

***Compte-rendu de la réunion publique
sur le secteur Chapelle International
pour lancement révision simplifiée du PLU***

15 janvier 2013

en mairie du 18^{ème} arrondissement

1. PARTICIPANTS

A la tribune :

- **Anne Hidalgo**, 1^{ère} adjointe au Maire de Paris chargée de l'urbanisme et de l'architecture
- **Pierre Mansat** Adjoint au Maire de Paris en charge de Paris Métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France
- **Daniel Vaillant**, Maire du 18^{ème} arrondissement, préside la réunion
- **Michel Neyreneuf**, Adjoint au maire du 18^e arrondissement en charge de l'urbanisme et du logement ;
- **Jean Michel Dupeyrat**, Directeur Général de la SNEF, aménageur
- **Djamel Klouche**, l'AUC mandataire de l'équipe de maîtrise d'œuvre en charge de l'étude urbaine du secteur Chapelle International ;
- **Elisabeth Borne**, Directrice de l'Urbanisme de la Ville de Paris
- **Michèle Tilmont**, garante de la concertation ;

2. INTRODUCTION

Daniel Vaillant, Maire du 18^e arrondissement,

Madame la première adjointe au maire de Paris, chère Anne Hidalgo, je te remercie vivement de venir en tout cas en première partie de cette réunion pour y participer.

Je salue les élus qui sont ici, Pierre Mansat, adjoint au maire de Paris en charge notamment des questions liées à la métropole parisienne, le « Grand Paris » comme diraient certains, Michel Neyreneuf mon adjoint à l'urbanisme et au logement. Je salue les personnalités qui sont là, Elisabeth Borne qui dirige la Direction de l'Urbanisme, Monsieur Djamel Klouche, Monsieur Dupeyrat, bref tous ceux qui sont ici et puis tous ceux qui sont dans la salle. Je ne doute pas que d'autres nous rejoindront. Je veux d'abord vous souhaiter une bonne année et une bonne santé et j'ai d'autant plus de raisons de le faire qu'on est en panne de chauffage, donc couvrez-vous parce ce que si on veut des vœux de santé et qu'on ne vous met pas de chauffage...voilà pourquoi je garde mon manteau parce je n'ai pas envie demain d'être absent ni à l'assemblée, ni ici. Je suis désolé mais ça arrive avec les vieux systèmes de chauffage qui tombent en rade et vous savez que ceux qui sont chargés de les entretenir ne sont pas toujours aussi rapides que nous le voudrions.

Je suis heureux de vous accueillir néanmoins à la Maire du 18^{ème}, dans cette salle des fêtes et je salue la garante de la concertation PNE, Madame Michèle Tilmont, qui ne va pas tarder à arriver et je suis très heureux qu'elle puisse garantir la qualité du débat et la véracité des propos et de ce qui sortira de cette concertation.

Je suis donc heureux que ce dossier important pour le 18^{ème} arrt et au-delà, cher Pierre Mansat, soit en concertation officielle, même s'il y a eu plein de réunions et il y en aura d'autres. Avec Michel Neyreneuf et Anne Hidalgo, il me tardait qu'on puisse ré aborder cette question de Chapelle International qui pour nous est un élément majeur.

J'en profite pour vous dire et j'aurai l'occasion de le faire jeudi lors de mes vœux publics, le 18^{ème} arrt compte au recensement de 2012, 204 200 habitants. Au regard des 202 000 de l'année dernière, et des 198 000 de la l'année précédente, ça indique que refaire de la ville dans un arrondissement fait augmenter la population de celui-ci. Au-delà de la concertation il y a les constructions les aménagements, et bien évidemment, comme vous le savez, il ne s'agit pas de densifier excessivement notre arrondissement, mais d'utiliser toutes les surfaces possibles pour y construire des logements et les équipements qui les accompagnent (crèche, maternelle, école, collège espaces verts espaces sportifs...) bref ...refaire de la Ville et créer de nouveaux quartiers qui s'intègrent dans une problématique plus large. Cette nouvelle étape avec la concertation préalable à la révision simplifiée du PLU de Chapelle International -c'est cela l'objet spécifique de la réunion de ce soir- va nous permettre d'envisager ces 800/900 logements dans Chapelle International qui seront réalité dans quelques années.

Si le sujet peut sembler un peu technique, et bien évidemment après l'intervention d'Anne Hidalgo, Elisabeth Borne aura tout loisir d'apporter dans le détail, les éléments qui nous manqueraient. Je retiendrai que cette réunion rapproche un peu plus encore le projet Chapelle International de sa phase opérationnelle. Je me rappelle de la première réunion que nous avons tenue quasiment in situ en 2008 où on découvrait la chose, il faut du temps si on veut faire un beau projet et qu'on ne soit pas déçu il faut réfléchir travailler concerter

confronter échanger quand c'est nécessaire. En bref il s'agit aujourd'hui de modifier les règlements d'urbanisme du PLU afin de permettre la réalisation du projet conduit par la SNEF et imaginé par Djamel Klouche et son équipe de l'AUC.

Depuis la dernière réunion publique, c'était le 30 novembre 2012, donc vous voyez c'est assez proche, le projet s'est affiné ; ainsi le Comité de suivi présidé par Michel Neyreneuf, ici présent, et composé d'habitants et d'associations du quartier Chapelle dont un certain nombre sont ici présents, s'est réuni une nouvelle fois pour évoquer l'occupation du toit de la Halle fret et les fameux SOHO sur lesquels nous reviendrons sans doute.

Aujourd'hui je me réjouis de voir le dessin du futur quartier se préciser et les quelques interrogations ou inquiétudes, que nous pouvions avoir au début du processus, être en train de trouver des réponses satisfaisantes.

Madame la Garante est la bienvenue, bonjour, bonne année, prenez place nous ne faisons que commencer.

Les services de la Ville travaillent actuellement aux utilisations possibles de la partie du toit de la Halle fret que SOGARIS opérateur de la Halle cèdera à la Ville. Ainsi sur proposition de notre équipe et notamment Eric Lejoindre, chargé du sport qui est très intéressé et de mon adjoint en charge des espaces verts, Pascal Julien, nous étudions la possibilité de créer sur ce toit des terrains de sports de plein air, ainsi que la première exploitation maraîchère de centre-ville à Paris.

De même la programmation des fameux SOHO, du nom de ces locaux qui permettront à leurs bénéficiaires de mêler au même endroit leur lieu de vie et leur lieu d'activités, fera du quartier Chapelle International un quartier original, et je pense, chère Anne, sans équivalent à Paris.

Sur le champ des procédures, le permis de construire de SOGARIS, pour la halle fret est en cours d'instruction tout comme le permis de démolir de la SNEF pour les différents bâtiments non conservés du site ,ceux que nous ne garderons pas .

Vous le voyez, ça avance, c'est long, mais c'est peut-être jamais trop long pour bien faire.

Alors que le chantier de la ZAC Pajol touche progressivement à sa fin, et j'y passe plusieurs fois par semaine, je constate l'avancée des travaux, c'est donc un nouveau chantier qui est sur le point de commencer à la Chapelle, poursuivant ainsi pour reprendre l'expression chère à Michel Neyreneuf et qui a valu une belle exposition la « métamorphose urbaine de notre arrondissement »

Je ne serai donc pas plus long et cède la parole à la première adjointe qui devra nous quitter à 20h

Je la remercie vivement de consacrer du temps à ces réunions de concertation qui sont toujours utiles, ne sont jamais un temps supplémentaire superfétatoire, non c'est comme cela qu'il faut concevoir la Ville , la ville de demain , parce que nous avons à l'imaginer à la construire et pour cela je te cède la parole.

