



**PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale
de l'équipement et de l'aménagement
d'Île-de-France**

Unité départementale de Paris

CAMPUS CONDORCET

PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

**PRÉALABLE À LA DÉLIVRANCE DU PERMIS DE CONSTRUIRE
POUR LA RÉALISATION DU CAMPUS CONDORCET
AU 60, BOULEVARD NEY A PARIS**

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

**SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS RECUEILLIES
DANS LE CADRE DE LA PROCÉDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC
PAR VOIE ÉLECTRONIQUE (PPVE)
PRÉALABLE A LA DÉLIVRANCE DU PERMIS DE CONSTRUIRE
POUR LA RÉALISATION DU CAMPUS CONDORCET
AU 60, BOULEVARD NEY A PARIS
(PPVE DU 9 JUIN AU 10 JUILLET 2020)**

Table des matières

1 Préambule.....	3
1.1 Le projet.....	3
1.1.1 Présentation du Campus Condorcet.....	3
1.1.2 Les sites.....	3
1.2 Le cadre réglementaire.....	4
1.2.1 Les permis de construire.....	4
1.2.2 La participation par voie électronique.....	4
2 Déroulement de la participation par voie électronique.....	5
2.1 Ouverture et publicité.....	5
2.2 Le dossier.....	5
2.3 Le registre dématérialisé.....	6
3 Les observations et propositions recueillies.....	6
3.1 Analyse quantitative.....	6
3.2 <i>Les contributeurs</i>	6
3.3 <i>Analyse des observations</i>	7
3.3.1 Thème 1 : aménagement du nord est de Paris et la requalification urbaine.....	7
3.3.2 Thème 2 : Liens université /territoire (culture, sport).....	8
3.3.2 <i>Thème 3 : La mobilité et les transports</i>	9
3.3.3 Thème 4 : Impacts environnementaux et nuisances liées aux infrastructures de transports.....	13
3.3.4 Thème 5 : Cadre de vie / Sécurité publique.....	14
3.3.5 Thème 6 : Développement durable.....	15
Annexes.....	17 à 43

**SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS RECUEILLIES
DANS LE CADRE DE LA PROCÉDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC
PAR VOIE ÉLECTRONIQUE (PPVE)
PRÉALABLE A LA DÉLIVRANCE DU PERMIS DE CONSTRUIRE
POUR LA RÉALISATION DU CAMPUS CONDORCET
AU 60, BOULEVARD NEY A PARIS**

1 Préambule

1.1 Le projet

1.1.1 Présentation du Campus Condorcet

L'établissement public Campus Condorcet a été créé par décret le 28 décembre 2017, en application de l'article 44 de la loi du 28 février 2017, reprenant les droits et obligations de l'ancien établissement créé en 2012.

Le Campus Condorcet est un nouveau campus de recherche dédié aux sciences humaines et sociales, de la licence aux cycles les plus avancés, avec l'idée de concilier les exigences de l'excellence scientifique et de l'impact sociétal, pour l'ambition de transformer en profondeur les approches et les pratiques de recherche, de formation et de valorisation au sein des sciences humaines et sociales (SHS).

Ce projet stratégique réunit onze membres éminents :

- Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS)
- École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS)
- École Nationale des Chartes (ENC)
- École Pratique des Hautes Études (EPHE)
- Fondation Maison des Sciences de l'Homme (FMSH)
- Institut national d'études démographiques (Ined)
- Université Paris 1 Panthéon – Sorbonne
- Université Sorbonne Nouvelle – Paris 3
- Université Paris 8 Vincennes Saint-Denis
- Université Paris Nanterre
- Université Paris 13

1.1.2 Les sites

Le campus dispose d'une part à Aubervilliers, sur 6,5 ha de terrain, d'une offre complète d'espaces et de services, ouverte au public depuis septembre 2019, réalisée en partenariat public privé, qui abrite une centaine d'unités de recherche devant accueillir à terme près de 18 000 personnes, dont de très nombreux étudiants venus du monde entier.

La Région Île-de-France a lancé également, sur le site d'Aubervilliers, deux opérations (environ 32 000 m² de surface de plancher – SDP), qu'elle réalise sous sa maîtrise d'ouvrage publique (MOP). Ces opérations concernent une bibliothèque (Grand Équipement Documentaire – GED) et un bâtiment de recherche accueillant des équipes de l'École des hautes études en sciences sociales (EHESS) actuellement en phase chantier.

Le projet, sur le site de la porte de La Chapelle, est situé au carrefour de l'avenue de la Porte de la Chapelle et du boulevard Ney. Il présente, sur 9 000 m² de terrain, un ensemble de bâtiments universitaires, réalisés sous sa propre maîtrise d'ouvrage environ 20 000 m² de surface de plancher, qui accueilleront plusieurs milliers d'étudiants de licence et de master de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

Le site sera composé de locaux consacrés à l'enseignement des formations de licence et de master dans les disciplines suivantes : histoire, histoire de l'art et archéologie, démographie, géographie et philosophie de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (Paris 1), complétés par des locaux destinés à la scolarité et l'encadrement pédagogique de l'Université Paris, une bibliothèque tournée en priorité vers le public du Campus, des espaces de restauration gérés par le CROUS de Paris, des Espaces de Vie Étudiante de la Ville de Paris (EVE) et des locaux destinés à l'administration du site.

