



© Cécile Nourine / D'Espoirs Urbanisme

À TABLE !

L'association Capacités, spécialisée dans les processus de concertation, propose aux habitants d'Amiraux-Simplon-Poissonniers de participer à une table de quartier. Parmi les thèmes débattus : l'opération d'aménagement du dépôt de la Chapelle.

À Montréal, on les appelle des « tables de concertation de quartier » et elles existent depuis plus de trente ans. Leur objectif : améliorer les conditions et le cadre de vie des habitants d'un quartier en mettant en place des actions collectives. Un concept plébiscité par Marie-Hélène Bacqué et Mohamed Mechmache dans leur rapport sur la participation des habitants des quartiers situés en politique de la ville, remis en juillet 2013 au ministre de la Ville de l'époque, François Lamy. Douze sites ont commencé à l'expérimenter.

« CE QUE LES HABITANTS ATTENDENT DE CETTE OPÉRATION D'ENVERGURE, C'EST QUE CE SOIT UN PROJET EXEMPLAIRE ET INNOVANT. »

À Paris, l'association Capacités, qui conçoit et accompagne des processus de concertation, s'est emparée de la proposition. « Ce n'est pas un dispositif classique de participation, imposé et piloté par des élus ou des agents municipaux. La table de quartier favorise une implication ascendante, l'échange et la mise en réseau des habitants et acteurs locaux. La dynamique s'appuie en effet beaucoup sur les initiatives citoyennes et les associations déjà actives sur le terrain », expliquent Zoé Bourdier et Félix Grucker, tous deux salariés de Capacités. Et des collectifs ou des associations actives sur le quartier Amiraux-Simplon-Poissonniers, il y en a beaucoup. Citons par exemple Réenchantons notre quartier, ASA PNE, Urban 18 ou Stop Carrefour. Capacités est d'abord allée à leur rencontre pour expliquer la démarche et vérifier sa pertinence ; elle a fait de même avec les autres habitants en investissant l'espace public ou les cafés. « Les échos ont été positifs car beaucoup faisaient le constat qu'il y avait peu de liens entre



© Association Capacités

associations et peu de communication entre les différentes communautés, les habitants de longue date, de milieux plutôt populaires, et les nouveaux venus plus aisés. La table de quartier apparaissait comme une opportunité pour s'impliquer collectivement dans l'amélioration et la réappropriation du cadre de vie », ajoute Zoé. Le processus est enclenché à l'été 2014. De rencontres informelles en réunions plénières, plusieurs thématiques émergent peu à peu, dont l'opération d'aménagement du dépôt de la Chapelle. Un groupe de travail est constitué spécifiquement sur le sujet.

LE POINT DE VUE DES HABITANTS

Deux jours avant la désignation de l'agence d'urbanisme par le jury, une petite dizaine de personnes participant à la table de

quartier se sont retrouvées dans un café place Albert-Kahn. Abdallah Mounah, président de l'association Urban 18, membre du comité de suivi mis en place par la mairie (voir l'entretien avec Michel Neyreneuf) et du jury qui a désigné les urbanistes, en fait partie. Ses sujets de préoccupation sont nombreux : « La construction de 500 logements va densifier encore plus le quartier et accroître le flux de circulation déjà très important. Cela implique de mener une réflexion sur le désenclavement de toute cette zone via le prolongement de certaines artères, la création de voies piétonnes traversantes et de pistes cyclables. La question des équipements et des espaces verts nous importe également beaucoup, ainsi que la préservation de quelques bâtiments SNCF. C'est pour défendre le point de vue des habitants que je me suis impliqué

dans les processus de concertation et j'ai confiance : à la halle Pajol, ça a réussi. Pourquoi pas ici ? » Ensemble, ils débattent notamment de leur marge de manœuvre par rapport au cahier des charges déjà établi : tout remettre en cause est-il possible ? Quelles stratégies adopter pour se faire entendre et proposer un projet vraiment adapté au quartier ? Les échanges fusent dans une ambiance studieuse et bon enfant. Lila, l'une des participantes, commente : « Ce que les habitants attendent de cette opération d'envergure, c'est que ce soit un projet exemplaire et innovant pouvant répondre à la fois au cahier des charges de la ville, mais aussi et surtout aux besoins légitimes des habitants du quartier en matière d'infrastructures, d'écologie, d'espaces verts et de vie, de désenclavement, etc. » A bon entendre... ■