Anne Hidalgo, Merci beaucoup cher Daniel, Monsieur le Maire, je voudrais saluer également, mes collègues de l'arrondissement , Michel Neyreneuf au premier chef qui porte

le projet, Pierre Mansat qui est ici, saluer aussi Monsieur Dupeyrat et ses équipes, ainsi que la Direction de l'Urbanisme et ses équipes, parce qu'il y a là du professionnalisme vraiment utile pour la tâche qui nous incombe, et puis remercier aussi Djamel Klouche et son équipe de l'apport qui est le sien.

Je voudrais à mon tour vous souhaiter les vœux les plus sincères pour 2013, mais finalement ici dans le 18^{ème}, ça démarre bien sur les questions urbaines parce qu'on va franchir une nouvelle étape, une nouvelle étape sur Chapelle International sur lequel vous avez beaucoup travaillé et on va encore beaucoup travailler, mais une nouvelle étape parce que effectivement, pour pouvoir avancer et réaliser le quartier sur lequel nous travaillons ensemble, il faut modifier le PLU et donc cela sera précisé sur le plan juridique, notamment par Elisabeth Borne dans un instant. Mais c'est une nouvelle étape dans un quartier sur lequel la volonté des élus, du maire du 18^{ème} et des associations -que je n'oublie pas-, a été, de croire dans ces territoires depuis le début. Il fallait croire que, sur un certain nombre d'espaces ferroviaires, de friches, de territoires qui sont aujourd'hui occupés essentiellement par les rails, on pourrait fabriquer la ville. Je crois qu'il fallait être un peu visionnaire, très audacieux et s'entourer de beaucoup, beaucoup de précautions et de professionnels pour pouvoir avancer.

Chapelle International va être un des éléments du cœur de cette métropole puisqu'on est dans un territoire plus large qui est le territoire de Paris Nord Est et encore plus large aussi puisque nous travaillons aussi notamment avec Patrick Braouezec et les élus de la Seine St Denis, sur une réflexion urbaine qui remonte beaucoup plus loin jusqu'au Secteur Pleyel en ce qui les concerne, parce que nous devons penser aux différentes échelles.

L'échelle du quartier, ce quartier qui va naître, comment on va y vivre, quelle qualité de vie - et pour nous c'est important d'avoir cette anticipation sur ce que sera la qualité de vie- Ce quartier s'insère dans un ensemble plus large avec lequel il va être en interaction. Dans cet ensemble plus large, il s'est déjà passé des choses particulièrement intéressantes, la livraison du tramway, par exemple, apporte non seulement un service en matière de transport, on est beaucoup mieux relié à beaucoup d'autres endroits de Paris. Et ce n'est pas fini, il y a encore dans cette mandature, le lancement du projet jusqu'à la porte d'Asnières. Ce tramway, on l'a bien vu, requalifie complètement ces espaces, nous fait redécouvrir la ville et un certain nombre de quartiers. Je pense que beaucoup de gens n'avaient pas perçu, même s'il y a beaucoup de travail à y faire encore, la beauté de la cité Charles Hermite vue aujourd'hui depuis le tramway. Les gens n'avaient pas vraiment remarqué la cité lorsqu'ils passaient sur le boulevard des maréchaux, donc ça transforme complètement la ville.

Au-delà du tramway et de cette transformation qui est déjà là aujourd'hui, il y a tout ce qui va arriver avec le pôle universitaire sur lequel nous travaillons, notamment avec bien sûr l'Etat, mais aussi avec nos collègues de la Seine St Denis. Le fait de faire du 18^{ème}, de ce nord est parisien mais du 18^{ème} en particulier, le centre névralgique de ce nouveau grand campus au milieu de la ville puisque les bâtiments qui viendront ensuite vont interférer aussi sur la qualité de vie du quartier et aura des effets sur Chapelle International.

Il faut penser toutes les échelles. Chaque quartier doit être un quartier dans lequel on puisse vivre et se sentir bien, mais en même temps chaque quartier doit être relié à un plus grand espace qui l'entoure. Celle qui est prévue pour ce nord est parisien et le 18^{ème} je crois est

très intéressante parce que l'arrivée d'étudiants, de chercheurs, l'arrivée des locaux non seulement d'enseignement, mais tout ce qui va avec -le logement étudiant, et il y en aura sur Chapelle International, les lieux de restauration, les bibliothèques, etc- tout cela transforme la ville. Je pense que pour des quartiers qui pendant longtemps se sentaient délaissés et qui étaient vraiment dans une situation pas facile, c'est une projection dans l'avenir plutôt enthousiasmante même si il faut sur chaque décision être conscient de la responsabilité qu'on prend en faisant ceci et pas cela.

La réunion de ce soir est une réunion importante, nous en aurons bientôt une qui est très attendue, qui nous resituera justement dans la grande échelle du territoire de Paris Nord Est puisque nous aurons une réunion de concertation du comité permanent en présence de Madame la Garante, que je salue également, et c'est une revendication de longue date, mais je crois que cette réunion du 7 février marque un temps nouveau dans l'évolution des projets de Paris Nord Est.

Voilà je n'en dis pas plus pour laisser mes collègues présenter la suite de cette réunion et ce pourquoi elle est faite.

3. PRESENTATION DU PROJET PROPOSE POUR LE SECTEUR

Jean Michel Dupeyrat, Bonjour à toutes et à tous, je vais vous présenter assez rapidement les grandes lignes de cette opération, mais tout d'abord Je vais présenter encore plus rapidement la SNEF choisie comme aménageur.

La SNEF est une filiale à 100% de la SNCF, créée il y a un peu plus de 20 ans, en 1991. Elle a comme métier de réaliser des aménagements sur des anciens terrains ferroviaires SNCF ou RFF. Déjà à plusieurs reprises la Ville de Paris nous a fait confiance pour réaliser trois opérations. L'opération Vaugirard qui est terminée et deux opérations en cours : dans le 12^{ème}: rue de Charolais, et dans le secteur des Batignolles, l'aménagement Saussure, entre la rue de Saussure et le faisceau des voies ferrées .

Le contexte de développement de Chapelle International est simple, classique: les terrains appartiennent à 90% à SNCF et 10% RFF et est composé d'entrepôts réservés à l'activité ferroviaire de Fret avec de l'entreposage.

Pour la mise en œuvre de cette opération qui se situe dans le périmètre de Paris Nord Est, l'ensemble des partenaires a signé un protocole en 2009 pour formaliser les engagements de chacun. Ce protocole prévoyait que la libération du foncier serait faite par les propriétaires SNCF et RFF et ensuite l'opération d'aménagement serait réalisée par la SNEF. Ce protocole confirmait aussi que cette opération est un peu particulière, je vais y revenir après, dans la mesure où elle allie des activités liées au fer et une opération normale de création d'un quartier avec une programmation mixte. Ensuite il était prévu que la réalisation de ce projet respecte le Plan Climat de Paris et poursuive des objectifs de développement durable qu'on retrouvera notamment dans le traitement des espaces publics, dans la prise en compte de la biodiversité et dans la conduite des chantiers qui devront être propres et avec le moins de nuisances possibles .Enfin la Ville réalisera les équipements publics.

