VILLE DE
PARIS

Direction de l'Urbanisme

- 9 AOUT 2021

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

concernant le projet de valorisation du centre de remisage de bus de la RATP sur le site de Belliard à Paris 18ème

qui s'est déroulée du 9 juin au 9 juillet 2021

PREAMBULE

1. RAPPEL GENERAL DU PROJET

Le projet est présenté dans la demande de permis de construire n° PC 075 118 20 V 0004, dans l'étude d'impact et dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale. On trouvera ci-après une présentation générale de ce projet.

1.1 Programme :

Le projet offre l'opportunité de reconquérir une emprise fermée et entièrement imperméable, dévolue à la seule industrie du transport depuis plus d'un siècle. La reconquête de cet espace urbain passe par le maintien de la zone de remisage des bus en RdC et par la réalisation, en superposition, d'un ensemble immobilier et paysager. La requalification du centre bus est également l'occasion pour l'exploitant de conduire son projet de transition énergétique des bus avec pour objectif à terme de 100 % de bus à énergie renouvelable.

Le projet a été initié avec la volonté d'une reconquête urbaine d'un espace industriel en répondant à plusieurs enjeux :

- L'intégration urbaine et paysagère du projet
- La création d'activités et d'animations aux services des riverains ;
- La protection de la population face aux risques industriels, aux nuisances et aux pollutions ;
- L'engagement énergétique et responsable (construction bois, perméabilisation des sols) ;
- Le maintien d'une activité industrielle nécessaire à tous ;

Le projet s'articule autour d'éléments marquants permettant d'orienter le public et les futurs habitants vers le cœur de l'îlot :

- **La place,** est un espace en accès direct depuis la rue Championnet, et dans l'axe de la rue de Clignancourt. Cet espace privé ouvert au public sera animé par des rez-de-chaussée actifs. Son aménagement et sa végétalisation permettront de mettre en avant l'architecture des bâtiments en briques de la RATP et d'en faire un lieu de destination.
- **Le parvis,** est un espace visible depuis la place qui permet de desservir les logements mais également les programmations de divertissement ouvertes au public. Ce cheminement minéral et végétalisé sera privé mais ouvert au public sur des plages horaires spécifiques.
- **Le jardin central,** est un espace planté accessible au public sur des plages horaires spécifiques permettant de profiter d'un lieu de calme et de fraicheur, à proximité d'activités de restaurations et d'animations.
- **Le parc Photovoltaïque,** est un ouvrage architectural, permettant de produire de l'énergie pour une partie de l'opération immobilière. La structure mesure 33m x 105m et peut accueillir une surface de panneaux photovoltaïque d'environ 1300 m². Ce dimensionnement

permet de garantir 50% d'espaces libres sur la structure et maîtriser une production à 250 kWc maximum.

- **La programmation**, pour que les 5 bâtiments de l'opération répondent aux besoins de l'arrondissement par une mixité programmatique.

Le projet propose ainsi une grande variété de programmes qui permet d'initier la réurbanisation du site avec près de 25 000 m² de surface de plancher (SDP). Cette mixité de fonctions est assurée par :

PROGRAMMATION	SURFACE
Logements	10 035 m² SDP
Bureaux	4 613 m² SDP
Activités	1 639 m² SDP
Résidence Co-living	8 261 m² SDP
Commerces	336 m² SDP
Local associatif	114 m² SDP
TOTAL :	24 998 m² SDP

2. CADRE REGLEMENTAIRE

- *PROJET SOUMIS A PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE*

Aux termes des articles L.123-2 –I-1° et L 123-19 du Code de l'Environnement, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis après examen au cas par cas à la réalisation d'une étude d'impact font l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique.

Le projet de construction est donc soumis à participation du public par voie électronique du public préalablement à la délivrance du permis de construire.

La participation du public par voie électronique est une procédure de consultation du public dans le cadre de laquelle celui-ci est appelé à exprimer son point de vue. Le dossier de participation du public par voie électronique, comprenant notamment l'étude d'impact, est mis à disposition dans ce cadre et sert à informer et à faire participer le public à la prise de décision. Les résultats de la participation du public par voie électronique doivent permettre ensuite à l'autorité administrative de décider de la suite à donner au projet.

La participation du public par voie électronique suivra les règles fixées dans les articles L.123-19 et R. 123-46-1 du code de l'environnement qui en indiquent les modalités d'organisation

- *DEROULEMENT DE LA PROCEDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE*

La procédure de participation du public par voie électronique a été mise en place par l'ordonnance 2016-1060 du 3 août 2016 afin que toute personne puisse prendre connaissance de l'étude d'impact avant l'exécution du projet

La consultation du public s'est déroulée de la manière suivante :

- L'arrêté d'ouverture de la PPVE a été mis en ligne sur Paris.fr, publié au BOVP le 14 mai et affiché le 11 mai à l'Hôtel de Ville et le 20 mai en mairie du 18ème
- L'ouverture de la participation du public a été portée à la connaissance du public par un affichage aux alentours du projet, à l'Hôtel de Ville, à la mairie du 18ème arrondissement et à la Direction de l'Urbanisme. Par ailleurs des insertions presse ont été réalisées les 19 et 20 mai 2021 dans les journaux quotidiens Le Parisien 75, Les Echos et Libération 75.

Cette publicité s'est révélée efficace puisqu'il convient de noter qu'une association qui est intervenue sur le registre électronique a également relayé sur son site l'ouverture de la consultation et y a déposé la plupart des informations relatives au projet (concertation- avis émis...).

- La consultation du dossier sur le site dédié était possible en ligne et via une tablette disponible à la mairie du 18ème arrondissement. Par ailleurs, la Ville a prévu la possibilité de consulter le dossier en version papier en mairie pour les personnes qui le souhaitaient. Le public a disposé d'un délai de 31 jours pour faire connaitre ses observations par voie électronique.

A l'issue de la participation du public, une synthèse des observations du public et l'indication de la façon dont elles sont prises en compte est rédigée puis rendue publique. C'est l'objet du présent document.

Le permis de construire pourra ensuite être délivré par la Ville de Paris.

- *CONTENU DU DOSSIER DE PPVE*

Le dossier de participation du public par voie électronique comprenait :

• une notice relative à la participation du public par voie électronique exposant le projet et les principaux textes applicables ;

• Le dossier de demande de permis de construire n° PC 075 118 20 V 0004 ;

• Les avis émis sur le dossier de demande permis de construire ;

• L'étude d'impact ;

• L'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact ;

• Le mémoire en réponse du maitre d'ouvrage sur les observations de l'Autorité Environnementale ;

Afin de faciliter la compréhension du dossier, un guide de lecture a été réalisé à l'attention du public.

3. OBSERVATIONS RECUEILLIES ET REPONSES APORTEES PAR LA VILLE DE PARIS, LA RATP ET LE PETITIONNAIRE

Entre le 9 juin et le 9 juillet 2021, 44 observations ont été déposées sur le registre dématérialisé sur la période de consultation du public.

Les observations collectées peuvent être regroupées en 11 thématiques :

- **Hauteurs :**
  - ✓ Observations N°1, 2,3,4,16,18,19,23,25,28,33,38
- **Espaces verts :**
  - ✓ Observations N°8,9,10,11,12,13,14,15,16,17,18,19,21,23,24,25,27,28,33,34,36,39,40,41,43, 44
- **Nuisances chantier**
  - ✓ Observations 1,2,3,4,8,9,10,38,40,41
- **Problématique de vues**
  - ✓ Observations 2,3,4,18,33,41
- **Densité de population**
  - ✓ Observations N°4, 5, 8,9,11,12,14,15,17,21,23,25,27,33,34,35,36,37,40,41,42,43,44
- **Programmation**
  - ✓ Observations N°1,2,3,4,5,13,16,17,20,23,25,26,27,35,37,41,42,44
- **Circulation**
  - ✓ Observations N°4,8,9,10,14,27,35,38
- **Sécurité industrielle / Projet RATP**
  - ✓ Observations N°6,7,8,10,20,25,38,41,42,43,
- **Périmètre élargie du quartier sur Championnet**
  - ✓ Observations N°13,37,38,42
- **Accessibilité :**
  - ✓ Observations N°18,37,38,42
- **Divers**
  - ✓ Observations N°6,7,8,10,12,13,14,18, 25,37,39,41,42,43,44

Les observations déposées sur le registre électronique relèvent aussi bien de particuliers, que d'associations ou d'élus.

Voici le décompte des observations recueillies selon les thèmes abordés :

Hauteurs	Espaces verts	Nuisances chantier	Problématique de vues	Densité de population	Programmation
12	26	10	6	23	18

Circulation	Sécurité industrielle / Projet RATP	Périmètre élargie du quartier championnet	Accessibilité	Divers
8	10	4	4	15

Numéro d'avis	Date	Avis	Hauteurs	Espaces verts	Nuisances chantier	Problématique de vues	Densité de population	Programmation	Circulation	Sécurité industrielle / Projet RATP	Périmètre élargie du quartier championnet	Accessibilité	Divers
N°1	11-juin	Je suis contre ce projet car j'habite dans un immeuble mitoyen et nous avons déjà les nuisances sonores de la place Albert Khan (circulation, sirènes incessantes) et maintenant nous aurons des travaux pour des années. Donc des nuisances et sonores et de pollution lors de la construction de cet immense projet. Le quartier est riche en magasins, on n'en manque pas, apparemment avec la pandémie les gens ont pris l'habitude du télétravail et j'ai entendu dire que beaucoup d'immeubles de bureaux vont se transformer en logements. Bref, des logements peut-être mais pas le reste.											
N°2 N°3	11-juin	Je suis habitante à la rue du Mont Cenis et j'ai la vue sur le dépôt de la RATP (voir photo jointe). Je n'imagine même pas un bloc de 30 m devant ma fenêtre tous les matins. J'ai regardé aussi le dossier je ne vois pas la pertinence de ce projet. Je suis fermement opposée à ce projet sans compter les nuisances sonores pendant 2 ans!!!											
N°4	12-juin	J'habite 135 rue Mont Cenis, faisant face aux locaux de Warner Music France. Après consultation des documents, je comprends que je vais avoir comme vis-à-vis un bâtiment de 31 mètres de haut (heureusement qu'il y a une limite de hauteur à Paris !...) Etant orienté Est, au delà de gâcher ma vue, c'est aussi la luminosité de mon appartement qui va être mis à mal donc ma santé !! Je ne comprends pas le besoin d'un tel ensemble d'ouvrages dans le quartier, car à quelques centaines de mètres de là, il y a tout le nouveau quartier de la Chapelle avec ses grands ensemble déshumanisés Pourquoi devons-nous, habitants du 18ème être cantonnés à des méga-ensembles immobiliers ? Ne pouvons-nous pas avoir droit à un quartier à taille humaine. Sous couvert de social, d'associatif et écologique, ce projet n'en reste pas moins un entassement écrasant de population. Continuons, la circulation extrêmement dense et de plus en plus difficile va devenir pire encore et engendrer encore plus de violence et tension sur la chaussée (porte des Poissonniers, véhicules qui circulent sur la piste cyclable Bd Ornano) Nous sortons (j'espère que c'est pour de bon), d'une situation sanitaire dû au Covid qui nous a maintenu sous stress et tension, comment allons-nous supporter plusieurs années de travaux aussi importants avec ces camions de chantier qui vont encore augmenter la pollution et le bruit qui sera insupportable !! Je suis en télétravail, comment je gère cela ? J'ai encore en mémoire l'impact des travaux du tramway... Pour conclure, je suis totalement contre ce projet qui n'apporte rien (nous avons pleins de commerce dans le quartier) et je ne ne souhaite pas dévisager le quartier avec encore des maxi immeubles Je demande un peu de répit pour l'ensemble des habitants du 18ème											
N°5	13-juin	Projet inutile pour le 18ème. La priorité n'est pas à un nouveau chantier mais de terminer ceux déjà en cours. Ajouter des logements ne fait que surpeupler l'arrondissement											
N°6 N°7	14-juin	Attention il y a 2 projets qui sont imbriqués et vont devoir cohabiter. Celui de Linkcity pour lequel cette concertation est ouverte concerne un projet immobilier, qui amènera de nouveaux riverains. Ce projet va de pair avec le projet de la RATP - non soumis à											

concertation il me semble - de réaménagement de son site industriel de dépôt des bus, puisque le projet immobilier sera construit en partie au-dessus du site industriel RATP. Les futurs riverains - clients de Linkcity - vont donc, comme nous - riverains du 128 rue du Mont Cenis - subir les nuisances grandissantes et empiriques dont nous faisons les frais quotidiennement, jour et nuit depuis plusieurs années, sans avoir pour l'instant réussi à nous faire entendre ni respecter par la RATP, qui nous assure prendre en compte nos problèmes mais ne tient pas ses engagements, depuis 2017 que cela dure.