© Association Capacités

ET LE GAGNANT EST ISABELLE MENU

« C'est parti ! Le jury composé des représentants de SNCF, de la Ville de Paris et des habitants s'est réuni le 29 octobre dernier. Il s'agissait de choisir, non pas un projet, mais une équipe de « maîtrise d'œuvre urbaine », pour sa compréhension des enjeux du

site et du projet, mais aussi pour sa capacité à « embrasser » la méthode de concertation. Isabelle Menu a convaincu le jury qu'elle possédait cet art du dialogue et du travail en équipe. Les opérations peuvent maintenant commencer. » (Marie Jorio)

CHIFFRES CLÉS

Sur **5** hectares, 2 seront destinés au projet ferroviaire et 3 au développement d'un nouveau quartier.

500 logements

dont au moins 50% de logements sociaux et trois équipements publics (école, crèche et espace vert) font partie des éléments de programmation.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION

2015/2016

- Etudes ferroviaires et études urbaines préalables à la procédure d'autorisation d'aménager
- Procédure réglementaire de modification du PLU

2016/2017

- Travaux de libération ferroviaires et démolitions
- Procédures d'autorisation d'aménager

2017/2018

- Travaux ferroviaires

2018/2019

- Permis de construire promoteurs
- Travaux d'aménagement et de construction

PRÉSERVER, TRANSFORMER, AMÉLIORER

Aménager 5 hectares de friche ferroviaire, porteuse d'une histoire industrielle forte, constitue un défi et une opportunité pour Espaces ferroviaires et SNCF Mobilités. Retour sur les atouts et les contraintes propres à ce site.

Un atout et une contrainte. C'est ainsi que Marie Jorio, directrice du développement à Espaces ferroviaires, qualifie l'héritage historique du site Ordener. « C'est un élément important du projet et qui fait toute sa richesse et toute sa singularité. Cela permet d'imaginer des programmes innovants qui retracent la mémoire du lieu », explique-t-elle. Du passé en tout cas il ne sera pas fait table rase. Une étude patrimoniale a été lancée pour classer les différents bâtiments par ordre d'intérêt et potentialité de reconversion. Une négociation avec les Architectes des bâtiments de France (ABF) est par ailleurs en cours, sans oublier la concertation avec les habitants qui auront également leur mot à dire sur le sujet. Le tout aboutira à un permis de démolir, première étape du long processus de transformation du lieu.

Depuis la cessation de l'activité, une partie du travail mené a consisté à définir le périmètre mutable, soit les limites foncières du projet urbain auxquelles s'ajoute la nécessité de maintenir cinq voies de remisage – représentant 1,7 hectare. « Outre l'installation de ces cinq voies, il va falloir sécuriser et libérer le site de ces équipements ferroviaires existants : débrancher et déposer les caténaires, la signalisation, les voies, l'aiguillage d'accès qu'il faut remplacer par de la voie courante, le tout afin d'éviter qu'un train ne s'y engouffre », explique Freddy Da Costa, qui pilote la cession pour le compte de SNCF Mobilités, propriétaire du site. L'activité ferroviaire a par ailleurs laissé des traces en termes de pollution, un travail important de désamiantage est d'ores et déjà programmé. Et c'est l'une des opportunités qu'offre le projet de transformation urbaine : entre la réhabilitation des immeubles d'ICF – en lien avec la copropriété