1.2 Le cadre réglementaire

1.2.1 Les permis de construire

Concernant les bâtiments de la Cité des humanités et des sciences sociales à Aubervilliers, trois demandes de permis de construire, présentées auprès de la préfecture de Seine-Saint-Denis le 13 juin 2016

Le projet sur le site parisien de la porte de la Chapelle, soumis à la présente participation du public par voie électronique (PPVE), nécessite l'obtention du permis de construire déposé le 23 juillet 2019 et complété le 10 octobre 2019.

Il convient de souligner que les permis de construire sur le site d'Aubervilliers ont conduit à la réalisation d'une étude d'impact pour l'ensemble du projet, y compris le site parisien. Cette étude d'impact a donné lieu à une évaluation environnementale en date du 26 mai 2016 tandis qu'une enquête publique, préalable à la délivrance des permis de construire du site d'Aubervilliers a été ouverte du 19 septembre au 21 octobre 2016. Dans son rapport d'enquête, en date du 15 novembre 2016, le commissaire enquêteur, a donné un avis favorable aux trois permis de construire, qui ont été délivrés le 11 janvier 2017.

En application de l'article L122-1-1-III du code de l'environnement, lorsqu'un projet a déjà fait l'objet d'une enquête publique, l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation organise une participation du public par voie électronique selon les modalités prévues à l'article L.123-19 du même code. Dans le cadre de dépôt du permis de construire pour le site parisien du Campus Condorcet, une actualisation de l'étude d'impact a été réalisée en mars 2019 et a donné lieu à un avis de l'Autorité environnementale en date du 8 novembre 2019 (avis de la MRAe sur le projet Campus Condorcet situé à Paris 18^e et Aubervilliers, inclus dans le dossier soumis au public dans le cadre de la PPVE).

1.2.2 La participation par voie électronique

La procédure de participation du public par voie électronique a été créée par l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016, relative à la participation du public aux décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement. Elle a, par la suite été modifiée par la loi n°2018-727 du 10 août 2018. Elle remplace la procédure de mise à disposition du public prévue à l'ancien article L1222-1-1 du code de l'environnement, en la modernisant et la dématérialisant.

La participation du public par voie électronique est organisée selon les modalités prévues à l'article L. 123-19 du code de l'environnement. Elle est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour autoriser ces projets ou approuver ces plans et programmes.

Le dossier soumis à la présente procédure comprend les mêmes pièces que pour une enquête publique Il est mis à disposition du public par voie électronique et mis en consultation sur support papier dans les préfectures en ce qui concerne les décisions des autorités de l'État.

Le public est informé par un avis mis en ligne ainsi que par un affichage en mairie ou sur les lieux concernés et, selon l'importance et la nature du projet, par voie de publication locale quinze jours avant l'ouverture de la participation électronique du public pour les plans, programmes et projets.

Le projet de décision ne peut être définitivement adopté avant l'expiration d'un délai permettant la prise en considération des observations et propositions déposées par le public et la rédaction d'une synthèse de ces observations et propositions. Sauf en cas d'absence d'observations et propositions, ce délai ne peut être inférieur à quatre jours à compter de la date de la clôture de la consultation.

Les dépenses relatives à l'organisation matérielle de cette participation sont à la charge du maître d'ouvrage

ou de la personne publique responsable du plan ou du programme.

Les observations et propositions du public, déposées par voie électronique, doivent parvenir à l'autorité administrative concernée dans un délai qui ne peut être inférieur à trente jours à compter de la date de début de la participation électronique du public.

Dans le cas où la consultation d'un organisme consultatif, comportant des représentants des catégories de personnes concernées par la décision en cause, est obligatoire et lorsque celle-ci intervient après la consultation du public, la synthèse des observations et propositions du public lui est transmise préalablement à son avis.

Au plus tard à la date de la publication de la décision et pendant une durée minimale de trois mois, l'autorité administrative qui a pris la décision rend publics, par voie électronique, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision.

2 Déroulement de la participation par voie électronique

2.1 Ouverture et publicité

La participation du public par voie électronique (PPVE) préalable à la délivrance du permis de construire déposé le 23 juillet 2019, par l'établissement public CAMPUS CONDORCET, concernant la réalisation du site parisien du CAMPUS CONDORCET au 60, boulevard Ney dans le 18^e arrondissement de Paris, a été ouverte du 9 juin au 10 juillet 2020 inclus, soit pendant 32 jours consécutifs, par l'arrêté préfectoral n°75-2020-05-13-001 du 13 mai 2020 (annexe 1).