Ci-après 4 nuisances à prendre sérieusement en compte pour le bien être des riverains, futurs et actuels :

1) klaxons intempestifs à toute heure du jour et de la nuit, augmentation des types de signaux sonores - certains aigus et lancinants, d'autres forts, répétitifs et violents - que la législation impose à la RATP pour des raisons de sécurité, ce que nous ne contestons pas, mais sachez que rien n'est fait pour que les riverains soient protégés et isolés de ces nuisances sonores. Le préjudice est profond pour la santé, le sommeil, le télétravail, la vie sociale même (invitez des amis chez vous et en 5 minutes la conversation roule sur les nuisances RATP, les visiteurs sont choqués).

2) bruit des chargeurs électrique. La grande découverte, c'est que les bus électriques ne sont silencieux que lorsqu'ils roulent ! Contrairement aux bus thermiques qui sont silencieux dès qu'ils sont en mode parking, les électriques eux, s'inscrivent dans un contexte sonore insoutenable à grande échelle : le besoin de refroidir leur rechargement en électricité met à contribution de puissants systèmes de refroidissement qui font des bruits de climatiseurs industriels mal réglés (souffleries sonores, motorisations...)

Aux beaux jours, rien qu'avec ces 2 nuisances sonores (signaux sonores + chargement des bus électriques) le choix est de ne pas dormir à cause du bruit, ou de fermer les fenêtres et de ne pas dormir à cause de la chaleur. Même remarque pour ce qui concerne le travail en journée. Impossible de se concentrer avec ces bruits intempestifs.

4) risque FEU : à terme le parc de bus sera principalement électrique. Pour l'instant il n'y a que quelques chargeurs, mais à terme ce sera la majorité. Le risque feu est réel. La RATP installe des sprinklers (déclanchement de jets d'eau en cas d'incendie) mais en tant que riverains nous ne sommes jamais avertis ni mis au courant de rien concernant notre protection et nos risques. C'est inquiétant.

3) une nuisance actuelle est la lumière orange forte qui vient de l'éclairage de la RATP (façon stade de foot) qui rentre dans les appartements. Elle va disparaitre suite au chantier, mais par quoi sera-t-elle remplacée, et quel impact le nouvel éclairage du site RATP aura-t-il sur l'ensemble des riverains ? Est-ce que ce sera mieux ou pire ? Vu que la RATP est un site industriel, et doit suivre les normes et règles en vigueur dans ce domaine, sans doute différents des normes d'éclairage résidentiel, nous craignons le pire. Nous aimerions en savoir plus.

RAPPEL : ce site RATP est un site INDUSTRIEL , qui perdure en plein cœur d'une zone

		résidentielle urbaine. La ville évolue, les critères de qualité de vie évoluent, les règles en zone urbaine évoluent mais bizarrement pourquoi ce site industriel évolue-t-il dans le sens contraire du « vivre ensemble » ? Cette mauvaise évolution nous pouvons la constater car nous sommes ici depuis 1994. Les nuisances intolérables ont commencé au moment de l'arrivée des bus électriques, vers 2017. Les nuisances d'aujourd'hui n'ont plus rien à voir avec celles d'il y a 27 ans. Oui les odeurs de kérozène sont moins fortes et c'est tant mieux, mais le niveau sonore s'est complètement dégradé, comme si personne n'existait autour de ce site industriel. Bien sûr nous savons que la nouveauté amène des dérapages, mais ici c'est comme si les dérapages signalés n'étaient jamais pris en compte. Ça fait maintenant plusieurs années que nous avons tenté un dialogue avec la RATP, y compris un rdv avec la direction, mais cette entreprise a l'art de faire des promesses qu'elle ne tient pas, et nous sommes inquiets sur sa faculté à tenir les engagements qu'elle va prendre. La RATP a un intérêt économique à ce chantier, puisque que le projet immobilier de Linkcity va financer les travaux de la RATP. Est-ce que la qualité de vie des riverains sera sacrifiée aux enjeux économiques de la RATP ? L'actuelle qualité de vie aux abords du site RATP mérite d'être qualifiée de désastreuse, et ce désastre, nous aimerions pouvoir l'éviter aux futurs habitants du projet Linkcity. .En conclusion, est-ce bien RESPONSABLE de prévoir d'installer des habitations, bureaux et commerces juste au-dessus d'un site industriel qui n'arrive pas à dominer ses nuisances ? Grâce à cette concertation, nul ne pourra plus ignorer ces nuisances et leurs préjudices. L'alerte est lancée, Linkcity est informé, et ne pourra pas dissimuler cet état aux futurs habitants. Notre espoir est que, sachant dans quel piège le projet est en train de s'enliser, Linkcity puisse obtenir de la RATP ce que nous n'arrivons pas à obtenir d'eux depuis des années.											
Numéro d'avis	Date	Avis	Hauteurs	Espaces verts	Nuisances chantier	Problématique de vues	Densité de population	Programmation	Circulation	Sécurité industrielle / Projet RATP	Périmètre élargie du quartier championnet	Accessibilité	Divers
N°8	15-juin	Qu'est-ce que j'aurais aimé qu'un parc paysager et arboré soit créé plutôt que ce complexe qui va apporter une surpopulation à un quartier déjà surpeuplé !! Cet aménagement ne va profiter qu'aux investisseurs (entre autres la RATP) au détriment des riverains. Ce dont nous avons besoin, aujourd'hui, c'est de respirer dans notre ville, et notre quartier surchauffés et pollués. Je m'oppose donc fermement à ce projet immobilier Linkcity/RATP !! RATP - depuis 2017 la RATP modifie son parc de bus thermiques au profit de bus électriques lesquels sont affublés de nouveaux systèmes de sécurité extrêmement sonores avec des séries de coups de klaxons que les habitants subissent nuits et jours et une pollution lumineuse égale à celle de l'éclairage d'un terrain de football. Sans compter que les bus à moteurs thermiques, une fois garés, ne polluent plus et ne font plus de bruit alors que les bus électriques, une fois garés, font beaucoup de bruit pour recharger leurs batteries et les chargeurs surchauffent et dégagent une chaleur épouvantable sous les fenêtres de certains (d'ailleurs des "sprinklers" arroseurs sont installés pour pallier au risque d'incendie). RATP/Linkcity - des travaux prévus sur 4 ans qui dureront une à deux années de plus. Durant ces années, les riverains subiront les bruits et les vibrations du chantier ainsi que les nombreux "va et vient" des camions de chantier dans le quartier et la rue du Mont Cenis où je vis. Si ce projet voyait le jour, la population du quartier, au minimum, triplerait avec de nouveaux habitants, commerçants et, avec eux, plus de circulation, d'embouteillage et de pollution. Les travaux du Tram RATP ont duré 5 ans et nous ont apporté prostitution et											

		junkies. Cela me fait râler car il faut savoir que le Tram existait dans les années 1950 pour être détruit dans les années 1970 et reconstruit à partir de 2014/15. Quel gaspillage !! En 2018, nous avons dû nous battre pour que la Warner cesse de louer sa terrasse et son jardin pour des soirées privées. Nous avions chaque semaine, et parfois plusieurs jours de suite, sous nos fenêtres, une boîte de nuit à ciel ouvert de 19h à 7h le lendemain. Depuis un an, la piste cyclable Bd Ornano nous apporte embouteillages, klaxons, pollution et plus de circulation rue du Mont Cenis qui était une rue peu fréquentée. A tout cela, s'ajoute la pandémie de Covid-19 que nous vivons depuis plus d'un an, avec tout ce que cela implique pour chacun de nous comme désagréments, à différent degrés. Nous sommes fatigués et aspirons à un peu de calme et de sérénité dans notre quartier. Cessez de vouloir bétonner à grande échelle notre lieu de vie en prétendant que c'est pour améliorer notre quartier. Mettez de la verdure et de la nature dans notre quartier et nos vies !												
N°9	16-juin	Je vote contre ce projet ! ARCHI CONTRE !!! Outre le fait que les travaux vont entrainer des nuisances, de la poussière, du bruit, des encombrements, des pertes de place de parking, etc, c'est la qualité de vie qui va être dégradée à long terme : l'arrondissement est déjà surpeuplé et la qualité de vie se dégrade fortement avec un trafic très important ! L'urgence pour Paris ce sont des PARCS, des JARDINS (et non pas des mini squares dans lesquels les enfants cotoient des personnes peu fréquentables qui urinent partout, laissent des seringues et bouteilles et autres détritus. Les personnes âgées ont besoin également de se ressourcer, de respirer un air plus agréable, avoir une perspective de vision. Les jeunes également. Et l'ensemble de ces populations sont des électeurs d'ailleurs, des consommateurs. Soyez responsables s'il vous plait et faites évoluer ce projet vers une perspective plus agréable que celle présentée. Il n'y a pas assez de vert dans Paris, et dans le 18eme, c'est flagrant ! Les dernières campagnes électorales soulignaient toutes ce besoin et les candidat.es, en particulier à Paris, et Paris 18eme, s'engageaient à faire changer les choses. Il y a une véritable opportunité ici et rien n'est fait. Quelques malheureux arbres entourés de tours d'immeubles. Revoyer l'intégralité de votre projet et faites un vrai jardin. Plutôt que des nombreux courriels de plaintes et de mécontentement, vous ferez figure d'exemplarité, de rôle modèle. Mais sans doute que la lucrativité est plus importante pour le promoteur... Ce qui m'étonnerait car aujourd'hui, ce sont des sujets d'actualité, pour préserver l'avenir de nos enfants (et de nous-mêmes !)												
N°10	17-juin	J'habite au 135, juste en face de l'actuel dépôt et du futur projet. Je suis farouchement opposé à ce méga projet qui va complètement à l'encontre des mutations urbaines nécessaires et attendues. Contrairement aux déclarations récemment entendues, je n'y vois pas le signe d'un Paris qui respire. Sans parler des nuisances visuelles et sonores du chantier, l'impact sur les rues adjacentes sera considérable et n'est pas suffisamment étudié. Quid du nombre de véhicules attendus, du sens de la circulation, des entrées et sorties des véhicules des futurs habitants et des bus? La proximité du centre de bus constitue pour nous riverains une nuisance quotidienne, diurne et nocturne. En tout bien et tout honneur je propose à un représentant de la RATP de venir dormir chez-moi.. afin d'y tester la qualité de son sommeil entre les bus du soir qui se succèdent toutes les deux minutes..et ceux du matin qui en font autant dès 6 heures. Manifestement ces nuisances sont connues depuis longtemps et on ne voit pas le moindre signe de bonne volonté pour les diminuer. En outre, il faut souligner que les riverains du boulevard Ornano souffrent d'un trafic démesuré au regard de leur capacité dès lors qu'elles servent de déversoir à un boulevard constamment engorgé, d'autant plus												

