

Ville de Paris

Projet d'aménagement de la Porte de la Villette

Compte-rendu de la réunion publique/visite sur site du 14 mai 2022



Environ 55 personnes se sont réunies pour cet événement participatif (habitants, représentants de l'association Villette Village...).

Etaient également présents : l'équipe de l'agence MG-AU, en charge de l'étude urbaine sur le projet de la Porte de la Villette, Paris & Métropole Aménagement (P&MA), pressenti pour être l'aménageur du projet urbain, Espaces Ferroviaires (appartenant au groupe SNCF), en charge d'un projet d'aménagement sur l'emprise foncière du site Bertrand SNCF, les services de la Direction de l'urbanisme et de la Direction de la voirie et des déplacements de la Ville de Paris, et l'agence Ville Ouverte, en charge de la concertation sur le projet.

L'évènement s'est tenu en deux temps distincts :

- *Une réunion en salle (10h-12h), à l'école polyvalente Claude Bernard (118 bd Macdonald, Paris 19^e) : présentation du projet & échanges avec les participants*
- *Une visite sur site (12h-13h)*

Le diaporama de présentation de la réunion est disponible sur www.paris.fr et sur www.idee.paris.fr, rubrique Porte de la Villette.

CONTEXTE DU PROJET URBAIN

A l'articulation de Paris, Pantin et Aubervilliers, la Porte de la Villette est une entrée stratégique du nord-est de la capitale. Situé au nord du 19^{ème} arrondissement, le site est traversé d'est en ouest par le boulevard périphérique en viaduc, une voie de fret dédiée à la RAPT, et de fortes emprises routières (avenue de la Porte de la Villette, place Auguste Baron). Aujourd'hui très morcelé et très contraint, le site fait l'objet d'un projet d'aménagement visant à améliorer le fonctionnement du secteur et à créer un nouveau quartier.

Le projet urbain porté par la Ville de Paris fera l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble à l'intérieur de laquelle est envisagé une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC). Cette ZAC n'intégrera pas le site Bertrand Villette, qui sera aménagé par Espaces Ferroviaires dans le cadre d'une procédure distincte. La Ville de Paris souhaite mettre en œuvre le projet dans le cadre d'une démarche environnementale ambitieuse et exemplaire. Les grands principes du projet visent à :

- Retrouver une continuité urbaine entre Paris et les communes limitrophes grâce à une urbanisation cohérente du site ;
- Produire du logement pour tous les publics et des activités économiques ;

- Transformer le rond-point routier de la place Auguste Baron en une place qualitative et fonctionnelle ;
- Améliorer le confort du lieu, en faveur des circulations douces et par une réorganisation profonde du schéma de circulation. Un processus de concertation sur le projet urbain est lancé depuis 2019. En raison des évolutions du projet mais également du contexte sanitaire, les différents événements participatifs ont eu lieu de manière discontinue :
- Une première réunion publique de lancement et un atelier sur le schéma viaire ont eu lieu en juin et juillet 2019 ;
- Une visite d'un site similaire (Porte Pouchet) a eu lieu en octobre 2019 ;
- Après les différents confinements, une réunion publique d'étape a eu lieu en mars 2021.

La concertation reprend de manière approfondie en 2022 avec une réunion/visite urbaine, dont le présent compte-rendu fait état, ainsi que l'organisation de deux ateliers et d'une réunion publique.

L'ensemble des comptes-rendus de ces différents événements sont à retrouver à l'adresse :

<https://www.paris.fr/pages/projet-19e-porte-de-la-villette-17610>

DEROULEMENT DE L'ATELIER

Ce premier temps de concertation de 2022 sur le projet urbain de la Porte de la Villette avait pour objectif de lancer un nouveau cycle de concertation, de partager les avancées sur la définition du projet urbain et de travailler ce dernier avec les habitants et les usagers du site. Après une pause d'un an dans la concertation, il a été décidé d'organiser ce temps en deux parties, une première en salle pour présenter les objectifs du projet, les acteurs et le calendrier et une seconde in-situ pour échanger directement sur chacun des sites du projet.

Au regard de la situation actuelle sur le site aujourd'hui, les participants ont exprimé, dès le démarrage de la réunion, leurs vives inquiétudes, leur colère, leur indignation, leur besoin d'écoute et de solutions face aux problématiques du quotidien auxquelles ils sont confrontés. En effet, depuis septembre 2021, la préfecture de police, à la demande du ministère de l'Intérieur, a pris la décision d'installer des consommateurs de drogues de manière temporaire au niveau du square Forceval, situé à la porte de la Villette. Des habitants se sont regroupés autour d'une association, Villette Village, pour dénoncer cette situation et réclamer des solutions aux autorités et aux collectivités. Ainsi, le temps en plénière a été prolongée et la visite de site écourtée afin de laisser un espace de parole aux habitants, de consigner leur colère afin de la rapporter aux instances concernées mais aussi pour répondre aux questions et préoccupations émises.

LE PROJET

Les informations ci-contre ont été présentées en introduction, lors de la réunion de présentation du projet. Elles recoupent également des informations complémentaires données en réponse aux questions des participants.