La publicité légale de l'arrêté préfectoral d'ouverture de la participation du public par voie électronique a été assurée par :

- la publication au recueil des actes administratifs du département de Paris le 13 mai 2020 sous le numéro 75-2020-05-13-001 ;
- l'affichage de l'avis d'ouverture de la PPVE à la préfecture de région d'Île-de-France et à la mairie du 18^e arrondissement de Paris du 19 mai au 10 juillet ;
- l'affichage de l'avis d'ouverture de la PPVE par 10 affiches placées à proximité immédiate du 60, boulevard Ney ;
- un avis au public dans le journal le Parisien du 22 mai 2020, diffusé à Paris.

La publicité de la participation du public par voie électronique a été complétée par :

- la publication de l'arrêté préfectoral et de l'avis d'enquête sur le site internet de la préfecture de région d'Île-de-France à compter du 27 mai 2020 ;
- un message sur le site internet du Campus Condorcet à partir du 10 juin 2020 ;
- un communiqué de presse du service de la communication de la préfecture de région d'Île-de-France en date du 17 juin 2020 ;
- un message sur les panneaux lumineux de la mairie de Paris, situées dans les 9^e, 10^e, 18^e et 19^e arrondissements à partir du 17 juin 2020.

2.2 Le dossier

Le dossier soumis à la participation du public était consultable sur le site dédié : <https://www.registredemat.fr/campus-condorcet-portedelachapelle> comportait les pièces suivantes :

- la notice explicative sur la participation du public par voie électronique ;
- les études d'impact réalisées en 2016, actualisée en 2019 et les mémoires en réponse ;

- l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France et le mémoire en réponse
- les pièces du dossier de demande de permis de construire ;
- les avis des services consultés sur les permis de construire ;
- le bilan de la concertation du 16 mai au 24 juin 2011 ;
- le rapport d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet (2012)
- le rapport d'enquête publique préalable aux permis de construire du site d'Aubervilliers (2016).

L'annexe 2 détaille la composition du dossier mis à la disposition du public dans le cadre de la PPVE.

2.3 Le registre dématérialisé

Le registre dématérialisé, portant le numéro 400, mis à la disposition du public afin de recueillir ses observations et ses propositions, était ouvert sur le même site internet dédié : <https://www.registredemat.fr/campus-condorcet-portedelachapelle> du 9 juin au 10 juillet 2020 inclus.

Les accès au site internet se répartissent de la manière suivante d'après les statistiques fournies par l'hébergeur du site dédié à la PPVE <https://www.registredemat.fr/campus-condorcet-portedelachapelle>

	Nombre
Visiteurs uniques	298
Visionnages	407
Téléchargements	784

Tous les documents ont été téléchargés, avec un nombre de téléchargements très variable, allant de 3 à 4 pour certains plans du permis de construire, jusqu'à 30 pour le guide de lecture et 31 téléchargements pour la notice explicative sur la participation du public par voie électronique. Les statistiques des visionnages sont encore plus larges, allant de 0 pour certains documents du permis de construire, jusqu'à 53 téléchargements pour la notice explicative et 56 pour le guide de lecture.

L'annexe 3 présente le détail du nombre de téléchargements et de visionnages par document du dossier de PPVE.

3 Les observations et propositions recueillies

3.1 Analyse quantitative

Huit observations ont été déposées sur le registre électronique. Il s'agit donc d'une participation relativement faible. Pour autant, comme indiqué ci-dessus, le site internet dédié à cette participation du public a été abondamment consulté, avec près de 300 visiteurs qui ont largement visionné ou téléchargé le dossier. Ce faible nombre d'observations semble donc davantage refléter une adhésion du public

3.2 Les contributeurs

L'association pour le suivi de l'aménagement Paris Nord-Est (ASA PNE), créée par des habitants du quartier avec l'objectif d'accompagner l'aménagement urbain, paysager et environnemental du secteur Paris Nord-Est, a déposé 2 observations, via son président et un membre.

L'association Paris en selle, créée en 2015, ayant pour objet de favoriser l'usage du vélo, a déposé une observation et joint une contribution au projet Campus Condorcet-Porte de la Chapelle.

Trois personnes identifiées ont déposé des observations et 2 autres observations ont été déposées de manière anonyme.

3.3 Analyse des observations

6 thèmes ont été identifiés. Il s'agit des thèmes suivants :

Thème 1 : Aménagement Paris Nord-Est – Requalification urbaine

Thème 2 : Liens université /territoire (culture, sport)

Thème 3 : Mobilité – Transport

Thème 4 : Impacts environnementaux, nuisances (bruit, pollution...) liées aux infrastructures de transports (périphérique...)

Thème 5 : Cadre de vie / Sécurité publique

Thème 6 : Développement durable

L'ensemble des observations est reproduit en annexe 4. Un tableau classant ces observations par thème est reproduit en annexe 5

Toutes les observations sont plutôt favorables au projet de construction de bâtiments universitaires sur le site du CAMPUS CONDORCET.