de l'allée d'Andrézieux –, la transformation des bâtiments appartenant à l'entreprise Multinvest et la construction de nouveaux logements, la performance énergétique de l'ensemble devrait être largement améliorée. De quoi satisfaire la ville de Paris soucieuse de voir respecter son plan climat pour la capitale, mais aussi de quoi alerter les habitants et les riverains inquiets de voir se construire 500 nouveaux logements dans un quartier où la densité de population est déjà élevée. « C'est la base de l'accord entre la SNCF et la Ville de Paris, répond Marie Jorio. Nous ne sommes qu'au début du processus : il va falloir réfléchir à une façon intelligente de disposer les logements, de maximiser la végétalisation et de profiter au maximum de l'ouverture sur les voies ferrées. Malgré les problèmes acoustiques, le site constitue un atout plus qu'une contrainte, car nous savons traiter aujourd'hui ce type de nuisance – en installant une double peau sur les façades par exemple ; par ailleurs, cet emplacement bénéficie d'un ensoleillement optimal. »

URBANISME CONCERTÉ

Le désenclavement du quartier, c'est l'autre préoccupation majeure des riverains. Sur ce point-là aussi, le projet urbain peut constituer une réelle opportunité. Ainsi, la rue Ordener et la rue René-Clair (voir plan) pourraient être reliées, permettant de créer un nouvel axe nord-sud. Pour l'axe est-ouest, il est envisagé de mettre en place un passage au sein de la copropriété – des négociations seront menées en ce sens. Traiter la problématique de désenclavement implique par ailleurs de régler la question topographique : le dénivelé par rapport à la rue Ordener est de 7 mètres, sans compter d'autres dénivelés sur le site

lui-même. Une rampe ou un socle de parkings sont déjà à l'étude. Emplacement au cœur de la ville, site historique, activité ferroviaire maintenue... toutes ces particularités font du site Ordener un projet urbain à part. Mais, selon Marie Jorio, ce qui le rend encore plus singulier, c'est l'importance accordée à la co-construction. « Nous appliquons ici une méthode d'urbanisme concerté, relate la jeune femme. Il y a d'abord eu la négociation avec la Ville de Paris et la signature d'un protocole d'accord avec SNCF, puis le lancement du comité de suivi associant les riverains sous la houlette de la Ville et d'Espaces ferroviaires, filiale de SNCF Immobilier intervenant comme aménageur, c'est-à-dire maître d'ouvrage des études urbaines et « assembleur » de toutes les démarches en vue de fabriquer le projet.

« NOUS APPLIQUONS ICI UNE MÉTHODE D'URBANISME CONCERTÉ. »

Enfin, nous prévoyons l'implication très en amont – dès le printemps 2016 – du ou des futurs promoteurs via un appel à manifestation d'intérêt. Plus ils seront associés tôt dans le processus, plus ils pourront répondre à l'ambition de SNCF et à celle de la Ville de Paris. A nous, avec le ou les promoteurs retenus, de faire des propositions sur l'emplacement des bâtiments, le fonctionnement des logements et des immeubles, l'amélioration du cadre de vie, l'apport de services et d'équipements publics, etc. » Des propositions qui seront sans nul doute étudiées de très près par les habitants. ■

ENTRETIEN AVEC MICHEL NEYRENEUF

Adjoint au maire du XVIII^e arrondissement de Paris, chargé de l'urbanisme, Michel Neyreneuf est l'un des acteurs clés du projet de transformation urbaine du site Ordener.

Que symbolise pour vous le site Ordener ?
Pour la mairie du XVIII^e, c'est une formidable opportunité. Il y a une forte pénurie de terrains à Paris et jusqu'à présent les opérations menées dans cet arrondissement en matière de logements ont consisté en une lutte contre l'insalubrité via la destruction de vieux logements remplacés par des bâtiments neufs comprenant moins d'appartements. Le XVIII^e abrite un nombre important de friches ferroviaires liées aux faisceaux nord et est, et à la Petite Ceinture. Cela représente une réserve importante de terrains.

Quelles sont les priorités de la municipalité sur le site Ordener ?