Située à la confluence entre les communes d'Aubervilliers, de Pantin et de Paris, la Porte de la Villette est aujourd'hui un espace où cohabitent une forte circulation, des nuisances sonores, une densité de population importante aux abords du site, des espaces délaissés, des discontinuités ainsi que des problématiques d'usages importantes, mais également des usages pionniers et solidaires (avec par exemple la présence des Restos du Cœur) et des fonctions événementielles et festives notoires (Paris Event Center, Glazart...). Traversé par trois grandes infrastructures, à savoir le canal Saint-Denis, le boulevard périphérique et le faisceau ferré, il convient aujourd'hui de reconfigurer le site pour en faire un véritable quartier de vie intégrant ces grandes traversées plutôt que de les subir. Le secteur est fortement contraint au niveau du sol ainsi que du sous-sol, limitant les possibilités de reconfigurations (présence d'une boucle de retournement de la ligne 7 du métro...).

Le projet de requalification de la Porte de la Villette vise donc à reconfigurer le site. Une étude urbaine a ainsi été lancée depuis 2018 pour imaginer des possibilités de transformation du site. Un groupement de 11 structures, réunis autour de l'architecte-urbaniste MGAU, mandaté par la Ville de Paris, travaille sur un périmètre de réflexion élargi (en rouge sur le plan ci-dessus), dans l'objectif de d'intégrer dans la réflexion un certain nombre de projets déjà lancés :

- Le projet de construction, sur son terrain, par RATP Habitat d'un ensemble de logements, avec des rez-de-chaussée actifs. La livraison de cette opération est estimée en 2026.
- Le projet de reconstruction du marché Magenta avec des programmes complémentaires de bureau et de résidence hôtelière. La livraison de cette opération est estimée fin 2025.
- Le projet Orée – parc funéraire, devant être construit sur une partie de l'actuel square Forceval, dont l'objectif est de venir répondre à la saturation de l'actuel crématorium du Père Lachaise. En raison de problématiques techniques de nouvelles études sont en cours et allongent le calendrier du projet. La livraison de cette opération est estimée 2026.

D'autres projets sont engagés en périphéries du site :

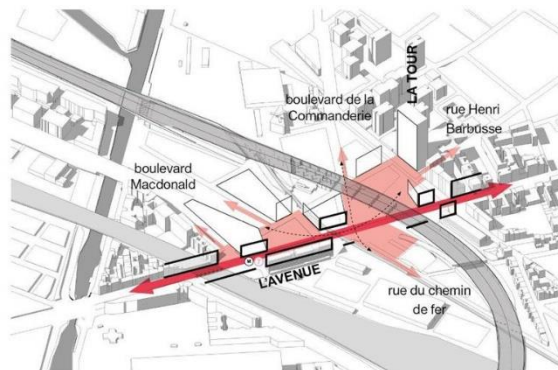
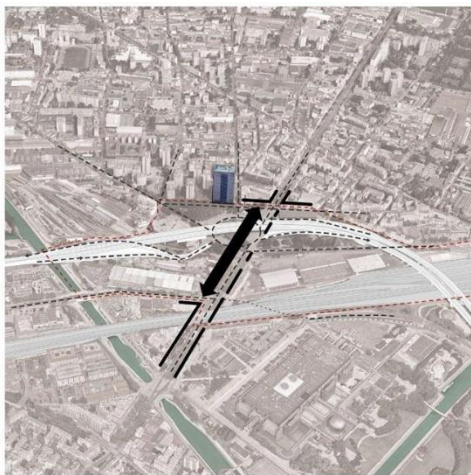
- La requalification de la RD932, portée par le Conseil Départemental, dont l'objectif est de pacifier cette avenue, de la rendre plus sécurisée pour l'ensemble des modes tout en végétalisant les espaces.
- Le projet de renouvellement urbain du quartier Villette Félix Faure
- Le projet d'éco quartier de Pantin

Enfin, d'autres réflexions sont engagées sur le site avec les autres propriétaires fonciers :

- Le projet de transformation du foncier Bertrand, appartenant aujourd'hui au groupe SNCF. La société GL Events occupe actuellement les lieux avec le Paris Event Center. La SNCF souhaite faire évoluer ce site, en lien avec l'évolution du quartier de la Porte de la Villette. La présente concertation porte également sur ce projet.
- Le besoin de relocalisation de la Préfecture de police dans de nouveaux locaux, plus adaptées à son activité, ce qui permet une meilleure utilisation des fonciers de la Ville et de l'Etat

