

Enquête publique
ayant pour objet le projet d'aménagement du site « Hébert » à Paris 18^{ème}
Observations de Baptiste Essevaz-Roulet, membre d'ASA-PNE – octobre 2019

Le projet d'aménagement du site « Hébert » Paris 18^e, tel que présenté dans le dossier de l'enquête publique, appelle à nos yeux **deux points de vigilance majeurs** :

- **Viser 60 % de logements sociaux dans une zone autant enclavée va déstabiliser encore davantage un quartier déjà fragile**
- **Il est irresponsable de ne pas anticiper le nécessaire développement de la mobilité pour un site autant enclavé.**

Nous détaillons ci-dessous les raisons de notre inquiétude.

1. Viser 60 % de logements sociaux dans une zone autant enclavée va déstabiliser encore davantage un quartier déjà fragile

Le quartier de la Chapelle et plus précisément celui qui entoure immédiatement le projet sont déjà saturés en logements sociaux de tout genre. À l'inverse de 90 % des autres quartiers parisiens, **la faible mixité sociale y est en réalité assurée par les rares propriétaires occupants.**

Nous déplorons en conséquence l'absence d'étude d'impact sur l'implantation de près de 500 logements sociaux¹ correspondant à 1 000 à 1 500 habitants environ. Pour tenter d'y pallier, nous ne pouvons ici qu'en esquisser les contours, faute de données accessibles².

Notre étude, présentée dans la figure ci-dessous fait apparaître de manière remarquable que :

- **La zone de projet n'est contiguë d'aucune copropriété d'habitat privé.** L'emprise du projet « Hébert » est entourée à 100 % par des logements sociaux et des bâtiments à destination professionnelle, y compris de l'autre côté des voies ferrées
- **Les îlots qui entourent la zone de projet ont, pour la plupart, une destination à 100% sociale ou professionnelle** (Cap18, îlots autour des rues Tristan-Tzara et Tchaïkovski, voies ferrées...), à l'exception de l'îlot au sud de la rue Cugnot qui intègre quelques immeubles en copropriété, sans doute minoritaires en nombre de logements.
- **À l'exception de la direction sud-ouest, il n'existe aucun cheminement permettant d'atteindre facilement des zones dans lesquelles les immeubles en copropriété sont majoritaires,** ce qui caractérise un grave enclavement, un isolement dangereux pour un quartier aussi dense et sensible.

Loin de vouloir stigmatiser le logement social dont l'importance est évidente, nous sommes stupéfaits par la volonté de la mairie de concentrer 60 % de logements sociaux au milieu de cet environnement

¹ Il est prévu 750 logements dont 60 % en social, soit 450 logements.

² Il nous est possible d'estimer les adresses correspondant à des logements sociaux, mais pas le nombre de logements associés. Cette distinction est importante dans la mesure où un bâtiment à vocation sociale contient en moyen davantage de logements qu'un bâtiment privé.

déjà saturé en la matière, autant ceinturé et très fragilisé par des problèmes de trafic de drogues dures, de pauvreté et de concentration inédite de populations migrantes.

Il est ainsi insupportable que le projet ait comme ambition d'augmenter encore le nombre de logements sociaux. Les utilisateurs du quartier sont déjà au point de rupture et **de nombreux propriétaires occupant ont quitté le quartier pour ces raisons ou projettent de le faire**³.

Le risque du maintien du taux de 60% de logements sociaux est de créer un ghetto socialement fragile, isolé et peu visible du reste de la ville en raison de son fort enclavement.



Figure 1 : Destinations du bâti entourant le projet Hébert : aucun bâti n'est constitué de logements privés dans l'environnement immédiat de la zone. (Schéma B.E.-R. sur la base d'une illustration du dossier d'enquête publique).

L'enquête ne peut ainsi conclure qu'à la nécessité vitale pour le quartier de rejeter le taux cible de 60% de logements sociaux au risque de déstabiliser encore un peu plus un quartier en voie de ghettoïsation. Elle devrait au contraire préconiser la minimisation très significative de ce taux, 40% tout au plus, pour garantir la mixité sociale nécessaire à un bon équilibre de vie de quartier.

³ Nous tenons à votre disposition de nombreux témoignages si vous estimiez que ce point devait être documenté.

2. Il est irresponsable de ne pas anticiper le nécessaire développement de la mobilité pour un site autant enclavé

Le dossier d'enquête public fait à peu près l'impasse sur les questions de mobilités. On y évoque, pour l'intérieur de la zone, « un quartier apaisé, donnant toute leur place aux mobilités douces », et pour l'extérieur, le dossier indique benoîtement que « l'arrivée de nouveaux habitants devra s'accompagner d'une augmentation de l'offre de transports en commun existante par l'Autorité organisatrice des Transports ». Pour commencer, rappelons que **le renvoi vers un tiers de la responsabilité du traitement de la question centrale de la mobilité a déjà conduit d'autres projets à l'échec**⁴.

Or, seront concernés quotidiennement quelques 2 000 à 2 500 occupants du nouveau quartier⁵ dans une zone déjà particulièrement dense⁶ dont l'enclavement est caractérisé, quel que soit le mode de transport :

À pied, en partant du cœur du quartier et en reconstituant les temps de trajets⁷, nous arrivons à la conclusion, différente de celle, sans doute volontairement moins-disante, du dossier d'enquête publique, que la zone Hébert est :

- À 718 m de la station de métro Marx-Dormoy (ligne 12), soit 8 mn de marche
- À 760 m de la station de RER Rosa-Parks (ligne E), soit 9 mn de marche
- À 786 m de la station Porte de la Chapelle (ligne 12), soit 10 mn de marche.