Je reviens donc sur la particularité de cette opération. Dans cette opération, nous avons à la fois -et c'est ce qui apparait sur l'image à l'écran- un nouveau quartier et un ensemble de frets ferroviaires. Cet ensemble c'est une base de logistique urbaine qui permet de faire venir toutes les marchandises nécessaires à la vie d'une grande agglomération comme Paris par le chemin de fer et qui ensuite permet la distribution par des véhicules plus petits et moins nuisants sur l'ensemble de Paris. C'est ce qu'on appelle la livraison des derniers kilomètres.

Cette opération de base logistique urbaine a été confiée à SOGARIS, donc une SEM dont un des actionnaires est le Département de Paris, qui a commencé à travailler. Pourquoi « commencer », parce que c'est un projet compliqué puisque en même temps il faut jouer avec tous les aspects ferroviaires qui ne sont pas très simples en particulier tout ce qui est l'irrigation de la base par des trains dans des conditions qui soient le plus confortable possible pour les voisins c'est-à-dire le moins bruyant, et puis ensuite il faut intégrer -puisque c'est mitoyen avec le quartier que nous allons construire- la base dans le quartier de façon à ce que les nuisances normales pour une activité soient traitées et ne pénalisent pas le restant du quartier . C'est ce travail qui a été mené avec SOGARIS et c'est sur cette base là qu'un certain nombre de documents ont été produits.

Pour entrer dans le détail de l'opération d'aménagement et la présentation globale du quartier, je laisse Djamel Klouche de l'AUC, présenter son travail.

Djamel Klouche, L'AUC, Bonsoir à tous, il y a des choses qui ont déjà été dites, sur lesquelles je reviens : on est dans un territoire en pleine mutation. L'AUC est aussi impliqué parce qu'on construit un bâtiment dans l'entrepôt Macdonald. On a eu l'occasion d'aller sur le chantier hier ou avant-hier et c'est vrai que l'effet du tramway est assez incroyable. Il y a un ou deux mois, tout le bâtiment industriel Macdonald était en transformation démolition et tout d'un coup, le tramway passe au travers et change considérablement la perception du quartier. Je pense qu'on est sur un territoire assez compliqué, un territoire industriel et encore plus sur Chapelle international parce qu'on est sur une parcelle ferroviaire enclavée, qui est derrière des immeubles de la rue de la Chapelle. Ce terrain est coincé entre la rue de la Chapelle et le boulevard Ney -et rappelez-vous pour ceux d'entre vous avec lesquels on a discuté lors des réunions mensuelles, 3 ou 4 réunions par an- comment ce projet a évolué. Ce sont des situations assez complexes, il a fallu discuter point par point mais je pense qu'aujourd'hui on arrive -on aura encore l'occasion, et je l'espère, de discuter- à un projet qui commence à être équilibré, à se mettre en place et à dessiner une continuité avec la trame des espaces publics. Notamment avec l'arrivée du tramway, qui est aujourd'hui momentanément en terminus au droit du quartier et qui va se prolonger, on a trouvé des connections avec la rue de la Chapelle, avec le boulevard Ney, trouvé cette ouverture sur le paysage du 18^{ème} arrt notamment vers l'ouest, parce qu'à l'époque -lors du concours- nous avons fait le choix de ne pas construire sur le toit de la Halle, et il s'avère que ce choix a été juste. En tant qu'architecte on fait des choix on se dit est-ce le bon choix, mais je pense sincèrement aujourd'hui que c'est un bon choix. Maintenant il y a des hypothèses de projet d'agriculture urbaine. Dès le départ on avait proposé que quelque chose puisse se passer sur ce toit. Il y a l'idée aussi, que cette 5^{ème} façade porte une activité intéressante. Ensuite il y a tout un réseau d'espaces publics, sur lesquels je reviendrai tout à l'heure, qui s'organisent et qui arrivent à tramer ce nouvel espace urbain que vous verrez. On a divisé en deux mondes, la ville haute et la ville basse, parce que dès le départ il y avait cette contrainte qui finalement n'en est pas une. Je pense que c'est une évolution dans les grandes métropoles que d'amener du fret urbain, que d'organiser toute la desserte de marchandises de façon plus urbaine et plutôt que d'avoir des camions, avoir des bicyclettes ou des petites camionnettes qui vont amener les marchandises jusqu'aux adresses indiquées. Donc il y a un projet d'aménagement qui -évidemment nous on a fait le choix dès le départ- a un skyline, un paysage urbain différencié. C'est-à-dire qu'il y a des bâtiments plus hauts et des bâtiments plus bas. Ca me semble plus intéressant pour ce territoire du 18^{ème} parce qu'il est déjà comme cela, ce serait totalement artificiel de vouloir dessiner un paysage homogène alors qu'on est au cœur de la métropole. Si on prend la Seine St Denis, je connais bien la Seine St Denis parce que j'y travaille, vous serez demain dans 10 ou 15 ans, dès lors que tous ces travaux seront faits ici et plus au nord, véritablement au cœur d'un quartier métropolitain. Je pense que le propre de ce quartier métropolitain, c'est son skyline, son paysage urbain, la manière dont il s'affirme dans le paysage. Evidemment cela implique des bâtiments hauts et il ne faut pas les voir comme des éléments négatifs, mais ce sont aussi des éléments positifs parce qu'ils donnent à voir la ville, parce qu'ils donnent des références sur la grande échelle, ils permettent d'ouvrir des espaces publics au sol, de dégager des espaces publics plus intéressants comme ici une image de la place qui sera en entrée de quartier depuis le boulevard Ney. Cette place va s'adosser sur des programmes de bureaux et on trouvera des services au rez de Chaussée. Plus loin l'école élémentaire et puis on voit au fond deux ou trois bâtiments qui montent au-delà du plafond du PLU, comme vous le savez le plafond du PLU aujourd'hui est à 37 m. Ils vont au-delà jusqu'à 50 m.

La particularité de ce projet, ça a déjà été dit, c'est cette co-production entre une ville du bas et une ville du haut. On a donc proposé cette programmation particulière que sont les SOHO. C'est une programmation qui allie du logement et des activités. Pour nous, l'idée ça a toujours été de retrouver l'esprit du 18^{ème}. Quand on regarde le Vieux Paris, toutes les activités, les commerçants par exemple, avaient un commerce, et habitaient très souvent au-dessus. C'est cette qualité, cette mixité qui créait au sein des quartiers une sorte de sociabilité. Dès le départ, quand on a commencé ce projet, j'ai toujours eu peur de l'effet enclavé. De quelle façon on pouvait faire vivre les pieds d'immeubles, parce que vous avez compris que quand on est comme cela au cœur d'un quartier c'est très dur de faire venir énormément de commerces, on peut en faire venir un peu mais pas énormément, donc il faut trouver des fonctions qui rendent cet espace public animé, vivant, urbain. On a donc proposé cette solution des SOHO. Cette programmation a été étudiée et aujourd'hui tout le monde dit que c'est quelque chose qui peut marcher, et probablement à Paris ce sera la première opération où on testera ce type de programme. Et puis évidemment une deuxième ville, la ville haute, au-delà des 7 m, qui dessine plutôt une ville qui donne à voir le paysage, ce qui est très rare dans Paris, très souvent dans Paris on est dans des rues, dans des vis-à-vis et je pense que ce quartier bénéficiera d'horizons très ouverts, notamment à l'ouest.

