

Synthèse des observations et propositions recueillies dans le cadre
de la procédure de Participation du Public par Voie Electronique

~
concernant le projet « Ilot Fertile – Triangle Eole Evangile » à Paris 19^{eme}
qui s'est déroulée du 14 novembre au 14 décembre 2018

I. PREAMBULE

A. RAPPEL DU PROJET

Le projet de construction « Ilot Fertile » sur le terrain dit « triangle Eole Evangile » sis 192-198 rue d'Aubervilliers (19^{ème} arrondissement) a pour objet la création d'un quartier mixte prévoyant la construction de 4 bâtiments de 8 à 11 étages sur 1 niveau de sous-sol partiel à destination d'habitation (440 logements créés dont 330 logements sociaux), d'hôtel de tourisme et d'auberge de jeunesse, de résidence de jeunes travailleurs, de résidence pour étudiants, de bureaux, d'incubateur de start-ups, de commerces, de centre sportif et de plateforme logistique urbaine ; après démolition d'un immeuble existant.

B. CADRE REGLEMENTAIRE

- **Projet soumis à Participation du Public par Voie Electronique**

L'opération est réalisée via une procédure de demande de Permis de Construire. Cette dernière est soumise à évaluation environnementale après examen au cas par cas, dans le cadre des dispositions prévues par le code de l'environnement et aux termes de la décision de l'Autorité Environnementale en date du 10 janvier 2017.

Aux termes de l'article L.123-2 du Code de l'Environnement, le projet « îlot fertile » fait l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique. En application de l'article L123-19 du Code de l'Environnement, le projet « îlot fertile » a ainsi été mis en ligne en vue de la participation du public par voie électronique, du mercredi 14 novembre 2018 à 8h30 au vendredi 14 décembre 2018 à 17h00.

- **Réglementation applicable**

La procédure de participation du public par voie électronique est régie par les textes suivants :

- Ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement, prise en application du 3° du I de l'article 106 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;
- Ordonnance ratifiée par la loi n° 2018-148 du 2 mars 2018 qui modernise les modalités d'information et de participation du public aux décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement ;
- Décret n° 2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes.

- **Déroulement de la procédure de Participation du Public**

La participation du public s'est déroulée durant un mois, du mercredi 14 novembre 2018 à 8h30 au vendredi 14 décembre 2018 à 17h00. Le public en a été informé :

- sur le site internet de la ville,
- par un affichage à la mairie du 19^{ème} arrondissement (*cf Annexe 1*) à proximité du projet,
- par voie de publication locale,
- sur le bulletin municipal officiel de la Ville de Paris paru le 26 octobre 2018 (*cf extrait en Annexe 2*).

Le dossier soumis à participation du public était consultable sur le site dédié : <http://ilotfertile.participationpublique.net/> ; un registre dématérialisé était disponible sur le même site internet afin de recueillir les observations et propositions du public durant toute la durée de la consultation susmentionnée.

Le dossier était consultable sur support papier pendant toute la durée de la consultation à la Mairie du 19^{ème} arrondissement, 5-7 place Armand Carrel, 75019 PARIS, ouverte les lundis, mardis, mercredis et vendredis de 8h30 à 17h et les jeudis de 8h30 à 19h30.

Un poste informatique était également mis à disposition du public à la Mairie du 19^{ème} arrondissement afin de permettre un accès au dossier ainsi qu'au registre dématérialisé.

Des renseignements complémentaires pouvaient être obtenus, et des observations ou questions sur le projet pouvaient être adressées à la Mairie de Paris – Direction de l'Urbanisme – Service de l'Aménagement – 121 avenue de France – CS 51388 – 75639 PARIS CEDEX 13 ainsi qu'à l'adresse mail suivante : du-ppve-ilotfertile@paris.fr.

Une synthèse des observations du public et l'indication de la façon dont elles sont prises en compte a été rédigée et constitue l'objet du présent document.

Par suite, la Ville de Paris rendra publiques, par voie électronique, la synthèse des observations et les propositions du public avec indication de celles dont il a été tenu compte, durant une durée minimale de trois mois.

L'autorité compétente, à savoir la Maire de Paris, pourra statuer sur la demande de permis de construire au terme de la procédure de participation du public par voie électronique.

- **Contenu du dossier participation du public par voie électronique**

Le dossier de participation du public par voie électronique¹ comprend notamment :

¹ Voir Annexe 3 pour la nomenclature complète et le contenu exhaustif du dossier de consultation.

- La notice de participation du public par voie électronique ;
- Le dossier de demande de permis de construire ;
- L'avis des services consultés sur le permis de construire ;
- L'étude d'impact ;
- L'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact ;
- Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage sur les observations de l'Autorité Environnementale.

II. OBSERVATIONS & PROPOSITIONS RECUEILLIES

- Commentaire n°1 déposé le 19/11/18

Commentaire

Il est regrettable que ce projet fasse table rase du passé du quartier, alors même que très peu de vestige en reste dans l'Est parisien.

En effet, l'ancienne halle en brique de l'usine à gaz de la Villette située sur ce terrain, construite en 1920 comme en atteste le dossier qu'a eu à consulter la commission du vieux Paris, va être démolie, de même que le portail attenant qui constituait l'une des entrées principale de cette usine et qui a existé sur ce terrain depuis le milieu du XIXe siècle.

Les plans présentés semblent laisser penser que ce n'est pas tant la construction de "l'îlot fertile" que l'élargissement de la rue d'Aubervilliers qui vont conduire à la destruction de cette halle et de son portail. C'est d'ailleurs assez désolant de voir que, pendant que l'on piétonnise le centre-ville de Paris, on n'hésite pas à raser des bâtiments anciens dans les arrondissements périphériques et populaires.

La halle et le portail en question, sont d'un intérêt tout particulier lorsqu'on les conçoit à l'échelle du quartier Rosa-Parks, et dans le Nord-Est parisien. Ils font en effet parti des bâtiments les plus anciens. Ils pourraient servir de ciment à la vie de quartier et à son image.

Il me semble que ce bâtiment pourrait être maintenu dans le projet de l'îlot fertile et le portail y être intégré comme trace du passé. Au-delà même de cela, si cette intégration est impossible, sans remettre en cause le projet de l'îlot fertile, ou tout du moins son emprise sur le terrain délimité par ce projet, ce hangar et ce portail pourraient être déplacés sur l'îlot central qui sera au milieu de la rue d'Aubervilliers une fois élargie si leurs structures le permettent. La Halle pourra servir de lieu de rencontre pour les habitants, d'exposition, de théâtre, ou de lieu de sortie pour les noctambules parisiens comme c'est le cas actuellement avec l'Aérosol, rue de l'Évangile. Il pourrait ainsi contribuer à faire du quartier un pôle important de la nuit parisienne (l'Aérosol, la Station, la Gare Jazz, la Folie, le Glazart, le Péripate...)

- Commentaire n°2 déposé le 23/11/18

Commentaire

j'ai noté (pièce 1-2-22) que les commerces N1, S4 et S5 seront à usage de restaurants, cafés et bars. Ces commerces seront-ils autorisés à avoir des terrasses extérieures implantées sur le domaine public affecté à la circulation ? Dans l'affirmative, quelles seront les modalités d'exploitation de ces terrasses sachant qu'elles sont sources de nuisances sonores, nuisances qui seront amplifiées par les façades des immeubles qui formeront un espace clos propice aux phénomènes de réverbération acoustique ?

- Commentaire n°3 déposé le 23/11/18

Commentaire

(Pièce 2-4-1) Il est incompréhensible que le rapport historique ait été expurgé de ses annexes qui auraient permis de mieux comprendre l'environnement du site. Pour pallier cette censure, je vous communique un cliché du site dans les années 1930 lorsque l'usine à gaz de la Villette tournait à plein régime.

Au premier plan les gazomètres avec, à leurs bases, des jardins ouvriers identiques à ceux prévus au rez-de-jardin du projet.

Pièce jointe

triangle Evangile.pdf



- Commentaire n°4 déposé le 24/11/18

Commentaire

(Pièce 1-3-8) Le document n'indique pas l'emprise de la voie pompiers sur la surface rétrocedée à la ville de Paris. Cette pièce est peu compatible avec les pièces 1-2-19 / 1-2-20 / 1-2-21 et leur exubérance végétale dont la pérennité imposera la mise en place de clôtures pour résister aux déplacements anarchiques qui caractérisent tant l'espèce humaine qu'animale.

Cette profusion arbustive qui a pesé dans la sélection du projet risque bien de disparaître sous le piétinement des passants...

4

• Commentaire n°5 déposé le 24/11/18

Commentaire

(Pièce 2-3 page 27) Je note que les façades seront construites en pierres porteuses extraites de la carrière de Noyant (Aisne). Ces pierres pourraient être acheminées sur le site par voie ferroviaire puisqu'il est bordé au nord par le raccordement Eole/Evangile qui relie les réseaux ferrés nord et est. Les terres excavées pourraient également être évacuées par cette voie ferrée avec celles du chantier CDG Express qui traverse le site de Chapelle charbon et dont le démarrage est envisagé pour début 2019.

Selon une étude APUR de novembre 2015, le raccordement Chapelle/Evangile est peu sollicité et pourrait servir pour la desserte du chantier de l'îlot fertile.

Pièce jointe

APUR - Dossier de présentation - nov 2015.pdf



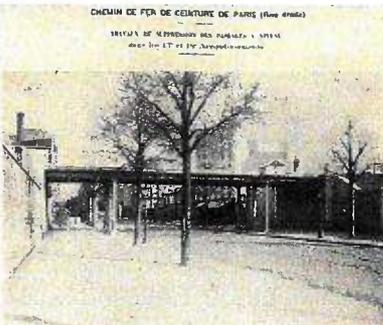
Source: Gallica, Institut National des Archives et de la Photographie

Station de l'Avenue de Saint-Ouen.
Vue du bâtiment des voyageurs, prise du côté La Chapelle, le 22 juillet 1889 - in: Syndicat du chemin de fer de ceinture de Paris. Suppression des passages à niveau dans les 17^e et 18^e arrondissements / Albert Brois, photographe



Source: Gallica, Institut National des Archives et de la Photographie

Viaduc de 82x90 d'ouverture sur l'avenue de Vincennes
in: Chemins de fer de ceinture de Paris. Suppression des passages à niveau; 1888-1889



Source: Gallica, Institut National des Archives et de la Photographie

Raccordement avec la gare des Batignolles (marchandises) passage inférieur sur l'avenue de Clichy.
in: Chemins de fer de ceinture de Paris. Suppression des passages à niveau; 1888-1889

En 1996, la navette effectuant le tronçon Pantin - Perreux est à son tour fermée.

Certaines sections de la Petite Ceinture accueillent encore du trafic aujourd'hui :

- le secteur Chapelle Évangile,
- la section empruntée par le RER C.

Outre la portion ouest utilisée pour la circulation des RER C, la section nord entre les faisceaux est et nord accueille aujourd'hui deux types de trafic :

- Le raccordement Marcadet qui relie la Petite Ceinture au faisceau de voies de la gare du Nord vers le sud (passage vers le sud sous les voies du faisceau nord pour ressortir dans le faisceau de voies Paris Nord, côté ouest). Il permet l'échange de matériels entre les faisceaux est et nord. Ce raccord est utilisé pour plusieurs types de services à raison d'environ 5 sillons par jour :
 - Le retournement de matériel de maintenance utilisé dans le secteur Chapelle: le triangle ferroviaire constitué entre le raccordement Évangile, le raccordement Marcadet et le faisceau Paris Nord permet le retournement de motrices unidirectionnelles en une heure, manœuvre qui prendrait une journée si elle devait se faire au triangle suivant situé plus au nord (Erment-Eaubonne) ;
 - Le remisage de rames vides du service banlieue et l'échange de motrices voyageurs entre les 2 faisceaux nord et est ;
 - L'échange de motrices fret entre les réseaux Est et Nord.
- Le raccordement Chapelle Évangile, qui relie le faisceau est et le faisceau nord vers le nord, et assure la desserte ferroviaire du port de Gennevilliers, avec différents services :
 - Sept sillons quotidiens pour des services fret à origine ou destination de Gennevilliers ou Saint-Ouen les Docks, depuis Valenton, Le Bourget, Noisy-Le-Sec mais aussi Gandrange (produits métallurgiques). Il y a également un train entre Beauvais et Valenton qui utilise ce raccordement
 - 5 sillons quotidiens pour des échanges d'engins moteurs entre les faisceaux ;

Le secteur Chapelle Évangile et le raccord Marcadet voient passer un trafic total de 19 sillons quotidiens, essentiellement de trois types : trains de fret, engins haut le pied (locomotives ou groupes d'automoteurs vides), rames voyageurs évoluant entre les différents sites de maintenance.

CS

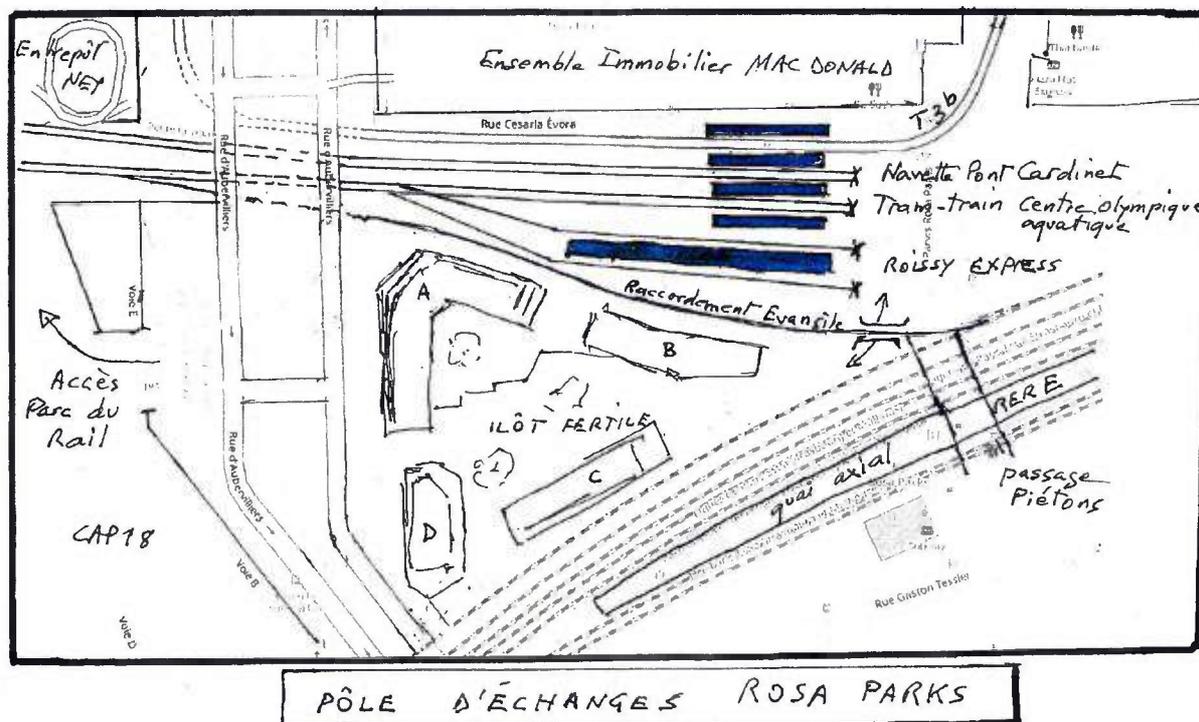
- [Commentaire n°6 déposé le 24/11/18](#)

Commentaire

Pour compléter mon observation n° 5, la friche ferroviaire qui borde au nord le raccordement ferré Chapelle/Evangile pourrait servir de site de stockage des pierres. Comme ni SNCF réseau, propriétaire, ni la ville de Paris, aménageuse de PNNE, n'ont le moindre projet de mutation de cette friche, j'avais proposé il y a plusieurs années d'y implanter le terminus parisien des navettes de CDG Express. Comme cette alternative ne présente, paraît-il, aucun intérêt, autant s'en servir comme dépôt de matériaux à transformer ultérieurement en jardin potager pour nourrir les résidents de l'îlot fertile.

Pièce jointe

Pôle d'échanges Rosa Parks.pdf



- [Commentaire n°7 déposé le 25/11/18](#)

Commentaire

Il me semble essentiel que l'îlot fertile fasse au maximum appel à la main d'oeuvre locale pour les prestations qui y seront développées.

6

- [Commentaire n°8 déposé le 26/11/18](#)

Commentaire

Un lecteur de mon observation n° 6 me signale que la friche qui sépare le T3b du triangle de l'Evangile est réservée pour aménager le terminus sud de l'extension du T8 et ne peut de ce fait accueillir le terminus des navettes CDG Express.

Le projet de prolonger le T8 jusqu'à la gare Rosa Parks est ancien. En janvier 2011 une association réunissant Plaine Commune, Saint-Denis et Paris a été créée pour sa promotion (délibération conseil de Paris 2011 DVD 50). Le STIF (IDF Mobilités) à deux reprises, en octobre 2013 et mars 2017, a voté des crédits pour étudier sa faisabilité et son intérêt socio-économique.

À ce jour, ni l'association, ni IDF Mobilités, n'ont rendu publics leurs travaux ce qui semble démontrer l'absence de nécessité d'un projet aujourd'hui remplacé par le bus 239 dont la fréquentation est faible.

Faire atterrir un tramway sur le parvis nord de la gare Rosa Parks après un plongeon de 7 mètres depuis la rue d'Aubervilliers n'a rien d'évident sauf à créer une nouvelle catégorie dans la variété des tramways franciliens, le tramway à crémaillère comme celui du Mont Blanc ou de Montenvers.

Cette utopie mérite d'être envoyée aux oubliettes pour permettre la mutation d'une friche qui dévalorise le projet îlot fertile.

Une autre utopie doit suivre le même sort, celle de prolonger le T8 sur la Petite Ceinture puisque depuis 2015 le parvis nord de la gare Rosa Parks a définitivement coupé en deux cette antiquaille ferroviaire.

- [Commentaire n°9 déposé le 26/11/18](#)

Commentaire

En complément de mon observation n° 8, je signale que la fréquentation de la gare Rosa Parks estimée à 50 000 voyageurs/jours à sa mise en service en décembre 2015 plafonne à 15 000 voyageurs jours (comptage OMNIL des 1er, 2 et 4 octobre 2016) et que cette gare ne sera jamais un pôle d'échanges majeur du nord-est parisien comme le souhaitais en 2014 l'adjointe au maire de Paris en charge de l'urbanisme (PJ). Sans doute serait-il opportun de ré-étalonner les pifomètres des décideurs...

Pièce jointe

Revue GPD.pdf



MATHIEU DELMESTRE

Pour la première adjointe au maire de Paris, chargée de l'urbanisme et de l'architecture, Paris Nord-Est est l'expression d'un renouveau parisien plus en lien avec ses voisins.