En bus, les lignes 35 et 60 sont déjà saturées en remplissage⁸ et en fréquence. Sur ce dernier point, la circulation souvent complètement congestionnée rue Ordener, place de la Chapelle ou avenue de Flandres, par exemple, ne permet pas d'envisager sérieusement une densification du nombre de bus avec la régularité suffisante, **contrairement à ce que laisse croire le dossier d'enquête**.

À vélo, outre les vélos propriété des occupants, **les deux stations Vélib' à proximité de la zone sont particulièrement déficientes**, que ce soit du point de vue de la fiabilité du matériel que du remplissage des stations. Elles sont notamment à moitié remplies le soir et vides dès 9h chaque matin. Il conviendra *a minima* d'étendre la capacité des stations, si ce n'est d'en créer une nouvelle.

En voiture, les places de stationnement sont volontairement drastiquement limitées dans le projet. Nous ne questionnons pas ce choix mais soulignons que les modes de mobilité alternatifs doivent en conséquence être organisés et non laissés à la bonne volonté d'autres acteurs.

⁴ Par l'exemple, l'Université de Villetaneuse a été conçue sur la promesse, jamais tenue, d'une extension du métro. Il en résulte un campus très isolé (10-15 mn de marche depuis la gare SNCF), redouté des étudiants et un temps menacé par l'insécurité.

⁵ Nous comptons 1 500 habitants plus les commerçants et autres employés des entreprises

⁶ Sur la question de la densité du futur quartier, nous soulignons une erreur du dossier qui comptabilise, p.97 du rapport « 3.1.2_EtudImpact.pdf », l'emprise des voies ferrées dans l'évaluation de la densité d'habitat de la zone, alors que les jardins et canaux du 19^e ne sont pas pris en compte. Contrairement à ce que pourrait laisser croire la carte présentée, la zone Hébert sera au moins aussi dense que les quartiers environnants.

⁷ Mesures réalisées avec Google Maps.

⁸ Il n'est que d'assister à l'arrêt de ces lignes à la station Marx-Dormoy pour mesurer la violence infligée aux voyageurs par les conditions indignes de transport.

De plus, **l'enclavement est renforcé par la difficulté d'atteindre, quel que soit le mode, certaines zones à proximité en raison d'obstacles massifs :**

- Vers le nord-nord-est, par les installations de parking Géodis. Par exemple, pour atteindre, le complexe sportif des Fillettes, on ne peut circuler que *via* la rue Tristan-Tzara ou rue d'Aubervilliers, (respectivement 1,25 km et 1,37 km contre 592 m à vol d'oiseau, soit un cheminement dont la longueur est doublée)
- Vers le 19^e, les voies ferrées font barrage, quasi triplant le cheminement vers le « 104 » (1,1 km quel que soit le trajet, contre 400 m à vol d'oiseau), typiquement.

Si ces contraintes ne peuvent sans doute pas être facilement levées, il nous paraît extraordinairement irresponsable de ne pas avoir cherché de palliatifs dans le dossier d'enquête publique présenté.

Nous avons proposé lors d'une réunion publique l'idée de jeter une passerelle au-dessus des voies ferrées de la gare de l'Est, de façon à créer un accès direct avec le 19^e. Cette proposition avait été balayée au motif que les entrepôts Tafanel sur la rue d'Aubervilliers en empêcheraient l'installation. Sauf si une étude technique avait en effet confirmé cette impossibilité, ce nous ne croyons pas, il nous semble qu'elle demeure envisageable.

Autre esquisse de solution, nous proposons ici l'étude d'un passage supplémentaire qui, s'il peut paraître modeste, pourra offrir une économie de temps très appréciée aux déplacements du quotidien. Il s'agirait de rétablir un passage en circulations douces entre la rue Cugnot et le pont Riquet. Ce passage a existé et est notamment visible sur la photo aérienne de 1919 (voir figure ci-dessous). **Le rétablissement de cet accès, dans le prolongement naturel de la rue Cugnot et de la zone Hébert, permettrait de gagner 2 à 3 mn de trajet pour rejoindre le 19^e et contribuerait à son désenclavement.** De par la nature des terrain, l'aménagement serait techniquement assez facile.



Figure 2 : la rue Cugnot joignait directement le pont Riquet, au moins jusqu'en 1919. Le rétablissement d'un passage pour mobilités douces optimiserait sensiblement le cheminement du quartier Hébert vers le 19^e et contribuerait à son désenclavement. (Schéma B.E.-R. sur la base d'une photo aérienne IGN et Google Maps).

D'autres solutions plus lourdes sont dans doute envisageables sur le papier, mais nous n'avons pas la compétence pour les décrire plus avant. Il pourrait s'agir de prolonger, d'une manière ou d'une autre, la ligne de tram T8 de Rosa-Parks jusqu'à la Place Hébert, par exemple.

L'enquête doit ainsi imposer à la mairie et aux autres autorités compétentes une réflexion sur les moyens de désenclaver la zone Hébert du point de vue des mobilités. La faisabilité de l'augmentation des fréquences de bus doit être réévaluée au regard des congestions existantes sur les lignes concernées. L'offre Vélib' doit être très fortement renforcée. Le rétablissement du passage de la rue Cugnot vers le pont Riquet doit être envisagé. D'autres solutions doivent être également analysées comme la création d'une passerelle vers le 19^e, le prolongement d'une ligne de tramway par exemple jusqu'à la place Hébert, etc. En l'absence de tels engagements, nous suggérons au commissaire enquêteur d'émettre de sérieuses réserves pour ne pas risquer que la zone Hébert ne devienne un îlot isolé et enclavé, fuit par ses habitants et occupants, faute de moyens d'accès décents, faisant le terreau d'un nouveau foyer d'insécurité.

Baptiste Essevaz-Roulet, membre de l'association ASA-PNE, le 14 octobre 2019