Vous voyez un schéma très simple, vous voyez le rond-point de la Chapelle, la rue de la Chapelle, le boulevard Ney, l'arrêt du tram, la ligne 12, donc aussi une accessibilité de ce quartier qui devient plus forte. Vous voyez en vert tous les systèmes des espaces publics. Donc si je pars du nord, il y a cette place active qui a une forme de nœud papillon qui va être la première place, qui va adresser le quartier plutôt sur le boulevard Ney. Ensuite, si je descends plus au sud, il y a le square, autour duquel vont s'organiser évidemment les logements, les équipements - notamment l'école la crèche et les commerces - Il s'agit d'en faire plutôt un lieu de vie, car dans un petit quartier c'est là que s'installe la boulangerie, les commerces de proximité. Plus au sud la prairie, c'est l'espace qui dessine la limite sud, de notre travail. Cet espace vide qu'on appelle la prairie vient dessiner une première limite qui est appelée à bouger puisqu'on ira probablement plus au sud pour trouver des continuités vers les quartiers sud du 18^{ème}. Et enfin du nord au sud il y a cette coulée verte qui vient d'une certaine façon valoriser les arrières du front urbain de la rue de la Chapelle et qui vient composer un espace public longiligne qui, lui aussi, peut trouver une continuité vers le sud et vers le nord puisque vous le savez vers la Seine St Denis le long du faisceau ferré il y a beaucoup de territoires en friches. Ils sont d'ailleurs en projet en réflexion et cet axe vert pourrait, à terme, rejoindre la gare Pleyel qui, comme vous le savez, dans 15 ans sera une grande gare qui connectera au moins 2 lignes du Grand Paris Express, la ligne 13, la ligne 14 prolongée et peut-être un jour une gare TGV. Donc tout d'un coup ça met ce quartier, - quand je dis c'est le centre d'un quartier métropolitain- à quelques centaines de mètres de véritables lieux de connectivité et de centralité à l'échelle de la métropole. Vous voyez également en pointillés un franchissement projeté, qui était dans le cahier des charges du concours au départ. On nous a demandé de ménager la possibilité d'aménager un pont qui relie le rond-point de la Chapelle, au quartier de l'autre côté des rails en enjambant le faisceau ferré nord. Evidemment le réseau ferré est très épais à cet endroit et cette liaison sera compliquée à faire.

Jean Michel Dupeyrat, Je voudrais continuer en évoquant la programmation. On a donc dit que c'est un quartier mixte. Nous allons bien sûr retrouver du logement, des bureaux, on a évoqué les « SOHO », ces programmes qui permettent de loger là où on travaille et des équipements publics. Pour donner des chiffres, ou plutôt des ordres de grandeur, environ

109 000 m² de plancher, dont 62 000 m² de logements correspondant à peu près à 900 logements. Il s'agirait d'environ 600 logements familiaux et plus de 300 logements spécifiques -par exemple des logements pour étudiants ou travailleurs- qui ne sont donc pas de la même taille. Il y a 32 000 m² de bureaux ce qui représente là aussi 2000 emplois, ce qui est quand même très important et puis des m² de SOHO, nouveaux produits, nouveau concept qui permet de travailler où on habite. Enfin les équipements publics, 6500 m² pour écoles, crèches, équipements sportifs et culturels et quelques commerces. Comme l'a dit tout à l'heure Djamel Klouche, ce n'est pas facile de mettre beaucoup de commerces au départ dans une opération comme celle-ci, donc pour l'instant, on est autour de 700 m², bien évidemment si on était capable de faire un peu plus on le ferait. Il s'agit là de la programmation bâtie, il y a bien sûr la programmation des espaces libres, d'une part les espaces paysagers, qui sont la place active au nord, ensuite le square qui fait environ 2350 m², une promenade plantée nord sud et une prairie au niveau du rond-point de la Chapelle. Il y a en gros 10 000m² de voiries, et dans ces surfaces de voiries sont comptabilisées les venelles. Ce sont des petites rues transversales qui relient les deux axes principaux. En dehors du lotissement, du quartier, sur la base logistique, il y a 10 000 m² d'espaces de plein-air ouverts au public, verts et sportifs qui seront ouverts au moment où le quartier sera terminé.

En ce qui concerne le calendrier, j'ai évoqué 2009, la date du protocole d'accord entre la Ville SNCF et RFF. Ensuite il y a eu un travail assez long, mais le projet est important donc c'est normal d'y passer du temps pour le mûrir, la mise au point du projet urbain avec un engagement de concertation publique, deux réunions publiques et des ateliers participatifs. En 2012 nous avons choisi l'opérateur pour la base de logistique urbaine, après une consultation. C'est donc SOGARIS qui a été choisi, qui a beaucoup travaillé et qui a déposé à la fin de l'année dernière sa demande de permis de construire pour la base de logistique urbaine. Pour la suite 2013, nous en parlons aujourd'hui, c'est la révision simplifiée du PLU, et Espaces Ferroviaires doit déposer le dossier de permis d'aménager. Nous verrons fin 2013 les premiers travaux de démolition des entrepôts qui sont sur le site. Les premiers permis de construire de logements et de bureaux seront déposés en 2014, et ensuite les réalisations commenceront en 2015, puisqu'il faut le temps que les permis soient instruits et qu'ensuite les entreprises qui réaliseront se mettent en place. On peut penser que les premières livraisons de logements, de SOHO et de bureaux pourront avoir lieu à partir de 2017, à peu près la date de mise en exploitation de la base de logistique urbaine, donc l'ensemble du quartier démarrera à peu près au même moment

Voilà les points principaux que je peux indiquer. Ensuite le permis d'aménager sera découpé en lots qui ne seront pas des lots avec plusieurs types de produits différents à chaque fois. Vous aurez tout en haut le lot des bureaux qui donnent sur le boulevard Ney avec un lot de logements qui seront sans doute des logements pour étudiants ou travailleurs. Ensuite tout le long du mail planté, vous aurez un certain nombre de lots qui représentent des logements avec des SOHO et des équipements publics.

Voilà en gros la façon dont cela va se présenter et la façon dont nous allons procéder pour la réalisation. J'ai dit tout à l'heure que nous le ferons dans toutes les règles de développement durable et en particulier avec des chantiers maîtrisés et dans le respect - je ne vous dirai pas qu'il n'y aura pas de bruit ce n'est pas vrai, un chantier il y a toujours du bruit- mais on le limitera et on fera en sorte qu'il y ait le moins de nuisances possibles pour tous les voisins et riverains.

Elisabeth Borne, Bonsoir, je vais maintenant parler de la révision simplifiée du PLU, donc la procédure dans laquelle nous sommes aujourd'hui. Le PLU, plan local d'urbanisme, c'est le document qui encadre toutes les constructions à Paris. Il peut être modifié, évoluer selon différentes procédures en fonction de l'importance des changements qu'on veut y apporter et en l'occurrence, pour permettre la réalisation de ce projet - on y reviendra- on est dans le cadre d'une révision simplifiée et localisée du plan local d'urbanisme mais avec des évolutions sur des dispositions importantes notamment sur la hauteur.

