

Ville de Paris

Paris Nord Est

Compte rendu de la réunion publique de restitution de l'étude urbaine sur Paris Nord-Est Elargi

Lundi 2 février 2015, Mairie du 18^e arrondissement,

Environ 75 personnes participent à la réunion publique.

Personnes présentes à la tribune :

Jean-Louis MISSIKA, adjoint au Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité,
 Jacques BAUDRIER, conseiller de Paris délégué auprès de l'adjoint au Maire chargé de l'urbanisme, chargé des questions relatives à l'architecture et aux Grands projets de renouvellement urbain,
 Eric LEJOINDRE, Maire du 18^e arrondissement,
 François DAGNAUD, Maire du 19^e arrondissement,
 Paul SIMONDON, adjoint au Maire du 10^e arrondissement chargé de l'urbanisme et de la nuit,
 Alain PERIES, adjoint au Maire de Pantin chargé de l'urbanisme, de l'aménagement, de l'habitat et des bâtiments, conseiller communautaire d'Est Ensemble,
 Michel NEYRENEUF, adjoint au Maire du 18^e arrondissement chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des grands projets de renouvellement urbain et du logement,
 Françoise SOUCHAY, sous directrice de l'aménagement à la Direction de l'urbanisme de la Ville de Paris
 François LECLERCQ, agence Leclercq, en charge de l'étude urbaine sur Paris Nord-Est Elargi
 Pierre-Antoine TIERCELIN, agence Ville Ouverte, en charge de l'animation et de la restitution de la réunion publique.

Étaient également présents dans la salle :

Daniel VAILLANT, député de la 17^{ème} circonscription de Paris,
 Pascal JULIEN, conseiller de Paris,

Ordre du jour de la réunion publique :

TEMPS DE PRESENTATION

- Introduction
- L'étude urbaine Paris Nord-Est Elargi
- Présentation de l'étude urbainep.2
 1. Paris Nord Europe, où en est-on ?
 2. Portrait des valeurs du territoire
 3. Qu'est-ce qu'un Plan Guide ?
 4. Les 5 vecteurs de transformation
- Vision partagée : les ambitions de la Ville de Parisp.7
- Vision partagée : la parole aux élus de la future métropole
- Le dispositif d'information et de concertationp.12

TEMPS D'ECHANGES



→ Le diaporama de présentation de la réunion publique est disponible sur le site Paris.fr : <http://www.paris.fr/pratique/projets-urbains/dossiers-projets-urbains/operation-paris-nord-est-p-n-e-18-et-19-ardts/>

TEMPS DE PRESENTATION

Introduction

Eric Lejoindre, Maire du 18^e arrondissement

Eric Lejoindre remercie la Ville de Paris de se réunir à la Mairie du 18^e arrondissement pour cette réunion publique sur Paris Nord-Est. Il salue ses homologues des 19^e et 10^e arrondissements, la Ville de Pantin représentée par Alain Periès, et excuse les maires d'Aubervilliers, Saint-Denis et Saint-Ouen, qui n'ont pas pu être présents ce soir. Paris Nord-Est est un projet métropolitain qui dépasse les seules frontières de Paris. Daniel Vaillant, ancien Maire du 18^e arrondissement, a entamé cette métamorphose urbaine lors des précédentes mandatures. La Direction de l'urbanisme travaille depuis de nombreuses années sur ce GPRU, et a fait appel à l'agence Leclercq pour réfléchir à l'aménagement du territoire de Paris Nord-Est Elargi, également appelé Paris Nord Europe. Il est difficile de trouver un terme qui évoque l'ampleur des mutations envisagées sur ces quartiers. Leur transformation ne peut être pensée sans les habitants qui y vivent. A ce titre, Michel Neyreneuf, l'adjoint au Maire chargé de l'urbanisme, s'engage pleinement dans le renouvellement urbain de Paris Nord-Est et de Chapelle International comme il l'a fait par le passé sur la Goutte d'Or.

L'étude urbaine Paris Nord-Est Elargi

Jean-Louis Missika, adjoint au Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, du projet du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité,

Toute une série d'initiatives et de projets ont déjà vu le jour sur Paris Nord-Est. La dimension métropolitaine du projet est appelée à être renforcée avec l'arrivée de la métropole du Grand Paris, mais la Ville de Paris ne peut pas attendre 2016 pour continuer l'aménagement de ce territoire. Aujourd'hui, la réflexion est élargie à un périmètre qui représente 17 % du territoire parisien, englobant la Gare du Nord et la Gare de l'Est. L'étude effectuée par l'agence Leclercq est dense, intéressante et stimulante.

Présentation de l'étude urbaine

François Leclercq, agence Leclercq

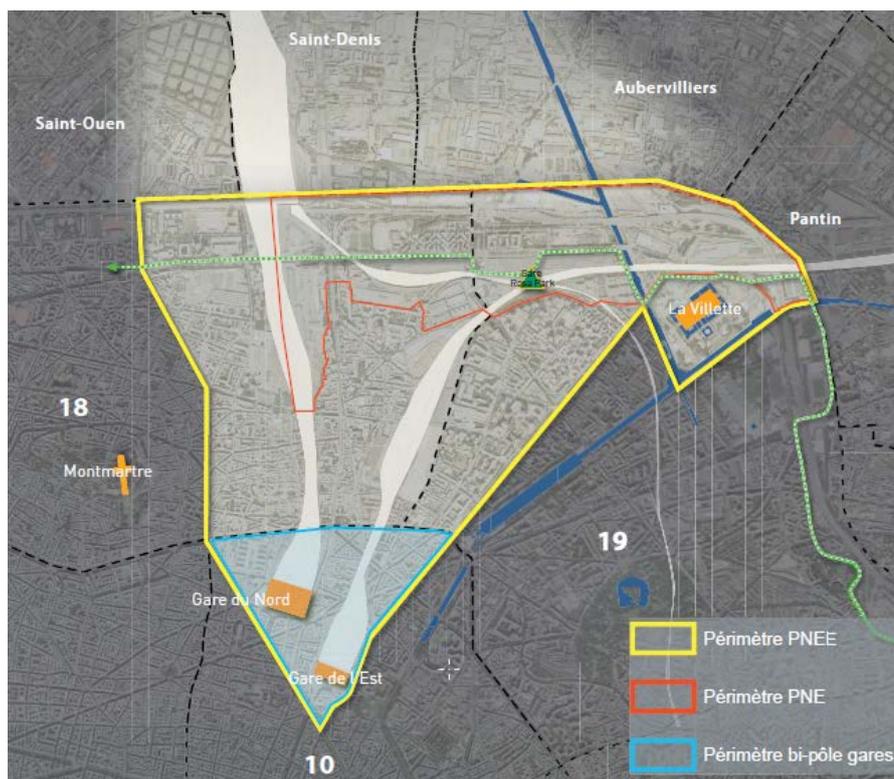
1. Paris Nord Europe, où en est-on ?