Numéro d'avis	Date	Avis	Hauteurs	Espaces verts	Nuisances chantier	Problématique de vues	Densité de population	Programmation	Circulation	Sécurité industrielle / Projet RATP	Périmètre élargie du quartier championnet	Accessibilité	Divers
		depuis la pose de plots en vue d'y imposer des pistes cyclables.L'insertion du projet dans le quartier fait l'objet d'une étude elle aussi indigente. Quid du devenir de la friche la petite ceinture, qui représente un potentiel de verdure extraordinaire? Pour conclure, rien dans ce projet qui rende la vie meilleure des enfants, des retraités, des familles du quartier. Bien au contraire											
N°11	17-juin	J'habite rue Championnet depuis quelques années, et dans mon champs de vision, j'ai vu 3 arbres disparaitre, et les oiseaux avec. Ce serait tellement mieux de voir pousser des arbres, et d'avoir un véritable espace vert qui manque cruellement, plutôt que ce projet immobilier qui me parait assez démesuré et étouffant pour ce quartier en surchauffe !											
N°12	18-juin	Le 18ème manque d'espaces verts, fondamentales pour la santé selon l'OMS. Plus de 200 000 personnes habitent le 18ème, sans un parc, plaçant le 18ème entre les pires arrondissements en termes de m2 d'espaces verts par habitant. Il y a peu de lieux dans le 18ème comme ce depôt, d'une taille importante, et pouvant significativement améliorer la situation de l'arrondissement en termes d'espaces verts. Alors qu'on parle de forêt urbaine à l'HDV, et que le Plan Climat et le Plan de Resilience de la ville sont très claires dans le besoin de créer ces espaces, je serais ravie de comprendre pourquoi il n'y a pas dans ce projet des espaces verts ouverts au public. Ce projet me semble ne pas être en cohérence avec les engagements prises au niveau de la ville de Paris (Plan Climat et de Resilience notamment). Il me semble aussi être une vraie opportunité ratée d'améliorer le cadre de vie - et la santé - des habitants du quartier.											
N°13	19-juin	Encore des bâtiments sur dalle où aucun arbre ne pourra pousser, contrairement à ce que prétendent de façon mensongère les illustrations du projet. Encore des bâtiments en béton, glauques et insipides par leur architecture, qui vont grignoter peu à peu le bas Montmartre, densifier encore plus en population une zone calme, détruire quelques belles constructions du 19éme au passage, et qui ne seront toujours pas autonome au niveau énergétique. Il y avait pourtant là l'occasion inespérée de construire un bâtiment en hauteur pour y entreposer les bus, et libérer un grand espace où l'on aurait pu y créer un grand parc arboré (ce qui fait tant défaut dans le quartier) clos et dénué de tout passage de voiture à proximité, et qui permettrait aussi de créer un espace de fraicheur lors des grandes canicules où l'on pourrait se réfugier. Bref aucune vision, aucune humanité, aucune anticipation des problèmes futurs et aucune beauté et joie de vivre qui sont propres à Paris. Une conception de l'habitat, pathétique, mais qui heureusement permettra à certains de s'enrichir, là est l'essentiel...											
N°14	19-juin	Vraiment triste de constater que, une fois de plus, la Mairie se livre aux promoteurs immobiliers. Triste de constater ce manque de vision et d'écart considérable entre les mots (PLU bioclimatique) et les actes (densification et betonnisation à outrance).Ce quartier est saturé et déjà invivable. La circulation y est déjà impossible et les nuisances pour les riverains sont déjà conséquentes. (Bld Ornano, Rue Belliard..) Quels seront les effets du projet sur le plan de la circulation ? Est-ce concevable qu'en 2021 on.n'ait pas encore compris que nous ne pouvons pas.concentrer toute la population dans Paris intra-muros ?											
N°15	22-juin	Je vote contre ce projet qui va encore densifier les logements dans ce quartier. A la place , je suis favorable à la création d' un grand espace vert .											
N°16	22-juin	Je comprends un besoin de transformation du site et de revalorisation. Je suis d'accord pour accorder une place dans ce projet aux commerces et aux espaces de travail. Mais je suis tout à											

		fait contre cette densification du logement, R+9 !!! Mais pourquoi si haut si dense. Arrêtons la densification ! Ce projet ne s'inscrit pas du tout dans les dynamiques et les transformations futures.IL FAUT DU VERT ! le placer au cœur du projet. De l'espace, on veut respirer...												
N°17	23-juin	Je trouve que ce projet n'est pas assez centré sur la transformation verte de l'espace. A quoi apporter autant de logement dans ce quartier saturé ! Du vert à la place du gris !! La part des espaces verts est ridicule dans ce projet comparé aux restes Je suis contre cette bétonisation.												
N°18	23-juin	Je suis tout à fait favorable à la valorisation du foncier aujourd'hui occupé par le centre de bus. J'apprécie la transformation d'un espace aujourd'hui bétonnisé en espaces publics enherbés et plantés, ainsi que la présence de plusieurs abris pour le stationnement des vélos. Je constate cependant : 1/ L'absence de réflexion sur la connexion du futur quartier à la rue Belliard au nord et à la rue des Poissonniers à l'est. Un accès unique est prévu par la rue Championnet au sud, en impasse, sans liaison piétonne pour permettre la traversée de ce cœur d'îlot et faciliter les déplacements des riverains du quartier pour se rendre notamment à la station de métro, équipements et services de la porte de Clignancourt. Même si l'entrée nord depuis la rue Belliard est dédiée à l'entrée des bus, une voie piétonne sécurisée pourrait être envisagée depuis le futur jardin public, dans le même esprits que le parvis sécurisé côté est du secteur, séparé de la voie de bus par un terre plein végétalisé. 2/ Une hauteur des bâtiments, en R+9, qui me parait déconnectée par rapport aux immeubles existants sur la rue Championnet, en R+5. La perspective n°8 prise depuis la rue Championnet ne permet pas de se rendre compte de la hauteur des bâtiments prévus autour du jardin, alors qu'ils seront nettement visibles depuis d'autres points de vue de la rue Championnet. 3/ L'usage donné à la "place", dont la végétation est réduite à un traitement paysagé et à un espace de passage, mais n'est pas du tout conviviale pour s'approprier l'espace et l'animer. Une réflexion autour d'une aire de jeux, de bancs et tables permettrai aux riverains de profiter de ce nouvel espace public et de créer une petite centralité à ce quartier. Je note les commerces envisagés en rez-de-chaussée et possible terrasse donnant sur cet espace public. Un mobilier urbain adapté permettrait également de prendre "à emporter" et de se poser sur cette placette. Dans le jardin, le mobilier urbain pourrait également être étoffé. Pour conclure, je regrette que ce projet ne réponde pas suffisamment aux besoins des riverains et vise à créer un espace public qui ne serait finalement investi que par les résidants, sans porosité avec le quartier existant.												
N°19	24-juin	Je suis contre ce projet, un R9 est complètement déconnecté de la réalité et des besoins du quartier. Nous avons besoin d'espace et de vert.												
N°20	28-juin	CONTRE CE PROJET DAN SSON ENSEMBLE. Ce site RATP est un site INDUSTRIEL , qui perdure en plein coeur d'une zone résidentielle urbaine. La ville évolue, les critères de qualité de vie évoluent, les règles en zone urbaine évoluent mais bizarrement pourquoi ce site industriel évolue-t-il dans le sens contraire du « vivre ensemble » ?												

		L'actuelle qualité de vie aux abords du site RATP mérite d'être qualifiée de désastreuse. Ça fait maintenant plusieurs années que nous avons tenté un dialogue avec la RATP, y compris un rdv avec la direction, mais cette entreprise a l'art de faire des promesses qu'elle ne tient pas, et nous sommes inquiets sur sa faculté à tenir les engagements qu'elle va prendre. Est-ce bien RESPONSABLE de prévoir d'installer des habitations, bureaux et commerces juste au dessus d'un site industriel qui n'arrive pas à dominer ses nuisances ? riveraine du 128 rue du Mont Cenis (voir mon texte plus développé du 14 juin 2021)												
Numéro d'avis	Date	Avis	Hauteurs	Espaces verts	Nuisances chantier	Problématique de vues	Densité de population	Programmation	Circulation	Sécurité industrielle / Projet RATP	Périmètre élargie du quartier championnet	Accessibilité	Divers
N°21	29-juin	Bonjour,je ne suis pas favorable à ce projet.Le quartier est déjà très dense, surpeuplé, il va étouffer, devenir invivable.J'habite au 128 de la rue du Mont Cenis, nous avons besoin d'espaces verts, d'un environnement propre, pas de ce projet qui n' a pas de sens.De plus, ça va augmenter les nuisances sonores dont nous sommes déjà victimes à cause du fonctionnement du centre Bus.J'espère que nous serons entendus.											
N°22	01-juil	Grand projet. C'est positif											
N°23	04-juil	Habitante du quartier, je ne suis pas favorable à ce projet qui densifiera davantage un arrondissement en manque d'espaces verts, de lieu de vivre ensemble. De hauts immeubles qui ne laisseront pas circuler l'air, des bureaux, et seulement 2000m2 de jardin: ce qui ne sera à peine assez pour les nouveaux arrivant. Je rappelle que le 18e offre seulement 2m2 de verdure par tête (si on compte le cimetière montmartre, aille) dans l'état actuel des choses (contre 12m2 préconisé par l'oms, qui doivent ce trouver à moins de 300 mètres du lieu de vie). Plus de béton, ce n'est pas ce dont notre quartier a besoin. Ce projet ne s'inscrit pas dans une démarche bioclimatique ni dans une réponse aux vrais défis d'avenir de nos villes											
N°24	04-juil	Habitant du quartier, ce qui manque considérablement c'est d'espaces verts. Les projets en cours, ou ceux achevés, comme a porté de la chapelle offrent toujours la même chose, bureaux, habitations. Notre arrondissement a besoin de parc de verdure. De grâce abandonnez ces projets de bétonisation et offrez nous de la verdure, des arbres de l'oxygénation											
N°25	05-juil	Contribution d'ASA PNE : Si sur le principe nous ne sommes pas opposés à un aménagement urbain et paysager du site Belliard, nous sommes très réservés sur la densité du projet. Conçu avant la crise sanitaire et "concerté" tardivement au second semestre 2019, ce projet nous semble très éloigné de l'enjeu environnemental post-covid avec une couverture végétale trop restreinte à un moment où nous entamons les discussions sur la révision du Plan Local d'Urbanisme pour le rendre "bioclimatique". Ce sont 2 000 m² d'espaces verts qui pourraient tendre vers 2 400 m², ce qui représente seulement 13% d'un projet immobilier de 18 000 m² ! Pour mémoire, nous rappelons que le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile de France) indique un pourcentage de 30% d'espaces verts pour toute emprise construite. Le programme de logements constitué de 160 lots d'appartements familiaux, d'une maison relais et d'une résidence en coliving de 270 lits est démesuré par rapport à l'emprise et au contexte urbain déjà très dense, dénoncé par la quasi-totalité des contributeurs à la PPVE (23 sur 24 à l'heure où nous déposons cette contribution). La plupart des observations mettent en évidence la trop forte densité du projet avec des hauteurs d'immeubles à R+9 et un volume dédié aux bureaux trop élevé (4 600 m²). Nous rejoignons aussi certaines contributions qui pointent le risque d'adosser le projet urbain											