3.3.1 Thème 1 : aménagement du nord est de Paris et la requalification urbaine

La construction du site parisien du CAMPUS CONDORCET est globalement bien accueillie par les contributeurs à la participation du public par voie électronique (PPVE), notamment parce **le projet contribuera à requalifier le nord-est de Paris**. L'implantation d'une université dans un secteur plutôt défavorisé de la capitale est perçue positivement. Plusieurs d'entre eux soulignent les **apports du projet qui favorise la mixité sociale**.

Ainsi, l'observation n°3, déposée le 1^{er} juillet 2020, par Olivier ANSART au nom de l'association ASA PNE (Association pour le Suivi de l'Aménagement Paris Nord – Est), fait remarquer qu'il s'agit d' *« un secteur en pleine mutation urbaine qui a besoin de **signaux forts en termes de programmations qualifiantes pour ce quartier du nord de Paris** qui a été trop longtemps délaissé par les pouvoirs publics locaux »*.

Dans l'observation n°5, déposée le 4 juillet 2020 par Mireille QUEHEN pour le conseil de quartier LA CHAPELLE/MARX DORMOY, il est noté que *« **ce secteur de Paris a besoin d'une requalification urbaine importante qui passe par des projets qualifiants** »*. Elle estime aussi que *« la venue d'étudiants et de chercheurs sur ce quartier va le rendre plus attractif et favoriser une meilleure mixité sociale. D'autres projets en cours (Chapelle International, Arena II...) vont dans ce sens et doivent permettre de résoudre la **question des délaissés urbains aux portes de Paris** »*.

L'observation n°6, déposée le 7 juillet 2020 par Corinne GIRARDOT, membre d'ASA PNE note qu'il s'agit d' *« une réelle opportunité de dynamiser et **diversifier l'activité socio-économique** du secteur Nord-Est »* et rappelle *« les indéniables **apports d'un écosystème universitaire de haut niveau en matière de mixité** »,* tandis que l'observation n°7, déposée le 9 juillet 2020, évoque *« la revalorisation de cette zone »*.

Enfin, l'observation n°7, déposée le 9 juillet 2020 par Romain J, qualifie le projet de *« **magnifique opportunité urbaine** »* et estime que *« **la revalorisation de cette zone passe par ce type d'investissement** qui prend en compte les enjeux écologiques et urbanistiques de notre siècle »*.

3.2.2Thème 2 : Liens université /territoire (culture, sport)

Au-delà de la requalification urbaine du quartier liée à l'implantation du CAMPUS CONDORCET, plusieurs participants à la PPVE souhaite que ce site universitaire soit ouvert sur le quartier, permettant le développement de la vie

Dans l'observation n°3, déposée le 1^{er} juillet 2020, par Olivier ANSART au nom de l'association ASA PNE (Association pour le Suivi de l'Aménagement Paris Nord – Est), il est fait référence à l'espérance que « *ce projet pourra pleinement remplir sa **mission d'insertion dans un secteur en manque d'équipements publics**. Nous pensons que la communauté universitaire à un **rôle éminent à jouer dans la vie de la Cité** et qu'à ce titre elle sera en mesure de **s'ouvrir sur le quartier et ses habitants**. Une ouverture de l'Université sur le territoire où elle est implantée est nécessaire et peut s'illustrer par l'**organisation de différents événements** tels que visites, conférences, cours du soir, partenariats avec les acteurs associatifs du monde la culture et de l'éducation* ».

Corinne GIRARDOT, membre d'ASA PNE, dans l'observation n°6, déposée le 7 juillet 2020 note que « **les échanges entre la population résidente, majoritairement jeune et les étudiants** qui pourront fréquenter les mêmes lieux à l'occasion de la pratique du sport (Arena II, équipement au stade des Fillettes) ou de manifestations culturelles locales **ne peuvent être que bénéfiques** et inciter à redéfinir la notion de quartier populaire ».

À la lecture de ces différentes contributions, il est souhaitable de savoir si le maître d'ouvrage envisage l'organisation d'événements pour renforcer les liens entre l'université d'une part et le quartier et les habitants d'autre part ? Si oui, de quel type, à quelle fréquence ?

Réponses et commentaires du maître d'ouvrage :

Le Campus comporte plusieurs entités qui permettent de renforcer les liens entre l'université et le quartier, dans le respect des règles de sûretés et sécurité en vigueur. Voir descriptif dans PC4 Notice décrivant le terrain et présentant le projet- Article 2.6.1.2- page 43 :

- une cafétéria CROUS, donnant sur un jardin généreux, ouvert à l'ensemble des étudiants.
- une bibliothèque ouverte à l'ensemble des étudiants.
- un Espace Étudiants de la Ville de Paris (EVE) est réalisé lui aussi pour l'ensemble des étudiants.