« Nous sommes ici au cœur de la métropole »

POURQUOI FALLAIT-IL RÉAMÉNERGER CE VASTE ESPACE ENTRE LA CHAPELLE ET LA VILLETTE ?

Paris Nord-Est est un secteur à grand potentiel, en lien avec les territoires en développement de Plaine Commune. Par ses dimensions et par sa situation, entre le canal de l'Ourcq et le faisceau ferroviaire de la gare du Nord, il est stratégique pour Paris et pour la métropole. Cet espace est marqué aujourd'hui par les infrastructures de transport (périphérique, boulevards des Maréchaux, réseaux ferrés, canaux...) et les activités logistiques. Sans tourner le dos à cette réalité, nous avons choisi d'y construire de nouveaux morceaux de ville, pleinement intégrés à la capitale et au Grand Paris. C'est pourquoi nous avons lancé sur Paris Nord-Est un Grand projet de renouvellement urbain (GPRU), qui répond à des objectifs urbains, sociaux et économiques, permet de développer une mixité des fonctions et associe les citoyens aux projets.

C'EST UN PROJET URBAIN ASSEZ COMPOSITE. Y A-T-IL UNE VISION D'ENSEMBLE ?

Paris Nord-Est est en effet concerné par plusieurs projets, dont les calendriers diffèrent du fait des contraintes et des opportunités d'aménagement : le quartier Claude Bernard, en voie d'achèvement, la reconversion de l'entrepôt Macdonald, en cours de chantier, Chapelle International, Gare des Mines, porte de la Villette, Chapelle Charbon...

Le Conseil de Paris a fixé des objectifs communs à l'ensemble des projets qui le composent : la mixité sociale et fonctionnelle, la création de logements, l'amélioration de la qualité de vie, qui passe par la création d'espaces publics et d'espaces verts, ainsi

que le désenclavement avec le développement des transports en commun, l'émergence de pôles d'activité et la création d'emplois sur des créneaux diversifiés. À partir de ces objectifs, des choix forts ont été réalisés, qui fondent l'unité de Paris Nord-Est : le travail autour des infrastructures, l'articulation des projets autour de parcours est-ouest et de nouvelles liaisons nord-sud, la préservation du patrimoine industriel... Et nous avons fixé aux différents projets d'aménagement des orientations particulièrement ambitieuses. Cela se traduit dans nos exigences environnementales, comme en témoignent déjà les immeubles de logements et de bureaux inaugurés dans le quartier Claude Bernard : activités à proximité des logements, énergies renouvelables, utilisation du canal, performance énergétique des bâtiments, qualité de l'air, traitement du bruit...

LA DIMENSION INTERCOMMUNALE EST-ELLE ICI PLUS IMPORTANTE QU'AILLEURS ?

Nous sommes ici au cœur de la métropole. La colonne vertébrale de Paris Nord-Est réside effectivement dans les liaisons avec les communes riveraines, mais aussi avec les quartiers proches, comme la résidence Michelet. La dimension métropolitaine de ce territoire met au cœur des projets la question des continuités, notamment les continuités écologiques et celles de circulation douce, pour les piétons et les cyclistes. Et nous avons même entrepris la création d'un véritable quartier intercommunal entre Paris, Saint-Denis et Aubervilliers. La question du franchissement du boulevard périphérique est bien entendu ici au cœur de nos réflexions.

Il faut lire ce territoire de manière large, en regardant l'ensemble d'une séquence urbaine entre les gares parisiennes de l'Est et du Nord et les pôles en développement de la Seine-Saint-Denis. Nous partageons avec nos voisins une vision du grand paysage, des repères qui le structurent et des trames qui le traversent, et l'échelle de réflexion de ce territoire est d'ailleurs encore appelée à s'étendre. La forêt linéaire, l'aménagement des berges du canal Saint-Denis ou encore la construction de passerelles reliant le quartier du Millénaire situent Paris Nord-Est dans un ensemble plus large qui lui donne du sens et le connecte à la métropole.

COMMENT VOYEZ-VOUS À TERME CE TERRITOIRE ?

Nous sommes ici dans un secteur où les transports en commun structurants vont connaître un fort développement dans les années à venir. Les mutations urbaines en cours vont faire apparaître progressivement des centralités, en particulier autour de la future gare du RER E Rosa-Parks, connectée au tramway T3 – dont le prolongement jusqu'à la porte de la Chapelle sera terminé en décembre –, puis à terme au tramway T8.

Ce territoire sera marqué également par des projets universitaires, notamment le campus Condorcet, et par l'implantation d'activités économiques et commerciales, et donc par l'arrivée de nouveaux emplois. Les futurs quartiers de Paris Nord-Est, bien desservis, comportant une certaine densité et proposant aux nouveaux habitants une formidable qualité de vie, contribueront à rééquilibrer la métropole.

Revue: Grand Paris Développement
Supplément Paris Nord Est

- [Commentaire n°10 déposé le 30/11/2018](#)

Commentaire

Pièce 1-2-8 : Le document ne précise pas quelle est la continuité de l'ouvrage d'assainissement situé sous le parvis nord de la gare Rosa Parks. Dans quel collecteur EUVP se déverse-t-il ? A quelques mètres de la galerie sous le parvis nord de la gare a été construit un vaste réservoir souterrain dont la fonction n'a jamais été précisée. Ce réservoir pourrait-il collecter les eaux pluviales de l'îlot fertile afin qu'elles soient remployées à l'arrosage des plantations prévues en rez-de-chaussée et en rez-de-jardin ?

- [Commentaire n°11 déposé le 01/12/18](#)

Commentaire

Un lecteur de mon observation n° 6 trouve originale l'idée d'implanter le terminus des navettes CDG Express sur la friche ferroviaire de l'ancienne Petite Ceinture et propose d'y reconstruire la gare du Champ-de-Mars pour abriter les navettes. Une étude de faisabilité mériterait d'être initiée dans le cadre d'un atelier participatif comme il en existe pour les autres friches ferroviaires de PNNE (cour Hébert, gare des Mines, gare Chapelle charbon). Sur le sujet je joins à la présente note un article paru dans Le Parisien du 11/11/2014 pour mieux connaître le destin tragique de la gare du Champ-de-Mars dont SNCF Réseau souhaite se débarrasser.

Pièce jointe

Gare Champs de Mars.pdf

VIII

TRANSPORTS

Le Parisien
Mardi 11 novembre 2014

■ L'INFO DU JOUR

La gare de la tour Eiffel prête pour un nouveau départ

ROULLÉE, INCENDIÉE, TACUÉE. La gare Lisch se délabre, seule, au fond de son impasse à Asnières (Hauts-de-Seine). Cette autre Dame de fer, qui fut la voisine de la tour Eiffel sur le Champ-de-Mars en 1889, se préparerait-elle encore à changer d'adresse ?

Pour sauver cette auguste gare, les Amis du château et du Vieil-Asnières et l'association le Chemin de fer des Chantieraines ont pour projet de la démanteler jusqu'au pare des Chantieraines, vaste espace départemental situé à Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne (92). • Nous sommes convaincus, comme la Direction régionale des affaires culturelles et la municipalité, que la gare ne peut pas rester sur place, estime Jean-Pierre Allouard Carry, vice-président des Amis du château et du Vieil-Asnières. L'accès est mauvais, le terrain intéresse toujours Réseau ferré de France (RFF), qui en est propriétaire et qui a construit cet étonnant bâtiment autour empêchant sa réhabilitation in situ. »

Un projet encore à l'étude

Le projet serait donc de déplacer la gare de quelques kilomètres. • Nous exploitons le petit train touristique des Chantieraines sur 5 km, note Didier Meurillon, président de l'association le Chemin de fer des Chantieraines. Une gare, des trains et des rails, ça va plutôt bien ensemble... Notre objectif, c'est d'abord d'aider à sauver cette gare de la ruine. Si, en plus, on peut y faire un petit musée du chemin de fer, c'est la cerise sur le gâteau. Nous avons actuellement deux dépôts pour entretenir et stocker nos rames et nos locomotives. Mais ils ne sont pas visitables. »

Les deux associations estiment à 6 M€ le coût du démontage, de la restauration et du remontage de la gare Lisch. • De toute façon, on devra la démonter pour faire sabler les parties métalliques, alors autant en profiter pour la déplacer... analyse Jean-Pierre Allouard Carry. Elle pourrait devenir un lieu culturel et accueillir de l'événementiel. »

Dessinée par Juske Lisch, l'architecte des gares de Javel, des Invalides et de Saint-Lazare à Paris, ce lieu a servi de débarcadère sur le Champ-de-Mars pour les millions de visiteurs de l'Exposition universelle de 1878, puis celle de 1889. Détruite par Orsay, elle avait été déplacée à Asnières en 1897. Convertie en gare électrique de 1924 à 1936, elle a été utilisée comme hangar par la Société nationale des chemins de fer. Avant de sombrer trente ans dans l'oubli.

Du côté du conseil général des Hauts-de-Seine, on ne se prononce pas encore. • Le département doit encore vérifier la faisabilité technique, juridique, commerciale et bien sûr financière du projet. »

ADELINE DARBOVAL



Asnières (Hauts-de-Seine). D'abord installée au pied de la tour Eiffel à la fin du XIX^e siècle, la gare Lisch a été déplacée peu après dans les Hauts-de-Seine. Utilisée comme hangar par la Société nationale des chemins de fer, elle est peu à peu tombée dans l'oubli.

- [Commentaire n°12 déposé le 01/12/18](#)

Commentaire

Rectificatif à mon observation n° 11 : En PJ communiqué de presse de la SNCF à propos de la gare du Champs-de-Mars

Pièce jointe

CP-gare-de-Lisch-V-def-Asnieres-Paris-expo-universelle.pdf

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

COMMUNIQUÉ N°13 – SAINT DENIS, LE 07 MAI 2015

SNCF S'ENGAGE A SAUVER LA GARE HISTORIQUE DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE PARIS DE 1878





© Tous droits réservés

La gare Lisch à la fin du XIXe siècle



© AREP - SNCF

La gare Lisch aujourd'hui

L'embarcadère du Champ de Mars, ou « Gare Lisch » du nom de son architecte Juste Lisch, est édifié le long de la Seine, à l'angle de l'Avenue de Suffren et du Quai Branly, en 1878.

Gare terminus de la ligne de chemin de fer reliant la petite ceinture, elle dessert l'Exposition Universelle de 1878 puis sert de nouveau pour l'Exposition Universelle de 1889, où elle voit naître la Tour Eiffel, désormais sa voisine.

Dans les préparatifs de l'Exposition Universelle de 1900, l'embarcadère disparaît du Champ-de-Mars à cause du prolongement de la ligne de chemin de fer jusqu'à l'esplanade des Invalides.

Conçue en structure démontable, la gare est remontée en 1897 à Asnières-sur-Seine où elle sert d'atelier. Lors de ce déménagement, elle perd ses marquises ainsi que le campanile qui surmontait l'un des pignons de la nef.

En 1924, l'ancien embarcadère reprend du service en qualité de « Gare Electrique », terminus des trains omnibus Paris-Bois-Colombes. En 1936, la construction d'une gare plus moderne à Bois-Colombes coupe définitivement la gare Lisch du réseau ferroviaire. Elle devient alors un dépôt, et s'achemine lentement sur le déclin.

CONTACT PRESSE
01 85 07 89 89

PAGE 1/2

4

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



SNCF S'ENGAGE AUJOURD'HUI DANS UN PROJET DE RESTAURATION DE CE BATIMENT REMARQUABLE

Les élus locaux de la commune d'Asnières-sur-Seine et des associations de défense du patrimoine ont porté la nécessité de protéger cette gare, témoin du patrimoine ferroviaire de la fin du 19ème siècle. Grâce notamment à l'action d'Asniérois entre 1983 et 1985, elle a été inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques en 1985.

Reconnaissante du travail accompli par les acteurs qui se sont mobilisés pour sauver la gare, SNCF a lancé des études qui devront permettre le démontage et la restauration complète de la gare Lisch, en tenant compte des contraintes liées à la protection de son architecture remarquable.

L'emplacement actuel de la gare à Asnières-sur-Seine, dans une enclave, ne permet ni sa restauration dans son acception historique, ni sa pleine revalorisation. Pour un projet respectueux de cette histoire, les études engagées prendront donc en compte de nouvelles implantations. Plusieurs projets sont actuellement à l'étude.

Les études devront également permettre d'identifier les meilleurs experts en rénovation d'ouvrage d'art de cette époque (Tour Eiffel, Grand Palais) ainsi que les savoir-faire liés à l'architecture unique de ce bâtiment (structure métallique démontable, verrière, ornements en faïence, briques colorées, tuiles plates vernissées).

L'emplacement de la gare laissé vacant devrait faire l'objet d'une reconversion permettant la réalisation d'un projet de renouvellement urbain, en étroite collaboration avec les élus municipaux.

CONTACTS PRESSE
01 85 07 89 89

PAGE 2/2

- [Commentaire n°13 déposé le 01/12/18](#)

Commentaire

Pièce 1-3-8 plan des emprises rétrocédées à la ville de Paris

Ce plan ne donne aucune précision sur la liaison Est de la voirie publique avec le parvis Nord de la gare Rosa Parks qui demeurent séparés par l'emprise foncière de l'ancien remblai du raccordement ferré Chapelle/Evangile. Cette emprise a-t-elle été vendue par SNCF Réseau à la ville de Paris ? Concernant le parvis nord de Rosa Parks, est-il toujours propriété de SNCF Réseau ? A-t-il été déclassé du domaine public ferroviaire ? Le dossier est muet sur ces sujets.

- [Commentaire n°14 déposé le 01/12/18](#)

Commentaire

En complément de mon observations n° 13, je vous communique la convention relative à la construction de l'estacade qui ouvre la pointe est du triangle de l'Evangile sur le parvis nord de la gare Rosa Parks. Ce document ne comporte aucune précision sur l'emprise de l'ancien talus ferroviaire.

Pour que cette emprise soit ouverte au public, il faut envisager soit la cession du sol à la ville de Paris, soit la création d'une servitude de passage dont la contrepartie financière reste à définir entre la ville de Paris et SNCF Réseau. PJ.

Pièce jointe

DVD 2013 093 - 2013 07 - convention.pdf

CB

Convention

Relative au financement
des études avant-projet et projet pour la
création de l'estacade sous la voie de
raccordement fret entre la petite ceinture et le
faisceau Est - Parvis nord de la gare Rosa
Parks - Paris 19^{ème}

Conditions particulières

SPIRE n°	ARCOLE n°	SIGBC n°
----------	-----------	----------

ENTRE LES SOUSSIGNES,

La **Ville de Paris**, agissant en vertu d'une délibération du Conseil de Paris en date du2013,
représenté par Monsieur Laurent MENARD, Directeur de la Voirie et des Déplacements.

Ci-après désignée « la Ville de Paris »

Et,

Réseau ferré de France, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au
registre du commerce et des sociétés de Paris sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 92 Avenue de
France, 75013 Paris, représenté par François-Régis ORIZET, Directeur Régional Ile-de-France dument
habilité aux fins des présentes,

Ci-après désigné « RFF »

RFF et la Ville de Paris étant désignés collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

W

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET.....	5
ARTICLE 2. MAÎTRISE D'OUVRAGE.....	5
ARTICLE 3. DESCRIPTION DES TRAVAUX À RÉALISER.....	6
ARTICLE 4. DURÉE DE L'OPÉRATION	6
ARTICLE 5. SUIVI DES ETUDES	6
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION	7
6.1 Assiette de financement	7
6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence.....	7
6.1.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation.....	7
6.2 Plan de financement	7
ARTICLE 7. APPELS DE FONDS	8
7.1 Modalités de versement des fonds.....	8
7.2 Domiciliation.....	8
ARTICLE 8. OPÉRATIONS DOMANIALES.....	9
ARTICLE 9. GESTION ULTÉRIEURE DES OUVRAGES.....	9
9.1 Principes généraux	9
9.2 Pont-rail.....	9
ARTICLE 10. NOTIFICATIONS - CONTACTS.....	11
ANNEXES	

CP

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes conditions particulières ont pour objet de définir :

- la consistance des opérations à réaliser,
- les modalités d'exécution et de suivi des études d'avant-projet et de projet,
- l'assiette de financement et le plan de financement,
- les modalités de versement des fonds,
- les règles applicables aux opérations domaniales,
- les règles applicables à la gestion ultérieure de l'ouvrage réalisé.

Elles complètent les conditions générales, jointes en annexe 1, qui s'appliquent au financement des études et travaux réalisés par RFF dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire ou d'un projet qui nécessite la création ou la suppression d'une infrastructure ferroviaire ou routière.

Étant entendu que l'exécution et le financement des travaux correspondants prévus à partir de septembre 2016 feront l'objet d'une convention ultérieure entre RFF et la Ville de Paris.

ARTICLE 2. MAÎTRISE D'OUVRAGE

RFF, propriétaire des infrastructures ferroviaires assure la maîtrise d'ouvrage de la construction de l'estacade soutenant la voie fret, de la construction de la paroi moulée soutenant le faisceau Est et de l'ensemble des travaux ferroviaires connexes comme précisé à l'annexe 2.

La Ville de Paris est maître d'ouvrage des travaux d'aménagement de la voirie, hors domaine ferroviaire, comme précisé à l'annexe 2.

Afin de conserver une cohérence globale, la Ville de Paris, aménageur du Triangle EVANGILE, conduira en tant que de besoin les procédures administratives correspondantes.

5

ILA ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

Par délibération DVD 2007 – 0224 A en date des 17 et 18 décembre 2007, le Conseil de Paris a approuvé les principes d'aménagement des espaces publics du secteur MACDONALD EVANGILE à Paris 19^{ème}.

Par délibération DU 2008 – 105 en date des 24 et 25 novembre 2008, le Conseil de Paris a approuvé la déclaration du projet des travaux d'investissement routiers correspondants :

- L'élargissement de la rue d'Aubervilliers et son réaménagement en un cours planté et paysager, avec au sud l'élargissement du pont rail sur le faisceau Est.

- L'aménagement d'un nouvel espace public entre l'entrepôt Macdonald et les voies ferrées, accueillant le tramway T3 à l'ouest et un espace vert à l'est, provisoirement dénommée « promenade sud ».

- La création sur les terrains du Triangle EVANGILE d'une nouvelle voie reliant le cours d'Aubervilliers à la promenade sud.

L'établissement de la continuité urbaine entre la promenade sud avec la station tramway d'une part et le triangle EVANGILE d'autre part suppose le franchissement des infrastructures ferroviaires :

- La traversée à niveau de la petite ceinture actée en 2010 entre la Ville et RFF,

- Le passage sous la voie fret, qui se trouve en remblai à environ 3 m au-dessus des terrains existants.

Les études réalisées par RFF en 2012, à la demande de la Ville ont démontré la faisabilité d'un passage par la création d'une estacade supportant la voie fret.