Cette procédure est lancée par le Conseil de Paris, et en l'occurrence le Conseil de Paris a délibéré lors de la séance de novembre dernier. Il a précisé les modalités de la concertation, donc la présente réunion publique, une exposition qui va se tenir derrière vous à partir du 15 janvier, des permanences qui seront assurées les jeudis de 17h à 20 h dans le hall de la Mairie jusqu'au 15 février, et il y aura un registre mis à la disposition pour que chacun puisse faire part de ses observations.

Pour lancer une procédure de révision simplifiée, il faut en présenter les objectifs, donc c'est ce qui a été fait au Conseil de Paris. Ces objectifs visent la mise en œuvre du projet qui vient d'être présenté. Il s'agit de créer une silhouette marquante répondant aux enjeux du grand paysage sur le site, de développer une polarité urbaine plus conséquente à l'articulation des territoires de première couronne, de construire à cet endroit - ce qui n'était pas le cas aujourd'hui- de répondre aux besoins de logements et d'emplois, de développer un quartier aux fonctions diversifiées et les relations de ce quartier avec son environnement et enfin de répondre aux besoins en équipements de proximité dans le 18^{ème} arrt.

Un mot des évolutions du PLU. C'est un document qui est vivant, qui a été modifié plusieurs fois depuis son approbation en 2006, amendé en 2009 pour favoriser la création de logements sociaux, ensuite il a fait l'objet de procédures analogue à celle dans laquelle nous sommes pour d'autres projets, dont la Samaritaine, dans l'opération PRG dans le 13^{ème} arrt, sur le secteur Clichy Batignolles dans le 17^{ème} ardt, et en juillet dernier, sur le secteur Roland Garros. On a également fait une modification générale pour préciser les règles de certaines zones, zones vertes et zones des bois, qui ont été approuvées en février dernier.

Dans le plan local d'urbanisme, on a ce qu'on appelle le projet d'aménagement et de développement durable qui donne la stratégie de la municipalité sur l'évolution de son territoire et en l'occurrence, ce PADD prévoyait de pouvoir développer des formes architecturales nouvelles sur les secteurs de la Couronne parisienne pour améliorer l'architecture et permettre de réaliser des projets significatifs sur le pourtour parisien.

Le PLU c'est aussi une carte qui précise des règles selon quatre zones. La plus grande partie du territoire de Paris est couvert par ce qu'on appelle la zone urbaine générale. C'est ce que vous voyez en bleu sur le document. Il y a trois zones particulières. La zone de grands services urbains, c'est la zone qui couvre à l'heure actuelle le secteur Chapelle International, la zone urbaine verte c'est qu'on a par exemple sur les jardins, les parcs, les cimetières, et la zone naturelle et forestière, c'est ce qu'on a sur les bois de Boulogne et de Vincennes.

La zone de grands services urbains qui figure en jaune sur l'image à l'écran, est la zone qui a vocation à accueillir comme son nom l'indique tous les services qui sont utiles à Paris. En l'occurrence, sur Chapelle International, c'était une zone adaptée puisqu'on avait précédemment de la logistique. Dans cette zone, toutes les règles sont fixées pour favoriser l'accueil de ces équipements logistiques.

On est également aujourd'hui dans un périmètre d'attente car au moment où la Ville a élaboré son PLU elle ne savait pas encore précisément ce qu'elle allait faire dans ce secteur et pour éviter que des permis de construire ne viennent compromettre les développements futurs, elle a mis ce qu'on appelle des périmètres d'attente. Ceci interdit de délivrer des permis de construire le temps qu'on ait défini un projet d'aménagement pour le secteur .

Dans le PLU, on trouve également pour les secteurs pour lesquels on a des projets d'aménagement, des orientations d'aménagement. Elles précisent les intentions sur les grands territoires de projet. C'est tout cela le PLU aujourd'hui.

Donc les modifications qu'il est proposé d'apporter c'est, tout d'abord, de lever le périmètre d'attente puisque maintenant on sait ce qu'on veut faire dans ce secteur. C'est également de changer le zonage, puisque le site va conserver une partie d'activités logistiques, mais dans la partie qui avait déjà été modifiée du PLU et il faut pouvoir construire le programme, qui a été développé précédemment, de logements, de bureaux, d'équipements, ce qui n'est pas possible dans la zone de grands services urbains. Il faut donc changer le zonage. En même temps on va préciser les équipements qui sont prévus dans le secteur, on met des périmètres de localisation on dit que dans ces secteurs là les projets qui vont se développer devront permettre la réalisation d'un certain nombre d'équipements publics qui ont été rappelés par Daniel Vaillant. On doit également, pour permettre la réalisation du projet - aujourd'hui les constructions du secteur sont limitées à 37 m de haut- qui prévoit ponctuellement de pouvoir monter à 50 m de haut. Pour que le PLU rende bien compte du projet, on aurait pu changer tout le plafond des hauteurs et dire on va construire à 50m, ce n'est pas ce qui est proposé. On propose de laisser à 37 m et de mettre des périmètres de hauteurs maximales constructibles limitées correspondant aux endroits où l'on pourra construire plus haut que les 37m actuels.

On a également des adaptations du règlement - je ne vais peut-être pas détailler- les panneaux d'exposition le représentent. En général les règles du PLU de Paris sont adaptées au tissu urbain classique mais là, on a des formes urbaines un peu nouvelles, ce qui suppose d'adapter quelques règles, notamment sur l'implantation des bâtiments à Paris. On prévoit de construire à l'alignement, là avec l'articulation entre les SOHO et les immeubles, on pourra éventuellement reculer dans certains cas pour avoir des prospects plus généreux. On pourra avoir des adaptations très ponctuelles du règlement qui seront prévues dans le cadre d'un périmètre de dispositions particulières. On va également compléter les orientations d'aménagement de PNE, car c'est tout le secteur de PNE qui fait l'objet d'orientation d'aménagement. On va préciser les voies qui doivent être réalisées dans ce secteur. C'est les pointillés rouges que vous apercevez à la gauche de l'écran. Les gros pointillés verts que vous voyez signifient l'intention de créer des circulations douces. Donc ça correspond au projet sur lequel travaille la mairie du 18^{ème}. On voit également des actions d'amélioration pour développer l'activité économique.

Donc voilà ce qu'il faut changer pour permettre la réalisation du projet qui vous a été proposé. Un mot du calendrier. Après la réunion de concertation de ce soir, on a un travail à faire avec ce qu'on appelle les personnes publiques associées, l'Etat, le STIF, pour regarder pour échanger sur ce que la Ville propose dans la révision simplifiée. Il y aura une enquête publique qui se tiendra juste avant l'été. Ça devrait permettre d'approuver la révision simplifiée du PLU à la fin de l'année 2013.

4. DISCUSSION AVEC LA SALLE

Un cheminot : Bonsoir, je voudrais vous faire part de ma perplexité. Aucun représentant de RFF n'est présent puisque les futures activités ferroviaires pourraient faire l'objet de mise en concurrence. Le plus important était de voir quelle était l'activité ferroviaire dont on ne trouve aucune trace dans ce qui nous a été présenté. Dans cet aspect d'urbanisme je ne vois aucun volet transport, que ce soit pour répondre aux besoins des nouveaux habitants, des futures activités qui vont être implantées. Je voudrais faire une proposition: il n'y aucune vision régionale puisque on ne sait pas ce qui va se produire exactement dans le département limitrophe. D'autre part, il a été publié dans le Parisien que les anciens ateliers des petits gris allaient faire l'objet d'aménagement urbain. Ici il y a un processus de vente à la découpe des infrastructures ferroviaires, on dépèce l'ensemble de la surface foncière. Je voudrais rappeler à l'exécutif municipal qu'il serait temps de sortir de cette logique fascisante et de cette démarche futuriste.