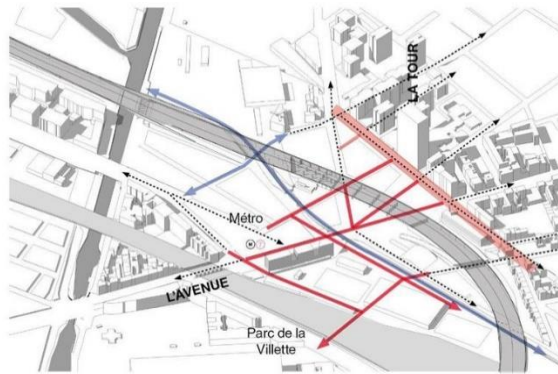
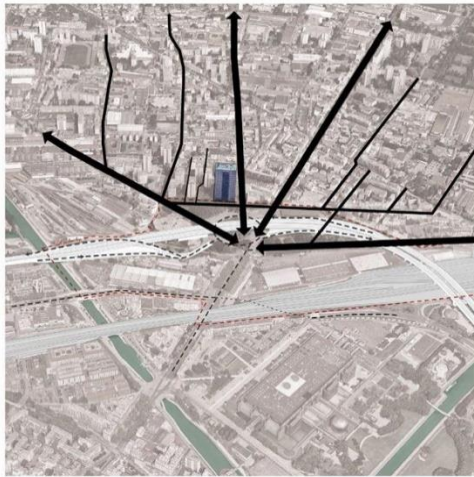
Ainsi, au-delà de la définition des ambitions urbaines pour le site, le travail de l'équipe de MGAU et de la Ville de Paris consiste également à trouver une harmonie entre l'ensemble de ces projets et garantir une cohérence d'ensemble sur le secteur. Après un travail de diagnostic, et dans le respect des objectifs fixés par la Ville de Paris, plusieurs grandes orientations urbaines ont été formulées :

1 – L'AXE FLANDRE – Une continuité et des grandes échappées



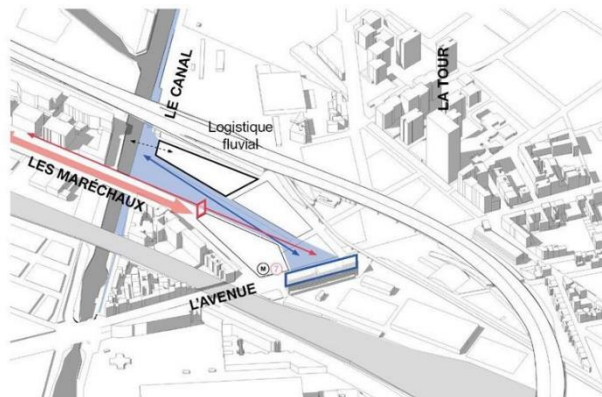
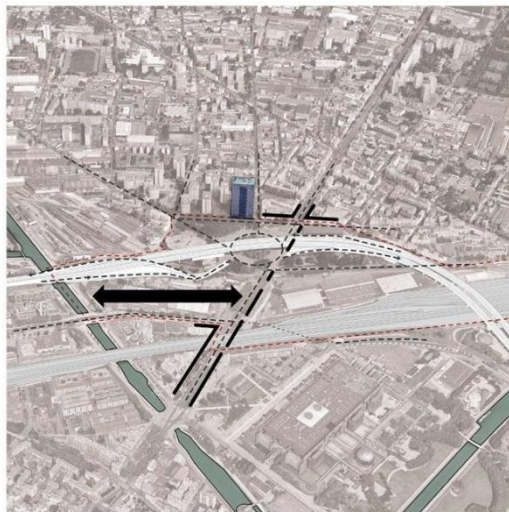
Il s'agira de reconstituer une continuité simple, lisible et confortable, retrouver une avenue qui relie les villes et qui puisse accueillir des programmes qui ponctuent cette traversée, gommer cette coupure et faire le lien entre Paris au sud et Pantin, Aubervilliers au nord.

2 – LA CROISEE BARON – Une multiplication des chemins de traverse



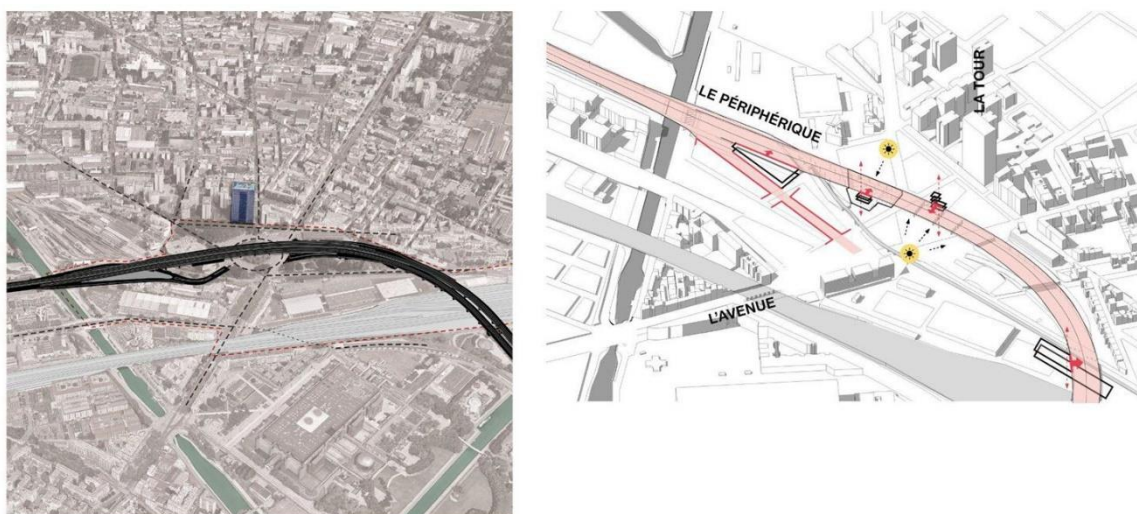
Il s'agira de multiplier les relations et les continuités entre le secteur du projet et le quartier habité des 4 chemins, pour proposer un équilibre entre les continuités bâties et les espaces publics.