Il y a d'abord un protocole d'accord signé entre la mairie de Paris et SNCF sur le site et qui comprend des orientations précises en termes de mixité fonctionnelle, sociale, générationnelle, mais aussi en matière d'équipements publics (crèches, écoles) et de végétalisation. Et puis il y a nos engagements de campagne : nous sommes aujourd'hui à 20 % de logements sociaux sur l'arrondissement, nous visons 30 % pour nous aligner sur le schéma directeur de la région Île-de-France. Les habitants ont une vision encore trop caricaturale des HLM et surtout ils pensent que l'arrondissement en compte déjà trop. D'une part, c'est faux. D'autre part, les logements sociaux, ce ne sont plus des barres mais des immeubles répartis dans la ville. Enfin, on y applique de la mixité sociale car les appartements y ont des statuts différents avec des niveaux de loyer variables. Dernier chiffre important : 70 % des Parisiens sont éligibles aux logements sociaux ; en construire est donc un impératif. Enfin, nous souhaitons créer de l'activité sur le site à travers l'installation d'entreprises et de commerces, la construction de bâtiments de bureaux, le tout dans le respect des normes écologiques. Enfin, le désenclavement du quartier et la création d'espaces verts sont à nos yeux essentiels. Bref, nous souhaitons créer de l'instauration d'un écoquartier.

Quels sont les critères qui ont prévalu lors du choix de l'équipe d'urbanistes ?

Le critère le plus important fut la capacité de l'équipe à démontrer son ouverture à une démarche de co-construction. C'est la première fois sur l'arrondissement que nous lançons une concertation – via la création d'un comité de suivi composé d'habitants volontaires, de représentants d'Espaces ferroviaires et de la municipalité – en amont du choix de l'équipe d'urbanistes. La démarche est un peu compliquée car le site se trouve dans un environnement où les difficultés à vivre sont réelles – congestion de la circulation, enclavement, etc. – et les revendications des riverains nombreuses.

Quelle va être la marge de manœuvre du comité de suivi ?

L'important, c'est d'abord de penser ce site dans sa globalité en y intégrant si possible l'immeuble en brique rouge du 26 rue Ordener (la proposition d'Eiffage a été retoquée par la Ville de Paris), la réhabilitation des logements sociaux d'ICF et la transformation en cours des bâtiments Multinvest situés au 110-122 rue des Poissonniers. Une fois tous ces éléments posés, le projet peut prendre des formes très variées et surtout évoluer entre le programme de départ, la proposition de l'équipe d'urbanistes choisie et sa concrétisation. C'est ce qui s'est produit à Chapelle International. Pour le reste, nous sommes face à des intérêts contradictoires : les uns pensent finances, les autres qualité de vie. La mairie doit faire valoir le bien commun au-delà du quartier lui-même. Et surtout, il va falloir trouver un compromis qui préserve l'intérêt général et les intérêts particuliers de ceux qui habitent déjà là et de ceux qui vont venir y vivre. La mairie de Paris veut une ville dense et écologique ; il va nous falloir convaincre que 500 logements, par rapport à la superficie du lieu, c'est peu en termes de densité. Le comité de suivi a par ailleurs valeur pédagogique ; il faut jouer la carte de la transparence : nous devons construire à Paris et nous ne pouvons pas créer un espace vert sur l'ensemble de la zone pour des raisons financières. Cela nous permet de rester réalistes et de ne pas tomber dans le « y'a qu'à, faut qu'on ». Ce qui est intéressant dans la démarche, c'est ce qui s'est passé pour la halle Pajol : les habitants sont devenus des experts du projet en plus d'être déjà des experts du quotidien. Des experts qui seront présents lors de la balade urbaine que nous organiserons d'ici Noël sur le site Ordener avec l'équipe d'urbanistes. Il faudra alors qu'ils soient prêts à entendre les désirs et les utopies des habitants et à intégrer dans leur réflexion le moyen de leur donner vie. ■