Daniel Vaillant, Merci Monsieur

Olivier Ansart, ASA PNE 18ème: Je voudrais intervenir suite à la dernière réunion du 30 novembre 2011 parce que c'est le point de référence. Je parle au nom de l'association que je représente. 2012 a été déterminante pour l'évolution de ce projet car fin 2011 on avait le sentiment qu'il y avait encore beaucoup de travail. En 2012, la démocratie locale a bien fonctionné avec 4 réunions du comité de suivi et une réunion débat que nous avons organisée pour présenter aux habitants du secteur ce projet d'aménagement.

Ce qui est très important à signaler est que nous avons été demandeurs, l'architecte l'aurait fait de toute façon, d'une maquette d'étude déterminante pour bien visualiser le projet, pour pouvoir l'amender autant que faire se peut dans le bon sens. Il y a eu des améliorations. Je ne vais pas les rappeler parce que vous les avez dites, j'aurai l'occasion d'y revenir, dans 3 ou 4 points que je vais développer.

Je vais me répéter. C'est un projet qui reste dominé par les logements et par les bureaux qui représentent 93% des surfaces à bâtir. Donc peu d'équipements sur site. Vous allez me dire, il va y en avoir sur la Halle fret, mais ce n'est pas le même genre d'équipements moi je parle d'équipements en intérieur. Il faut savoir qu'il y a eu une discussion en comité de suivi pour augmenter cette surface d'équipement pour la passer de 6500 à 7800 m² - Mme Chabert ne me contredira pas- et qui allait dans le sens d'une réponse aux demandes du quartier, mais aussi à des souhaits exprimés par certaines directions de la Ville. Ce serait important que l'on reconsidère ce point et que l'on aille dans le sens de forcer un peu les équipements parce que, là aussi, il ne faut pas perdre de vue la vision globale. C'est le 1^{er} projet du 18^{ème} et il va avoir des connections avec d'autres projets. Donc la notion d'équipements pour un secteur qui en est totalement dépourvu c'est un élément important et c'est également une réponse au problème de l'enclavement. Le problème des équipements et des services est un point fondamental. Le problème de l'enclavement, vous en avez parlé, c'est quelque chose qu'il faut avoir présent à l'esprit. Je crois qu'il y a un point très important et les travaux que nous allons poursuivre doivent se pencher sur cette question, c'est notamment bien étudier le positionnement de ce quartier et sa relation avec le restant de la Ville. C'est un élément du développement durable. Il faut travailler les circulations, les accès, car des inquiétudes ont été exprimées par certains habitants qui habitent la zone actuellement, concernant les accès

et leurs éventuelles nuisances. L'histoire de la mobilité et la relation avec le quartier est un point très important

Sur les SOHO, on a fortement évolué par rapport au projet d'origine. Le concept habiter – travailler que je ne remets pas en cause a tout son sens. Le problème c'est qu'il faut voir sa faisabilité opérationnelle et économique. Et pour l'instant on n'a pas totalement les réponses avec l'étude faite par la RIVP. Cette étude est sociologique et présente une esquisse architecturale mais elle ne donne pas de réponse en termes de faisabilité économique. Ma recommandation, et je n'ai rien contre la RIVP, c'est que la RIVP n'est quand même pas la structure la mieux adaptée pour mener une étude aboutie pour voir si réellement on aura une clientèle, parce que finalement c'est cela, on aura un marché, un business-plan, un marché par rapport à ces SOHO. Je rappelle que ce programme est passé de 12000 m² à 10000m² parce qu'il y a 3 typologies. Je ne veux pas rentrer dans les détails, ce serait beaucoup trop long et ce n'est pas l'objet de la réunion. C'est un point important, retravailler la question des SOHO car aujourd'hui les études ne sont pas abouties.

Dernier point sur la halle logistique urbaine. Le projet industriel nous convient parfaitement, activités, attractivité en termes d'emplois etc... Par contre, ce qui est important c'est le toit terrasse car on revient de loin. On a beaucoup discuté sur l'implantation d'équipements. Nous on soutient l'histoire des équipements sportifs et le projet de ferme urbaine car c'est quelque chose de novateur. Aujourd'hui il y a des projets qui existent, de plus en plus en France, même si cela nous vient d'Amérique du Nord. J'aurais une recommandation à faire c'est de se rapprocher d'Agro Paris Tech qui travaille la question, fait des tests et pourrait être prescripteur. C'est l'institut des sciences et des industries de l'environnement, donc ils sont très moteurs dans ce domaine-là et ils pourraient apporter une valeur ajoutée.

Dernier mot sur la question des hauteurs. La modification du PLU pour modifier les hauteurs à 50 m, nous n'avons jamais eu une position de principe par rapport à ces 50 m. Un dogme pour ou contre ces 50 m, mais il n'a pas été précisé le nombre d'immeubles et je pense que ce serait bon de le faire. Ce qui est important, c'est que ceci se fasse dans un cadre harmonieux avec des formes urbaines bien abouties, et là on sera vigilants quand les projets seront soumis au jury concours. Merci

Anne HIDALGO, Je veux vous remercier parce que s'il y a une qualité du travail fait, une évolution rapide plus que sensible du projet, c'est qu'il y a un travail local, avec les associations et d'autres aussi qui se sont impliquées et ont pris ce sujet à bras le corps, sans quoi on n'aurait pas cette qualité de travail.

Je voudrais rebondir sur 2 ou 3 éléments. Peut-être sur le dernier d'abord, la question des hauteurs. Je vous remercie d'avoir toujours eu une position pragmatique mais exigeante, et nous même ne sommes pas des ayatollahs de la hauteur. Il y a des endroits où c'est judicieux, utile et ça rend service à cet objectif de ville durable qui forcément est un peu plus intense que la ville qui s'étale. La ville qui s'étale n'est pas durable et la ville qui vit bien, vit bien parce qu'il y a des rues, des espaces publics, une animation. Ce qui se passe dans l'espace public complète ce qui se passe dans les bâtiments. Je trouve que c'est un élément très important dans l'étude du projet qui vous est soumis.