Dans la situation actuelle, l'ouverture du Campus est liée à la sécurité publique et au plan Vigipirate décidé par la Préfecture de Paris. Néanmoins le Campus Condorcet, a la volonté de participer à des échanges avec le quartier comme elle le fait sur Aubervilliers et Saint-Denis.

Le fonctionnement et les horaires : se reporter à PC4- page 43.

Plusieurs entités seront présentes dans le bâtiment. Leur fonctionnement sera complètement indépendant :

- l'université Paris 1 – Panthéon Sorbonne sera ouverte du lundi au vendredi de 8h00 à 22H00, et de 8h00 à 19h00 le samedi. Elle sera fermée 15 jours en août.
- la bibliothèque sera ouverte aux mêmes horaires que l'université. Une extension de son amplitude horaire (ouverture le dimanche) devra être possible sans avoir besoin d'ouvrir le reste du campus pour cela.
- La cafétéria du CROUS sera ouverte de 8h00 à 18h00, du lundi au samedi, dans un esprit de service continu. La salle de restauration sera quant à elle ouverte aux mêmes heures et périodes que celles de l'université, étant donné sa fonction parallèle d'espace de co-working. La cafétéria CROUS pourra éventuellement être ouverte le dimanche, en lien avec l'ouverture et l'activité de l'Espace Vie Étudiante de la Ville de Paris. Son accessibilité en horaires décalés devra être possible sans avoir besoin d'ouvrir le reste du Campus.
- l'espace « Vie étudiante » de la Ville de Paris sera ouvert du lundi au samedi de 10H00 à 22H00 avec possibilité d'ouverture le dimanche, ainsi que des nocturnes en semaine et en week-end rendues possibles

grâce à un accès indépendant. L'équipement sera fermé au mois d'août.

- le grand amphithéâtre de 300 places pourra être utilisé en horaires décalés pour des événements sans avoir besoin d'ouvrir le reste du campus pour cela.

3.3.2 Thème 3 : La mobilité et les transports

Ce sujet très sensible, a fortement mobilisé les participants. Il constitue en effet une préoccupation importante ou majeure dans 7 observations sur les 8 de la consultation et, peut se décliner en 4 sous-thèmes : la place de la voiture / le covoiturage, l'autopartage et la location de véhicules électriques / les transports en commun / les mobilités douces, le vélo.

- **la place de la voiture**

La voiture est omniprésente dans la vie quotidienne. Avec 15,5 millions de déplacements en voiture par jour, le réseau routier d'Île-de-France est l'un des plus saturés d'Europe loin devant Londres et Berlin. En semaine, il est en situation de saturation de 6 h à 21 h.

Pourtant, la mobilité automobile diminue en Île-de-France. Le plan de déplacement urbain d'Île-de-France, approuvé par la délibération du conseil régional en 2014, vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7 %, une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés. La mairie de Paris confirme la réduction déjà entamée de la circulation automobile dans la capitale (de 30 %, selon elle, en 10 ans), au profit d'autres modes de déplacement.

Depuis 2001, les études constatent davantage de déplacements courts et, à l'inverse, de moins en moins de trajets très longs (supérieurs à 20 km). Ces déplacements courts réalisés en voiture peuvent s'inscrire dans des chaînes de déplacement complexes (maison-école-travail-course-maison), réduisant les potentiels de report vers d'autres modes de transport. À l'échelle de l'Île-de-France, 52 % des distances parcourues sont réalisées en voiture.

La saturation n'a pas échappé à l'auteur de l'observation n°2, déposée le 24 juin 2020 « *Je suis assez sidérée de constater que, sur le sujet « mobilité », le dossier considère qu'il n'y a pas de sujet dès lors que le flux ajouté est négligeable par rapport au transit actuel ! **Les rues de la Chapelle-rue Marx Dormoy sont engorgées en permanence*** ».

Cette observation pose la question du diagnostic des conditions de circulation et de stationnement sur le site Porte de la Chapelle et d'une étude de trafic. Peut-on considérer que le flux ajouté sera négligeable par rapport au flux actuel ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Étude de trafic : Étude d'impact du projet Campus Condorcet- Volume 2bis- État initial site porte de la Chapelle- article 1.10-Mobilités-Pages 40 à 44. Cette étude conclut le trafic est négligeable Voir Étude d'impact du projet Campus Condorcet- Volume 3- État initial site porte de la Chapelle- article 3.8.1.2 – Impact du Projet sur la circulation en phase exploitation et mesures associées Pages 133 : Conclusions de l'étude:

1- Absence d'effet sur le trafic automobile.