Une équipe pluridisciplinaire a pour mission d'élaborer un plan guide stratégique qui traduit une vision à long terme de Paris Nord-Est Elargi (PNEE). Il s'agit de réfléchir à la façon dont les objectifs de la Ville de Paris peuvent être déclinés sur ce territoire. L'étude mêle la poursuite des réflexions sur les opérations de la Porte de la Villette, de Gare des Mines – Fillettes et Chapelle Charbon – Hébert, et sur de nouveaux secteurs mutables : la caserne Gley, le dépôt Ordener et le site de l'hôpital Fernand Widal situé entre les deux gares de l'Est et du Nord.



Pourquoi ce périmètre élargi ?

Ce territoire est cohérent géographiquement. Il correspond à un col entre Montmartre et les Buttes Chaumont où les réseaux se sont succédé au cours de l'histoire : le cardo romain à l'Antiquité, puis les canaux, les faisceaux ferrés des deux gares et la transformation des fortifications en boulevards extérieurs aux 19^e et 20^e siècles. C'est un territoire complexe à appréhender car ces réseaux omniprésents ont formé des coupures et des insularités dans le tissu urbain. Aujourd'hui, l'histoire peut continuer de s'écrire en implantant une armature végétale le long de ces réseaux qui relierait les différents espaces verts.



Etat d'avancement

L'agence Leclercq a dans un premier temps réalisé un diagnostic afin de comprendre le fonctionnement et les besoins du territoire. Ce travail a été présenté aux élus lors d'un séminaire qui a permis de dégager des grandes options par rapport aux propositions du plan guide. Alors que certains secteurs mutables sont à l'étude, 2015 sera consacré à la rédaction de ce plan guide avec l'ensemble des acteurs concernés (services de la Ville de Paris, villes voisines, habitants, usagers etc.) Le plan guide sera présenté au public en fin d'année, et les modalités de participation sont exposées en page 10.

Les grandes options retenues par la Ville sont de constituer un bi-pôle Gare du Nord – Gare de l'Est qui devra être rendu accessible sur 360°, de faire de Rosa Parks le pôle économique de l'arrière gare, de créer une centralité métropolitaine à la Porte de la Chapelle, et d'aménager un poumon vert sur le secteur Chapelle Charbon – Hébert.

2. Portrait des valeurs du territoire



Porte d'entrée parisienne de l'Europe et du monde

La spécificité du site PNEE est d'accueillir des flux très importants : plus de 600 000 voyageurs par jour sur le bi-pôle des gares. Elles constituent, ensemble, une grande gare européenne et la première gare française connectée à l'international. Bien qu'elles permettent d'accéder au quartier central des affaires (QCA) et bientôt à La Défense par le RER E, ces gares ont produit peu de m² de bureaux comparativement aux autres grandes gares parisiennes que sont la Gare de Lyon et la Gare Montparnasse. Elles sont une percée de la métropole au cœur d'un faubourg dense et populaire.

Territoire de la diversité et du cosmopolitisme

Le territoire des deux gares est doublement cosmopolite avec l'activité d'affaires en provenance d'Europe du Nord et la présence de commerces ethniques qui donnent lieu à des interactions fortes. Les commerces tamouls implantés dans le secteur sont, par exemple, en relation directe avec la communauté Tamoul de Londres.

Incubateur métropolitain de l'innovation

Plusieurs projets comme le sentier numérique dans le 10^e arrondissement ou la future pépinière d'entreprises des entrepôts Macdonald dans le 19^e arrondissement permettent d'observer une tendance au développement d'activités innovantes sur ce territoire.

Développer la ville avec l'existant

Le potentiel mutable s'élève à 75 hectares de terrains disponibles. 525 hectares sont donc déjà bâtis ou en transformation. Les reconversions de la Recyclerie ou de la Halle Pajol montrent des évolutions possibles en dehors des secteurs traditionnels de Paris Nord-Est dont certains sont déjà livrés ou en voie de l'être.

Quelques chiffres illustrent la réalité de ce territoire :

- 600 hectares**, soit 17 % du territoire parisien
- 2 fois moins d'espaces verts que dans le reste de Paris
- 314 000 habitants**, dont près d'1/4 a moins de 20 ans
- 60 % de logements sociaux dans certains quartiers
- 120 millions de voyageurs** par an à la Gare du Nord et la Gare de l'Est
- 500 000 véhicules par jour sur le boulevard Périphérique

3. Qu'est-ce qu'un plan guide ?

Sur la base de ce diagnostic, le plan guide sert à exprimer des grandes intentions d'aménagement tout en conservant une certaine souplesse de mise en œuvre :

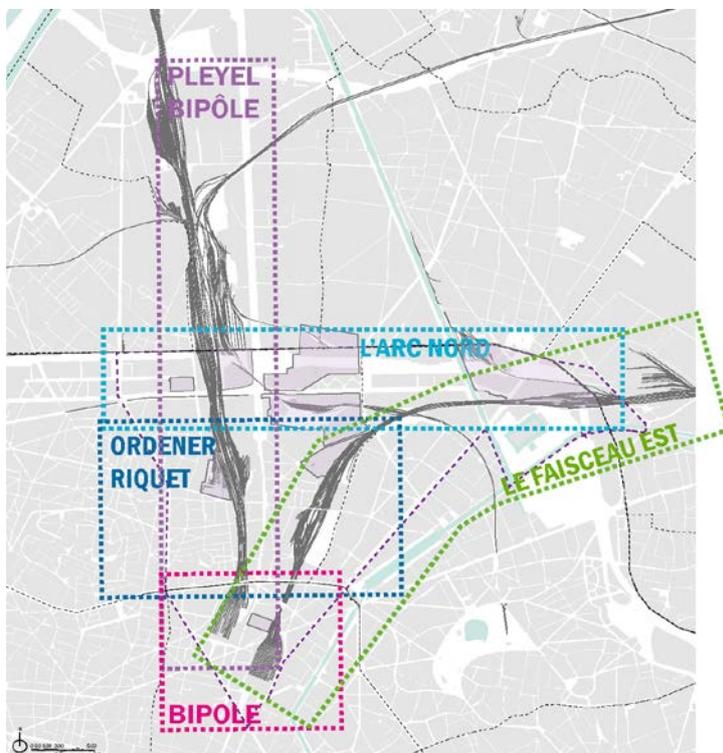
- Compléter et mettre en valeur la trame d'espaces publics par des promenades et des cheminements qui résolvent les conflits d'usages et atténuent les coupures urbaines, avec un traitement des sols de qualité.
- Identifier des grandes liaisons transversales pour répondre au déficit de liens Est/Ouest : faciliter la liaison entre les deux gares, réaménager les dessous du viaduc sous le boulevard de la Chapelle, mettre en place un chapelet de placettes de part et d'autres des faisceaux, aménager un jardin linéaire sur la Petite Ceinture.



- Transformer les portes de Paris en centralités métropolitaines en réduisant l'empreinte des infrastructures.
- Mettre en réseaux les parcs et les espaces verts aux différentes échelles : additionner le « poumon vert » à une multitude de micros-jardins pour faciliter les circulations douces.
- Consolider les initiatives de végétalisation à la parcelle et de jardins partagés qui favorisent la présence de la nature en ville.
- Encourager le développement des loisirs, des activités culturelles et nocturnes sur le territoire (le Louxor, la Rotonde, le 104, les berges du canal, la Philharmonie etc.)
- Faire évoluer les formes urbaines : moderniser le tissu faubourien, inventer de nouvelles formes architecturales autour des Maréchaux, rénover les logements sociaux (Flandres, Curial).
- Reconstituer la ville des rez-de-chaussée en prévoyant une capacité d'accueil et une pluralité d'usages dans les nouveaux projets.