3 – LE LIEN CANAL : une ouverture entre avenue, canal et boulevard des Maréchaux



La proximité du canal St Denis inscrit le site dans la métropole. Aujourd'hui invisible et peu accessible, difficilement praticable, nous voulons trouver un lien est/ouest depuis le canal jusqu'à l'avenue pour installer un espace public végétalisé qui mette en relation le cœur du futur quartier et le canal Saint-Denis.

4 – LES RIVES PERIPHERIQUES : une réinvention des interfaces avec le périphérique.



Il s'agira de trouver des moyens de cohabiter avec cette infrastructure à court terme et accompagner sa mutation. Réorganiser les bretelles d'accès et de sorties pour les rendre moins encombrantes, plus urbaines, plus compatibles avec le futur quartier. Nous voulons mettre en relation verticalement le niveau du sol de la ville, les piétons, cyclistes et usagers avec le niveau du périphérique qui va se transformer et accueillir de nouveaux usages.

Ainsi, l'étude révèle des possibles pour la reconfiguration du site, qui passerait également par :

- Un nouveau schéma viarie pour faciliter les déplacements dans le secteur, créer de nouvelles formes urbaines nécessaires pour créer un esprit de quartier
- De nouveaux espaces verts, de toutes tailles, maillant le quartier dans son ensemble. Un statut hybride conciliant échelle locale et ampleur d'une polarité métropolitaine
- Une programmation mixte pour faire émerger un nouveau quartier : des nouvelles écoles et des équipements de proximité...

L'équipe a ainsi travaillé une spatialisation des nouvelles implantations de rues, d'immeubles et de programmes, dont le présent dessin fait la synthèse. Ce dessin a servi de base de travail pour l'ensemble des événements de participation en 2022 sur le secteur.



1/ SYNTHESE DES ECHANGES EN REUNION

LES PROBLEMATIQUES A COURT-TERME

De nombreux habitants ont interrompu le lancement de la réunion et pris la parole pour s'exprimer sur les problématiques actuelles du quartier, notamment sur l'arrivée de nombreux consommateurs de drogues depuis leur déplacement au square Forceval par décision de la préfecture en septembre 2021. Pendant plus d'une heure, ils ont été nombreux à exprimer leur vive colère, leur ressentiment face aux pouvoirs publics, aux gestionnaires du site, et leur exaspération face à la situation. L'ensemble des prises de parole n'est pas retranscrit dans ce présent compte-rendu, par soucis de lisibilité. Les différentes interventions se reportaient au sujet suivant :

- **L'état de la Porte de la Villette** : un véritable sentiment d'un quartier à l'abandon se dégage des interventions. Les participants rapportent de nombreux troubles dans les halls d'immeuble : défécation, outrage public à la pudeur... Ils ne se sentent plus en sécurité dans le quartier, ils craignent de se déplacer, prennent parfois le métro pour se rendre à 4 chemins au lieu de traverser la Porte.

« Le square Forceval est rempli de toxicomanes – serait-ce possible de le fermer ? » - « Il y a un sentiment de détresse parmi les habitants du quartier. La Ville mène une réflexion beaucoup trop axée sur le temps long du projet et pas assez sur les problématiques urgentes du quartier ! »

- **L'urgence de la situation** : les participants, s'ils comprennent la nécessité de parler du projet urbain, estiment dans leur majorité que ce n'est pas la priorité et qu'il est essentiel de proposer des solutions, des explications sur la situation actuelle du site avant de pouvoir se projeter dans un quelconque futur réaménagement. Pour beaucoup, si la situation à la Porte de la Villette n'était pas idéale, elle a empiré depuis septembre 2021. Les problématiques de gestion et de sécurisation des espaces publics doivent être la priorité de la Ville de Paris, bien avant la concertation sur le réaménagement du site. Les participants ont lourdement insisté sur ce point : la situation est urgente ! Le traitement de la situation leur donne l'impression que cette solution temporaire va s'éterniser et les conditions se dégrader de jour en jour.

« Le site est dans un état déplorable » - « Il faut nettoyer le quartier »

- **Un fort sentiment d'abandon** : face à la situation, les participants ayant pris la parole expriment un sentiment d'abandon. De nombreuses lettres et courriers ont été adressées aussi bien aux différentes Villes, qu'à la préfecture et à l'Etat, sans réponse satisfaisante : *« Nous avons pris rendez-vous avec un représentant de la Ville de Paris en octobre, ce dernier a dû être décalé en avril et il n'a finalement pas abouti. »*. L'inaction des pouvoirs publics est soulevée par les participants, ainsi que l'absence d'un responsable et d'un interlocuteur clairement identifié. Ils ont également soulevé le fait qu'aucun élu ne soit présent lors de cette réunion pour échanger avec eux, ce qui a été interprété comme un signe de défection et de mise de côté de leurs problèmes. Ils notent aussi une inaction de la police nationale sur le site. Il y a par ailleurs le sentiment d'être des habitants de seconde zone, en faisant référence à l'abandon du projet de déplacement des usagers du crack dans le 12^{ème} en quelques jours.