		au centre bus. A ce sujet, il est important de rappeler l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) qui, dans son délibéré du 9 avril 2020, fait part d'alertes et de recommandations ciblées sur l'exposition des habitants de l'îlot aux risques industriels & incendie, aux nuisances sonores & vibratoires, aux pollutions de l'air & des sols. Enfin, l'Autorité demande au maître d'ouvrage d'étayer "le choix de réaliser des logements au-dessus d'un site industriel". Ainsi, au regard de la concentration d'installations pour la protection de l'environnement (ICPE) sur le site et aux alentours, la question de la sécurité des futurs habitants et usagers s'avère majeure. Sur ce point qui touche la question de la santé des riverains et des futurs usagers du site, il est important d'obtenir des réponses étayées de la part de la maîtrise d'ouvrage (RATP/LinkCity) et de la Mairie du 18e. Depuis la présentation du projet, des modifications ont été obtenues à la marge sur des questions ayant plutôt trait aux usages qu'aux choix programmatiques. Il faut aller plus loin en dédensifiant le projet avec une réduction de 20 à 30% des surfaces bâties, notamment celles dédiées aux bureaux, au profit d'espaces verts plus généreux et ouverts sur le quartier. En l'état et sans modification substantielle du projet, nous ne sommes pas favorables à la délivrance du permis de construire. Enfin, il faut savoir que le projet d'urbanisation de ce site industriel ne représente qu'une partie de l'emprise plus vaste de 9 hectares du centre RATP Belliard-Championnet qui sera amené à muter dans les prochaines années. Il est regrettable que des réflexions et des études d'impact plus globales n'aient pas été entreprises plus tôt afin d'avoir une vision plus large de la mutation urbaine qui va s'opérer en y associant notamment les acteurs locaux de la concertation. A propos de concertation, nous déplorons que cette PPVE n'ait pas fait l'objet d'une réunion publique de présentation du projet comme le veut l'usage (ex : PPVE sur l'Arena 2 de la porte de la Chapelle). Nous demandons qu'une réunion de bilan et de restitution de cette procédure de consultation soit organisée au plus tard en septembre 2021. O.Ansart, pour ASA PNE														
N°26	05-juil	Bonjour, habitant dans le secteur (passage Duhesme), les commerces et l'espace sportif prévus dans le projet me semblent très positifs. En effet, ce secteur du 18ème souffre d'un manque de commerces qualitatifs et plus largement de lieux de vie qui pourraient accueillir de la vie de quartier. Il faut souvent s'éloigner vers Jules Jofrin ou Marcadet pour plus de dynamisme. Je suis également intéressée de voir que le quartier va s'ouvrir et nous permettre d'accéder à l'intérieur de ce site qui était une grande enclave fermée jusqu'ici. En revanche, je n'ai pas compris quels seraient les logements accueillis sur le site et leur nombre.														
N°27	05-juil	Le projet est intéressant mais la surface des espaces verts est très insuffisante. Le 18eme arrondissement est très peuplé et dispose de peu de jardins, un tel projet est une occasion de corriger ce déséquilibre.													
N°28	06-juil	Il faudrait davantage d'arbres, de pelouses, d'aires de jeux pour les enfants dans un quartier qui en manque beaucoup. Il semble que le projet donne trop d'importance au volume construit et manque de respiration. Merci de nous avoir consulté													
N°29	06-juil	Je ne suis pas opposé au projet qui me parait assez positif, s'agissant d'une zone													

N°30 N°31 N°32		particulièrement déprimée du secteur, avec un commerce de très basse qualité. Cependant, il y a un aspect qui me semble très sous-évalué, c'est celui de la circulation automobile: la création de ce projet entrainera inévitablement une intensification du trafic dans la rue Championnet; or le principal débouché de celle-ci est la Place Albert Kahn et le Bd. Ornano; celui-ci, déjà très encombré par le passé, est devenu infernal depuis qu'y ont été créé deux pistes cyclables, une de chaque côté du boulevard; les principaux embouteillages se produisent dans le sens sud-nord, soit en direction de la porte de Clignancourt. Donc le supplément de circulation entraîné par le projet entraînera automatiquement une augmentation des embouteillages sur le Bd Ornano en direction de la porte de Clignancourt, qui sont déjà insupportables actuellement. Il ne pourra être remédié à cette situation qu'en supprimant au moins l'une ses pistes cyclables du Bd Ornano, et en réaménageant complètement la porte de Clignancourt												
Numéro d'avis	Date	Avis	Hauteurs	Espaces verts	Nuisances chantier	Problématique de vues	Densité de population	Programmation	Circulation	Sécurité industrielle / Projet RATP	Périmètre élargie du quartier championnet	Accessibilité	Divers	
N°33	08-juil	Je ne suis pas opposé à ce projet à priori, mais je trouve qu'il présente deux énormes problèmes. - Les 9 étages prévus vont plonger dans l'obscurité pas mal d'appartements du quartier (dont le mien), avec une perte importante de qualité de vie. - Pas assez d'arbres et d'espaces verts dans un quartier déjà saturé. Je suis étonné que la Mairie autorise une telle bétonisation. On s'en souviendra aux prochaines élections.												
N°34	08-juil	Ce projet se situe dans un arrondissement déjà extrêmement dense et minéral. Les besoins en logement et en bâtiments administratifs sont certes importants...Mais la nécessité de bénéficier de davantage d'espaces verts est bien plus essentielle. Les habitants du 18ème veulent des parcs, de l ombre, de la verdure...												
N°35	08-juil	J habite rue Championnet en face du dépôt de bus. Je n'adhère pas du tout à ce projet du 20ème siècle. L'arrondissement est déjà très peuplé sans grand lieu de verdure proche, les embouteillages sont quotidiens boulevard Ornano, la pollution omniprésente avec la circulation automobile et la proximité du boulevard périphérique et le bruit . Des bureaux sont à louer porte de la chapelle et rue des poissonniers pourquoi en construire d autres? Ce projet va augmenter tous les problèmes de Paris il ne donne pas satisfaction quant à l adaptation au changement climatique voir le processus " adptaville" porté par l agence parisienne du climat. A Paris les nouveaux projets immobiliers doivent comporter 50% d espaces verts, on en est loin ici 30% et des grands arbres vont être coupés. Nous avons besoin de parc avec de beaux arbres mais de végétaux qui mettront 30 ans à pousser.												
N°36	08-juil	Avec 17,4 % de sa surface couverte de végétation (environ 104 ha), le 18e arrondissement est moins végétalisé que la moyenne parisienne. Paris est couvert de végétation sur 21 % de son territoire, hors bois de Vincennes et de Boulogne. Avec 1,8 m² d'espaces verts par habitant (Paris compte 7,2 m²/hab. hors bois), le 18e arrondissement compte parmi les 10 arrondissements offrant moins de 4 m² d'espaces verts par habitant. De plus l'indice de canopée (part de végétation dont la hauteur dépasse 3m offrant un ombrage qui participe à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain) des rues de l'arrondissement est de 14,6 %. Il est inférieur à l'indice de canopée des rues parisiennes estimé à 18,2 %.(informations recueillis dans le diagnostique territoriale du PLU du 18e arr.) Le nord du 18e est dépourvu de grands parcs, la porte de clignancourt est un quartier à très forte densité urbaine, il est donc												

		impératif que ce projet inclut plus d'espace vert et surtout accessibles à TOUS. et pas uniquement aux habitants du futur projet !		■			■								
N°37	08-juil	La requalification de ce site est un point positif mais plusieurs réserves sont à relever.Trop forte densité à proximité du Bd ORNANO déjà saturé quotidiennement. Le besoin de logements est certes une problématique, mais la densité devrait être revue à la baisse.De plus, la densité est trop importante pour être absorbée par les espaces prévus sur le site, qui sont également à destination du public (sur horaires définis).Concernant les produits prévus : comme dit ci-dessus les besoins en logement sont forts sur Paris, mais la part de logements sociaux est réduite au minimum.Une place est prévue pour du coliving qui reste un produit peu accessible et ne répondant pas à mon sens à un besoin essentiel et prioritaire. Tout comme le bureau.Le fait de maintenir des espaces extérieurs privés ouverts au public ne garantie pas, sur la durée, le maintien de cet accès. Il faudrait un espace public pour garantir cette accessibilité.					■	■			■	■	■	
N°38	08-juil	VOLUMÉTRIE ET INSERTION URBAINE L'insertion urbaine perçue depuis la rue Championnet paraît plutôt bien travaillée d'un point de vue de l'échelle des constructions du bâtiment A, répondant par un effet de symétrie au bâtiment de bureaux conservé de l'autre côté de la placette. En revanche, l'effet de masse des immeubles B, C, D et E autour du jardin privé sur dalle est important, et dans un premier temps, l'impact des ombres portées des bâtiments D et E sur l'environnement proche au nord et à l'ouest ne paraît pas problématique en soi, en présence du dépôt et centre de maintenance de la RATP. Il semble toutefois que la mutation future du dépôt de la RATP ne soit pas suffisamment étudiée à terme dans ses grands principes,. En effet, le projet apparaît comme un archipel autocentré au milieu du dépôt de bus, et si le site est amené à muter davantage à plus long terme, cette forme urbaine est inadaptée pour s'insérer dans un quartier futur qui se développerait le long d'un axe piéton entre la rue de Clignancourt et la rue Belliard. 2) STATUT DE LA PLACETTE La placette en entrée de site sera en situation d'impasse, en dehors des flux piétons majeurs du quartier, soulevant des questions de gestion et d'usages éventuellement gênants. Est-ce que cet espace sera de statut privé ou public ? Quelle garantie est-ce que la Mairie a obtenu de la part du promoteur par le biais d'une servitude de passage par exemple ou le futur règlement de copropriété pour que cette placette reste ouverte au public s'il s'agit d'un espace privé ? 3) PHASE CHANTIER En phase chantier, étant donné de l'unique accès possible depuis la rue Championnet, les nuisances engendrées par la circulation des camions et bétonneuses seront très importantes pour tout le quartier qui souffre déjà d'un trafic de transit et de shunt important entre la rue des Poissonniers et le boulevard Ornano aux heures de pointe de fin d'après-midi.	■		■				■	■	■	■	
Numéro d'avis	Date	Avis	Hauteurs	Espaces verts	Nuisances chantier	Problématique de vues	Densité de population	Programmation	Circulation	Sécurité industrielle / Projet RATP	Périmètre élargie du quartier championnet	Accessibilité	Divers		
N°39	08-juil	Projet intéressant en ce qu'il va "encapsuler" les bus dans un parking couvert, ce qui devrait permettre - je l'espère - de limiter les nuisances liées actuellement à ces garages : nuisances sonores, pollution visuelle et lumineuse (mat d'éclairage) le jardin central peut aussi être un		■									■		