La dénomination « Paris Nord Europe » répond à la fois aux attributs de ce territoire et à des ambitions globales. Dans le cadre du Grand Paris, sa stratégie de développement repose sur l'amélioration de la desserte en transport en commun et la proximité entre le projet de Quartier Universitaire International du Grand Paris (QUIGP), le cluster de la création sur Plaine Commune et la présence de projets touristiques. Comment peut-on donc conserver l'âme des quartiers qui préexistent au cœur de ce puissant mouvement de transformation ? Cette étude doit permettre de concilier la dimension métropolitaine du grand territoire à l'échelle du très local.

4. Les 5 vecteurs de transformation



Cinq vecteurs de transformations ont été définis dans le cadre de cette vision politique à 30 ans. Ils rassemblent certains sites mutables sur lesquels des actions sont envisagées à court ou moyen terme.



1. L'ARC NORD

Problématique : comment transformer l'effet de ceinture provoqué par le périphérique ?

Enjeux :

- Pôle économique Rosa Parks
- Pôle étudiant de la Porte de la Chapelle
- Prolongement du T3b sur les Maréchaux
- Création d'une ceinture verte

Sites de projet :

Caserne Gley

Le site, Porte des Poissonniers, prévoit une programmation potentielle de 700 logements accompagnés d'équipements et de commerces. Il offre la possibilité de prolonger le mail Croisset et de retravailler la façade du boulevard Ney et l'axe du boulevard Ornano.

Gare des Mines – Chapelle Charbon Hébert

Le schéma d'aménagement en phase 1 prévoit d'installer l'amorce du parc sur 3 ha derrière les entrepôts Ney, rendus accessibles par une passerelle située à l'extrémité Ouest du bâtiment. Cet espace vert comprend la relocalisation des terrains de sport de Gare des Mines. Dans un second temps, les entrepôts seront réaménagés pour permettre le déplacement des terrains de sport sur le toit et la création d'un parc de 6 ha sur le thème du fer. La surface visible avoisinera les 10 ha avec l'emprise des voies de la Petite Ceinture. L'idée est de démultiplier le futur jardin en différents niveaux entre le sol et le sommet du toit.

Marché des 5 continents

La réflexion sur la forme et l'implantation de ce marché est en cours. Elle s'appuie sur d'autres cas d'études comme le Brick Lane Market de Londres.

2. ORDENER RIQUET

Problématique : comment fédérer des quartiers et des opérations morcelés ?

Enjeux :

- Liaisons transversales Est-Ouest
- Polarité de la station Rosa Parks
- Travail à mener à micro échelles

Site de projet :

Dépôt Chapelle Ordener

Le site offre la possibilité de créer un jardin suspendu adossé à un programme de logements, et de reconstituer une façade urbaine sur la rue Ordener. Il existe certains exemples de reconversion d'anciennes halles comme le jardin des Fonderies à Nantes.

3. PLEYEL BIPOLE

Problématique : comment accompagner la dynamique économique en dépassant la coupure urbaine ?



Enjeux :

- Ouvrir les espaces et les façades sur le faisceau en lien avec l'aménagement de l'avenue Wilson
- Lien fonctionnel entre Paris, Saint-Denis et Roissy Charles-de-Gaulle
- Polarité de la Porte de la Chapelle
- Liaisons et continuités Est-Ouest

4. LE FAISCEAU EST

Problématique : comment articuler le développement de loisirs à l'Est aux activités logistiques à l'Est ?

Enjeux :

- Polarité de la station Rosa Parks
- Maintien de la fonction logistique
- Poursuivre le travail sur le retournement des îlots vers le faisceau (Jardins d'Eole, Pajol)
- Axe récréatif autour du canal de l'Ourcq

Site de projet :

Porte de la Villette

Le secteur de la Porte de la Villette prévoit le réaménagement de la RN2. La création d'un mail et la requalification du rond-point amélioreront les liens entre Paris, Pantin et Aubervilliers de part et d'autre des segments de l'avenue de Flandres et de l'avenue Jean Jaurès.

5. LE BIPOLE DES GARES

Problématique : comment ouvrir le développement de l'arrière-gare ?

Enjeux :

- Affirmer la vocation internationale des deux gares
- Réorganiser le hub de transports
- Requalifier les espaces publics
- Diversifier le tissu économique du quartier
- Conforter l'identité cosmopolite

Sites de projet :

Hôpital Fernand Widal

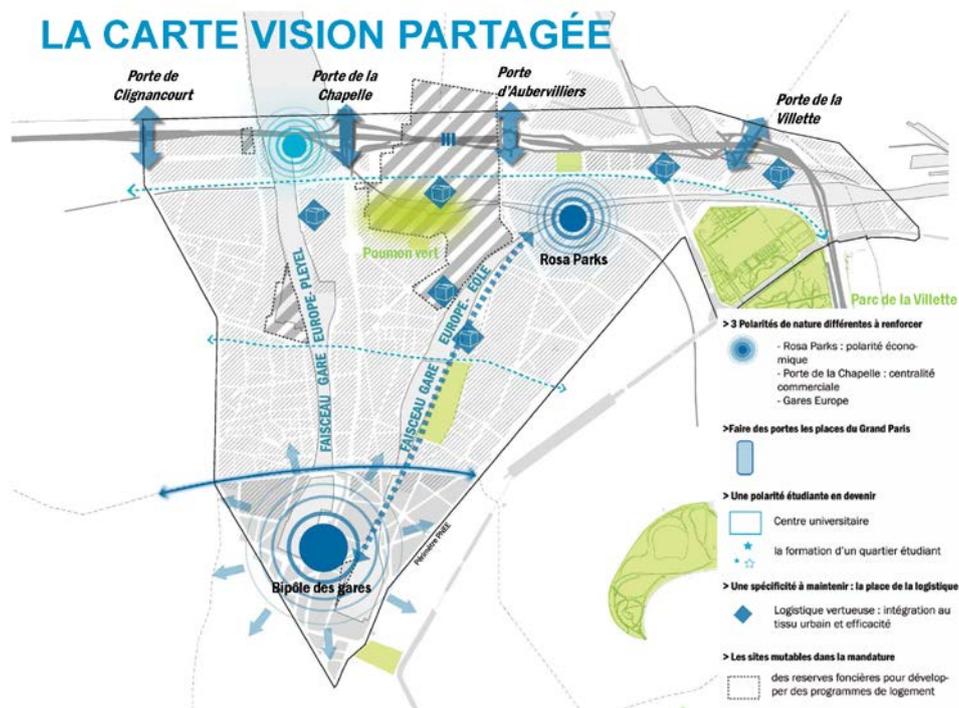
Le devenir de ce site est en suspens puisque l'actuel hôpital doit trouver une autre vocation, contrairement à l'hôpital Lariboisière qui conservera son affectation.