Au cours de ce premier temps de prise de parole, une élue du 19^{ème} arrondissement de Paris, Camille NAGET, présente dans la salle, est intervenue pour tenter d'offrir des premiers éléments de réponse aux habitants et recadrer les échanges sur le projet urbain : *« Il est important de prévoir ces temps de concertation pour penser les aménagements en urbanisme et améliorer la vie du quartier »*.

Réponse de la Ville de Paris

En réponse à ces différentes interventions, les services de la Ville de Paris présents lors de la réunion ont pris note du mécontentement et de l'exaspération des habitants et des riverains du quartier, fortement préoccupés par la gestion du site au quotidien. Les services ont également expliqué ne pas être en mesure d'offrir des réponses aux problématiques des participants, n'étant pas en charge des problématiques de sécurité publique ou de gestion urbaine et sociale de proximité. Il a également été expliqué aux participants que la Ville de Paris n'était pas compétente pour délocaliser les consommateurs.

Ces différentes réponses n'ont pas convaincu les participants, qui ont exprimé une vive colère et amertume à ne pas pouvoir échanger sur ces sujets avec les interlocuteurs référents.

LE PROJET URBAIN

Les déplacements, les mobilités et schéma viaire

- **Un constat de dangerosité des parcours et de l'encombrement du site :** *« Il est vraiment dangereux de se déplacer autour de la Place à pied. » « Il faut trouver une logique d'apaisement du quartier pour les piétons, mais sans que cela se fasse au détriment des véhicules. »*
- **Quel schéma viaire demain ?** Des demandes de précision quant à la réorganisation du schéma viaire et des déplacements dans le futur projet ont été faites par plusieurs participants, notamment concernant le calendrier des interventions et des travaux.
- **Des doutes quant au réalisme des propositions faites :** pour que l'organisation du schéma viaire fonctionne et ne génère pas de nuisances, des modélisations ont été faites à partir de données incluant une baisse tendancielle importante de la circulation routière automobile. Pour de nombreux participants, ce postulat est utopique et ils craignent que les nouveaux aménagements ne génèrent encore plus de nuisances.

Réponse de la Ville de Paris et de l'équipe d'architectes-urbanistes MGAU

La Ville mène actuellement un vrai travail autour des espaces publics, au titre d'une réflexion plus large sur les nouvelles mobilités et les déplacements : des études sont en cours et concernent les futurs aménagements en lien avec le giratoire de la place Auguste Baron, les bretelles du périphérique et l'avenue entre Paris, Aubervilliers et Pantin (RD932).

Il existe un enjeu important de continuité des espaces publics et de réduction du trafic routier dans le projet urbain, notamment sur la RD932 avec la requalification de ce grand axe, le réaménagement du rond-point Auguste Baron en place piétonne et la réorganisation des bretelles du périphérique. Nous avons un réel besoin de conservation des fonctions d'échange du boulevard périphérique. L'objectif du projet n'est pas de congestionner la porte de la Villette, mais bien de réussir à améliorer les conditions de déplacement de l'ensemble des modes.

Concernant les données utilisées, un travail prospectif est en cours sur l'évolution des flux avec des ingénieurs en mobilités et une étude de circulation a été produite en 2019 mesurant les différents flux par voirie. De nouvelles études vont également être menées pour évaluer les évolutions du trafic. Il doit cependant être noté que depuis plusieurs années, on constate une diminution tendancielle de la circulation automobile sur le secteur, mais de manière plus générale à l'échelle de l'ensemble de la Ville de Paris.

Coupures urbaines et liens avec les secteurs environnants

Au cours de la réunion, plusieurs personnes se sont interrogées sur le traitement des franchissements, notamment des infrastructures existantes, et les liaisons qui seront créées entre les différentes communes (au niveau du passage Forceval par exemple). Il est rappelé par les participants que la création de liaisons serait nécessaire au désenclavement de certaines parties du site et à la facilité des déplacements des habitants : *« L’emprise ferroviaire du site RATP (Ateliers) marque une coupure urbaine et rallonge les temps de trajet à pied depuis la place Auguste Baron vers la zone commerciale Le Millénaire, en passant au sud du boulevard périphérique. Un projet de passerelle piétonne enjambant le canal de Saint-Denis avait été évoqué en 2019. Qu’en est-il ? »*

Réponse de la Ville de Paris et de l’équipe d’architectes-urbanistes MGAU

Concernant la passerelle sur le canal Saint-Denis, un projet de passerelle est en effet prévu pour les JO 2024 mais concerne Aubervilliers plus au nord et ne rentre pas dans le périmètre d’étude du projet urbain pour Porte de la Villette. Également, il est aujourd’hui compliqué d’imaginer des liaisons piétonnes traversantes sur l’emprise des Ateliers RATP, au regard de l’infrastructure lourde que ce site représente.

Un autre enjeu important existe autour du passage Forceval qui sert d’interface piétonne entre Paris et Pantin et qui passe en dessous du boulevard périphérique. Des intentions de projet ont été fixées, notamment la prise en compte des interfaces urbaines en limite communale et entre secteurs de projet. À terme, l’ambition est de créer une continuité piétonne pour relier Pantin au Parc de la Villette via le site Bertrand SNCF et le passage Forceval. Mais des obstacles sur le plan technique et financier ne permettent pas de prioriser ce projet de continuité piétonne, qui s’inscrit sur le plus long terme.