		vrai plus dans ce quartier très minéral.		■										■
N°40	09-juil	Projet immobilier irrationnel et complètement déconnecté des exigences du quartier : Plus d'espaces verts, moins de densité humaine, moins de pollution, moins de nuisances sonores. Ce projet garantit tout le contraire, avec un vrai danger pour la qualité de vie des riverains.		■	■		■							
N°41	09-juil	Je réside rue Championnet et je suis fondamentalement contre ce projet, et pas seulement pour les nuisances que nous autres riverains allons devoir supporter pendant les 5 prochaines années, à présent que le télétravail devient la norme. De par ses dimensions considérables, le projet porte atteinte au caractère et à la vue des lieux avoisinants, alors qu'aujourd'hui, nous n'avons pas d'immeuble mitoyen au nôtre côté Est, ni de vis-à-vis à l'arrière. La luminosité va être réduite, et le vis-à-vis beaucoup plus important. Vous parlez de "dynamiser" le quartier. Je ne vois pas en quoi ce sera le cas ! Il n'y a que 336 m² de commerces vs 10 035 m² de logements. En revanche, il va certes être davantage surpeuplé, causant encore plus d'embouteillages et de soucis de circulation au niveau de la rue Championnet et du bd Ornano, de pollution, de nuisances sonores, de difficultés à stationner. Merci également pour les quelques espaces verts, en libre accès, qui vont attirer les mauvaises fréquentations de jour comme de nuit, générant davantage d'insécurité et d'inquiétude pour les habitants.Sans oublier les risques d'incendie puisque nos logements seront désormais à proximité d'un parc électrique et de bâtiments en structure bois.		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
N°42	09-juil	Ce projet donne l'importation d'une rentabilité parcellaire à tout prix car il est : -Trop dense pour un arrondissement qui compte déjà une sur-densification humaine. - Incohérent de par le fait que les habitations seront construites au dessus de la zone de remisage pour autobus. - Construit sur une parcelle industrielle qui doit le rester ou être totalement déclassifiée en parcelle d'habitation normale - Le stockage de l'électricité et le chargement électrique des bus vont certainement engendrer des nuisances sonores (bruit, vibrations, ondes hertziennes etc..) -Sans prise en compte des besoins réels du quartier Simplon. -Conçu avec un jardin en cœur d'ilots, ce qui le rend dérangeant pour les résidents. - Complexe du point de vue accessibilité au jardin aussi bien pour les futurs résidents que pour les riverains. Pour que ce projet devienne cohérent il doit se faire à l'écart total des zones de remisage. Il aurait été judicieux de construire le parking autobus en sous sol avec un accès en dehors de ces bâtiments. Mr MOUNNAH Abdallah/ Président de l'association Urban 18/ Membre du collectif Chapelle Ordener					■	■		■	■	■	■	■
N°43	09-juil	Le quartier Amiraux Simplon se voit attribuer la médaille d'or avec ce nouveau projet d'hyper-densification. La mairie devrait bien réfléchir avant d'autoriser une construction qui suscite de vives interrogations. Les risques d'incendies sont incontrôlables lorsqu'on élève des immeubles au dessus de zones à risques, surtout que le bois est la matière première essentielle de ce chantier. L'électricité peut aussi provoquer des incidents dramatiques. Cette parcelle ne peut pas être un moyen de rentabilité pour la RATP. Soit la RATP vend son terrain nu et à ce moment là la mairie opte pour plus de lucidité dans l'aménagement avec concertation de la population. Soit la RATP conserve son terrain et le maintient en parcelle industrielle. Notre quartier ne pourra plus supporter de tels projets démesurés et nous en		■			■			■			■

		appelons aux responsables politiques pour qu'un tel projet soit à la hauteur des enjeux, comme cela a été le cas pour d'autres parcelles (Chapelle International, Chapelle Ordener, etc...).Il faut noter aussi que les riverains ne veulent de ce projet en l'état actuel des choses, il doit être remanié profondément pour qu'il soit admis par l'ensemble des protagonistes: Plus d'espaces verts, construction hors zone de remisage, moins d'immeubles, etc..	
N°44	09-juil	Bonjour, Ce projet est beaucoup trop dense, en termes de bâti et d'occupation humaine au regard de la petite surface concernée. Les bureaux ne paraissent pas utiles au regard de la modification du travail avec la crise (télétravail) et des nombreux autres projets d'immeubles dans le quartier (Ordener, rue des Poissonniers, Gare des mines...). Qui peut dire comment les gens vont travailler dans 10 ans seulement ? En revanche, on est certain qu'on aura besoin de plus en plus d'espaces verts en raison du réchauffement climatique. Des amendements à la délibération concernant l'étude d'impact du projet ont été voté à l'unanimité. Il s'agissait : - dédensification du projet - davantage d'espaces réservés pour les associations - des espaces verts plus importants - l'assurance juridique que le jardin central sera ouvert au public. A ce jour, ces amendements, demande du Conseil de Paris, n'ont pas été respectés par la RATP, sauf un très léger agrandissement des espaces verts. Ce projet a été conçu sans prendre en compte les besoins du quartier. Aucun diagnostic de territoire n'a été réalisé. Il contrevient frontalement aux objectifs poursuivis par la ville et exprimés clairement d'ores et déjà dans la délibération de révision du PLU qui a été voté en décembre 2020. Ce projet paraît répondre avant tout à une logique de rentabilité financière de la part de la RATP (entreprise publique), plutôt qu'à un projet de territoire. C'est regrettable. Groupe EELV 18ème	

1. **Hauteurs :**

Eléments de réponse du pétitionnaire :

La hauteur maximale en R+9 de certains bâtiments de l'opération est conforme aux dispositions du PLU de Paris sur cette zone. A noter que sur la dalle, les bâtiment B,C,D et E sont implantés sur un niveau équivalant à R+2. Ils se développent donc en pratique sur 7 niveaux au-dessus du jardin central.

Afin de limiter l'emprise au sol et de libérer ainsi de l'espace pour la végétalisation accessible au public, le projet envisagé a privilégié la construction en hauteur des bâtiments tout en restant en conformité avec le PLU. La distance des bâtiments en cœur d'îlot vis-à-vis des vues principales des bâtiments riverains existants étant relativement importante (50 mètres environ) cette solution apparait être la meilleure pour l'insertion urbaine du projet..
Pour les bâtiments A, B et E, les plus proches des bâtiments riverains existants, les architectes du projet ont mené un travail fin d'épannelage et d'ouvertures permettant de réduire l'impression de hauteur. De plus, sur ces 3 bâtiments, seul le E s'élève pour sa partie nord à R+9 et il est situé à plus de 50 mètres de la première habitation voisine. A cette distance, aucune dégradation d'ensoleillement n'est à prévoir pour ces riverains.

2. **Espaces Verts :**

Eléments de réponse du pétitionnaire :

L'objectif premier est de contribuer à maintenir et faire évoluer l'activité industrielle intramuros de la RATP vers un service public plus propre et respectueux de son environnement notamment grâce à l'électrique. Il ne s'agit pas là d'une emprise classique de ville mais au contraire d'un espace très spécifique et contraint sur lequel la réalisation d'un parc public d'envergure sur dalle est techniquement incompatible avec le maintien sur site et la modernisation du centre bus (planning, sécurité incendie…).

Concernant la végétalisation du projet, dans son état initial le site ne dispose d'aucun espace vert, aucun espace végétalisé et une biodiversité quasi inexistante. L'un des enjeux est bien de recréer de la nature en ville tout en maintenant une activité industrielle.

La configuration future du site présentant de nombreuses contraintes techniques (sécurité incendie, locaux vélos, voie de circulation pour les services publics), le pétitionnaire a exploité toutes les parties de l'opération pouvant accueillir un espace végétalisé.

A terme, en tenant compte des toitures végétales, le site sera végétalisé sur plus de 35% de l'emprise dédiée au projet, avec notamment la plantation d'environ 220 arbres et arbustes indigènes au sein du jardin central ainsi que sur le parvis et la place en pleine terre, tous accessibles au public. Le détail des surfaces végétalisées et des plantations, synthétisé dans le tableau ci-dessous, est à retrouver dans la notice architecturale et paysagère.

Tableau de synthèse des surfaces végétalisées sur l'opération :

ESPACES	Epaisseur de terre	Espaces végétalisés en m²	VRD perméable en m²
AMENAGEMENT PARVIS + PLACE			
Arbres et sous bois	> 100 cm (pleine terre)	203 m²	
Pelouse	> 100 cm (pleine terre)	276 m²	
Pavés joints-gazon	> 100 cm (pleine terre)		239 m²
SOUS TOTAL		479 m²	239 m²
SOUS TOTAL PARVIS + PLACE		718 m²	
JARDIN SUR DALLE			
Arbres et sous bois	≈ 100 cm	676 m²	
Pelouse	≈ 100 cm	741 m²	
Dalle Evergreen	≈ 100 cm		312 m²
CASQUETTE COUPE FEU VEGETALISEE			
Graminées	≈ 50 cm	542 m²	
SOUS TOTAL SUR DALLE		1959 m²	312 m²
SOUS TOTAL AMENAGEMENT SUR DALLE		2271 m²	
TERRASSES et TOITURES			
Terrasses végétalisées	Entre 10 et 50 cm	2993 m²	
SOUS TOTAL AMENAGEMENT SUR DALLE		2993 m²	
SOUS TOTAL		5431 m²	551 m²
TOTAL		5982 m²	

Ainsi, sur la seule emprise du projet défini au Permis de Construire, les aménagements envisagés participent à hauteur de 35% à la réduction de l'îlot de chaleur actuellement ressenti sur site (cf annexe 14 de l'étude d'impacts et page 43 du mémoire en réponse à l'avis de la MRAe).
Le projet dans son ensemble sera également labellisé Biodivercity, il participera au développement d'une flore et d'une faune actuellement inexistante de par la caractéristique actuelle du site, entièrement goudronné, dédié exclusivement au remisage de bus.

3. **Nuisances chantier** :

Eléments de réponse du pétitionnaire :

Les travaux ont une durée prévisionnelle de 5 ans, et respecteront une charte chantier propre consultable en annexe 9 du mémoire en réponse. La première partie des travaux permettra de construire la dalle plancher de l'opération immobilière, elle se déroulera sur 3 ans, en site occupé par la RATP, selon un phasage spécifique, de manière à conserver l'exploitation de plus de 80% du centre bus.
La deuxième partie des travaux durera 2 ans et sera consacrée à la réalisation de l'opération immobilière en superposition du centre bus. La construction en bois de 50% de l'opération permettra de réduire significativement le nombre de camion de chantier, les nuisances sonores des travaux de gros œuvre et d'accroitre le niveau de propreté du chantier.