Cet ouvrage offrirait les fonctionnalités suivantes :

- Ouverture d'environ 26 m, avec un appui intermédiaire,

- Hauteur libre minimum de 4 m, autorisant le passage des véhicules de secours.

La variante d'une estacade courte en métal, avec des parois moulées pour les soutènements du faisceau Est a été retenue par la Ville de Paris, comme étant l'option la plus intéressante sur un plan urbain, architectural et économique.

Les travaux de l'estacade, nécessitent des emprises de chantiers sur les terrains du triangle Evangile. Ces travaux doivent s'inscrire idéalement :

- Dans le prolongement des travaux de l'élargissement du pont-rail qui doivent s'achever fin 2016,

- Préalablement à l'aménagement urbain du triangle Evangile si la Ville en décide.

Compte tenu des délais d'études et de travaux nécessaires, estimés à 4 ans pour l'ensemble, il est nécessaire d'engager dès à présent les études d'avant-projet et de projet de l'estacade et des parois moulées.

ce

5.3. – Consultation sur les dossiers d'avant-projet et projet

RFF adressera à la Ville de Paris le dossier d'avant-projet et le dossier de projet. La Ville de Paris donnera son avis sur les dossiers communiqués dans un délai de 2 mois après la remise du document.

Ces dossiers devront notamment comporter la mise à jour de l'estimation financière totale de l'ensemble de l'opération.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

Le coût de l'opération (études et réalisation) sous maîtrise d'ouvrage RFF est évalué, au stade des études de faisabilité, à 10,6 M€ HT aux conditions économiques de janvier 2012.

Le coût des études AVP et PRO objet de la présente convention est évalué à **891 094 € HT** (424 162 € pour l'AVP et 466 932 € pour le PRO) aux conditions économiques janvier 2012.

Le coût de l'entretien ultérieur des aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage RFF est couvert par un versement libératoire de 8% du montant des dépenses réelles de l'opération.

Le détail estimatif est joint en annexe 3.

6.1.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement est évalué à **965 000 € HT courants**, pour la réalisation des études AVP (450 000 € HT) et PRO (515 000 € HT), dont une somme forfaitaire correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de RFF arrêtée au montant de **29 000 € HT**.

6.2 Plan de financement

La Ville de Paris s'engage à rembourser à RFF toutes les dépenses que les études décrites à l'3 et précisés à l'annexe 2 de la présente convention entraîneraient pour RFF, y compris les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES TRAVAUX À RÉALISER

L'opération sous maîtrise d'ouvrage de RFF dont les études font l'objet de la présente convention, consiste en :

- la construction d'une estacade soutenant la voie fret entre la petite ceinture et le faisceau Est ;
- la construction de la paroi moulée pour conforter le mur soutenant le faisceau Est (voie L) ;
- la réalisation des travaux ferroviaires connexes.

La description des travaux à réaliser ainsi que les caractéristiques générales de ce projet sont précisées à l'annexe 2.

ARTICLE 4. DURÉE DE L'OPÉRATION

Le calendrier prévisionnel de réalisation des études est le suivant :

Le délai global des études à réaliser par RFF est de 24 mois. Ce délai comprend 8 mois d'études AVP et 8 mois d'études PRO. Le délai de validation pour chacune des 2 phases est de 4 mois (ce délai comprend la validation de RFF et celle de la Ville de Paris).

Les études à réaliser par RFF devront débuter au plus tard 1 mois à compter de la notification de la présente convention.

ARTICLE 5. SUIVI DES ETUDES

5.1. - Démarrage des études

Une réunion de cadrage technique, menée sur la base de l'étude de faisabilité de 2012 sera organisée conjointement entre RFF et la Ville de Paris, représentés le cas échéant par leurs maîtres d'œuvre respectifs, avant le démarrage des études de la phase avant-projet.

Cette réunion aura pour objectif de fixer les données d'entrée des études AVP.

5.2. - Traitement architectural de l'ouvrage

S'agissant de l'estacade, la Ville de Paris a retenu un ouvrage métallique (tablier et pile). RFF fera définir, dès le début de l'AVP, par un architecte qu'il aura missionné à cet effet, le parti de traitement architectural des ouvrages.

Les coûts correspondants, compris frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage, seront inclus dans l'estimation provisoire à l'article 6 de la présente convention et seront pris en charge par la Ville de Paris.

6

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités de versement des fonds

RFF procède aux appels de fonds auprès de la Ville de Paris comme suit :

- o à la signature de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 20% du besoin de financement, soit à la somme de 193 000 €,
- o après le démarrage des études et dès que l'avance provisionnelle de 20 % aura été consommée, des acomptes effectués au moins tous les trimestres en fonction de l'avancement des études. Ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études par le besoin de financement visé à l'article 6.1.2. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études visé par le Directeur d'opération de RFF.

Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95 % du besoin de financement visé à l'article 6.1.2.

- o après achèvement de l'intégralité des études, RFF présente le relevé des dépenses réellement engagées incluant notamment les prestations de maîtrises d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

RFF procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

7.2 Domiciliation

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures		
		Nom du service	N° téléphone	Adresse électronique
Ville de Paris	Direction de la Voirie et des Déplacements 295 avenue Daumesnil 75012 Paris	Service des Aménagements et des Grands projets Agence de conduite d'opérations – Division d'opérations d'urbanisme	Tél. : 01.49.28.39.70. Fax. : 01.43.07.85.70.	Mireille.barge@paris.fr
RFF	Pôle finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Direction finance et trésorerie – unité crédit management	01 53 94 32 83	*

* L'adresse électronique du gestionnaire financier en charge de la facturation sera transmise par RFF aux co-financiers lors du premier appel de fonds.

ARTICLE 8. OPÉRATIONS DOMANIALES

La Ville de Paris procédera à :

- L'établissement, à ses frais, des plans parcellaires et document d'arpentage nécessaires à l'acquisition des emprises utiles à la réalisation de ce projet.
- Aux acquisitions de terrains nécessaires à la réalisation de l'intégralité des travaux relevant de la présente convention.

Ces terrains sont ensuite remis à titre gratuit à RFF pour être incorporés au domaine public ferroviaire. Les dépenses correspondantes ainsi que les frais accessoires sont à la charge de la Ville de Paris.

La cession de terrain ou de volume éventuellement nécessaire s'effectue conformément aux règles en vigueur et en particulier à l'article 55 du décret N° 97-444 du 5 Mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau Ferré de France.

Cette cession fera l'objet d'une promesse de vente avant le démarrage des travaux et d'un acte de vente à l'achèvement des travaux, en fonction des biens réellement utilisés. Les frais correspondants à cette cession seront pris en charge par la Ville de Paris.

En outre la Ville de Paris se charge de recueillir l'accord préalable du ou des propriétaires des terrains provisoirement nécessaires à l'exécution des travaux.

ARTICLE 9. GESTION ULTÉRIEURE DES OUVRAGES

9.1 Principes généraux

Le terme " gestion " recouvre ici l'ensemble des obligations ci-après :

- ⊕ surveillance,
- ⊕ entretien courant,
- ⊕ entretien spécialisé,
- ⊕ toutes grosses réparations,
- ⊕ toutes modifications (à l'exception de celles qui sont demandées par un tiers).

Quel que soit le cas, le renouvellement de l'ouvrage à fin de vie reste à la charge du propriétaire de l'ouvrage.

9.2 Pont-rail

RFF propriétaire du pont-rail est responsable de la conduite des missions suivantes, le cas échéant par le biais d'un gestionnaire d'infrastructure délégué :

- ⊕ Il assure dans sa totalité la gestion du pont-rail et la réalisation des visites nécessaires au bon entretien du pont-rail,
- ⊕ Il informe le gestionnaire du domaine public concerné routier un an à l'avance du programme prévisionnel de maintenance,
- ⊕ Il avisera le gestionnaire du domaine public concerné routier de toute intervention nécessitant l'accès au domaine public routier avec un préavis de six mois (sauf cas d'urgence).

Page 9 / 19

ARTICLE 10. NOTIFICATIONS - CONTACTS

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple ou par fax ou courrier électronique à :

Pour RFF

Nom : Tung NGUYEN
Adresse : 174 avenue de France, 75013 PARIS
Tél : 01 53 94 38 86
Fax : 01 53 98 38 30
E-mail : dinh tung.nguyen@rff.fr

Pour la Ville de Paris

Nom : Mireille BARGE
Adresse : 295 avenue Daumesnil, 75012 PARIS
Tél : 01 49 28 39 70
Fax : 01 43 07 85 46
E-mail :

Fait en deux exemplaires originaux

A Paris, le
Pour Réseau Ferré de France
Le Directeur Régional Ile-de-France

A Paris, le
Pour le Maire de Paris
et par délégation
Le Directeur de la Voirie et des Déplacements

François-Régis ORIZET

Laurent MENARD

Lorsque le pont-rail est réalisé dans le cadre d'une opération répondant à la demande du Financier, RFF perçoit une soulte, RFF assurera à ce titre la surveillance et l'entretien courant des éléments suivants, couverts par la soulte :

- des fondations
- des appuis, piles, culées, appareils d'appui
- des soutènements (uniquement s'ils sont solidaires et encastrés aux culées)
- de la chape d'étanchéité
- des dispositifs de retenue
- des joints de dilatation
- de la voie ferrée portée par le nouvel ouvrage
- des équipements ferroviaires (câbles de signalisation et de télécommunication)
- du tablier.

Est à la charge du gestionnaire de voirie :

- la structure de la chaussée
- les trottoirs
- la signalisation routière
- l'éclairage public et de mise en valeur de l'ouvrage
- les réseaux divers
- les équipements liés à la sécurité routière
- l'assainissement.

L'entretien et la surveillance des réseaux occupant le domaine public sont à la charge des propriétaires des dits réseaux.

ANNEXES

- Annexe 1** **Conditions générales**
- Annexe 2** **Description des travaux à réaliser et Caractéristiques générales du projet**
- Annexe 3** **Détail estimatif de l'opération aux conditions économiques de référence janvier 2012**
- Annexe 4** **Echéancier des versements**

u

ANNEXE 2 - Description des travaux à réaliser et Caractéristiques générales du projet

Travaux de voirie (sous maîtrise d'ouvrage Ville de Paris)

Les travaux de voirie qui seront réalisés à terme, une fois l'estacade réalisée, comprennent :

- Terrassement, revêtements, purges du sous-sol,
- Éclairage et le cas échéant mise en valeur de l'estacade,
- Signalisation verticale, horizontale.

L'espace public sera à usage de circulations douces. Il admettra la circulation des véhicules d'entretien et de sécurité.

Un égout d'environ 200 ml sera réalisé en tréfonds de la voirie, pour desservir le triangle EVANGILE. Il se raccordera à l'égout de la promenade sud.

Des réseaux concessionnaires sont susceptibles d'être implantés sous voirie pour la desserte des programmes du triangle.

La hauteur libre minimale sous l'estacade est fixée à 4 m. Le nivellement de la voirie future sera précisé en début d'AVP. Il devra garantir l'accessibilité PMR depuis l'esplanade nord de la gare Rosa Parks.

Incidence sur les déplacements et la circulation routière

La réalisation de l'estacade nécessite des emprises de chantier :

- Côté Nord : sur ou au voisinage de la promenade sud, ouverte à la circulation publique.
- Côté sud : sur les terrains du triangle (hors voirie).

La Ville de Paris prendra les mesures nécessaires en ce qui concerne l'exploitation de la circulation, pour l'exécution des travaux, en accord avec la Préfecture de Police.

Afin de mener à bien la réalisation des études de l'estacade et de la paroi moulée, la Ville de Paris s'engage à fournir à RFF, ou son représentant, les éléments suivants :

- Le levé topographique de la zone concernée par l'opération.
- Les résultats des sondages géotechniques éventuellement disponibles.
- Les résultats des études de pollution réalisées aux abords du futur ouvrage
- Le tracé en plan des voiries futures au droit et aux abords de l'ouvrage.
- Les nivellements de principe aux abords et sous l'ouvrage avec la représentation des réseaux principaux.
- Les gabarits à respecter.
- Les contraintes d'accès au chantier éventuelles.
- Les contraintes architecturales éventuelles.

Travaux ferroviaires (réalisés sous maîtrise d'ouvrage RFF)

1. – Caractéristiques générales de l'estacade

La variante retenue est celle d'une estacade courte à 2 travées.

Cet ouvrage se compose :

- d'un tablier métallique de type RaPUM d'une largeur totale égale à 3,65 m
- qui comporte deux travées d'une longueur de 12,50 m et de 13,44 m

L'ouvrage est soutenu par un appui intermédiaire (Pile 1) et est encadré de 2 culées (CO et C2).
Il permet une hauteur libre de minimum 4 mètres afin d'autoriser le passage des véhicules de secours.

2. – Caractéristiques générales de la paroi moulée

La paroi moulée est réalisée le long de la voie L à 1,00 m environ devant le mur en maçonnerie existant.
La longueur de la paroi moulée est d'environ 54 m et son épaisseur est égale à 80cm.

L'implantation et la conception de la paroi moulée devra préserver la possibilité d'implanter les réseaux sous les voiries contiguës.

3. – Travaux ferroviaires connexes

- Travaux de traction électrique
- Travaux de détournement des câbles de télécommunication

4. – Incidence sur l'exploitation ferroviaire

La réalisation de l'estacade nécessite une interception de la voie de raccordement FRET d'une durée d'environ 18 mois entraînant la dépose complète de la voie.

Par ailleurs 16 week-ends d'interception de la voie L de 54 heures seront nécessaires pour réaliser la paroi moulée.

Afin de ne pas compromettre la stabilité de l'ouvrage et des installations existantes, des mesures de ralentissements complémentaires pourront être mises en place afin de procéder à la réparation des désordres et mouvements divers qui pourraient survenir au droit de l'emprise des travaux au moment de la réalisation. La Ville de Paris en serait immédiatement informée.

5. – Épreuves préalables à la mise en service

Avant la mise en service de l'estacade, les épreuves permettant de mettre en évidence la conformité aux règles applicables non seulement vis-à-vis de la circulation ferroviaire mais aussi compte tenu de l'existence de la voie routière sous l'ouvrage, seront effectuées par le maître d'ouvrage.

Les frais correspondant aux épreuves préalables à la mise en service sont incorporés au coût de l'opération.

Les prestations et les travaux sous maîtrise d'ouvrage de RFF comprennent ainsi :

- Les reconnaissances de sols.
- Les études d'avant-projet et de projet.

- La réalisation des ouvrages y compris l'exécution des terrassements (déblais, remblais) strictement nécessaires à sa construction et à la réalisation des accès au chantier sur les emprises routières.
- La réalisation des travaux ferroviaires connexes nécessaires.
- La mise en œuvre de toutes les installations provisoires nécessaires à l'exploitation ferroviaire en cours de chantier (blindages, tabliers et palées provisoires, supports de rails, etc...) avec pose et dépose.
- Les missions de sécurité et de surveillance vis à vis des circulations et des installations ferroviaires.
- Les épreuves de l'ouvrage avant la mise en service de l'ouvrage.

ANNEXE 3 : Détail estimatif de l'opération (à titre indicatif)

**OPERATION
CREATION DE L'ESTACADE SOUS LA VOIE DE RACCORDEMENT FRET
ENTRE LA PETITE CEINTURE ET LE FAISCEAU EST (PARIS 19ème)**

		Euros CE janv 2012	Euros CE janv 2013
Phase Présente convention Avant-projet	Sondages et assimilés	98 742	100 717
	Maîtrise d'œuvre	206 960	211 100
	Autres frais de maîtrise d'ouvrage (CT, CSPS,...)	31 734	32 369
	Mandat de maîtrise d'ouvrage	70 888	72 306
	Maîtrise d'ouvrage RFF	15 837	16 154
	Sous-total Avant-projet	424 162	432 645
Phase Présente convention Projet	Maîtrise d'œuvre	310 441	316 649
	Autres frais de maîtrise d'ouvrage (CT, CSPS,...)	47 601	48 553
	Mandat de maîtrise d'ouvrage	98 332	100 299
	Maîtrise d'ouvrage RFF	10 558	10 769
	Sous-total projet	466 932	476 271
Convention ultérieure Phase Réalisation	Voie	152 374	155 421
	Ouvrages d'art	4 880 139	4 977 742
	Traction électrique	434 049	442 730
	Réseaux	1 933 263	1 971 928
	Provision pour Risques	1 124 785	1 147 261
	Maîtrise d'œuvre	776 102	791 624
	Autres frais de maîtrise d'ouvrage (CT, CSPS,...)	119 002	121 362
	Mandat de maîtrise d'ouvrage	273 831	279 308
	Maîtrise d'ouvrage RFF	26 396	26 924
	Sous-total Réalisation	9 719 940	9 914 335
TOTAL (hors frais de ralentissement)		10 611 035	10 823 251

Evaluation du versement libératoire (8%)	848 883	865 860
TOTAL GENERAL	11 459 917	

g

- [Commentaire n°15 déposé le 01/12/18](#)

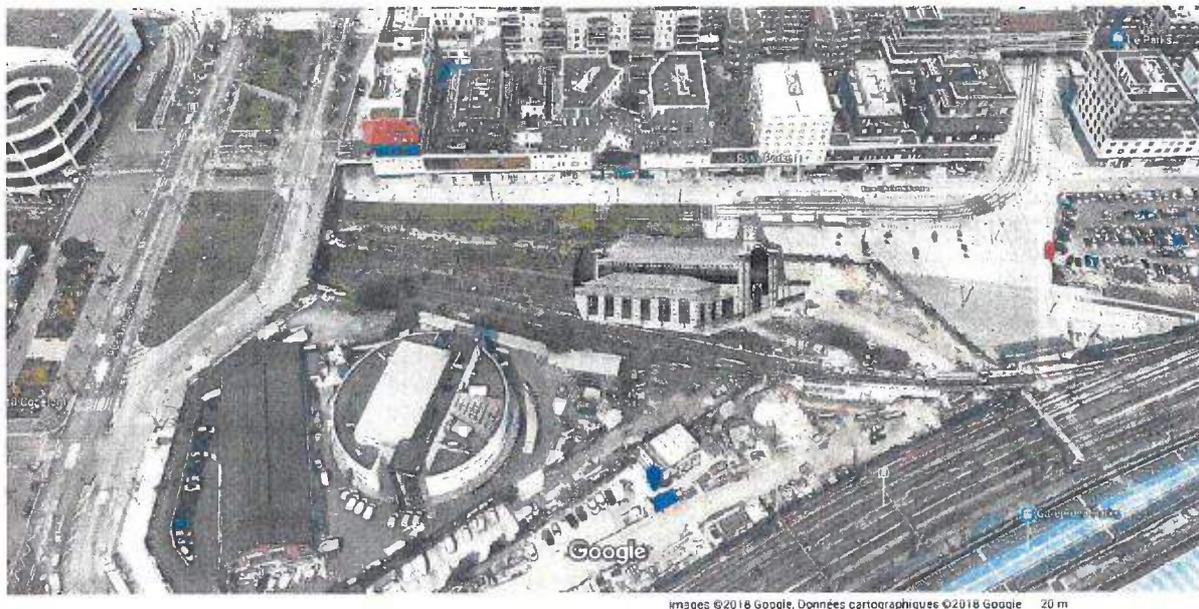
Commentaire

En complément de mes observations n° 11 & 12 je vous communique un photomontage de la gare Lisch sur le site Evangile qui mériterait de faire l'objet d'une réalisation BIM . A l'ouest, la gare pourrait être prolongée jusqu'à la rue d'Aubervilliers par une structure vitrée de façon à abriter les navettes du Roissy Express sur toute leur longueur. Comme elles seront dédiées à une clientèle fortunée et peu nombreuse, cette longueur initialement prévue de 200 m pourrait être réduite de moitié.