2- Effets directs, permanents à moyens et long termes, faibles à nul sur la desserte du site en transports en commun. Mesure de réduction : Adaptation du fonctionnement du campus avec certains cours en horaires décalés et des activités lissées sur la journée

Voir dans l'étude d'impact la prospective des collectivités territoriales. Campus Condorcet- Volume 2bis-État initial site porte de la Chapelle, extrait de l'étude d'impact notamment :

- article 1.10.2 – Données sur les trafics- Pages 41: « Le trafic du quartier est relativement important

notamment pour les véhicules légers, et en cohérence avec le réseau routier. »

- article 1.10.3.2 – Dispositifs autopartage, vélib' et trottinette- Pages 42: « Le quartier bénéficie d'une excellente desserte en transports urbains (bus, tram, métro). Desserte renforcée par les projets en cours : prolongement du T3, prolongement de la ligne 12 et CDG Express. »
- article 1.10.5 – Stationnement : « Une offre de stationnement faible voire quasi-nulle (site ou abords). Une offre de stationnement vélos sous-utilisée du fait du faible nombre de déplacements en vélo ».

- **Covoiturage, autopartage et locations de véhicules électriques**

80% des trajets en voitures en France sont réalisés avec une seule personne à bord. Pour réduire l'utilisation de véhicules particuliers, de nouveaux modes de déplacement se développent depuis les dix dernières années. Ils reposent sur le partage de la voiture, le covoiturage et l'autopartage, qui connaissent de plus en plus d'adeptes. 5 % des Français ont recours à l'autopartage selon le Ministère de la transition écologique et solidaire, en raison de ses nombreux avantages. Ce système de location de voiture est une excellente alternative pour économiser du temps et de l'argent et, permet la réduction de notre empreinte écologique.

L'utilisation de la voiture électrique est très encouragée à Paris. Elle présente une alternative moins polluante aux véhicules thermiques. De plus, les voitures électriques ne font pas de bruit. C'est parfait pour les riverains qui voient ainsi la pollution et la pollution sonore de Paris diminuer. La Mairie de Paris favorise l'utilisation de ces véhicules avec l'objectif d'encourager les usagers à abandonner les véhicules essence et diesel.

Le public s'est fait écho de cette évolution des modes de transport lors de la PPVE. Ainsi, dans l'observation n°6, déposée le 07/07/2020 par Corinne Girardot, membre de l'Association pour le suivi de l'aménagement Paris nord-est, il est noté que « **les étudiants du site Porte de la Chapelle sont identifiés comme étant très utilisateurs des transports alternatifs. Outre le vélo, il faut également envisager les solutions de covoiturage et de manière générale tous les modes compatibles avec la vie étudiante via les libres-services de véhicules électriques et économiques notamment** ».

Des accords sont-ils prévus avec la ville et/ou des opérateurs pour permettre l'usage de véhicules en libre service ? De véhicules électriques ?

Réponses et commentaires du maître d'ouvrage :

La volonté de mise en place de navettes électriques concerne Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris. Le Campus Condorcet pour son projet s'est conformé aux recommandations et attendues du Plan local d'urbanisme.

Les aménagements pour les véhicules en libre-service ou électriques sont traités directement par la Ville de Paris en concertation avec les acteurs du territoire et les opérateurs.

- **Les transports en commun**

Paris est une ville qui possède un vaste réseau de transports en commun plutôt efficace. Les applications de transports en commun indiquent que le boulevard Ney est desservi par le métro, le bus, le train, le tram et le RER, avec des arrêts à proximité : Train : H et L, Métro : 12 et 4, Bus : 255, 80 et 95, Tram : T3b. La liaison entre les 2 sites du Campus Condorcet est réduite à 7 minutes, grâce au prolongement de la ligne 12.

La question des transports en commun ressort dans la quasi-totalité des observations :

Observation n°2, déposée le 24 juin 2020 « **La zone est complètement sous-dotée en transport en commun : Le tram, 1 ligne de métro et 1 un bus (le 8) sont d'ores et déjà totalement insuffisants dans le contexte actuel** »

Observation n°3, déposée le 1^{er} juillet 2020 « **ils (les projets urbains) doivent pouvoir être desservis et reliés par une offre de transports conséquente à la hauteur de l'enjeu ! Or, les travaux de la ligne 12 du métro dans la perspective de son extension jusqu'à la Mairie d'Aubervilliers ne concernent pas** »

pour le moment le changement de rames qui auraient été pourtant nécessaires pour faire face à l'augmentation du flux des passagers. Il y a donc eu un défaut d'anticipation de la RATP et de sa structure régionale de tutelle IDF Mobilités qui ne prévoient pas de remplacement des rames avant...2027 ! Il est à craindre dans les cinq prochaines années, les transports en commun de ce secteur ne soient pas en mesure d'absorber dans de bonnes conditions l'augmentation du flux des passagers ».