Calendrier du projet

Un certain nombre de questions des participants ont porté sur le calendrier du projet, se demandant à quelles échéances les travaux se lanceront. Ils souhaitent également avoir l’assurance du financement du projet : *« Vous indiquez que des premières opérations doivent sortir de terre entre 2025 et 2026, mais quid de l’engagement budgétaire et politique sur le projet urbain ? Nous souhaiterions obtenir des garanties claires de la part des acteurs du projet pour ne pas revenir en arrière si la municipalité change. »*

Réponse de la Ville de Paris et de l’équipe d’architectes-urbanistes MGAU

Aujourd’hui, les différents éléments qui vous sont présentés sont encore à l’étude, néanmoins, certaines opérations vont se lancer rapidement, c’est notamment le cas du réaménagement du schéma viaire et de la voirie, un préalable pour la transformation du site. Le réaménagement des espaces publics du quartier est un engagement politique fort de la Ville de Paris, en vue d’apporter des réponses concrètes aux nombreuses problématiques des habitants et usagers en matière de déplacements du quotidien. L’objectif pour la Ville est de passer de la phase d’étude à la phase de marché dès 2023, pour des premières livraisons entre 2025 et 2026 (avant la fin de la mandature). Ainsi, un budget prévisionnel est d’ores-et déjà attribué pour les premiers travaux d’espaces publics qui constituent une 1^{ère} étape dans la transformation du quartier : la Ville détient en effet la maîtrise foncière de l’espace public en linéaire de voirie et peut enclencher rapidement les travaux sur ces emprises à partir de 2024.

L’intervention à l’échelle d’autres secteurs du quartier s’avère plus complexe pour la Ville de Paris car les logiques foncières y sont différentes : l’Etat et la SNCF détiennent de grandes emprises sur site et d’importantes dépenses sont en jeu. Des négociations sont en cours avec la Préfecture de Police pour procéder à un échange de foncier et relocaliser les services de la Préfecture sur l’emprise de l’ancien Casino et une autre plus au nord. Ainsi, la Ville pourra récupérer le foncier aujourd’hui occupé par la préfecture de Police, démolir le bâtiment et y créer un jardin/coulée verte entre l’avenue Porte de la Villette et le canal Saint-Denis, ainsi que des logements et une école. La transformation de ce foncier prendra du temps (opération dite tiroir), d’où le choix de la Ville de prioriser son action sur la transformation des espaces publics et du schéma viaire, dans la continuité des travaux qui seront entrepris par le département de Seine-Saint Denis pour la requalification de la RD932.

LES PROJETS CONNEXES

Le travail partenarial avec les acteurs porteurs de projet présents sur le secteur

Certains participants ont fait remarquer que le secteur de l'étude urbaine comprenait des secteurs où le foncier n'appartient pas à la Ville de Paris. Ainsi, ils s'interrogent sur la manière dont la Ville peut s'assurer de l'harmonie de l'évolution urbaine et contraindre les différents porteurs de projets à suivre ses prescriptions : *« La Ville n'est pas seulement confrontée à une problématique de négociation foncière mais également à une problématique de sectorisation des projets. Quid du positionnement sur le projet urbain des acteurs privés qui détiennent une grande emprise sur le site (RATP, SNCF ?) ? »*

Réponse de la Ville de Paris et de l'équipe d'architectes-urbanistes MGAU

La Ville rappelle que les objectifs élaborés pour le projet urbain ainsi que les lignes de force sont partagés avec les partenaires du projet, il ne s'agit pas de fonctionner sans eux. L'objectif est bien de proposer une vision d'ensemble du projet urbain. Par exemple, le projet porté par RATP Habitat a évolué depuis le lancement de l'étude, pour permettre de plus grandes porosités entre les différentes parties du site.

Le projet Orée – site funéraire de la Ville de Paris

- **Des demandes de précision sur des précisions sur le calendrier :** *« quand ouvrira le crématorium ? »*
- **Des doutes sur la nécessité de l'équipement et sur son implantation sur le site :** pour certains participants, le projet Orée n'a pas sa place dans le quartier de la Porte de la Villette, déjà très encombré. De plus, cet équipement n'est pas à destination des habitants, et son implantation n'envoie pas un signal positif aux habitants : *« Le projet de crématorium est emblématique de l'importance donnée par la Ville à la dimension logistique du projet urbain, d'où l'impression que cela se fait au détriment d'enjeux humains. »*

Réponse de la Ville de Paris et de l'équipe d'architectes-urbanistes MGAU

Le projet de crématorium a pris du retard en raison des problématiques techniques. De nouvelles études sont en cours. L'objectif est de répondre à la saturation du crématorium du Père Lachaise, en créant un second équipement pour la Ville de Paris. La livraison est envisagée en 2026.

La préfecture de police

Des demandes de précision sur les transformations du site accueillant actuellement la préfecture de police : *« A qui appartient le terrain de la Préfecture de Police ? Ne faudrait-il pas commencer par ce site pour la requalification du secteur ? »*

Réponse de la Ville de Paris et de l'équipe d'architectes-urbanistes MGAU

Le foncier de la Préfecture de police appartient à l'Etat. La Ville et l'Etat sont sur le point d'aboutir sur des négociations pour un échange foncier. La libération du site actuellement occupé par la préfecture de Police ne pourra intervenir qu'après la construction de bâtiments pouvant accueillir les services.