L'avenir de la gare Lisch a fait l'objet d'un appel à projets par la Métropole du Grand Paris (inventons la MGP - saison 2) et quatre équipes finalistes ont été sélectionnées (FREY - SOFERIM - VERRECCHIA - NACARAT) qui seront départagées en mai 2019.

Pièce jointe

gare Lisch-terminus Roissy Express.pdf



- [Commentaire n°16 déposé le 08/12/18](#)

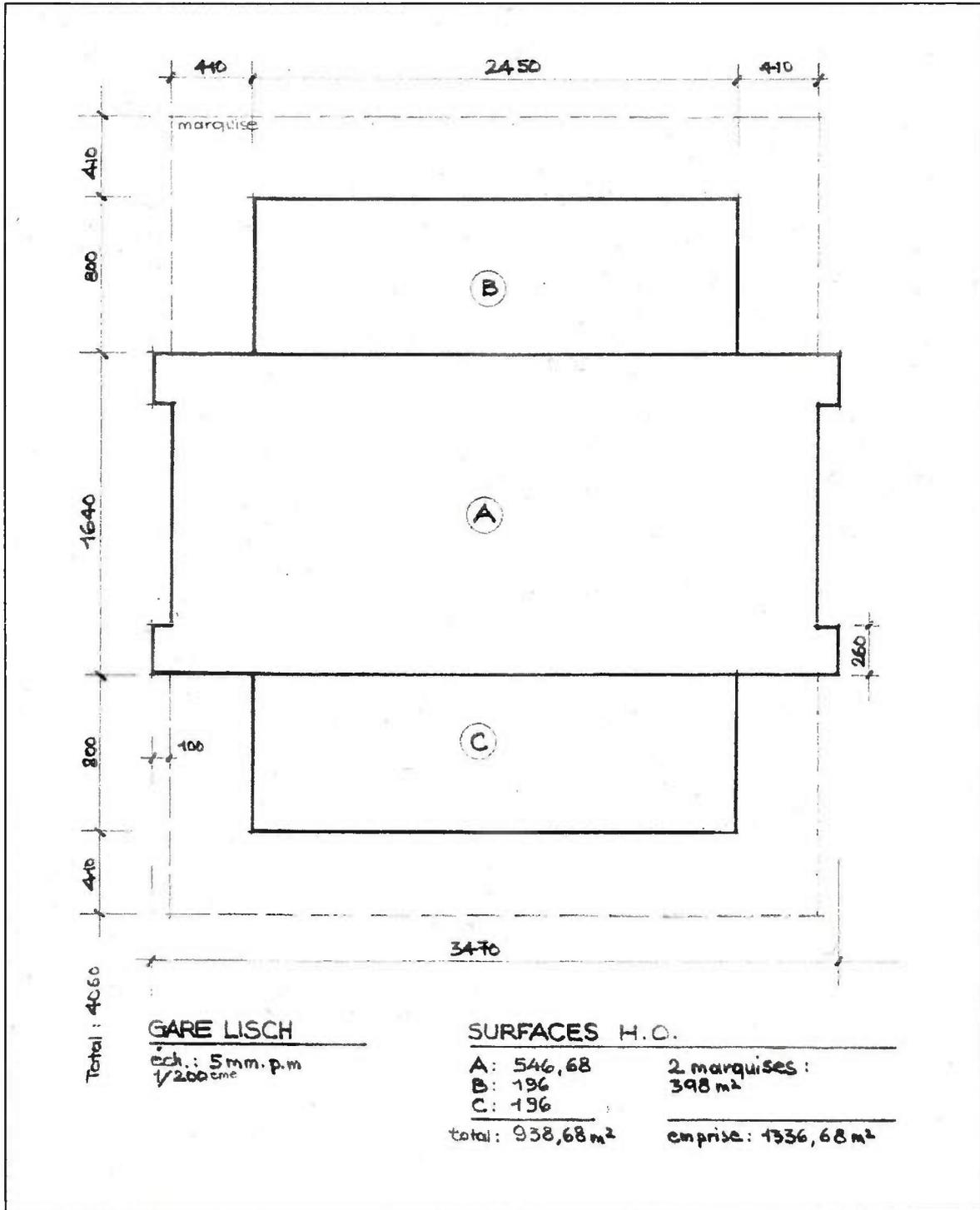
Commentaire

Un lecteur de mon observation n° 15 me remonte les bretelles en me disant que mon photomontage ne vaut pas un pet de lapin. Cette affirmation mérite d'être approfondie, aussi me suis-je investi dans une entreprise délicate qui consiste à faire figurer l'emprise de la gare Lisch sur la friche ferroviaire de l'Evangile et je vous en communique le résultat en PJ.

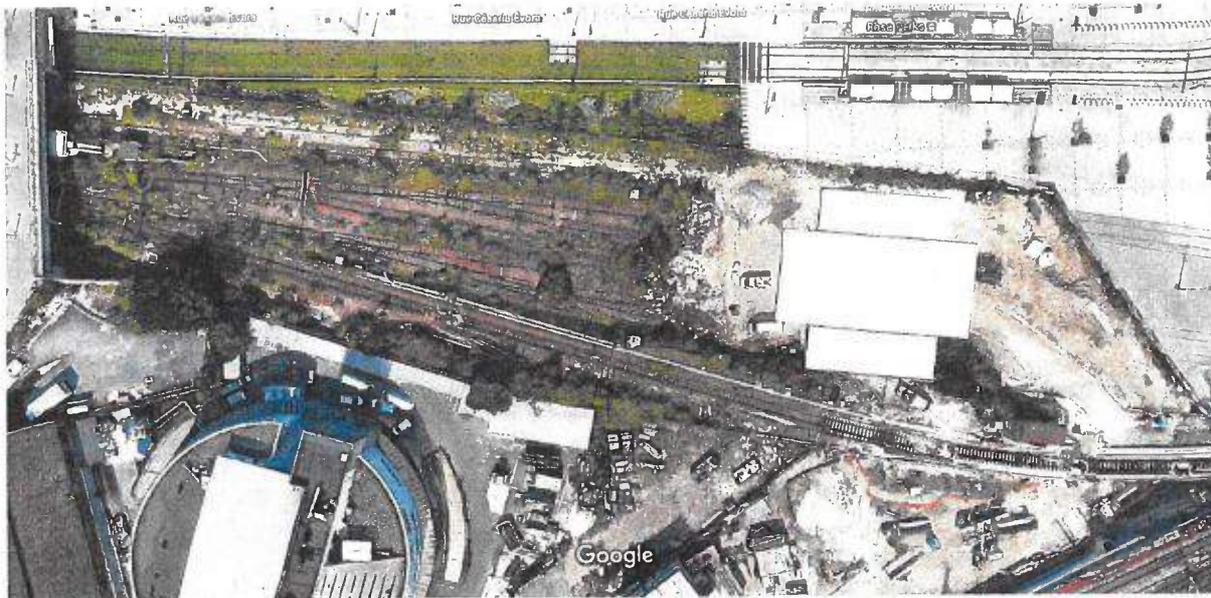
Les dimensions de la gare Lisch sont limitées mais elle pourrait être prolongée à l'ouest jusqu'à la rue d'Aubervilliers par une structure architecturale inspirée de la gare pont de Nantes dont le concepteur, l'architecte Rudy Ricciotti, sera maître d'œuvre des ateliers Chanel situés à quelques centaines de mètres de l'Evangile.

Cette gare terminale des navettes du Roissy Express serait un atout pour le développement du nord-est parisien qui peine à trouver son centre de gravité. Le grand manitou de l'urbanisme parisien, Monsieur Jean-Louis Missika pourrait éventuellement inviter l'APUR à s'occuper de la friche de l'Evangile en

W



5



Images ©2018 Google, Données cartographiques ©2018 Google 10 m



- [Commentaire n°17 déposé le 09/12/18](#)

Commentaire

C'est un bon projet qui va encore améliorer le développement de l'arrondissement.

Vivement la construction et la finalisation de l'aménagement de ce quartier.

u

- [Commentaire n°18 déposé le 10/12/18](#)

Commentaire

Projet de « L'îlot fertile » : contribution d'ASA PNE à l'avis de participation du public organisée du 14 novembre au 14 décembre 2018 :

Cet aménagement fait partie de l'appel à projets « Réinventer Paris » lancé en novembre 2014.

Cette façon de concevoir un projet urbain est inédite par rapport aux modalités classiques de création de ZAC ou d'aménagements coordonnés par Espaces Ferroviaires sur le territoire de Paris Nord-Est. Au terme d'un processus de sélection par la Ville de Paris, une équipe pluridisciplinaire d'urbanistes, d'architectes, de paysagistes et de spécialistes du BTP a été désignée début 2016.

Situé sur le triangle « Eole-Evangile » à la frontière des 18^e et 19^e arrondissements, le projet est un aménagement mixte « zéro carbone » de 34 000 m² avec une diversité de bâtiments (440 logements, bureaux, hôtel, commerces, équipement sportif, auberge de jeunesse...) et d'espaces végétalisés.

Si depuis 2015, les riverains ont été associés à une démarche participative menée par l'agence Dédale sur les usages potentiels du lieu et la sensibilisation aux enjeux de la nature en ville, ces mêmes riverains n'ont pas été concertés sur la nature du projet, sa programmation ou sa dimension urbaine et architecturale comme cela se fait sur d'autres projets des 18^e et du 19^e. Cela tient au caractère spécifique du dispositif « Réinventer Paris » qui écarte tout processus participatif dans la phase d'élaboration du projet. Nous déplorons cette façon de concevoir l'urbanisme de projets « clés en main » où la parole des riverains, « experts » de leur environnement ne peut être entendue et prise en compte ! Sur le projet proprement dit, il s'inscrit dans un territoire en pleine mutation entre le secteur Macdonald/Rosa Parks (19^e) et les futurs aménagements de Chapelle Charbon et d'Hébert (18^e). Ce qui frappe d'après les premières esquisses, c'est son caractère très minéral avec un parti architectural massif et peu harmonieux dans un contexte qui est lui-même très minéral. Nous pouvons nous interroger sur la place qu'auront les espaces publics et paysagers dans un tel aménagement pour éviter l'effet de chaleur urbain ? Par un cheminement et dans une perspective de continuité urbaine et paysagère, il est important que ce projet puisse relier le futur parc de Chapelle Charbon. Sinon, faire travailler sur un même projet une équipe diversifiée de professionnels est une bonne idée à condition qu'elle ait la capacité d'entendre les propositions et observations des riverains. Ce qui n'a pas été le cas pour ce projet ! Enfin, comme l'indique l'observation n°1, il est regrettable que le bâtiment en brique, dernier témoignage patrimonial de l'activité industrielle du lieu, soit voué à la destruction ! Un peu d'imagination aurait permis de l'inclure dans le projet de l'îlot fertile permettant ainsi de le valoriser et de le reconverter pour un nouvel usage dans une démarche de développement durable comme cela a été le cas pour la halle Pajol (Paris 18^e) grâce à la mobilisation et à la détermination d'un collectif de riverains et d'associations.

Fait à Paris le 10 décembre 2018 par l'association ASA PNE

<http://asa-pne.over-blog.com/>

6

- [Commentaire n°19 déposé le 10/12/18](#)

Commentaire

L'association ASA-PNE 18 (observation n° 18), en dénonçant le caractère minéral mastoc du projet, n'a pas été aveuglée par les effilochures vertes d'un projet refermé sur lui-même comme une huître.

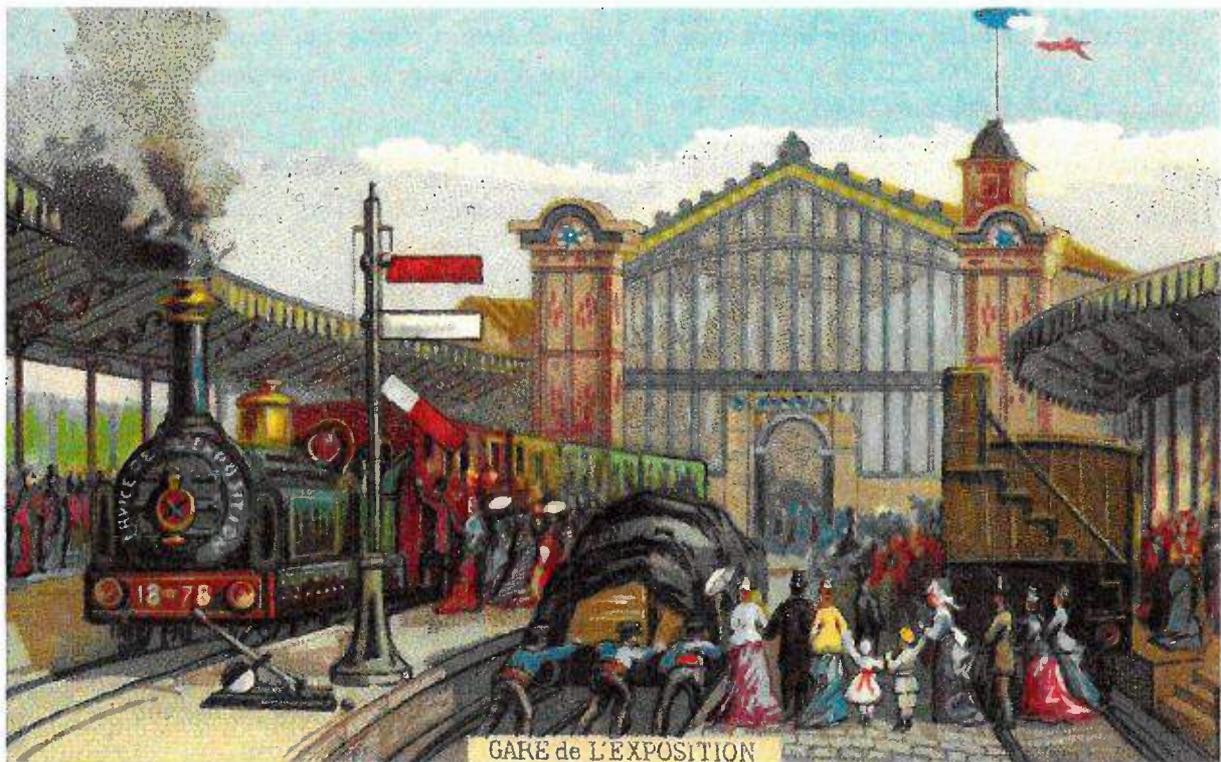
Pour l'aérer et l'ouvrir sur son environnement, j'ai proposé de l'associer à la réalisation du terminus des navettes CDG Express dans la gare Lisch-Roissy Express.

Pour éviter l'enfermement des navettes sous un ouvrage annexe, je propose d'en revenir à l'original de la gare où les trains se situaient à l'extérieur du bâtiment, bâtiment qui abriterait les boutiques des marques de luxe et rivaliserait avec celles de Roissy CDG.

Comme la gare Lisch fut l'une des créations architecturales majeures de l'exposition de 1878, je propose l'organisation d'un appel à projets à caractère international pour son insertion dans la mosaïque de l'opération PNNE qui n'a jamais su trouver un aménageur à la hauteur des enjeux qu'elle ambitionnait.

Pièce jointe

gare Lisch côté voie ferrée.pdf



4

- [Commentaire n°20 déposé le 10/12/18](#)

Commentaire

Le bâtiment A ayant de nombreux logements, je souhaite vers quelle école les enfants seront envoyés? Le secteur manque cruellement d'une bibliothèque et centre multimédia. Il serait judicieux de prévoir cet équipement qui impacterait un collège et 3 à 5 écoles.

- [Commentaire n°21 déposé le 11/12/18](#)

Commentaire

La reconstruction de la gare Lisch comme terminus des navettes du Roissy Express achèvera l'aménagement ouest du parvis de Rosa Parks. Reste à imaginer le côté est et ses trois entrées de tunnel qui ponctuent le viaduc du faisceau ferré de Paris-Est. L'aménagement des tunnels représente un défi urbanistique que la ville de Paris peine à finaliser comme l'illustre l'échec de l'appel à projets Réinventer Paris-saison 2.

Je propose de restituer à deux de ces tunnels leur fonction initiale, celle de voir passer des trains où plutôt des tramways dont les terminus feraient écho à la gare Lisch.

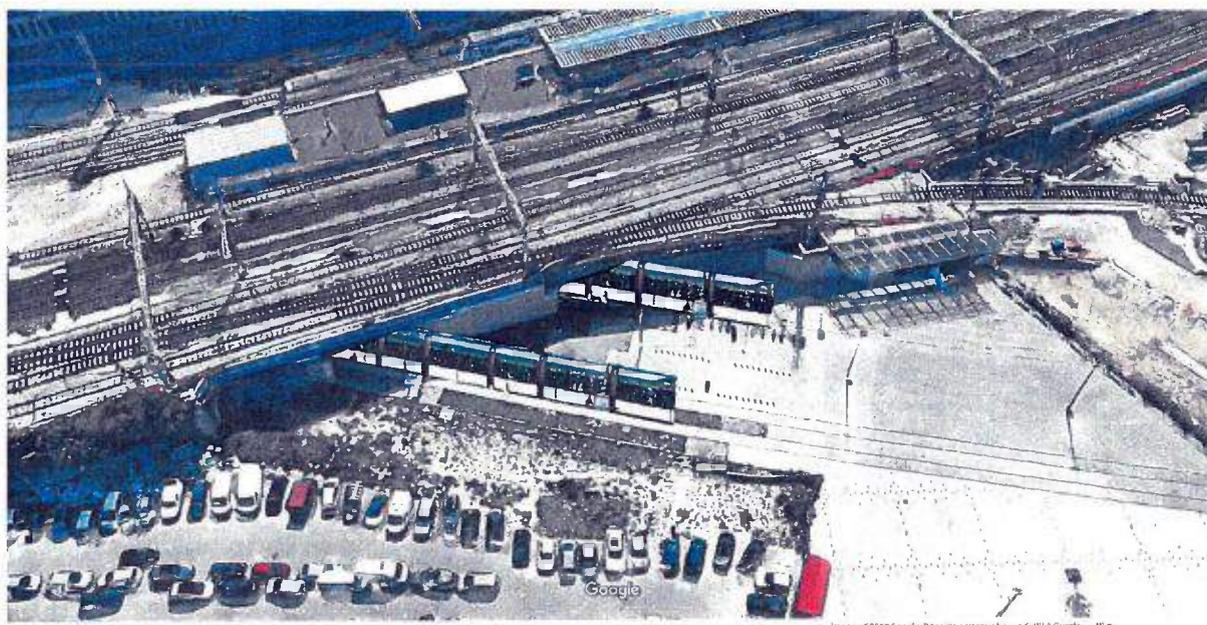
Ces tramways circuleraient sur une ancienne ligne dite de Petite Ceinture qui serait repensée, ce que n'a jamais su faire la SNCF, propriétaire de cette relique ferroviaire. Ils auraient leur terminus en rive gauche au niveau des tours DUO.