Requalification du boulevard de la Chapelle

Des études sont en cours pour réaménager les dessous du viaduc du métro sur le boulevard de la Chapelle.

Vision partagée : les ambitions de la Ville de Paris

Jean-Louis Missika, adjoint au Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité



La vision d'ensemble permet de comprendre comment chaque portion de territoire s'insère dans le territoire global. L'histoire de Paris Nord-Est ne s'écrit pas sur une page vierge. Aujourd'hui, plusieurs partenaires dont la SNCF/RFF sont disposés à céder leurs terrains pour permettre à notre ville de se renouveler en accord avec son passé. Cela nous offre la possibilité de réaménager ces espaces en profondeur. Certaines opérations ont déjà été réalisées comme la Halle Pajol, les entrepôts Macdonald ou la ZAC Claude Bernard. De telles mutations s'opèrent sur le temps long et dépassent la durée d'un mandat politique, mais il est nécessaire d'avancer dès aujourd'hui sur de nouveaux secteurs clés pour répondre rapidement aux besoins des parisiens. Ainsi, à ce stade, les élus parisiens se sont approprié le diagnostic réalisé par François Leclercq et ses équipes, et après échanges avec eux, ils élaborent un plan guide pour faire de Paris Nord-Est Elargi un territoire moderne, attractif et agréable à vivre.

Les grandes orientations que nous nous proposons de nous donner sont les suivantes :

1. Désenclaver le territoire

- Aujourd'hui, les deux gares du Nord et de l'Est sont ouvertes exclusivement vers le Sud alors qu'elles devraient former un bipôle et diffuser à 360 degrés. Leurs fonctions seront donc réorientées vers le Nord et les latérales pour engager une transformation profonde des quartiers environnant, notamment de l'arrière-gare.
- Les portes de Paris doivent être transformées en places du Grand Paris. C'est une formule certes utilisée abondamment, mais qui doit à présent se traduire concrètement par la création de nouvelles centralités urbaines. La Métropole du Grand Paris se construira en gommant la frontière du boulevard périphérique qui sépare aujourd'hui Paris des communes voisines.
- Il nous faudra pacifier et faciliter les franchissements Nord-Sud, grâce notamment à l'ouverture d'un passage dans l'entrepôt Ney et un travail de requalification du boulevard de la Chapelle. Nous l'avons fait avec la passerelle en construction sur le périphérique entre Claude Bernard et la zone du Millénaire, et au futur franchissement prévu à mi-chemin entre la Porte de la Chapelle et la Porte d'Aubervilliers dans le prolongement de la rue des Fillettes.



- Les liaisons Est-Ouest pourraient être améliorées, par exemple en élargissant l'axe Ordener – Riquet.
- Un transport en site propre ou un éventuel prolongement du T8 pourrait à terme permettre de relier directement les quartiers de l'arrière-gare au bipôle des gares.

2. Le rendre plus agréable à vivre

- La rénovation urbaine doit permettre d'améliorer les conditions de vie dans les quartiers existants par exemple en restructurant la cité Charles Hermite.
- Il nous faudra proposer une nouvelle offre de logements, mixte et diversifiée en fonction des quartiers. Là où la concentration de logement social est déjà forte, cela passe par la réalisation d'autres types de logements (intermédiaires, étudiants, jeunes travailleurs, privés). Là où le pourcentage est déficitaire, cela passe au contraire par la création de logements sociaux.
- De nouveaux équipements publics sont prévus et des plus anciens pourront être modernisés, comme pour les équipements sportifs dans le cadre de l'aménagement du secteur Chapelle Charbon – Gare des Mines.
- Le manque d'espaces verts dont pâtit le secteur doit conduire à la création d'un parc, cher à la Maire de Paris, qui puisse être un lieu fédérateur rassemblant les anciens et les nouveaux habitants. La Ville souhaiterait que la phase 1 de ce poumon vert situé à Chapelle Charbon se réalise dès cette mandature.

3. Développer de l'activité économique

- Il faut développer les emplois hautement qualifiés. Le projet de l'Arc de l'innovation consiste à créer 100 000 m² dédiés aux activités innovantes autour du périphérique. Des incubateurs accueilleront des start-up au sein du centre nord express et de Macdonald. L'émergence de ces nouvelles activités entraînera la réalisation d'emplois moins qualifiés, voire non qualifiés, de service et d'accompagnement.
- Le futur Campus Condorcet comportera une antenne de l'Université Paris 1 à la Porte de la Chapelle, avec à terme un renforcement de la concentration universitaire avec la présence des universités Paris 8 et de Paris 13. La Ville souhaite également s'inscrire dans la dynamique du grand quartier étudiant (QUIGP) voulu par Plaine Commune, notamment au travers des programmations adéquates dans le secteur Gare des Mines.
- Les fonctions logistiques seront maintenues et adaptées à l'arrivée du e-commerce avec des transports de proximité plus durables. En plus du projet Chapelle International, d'autres sites importants pourraient accueillir des activités de ce type comme Hébert, la Porte de la Villette ou le Port de l'Allier.
- Des activités mixtes doivent être implantées dans les immeubles existants, notamment les entrepôts Ney qui peuvent faire l'objet d'une restructuration.
- Afin que le quartier soit reconnu dans sa dimension internationale, il faut utiliser et mettre en valeur son cosmopolitisme avec l'implantation d'un pôle international de commerce type « marché des 5 continents ».

4. Développer de nouveaux éco-quartiers

- La création d'éco-quartiers vise à une utilisation raisonnée et durable des ressources énergétiques. Claude Bernard est chauffé par la technique de la géothermie. Le potentiel de ces techniques pourrait encore être développé.
- La Ville encourage la végétalisation des toits qui sera rendue obligatoire pour toutes nouvelles constructions dans le cadre de la procédure de modification du PLU. Elle peut aussi se faire sur les façades et les pieds d'immeubles.



Plusieurs actions vont être menées dans les semaines et les mois à venir. Une délibération de novembre va nous permettre de lancer prochainement la concertation sur le secteur Gare des Mines – Fillettes, qui fera l'objet d'une réunion publique. La livraison des entrepôts Macdonald s'échelonne tout au long de l'année 2015, notamment son incubateur de 16 000 m², ainsi qu'à proximité de ceux-ci la gare Rosa Parks. Le secteur Eole – Evangile a été retenu dans l'Appel à Projets Innovants lancé par la Maire de Paris. Les projets seront sélectionnés fin 2015 - début 2016. Concernant le 10^e arrondissement, les études sont en cours pour le réaménagement du boulevard de la Chapelle et un groupe de travail de la SNCF réfléchit actuellement à la réorientation des deux gares. Comme cela a été dit, certaines des ambitions présentées lors de cette réunion se concrétiseront dans le cadre de la modification du PLU.

Tous ces sujets seront mis en concertation au cours de cette année avec les habitants, les mairies d'arrondissement et les villes voisines, au même titre que le plan guide de Paris Nord-Est Elargi qui servira à orienter les réflexions sur l'aménagement de Chapelle Charbon – Hébert, de la Porte de la Villette et du site Ordener Poissonniers.