Le processus de concertation

- **Des retours sur le format de visite de site :** si l'horaire de la visite de site/réunion convenait, et que plusieurs participants ont remercié la Ville d'organiser un tel événement un samedi matin, plusieurs ont fait des retours sur la communication ayant eu lieu autour de l'événement, dont le ton a été jugé offensant vis-à-vis des problèmes des habitants : *« cela laisse penser que la Ville ne prend pas toute la mesure de la situation alarmante dans le quartier »*. De plus, au regard de l'allongement de la partie en plénière, la partie de la visite de site a été réduite à deux points d'arrêt au lieu de 4 initialement prévus. Plusieurs participants ont émis l'envie de pouvoir finir cette visite de site dans un temps ultérieur.

- **Le calendrier de concertation est jugé peu clair et trop étiré dans le temps** : la concertation a débuté en 2019. Trois ans après, il y a une impression de concertation qui s'étire dans le temps, dont les objectifs et la prise en compte sont peu clairs : *« nous avons besoin d'une plus grande visibilité sur le calendrier du projet, sur son avancement, sur le démarrage des travaux ».*
- **Le changement de périmètre de la concertation questionné** : un participant fait remarquer que l'élargissement du périmètre de la concertation est une information qui aurait pu être communiquée plus largement : *« L'élargissement du périmètre (ndlr : élargissement au site Bertrand) de conception depuis la dernière concertation publique est un élément nouveau, qui aurait dû être porté plus tôt à la connaissance des habitants et des riverains du quartier. Cependant, cela va dans le sens positif, au vu des problématiques du site ».*
- **Les outils utilisés pour la concertation posent question** : plusieurs habitants ont fait remonter que le schéma d'aménagement utilisé manquait de clarté et semblait figer les choses : *« Le schéma d'aménagement présente semble traduire une réflexion déjà bien avancée de la part de la Ville sur le projet urbain et ne précise pas la temporalité des aménagements futurs ».*

Réponse de la Ville de Paris et de l'équipe d'architectes-urbanistes MGAU

Ce schéma d'aménagement est un document de travail qui répond au besoin d'une réflexion élargie sur le projet urbain. Il n'a pas vocation à figer les choses mais illustre plutôt les orientations urbaines retenues par la Ville et permet aux participants de se projeter dans le futur quartier. Deux temps de travail en atelier sont ensuite prévus dans le cadre de cette concertation et doivent permettre de réinterroger le projet d'aménagement, par thématiques et par secteurs.

2/ LA VISITE DE SITE

LE JARDIN CANAL

Les ambitions pour le secteur – présentation des architectes-urbanistes MGAU

Le « jardin du canal » est une opération résidentielle qui s'articule autour d'une continuité piétonne et percée visuelle entre l'avenue de la Porte de la Villette et le canal Saint-Denis. Cette opération s'inscrit à plus long terme (après 2026) par rapport au réaménagement des espaces publics et à la réorganisation du schéma viaire sur le site. La mutation de ce secteur est en effet complexe du fait des nombreuses contraintes techniques et infrastructurelles sur ce site. Elle est aussi conditionnée par la libération de l'emprise foncière et la relocalisation de la Préfecture de Police. L'objectif avec cette percée végétale n'est pas de créer un parc urbain mais plutôt un jardin public, avec des espaces publics de proximité.

Les questions et réactions des participants sur le secteur

- *Pourquoi autant de logements prévus sur ce secteur ?*

La réponse de la Ville de Paris et de MGAU : Il y a une forte pression du logement à Paris, et donc un enjeu important pour la Ville qui cherche notamment à répondre à cette problématique en créant une nouvelle offre de logements dès qu'il y a une opportunité foncière.

- *Un participant s'étonne de la faible proportion de logements en accession sociale à la propriété, en comparaison de ce qui avait été fléché au début du projet.*

La réponse de la Ville de Paris et de MGAU : La part importante du logement social sur site répond à une forte demande parisienne. Des marges de discussion sont toujours possibles, afin d'élargir la réflexion en matière d'offre de logement.

LE SITE BERTRAND

Les ambitions du secteur – Groupe SNCF (propriétaire) et Espaces Ferroviaires (filiale d'aménagement et promotion)

Ce site non-accessible au public est une plateforme logistique qui servait précédemment au fret ferroviaire. L'entrepôt Bertrand appartient au groupe SNCF et accueille actuellement, le centre exposition de de convention Paris Events Center. Le groupe SNCF, via son structure d'aménagement et promotion immobilière Espaces Ferroviaires, réfléchi à l'évolution de ce site dans le cadre urbain fixé par la Ville de Paris. Trois entrées permettront à terme de désenclaver le site et de faciliter l'accessibilité au futur quartier : depuis l'avenue Porte de la Villette à l'ouest, depuis Pantin au nord dans la continuité du passage Forceval et depuis le futur éco quartier de Pantin à l'est. Espaces Ferroviaires prévoit une programmation résidentielle mixte pour ce site.