Ces travaux se dérouleront durant les jours ouvrés, sur des plages horaires maximales allant de 8h00 à 18h00. Un dispositif sera mis en place, avec notamment la désignation d'un référent de chantier, afin de recueillir les observations du public et de traiter dans la mesure du possible les problématiques identifiées.

4. **Problématique de vues :**

Eléments de réponse du pétitionnaire :

Un certain nombre de riverains s'inquiète de la proximité des constructions en cœur d'îlot par rapport à leurs vues principales.
Ces distances au plus proches sont :

- Au Sud sur le passage Duhesme : plus de 30 m
- Au Sud Rue Championnet : environ 20 m
- Au Nord Boulevard Ney : plus de 150m
- A l'Ouest rue du Mont Cenis : Environ 50 m
- A l'Est : pas de riverains autres que la RATP

5. **Densité de population**

Eléments de réponse du pétitionnaire :

Nombre d'observations traitent du sujet de l'augmentation de la densité de logements/population au sein du 18ème arrondissement et du projet développé par le pétitionnaire.
Pourtant, les études de l'INSEE/APUR indiquent que la population dans le 18ème arrondissement est globalement stable depuis 2007. On constate même un recul notoire de la population sur ce secteur entre 2012 et 2017.

A titre d'exemple, en 2017 le 18ème arrondissement comptait 204 logements/ha de terrain, quand le projet du pétitionnaire compte 137 logements familiaux et 25 studios en maison relais développés sur 1,7 hectares, soit environ 95 logements/ha.

Ce projet est donc plus de 2 fois moins dense en logements que la moyenne du 18ème arrondissement.

6. **Programmation**

Eléments de réponse du pétitionnaire :

D'un point de vue urbain, la valorisation du centre bus Belliard permet de transformer un lieu fermé, replié sur lui-même, et de l'ouvrir sur le reste du quartier.

La programmation du projet permet ainsi d'offrir une véritable mixité fonctionnelle dans le sens où, au maintien de l'activité industrielle, se greffe une nouvelle offre de logements et d'hébergements diversifiés (social, libre, participatif, spécifique ou coliving) ainsi que la création d'activités économiques (commerces, restauration, sports et bureaux).

L'étude d'impact (annexée au Permis de Construire) pointe un besoin particulier en matière de mixité dans l'habitat et de création d'activités économiques. Sur ce point, l'étude d'impact fait référence au NPNRU pour lequel la dynamisation du tissu économique des quartiers est un objectif prioritaire en faisant en sorte qu'elle bénéficie davantage à leurs habitants en matière de développement économique endogène ou de création d'emplois locaux. À cet égard, l'attractivité des quartiers doit être un levier de développement et, pour ce faire, il convient de lutter contre une mixité fonctionnelle insuffisante.

De ce point de vue, le projet possède un impact positif car sa programmation propose une diversité d'habitat sur le plan de la répartition sociale, avec la création d'environ 30% de logements sociaux et environ 70% de logements non conventionnés dont plus de la moitié à prix maitrisé. Mais aussi sur le plan de la typologie des logements, avec la création d'habitat pour jeunes actifs, personnes handicapées et des logements familiaux.

D'un point de vue économique, le projet permet de maintenir l'activité de la RATP sur place tout en ajoutant 4 600 m² de bureaux, environ 1 700 m² d'activités sportives et restaurants, plus de 400 m² de commerces et local associatif ainsi que près de 600m² d'espaces communs ouverts au public au sein de la résidence coliving. Le tout autour d'un jardin central ouvert à tous.

Ainsi, la fréquentation du jardin central, des commerces, du local associatif et des activités par les futurs usagers mais également par les riverains permettra l'intégration du projet dans son environnement et pourra concourir à la redynamisation du quartier.

7. **Circulation :**

Eléments de réponse du pétitionnaire :

Les modélisations réalisées montrent que les différents projets d'aménagements sur le secteur n'impactent pas directement le site d'étude, ceux-ci étant majoritairement situés à l'Est des voies ferrées, côté Porte de La Chapelle. Il convient cependant de prendre en considération la diminution générale de trafic à Paris, avec -15% entre 2010 et 2017. En prenant une projection similaire entre 2018 et 2025 (-15%) et en prenant en compte les différents projets à proximité du site, les études font ressortir une baisse générale du trafic de l'ordre de 5% sur l'ensemble des voies autour du site, en heure de pointe du matin comme en heure de pointe du soir.

Au sein de l'opération immobilière, un parking souterrain de 61 places attitrées aux différents occupants sera réalisé. Le fonctionnement du site RATP de Belliard ne sera pas modifié avec le maintien des entrées / sorties sur la rue Belliard. De plus, l'entrée des bus du site Championnet actuellement prévue depuis le 34 rue Championnet se fera désormais depuis la rue Belliard.

Au regard des trafics générés par le projet immobilier, celui-ci a un impact marginal sur la circulation à l'échelle du quartier. La rue Championnet dans sa section Est, la plus sensible avec les établissements scolaires, est naturellement protégée et ne connaît qu'une évolution marginale (inférieure à 10 % à l'heure de pointe du matin). La réserve de capacité des différents carrefours permet d'absorber des flux supplémentaires.

L'accès au site en phase travaux, comme en phase exploitation, ne peut s'effectuer que par la rue Championnet, en provenance de la rue des Poissonniers, ou bien depuis la rue de Clignancourt. Durant la phase travaux, le carrefour rue de Clignancourt / rue Championnet est le plus susceptible d'être impacté vu sa configuration. Au vu des résultats de cette étude, la phase travaux ne semble pas avoir d'impacts nécessitant des mesures particulières.

L'étude de trafic réalisée par l'entreprise spécialisée CERYX, en annexe 1 de l'étude d'impact, permet de visualiser et d'apprécier concrètement ces impacts.

8. Maintien de la sécurité industrielle et incendie

Eléments de réponse RATP :

Le projet de transition énergétique du centre bus RATP est soumis à la règlementation des ICPE qui prend en compte le risque incendie et impose des prescriptions spécifiques ; le projet respectera cette règlementation.

En ce qui concerne l'avis de la MRAE du 09 avril 2020, le pétitionnaire a transmis le 21 septembre 2020 un mémoire en réponse permettant de clarifier les points soulevés dans l'avis. Ce mémoire répond ainsi aux recommandations de la MRAE sur notamment le risque incendie, une meilleure caractérisation de la qualité de l'air, des nuisances sonores et vibratoires et de la pollution des sols. , La réglementation ICPE en vigueur n'interdit pas de réaliser des logements au-dessus d'un site industriel mais cela nécessite néanmoins des prescriptions spécifiques, qui ont été intégrées au projet.
Enfin en ce qui concerne la sécurité des futurs habitants du site et des riverains, l'ensemble des mesures constructives (casquettes et murs coupe-feu, système d'extinction automatique d'eaux, rideaux d'eau, poteaux incendie adaptés au risque, système de détection incendie associé à un SSI (Système de Sécurité Incendie) de catégorie A, surveillance 24h/24h,) et des études de danger réalisées, ont ainsi permis de limiter tout risque pour l'ensemble de la population avoisinante. Toutes ces mesures ont ainsi permis d'obtenir un avis favorable au permis de construire de la part de la Préfecture sur ces aspects.

Eléments de réponse du pétitionnaire :

Les sujets des risques liés à l'exploitation industrielle du site RATP ont été largement débattus avec les différents services techniques des Mission Régionales de l'Autorité Environnementale (MRAe), de la Direction Régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT), de la Brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris (BSPP) et les services de la Ville de Paris durant les 18 mois d'instruction du Permis de Construire. Le pétitionnaire a ainsi diligenté un grand nombre d'études techniques liées aux risques incendies, aux nuisances sonores et vibratoires, aux pollutions de l'air et des sols, afin de garantir la santé et la sécurité des futurs habitants et usagers.
Le mémoire en réponse qui figure dans le dossier de PPVE permet de répondre plus spécifiquement aux observations de l'autorité environnementale.
Ces nombreux échanges et études réalisées ont permis la délivrance d'avis favorables de l'ensemble des services ce que retrace également la notice de procédure détaillant notamment la procédure d'évaluation environnementale.

9. Périmètre élargi du quartier sur Championnet

Eléments de réponse du pétitionnaire :

Concernant la non-concomitance des études urbaines menées sur les sites RATP de Belliard et Championnet, il faut rappeler que même si les parcelles se jouxtent, ce sont bien 2 sites industriels distincts avec leurs activités propres.

Le centre bus électrique de Belliard, dont le planning très contraint de transformation vise à respecter les engagements pris dans le cadre du Grenelle de l'Environnement avec le "Plan Bus 2025", sera maintenu de manière pérenne sur site afin d'apporter le meilleur service public aux usagers.

Le centre de maintenance de Championnet est quant à lui amené à transférer la majeure partie de ses activités industrielles en dehors de Paris intramuros dans un autre planning, plus long, que le site de Belliard. D'ici là, l'activité industrielle est maintenue et laisse donc du temps à la RATP et la Ville de Paris pour réaliser une étude urbaine en parallèle de la transformation du site de Belliard.

Eléments de réponse Ville de Paris :

La Ville de Paris et la RATP envisagent le lancement d'une étude urbaine conjointe sur un secteur élargi intégrant d'autres emprises que la seule parcelle RATP. Cette étude visera d'une part à établir un diagnostic du quartier de la Porte des Poissonniers puis à proposer des scénarios d'évolution dans l'objectif d'une dynamisation du quartier, d'un apport de mixité fonctionnelle et sociale ainsi que d'une amélioration générale du cadre de vie. Pour cela, une convention de groupement de commandes sera présentée au Conseil de Paris à l'automne 2021.

10. Accessibilité

Eléments de réponse du pétitionnaire :

La place d'entrée du projet restera propriété de la RATP dans un premier temps, puis sera rétrocédée à la Ville de Paris lors de la mutation du site industriel de Championnet. La volonté de la RATP et du pétitionnaire est de maintenir cette place ouverte au public jusqu'à sa rétrocession.
Le parvis et le jardin central seront quant à eux propriété de l'Association Syndicale Libre (ASL) qui sera constituée sur le projet. Leur ouverture au public se fera sur des horaires larges définis dans les statuts de cette ASL. La mise en place d'établissements recevant du public, à caractère commercial, sur le parvis et le jardin central garantira le maintien de leur accès au public afin de pérenniser leurs activités économiques.

Le paysagiste du projet a conçu le parvis de manière à ce que les espaces verts puissent être prolongés lorsque le site industriel de Championnet mutera. Le pétitionnaire a quant à lui pris les dispositions juridiques nécessaires pour que le parvis puisse être rétrocédé à la Ville de Paris à cet horizon.

11. **Divers**

« Ce projet va de pair avec le projet de la RATP - non soumis à concertation il me semble - de réaménagement de son site industriel de dépôt des bus » *(extrait observation N°6 et N°7)*

Eléments de réponse RATP :
Le projet de transition énergétique du centre bus RATP est soumis à la règlementation des ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) sous le régime de Déclaration et n'est donc pas soumis à concertation.