Vision partagée: la parole aux élus de la future métropole

François Dagnaud, Maire du 19^e arrondissement

L'ambition de Paris Nord Europe s'inscrit dans le prolongement de Paris Nord-Est qui est d'ores et déjà une réalité, sous l'impulsion de la Ville de Paris et de la SEMAVIP. Le 19^e arrondissement a été le principal bénéficiaire de la première grande tranche de ce Grand Projet de Renouvellement Urbain (GPRU) qui a permis de requalifier des quartiers existants comme la Cité Michelet, de reconverter les entrepôts Macdonald et de créer un nouveau quartier sur la ZAC Claude Bernard. Cela montre comment la ville se met en mouvement. Paris Nord-Est s'ancre à une double échelle, celle de Paris et celle de la métropole, et prend appui sur le riche réseau d'infrastructures qui constitue l'un des points forts de ce territoire. L'année 2015 marquera la livraison du projet Macdonald. Les 610 m de long d'entrepôts reconvertis, qui correspondent au plus long linéaire de Paris, vont accueillir des équipements publics (collège, gymnase, écoles, crèche, centre social), des commerces, des bureaux et une pépinière d'entreprise ainsi que 1 100 logements. L'arrivée d'environ 3 000 nouveaux habitants coïncide avec la mise en service de la gare Rosa Parks en fin d'année, qui profitera largement au 19^e arrondissement. Elle désenclavera Paris Nord-Est et en fera un site de développement économique majeur. En voyant comment ces quartiers ont été transfigurés en l'espace de quelques années, il faut avoir confiance dans notre capacité collective à réinventer la ville.

Alain Périès, adjoint au Maire de Pantin, chargé de l'urbanisme, de l'aménagement, de l'habitat et des bâtiments, conseiller communautaire d'Est Ensemble

Le premier adjoint au Maire de Pantin se dit satisfait de l'ouverture d'une nouvelle ère où la Ville de Paris et les communes de banlieue travaillent ensemble pour effacer la coupure du boulevard périphérique, ce qui n'était pas le cas par le passé. Cette coopération a montré ses effets sur la Porte des Lilas, et a vocation à s'étendre à d'autres portes plus au Sud jusqu'à la Porte de Montreuil. Un important travail est à mener sur la Porte de la Villette, en lien avec l'ANRU d'Aubervilliers et de Pantin qui se trouvent en limite de la place Auguste Baron. Parallèlement, la requalification de la RN2 par le Département ne peut pas être faite de manière isolée car elle constitue la principale entrée Nord-Est de Paris par la route. Les projets sont plus avancés sur la RN3. Cet axe doit être traversé par la future ligne 3 du T Zen en site propre qui raccordera le T3b à la Porte de Pantin. Il faut poursuivre le travail engagé pour réfléchir à comment aménager ces espaces notamment sur la zone du canal à Pantin, classée en Opération d'Intérêt National.



Paul Simondon, adjoint au Maire du 10^e, chargé de l'urbanisme et de la nuit

Paul Simondon remercie la Ville de Paris d'avoir inclus le 10^e arrondissement dans l'élargissement de la réflexion sur Paris Nord-Est. Le quartier à la racine des deux faisceaux est très étroit et compte peu de parcelles disponibles, mais la possibilité que l'AP-HP libère le site Fernand Widal d'ici une dizaine d'années laisse entrevoir de futurs aménagements. Bien que le 10^e arrondissement ne soit pas limitrophe du périphérique, il possède ses propres portes : la Gare de l'Est, la Gare du Nord et la Gare Magenta qui permettent aux résidents d'une partie de la banlieue d'accéder à Paris. Ces discussions sont utiles car elles fournissent une grille de lecture et mettent en perspective l'enjeu du réaménagement des gares et d'une promenade urbaine sur le boulevard de la Chapelle qui permettrait de raccommoier la frontière entre les trois arrondissements. Nos objectifs doivent être partagés et priorisés pour rendre les projets plus cohérents et porter un discours commun face aux grands partenaires que sont la SNCF, le STIF ou l'AP-HP, dont les intérêts ne convergent pas forcément. Le but est effectivement de renverser la polarité des deux gares qui sont actuellement terminus et diffusent uniquement au Sud. En leur tournant le dos, elles empêchent les quartiers situés au Nord de profiter de ce dynamisme économique. D'autres questions intéressantes ont été évoquées concernant une nouvelle liaison reliant la Gare de l'Est aux quartiers du 19^e.

Eric Lejoindre, Maire du 18^e arrondissement

Avec la ZAC Pajol et les travaux sur le secteur Chapelle International, le 18^e arrondissement a un avant-goût de ces transformations. Le travail doit continuer en concertation pour anticiper l'accueil des nouveaux habitants, à la fois du point de vue des aménités nécessaires mais aussi des ambiances de quartiers. Pour en faire des polarités qui soient à la hauteur de nos ambitions pour Paris Nord-Est, il faut que les résidents de ces quartiers périphériques puissent véritablement se sentir au cœur de la métropole de demain.

Jacques Baudrier, conseiller délégué auprès de l'adjoint au Maire de Paris chargé de l'urbanisme, chargé des questions relatives à l'architecture et aux Grands projets de renouvellement urbain

Paris Nord-Europe est au cœur du GPRU lancé en 2002. Beaucoup de travail a déjà été accompli dans le 19^e arrondissement. Le secteur allant de la Porte Montmartre à la Porte d'Aubervilliers est aujourd'hui le plus grand site de renouvellement urbain parisien. Ces sites bénéficieront d'investissements prioritaires au cours de la mandature. Au-delà des volontés politiques des uns et des autres, deux programmes d'investissements de l'État et de la Région Île-de-France qui se décident en ce moment, s'apprêtent à définir des grands choix structurants en matière d'aménagement urbain :

- Le 2^e programme national de rénovation urbaine dont avait pu bénéficier la Ville de Paris depuis 12 ans. Six candidatures ont été portées, dont trois se trouvent sur le territoire de Paris Nord-Est Elargi : la Goutte d'Or, Flandres et la Porte d'Aubervilliers. La première liste n'a retenu qu'une candidature mais une deuxième liste est attendue, représentant plusieurs dizaines de millions d'euros potentiels.
- Le Contrat de Plan État-Région qui décide des grandes priorités en matière d'enseignement supérieur et de recherche et de transport collectif. Il sera voté dans quelques jours pour les 7 ans à venir. Un montant total de 10 milliard d'euros est prévu notamment pour la création du Pôle Condorcet et le prolongement des lignes T8 jusqu'à Rosa Parks, T3b jusqu'à Porte d'Asnières, et 12 jusqu'à Mairie d'Aubervilliers.



Le dispositif d'information et de concertation

Françoise Souchay, sous-directrice de l'aménagement à la Direction de l'Urbanisme, Ville de Paris

Le cadre de la concertation sur Paris Nord-Est

- La Charte de la concertation en cours de préparation qui est une déclinaison de la Charte parisienne de la participation à l'échelle de Paris Nord-Est.
- Une garante de la concertation, Michèle Tilmont, qui est une personnalité indépendante mandatée pour veiller au bon déroulement de la concertation, à l'expression de tous les points de vue et aux outils mis à disposition. Elle publie un rapport annuel d'évaluation accessible au public.
- Un Comité d'Organisation de la Concertation. Il a pour vocation de suivre l'avancement des projets, de débattre et proposer des modalités de concertation et de s'en faire le relais.
- Des concertations locales réalisées au fur-et-à-mesure de l'avancement des projets. Une réunion publique sur Gare des Mines aura lieu en avril. Un comité de suivi se réunit régulièrement sur le secteur Chapelle International.