Sur les choix, quand on en sera à la phase de l'architecture, il y aura bien sûr une présence dans les jurys, des représentants des associations et des riverains. J'ai eu l'occasion de présider des jurys et plusieurs étaient là, Elisabeth Borne était là. Un jury notamment à Masséna dans Paris Rive Gauche, sur une opération de 50m et d'immeuble de grande

hauteur et d'activités qui n'a rien à voir avec ce qu'on fait ici. Je peux vous dire que le travail qui a été fait avec le jury et la pression qu'on met sur les architectes. Je leur ai dit il est hors de question qu'on déplafonne le PLU pour qu'on mette des formes en gros un rectangle à la verticale, dans lequel les gens ne vivent pas bien et qu'il ne soit pas beau. Si on prend cette option audacieuse de faire de la hauteur à certains endroits, c'est pour inventer des formes urbaines dans lesquelles il y ait des vues sur la ville. Vous connaissez bien ces sujets dans le travail dans le 13^{ème} avec Edouard François ou avec d'autres équipes d'architectes, qu'on est en train de faire travailler à Clichy Batignolles et sur lequel les associations comme vous participent ? C'est un travail encourageant parce qu'il y aura aussi une qualité de vie dans les bâtiments sachant que la hauteur n'est plus vraiment un problème. Il y a cette qualité architecturale et toutes les règles en matière de développement durable et plan climat respectées, mais il y a aussi une rue qui vit bien. Il faut que la rue vive bien, d'où l'importance de ces SOHOS dont on a parlé. Là aussi vous l'avez dit ça a évolué, il est important de le reconnaître, mais je n'ai pas le même point de vue que vous sur la RIVP. La RIVP sait faire, elle le fait dans plusieurs lieux et avec beaucoup de professionnalisme. Ceci étant, on peut aller plus loin dans l'étude, l'objectif est que ça marche, on ne va pas se retrouver un an après la commercialisation avec des locaux vides. On sait très bien qu'un quartier, après que les habitants soient venus, si les commerces ou les activités ne vivent pas, c'est un problème. Je ne vais pas vous dire le contraire de ce que je viens de dire sur la nécessité d'avoir une rue vivante et dynamique dans son fonctionnement. Donc là-dessus, retravaillons.

Continuons sur les équipements, il me paraît important de ne pas retirer les 10 000 m² de la Halle, c'est quand même des équipements. Je pense que dans la réflexion qui doit être faite encore sur la nature des équipements actuels, enfin sur le détail de ces équipements, il faut penser à des équipements qui soient polyvalents et mutualisables. Je pense qu'à Paris on ne peut plus penser à des équipements qui n'auraient qu'une fonction et qui ne fonctionneraient que sur une partie de la journée. On est en train de réfléchir à l'utilisation d'équipements publics pour qu'ils puissent fonctionner par exemple pour des associations à des moments où ils ne sont pas occupés dans leur fonction première. Donc il faut aussi penser avec cette nouvelle donne de mutualisation et d'ouverture des équipements à diverses activités mais en il y a encore un travail de précision à faire.

Voilà ce que je voulais vous dire, je dois vous quitter pour une autre réunion dans le sud de Paris, mais on se retrouvera en février sur le plus grand territoire et il y a encore beaucoup de travail devant nous dans le cadre de cette concertation formelle d'adaptation du PLU, qui doit être intense et productive en termes d'idées pour l'aménagement de ce quartier.

Je vous remercie.

Jean Michel Dupeyrat, Par rapport à la question de Monsieur. Vous craignez peut être qu'on ait oublié RFF et ses préoccupations sur le développement du réseau ferroviaire dans toute notre approche. D'abord je vous ai dit tout à l'heure que le protocole initial avait été signé par RFF qui est un partenaire de l'opération depuis le début. Ensuite vous savez que sur ce terrain il n'y avait plus de desserte de fret ferroviaire depuis des années. En fait c'est un terrain qu'on a reconquis pour le ferroviaire en y installant la base de logistique urbaine, donc on ne peut pas trop dire qu'on a dépecé le ferroviaire. Enfin j'ajoute que nous avons pour cette opération, tous les mois une réunion d'un comité technique avec RFF où nous examinons ensemble tous les problèmes liés au développement de ce quartier et de la base logistique urbaine et nous avons évidemment des contacts avec RFF de façon à ce qu'on

prenne les décisions pour l'approvisionnement par train de cette base. Donc depuis le début et encore maintenant on est en contact permanent avec RFF sur ce dossier qui est en dossier commun ;

Eric habitant du quartier d'en face Amiraux-Simplon, Nous aussi sommes très intéressés par l'objectif de désenclaver notre quartier puisque nous avons aussi la coupure urbaine due aux voies ferrées. Ce que nous souhaiterions, c'est que soit réalisé le pont qui enjambe les voies ferrées et assez rapidement si possible, car je pense que ça bénéficiera autant à notre quartier qu'aux habitants et aux futurs occupants du nouveau quartier. Nous souhaitons et nous sommes plusieurs à partager cet objectif, que ce soit un pont qui assure une desserte routière notamment pour pouvoir faire passer des autobus puisque dans notre cas nous n'avons pas de liaison est/ouest qui passe en cœur du quartier. Ca permettrait aussi de résoudre les problèmes de congestion de quartier notamment le week-end où la rue des Poissonniers, principal axe de desserte, est à plusieurs moments, complètement bloqué. On ne peut plus du tout se déplacer dans le quartier avec toutes les nuisances que ça apporte - klaxons pollution etc... Donc je pense que nous avons un intérêt commun relier la rue des Poissonniers au rond-point de la Chapelle. Merci

Un habitant en face côté est à la Chapelle : s'interroge sur le même point. Le projet est intéressant avec un urbanisme pas classique, pourquoi pas ? Mais les questions des coutures du quartier avec l'environnement restent posées : la passerelle certes mais aussi la liaison entre St Denis et Paris. Monsieur Mansat, c'est une honte, traverser à pied les bretelles du périphérique c'est impossible pour les poussettes, c'est dégueulasse bref. Le tramway va se prolonger, la question du franchissement transversal projeté à l'écran est inscrit dans le PLU. Il a déjà été débattu en conseil de quartier et il a été mis au préalable sur la concertation du 122 rue des Poissonniers. Mais le 122 Poissonniers ne prend pas du tout cela en compte, il n'y a pas d'emplacement pour faire les piles du pont. Je vois que sur le PLU, ça réapparaît, tant mieux.

Une autre question sur le plan de développement urbain d'Ile de France qui indique une potentielle gare de RER D au niveau de la porte de la Chapelle. C'est une grande question qui a fait l'objet d'un vœu de conseil d'arrondissement et a été débattu en conseil de quartier. Entre gare du Nord et St Denis on a un énorme faisceau sans gare RER et ce quartier maintenant qu'il est en développement a besoin d'une gare de RER, ce qui n'était pas le cas à sa construction il y a une dizaine d'années. .

Denis ...: Olivier Ansart a déjà développé les comités de suivi mais je m'intéresse de près au problème du stationnement dans Chapelle International. En gros il y a 900 logements prévus (600 / 300), il y a des commerces, des équipements, 80 à 100 SOHO. Dans l'étude de la RIVP on voit qu'il y a 85% des gens intéressés potentiellement par les SOHOS qui demandent des places de stationnement pour eux les résidents mais aussi pour leurs employés, leurs visiteurs, leurs clients, pour des véhicules utilitaires. Je comprends qu'il y a un gros déficit puisqu'il n'y a que 342 places de parking prévues. De mémoire, 342 pour 900 logements et tout ce que je viens de développer ce n'est pas jouable. Donc j'arrive sur le site, je ne trouve pas de place, je prends la 1^{ère} à droite, je fais le tour du pâté de maisons, par la passerelle hypothétique demandée par le 122 rue des Poissonniers, ça fait 2 km 50 à 3 km! Ce quartier est très enclavé. Peut-être que la Mairie a quelque chose dans la manche parce qu'il faut savoir également que, de l'autre côté des maréchaux à la porte de la Chapelle, il y a 600 places qui doivent disparaître car ça doit permettre le développement de

Gare des Mines. Il y a peut-être une carte que nous ne connaissons pas sur cette concession à un VINCI quelconque. Je vous vois monsieur le Maire, me dire que ce n'est pas à l'ordre du jour mais il va y avoir un gros problème. Il va y avoir des appartements en vente, je ne connais pas quelqu'un qui achèterait sans stationnement. Ça interdirait à ceux qui vont emménager dans les logements sociaux d'aller au super marché et de pouvoir ramener leurs courses chez eux. C'est un sujet que nous allons retravailler au niveau de l'association mais je sais que la mairie a mis une norme de 1 place de parking pour 100m² habitables ça veut dire que les autres sont des laissés pour compte. Un autre sujet c'est le timing, le programme: la 1^{ère} fois que PNE a été évoqué par la mairie de Paris, c'est en 2005. On est en 2013, les 1^{ers} sohos risquent d'être livrés en 2018, aucun appartement alors qu'il y a 3 millions de personnes qui attendent un logement. C'est très très long. Le logiciel français est lent. En Europe, les statistiques sur les constructions des programmes indiquent 4 ans en France et 2 ans en Allemagne. A Paris c'est 15 ans.

