la ZAC, du parc et de CDG Express), les milieux vont être perturbés et modifiés (risques de destruction d'espèces de plantes patrimoniales et uniformisation des cortèges d'espèces floristiques). Cependant, des mesures sont prévues pour minimiser ce risque. En effet, les effets des chantiers sur l'environnement repérés dans l'étude d'impact font l'objet de mesures d'évitement, de compensation ou de réduction.

En outre, la Ville demandera à l'aménageur et aux entreprises intervenantes d'être particulièrement vigilants à cette question et de mettre en œuvre les protocoles adaptés en vue de préserver les individus. Elle se rapprochera des acteurs du chantier CDG Express pour qu'il en soit de même.

L'aménagement du parc prévoit de renforcer les sous-trames de la Trame Verte et Bleue parisienne en lien avec la Petite Ceinture ferroviaire, de concevoir un réservoir urbain de biodiversité et de préserver les individus. Ainsi la lisière avec le faisceau ferré cachée derrière le quai couvert, sera laissée en friches et conservera des traces du passé ferroviaire (ballast et rails) devenant ainsi une réserve écologique visitable. L'aménagement paysager du parc permettra à l'ensemble des strates végétales d'être présente sur le site mettant ainsi de nombreux habitats à disposition de la faune. La flore régionale sera privilégiée dans le choix des végétaux. De plus des graines des plantes remarquables du site sont collectées par les services de la Direction des Espaces verts et de l'environnement pour alimenter la banque de graine du Jardin botanique de Paris, au titre d'espèces typiques des friches ferroviaires parisiennes, et également en vue de leur réimplantation sur site une fois les travaux réalisés. Ainsi ce nouveau parc constituera un réservoir urbain de biodiversité de qualité.