Les outils



La Maison des Projets est le lieu ressource sur Paris Nord-Est. Elle est ouverte tous les mercredis de 12h à 19h et la garante de la concertation y est présente deux samedis par mois. Une maquette du projet et des panneaux d'exposition y sont exposés et de la documentation est consultable.

- Vous pouvez retrouver toutes les informations sur le site Paris.fr
- Vous pouvez poser vos questions ou vos contributions en utilisant concertation@parisnordest.fr



Une nouvelle plateforme interactive va être mise en ligne suite aux attaques informatiques subies par l'ancien site Parisnordest.fr. Elle permettra de s'informer sur l'actualité du projet et des secteurs d'opérations, et de contribuer sur les thèmes ouverts au débat.

De plus, toutes les ressources qui émanent des différentes démarches participatives sur Paris Nord-Est doivent être mobilisées : contributions dans le cadre de la modification du PLU, projets et propositions du budget participatif, actions de proximité menées par les Équipes de Développement Local, etc.



TEMPS D'ECHANGES

Le projet Charles-de-Gaulle Express

- *« ASA PNE 18 remercie l'agence Leclercq de mettre en perspective les potentialités du projet Paris Nord-Est. Toutefois, nous regrettons que le problème du CDG Express n'ait pas été évoqué. La décision se joue à un autre niveau, et l'État tente de passer en force ! Ce projet peut complètement hypothéquer les secteurs allant de Rosa Parks à la Porte de la Chapelle. Nous n'avons pas de position de principe mais nous ne pouvons pas accepter un passage en aérien au niveau de la Porte de la Chapelle et nous mobiliserons toutes nos énergies pour obtenir un enfouissement. »*
- *« J'habite dans une des deux tours de la Porte de la Chapelle. Tout le monde a connaissance du parcours du CDG Express. Outre la Porte de la Chapelle, il impacterait la ZAC Evangile avec des conséquences pour les entreprises qui sont sur place et le Campus Condorcet puisqu'il longerait les bâtiments de la faculté. »*
- *« Les écologistes se prononcent contre le principe du CDG Express. Il ne permettrait de gagner que 10 minutes et serait destiné à une frange très réduite de la population (billet aux alentours de 20 euros) alors que la Région porte le projet d'un dézouage. De plus il agit en faveur de l'avion. Il faudrait plutôt réorganiser la ligne B du RER. C'était l'objet d'un vote unanime du Conseil de quartier Charles Hermite il y a de cela quelques années. »*

Eric Lejoindre. L'État a décidé de s'attaquer à la question du Charles-de-Gaulle Express. Chacun a un avis différent sur la nécessité de cette liaison entre l'aéroport et le centre de Paris. C'est un enjeu important pour que l'aéroport de Roissy reste un hub de premier plan et que les personnes puissent voyager dans de bonnes conditions. Sur la question du tracé, la position de la Ville de Paris et du 18^e arrondissement n'a pas changé depuis le début de ce projet. La liaison ne devra pas dégrader la vie des quartiers traversés, notamment concernant le passage à la Porte de la Chapelle. Cette position a été réaffirmée lors des précédents mandats, et dernièrement par un vœu d'Anne Hidalgo au Conseil de Paris. De nouvelles occasions se présentent car un délégué interministériel a été nommé et plusieurs rencontres sont prévues avec la Maire, la Direction de l'Urbanisme et Aéroports de Paris. Daniel Vaillant, le député de la circonscription réitérera la demande lors de la séance de demain à l'Assemblée Nationale. Nous utilisons tous les leviers possibles pour peser sur le rapport de force mais la décision dépend d'une structure juridique qui pourrait permettre à l'État de s'affranchir de l'avis de la Ville de Paris. Il est nécessaire que chacun se mobilise. L'insertion de ce projet n'est pas envisageable autrement que par un enfouissement qui est la solution la plus viable à long terme. Des précautions ont été prises en ce sens dans les projets actuels. Au-delà de la Porte de la Chapelle, rien n'est réglé concernant le passage sous CAP 18 qui fait l'objet d'un autre enjeu : le maintien d'une industrie propre à haute-valeur ajoutée dans Paris intra-muros.

Les projets de transport

- *« Je suis ravi d'habiter dans un quartier où il y a tant de projets. Mais nous sommes très mal reliés à la Gare du Nord. Deux possibilités existent. On pourrait ouvrir une gare sur le RER B à la Porte de la Chapelle, il y a seulement deux arrêts sur la rive droite contre cinq sur la rive gauche. Ou concrétiser cet axe universitaire, peut-être par le prolongement du T8 qui relierait le pôle Condorcet au bipôle des gares en passant par Rosa Parks, Hébert, Marx Dormoy et la place de la Chapelle. Cette solution permettrait de faciliter la circulation des habitants actuels et des milliers de futurs étudiants ».*
- *« Le déficit de liaisons Est-Ouest se ressent jusque dans le 17^e arrondissement. Les lignes 60 et 31 ne fonctionnent pas efficacement. Le prolongement du tramway des Maréchaux va changer beaucoup de choses, et des réflexions sont en cours sur le T8 et sur le CDG Express. Quid de la Petite Ceinture comme*



solution au désenclavement ? La Ville de Paris a payé des ouvrages importants sur la Petite Ceinture comme le Pont de Flandres. Elle n'est pas nécessairement qu'une liaison verte, ça a été un transport urbain par le passé. Si le CDG Express passe en souterrain, une liaison intelligente pourrait être faite en complémentarité du tramway des Maréchaux. »

- *« Existe-t-il des réflexions pour réduire les flux automobiles entrant dans Paris par la Porte de la Chapelle et l'autoroute A1 ? »*
- *« Comment fait-on pour retourner une gare sur elle-même ? »*

Jacques Baudrier. Le Contrat de Plan Etat – Région est déjà consultable sur le site de la Région Ile-de-France. Il devrait être voté mi-février. L'essentiel est là. L'inscription des financements pour les prolongements du T3b et du T8 permet de sécuriser ces projets. Ce dernier raccordera Rosa Parks – Eole à Saint-Denis via le cours de la Porte d'Aubervilliers. Le métro 12 sera également prolongé jusqu'à la Mairie d'Aubervilliers. Le projet du Grand Paris Express n'a pas été évoqué mais il répond à ces problématiques de liaisons Est-Ouest. La ligne 15 va faire le tour de Paris par la petite couronne. Les travaux du premier tronçon ont commencé au Sud-Est, de Noisy Champs à Villejuif. Sur sa partie Nord, une interconnexion est prévue avec la ligne 12 à la station Mairie d'Aubervilliers, avec le RER B à la station Stade de France et avec la ligne 14 qui sera elle aussi prolongée jusqu'à Pleyel. Plusieurs études ont déjà été engagées et la maîtrise d'ouvrage va être transférée du Syndicat des Transports d'Ile-de-France à la Société du Grand Paris très prochainement. Paris Nord-Est va être au cœur d'une révolution en matière de desserte en transports en commun durant la décennie à venir. L'option d'une gare à la Porte de la Chapelle n'a pas été retenue. En revanche une ligne budgétaire est également prévue pour réserver des voies de bus sur plusieurs autoroutes franciliennes de 5 à 6 voies dont l'A1 sur le secteur de la Porte de la Chapelle. Le T Zen 3 qui desservira la Porte de Pantin est également financé dans ce cadre. Enfin, suite à un vœu voté par la Ville de Paris, la ligne 60 va passer en bus articulé afin d'augmenter sa capacité.