Un cheminot, veut que soit prise en compte la circulation de trains, de trams sur la petite ceinture avec un arrêt réimplanté à la porte porte de la Chapelle. C'est un potentiel colossal entre porte de St Ouen et le boulevard xx derrière l'hôpital. Ce serait un projet pour valoriser l'opération. D'autre part aujourd'hui il faut changer d'autobus quand vous venez de banlieue et que vous sortez de Paris donc il faudrait une continuité pour que ça ne se passe unique ment en pleine nuit. Sur le projet ferroviaire il faudrait envisager le prolongement du tramway de la porte de Paris jusqu'à la République et au-delà vers la gare de Lyon.

Daniel VAILLANT, Je me souviens de la concertation préalable pour la modification du PLU à Poissonniers, où était inscrite une réserve pour une passerelle entre Chapelle International et Poissonniers Championnet, mais une passerelle il n'a jamais été envisagé un pont avec des bus. Ça dépasse mes compétences et mes capacités de financer un tel projet. De mémoire, cette passerelle n'a jamais été décidée ou liée à l'aménagement de Chapelle International, il faut juste que Chapelle International soit compatible avec cette passerelle éventuelle. Je vous rappelle que sur Poissonniers, ça devait se caler sur un gymnase, qui est programmé, mais je ne crois pas qu'on puisse bousiller tout ce qu'on va faire à Poissonniers notamment le square qui conserve les arbres existants, pour faire circuler des bus transversalement à cet endroit. D'autant que le tramway va se poursuivre jusqu'à la porte d'Asnières, il y aura sans doute porte de Clignancourt, porte des Poissonniers des évolutions du boulevard Ney qui permettront un autre maillage en matière de transports. Je ne me sens pas habilité dans une réunion de concertation, comme modeste maire d'arrondissement à évoquer un tramway qui rentre dans Paris etc... C'est intéressant, mais il faudrait organiser une autre réunion thématique sur les transports à Paris et dans le nord est parisien.

Sur la gare de RER B, nous conseil d'arrondissement, en avons parlé à la RATP, à son Président quand il est venu visiter Château Rouge, mais il faut savoir que nous n'avons obtenu qu'une 2^{ème} sortie en terme d'améliorations. Nous continuerons pour le RER B, mais je ne serais pas honnête si je vous disais que tout cela est programmé.

Sur les parkings, ce n'est 900 logements qui nécessitent des parkings. Les étudiants ne sont pas concernés par la construction de parkings. Il y a des locataires, des copropriétaires qui ne veulent pas de places de parking, parce que l'utilisation de la voiture à Paris n'est pas dans une dynamique grandissante et il faut en être satisfait !!

Ces préoccupations, il faut y répondre y travailler, mais moi comme modeste maire d'arrondissement, ce qui m'intéresse c'est de savoir comment on avance sur Chapelle International et le plus rapidement possible.

Elisabeth Borne, Pour vous rassurer, dans les deux projets (122 Poissonniers et Chapelle International), les réservations sont faites pour qu'on puisse réaliser cette passerelle. Dans l'aménagement on ménage la possibilité de réaliser la passerelle. Sur la gare RER, la Région produit un document, « le Schéma directeur régional d'Ile de France » qui trace l'avenir de la Région pour les 20 prochaines années. On va ré insister à nouveau pour que dans la programmation globale soit bien prévu une desserte lourde à cet endroit-là .

Sur les temps de l'aménagement ce sont des temps de concertation qu'on ne peut pas négliger. Il est vrai que les dernières simplifications du Code de l'Urbanisme ont, de façon paradoxale, rallongé les délais d'un ou deux ans! Comme le gouvernement a lancé une réflexion sur les procédures, on espère bien pouvoir faire passer quelques messages pour simplifier tout cela. Dans l'état actuel des textes, on fait au plus vite à partir d'aujourd'hui pour arriver au permis de construire le plus vite possible .

Jean Michel Dupeyrat, sur la question des parkings, aujourd'hui, il est prévu 700 places pour les logements, les SOHO et les commerces, 180 places pour les bureaux et 60 places de stationnement sur la voirie. On en reparlera au prochain comité de suivi mais c'est plus que ce qui a été annoncé précédemment.

Djamel Klouche, et les statistiques sont qu'un parisien sur deux n'a pas de voiture. On retravaillera là-dessus au prochain comité de suivi. Les autres problèmes évoqués sur les déplacements, le franchissement du périphérique etc...font partie de la réflexion lancée par la Ville sur le périmètre élargi de Paris Nord Est, c'est un peu indépendant. Il ne faut pas oublier qu'en terme de RER, la grande nouveauté c'est aussi la station Rosa Parks, je sais qu'elle n'est pas du côté Amiraux Simplon mais pour les gens de la Chapelle, avec le tramway on arrive à Rosa Parks et au RER E et donc à St Lazare dans la foulée ...par la suite à la Défense. Ça va impliquer des améliorations importantes !

Daniel Vaillant, Je voudrais, pour conclure la réunion, je vois que la passerelle a toujours autant de succès, que Roxane Descorte porte toujours aussi vigoureusement cette passerelle dans sa tête, moi aussi, mais je suis réaliste. Contrairement à une affirmation qui était fausse tant du côté des Poissonniers que du côté Chapelle International on préserve cette possibilité de création de passerelle afin que demain, s'il y a le financement - c'est là le problème, c'est pas rien- on soit en capacité de la faire, Une autre question ?

Un habitant, Il y a en France trois cas en cours d'étude de franchissement par système à câble c'est-à-dire téléphérique ou télécabine, à Brest, Grenoble et Toulouse. Compte tenu de la configuration à l'endroit où elle est envisagée, avec des voies ferrées à plusieurs niveaux, le franchissement par câble serait intéressant. D'une part il serait confortable dans la mesure où cette traversée ferroviaire est particulièrement ventée, et d'autre part, j'ai lu dans des revues spécialisées dans le transport, que le coût de revient d'un système d'exploitation par câble est très inférieur à celui d'un métro.

Daniel Vaillant, Très bien on note cela. A Londres vient de se créer dans le cadre du Transport for London un truc à câble qui permet de franchir la Tamise du côté de Greenwich. Je ne vois pas pourquoi on n'explorerait pas cela à Paris, enfin ce serait cela ou la passerelle mais pas les deux. Voilà on verra. Merci à tous.