Ces tramways seraient un atout supplémentaire pour l'attractivité de l'îlot fertile.

En PJ photomontage.

Pièce jointe

Parvis gare Lisch-côté est .pdf



- [Commentaire n°22 déposé le 13/12/18](#)

Commentaire

W

Nouvel obstacle pour les trains des riches. Mis à l'écart du projet par l'Etat Jupiter, IDF Mobilités a décidé de faire passer le RER B avant le CDG Express, Mme Hidalgo va devoir expliquer au CIO que le train des riches ne sera pas au RV des JOP 2024.

Conséquence collatérale : la friche Chapelle charbon devra attendre sa mutation ainsi que le viaduc de la porte de la Chapelle. Dommage pour la gare Lisch qui aurait donné de la couleur et de la "movida" au triangle de l'Evangile...

Pièce jointe

Charles-de-Gaulle-Express-Ile-de-France-Mobilités-donne-la-priorité-à-l'amélioration-de-la-ligne-B-du-RER.pdf



Communiqué de presse
12 décembre 2018

Charles de Gaulle Express

Île-de-France Mobilités donne la priorité à l'amélioration de la ligne B du RER

La régularité de la ligne B du RER n'est pas satisfaisante. Pour améliorer l'exploitation et la qualité de service offerte aux 900 000 voyageurs quotidiens de cette ligne, Île-de-France Mobilités a engagé plusieurs opérations d'envergure avec SNCF et RATP. En parallèle, l'Etat souhaite engager les travaux du Charles de Gaulle Express, future liaison directe entre l'aéroport de Roissy et la Gare de l'Est. Cette liaison empruntera en grande partie des infrastructures existantes, et pourrait impacter l'exploitation de la ligne du RER B et des lignes de Transilien pendant les travaux et sa mise en service.

En conséquence, Île-de-France Mobilités demande à l'Etat de suspendre les travaux du CDG Express tant que toutes les garanties n'auront pas été données sur l'absence d'impact sur les voyageurs du quotidien, notamment du RER B.

« Depuis 3 ans, ma priorité est d'améliorer la qualité des transports franciliens. Même si les bénéfices du CDG Express pour l'attractivité de notre région sont réels, les travaux générés par ce projet dans son calendrier actuel pourraient durablement détériorer la vie quotidienne de millions de Français. Il n'est donc pas acceptable si des garanties ne sont pas données pour préserver le RER B et les autres lignes de Transilien, qui sont prioritaires. La recherche permanente d'un service public efficace et utile aux citoyens doit également être la priorité de l'Etat. »

Valérie Pécresse, Présidente d'Île-de-France Mobilités, Présidente de la Région Île-de-France.

Les 900 000 voyageurs du RER B sont prioritaires

Afin d'enrayer la dégradation de la qualité de service, de nombreux travaux sont en cours ou programmés dans les prochaines années, notamment pour préparer l'arrivée des nouveaux trains plus capacitaires en 2025. Ces travaux consistent à augmenter la capacité électrique, revoir la signalisation, remplacer des caténaires, construire un atelier de maintenance supplémentaire, adapter les gares au nouveau train, mettre en accessibilité les deux dernières gares de la ligne qui ne le sont pas (Luxembourg et Croix de Berny) ... Ces projets représentent un investissement de plus de 3,5 milliards d'euros sur 10 ans.

CDG Express : Île-de-France Mobilités demande des garanties

Dans ce contexte, Valérie Pécresse et les élus du Conseil d'Île-de-France Mobilités ont rappelé à l'Etat que la priorité absolue des travaux à conduire sur le réseau de transport d'Île-de-France, doit être la fiabilisation et la modernisation des lignes de trains et de RER.

Île-de-France Mobilités demande donc à l'Etat de suspendre les travaux du CDG Express tant que toutes les garanties techniques et financières permettant de poursuivre l'amélioration des conditions de transports des franciliens n'auront pas été données.

L'Etat doit préciser si le calendrier d'une mise en service avant les JO de 2024 est atteignable sans dégrader la qualité de service des lignes B, H, K, E, P (1,6 millions de voyageurs quotidiens) ni retarder les travaux pour améliorer celle-ci. Dans le cas contraire, Île-de-France

Une réponse immédiate pour le vendredi soir

Aujourd'hui, les trains circulent en unité double (deux trains accolés) toute la journée jusqu'à 21h30, puis passe en unité simple. Or, le vendredi, la ligne est beaucoup plus empruntée que les autres soirs (20 à 30% d'utilisateurs en plus). Pour améliorer les conditions de voyages des franciliens, Île-de-France Mobilités a décidé de doubler la capacité de la ligne chaque vendredi soir à partir du 4 janvier.

Mobilités demande de fixer un nouveau calendrier pour lequel l'Etat peut s'engager sur l'absence d'impact sur la qualité de service des lignes.

- L'Etat et ses entreprises (SNCF Réseau, Paris Aéroport, SNCF Mobilités) doivent prendre toutes les dispositions afin de garantir la réalisation rapide des travaux indispensables à l'amélioration de la situation actuelle, dont l'ensemble des travaux préalables à la mise en service des futurs trains du RER B commandés par Île-de-France Mobilités (MING mis en service en 2025).
- Île-de-France Mobilités demande également des garanties sur le maintien de la qualité de service sur les lignes pendant les travaux (90% de régularité minimum sur le RER B), et par la suite, sur l'exploitation des RER B et D lors des situations perturbées.

Contacts presse :

Hélène Duguet / 01 82 53 80 90 / helene.duguet@iledefrance-mobilites.fr
Sébastien Mabilie / 01 47 53 28 42 / Sebastien.mabilie@iledefrance-mobilites.fr

- **Commentaire n°23 déposé le 13/12/18**

Commentaire

Très beau projet qui par son élégance austère, ses proportions et son unité graphique contraste bien avec la zone McDonald! C'est par ailleurs sur cet îlot que la densité est la bienvenue! Bravo aux développeurs et aux architectes !

Un grand bravo aussi à la mairie pour sa démarche informative voire participative. C'est prévue aussi pour d'autres projets du 19e (réinventer Marseillaise, par exemple)?

- **Commentaire n°24 déposé le 13/12/18**

Commentaire

Il est assez cocasse de parler "d'élégance austère" pour ce projet ! S'il était vraiment question d'élégance, elle serait chic et harmonieuse. Ce qui n'est vraiment pas le cas ! Oui, il s'agit bien d'un bâti austère qui est proposé pour l'îlot fertile et c'est bien là le problème...

4

III. REPONSES DE LA VILLE DE PARIS & DU PETITIONNAIRE

24 observations ont été recueillies sur la période de consultation. Les observations collectées peuvent être regroupées en six catégories :

- **celles qui questionnent la situation actuelle du terrain et le caractère historique de ses bâtiments (A) ;**
→ observations 1, 3, 18
- **celles qui abordent l'impact du projet envisagé sur le quartier, tant en termes d'urbanisme et d'architecture que de programmation (B) ;**
→ observations 2, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 23, 24²
- **celles qui demandent des précisions techniques sur le projet proposé, et en examinent la compatibilité avec les documents d'urbanisme (C) ;**
→ observations 4, 10, 13, 14, 18
- **celles qui traitent des problématiques du chantier de construction (D) ;**
→ observations 5, 6, 7
- **celles qui questionnent la démarche de concertation citoyenne menée sur le projet (E) ;**
→ observations 18, 23
- **celles qui interrogent les initiatives d'aménagement sur la zone Paris Nord Est, et en particulier le projet du CDG Express et la réhabilitation de la gare Lisch ;**
→ observations 6, 8, 9, 11, 12, 15, 16, 19, 21, 22

Les observations de cette dernière catégorie n'appellent pas de commentaire du pétitionnaire et de la Ville, car elles concernent des projets extérieurs à l'autorisation d'urbanisme soumise à la présente consultation.

La gare Lisch se situe sur un terrain appartenant à la SNCF. De plus, cette gare fait partie des sites proposés par le concours « Inventons la Métropole du Grand Paris 2 ». C'est donc dans ce cadre qu'elle pourrait voir son usage évoluer.

Le pétitionnaire s'engage néanmoins à travailler en coordination avec les Maîtres d'Ouvrage des projets qui seraient définitivement arrêtés sur les emprises situées à proximité du site.

Les autres observations, regroupées selon les cinq catégories visées, sont traitées ci-après.

A. CARACTERE HISTORIQUE DU SITE

Certains contributeurs (observations n°1 et n°18) interrogent la ville sur le caractère historique de la halle en briques, située sur l'emprise frappée d'alignement et ainsi destinée à recevoir la rue d'Aubervilliers élargie.

En préambule, il convient de rappeler que la halle en briques dont il est fait état se situe en dehors de l'assiette foncière du présent projet. Le devenir de cette halle ne relève donc pas du présent dossier de permis de construire ni du pétitionnaire. Toutefois, après consultation des services de la Ville de Paris, quelques éléments de réponse peuvent être apportés.

² Les observations 13 et 14 sont cependant traitées dans la partie (C), dans la continuité de la réponse à l'observation n°4.

Sur l'intérêt patrimonial de la halle

En premier lieu, aucune protection patrimoniale ni signalement au PLU ne concerne ce bâtiment. Son intérêt historique et patrimonial n'est pas reconnu par les Architectes des Bâtiments de France.

Sur la localisation de la halle

La halle en briques se situe sur une parcelle appartenant au domaine public inconstructible, dont l'emprise est dévolue, dans les documents d'urbanisme, à l'élargissement de la rue d'Aubervilliers, en vue de la fluidification du trafic automobile d'une part, et du développement des moyens de mobilité douce d'autre part, via la création d'une voie de bus et d'une large piste cyclable en double sens, comme mentionné dans la pièce 2.5.1 (Calendrier projet et réalisation de l'élargissement du cours d'Aubervilliers au droit de l'îlot fertile).

Une autre possibilité consisterait à déplacer la halle dans un lieu plus propice, néanmoins la structure de la halle ne semble pas pouvoir supporter un démontage / remontage et une telle opération est donc à proscrire. La structure métallique est en effet en très mauvais état, et présente des signes de corrosion majeurs.

Sur l'utilisation de la halle comme ERP

L'un des contributeurs suggère d'utiliser ce bâtiment comme lieu festif (« *La Halle pourra servir de lieu de rencontre pour les habitants, d'exposition, de théâtre, ou de lieu de sortie pour les noctambules parisiens comme c'est le cas actuellement avec l'Aérosol, rue de l'Évangile. Il pourrait ainsi contribuer à faire du quartier un pôle important de la nuit parisienne* »). Il convient de préciser que les lieux donnés à titre d'exemple par le contributeur (« *l'Aérosol, la Station, la Gare Jazz, la Folie, le Glazart, le Péripate...* ») constituent des ERP créés sur des parcelles privées, ce qui n'est pas le cas ici. Leur modèle d'exploitation est donc différent de ce qui pourrait ici être envisagé.

L'état de la halle demanderait en outre des travaux de réhabilitation indispensables à son utilisation comme établissement recevant du public (mise aux normes de sécurité, d'accessibilité, ...).

B. IMPACT DU PROJET SUR LE QUARTIER : ARCHITECTURE, URBANISME & PROGRAMMATION

Une crainte est émise relativement aux nuisances sonores potentiellement induites par la présence de restaurants / bars / cafés sur les cellules commerciales N1, S4 et S5, et notamment en raison de la présence de terrasses extérieures (observation n°2). Les modalités d'exploitation sont demandées.

Du point de vue de l'exploitation

Le commerce N1 - situé sur le socle Nord du projet, au rez-de-chaussée de la résidence étudiants - dispose d'une terrasse privative d'environ 86 m². Ce local commercial étant fléché pour un usage de restaurant, bar ou brasserie, cette terrasse sera utilisée par la clientèle.

Les commerces S4 et S5 - en rez-de-chaussée du programme de bureaux - ne disposent pas d'espace extérieur privatif. Les exploitants seront toutefois libres de solliciter une autorisation d'occupation du domaine public auprès de la ville afin d'installer des terrasses s'ils le souhaitent.

A Paris, seuls les propriétaires de fonds de commerces en rez-de-chaussée ouverts au public, disposant d'une façade donnant sur la voie publique, peuvent demander une autorisation d'étalage ou de terrasse devant leur établissement. C'est bien le cas ici.

L'autorisation est délivrée au propriétaire du fonds de commerce, et la décision de la ville prend en compte, pour son octroi, la question de l'activité et des éventuelles nuisances sonores induites. L'autorisation est personnelle et ne peut être vendue lors de la cession du fonds. Elle est précaire et peut être supprimée sans indemnité ni délai, à tout moment, pour des raisons d'intérêt public ou de manquement aux obligations liées à cette autorisation.

Du point de vue technique

Il est vrai qu'en présence d'une source sonore et de parois réfléchissantes, un phénomène de réverbération est susceptible de se produire. Toutefois, les dimensions des espaces de circulation du projet îlot fertile s'apparentent davantage à du champ libre qu'à un espace clos ; et les longueurs d'onde induites par la géométrie du site ne sont pas du même ordre que celles associées à la voix humaine. De plus, un phénomène d'amplification n'apparaît que lors de la résonance d'un système, or, la disposition des lieux permet d'apporter la diffusion nécessaire afin d'éviter lesdites résonances. Aucune réverbération sonore n'est donc à craindre au sein même du projet îlot fertile.

Vis-à-vis des projets environnants, le quartier Macdonald est protégé par le bâtiment B d'une part (pour les commerces S4 et S5) et par le mur de soutènement accueillant la voie de fret d'autre part (pour le commerce N1). Quant aux constructions situées au Sud du projet (rue Gaston Tessier), le mur de soutènement hébergeant les voies de RER s'élève suffisamment haut (3 m environ à son minimum) pour assurer une bonne isolation sonore.

Deux contributeurs s'interrogent sur le caractère minéral du projet, dans un contexte jugé déjà très minéral : « *Ce qui frappe d'après les premières esquisses, c'est son caractère très minéral avec un parti architectural massif et peu harmonieux dans un contexte qui est lui-même très minéral. Nous pouvons nous interroger sur la place qu'auront les espaces publics et paysagers dans un tel aménagement pour éviter l'effet de chaleur urbain ?* » (observation n°18)

« *L'association ASA-PNE 18 (observation n° 18), en dénonçant le caractère minéral mastoc du projet, n'a pas été aveuglée par les effilochures vertes d'un projet refermé sur lui-même comme une huître.* » (observation n°19)

Concernant le caractère minéral du projet

Le projet, s'il affiche une minéralité assumée de par ses matériaux de façade, n'est pas en reste en ce qui concerne les espaces paysagers. Il prévoit en effet un grand jardin, de 7 000 m² environ, étagé sur 3 niveaux :

> Sur la zone centrale, au rez-de-chaussée, un espace paysager en faveur des circulations douces est créé et permet de relier la station RER Rosa Parks et le parvis du tramway à la rue d'Aubervilliers. Présentant une pente douce (maximum de 4%), cet espace est accessible par tous.

> Au rez-de-chaussée se développent également des zones végétalisées privées et inaccessibles, dédiées au développement de la biodiversité : ces zones, en périphérie Nord et Sud de la parcelle, permettent notamment de créer une continuité avec les habitats faunistiques des emprises ferroviaires.

> Au rez-de-jardin, c'est un espace commun privatif où les habitants et utilisateurs des programmes de l'îlot peuvent cultiver les potagers, grâce à l'installation de bacs hors sol gérés et animés par les Jardins de Gally, et profiter de la production fruitière du verger et des petits arbustes.

Au dernier niveau des bâtiments, les toitures sont végétalisées ; elles se caractérisent par des biotopes protégés et inaccessibles.

La qualité du travail réalisé sur cette végétalisation diverse, adaptée à la situation et à l'utilisation des différents espaces, a en outre permis au pétitionnaire de s'inscrire dans la démarche de labellisation Biodiversity ©.

Concernant la question des îlots de chaleur urbaine

Le sujet est traité dans la pièce PC11-01 (Etude d'impact)³ à la page 310, reportée ci-dessous. Il n'appelle pas d'explications supplémentaires de la part du pétitionnaire.

III - ANALYSE DES INCIDENCES EN PHASE EXPLOITATION (MILIEU NATUREL)		
1 - Au regard du climat/microclimat		
Objet de l'incidence	Type d'incidence	Développement de l'incidence
Climat/microclimat	POSITIVE / INDUITE DIRECTE / PERMANENTE et MODEREE	<p>Opération de taille modeste et s'inscrivant dans un milieu urbanisé et à proximité d'infrastructures routières empruntées (à moins de 500 m du boulevard périphérique), le projet n'aura pas d'impact significatif sur les températures, les précipitations ou les vents et ses incidences sur la climatologie en général seront faibles voire négligeables.</p> <p>Par le développement d'espaces paysagers au droit d'un secteur fortement imperméabilisé, la mise en œuvre du projet pourra engendrer une modification de la nature de l'îlot (passage d'un îlot de chaleur à un îlot de fraîcheur modéré).</p> <p>Considéré comme l'un des enjeux du changement climatique, l'îlot de chaleur est un phénomène issu des composants utilisés pour chaque projet d'aménagement (sols, façades, toitures, espaces verts...).</p> <p>Ainsi et suivant leur nature (matérialité, couleurs, surfaces) ces composants tendent à augmenter ou à diminuer les températures.</p> <p>Les parcs et les étendues d'eau sont de fait, qualifiés d'îlots de fraîcheur, par opposition aux îlots de chaleur ou quartier dits gris en raison de leur fort taux de minéralisation.</p> <p>La différence de température entre un îlot de chaleur et un îlot de fraîcheur peut varier de 1 à 7 °C.</p> <p>L'incidence du projet sur le microclimat reste positive et son impact, modéré.</p> <p>Plusieurs dispositions ont été intégrées afin de développer le caractère vert du secteur et diminuer sa nature d'îlot de chaleur par la création et l'aménagement d'espaces paysagers singuliers :</p> <ul style="list-style-type: none"> • création d'un jardin (comprenant pelouse, arbres, arbustes...), • développement de terrasses végétalisées permettant la mise en œuvre d'un verger et de potagers notamment (en Rez-de-jardin), • mise en place de toitures végétalisées (sur certains bâtiments). <p>Cependant, les transformations du tissu urbain, notamment la modification et la création de volumes bâtis -comme leur disposition sur le site pourront avoir un impact sur le bilan énergétique (réchauffement l'été par rayonnement, effets d'ombre créant des « îlots de fraîcheur » sur le site) et sur les courants de vent (effets "coulloir").</p>

[Signature]

³ Aussi numérotée pièce 2-2 au sein du dossier de consultation mis en ligne.