Jean-Louis Missika. Pour retourner une gare, celle-ci doit être accessible sur plusieurs côtés. Un cabinet d'architectes a déjà travaillé sur des propositions pour revoir le fonctionnement de la Gare du Nord. L'idée serait de répartir les accès « Arrivée » au Sud, « Départ » au Nord, « Eurostar » à l'Ouest et « Transilien » à l'Est. Cela ouvrirait la gare sur l'ensemble de ses côtés. L'accès au Nord pourrait donner vie au quartier de l'arrière-gare en servant de support à une requalification et à la création d'emplois.

Les liaisons douces et la place des infrastructures

- *« En tant qu'architecte urbaniste, il me semble que deux éléments importants ne ressortent pas assez du plan guide. Tout d'abord, le tramway. C'est à la fois une liaison transversale extrêmement pratique et une ouverture visuelle et paysagère sur ces quartiers. On voit la ville se transformer lorsqu'on arrive à Rosa Parks. D'autre part, les liaisons douces. Ce sont des voies structurantes, y compris les canaux qui transgressent complètement la coupure du Périphérique. Il faut donner à voir ces quartiers en pleine rénovation, et répondre aux besoins des parisiens qui circulent essentiellement à pied et à vélo. A mon sens, le Grand Paris est à long terme appelé à devenir une ville sans voitures. »*
- *« ASA PNE souhaite que l'échangeur de la Porte de la Chapelle soit reconfiguré. C'est aujourd'hui un contre-exemple de continuité urbaine entre Paris et la banlieue. »*
- *« Les associations Mémoire Vivante de la Plaine et Accueil Banlieue s'inquiètent de l'aménagement de la zone ferroviaire car historiquement les infrastructures comme l'autoroute A1 ou le TGV ont coupé le territoire de la Plaine. Nous sommes prêts à collaborer avec ces groupes de travail pour réfléchir aux liaisons douces depuis la Porte de la Chapelle. »*
- *« L'association Action Barbès se satisfait de voir que les réaménagements du boulevard de la Chapelle et de l'abord des deux gares figurent dans le projet. Nous avons commencé un travail avec l'APUR,*



comment pourrait-il s'intégrer dans la réflexion en cours ? Nous entendons beaucoup parler de concertation mais pour l'instant, ça n'a pas démarré chez nous. »

Jean-Louis Missika. A ce jour, la démolition reconstruction de l'échangeur de la Porte de la Chapelle n'est ni à la portée de la Ville de Paris, ni à celle de la Région ou de l'État. En revanche sa requalification correspond à un besoin urgent qui doit être réfléchi avec l'aménageur et Plaine Commune.

Jacques Baudrier. Il est effectivement très difficile de franchir la Porte de la Chapelle à pied ou à vélo. Les circulations douces sont une priorité de la Maire de Paris qui a prévu 100 millions pour l'aménagement des itinéraires cyclables. Il y a un volontarisme politique fort sur cette question. Avec l'arrivée du tramway, la requalification des boulevards Maréchaux facilite les déplacements en vélo. Les pistes seront elles aussi prolongées jusqu'à la Porte d'Asnières. La passerelle de Claude Bernard sera également un lieu de passage majeur vers le Millénaire.

Eric Lejoindre. Concernant les inquiétudes exprimées vis-à-vis du réaménagement du boulevard de la Chapelle, les Mairies des 10^e et 18^e arrondissements se sont engagées aux côtés de la Ville de Paris. Nous étions d'ailleurs représentés lors de l'atelier réalisé par l'APUR. D'autres phases de concertation doivent avoir lieu. Pour fabriquer des projets intelligents sur des espaces où les usages sont fortement contraints, il faut réfléchir à l'aménagement et aux usages en même temps. Il existe des frontières dans Paris entre les différents arrondissements. Le boulevard de la Chapelle en est un exemple, au même titre que la Porte d'Aubervilliers. Le tramway des Maréchaux est aussi une manière de simplifier les circulations Nord-Sud. Il a permis d'humaniser le boulevard Ney. Ces projets d'aménagement comportent un rapport au temps qu'il faut garder à l'esprit. La faisabilité n'est pas toujours envisageable à court terme pour des raisons techniques ou financières mais les possibilités doivent rester ouvertes, comme sur la future passerelle que nous souhaiterions réaliser au 122 rue des Poissonniers.

L'environnement

- *Pascal Julien : « Je me méfie du mot écoquartier que l'on utilise sans en connaître vraiment les critères. Lorsqu'elle était au gouvernement, Cécile Duflot avait tenté de mettre en place un label pour obtenir cette dénomination. J'espère qu'il s'agira au moins de bâtiments dont les hauteurs sont conformes au Plan Climat de la Ville de Paris. »*
- *« Un parc de 6,6 hectares, ce n'est pas énorme. Les Jardins d'Eole font 4,1 ha, Georges Brassens 8,5 ha. Sachant la densité de nouvelles constructions et le nombre d'habitants qui va arriver, ça n'améliorera pas le bilan d'espaces verts par habitant qui est très déficitaire. D'autant que ce « Central Park » ne doit pas servir de justificatif au manque d'espaces verts de proximité. Avec la perspective du CDG Express, la tendance serait actuellement de protéger les zones d'habitation et le parc par un mur anti-bruit. Qu'est-ce que cela va donner ? »*
- *« Qu'entendez-vous par logistique de proximité plus verte ? Cela ressemble à un oxymore. »*

Eric Lejoindre. La cohabitation entre le rail et les espaces verts n'est pas problématique. Certains exemples existent comme les Jardins d'Eole ou la Promenade plantée de Daumesnil. Des continuités vertes sont possibles entre les espaces verts de Chapelle International qui comprendront de l'agriculture urbaine, le parc de Chapelle Charbon et la promenade qui ira à terme jusqu'à la Gare du Nord. Le verdissement du 18^e arrondissement ne peut effectivement pas se limiter au poumon vert. Un Appel à Projet Innovant porté par mon adjoint Philippe Durand vise à végétaliser l'espace public à micro-échelle et renforcer la présence de la nature en ville.