Zoom sur le projet de RATP Habitat

Un concours a été lancé en 2015 pour ce projet, qui est sous la maîtrise d'ouvrage de RATP Habitat, propriétaire et gestionnaire de la bande de terrain entre l'avenue Porte de la Villette et le site Bertrand SNCF. Le projet prévoit notamment des rez-de-chaussée actifs (en cours de définition) sur l'avenue, des logements sociaux et en accession et une résidence étudiante.

Il était initialement prévu la construction d'un seul immeuble en front bâti de l'avenue. Mais le projet a été repensé pour ne pas donner le sentiment d'un linéaire et d'une hauteur de bâti trop importants depuis l'avenue, mais aussi pour permettre des porosités est/ouest. Il est finalement prévu la construction de deux immeubles en front bâti, séparés par une percée urbaine assurant la continuité piétonne. La hauteur de ces immeubles sera d'une trentaine de mètres.

Les questions et réactions des participants sur le secteur

- *Une porosité visuelle est-elle prévue dans le traitement des rez-de-chaussée d'immeubles entre l'avenue Porte de la Villette et le futur quartier ?*

La réponse de la Ville de Paris et de MGAU : La différence de dénivelé avec le site Bertrand SNCF, de l'ordre de 4,5 m ne permettra pas de créer de continuité à niveau depuis l'avenue.

- *Au sujet des immeubles RATP : pourquoi construire si haut ? (De manière générale, il est à noter que la majorité des participants sont réticents à une densité importante, notamment à des hauteurs supérieures au R+4/5).*

La réponse de la Ville de Paris et de MGAU : ce projet s'inscrit dans le cadre du règlement d'urbanisme de la Ville de Paris, avec un plafond des hauteurs à 31m.

- *Pourquoi construire entre le périphérique et la voie ferrée ? Le cadre ne semble vraiment pas idéal pour des habitations !*

La réponse d'Espaces Ferroviaires : Les immeubles d'habitation ne seront pas construits à proximité immédiate du boulevard périphérique, ce seront des immeubles dits d'activités, accueillant aussi bien des bureaux que des petites activités industrielles. Ces bâtiments auront pour objectif de créer une barrière visuelle et sonore pour les immeubles d'habitation se situant plus en retrait. Ainsi, les nuisances sonores se trouveront réduites.

- *Pourquoi artificialiser les sols et ne pas plutôt reconvertir ce site en parc urbain ?*

La réponse d'Espaces Ferroviaires : En tant qu'aménageur, Espaces Ferroviaires prend en charge la désartificialisation des fonciers ferroviaires qui ont un potentiel de mutabilité. Elle répond aussi dans sa programmation à une forte demande de la Ville de Paris en matière de nouveaux logements. L'enjeu sur ce site n'est pas tant de créer des espaces de verdure dans l'espace public que de répondre au croisement de différentes demandes programmatiques.

Mais la densité urbaine y sera généralement plus faible que sur le projet de la RATP, avec des formes urbaines au profil crénelé et de plus faible hauteur, excepté quelques émergences ponctuelles pour la partie sud et est du site : l'idée est de bâtir plus en hauteur pour dégager des vues sur le parc de la Villette et les toits de Paris. Une piste de réflexion est actuellement menée par SNCF Immobilier avec la Ville de Paris sur l'utilisation de l'embranchement ferroviaire en partie est du site pour assurer une logique de desserte locale (création d'un système de navettes ferroviaires et de vélo-cargos). Cette réflexion a mené à envisager la création d'une halle à l'est du site, qui pourrait mutualiser certains usages de la plateforme logistique et du pôle évènementiel.

- *Il semble nécessaire de prévoir des aménagements verts conséquents à prévoir dans le quartier pour lutter contre les effets d'îlots de chaleur avec l'artificialisation des sols et la forte densité du bâti. Sommes-nous face à un modèle économique incompatible avec des impératifs environnementaux ?*

La réponse d'Espaces Ferroviaires : La création d'une liaison verte entre le Canal Saint-Denis et le futur écoquartier de Pantin fait partie des intentions premières de la Ville sur le projet urbain de Porte de la Villette. Ce principe s'inscrit plus largement dans une volonté politique de la Ville de créer une ceinture verte sur l'axe du périphérique parisien. La morphologie du périphérique nécessite de prévoir des constructions bâties plutôt que de la végétation, pour préserver la tranquillité du cœur résidentiel. Le projet devra intégrer une part importante d'espaces verts en pleine terre sur le Site Bertrand SNCF.

- *Des parkings sont-ils prévus ? Allez-vous creuser en sous-sol ?*

La réponse d'Espaces Ferroviaires : Il est important à préciser : le programme immobilier ne prévoit pas de parkings sur site. Il s'agit donc d'un choix délibéré et d'un changement de mentalité pour les investisseurs et la Ville, qui parient sur la capacité des futurs occupants à se déplacer autrement sur la région parisienne.

- *Pensez-vous que ce site offre une qualité de vie intéressante pour les futurs habitants ? Nous cherchons à être convaincus !*

La réponse d'Espaces Ferroviaires : La proximité à pied du parc de la Villette devrait représenter un vrai atout pour les futurs occupants, notamment les familles et les personnes âgées. Un travail sera notamment mené sur la végétalisation des terrasses des immeubles et la pose de panneaux photovoltaïques. Une taille moyenne de logements est visée.