[Signature]

La question du style architectural est également abordée : « *Il est assez cocasse de parler "d'élégance austère" pour ce projet ! S'il était vraiment question d'élégance, elle serait chic et harmonieuse. Ce qui n'est vraiment pas le cas ! Oui, il s'agit bien d'un bâti austère qui est proposé pour l'îlot fertile et c'est bien là le problème...* » (observation n°24).

Concernant les matériaux de façade

L'architecture de l'îlot fertile associe le béton et la pierre porteuse, sur un double niveau, et réinterprète les registres architecturaux des HBM.

Ainsi, sur les deux premiers niveaux en infrastructure, le socle abritant les espaces communs et des locaux d'animation est traité en béton gris avec une finition sablée. Il s'adapte aux fortes sollicitations de l'espace public et des espaces collectifs.

En employant la pierre pour la superstructure des édifices, le caractère naturel du projet s'installe avec évidence et élégance dans le paysage parisien. Les quatre bâtiments dont la forme et la matérialité sont uniques représentent à eux seuls 10 000 m² de pierre. Le dessin des façades, bien que construit sur une base commune, se décline différemment sur chaque bâtiment (rythme et dimension des ouvrants, détails architecturaux) et exprime ainsi le caractère particulier du programme qu'il accueille (logements, résidence, bureaux, hôtel).

Un travail fin est réalisé sur le calepinage de la pierre et sur les détails de finition autour des ouvertures (biais, tamponnements).

L'architecture proposée, fidèle aux images proposées dans le cadre de l'APUI, est ainsi sobre et élégante. Opération voisine de la réhabilitation récente des entrepôts Macdonald, l'îlot fertile cherche non pas la surenchère, mais l'apaisement au regard de l'effervescence architecturale qui constituait le parti pris de ce projet voisin.

Concernant la volumétrie

L'organisation spatiale et volumétrique du projet lui permet de rassembler au sein d'un même site une diversité de programmes totalement inédite, tout en évitant un sentiment de densité trop importante grâce à de grands espaces ouverts et végétalisés. Le grand jardin, au cœur du projet, constitue le point focal autour duquel s'organisent les différents produits programmatiques. L'îlot fertile est ainsi conçu comme un cocon, protégé des nuisances extérieures de la rue d'Aubervilliers ou des voies ferrées.

Un contributeur s'interroge sur le devenir scolaire des enfants qui emménageront sur site : « *le bâtiment A ayant de nombreux logements, je souhaite vers quelle école les enfants seront envoyés ?* » (observation n°20).

Le bâtiment A prévoit effectivement 126 logements locatifs familiaux dont 90 logements de typologie T2 ou plus ; autant de logements susceptibles d'accueillir des familles avec enfant(s).

Le pétitionnaire s'est entretenu avec la Ville de Paris (DASCO), et les enfants devraient être affectés aux écoles (maternelle et primaire) de Claude Bernard ou Macdonald.

Pour ce qui concerne la sectorisation des écoles et collèges en fonction des adresses, un outil existe à l'URL suivant : <http://perimsco.paris.fr/perimsco/jsp/site/RunStandaloneApp.jsp?page=schoolsearch>

Pour la parcelle concernée par le projet, on obtient le résultat suivant :

Sectorisation : de quelle école ou de quel collège dépend votre enfant ?

1. Critères de recherche

3. Liste des résultats

■ Liste des résultats

Rappels des critères :

Année scolaire : **2018-2019**

Adresse choisie : **111 RUE D'AUDS, VILLETS**

Date : **18/12/2018**

Maternelle(s) :

- Ecole maternelle 5 BIS RUE DE CAMBRAI - PARIS 19

Elémentaire(s) :

- Ecole élémentaire A 105B RUE DE L'OURCQ (ÉCOLE A) - PARIS 19
- Ecole élémentaire B 105B RUE DE L'OURCQ (ÉCOLE B) - PARIS 19

Collège :

- Collège SUZANNE LACORE 149 BOULEVARD MACDONALD - PARIS 19

NOUVELLE RECHERCHE

Ce même contributeur s'interroge sur le manque d'équipement culturel et pédagogique au sein du projet :

« Le secteur manque cruellement d'une bibliothèque et centre multimédia. Il serait judicieux de prévoir cet équipement qui impacterait un collège et 3 à 5 écoles. »

Les habitants pourront se diriger vers la bibliothèque Benjamin Rabier située à 800 mètres (141 avenue de Flandres, dix minutes à pied), ainsi que la bibliothèque Levi Strauss, située au 41 avenue de Flandre. Ces deux équipements proches devraient subvenir aux besoins des futurs habitants du quartier.

C. PRECISIONS TECHNIQUES SUR LE PROJET & COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

Un contributeur s'interroge sur l'ouvrage d'assainissement : *« Quelle est la continuité de l'ouvrage d'assainissement situé sous le parvis nord de la gare Rosa Parks ? Dans quel collecteur EUVP se déverse-t-il ? A quelques mètres de la galerie sous le parvis nord de la gare a été construit un vaste réservoir souterrain dont la fonction n'a jamais été précisée. Ce réservoir pourrait-il collecter les eaux pluviales de l'îlot fertile afin qu'elles soient employées à l'arrosage des plantations prévues en rez-de-chaussée et en rez-de-jardin ? »*

L'égout réalisé dans le cadre du projet de construction, destiné à être rétrocédé à la Ville de Paris, constitue une prolongation de l'ovoïde existant, dénommé « égout-tampon Césaria Evora ». Cet ouvrage est construit sur le principe séparatif et est prévu pour le stockage et la régulation des eaux

Gp

Concernant l'incidence des flux véhicules / piétons sur la pérennité des espaces verts

Ainsi, le tracé des girations des véhicules, figuré en gris, est en tout point éloigné d'un minimum de 1,50 m des îlots plantés. Chaque courbe a été étudiée afin que les véhicules ne soient jamais amenés à sortir des espaces minéraux prévus pour la circulation. Toutefois, si cela devait se produire, les zones adjacentes aux espaces de circulation sont prévues en pavés enherbés. Ces zones de pavés enherbés constituent des zones de transition et d'éloignement entre l'espace circulé (autant piétons, vélos que véhicules autorisés) et les espaces plantés. Elles permettent ainsi de protéger les plantations d'un piétinement massif et répété, ou du passage trop proche d'un véhicule.

Par ailleurs, les zones de circulation piétonne sont largement dimensionnées (largeur moyenne de 3,25 m) et judicieusement tracées pour accueillir l'ensemble des flux, via des parcours directs vers les points d'intérêt que sont la rue d'Aubervilliers, le parvis du tramway, les accès des programmes à rez-de-chaussée. En réponse au commentaire n°4 (« Cette profusion arbustive qui a pesé dans la sélection du projet risque bien de disparaître sous le piétinement des passants... »), l'ensemble de ces mesures permettra de préserver les espaces plantés.

Concernant la question particulière des clôtures (« la pérennité [de l'exubérance végétale du projet] imposera la mise en place de clôtures pour résister aux déplacements anarchiques » - observation n°4), le pétitionnaire a soumis son projet à la Direction de la Voirie et des Déplacements et à la Direction des Espaces verts et de l'Environnement de la Ville de Paris : le principe d'îlots plantés et arborés sans clôture, jugé plus agréable pour le citoyen, a ainsi été validé par les services en charge de l'exploitation des espaces verts publics.

Toutefois, le pétitionnaire a prévu la mise en place de deux systèmes permettant de protéger les îlots en cas de besoin :

- Un dispositif temporaire (de type ganivelles) sera installé autour des jardinières pour favoriser la prise des végétaux et empêcher le piétinement durant les deux premières années ;
- Des fourreaux seront mis en place en périmétrie des zones de pelouse pour la pose ultérieure, en cas de nécessité, de clôtures (pour les périodes de régénération).

Un contributeur s'interroge sur la liaison géographique qui s'opère entre l'espace ouvert au public créé dans le cadre du projet îlot fertile (et mis en évidence dans la pièce PC 32-02) et le parvis Nord de la gare Rosa Parks : « Ce plan ne donne aucune précision sur la liaison Est de la voirie publique avec le parvis Nord de la gare Rosa Parks qui demeurent séparés par l'emprise foncière de l'ancien remblai du raccordement ferré Chapelle/Evangile. » (observation n°13).

De la même manière que précédemment, la pièce PC 32-02 n'a pas vocation à donner de telles informations. Les données de liaison urbaine sont reportées sur les pièces PC 02-01, PC 02-02 (Plans masse des constructions, respectivement au 1/1000^e et au 1/200^e)⁵. Ces deux pièces font état d'une « liaison pour les circulations douces avec le parvis Rosa Parks ». Cette liaison est effectuée à travers du passage sous l'estacade réalisée par la SNCF et à laquelle le contributeur fait d'ailleurs référence dans ses observations n°13 et n°14.

La question de la domanialité et de l'accessibilité de l'emprise de l'estacade est posée dans les observations

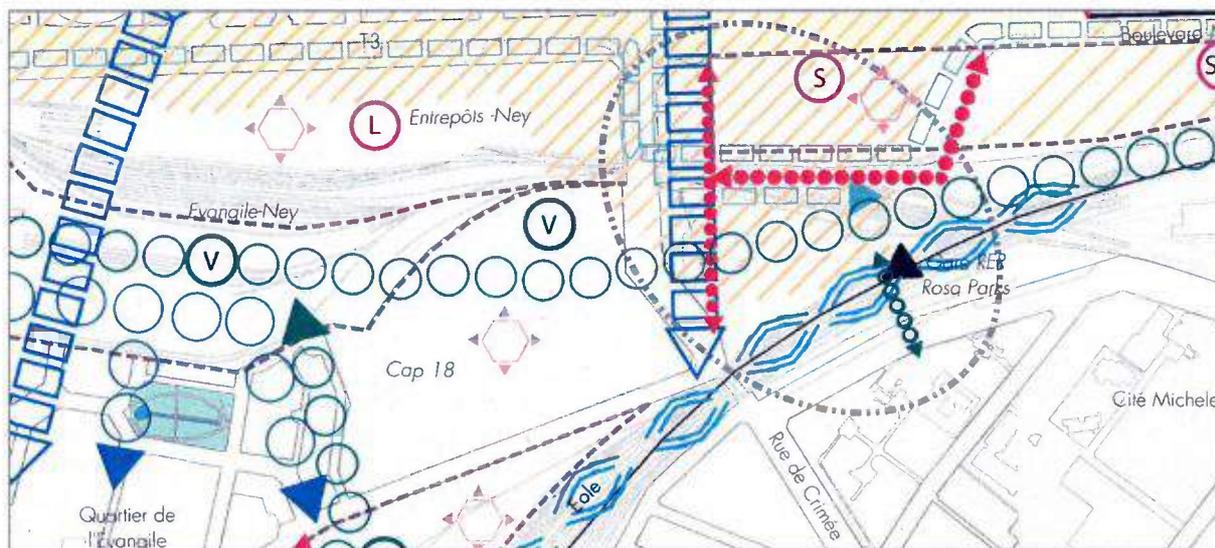
n°13 et 14 (« Concernant le parvis nord de Rosa Parks, est-il toujours propriété de SNCF Réseau ? A-t-il été déclassé du domaine public ferroviaire ? Le dossier est muet sur ces sujets. » ; « Pour que cette emprise soit ouverte au public, il faut envisager soit la cession du sol à la ville de Paris, soit la création d'une servitude de passage dont la contrepartie financière reste à définir entre la ville de Paris et SNCF Réseau. »). En premier lieu, il convient de rappeler que la demande de Permis de

⁵ Aussi numérotées pièces 1-2-4 et 1-2-5 au sein du dossier de consultation mis en ligne.

Construire soumise par le pétitionnaire ne concerne que l'emprise explicitée dans le formulaire CERFA⁶ figurant au dossier, et figurée sur la pièce PC32-02. La question de la parcelle voisine, de ses conditions d'accessibilité et de sa domanialité, ne relève pas d'une information nécessaire à la délivrance de l'autorisation d'urbanisme soumise à la présente consultation.

Toutefois, le pétitionnaire peut assurer que les différents propriétaires fonciers concernés - à savoir la SNCF, la Ville de Paris et Linkcity IDF - travaillent en cohésion pour assurer la circulation des occupants sur ce secteur.

La liaison publique sera bien effective entre la voie nouvelle créée dans le cadre du projet îlot fertile et le parvis Nord de la gare Rosa Parks. Le passage sous l'estacade - dont les travaux sont achevés - a ainsi vocation à être ouvert 24h/24, 7 jours/7, afin d'assurer la continuité des liaisons demandées aux Orientations d'Aménagement et de Programmation du Plan Local d'Urbanisme de Paris, dont un extrait est reporté ci-dessous.

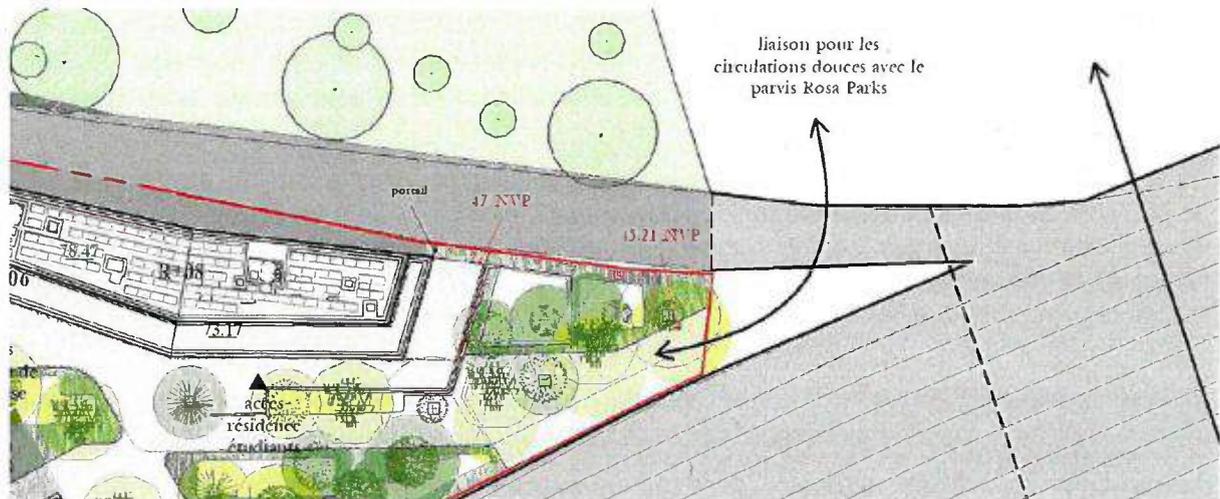


Extrait des Orientations d'Aménagement et de Programmation – Secteur Paris Nord Est

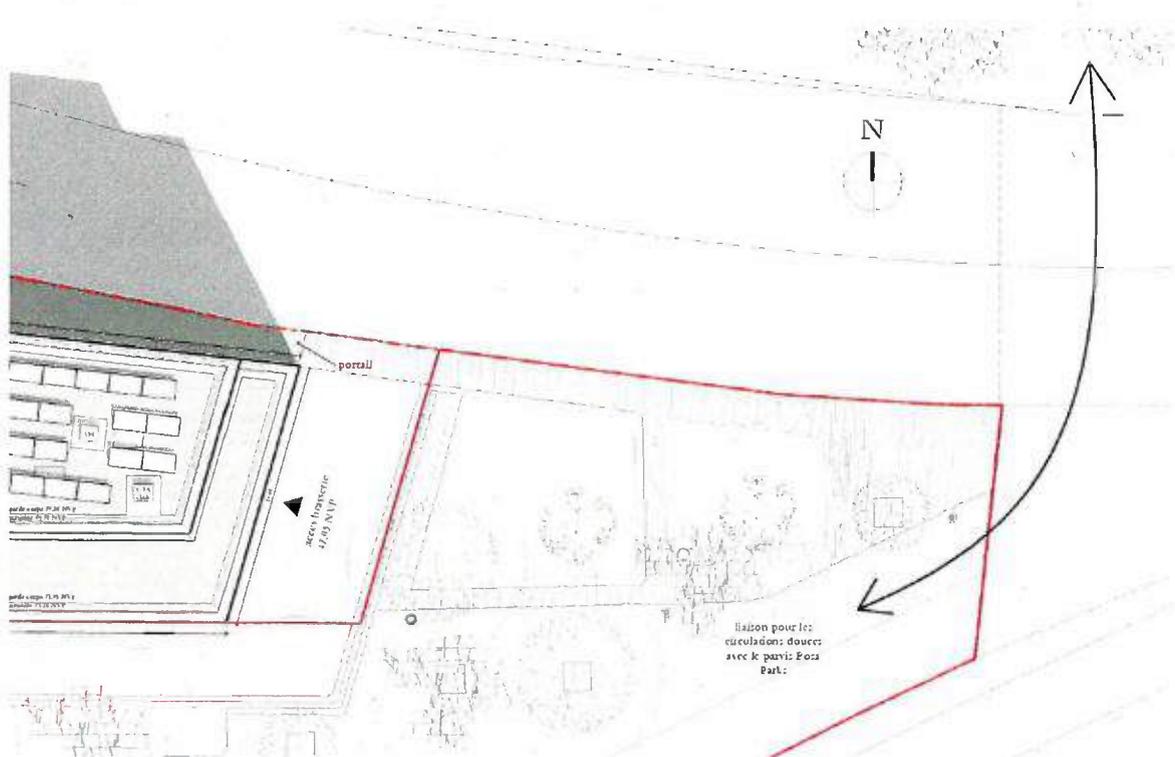
⁶ Numérotée pièce 1-1-1 au sein du dossier de consultation mis en ligne.