Jean-Louis Missika. La logistique durable favorise l'utilisation du rail et du fleuve pour réduire le trafic routier, elle peut également s'appuyer sur de dispositifs route-route s'ils sont vertueux et non polluants. Dans le 12^e arrondissement, le site de Bercy-Charenton et la Gare de la Rapée sont un exemple de sites qui pourraient utiliser ces différents canaux. Chapelle International est un projet rail – route. Ces grandes plateformes sont essentielles, mais leur réalisation se réfléchit de pair avec des nouveaux outils pour la livraison du dernier kilomètre par des transports propres et doux. La Maire souhaite interdire l'accès aux camions diesel de normes Euro 1 et 2. Avec le développement du e-commerce, les entreprises livrent à domicile alors qu'elles livraient auparavant à des entrepôts ou à des magasins. Il faut pouvoir traiter ces commandes avec des sites de proximité qui permettent de gérer et de redistribuer les stocks. La modification du PLU prévoit la création d'une nouvelle catégorie : les espaces de logistique urbaine de proximité.

Le logement

- *« Peut-on estimer le nombre de logements qui seront construit dans le 18^e à l'horizon fin 2017 ? »*

Eric Lejoindre. La prochaine échéance sur Paris Nord-Est est en 2018 : 900 logements seront livrés sur le secteur Chapelle International. Mais la production de logement dans le 18^e arrondissement ne se limite pas à Paris Nord-Est. Des projets existent également sur les rue de Clignancourt, des Poissonniers ou des Trois Frères. Comme l'a dit Jean-Louis Missika, diversifier l'offre de logement ne passe pas nécessairement que par la création de logements sociaux. Il faut agir en fonction des quartiers, certains en comptent déjà beaucoup, d'autres pas assez.

L'emploi et la formation professionnelle

- *« L'université, l'innovation et les hautes technologies, ce sont de supers ambitions. Mais que fait-on pour les jeunes qui n'ont pas accès à des formations de hauts niveaux ?*

Jean-Louis Missika. Nous ne devons pas traiter les différentes catégories d'emplois séparément. La Ville favorise le développement d'incubateurs destinés à l'implantation d'activités liées aux nouvelles technologies. Dans le même temps, l'ensemble de cette dynamique permet la création d'emplois de services comme la restauration, le nettoyage, etc. Certains secteurs dynamisés par ces projets comme le BTP ou le tourisme permettent la cohabitation des emplois hautement et faiblement qualifiés. Concernant la formation, la Ville de Paris fait un effort en faveur de l'apprentissage et des systèmes d'équivalences pour permettre aux jeunes qui n'ont pas le baccalauréat d'accéder à des formations spécialisées comme les écoles d'arts ou les écoles d'assistants architectes. Des initiatives privées comme l'école 42 de Xavier Niel dans le 17^e arrondissement font d'autre part la démonstration que dans certains domaines comme le codage et l'informatique, il n'est pas forcément nécessaire d'avoir le baccalauréat. C'est un excellent exemple de la seconde chance.

La coordination entre Paris et les villes voisines

- *« Je suis le secrétaire général du Campus Condorcet. J'éprouve une certaine frustration de ne pas voir le projet se diffuser vers la banlieue. Il prendrait une toute autre ampleur si l'on représentait les projets des villes de banlieue. Le projet va s'installer sur le secteur de la Gare Dubois qui n'est pas identifié comme site mutable sur votre diapositive. Alors que la programmation du campus va s'élaborer au cours des semaines à venir, nous sommes en attente de savoir ce qui va être réalisé sur ce secteur. Il n'est pas souhaitable que la réalisation du campus sur le boulevard Ney crée un effet d'arrière-cours. »*
- *« J'ai le sentiment que le dialogue est voulu mais pas réel puisque les élus de Plaine Commune ne sont pas représentés ce soir. Dernièrement, lors d'une réunion sur Gare des Mines, les habitants de l'impasse Marteau coincée de l'autre côté du Périphérique, se demandaient comment ils allaient vivre*



ces transformations... Je m'interroge sur la relation qu'il peut y avoir entre les élus parisiens et les élus voisins pour atteindre ces habitants. »

Jean-Louis Missika. Je rejoins l'avis du secrétaire général du Campus Condorcet mais la Ville de Paris doit être prudente lorsqu'elle fait apparaître les projets situés en dehors de son territoire pour ne pas réveiller le vieux contentieux qui l'oppose aux communes voisines. Sur l'aménagement du secteur de la gare Dubois, la Ville ne peut engager aucun projet tant qu'elle n'a pas d'information technique précise sur le tracé et l'enfouissement du CDG Express. La Direction de l'urbanisme a racheté une parcelle plus grande que celle qui accueillera les installations de l'Université Paris 1. Nous avons certaines idées comme l'implantation de résidences étudiantes ou de logements intermédiaires destinés aux responsables de start-up à proximité qui ne peuvent pas se concrétiser pour le moment.

La Ville de Paris travaille en coordination avec Plaine Commune pour l'aménagement de Gare des Mines - Fillettes. Ce site est à cheval sur trois communes : plus de 20 hectares sont sur le territoire parisien et 10 hectares sont sur Saint-Denis et Aubervilliers. Des concertations seront organisées pour évoquer la rénovation et le désenclavement de ces quartiers avec les habitants qui vivent de part et d'autre du périphérique.

Eric Lejoindre. Le rapport avec les villes de banlieue est essentiel, de même que la prise en compte des territoires parisiens situés de l'autre côté du Périphérique, comme l'immeuble Valentin Abeille qui donne sur l'impasse Marteau.

Alain Périès. Si je suis présent à cette réunion, c'est parce que nous sommes dans une période de travail intense avec la Ville de Paris. Les relations avec la banlieue ont changé et il y a aujourd'hui une vraie volonté d'avancer ensemble.

La concertation sur Paris Nord-Est

- *Pascal Julien :* « La concertation implique de la transparence. La Commission d'Appel d'Offres doit être pluraliste politiquement, or d'après mes informations cela ne sera pas le cas sur Gare des Mines – Fillettes. »
- « La concertation ne se fait pas sans information préalable. Sur les trois grands projets des Halles, de Paris Rive Gauche et des Batignolles, il y a des points d'information dignes de ce nom ouverts le vendredi après-midi et le samedi à un moment où les parisiens peuvent s'y rendre. Compte-tenu des ambitions exposées ce soir, les problématiques n'étant pas les mêmes à la Porte de la Villette ou à la Porte des Poissonniers, il va falloir étudier la création d'un ou de plusieurs lieux sur l'ensemble de ces projets. »

Jean-Louis Missika. Une Maison des Projets existe déjà sur Paris Nord-Est. L'ouverture des permanences un samedi sur deux par la garante de la concertation doit satisfaire à cette exigence d'amplitude horaire. Dans les opérations auxquelles il a été fait référence, les configurations sont différentes puisque les maisons de projets sont prises en charge par les aménageurs. Un lieu dédié pourrait être envisagé sur la future ZAC Gare des Mines – Fillettes. La Ville de Paris doit équilibrer ses investissements entre les outils physiques et numériques qu'elle met à disposition. Sans contester la pertinence d'avoir des locaux supplémentaires, des moyens importants seront mis sur le nouveau site Paris Nord-Est. La concertation en ligne sur la modification du PLU a permis d'avoir des contributions plus précises et localisées grâce à une carte interactive. Internet est un outil de délibération puissant qui permet à chacun de s'exprimer, notamment ceux qui ne peuvent pas se rendre aux réunions publiques.