Observation n°4, déposée le 2 juillet 2020 « *sauf si les offres de transports ne sont pas drastiquement améliorées ce qui ne semble pas être le cas ».*

Observation n°5, déposée le 4 juillet 2020 « *le sujet des transports en commun reste très préoccupant (offre insuffisante) dans un secteur qui va connaître un développement démographique dans les prochaines années ».*

Observation n°6, déposée le 7 juillet 2020 « *les besoins en mobilité. – les utilisateurs de la ligne 12 ont été très fortement pénalisés du fait du **sous-dimensionnement des stations**, et notamment **Marx Dormoy** dernière station à rouvrir. Cette fermeture a validé l'expression d'une situation de très grande densité d'usagers difficilement compatible avec les contraintes sanitaires Il faut donc tirer les leçons de ce qui a été vécu et extrapoler la situation en prenant en compte l'apport d'environ 3 500 personnes du fait du bâtiment du projet Condorcet, auquel il faut ajouter les habitants des 450 logements de Chapelle Charbon, les 1000 logements de Chapelle Internationale dont 350 logements étudiants et de jeunes actifs, sans oublier les 1 200 logements de Gare des Mines – Fillettes et les 800 logements d'Hébert. Soit environ 7 000 personnes susceptibles de rallier les stations Porte de la Chapelle ou Marx Dormoy créant ainsi un afflux qui va affecter le confort des voyageurs et renforcer l'insatisfaction. A cela, il faut ajouter que si le site Aubervilliers aura une amplitude horaire de 7h00 à 23h00 en raison de son activité essentiellement tournée vers la recherche, ce ne sera pas le cas du site Chapelle qui accueillera des étudiants aux horaires plus restreints. Le projet tel que décrit, et malgré des chartes, sous-estime clairement l'impact sur l'ensemble de la population résidente constituée de familles, de résidents de tous âges et de toutes conditions de mobilités qui subissent déjà des aléas importants dans leurs déplacements et vont devoir composer avec une phase de travaux simultanés dans leur périmètre puis un **afflux cumulé d'usagers des transports en commun**. Il est donc primordial de **concevoir un vrai schéma directeur réaliste des moyens de circulation privatifs et communs** »*

Ces observations posent les questions des mesures envisagées pour renforcer la desserte en transport en commun pour les personnels et étudiants. Le public attend des éléments statistiques de fréquentation des stations Porte de la Chapelle et Marx Dormoy et des explications relatives au changement des rames de la ligne 12, prévu pour 2027 et d'une possible anticipation.

Le campus Condorcet a-t-il engagé des discussions avec Île-de-France Mobilités sur la question de l'augmentation des flux de transport en commun ? Si oui, préciser.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les moyens publics de déplacement sont privilégiés pour ce projet conformément aux attendus de Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris.

Le CROUS de Paris possède sa propre navette pour circuler entre les deux sites Porte de la Chapelle et Aubervilliers où se trouve la cuisine centrale de préparation pour les deux sites du Campus. Le Crous de Paris possède au niveau R-1 une aire de livraison et une place avec recharge électrique.

Sur les éléments statistiques de fréquentation des stations Porte de la Chapelle et Marx Dormoy : L'étude d'impact conclut au faible impact sur le réseau dans la situation actuelle et future.

Le Campus ne générera pas de trafic « notable ». L'adaptation du fonctionnement du campus, par la tenue de cours en horaires décalés et les activités lissées sur la journée, permettra de réduire le nombre d'étudiants en simultané sur le Campus et d'éviter de surcharger les transports en heure de pointe. Le renforcement de la desserte en transport en communs est de la responsabilité d'Île-de-France Mobilités et de la Ville. De nouvelles lignes ont été créées : Tram, extension du métro. Île-de-France Mobilités : RATP gère directement le développement des transports et les aménagements à prévoir avec les collectivités. Le projet Campus Condorcet et un projet répertorié dont les financeurs sont l'État, la Région et la Ville de Paris.

- **Mobilités douces, vélo**

Les solutions de mobilité douce sont encouragées par le gouvernement, qui incite les acteurs à augmenter leurs projets liés à ce type de mobilité. L'action la plus récente du gouvernement en termes de mobilité est l'adoption de la loi LOM.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) qui a été promulguée le 24 décembre 2019, vient remplacer la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) qui datait de décembre 1982. Cette loi a pour but de « *réformer en profondeur le cadre général des politiques de mobilités* ». Elle met en place différentes mesures visant à assurer le bon fonctionnement du secteur des transports, pour contribuer au développement économique et à la cohésion sociale et territoriale. Elle répond à 5 objectifs, notamment d'élargir l'offre de mobilité pour les habitants, une offre de services qui se veut diversifiée, plus efficace, plus partagée et connectée sur le territoire. Afin de réduire les émissions de CO2 dégagées par les transports, la loi LOM applique plusieurs mesures phares : fin des ventes de véhicules à essence et diesel d'ici 2040, généralisation du marquage des vélos qui permettra notamment de lutter contre le vandalisme, ainsi qu'une augmentation de la régularisation des trottinettes, vélos et autres gyropodes accessibles en libre-service, entre autres.

Depuis un an à Paris, le nombre de cyclistes a augmenté de 54 %, résultat de la sécurisation des pistes cyclables existantes et de la création de nouvelles pistes. Désormais, plus de 840 000 trajets à vélo sont effectués chaque jour, soit deux fois plus qu'à moto ou à scooter et dépassant le nombre des passagers de la ligne 1, la plus fréquentée du métro parisien et ses 750 000 personnes.