« Il aurait été judicieux de construire le parking autobus en sous-sol avec un accès en dehors de ces bâtiments ». *(extrait observation N°42)*

Eléments de réponse RATP :
L'option d'un enfouissement du centre bus a été écartée car notamment jugée incompatible avec les objectifs de délais souhaités dans le cadre du projet de transition énergétique BUS 2025.

« klaxons intempestifs à toute heure du jour et de la nuit » *(extrait observation N°6 et N°7)*

Eléments de réponse RATP :
Les bruits des klaxons intempestifs proviennent du nouveau type de matériel roulant qui a une sécurité automatique qui se déclenche dès que le portillon du machiniste s'ouvre alors que le frein de parc n'est pas enclenché. Cette sécurité est maintenant présente sur tous les autobus mis en service par la RATP et fait partie des sécurités des bus.
L'encadrement du centre bus procède à des formations et rappels réguliers auprès des machinistes sur la procédure d'utilisation de ces nouveaux bus et met ainsi tout en œuvre pour éviter le déclenchement intempestif du klaxon.
Cependant, une étude a par ailleurs été engagée pour modifier les bus afin que cette sécurité se manifeste différemment afin de limiter les nuisances sonores.
La modification des bus devrait être réalisée prochainement, la planification des travaux est en cours.

« bruit des chargeurs électriques » *(extrait observation N°6 et N°7)*
« Le stockage de l'électricité et le chargement électrique des bus vont certainement engendrer des nuisances sonores (bruit, vibrations, ondes hertziennes etc..) » *(extrait observation N°42)*

Eléments de réponse RATP :
Dans le cadre du projet les 3 chargeurs existants (les plus bruyants) seront déplacés afin de les éloigner des riverains qui s'en plaignent. Des mesures de bruit seront réalisées de nouveau après leur déplacement afin de juger cette action.
Les bornes de charge électrique qui seront installées dans le cadre du projet de transition énergétique bus2025, répondants aux réglementations en vigueur, seront des bornes fixes de nouvelle génération.

« éclairage fort » (extrait observation N°8 et N°39)

Eléments de réponse RATP :
Le mat d'éclairage central du centre bus de Belliard sera retiré dans le cadre du projet. A terme, en lien avec le projet, cette contrainte lumineuse disparaitra puisque l'éclairage, nécessaire à la sécurité des agents, se situera à une hauteur et une intensité bien moindre (sous la dalle et sous le parc photovoltaïque) et sera plus ponctuel et dirigé vers le sol.

« ce site RATP est un site INDUSTRIEL, qui perdure en plein cœur d'une zone résidentielle urbaine.» (extrait observation N°6 et N°7)

Eléments de réponse RATP :
Le transport public nécessite de disposer de lieux de garage des bus au plus près des zones desservies afin d'éviter la marche à vide des véhicules qui engorgerait la circulation régionale et consommerait une énergie inutile.
C'est pourquoi la RATP a pour objectif de pérenniser ses activités industrielles en centre-ville dans une logique durable de service public performant et de proximité, favorisant la mixité urbaine, tout en accompagnant les villes dans leurs ambitions urbaines, dont notamment la création de logements.
Le projet Bus 2025 participe quant à lui à la nécessaire transformation industrielle des sites, en lien avec l'évolution des matériels roulants (transition énergétique des bus, renouvèlement des matériels roulants ferrés, ...) et constitue un objectif majeur pour la RATP et Ile de France Mobilités.

« La RATP a un intérêt économique à ce chantier, puisque que le projet immobilier de Linkcity va financer les travaux de la RATP.» (extrait observation N°6 et N°7)

Eléments de réponse RATP :
Le projet de transition énergétique (TE) du centre bus est un projet nécessaire afin d'accueillir les futurs bus électriques qui remplaceront les bus gasoil actuellement en circulation.
Pour la RATP l'enjeu financier n'est pas le moteur du projet apporté par le pétitionnaire, même si celui-ci contribue de façon très minoritaire, au financement du projet de TE.
Celui-ci accompagne, en effet, le projet de transition énergétique de la RATP, mais il contribue surtout aux objectifs d'insertion urbaine de la RATP dans la ville.
Le remisage du centre bus étant aujourd'hui un parking de plus de 2 ha à ciel ouvert, le projet du pétitionnaire permet à la fois, de désenclaver la parcelle au profit d'une ouverture sur le quartier (future place, jardin et parvis accessibles), de créer des logements et des activités autres qu'industrielles, mais aussi d'apporter de la végétalisation dans une parcelle aujourd'hui entièrement imperméabilisée.

« Nous demandons qu'une réunion de bilan et de restitution de cette procédure de consultation soit organisée au plus tard en septembre 2021. » (extrait observation N°25)

ELEMENTS DE REPONSE VILLE DE PARIS :

La procédure de participation du public par voie électronique est régie par les dispositions de l'article L.123-19 du Code de l'environnement qui prévoient que le dossier est mis à disposition du public par voie électronique et que les observations sont adressées par voie dématérialisée à l'autorité organisatrice. Cette nouvelle forme de consultation du public totalement dématérialisée, qui date de 2016, ne prévoit aucune réunion publique, aucun échange avec un tiers tel qu'un garant ou un commissaire enquêteur. La procédure conduite sur le projet Belliard, s'inscrit dans ce cadre. Elle diffère du régime spécial auquel a été soumis le projet de construction de l'Aréna – Porte de la Chapelle auquel il est fait référence dans l'observation n°25.
En effet, la future Arena, équipement nécessaire au déroulement des futurs Jeux, a été soumise aux dispositions de l'article 9 de la loi n°2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques. Cet article prévoit une procédure particulière de participation du public par voie électronique placée sous l'égide de garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). En application du mandat que lui a donné la CNDP, le garant a souhaité organiser une réunion publique de présentation du projet, ce qui n'est pas applicable pour la PPVE Belliard dans la mesure où elle ne répond pas au même régime de consultation du public.

« Quid du devenir de la friche la petite ceinture, qui représente un potentiel de verdure extraordinaire ? » (extrait observation N°10)

ELEMENTS DE REPONSE VILLE DE PARIS :

Le projet porté par le collectif des jardins de Traverses a été retenu dans le cadre d'un appel à projet « ParisCulteurs », site proposé par la SNCF. Les porteurs de projet sont Vergers Urbains, Green Resistance, Léo Lagrange, Verte Palette et Freegan Pony. Dans un premier temps, la Ville va réaliser des travaux de viabilisation du site (cheminement, accès, réseaux..). Une fois les aménagements Ville terminés (fin 2022-début 2023), le collectif mettra en œuvre son projet (mise en culture, amenée de matériel, petites constructions pour accueil public etc.).

« Ce projet me semble ne pas être en cohérence avec les engagements prises au niveau de la ville de Paris (Plan Climat et de Résilience notamment). Il me semble aussi être une vraie opportunité ratée d'améliorer le cadre de vie - et la santé - des habitants du quartier. » (extrait observation N°12)

« Ce projet a été conçu sans prendre en compte les besoins du quartier. Aucun diagnostic de territoire n'a été réalisé. Il contrevient frontalement aux objectifs poursuivis par la ville et exprimés clairement d'ores et déjà dans la délibération de révision du PLU qui a été voté en décembre 2020. » (extrait observation N°44)

ELEMENTS DE REPONSE VILLE DE PARIS :

Paris a un rôle essentiel à jouer pour construire un monde décarboné, et le plan climat approuvé en 2018 trace la voie vers la neutralité carbone à l'horizon 2050, vers un territoire alimenté à 100% par des énergies renouvelables.
Dans la continuité du Plan Climat air énergie de Paris et de sa Stratégie Résilience, la Ville de Paris souhaite insuffler un haut niveau d'exigence environnementale dans la conception même de la ville, dans tous les projets, qui devront être éco-conçus, et à toutes les échelles de son renouvellement. Pour aménager Paris de manière durable, la Ville veille d'ores et déjà à décliner de manière opérationnelle les objectifs de la révision du PLU approuvés par le Conseil de Paris par délibération des 15, 16 et 17 décembre 2020. Elle porte une grande ambition architecturale et des innovations urbaines renouvelées pour assurer la qualité des projets urbains, un meilleur cadre de vie et la création d'emplois. Elle intègre les enjeux environnementaux dans les projets urbains pour aménager une ville durable, vertueuse et résiliente et pour participer à la lutte contre le changement climatique et ce, tout en intégrant la contrainte économique. Enfin, elle favorise la participation et l'animation de la ville pour assurer la mixité fonctionnelle et sociale de Paris.
Le premier impact carbone de l'implantation d'un projet réside dans les choix de mobilité. Favoriser les alternatives à la voiture individuelle et tirer profit de l'excellente desserte en transports en commun, dont le Plan Climat de la Ville de Paris vise l'amélioration, justifie de ce point de vue un nouveau projet en zone urbaine. Sur la performance du bâtiment (enveloppe et système), l'ambition de la Ville consiste bien à s'inscrire dans la suite de ces documents cadre nationaux et communaux poussant à la fois la sobriété des bâtiments, l'efficacité des systèmes énergétiques mutualisant autant que possible avec son environnement et l'utilisation d'énergies renouvelables.
Le projet Belliard décline différents enjeux.
La réalisation du projet immobilier aura sur le phénomène d'îlot de chaleur urbain un impact positif puisque le score ICU (Ilot de Chaleur Urbain) du site s'améliore de 35% (cf mémoire en réponse) grâce à la création d'espaces végétalisés sur dalle et toiture à hauteur de 5 650 m², la plantation d'environ 220 arbres et arbustes ainsi que la création de plus de 700 m² de sols perméables en pleine terre qui amélioreront la situation par rapport au parking de bus asphalté et donc imperméable. Le projet dépasse les exigences du Plan Paris Pluie en favorisant par ses aménagements la rétention des eaux pluviales. Les mesures préconisées touchent au choix des matériaux pour les bâtiments et les espaces extérieurs afin de prendre en compte les facteurs de température, luminosité et humidité qui jouent un rôle dans la régulation microclimatique.

Le sujet du changement climatique implique désormais de généraliser la question de la sobriété en énergie et en ressources. Sur ce point particulier, le projet du pétitionnaire s'avère relativement ambitieux comme le démontrent les nombreuses labellisations qui sont visées à savoir :
NF Habitat HQE niveau Excellent pour les logements (bâtiments A, C et D)
- RT -20% (bâtiments A, C et D)
Label Énergie-Carbone niveau « E3C1 » (bâtiment A)
- HQE 2015 pour les bâtiments tertiaires, niveau Excellent (bâtiment B)
- BREEAM niveau Excellent (bâtiment B)
- Bâtiment biosourcé niveau 3 (bâtiments B et E)
- Bâtiment passif ou « PassivHaus » (bâtiment E)
- Biodivercity (opération globale).

