



TRIBUNE DE LIBERATION

Pour un nouveau grand parc urbain dans le nord de Paris

Par [Albert Levy](#), architecte urbaniste, chercheur associé Lavue UMR CNRS 7218 et membre du Réseau environnement santé (RES) — 13 février 2017 à 17:50

Le dépôt ferroviaire de La Chapelle - Ordener dans le XVIII^e arrondissement, récemment libéré par la SNCF, devrait être aménagé en espace vert et non en énième projet immobilier soutenu par la mairie de Paris.

La SNCF a récemment libéré le dépôt ferroviaire de La Chapelle-Ordener dans le XVIII^e arrondissement à Paris, offrant une friche de 5 hectares (ha) à aménager. Il faut saisir cette opportunité foncière pour réaliser le grand parc urbain qui manque dans le nord de la capitale. Le XVIII^e arrondissement est particulièrement déficitaire sur ce plan puisque seulement 3% de sa superficie est affectée aux espaces verts (contre 14,4% pour le XIX^e voisin), ce qui ne représente que 17,8 hectares des espaces verts de la capitale sur un total de 556 hectares. Par comparaison, le XI^e arrondissement possède 97,5 hectares d'espaces verts et le V^e 32,4.

Il y a donc un manque criant d'espace vert, de détente et de jeux pour enfants, dans cet arrondissement où les quelques parcs et squares existants sont saturés et sous équipés. C'est pourquoi il faut impérativement affecter le terrain de La Chapelle-Ordener à un grand espace vert, et non aux 4000 ou 7000 m² prévus dans le projet urbain de la Mairie et de la SNCF, qui veulent construire à cet endroit 500 logements, plus divers équipements, hôtels, etc. Si la conservation de la halle de levage est une bonne décision pour la préservation de la mémoire du lieu, avec sa conversion en activités culturelles, sportives, sociales, la réalisation d'un parc de 30 000 m² reste, encore une fois, indispensable face aux besoins de l'arrondissement. Rappelons que le parc Monceau fait 82 506m², Montsouris 154 640 m², le Luxembourg 224 500 m², et qu'ils connaissent tous un taux élevé de fréquentation par beau temps.

Arrondissement surpeuplé

La Mairie de Paris, pleine de bonne volonté, s'échine à résoudre le problème lancinant des 120 000 demandes de logement non satisfaites dans la capitale. Mais elle sait très bien qu'elle n'arrivera jamais à trouver dans ses frontières intra-muros actuelles les terrains nécessaires pour les satisfaire. Ce problème ne pourra être résolu que dans le cadre nouveau du Grand Paris, la nouvelle structure métropolitaine créée et mise en place depuis le 1^{er} janvier 2016. C'est dans ce territoire élargi (Paris et Petite Couronne) que la question du logement, et des transports qui lui sont liés, devra être traitée pour trouver progressivement sa résolution.

Dans ses limites administratives actuelles, la municipalité parisienne ne pourra résoudre ce problème par des opérations immobilières ponctuelles menées ici et là. Elle contribue, au contraire, à la dégradation générale de la qualité de vie des habitants dont l'environnement se détériore par cette politique de densification qui a des conséquences néfastes en termes de trafic, de pollution, et d'ilots de chaleur urbains. Cela rentre, de plus, en contradiction avec la politique de lutte contre l'automobile et la pollution menée par la mairie. C'est ce que les habitants du collectif Dépôt Chapelle Ordener ont aussi pointé, en rappelant que l'arrondissement est deux fois plus peuplé que la moyenne parisienne (478 hab/ha, contre 202 hab/ha à Paris), que le secteur est déjà encombré par la circulation, que les transports publics sont saturés et qu'il concentre 9000 logements vacants et 30% d'immeubles insalubres.

Bénéfices sanitaires

Ce ne sont pas seulement des logements qui manquent à Paris, mais aussi des espaces verts. Paris est la ville la plus dense d'Europe avec le plus faible ratio d'espaces verts par habitant en France comme en Europe (5,8m²/hab, 14,5 m²/hab avec les deux bois, par comparaison avec Amsterdam qui possède 36 m²/hab, ou Londres avec 45 m²/hab). Paris, avec ses 21 464 hab/km², est la 6^e ville la plus dense du monde, après 5 villes asiatiques et africaines (Dhaka, Manille, Le Caire, Shanghai, Mumbai). Faut-il renforcer encore plus cette densité, comme on peut le voir avec les nombreuses opérations immobilières en cours ou terminées sur le périphérique, qui, au départ, rappelons-le, avant de devenir cette autoroute urbaine aux nuisances connues, devait être une ceinture verte ?

Si on veut faire de la capitale une métropole viable et durable, c'est un autre urbanisme qu'il faut concevoir à l'échelle de la nouvelle métropole par une politique de dédensification et de végétalisation. Le verdissement urbain est un instrument clé pour élaborer un urbanisme durable favorable à la santé. Les effets bénéfiques attendus de la végétation sont nombreux : effet thermique sur le climat urbain ; effet neutralisant des polluants atmosphériques issus de la circulation ; effet acoustique – la masse végétale protège contre le bruit et réduit les nuisances sonores – ; effet sur la santé et le bien-être – outre la baisse de la chaleur, les espaces verts ont un impact positif sur la santé physique et mentale des habitants. Le verdissement urbain a aussi un effet social : la socialisation des espaces verts pour les adultes est reconnue, de même, pour les enfants, ils remplissent un rôle primordial comme aire de jeux, terrain d'imagination et de rencontres.

D'une manière générale, c'est la quantité et la diversité de la végétation présente en ville qui offre le plus de bénéfices environnementaux et sanitaires. Dans le contexte du dérèglement climatique en cours, avec les canicules et les vagues de chaleur à répétition que nous connaissons, et à venir, ces arguments plaident en faveur de ce nouveau parc pour Paris, et pour les habitants du XVIII^e, dans ce nouvel espace libéré.

Albert Levy architecte urbaniste, chercheur associé Lavue UMR CNRS 7218 et membre du Réseau environnement santé (RES)