C

Ces liaisons sont en outre visibles sur les photographies de la pièce PC 07 (Photographies environnement proche⁷) : une liaison directe avec la gare Rosa Parks (vue proche n°10) ainsi qu'une liaison avec le parvis Nord de la gare via le passage sous l'estacade réalisée (vues proches n°8 et 9) :



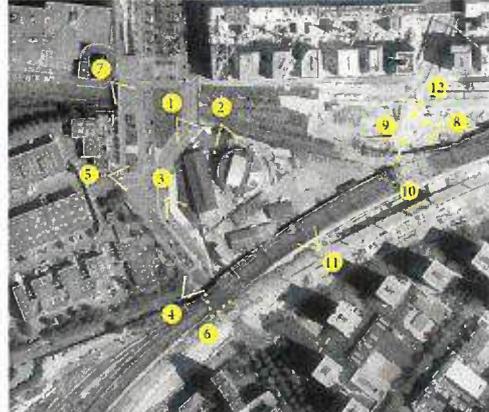
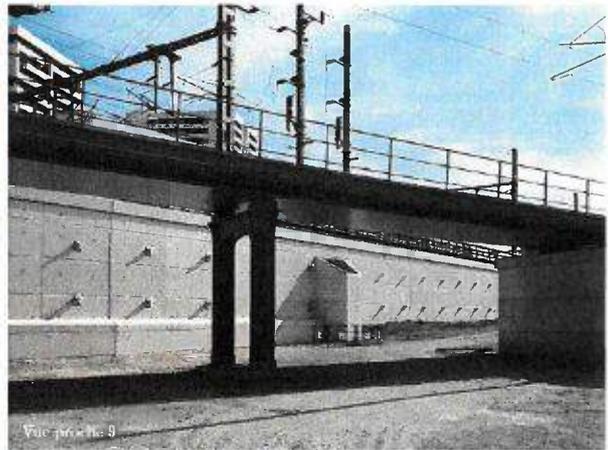
Extrait de la pièce PC02-01 – Plan masse des constructions au 1/1000^e



Extrait de la pièce PC02-02 – Plan masse des constructions au 1/200^e

⁷ Aussi numérotée pièce 1-2-34 au sein du dossier de consultation mis en ligne.

64



Extraits de la pièce PC07 – Photographies Environnement proche

La question de la continuité à l'Ouest, vers le futur projet de la ZAC Chapelle Charbon, via la traversée de la rue d'Aubervilliers apparaît dans l'observation n°18 : « *Par un cheminement et dans une perspective de continuité urbaine et paysagère, il est important que ce projet puisse relier le futur parc de Chapelle Charbon.* ».

Le projet prévoit bien une continuité affirmée avec le projet voisin, à travers la voie nouvelle qui s'ouvre sur la rue d'Aubervilliers, d'une largeur généreuse de 20 m. L'architecte a travaillé le plan masse et la volumétrie des bâtiments de sorte à rendre cette liaison avec la gare Rosa Parks visible depuis la rue d'Aubervilliers. Cette ouverture se lit très clairement depuis le futur projet Chapelle Charbon, comme cela peut s'apprécier sur la perspective visible en pièce PC6-07 (« *vue piéton frontale depuis la rue d'Aubervilliers* ») :

9



Extrait de la pièce PC6-07 – Vue piéton frontale depuis la rue d'Aubervilliers

En conclusion, le concept d'îlot fertile prend tout son sens au travers des relations que le site peut entretenir avec son contexte immédiat : à l'Ouest le futur site Chapelle Charbon et à l'Est le jardin Cesaria Evora qui mène au square Claude Bernard, au Nord du Boulevard Macdonald. Ces continuités, constitutives du projet, seront bien assurées.

D. CHANTIER DE CONSTRUCTION

Un contributeur s'interroge sur l'ambition du pétitionnaire en matière d'insertion sociale durant le chantier de construction (« *Il me semble essentiel que l'îlot fertile fasse au maximum appel à la main d'œuvre locale* », observation n°7).

En tout état de cause, le pétitionnaire s'est engagé, dans le cadre de l'achat du terrain à la Ville de Paris, à collaborer avec l'Etat et le service public de l'emploi, les collectivités territoriales, les partenaires économiques et les partenaires sociaux afin de favoriser les retombées de l'emploi pour les populations locales.

Il s'engage ainsi à insérer dans les marchés de travaux qu'il conclura avec l'entreprise principale, des obligations d'employer des personnes en insertion, dans un secteur géographique restreint autour de la zone du projet, à hauteur de 5 % minimum des heures travaillées pour l'ensemble du chantier. Le taux minimum de 5 % sera appliqué à la moyenne du nombre total d'heures fournies par les entreprises et leurs sous-traitants, elles-mêmes calculées à partir du montant des travaux hors taxes.

A ce titre, sont notamment concernés : les demandeurs d'emploi de longue durée, les demandeurs d'emploi de bas niveau de qualification, les allocataires de minima sociaux, les personnes reconnues travailleurs handicapés, les jeunes sortis sans qualification à l'issue de leur scolarité ou sans expérience professionnelle ainsi que les personnes relevant d'un dispositif d'insertion par l'activité économique et dont l'éloignement à l'emploi a été validé par Pôle Emploi.

Dans cette optique, le pétitionnaire s'est d'ores et déjà rapproché des services compétents au sein de la mairie de Paris, ainsi que de la Régie de Quartier du 19^{ème} arrondissement, afin d'anticiper l'organisation de cette démarche sociale.

Outre les obligations ci-avant mentionnées, le groupe Bouygues Construction, qui réalisera les travaux de l'îlot fertile, s'engage à mettre en place une politique d'insertion sur chacun de ses chantiers.

~

Un contributeur s'interroge sur la possibilité d'utiliser les voies ferrées jouxtant le terrain, que ce soit pour l'approvisionnement des matériaux de chantier (et en particulier des pierres naturelles) ou pour l'excavation des terres polluées (observation n°5).

Concernant l'approvisionnement des matériaux

Cette proposition a bien été étudiée par le pétitionnaire, mais ne pourra pas être mise en œuvre.

En effet, dans l'hypothèse où les matériaux seraient acheminés jusqu'au chantier par la voie de fret, leur chargement / déchargement nécessiterait la présence d'un quai, inexistant sur ce tronçon de voie.

Il est par ailleurs strictement interdit de faire survoler des voies ferrées par une grue en charge, il est donc a fortiori interdit qu'une grue opère le chargement / déchargement de matériaux sur l'emprise de la voie de fret.

Concernant l'excavation des terres polluées

Avant même de parler de l'accessibilité des exutoires à ce mode de transport alternatif au transport routier, il convient d'étudier la pertinence de son utilisation dans le cadre particulier du projet envisagé : quelles sont les classes de déblais présentes sur site ? Quelles en sont les volumes et les proportions par filière ? Quel est le phasage des travaux de terrassement ? En fonction des réponses à ces différentes questions, le passage à un mode de transport alternatif peut être intéressant.

Cette analyse a ici mis en évidence les freins suivants au recours du transport ferroviaire :

> Manque de place pour le tri et le stockage de déblais triés sur le site en attente d'évacuation : si les déchets sont envoyés par voie ferroviaire directement vers les exutoires prédéfinis, un train ne peut transporter que des déchets de la même nature. Préalablement au chargement, un tri des déblais par filière doit donc être effectué sur site, et des espaces de stockage dédiés sur site doivent être ménagés en attente de l'évacuation des déblais. Le Plan d'Installation de Chantier étant aujourd'hui très contraint, et ce type d'installation requérant un espace important, cette disposition semble compliquée au regard du chantier de construction.

> Peu d'exutoires reliés par voies de fret : les sites possédant des ITE (Installations de Terminal Embranchées) sont principalement des plateformes de transit (Agregat du centre, Guintoli, CEMEX, Extract, YPREMA, Sita) qui acheminent ensuite les terres reçues vers les exutoires par voies routières ou fluviales. Quelques exutoires possèdent en propre les ITE, mais leur nombre reste limité (CEMEX : inerte, SITA : inerte/Bio, BIOTERRA : ISDND/BIO). Les filières CC (comblement de carrière de gypse pour les déblais sulfatés) / ISDI+ / ISDD ne possèdent pas d'ITE. En élargissant le spectre de recherche dans un périmètre de 5 km autour de ces points, en imaginant un brouettage par camions à partir des plateformes indiquées ci-avant, le nombre d'exutoires n'augmente pas significativement.

> Allongement de la durée du chantier : les exutoires directs (hors plateforme) n'acceptent pas plus d'un train par jour. La durée de chantier pourrait donc s'avérer plus longue si l'on considérait une évacuation des déblais exclusivement par voie ferrée.

E. CONCERTATION CITOYENNE AU COURS DE LA CONCEPTION

Un contributeur, représentant de l'association ASA-PNE, interroge la prise en compte de l'avis des citoyens dans le processus d'idéation du projet : « Si depuis 2015, les riverains ont été associés à une démarche participative menée par l'agence Dédale sur les usages potentiels du lieu et la

sensibilisation aux enjeux de la nature en ville, ces mêmes riverains n'ont pas été concertés sur la nature du projet, sa programmation ou sa dimension urbaine et architecturale comme cela se fait sur d'autres projets des 18e et du 19e. Cela tient au caractère spécifique du dispositif « Réinventer Paris » qui écarte tout processus participatif dans la phase d'élaboration du projet. Nous déplorons cette façon de concevoir l'urbanisme de projets « clés en main » où la parole des riverains, « experts » de leur environnement ne peut être entendue et prise en compte ! » (observation n°18).

Un autre contributeur salue en revanche la démarche menée par le pétitionnaire : « *Un grand bravo aussi à la mairie pour sa démarche informative voir participative. C'est prévue aussi pour d'autres projets du 19e (réinventer Marseillaise, par exemple)?* » (observation n°23).

Concernant les spécificités de la démarche Réinventer Paris :

Il est exact que certains éléments de la programmation étaient fixés dans le cadre de l'appel à projets, et ainsi imposés à l'ensemble des candidats, sans consultation apparente des citoyens. Parmi ces éléments figuraient deux sujets majeurs : la création de 10 000 m² SDP de logement au minimum, et la création d'une voie de desserte interne (cf extrait de la « *fiche de présentation du site* » ci-dessous) :

Programmation : le triangle Éole Evangile a vocation à recevoir une programmation mixte, intégrant au minimum 10 000 m² de Surface de Planchers à destination de logement et une réversibilité entre les différents éléments de programme, ainsi qu'une voie de desserte interne.
Propriétaire : Le site du Triangle Evangile est propriété de la Ville de Paris.
Surface : La superficie du terrain du Triangle Évangile est de 1 ha environ.
Références cadastrales : Parcelle 19-BO-17

Extrait de la fiche de présentation du site « Triangle Eole Evangile » présentée à l'APUI Réinventer Paris

En dehors de ces exigences – qui émanent d'une analyse sociogéographique du site par la collectivité, la ville laissait libre cours à l'imagination des porteurs de projet pour proposer une « programmation mixte », ce qui offrait donc de multiples possibilités pour les candidats.

La procédure Réinventer Paris n'excluait pas que les candidats interrogent les citoyens durant la période de consultation, ce que le pétitionnaire a d'ailleurs fait : des micros-trottoirs ont été menés par l'agence Dédale afin de recueillir les avis et requêtes des citoyens en termes de programmation et d'usage entre octobre et décembre 2015. Une marche exploratoire a en outre été proposée, qui a également permis de récolter les avis des riverains et personnes intéressées par le projet.

Concernant la démarche de consultation des citoyens menée par le pétitionnaire :

Au préalable, il convient de noter qu'aucune démarche de concertation n'était exigible par la réglementation dans le cadre des autorisations administratives liées à ce projet.

Néanmoins, depuis 2015, Linkcity IDF s'est accompagnée de l'agence Dédale pour le développement d'une démarche de concertation citoyenne sur le projet et son environnement proche. Outre une présence régulière sur site et des relations étroites développées avec les associations de quartier voisines (Centre Social et Culturel Rosa Parks et Régie de Quartier du 19^{ème}) au cours de ces années, de grands événements ont rythmé cette démarche :

- **Décembre 2015 :** marche exploratoire sur le thème de l'histoire du quartier et du développement de nouveaux projets ;

- **Décembre 2016** : promenade urbaine sur le thème de la culture, de l'art, et de l'engagement associatif dans le quartier ;
- **Février 2017** : réunion publique – présentation du projet en coordination avec le Maire du 19^{ème} arrondissement et questions-réponses avec les citoyens présents ;
- **Avril 2017** : ateliers de co-conception sur les espaces ouverts au public (usages, mobilier, modularité, travail paysager) ;
- **Octobre 2017** : animation festive sur le parvis du tram en lien avec le WWF et des associations locales investies dans des thématiques de développement durable - thème de la consommation éco-responsable et empreinte carbone de nos aliments ;
- **Mai 2018** : participation de l'agence Dédale à une réunion publique organisée par la mairie du 19^{ème} pour présenter la démarche de concertation citoyenne mise en place sur ce projet ;
- **Mai 2018** : ateliers « Retour sur le futur...de votre quartier ! » avec pour objectif de retracer l'histoire du quartier et son identité même à travers des témoignages d'habitants, des photos d'archives ou photos personnelles fournies par les habitants, et d'inventer avec les citoyens le devenir du quartier, en lui conservant - à travers le projet îlot fertile - les caractéristiques existantes chères aux habitants.

Ces informations sont bien connues de l'ASA-PNE, qui a participé à la majorité des événements, et qui les a par ailleurs relayés sur son site internet :

Le projet "îlot fertile" dans le triangle appelé "Eole/Evangile" a fait l'objet de plusieurs rencontres, échanges et ateliers depuis fin 2015 auxquels ASA PNE a été associé en lien avec l'agence *Dédale*, partenaire du projet dans le domaine de l'innovation urbaine et sociale. Toutes les rubriques consacrées à l'historique du projet sont à retrouver sur #Eole-Evangile.

Extrait du site internet de l'ASA-PNE (décembre 2018), accessible à l'URL suivante :
<http://asa-pne.over-blog.com/2018/10/ilot-fertile-participez-a-l-atelier-participatif-playgreen.html>

6

IV. CONCLUSION

De nombreux commentaires abordent les projets de construction du CDG Express, à proximité du site du projet, et de la réhabilitation de la gare de Lisch. Liés à ces questions, l'aménagement et l'utilisation des parcelles voisines de la Ville de Paris ou de la SNCF ont été largement interrogés.

Ces deux sujets ne concernant ni le projet prévu ni son emprise cadastrale, le pétitionnaire n'est pas en mesure d'apporter des réponses précises et exhaustives, et a ainsi fourni, à titre d'information, les éléments de réponse dont il disposait.

Plusieurs commentaires interrogent le projet architectural et le caractère minéral du bâti, et quelques craintes sont émises quant à la pérennité des espaces verts. Le pétitionnaire assure que le projet découle d'une étude architecturale fine, et est convaincu que le projet s'intégrera dans son environnement. La conception du projet par l'équipe de Maîtrise d'Œuvre devra en outre garantir la pérennité des zones végétalisées.

Enfin, concernant la programmation, des interrogations sont relevées sur les commerces, les écoles et les équipements de culture liés à celles-ci. Une question est émise concernant la consultation des citoyens dans le processus de création du projet.

Fait à Paris, le **25 JAN, 2019**

Pour la Maire de Paris et par délégation,
Le Directeur de l'Urbanisme,



Claude PRALIAUD

ANNEXE 1 – AFFICHAGE EN MAIRIE DE L'AVIS D'OUVERTURE DE LA PROCEDURE DE CONSULTATION DU PUBLIC

MAIRIE DE PARIS



DIRECTION DE L'URBANISME

Avis

PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE

Projet « Ilot Fertile »
(19^{ème} arrdt)

du mercredi 14 novembre 2018 à 8h30 au vendredi 14 décembre 2018 à 17h00

Par arrêté municipal en date du 22 octobre 2018, Madame la Maire de Paris ouvre une participation du public par voie électronique dans la mairie du 17^e arrondissement de Paris.

La participation du public par voie électronique qui a pour objet la demande de permis de construire, PC 075 119 18 V0028 déposée le 30 mai 2018 auprès des services de la Ville de Paris, porte sur le projet « ILOT FERTILE » qui a fait l'objet d'une étude d'impact au cas par cas.

Les caractéristiques principales du projet du permis de construire sont les suivantes :

construction, au 192-198 rue d'Aubervilliers (19^{ème} arrondissement), de 4 bâtiments de 8 à 11 étages sur 1 niveau de sous-sol partiel à destination d'habitation (440 logements créés dont 330 logements sociaux), d'hôtel de tourisme et d'auberge de jeunesse, de résidence de jeunes travailleurs, de résidence pour les étudiants, de bureaux, d'incubateur de start-up, de commerces, de centre sportif et de plate-forme logistique urbaine après démolition d'un immeuble.

La surface démolie est de 7 365 m² et la surface créée est de 34 864 m² pour une surface de terrain de 12 722 m².

Cet avis sera affiché à la mairie du 19^{ème} arrondissement de Paris, sur le site du projet et à proximité de celui-ci et sera également mis en ligne sur le site Internet de la Ville de Paris (paris.fr). Cet affichage aura lieu quinze jours au moins avant l'ouverture de la participation du public par voie électronique et pendant toute sa durée.

Le dossier soumis à participation du public par voie électronique sera consultable sur le site dédié : <http://ilotfertile.participationpublique.net>

Un registre dématérialisé sera disponible sur le même site internet afin de recueillir les observations et propositions du public, pendant toute la durée de la participation du public par voie électronique.

Le dossier de participation du public par voie électronique sera également mis à la disposition du public, sur support papier, pendant toute la durée de la participation du public par voie électronique, à la mairie du 19^{ème} arrondissement, 5-7 place Armand Carrel, 75019 Paris, ouverte les lundis, mardis, mercredis et vendredis de 8h30 à 17h et les jeudis de 8h30 à 19h30.

Pendant la durée de la participation du public par voie électronique, un poste informatique sera mis à la disposition du public à la mairie du 19^{ème} arrondissement, aux heures d'ouverture mentionnées ci-dessus, afin de permettre un accès au dossier sous forme dématérialisée et au registre dématérialisé.

Le dossier de participation électronique comporte notamment une étude d'impact qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement sur le dossier. Cette étude d'impact et cet avis sont joints au dossier qui sera mis à la disposition du public à la mairie du 19^{ème} arrondissement de Paris.

À compter de l'ouverture de la participation du public par voie électronique, des renseignements sur le dossier peuvent être demandés, et des observations ou questions sur le projet peuvent être adressées auprès de la Mairie de Paris - Direction de l'Urbanisme - Service de l'aménagement - 121 avenue de France - CS 51388 - 75639 Paris Cedex 13 ainsi qu'à l'adresse mail suivante : DU-PPVE-ilotfertile@paris.fr

La personne responsable du projet est la société LINKCITY ILE DE FRANCE, représentée par Madame Christiane MALO-SCHWEBEL, domiciliée - 1 avenue Eugène Freyssinet - 78280 GUYANCOURT.

La synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte sera publiée, pendant une durée minimale de trois mois, par voie électronique.

L'autorité compétente pour statuer sur la demande de permis de construire et le délivrer par arrêté au terme de la participation du public par voie électronique est la Maire de Paris.