Ces performances s'expliquent notamment par le recours au réseau CPCU, à une installation photovoltaïque dont une partie de l'énergie servira en auto-alimentation ou encore par des actions labellisées en faveur de la biodiversité.
De plus, deux bâtiments sur quatre seront construits en bois (bureaux et coliving) avec l'objectif d'atteindre le label biosourcé niveau 3. Le recours au bois dans la construction des bâtiments constitue désormais une alternative crédible au béton pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre et le réchauffement climatique. Il est léger ce qui permet d'optimiser l'énergie pour sa transformation, son transport et sa mise en œuvre. D'un point de vue énergétique, le bois possède la particularité d'avoir une faible conductivité thermique ce qui permet à l'utilisateur de réaliser des économies d'énergie substantielles.

« Vraiment triste de constater que, une fois de plus, la Mairie se livre aux promoteurs immobiliers. Triste de constater ce manque de vision et d'écart considérable entre les mots (PLU bioclimatique) et les actes (densification et betonnisation à outrance). » *(extrait observation N°14)*

ELEMENTS DE REPONSE VILLE DE PARIS :

La Ville de Paris encadre via le PLU et l'ensemble des plans stratégiques les projets portés par des opérateurs privés ou publics. Elle veille à la bonne information des parties prenantes et aux bénéfices que le projet apportera au quartier.
Avec le « Pacte de la construction », la Ville de Paris a mis en place un processus de dialogue avec les maîtres d'ouvrage dès la phase amont afin d'assurer la qualité du projet et son adéquation avec les ambitions portées par la Ville. Ce pacte vient compléter, dans une démarche qualitative, les règles d'urbanisme définies dans le PLU. Il constitue le cadre d'une relation partenariale que la Ville souhaite renforcer avec l'ensemble des opérateurs intervenant sur son territoire. Ces ambitions s'appliquent aussi bien dans le secteur diffus que dans les grandes opérations d'aménagement, pour les acteurs publics comme pour les acteurs privés.
Ainsi, sur le projet de Belliard, le dialogue avec la RATP s'est poursuivi jusqu'à la définition du permis de construire. Il a permis d'impliquer dès le début de la démarche l'ensemble des citoyen.e.s, et notamment les riverain.e.s, afin de leur permettre d'exprimer à la fois un diagnostic sur leur territoire mais aussi leurs attentes et besoins.
La RATP a mené des études préalables puis a lancé un appel à projets auquel la Ville de Paris a été associée. À l'issue de la consultation, le projet de la société Linkcity a été retenu. Le lauréat a ensuite mené une concertation publique de juillet à novembre 2019 par l'intermédiaire de deux réunions publiques, deux ateliers urbains et un site internet dédié. Cette concertation a permis de recueillir les observations des riverains sur leur cadre de vie ainsi que leur avis sur le projet. Les riverains ont à cette occasion exprimé des interrogations sur la densité et la place des espaces verts dans le projet et sur des dysfonctionnements affectant l'espace public dans le quartier (propreté, sécurité).
Au regard du projet proposé, le Conseil de Paris a émis un vœu lors de la séance des 9, 10, 11, 12 et 13 décembre 2019 afin que le maître d'ouvrage améliore certains points notamment l'ouverture du projet sur le quartier et l'augmentation de la surface des espaces verts.
Le projet a donc évolué pour répondre aux aspirations des participants à la concertation et du Conseil de Paris en réduisant la constructibilité des bâtiments A et B, situés aux abords des bâtiments riverains existants, en augmentant les surfaces d'espaces verts et en rendant le jardin central accessible au public, ou encore en incorporant au programme un local associatif.
Le maître d'ouvrage s'est par ailleurs engagé à associer les riverains à la programmation des

surfaces commerciales et aux différentes actions qui pourraient venir animer ce nouvel espace (activités nomades, évènements associatifs) et favoriser la greffe du projet dans son environnement.
La Ville de Paris a ainsi accompagné vers plus de proximité et plus de végétalisation certaines évolutions du projet qui vise en premier lieu à moderniser un service public.

« ...avec une couverture végétale trop restreinte à un moment où nous entamons les discussions sur la révision du Plan Local d'Urbanisme pour le rendre "bioclimatique". Ce sont 2 000 m² d'espaces verts qui pourraient tendre vers 2 400 m², ce qui représente seulement 13% d'un projet immobilier de 18 000 m² ! Pour mémoire, nous rappelons que le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile de France) indique un pourcentage de 30% d'espaces verts pour toute emprise construite » (extrait observation N°25)

ELEMENTS DE REPONSE VILLE DE PARIS :

L'objectif de 30% cité ne figure pas dans le SDRIF mais dans le tome II du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Ile-de-France relatif aux « Enjeux et plan d'action » qui fixe, dans la partie « 4.3.7. Les actions en milieu urbain », l'action suivante : « Développer et accroître les surfaces d'espaces verts, en utilisant notamment les capacités des documents d'urbanisme, comme les PLU, pour fixer des règles de surface d'espaces verts de pleine terre équivalente à 30 % de la surface totale de tout nouvel aménagement urbain, ou encore, en faisant du bâti un support pour la végétalisation.»
Le SRCE s'impose dans un rapport de prise en compte au PLU de Paris. Le plan d'action du SRCE précise en outre la portée de ses dispositions : « Le plan d'action stratégique constitue un cadre de référence à l'échelle régionale pour la mise en œuvre d'actions de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. Il doit permettre aux acteurs locaux d'intégrer les objectifs du SRCE dans leurs activités, leurs politiques ou leurs financements, de développer des partenariats, et de s'impliquer dans les maîtrises d'ouvrage adaptées. Il n'emporte pas lui-même obligation de faire ou de ne pas faire à l'égard des acteurs locaux excepté pour les actions qui relèvent d'un cadre réglementaire existant. Les actions seront mises en œuvre dans le respect des compétences respectives des acteurs concernés et des procédures propres aux outils mobilisés. »
Or le PLU de Paris a bien pris en compte cet objectif du SRCE à travers l'article UG13-1-2 qui fixe les normes relatives aux espaces libres, à la pleine terre et aux surfaces végétalisées. À ce titre, la modification du PLU de 2016 visait notamment à prendre en compte les orientations du SRCE. Si la surface minimale d'espaces libres à aménager au sol sur les terrains (50 % de la surface S), ou les ratios fixés pour le traitement des espaces végétalisés n'ont à cette occasion pas été modifiés, le dispositif a été complété, le règlement du PLU imposant désormais une surface végétalisée pondérée supplémentaire Sc au moins égale à 10% de la superficie S.
Le projet du pétitionnaire est conforme à l'article UG13-1-2 du PLU de la Ville.

« Des amendements à la délibération concernant l'étude d'impact du projet ont été voté à l'unanimité. Il s'agissait :

- dédensification du projet
- davantage d'espaces réservés pour les associations

- des espaces verts plus importants
- l'assurance juridique que le jardin central sera ouvert au public.

A ce jour, ces amendements, demande du Conseil de Paris, n'ont pas été respectés par la RATP, sauf un très léger agrandissement des espaces verts. » (extrait observation N°44)

Eléments de réponse du pétitionnaire :

Concernant la « dédensification du projet », il faut noter qu'une pareille demande a été formulée sous forme de vœux au conseil de Paris de décembre 2019. Cette demande a été entendue par le pétitionnaire et la RATP. Le projet a ainsi été dédensifié principalement sur les bâtiments A et B, les plus proches des riverains, dès le dépôt du Permis de Construire en janvier 2020. Un étage complet a été supprimé sur ces bâtiments et un épannelage des niveaux inférieurs a été réalisé afin d'accroitre d'avantage les distances d'éloignement vis-à-vis des bâtiments riverains, quand bien même le projet initial était conforme au PLU en vigueur.

Concernant « des espaces verts plus importants » et « d'avantage d'espaces réservés pour les associations », le pétitionnaire a retravaillé ces aspects en début d'année 2021, puis a présenté le résultat de son travail le 13 avril 2021 aux élus locaux dont certains élus du groupe EELV du 18ème arrondissement.
Le pétitionnaire a ainsi proposé de dédier environ 750m² de terrasses en rez-de-jardin, initialement privatives, à l'exploitation d'agriculture urbaine par une association/groupement de riverains. Cet espace sera dorénavant accessible au public via ce tissu associatif et accueillera notamment des activités pédagogiques en plus de l'exploitation et l'entretien.
Cette évolution du projet correspond à une augmentation de près de 30% des surfaces végétalisées accessibles au public et vient créer un nouvel espace important d'expressions associatives.
Le pétitionnaire a également démontré aux élus que son projet actuel prévoit de la végétalisation sur l'ensemble des zones qui peuvent l'être, une fois déduites les surfaces règlementaires non végétalisables (voies pompiers, cheminements PMR, locaux vélos, voies camion OM…).
De plus, le pétitionnaire et la RATP ont accepté d'étudier l'intégration d'acteurs de l'ESS (Economie Sociale et Solidaire) sur le programme suite à la demande des élus. Des réunions de travail avec les élus locaux sont prévues afin de développer cet aspect du programme, même si la livraison en 2026 de l'opération est aujourd'hui un frein important à la mobilisation de ces acteurs de l'ESS.

Concernant « l'assurance juridique que le jardin central sera ouvert au public », il est prévu que l'accès au public des espaces extérieurs privés de l'opération soit inscrit dans les statuts de l'Association Syndicale Libre (ASL) qui prendra place à la livraison du projet. Cette ASL sera constituée de l'ensemble des propriétaires, investisseurs/exploitants de l'opération dont une majorité développe des activités commerciales et économiques (coliving, complexe sportif, commerces, bureaux).
La pérennité de ces activités dépend de l'accueil de publics sur site, la fermeture des espaces extérieurs au public serait donc incompatible avec la mixité programmatique développée sur le projet.

L'ensemble des sujets portés par les amendements, demandes du conseil de Paris a donc été traité et continue de faire l'objet d'échanges avec les élus. Le pétitionnaire ainsi que la RATP restent pleinement mobilisés pour avancer dans ce sens aux côtés de la Ville de Paris.

*
* *

CONCLUSIONS

Les observations et contributions recueillies pendant la participation du public par voie électronique rejoignent les préoccupations du Maître d'Ouvrage, qui ont été prises en compte dans la conception du projet :

- Pour assurer l'insertion urbaine du projet, la densification est modérée et n'utilise pas la totalité de la capacité constructive. L'architecture proposée, par le fractionnement en plusieurs bâtiments, des volumétries en gradins, une mise à distance importante entre les bâtiments les plus élevés et les riverains, des bâtiments plus bas en vis-à-vis des immeubles les plus proches, tient compte de son environnement et minimise l'impact sur les riverains.
- Les aménagements prévus au RDC, le jardin sur dalle et la végétalisation des toitures terrasses répondent, à l'échelle du projet, aux observations sur les besoins en espaces verts, nécessaires pour l'agrément des riverains, la biodiversité et la réduction de l'îlot de chaleur urbain. De plus, l'implantation des bâtiments offre des porosités vers les espaces verts prévus au cœur du projet.
- Le projet permet de préserver et de moderniser des infrastructures indispensables pour les transports en commun parisiens tout en apportant une programmation favorisant une mixité fonctionnelle grâce à un équilibre entre activités économiques et habitation.
- La couverture du centre de remisage de bus diminuera les nuisances par rapport à la situation actuelle. Les attentes en termes de réduction des nuisances en phase chantier ont aussi été prises en compte par la conception d'un projet en grande partie construit en filière sèche (construction bois).

Par délégation de la maire de Paris,
Sous-Directeur des Ressources

Marcel TERNER