ANNEXE 2 – EXTRAIT DU BULLETIN MUNICIPAL OFFICIEL N° 4114 PUBLIE LE 26 OCTOBRE 2018

4114

BULLETIN MUNICIPAL OFFICIEL DE LA VILLE DE PARIS

26 octobre 2018

- 6 – M. BOURDACHE Ali
- 7 – M. DUNOYER Tony
- 8 – M. KHELIFI Abdelmajid
- 9 – M. PAGNELUX Francky
- 10 – M. PIWOWARCZYK Olivier
- 11 – M. RADI Brahim
- 12 – M. RIZZO Guillaume.

Arrête la présente liste à 12 (douze) noms.

Fait à Paris, le 18 octobre 2018

La Présidente du Jury
Nadine RIBERO

PARTICIPATION DU PUBLIC

Ouverture d'une participation du public par voie électronique préalable à la délivrance du permis de construire portant sur le projet « Ilot fertile » sis 192-198, rue d'Aubervilliers, à Paris 19^e.

La Maire de Paris,

- Vu le Code général des collectivités territoriales ;
- Vu le Code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-19 et R. 123-48-1 ;
- Vu le Code de l'Urbanisme ;
- Vu le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris approuvé les 12 et 13 juin 2008 et ses mises à jour, modifications, révisions simplifiées et mises en compatibilité intervenues depuis cette date ;
- Vu la demande de permis de construire PC075 119 18 V0028 déposée le 30 mai 2018 auprès des services de la Ville de Paris par la société LINKCITY ILE-DE-FRANCE, représentée par Mme Christiane MALO-SCHWEBEL, domiciliée – 1, avenue Eugène Freyssinet – 78280 Guyancourt ;
- Vu la décision de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France n° DIRIEE-SDDTE-2017-003 du 9 janvier 2017 soumettant le projet objet du permis de construire PC 075 119 18 V0028 à étude d'impact à la suite de la demande d'examen au cas par cas ;

Arrête :

Article premier. – Pendant 31 jours consécutifs, du mercredi 14 novembre 2018 à 8 h 30 au vendredi 14 décembre 2018 à 17 h, il sera procédé à une participation du public par voie électronique préalable à la délivrance du permis de construire portant sur le projet « Ilot fertile » qui a fait l'objet d'une étude d'impact.

Art. 2. – Cette participation du public par voie électronique a pour objet la demande de permis de construire du projet « Ilot fertile » relative à la construction, au 192-198, rue d'Aubervilliers (19^e arrondissement), de 4 bâtiments de 8 à 11 étages sur 1 niveau de sous-sol partiel à destination d'habitation (440 logements créés dont 330 logements sociaux), d'hôtel de tourisme et d'auberge de jeunesse, de résidence de jeunes travailleurs, de résidence pour les étudiants, de bureaux, d'incubateur de start-up, de commerces, de centre sportif et de plate-forme logistique urbaine après démolition d'un immeuble.

La surface démolie est de 7 865 m² et la surface créée est de 34 864 m² pour une surface de terrain de 12 722 m².

Art. 3. – Un avis au public faisant connaître l'ouverture de la participation par voie électronique sera publié quinze jours avant le début de la consultation du public dans au moins un journal diffusé dans le département.

Cet avis sera également affiché à la Mairie du 19^e arrondissement de Paris, à proximité du projet et sera également mis en ligne sur le site internet de la Ville de Paris (paris.fr).

Art. 4. – Le dossier soumis à participation du public par voie électronique sera consultable sur le site dédié :

<http://ilotfertile.participationpublique.net>

Un registre dématérialisé sera disponible sur le même site internet afin de recueillir les observations et propositions du public, pendant toute la durée de la consultation mentionnée à l'article premier.

Art. 5. – Le dossier de participation du public par voie électronique sera également mis à la disposition du public, sur support papier, pendant toute la durée de la consultation mentionnée à l'article premier, à la Mairie du 19^e arrondissement, 5-7, place Armand Carrel, 75019 Paris, ouverte les lundis, mercredis, vendredis et samedis de 8 h 30 à 17 h et les jeudis de 8 h 30 à 19 h 30.

Art. 6. – Pendant la durée de la participation du public par voie électronique, un poste informatique sera mis à la disposition du public à la Mairie du 19^e arrondissement, aux heures d'ouverture mentionnées à l'article 5, afin de permettre un accès au dossier sous forme dématérialisée et au registre dématérialisé.

Art. 7. – Le dossier de participation électronique comporte notamment une étude d'impact qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement sur le dossier. Cette étude d'impact et cet avis sont joints au dossier qui sera mis à la disposition du public à la Mairie du 19^e arrondissement de Paris.

Art. 8. – A compter de l'ouverture de la participation du public par voie électronique, des renseignements sur le dossier peuvent être demandés, et des observations ou questions sur le projet peuvent être adressées auprès de la Mairie de Paris – Direction de l'Urbanisme – Service de l'Aménagement – 121, avenue de France – CS 51388 – 75038 Paris Cedex 13 ainsi qu'à l'adresse mail suivante : du-pere-ilotfertile@paris.fr.

Art. 9. – La personne responsable du projet est la société LINKCITY ILE-DE-FRANCE, représentée par Mme Christiane MALO-SCHWEBEL, domiciliée – 1, avenue Eugène Freyssinet – 78280 Guyancourt.

Art. 10. – La synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte sera publiée, pendant une durée minimale de trois mois, par voie électronique.

Art. 11. – L'autorité compétente pour statuer sur la demande de permis de construire et le délivrer par arrêté au terme de la participation du public par voie électronique est la Maire de Paris.

Art. 12. – Le présent arrêté sera publié au « Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris ». Copie du présent arrêté sera adressée à M. le Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris.

Fait à Paris, le 22 octobre 2018

Pour la Maire de Paris
et par délégation,
Le Directeur de l'Urbanisme
Claude PRALAUD

ANNEXE 3 – COMPOSITION EXHAUSTIVE DU DOSSIER DE CONSULTATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE

- Sommaire PPVE Ilot Fertile (2,07 Mo)

Pièces Administratives

- 0.1 Arrêté portant organisation de la PPVE (107 Ko)
- 0.2 Insertion au Bulletin Municipal Officiel (158 Ko)
- 0.3.1 Affiche avec bandeau (202 Ko)
- 0.3.2 Affiche sans bandeau (146 Ko)
- 0.4 Notice de procédure (846 Ko)

Pièces spécifiques du permis de construire

- 1.1.1 PC00b - Formulaire CERFA (1,19 Mo)
- 1.2.1 PC01 - Plan de situation (5,81 Mo)
- 1.2.2 PC01-A1 – Plan des divisions amont (1,29 Mo)
- 1.2.3 PC01-A2 – Coupes des divisions en volume (1,31 Mo)
- 1.2.4 PC02-01 - Plan de masse des constructions 1000eme indice B (2,60 Mo)
- 1.2.5 PC02-02 - Plan de masse des constructions 200eme indice B (7,88 Mo)
- 1.2.6 PC02-A1 - Plan de Raccordement des Réseaux Divers « Rez-de-Chaussée » (2,88 Mo)
- 1.2.7 PC02-A2 - Plan d'Adduction d'Eau Potable « Sous-sol » (1,11 Mo)
- 1.2.8 PC02-A3 - Plan d'Assainissement des Eaux Usées et Pluviales (Rez-de-Chaussée) (1,94 Mo)
- 1.2.9 PC02-A4 - Plan d'Assainissement des Eaux Usées et Pluviales (Rez-de-Jardin) (2,21 Mo)
- 1.2.10 PC02-A5 - Plan de Défense Incendie Projetée (Rez-de-Chaussée) (936 Ko)
- 1.2.11 PC02-A6 - Plan de Défense Incendie Projetée (Rez-de-Jardin) (919 Ko)
- 1.2.12 PC03-01 - Coupes AA et BB (1,35 Mo)
- 1.2.13 PC03-02 - Coupes CC et DD (1,55 Mo)
- 1.2.14 PC03-03 - Coupes EE, FF et GG (1,42 Mo)
- 1.2.15 PC04 - Notice architecturale et paysagère (101,04 Mo)
- 1.2.16 PC04-A1 Plan des aménagements extérieurs Rez-de-Jardin (6,87 Mo)
- 1.2.17 PC04-A2 Plan des aménagements extérieurs Rez-de-Chaussée (4,16 Mo)
- 1.2.18 PC04-A3 Plan des toitures et terrasses végétalisées (9,25 Mo)
- 1.2.19 PC04-A4 Coupes paysagères E01, E02, E03 (3,76 Mo)
- 1.2.20 PC04-A5 Coupes paysagères E04, C01, C02 (2,61 Mo)
- 1.2.21 PC04-A6 Cahier graphique paysage (74,42 Mo)
- 1.2.22 PC04-A7 Annexe notice architecturale et paysagère (5,61 Mo)
- 1.2.23 PC05-01 - Plan des toitures (6,63 Mo)
- 1.2.24 PC05-02 - Elévations générales extérieures (5,16 Mo)
- 1.2.25 PC05-03 - Elévations générales intérieures indice B (2,15 Mo)
- 1.2.26 PC05-04 - Elévations Bâtiment NORD A (3,22 Mo)
- 1.2.27 PC05-05 - Elévations Bâtiment NORD A (2,20 Mo)
- 1.2.28 PC05-06 - Elévations Bâtiment NORD A (656 Ko)
- 1.2.29 PC05-07 - Elévations Bâtiment NORD B (1,72 Mo)
- 1.2.30 PC05-08 - Elévations Bâtiment SUD C (1,94 Mo)
- 1.2.31 PC05-09 - Elévations Bâtiment SUD D (2,13 Mo)
- 1.2.32 PC05-10 - Elévations Bâtiment SUD D (573 Ko)
- 1.2.33 PC06 - Insertions du projet de construction dans son environnement (2,55 Mo)
- 1.2.34 PC07 - Photographies environnement proche (12,37 Mo)
- 1.2.35 PC08 - Photographies paysage lointain (17,96 Mo)
- 1.3.1 PC14 - Agrément bureaux (384 Ko)
- 1.3.2 PC16-1 - Attestations thermiques (5,61 Mo)

- 1.3.3 PC16-6 - Attestation du Bureau d'Etudes pollution (2,72 Mo)
- 1.3.4 PC17 - Respect des surfaces de logement social (289 Ko)
- 1.3.5 PC27-A1 - Demande de Permis de démolir - Plan de démolition (1,05 Mo)
- 1.3.6 PC27-A2 - Demande de Permis de démolir - Photographies des bâtiments à démolir (6,14 Mo)
- 1.3.7 PC32-01 - Convention de rétrocession de voirie (389 Ko)
- 1.3.8 PC32-02 - Plan de division du terrain (1021 Ko)
- 1.3.9 PC33-1 - Redevance bureaux (1,30 Mo)
- 1.3.10 PC39-01 - Formulaire CERFA - accessibilité (597 Ko)
- 1.3.11 PC39-02 - Note accessibilité (2,16 Mo)
- 1.3.12 PC39-A1 - Plan niveau Rez-de-Chaussée indice B (4,34 Mo)
- 1.3.13 PC39-A2 - Plan niveau Rez-de-Jardin indice B (4,68 Mo)
- 1.3.14 PC40-01 - Formulaire CERFA - Sécurité incendie (597 Ko)
- 1.3.15 PC40-02 - Note Incendie (13,44 Mo)
- 1.3.16 PC40-A1 - Coupes accessibilité (4,12 Mo)
- 1.3.17 PC41 - Contrat relatif à l'institution des servitudes contractuelles d'implantation (5,27 Mo)
- 1.4.1 A01 - Plan des plateaux de nivellement (483 Ko)
- 1.4.2 A02 - Notice de traitement de la pollution des sols (1,53 Mo)
- 1.4.3 A03-01 - Notice de gestion des eaux pluviales (1,85 Mo)
- 1.4.4 A03-02 - Plans d'aménagement (Rez-de-Chaussée) (3,99 Mo)
- 1.4.5 A03-03 - Plans d'aménagement (Rez-de-Jardin) (1,58 Mo)
- 1.4.6 A03-04 - Coupe transversale de l'ovoïde (1,88 Mo)
- 1.4.7 A03-05 - Coupe de détail de l'ovoïde (224 Ko)
- 1.4.8 A03-06 - Coupe de détail de l'ovoïde (350 Ko)
- 1.4.9 A04 - Attestations d'exemplarité énergétique (1,89 Mo)
- 1.4.10 A05- Tableau de surfaces global sur l'opération (264 Ko)
- 1.4.11 A06 - Tableaux de répartition de typologie pour les logements (1,05 Mo)
- 1.4.12 A07-01 - Plan des toitures (8,16 Mo)
- 1.4.13 A07-02 - Plan niveau R+09 (3,81 Mo)
- 1.4.14 A07-03 - Plan niveau R+08 (4,12 Mo)
- 1.4.15 A07-04 - Plan niveau R+07 (4,25 Mo)
- 1.4.16 A07-05 - Plan niveau R+06 (3,26 Mo)
- 1.4.17 A07-06 - Plan niveau R+05 (3,55 Mo)
- 1.4.18 A07-07 - Plan niveau R+04 (3,46 Mo)
- 1.4.19 A07-08 - Plan niveau R+03 (2,50 Mo)
- 1.4.20 A07-09 - Plan niveau R+02 (2,55 Mo)
- 1.4.21 A07-10 - Plan niveau R+01 (2,59 Mo)
- 1.4.22 A07-11 - Plan niveau RDJ (4,62 Mo)
- 1.4.23 A07-12 - Plan niveau RDC (4,45 Mo)
- 1.4.24 A07-13 - Plan niveau RDC bas (1,15 Mo)
- 1.4.25 A08 - Titre habilitant (1,58 Mo)
- 1.4.26 A09 - Courrier de la Ville de Paris relatif à la réalisation des travaux d'aménagement de la rue d'Aubervilliers (1,46 Mo)

Etude d'impact

- 2.1 Décision de la DRIEE portant obligation de réaliser une étude d'impact (1,12 Mo)
- 2.2 PC11-01 - Etude d'impact complète (57,05 Mo)
- 2.3 PC11-03 - Etude d'impact - Résumé Non Technique (11,39 Mo)
- 2.4.1 PC11-02 - Annexe A - Etude historique (748 Ko)
- 2.4.2 PC11-02 - Annexe B - Diagnostic de l'état du sous sol (2,68 Mo)
- 2.4.3 PC11-02 - Annexe C - Diagnostic déchets avant démolition (3,19 Mo)
- 2.4.4 PC11-02 - Annexe D - Diagnostic amiante avant démolition (4,71 Mo)
- 2.4.5 PC11-02 - Annexe E - Diagnostic approfondi de la qualité du sous-sol (97,73 Mo)

- 2.4.6 PC11-02 - Annexe F - Diagnostic vibro-acoustique - zone Nord (15,16 Mo)
- 2.4.7 PC11-02 - Annexe G - Diagnostic vibro-acoustique - zone Sud (22,45 Mo)
- 2.4.8 PC11-02 - Annexe H - Notice acoustique (2,58 Mo)
- 2.4.9 PC11-02 - Annexe I - Diagnostic biodiversité (4,21 Mo)
- 2.4.10 PC11-02 - Annexe J - Evaluation faune flore (6,83 Mo)
- 2.4.11 PC11-02 - Annexe K - Etude géotechnique (9,00 Mo)
- 2.4.12 PC11-02 - Annexe L - Note de gestion des eaux pluviales (1,82 Mo)
- 2.4.13 PC11-02 - Annexe M - Analyse de la qualité de l'air (6,62 Mo)
- 2.4.14 PC11-02 - Annexe N - Analyse énergétique (9,71 Mo)
- 2.4.15 PC11-02 - Annexe O - Stratégie de suivi de la performance (12,94 Mo)
- 2.4.16 PC11-02 - Annexe P - Etude d'approvisionnement en énergies renouvelables (1,44 Mo)
- 2.4.17 PC11-02 - Annexe Q – Dossier de dérogation CNPN (10,50 Mo)
- 2.4.18 PC11-02 - Annexe R – Décision DRIEE sur dossier CNPN (1,19 Mo)
- 2.4.19 PC11-02 - Annexe S - Etude de circulation Chapelle-Charbon (6,46 Mo)
- 2.5.1 ANNEXE 1 - Calendrier projet et réalisation de l'élargissement du cours d'Aubervilliers au droit de l'îlot fertile (125 Ko)
- 2.5.2 ANNEXE 2 - Courrier de Tauw France – Réponse à l'avis de la MRAe sur l'étude d'impact (75 Ko)
- 2.5.3 ANNEXE 3 - Rapport étude Air-Santé (8,20 Mo)
- 2.5.4 ANNEXE 4 - Cartographie des risques naturels du 19e arrondissement (566 Ko)
- 2.5.5 ANNEXE 5 - Note hydraulique gestion des eaux pluviales (1,52 Mo)
- 2.5.6 ANNEXE 6 - Etude de circulation (948 Ko)
- 2.5.7 ANNEXE 7 – Justification de l'approvisionnement thermique (1,00 Mo)
- 2.5.8 ANNEXE 8 – Précisions sur le procédé de concassage (676 Ko)
- 2.5.9 ANNEXE 9 - Plan de gestion (2,99 Mo)
- 2.5.10 ANNEXE 10 - Notice acoustique APD zone NORD (2,43 Mo)
- 2.6 Mémoire en réponse (1,55 Mo)

Avis relatifs à la demande de Permis de Construire

- 3.1 Avis l'Inspection Générale des Carrières en date du 14 juin 2018 (240 Ko)
- 3.2 Courrier de réponse ENEDIS en date du 12 juillet 2018 (581 Ko)
- 3.3 Avis l'Inspection Générale des Carrières en date du 11 juillet 2018 (1,82 Mo)
- 3.4 Avis de la préfecture de Police sur l'ESP en date du 19 juillet 2018 (97 Ko)
- 3.5 Avis de la Direction de la propreté et de l'eau en date du 25 juin 2018 (172 Ko)
- 3.6 Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale d'Ile de France en date du 17 août 2018 (1,37 Mo)
- 3.7 Avis de la Direction de la Voirie et des Déplacements (1,54 Mo)
- 3.8 Avis de la préfecture de Police sur les ICPE en date du 30 août 2018 (600 Ko)
- 3.9 Délibération 2018 DU 194-2 du Conseil de Paris des 24, 25, 26 septembre 2018 (59 Ko)
- 3.10 Délibération du Conseil du 19ème arrondissement (90 Ko)
- 3.11 Avis de la Préfecture de Police sur l'accessibilité et la sécurité incendie en date du 04 octobre 2018 (376 Ko)
- 3.12 Courrier de saisine de la Ville d'Aubervilliers (330 Ko)
- 3.13 Courrier de saisine de Saint-Denis (48 Ko)
- 3.14 Lettre en réponse du pétitionnaire à l'avis de la Préfecture de Police sur l'accessibilité et la sécurité incendie, en date du 18 octobre 2018 (620 Ko)