Pour le public, la place consacrée au stationnement des vélos, présentée dans la PC4-notice architecturale, paraît relativement faible : *« Les deux-roues non motorisés seront stationnés pour une part en contiguïté de l'entrée principale de l'Université, dans un espace fermé et sécurisé et, pour une autre, part au niveau sous-sol. L'accès aux 49 places de stationnement vélos installés au rez-de-chaussée sera réservé aux étudiants et aux personnels de l'établissement universitaire. L'accès aux 14 places pour les deux roues non motorisées installées au niveau R-1 est réservé aux personnels de l'établissement ».*

L'observation n°8, déposée le 10/07/2020 par l'association Paris en Selle est spécialement riche et documentée, agrémentée de nombreux plans (voir en annexe). Cette association estime « *en synthèse, la réalisation de locaux vélos de 12 places pour le personnel et de 49 places pour le public ne répond pas aux besoins des 5 466 utilisateurs du site. Nous souhaitons un dimensionnement du stationnement vélos conforme aux exigences réglementaires et aux besoins des utilisateurs, dans un contexte de développement du vélo dans le secteur de la Porte de la Chapelle, à Paris et Plaine Commune. La capacité des stationnements vélos de ce projet ambitieux doit être portée au-delà de 1000 places. Le fonctionnement des locaux vélos doit être revu pour permettre un accès simple, sécurisé et direct au Campus.* »

Cette contribution extrêmement détaillée appelle des réponses du maître d'ouvrage notamment sur la justification du nombre de places pour les vélos, l'accès aux locaux vélos, l'analyse des dispositions du plan local d'urbanisme (PLU) en matière d'emplacement vélos... Peut-il être envisagé d'augmenter ce nombre ? Dans quelle proportion ?

Dans le cadre de ces objectifs et plus largement, le nombre de vélos disponibles à la station Vélib située Porte d'Aubervilliers va-t-il être augmenté ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Des stationnements vélos sont prévus à proximité. Dans l'état de nos connaissances la Ville de Paris prévoit :

- la mise en place de 36 places de vélos aménagées par la Ville de Paris sur la « Voie Nouvelle » à l'est du Campus, aménagées par la Ville de Paris.
- Par ailleurs, lors du dépôt du permis de construire, l'aménagement de l'ensemble de la Porte de la Chapelle n'étant pas finalisé, nous n'avons pas le nombre de places de vélos, ni la position exacte de stations vélib à venir.

Les représentants de La Ville de Paris restent les interlocuteurs privilégiés sur les aménagements de la Ville et sa politique du développement du déplacement en vélo. La Ville de Paris prévoit d'augmenter le nombre de stationnement vélos dans le cadre des aménagements en cours sur l'ensemble de la porte de la Chapelle.

Le vélo est un mode de déplacement qui se développe rapidement à Paris, accompagné par le Plan Vélo Schéma Directeur 2015-2020. Ce Plan vélo de Paris prévoit notamment un renforcement des cheminements cyclables le long du boulevard Ney et en direction de Saint Denis, en accompagnement du tramway T3 et des projets urbains du quartier, qui bénéficiera aux usagers du Campus.

Le bâtiment étant un CINASPIC (catégorie constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif), la superficie réservée au stationnement des vélos répond aux besoins des utilisateurs de l'Université qui a été évalué pour le projet à 63 places. Un stationnement pour les vélos de 49 places est installé à l'intérieur du site, au droit de l'entrée principal de l'université Avenue de la Porte de la Chapelle. C'est un espace sécurisé, protégé des intrusions par une grille et implanté en contiguïté de l'espace d'accueil de l'université. En complément, un local vélo fermé de 14 places réservé au personnel est implanté au sous-sol du bâtiment.

Par ailleurs, les dispositions adoptées sont conformes à l'Arrêté du 13 juillet 2016 relatif à l'application des articles R.111-14-2 à R.111-14-8 du code de la construction et de l'habitation Article 4 : L'espace destiné au stationnement des vélos prévu aux articles R.111-14-7 et R.111-14-8 du code de la construction et de l'habitation est couvert et se situe de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou au premier sous-sol. Cet espace peut également être réalisé à l'extérieur du bâtiment, à condition qu'il soit couvert et situé sur la même unité foncière que le bâtiment.

Il possède les caractéristiques minimales suivantes :- pour les bâtiments définis à l'article R. 111-14-7c dans le bâtiment, sur déclaration du maître d'ouvrage ;- pour les bâtiments définis à l'article R. 111-14-8, l'espace est dimensionné pour accueillir un nombre de place de vélo correspondant à 10 % de l'effectif de la clientèle et des salariés accueillis simultanément dans les bâtiments, sur déclaration du maître d'ouvrage. L'espace mentionné au premier alinéa peut être constitué de plusieurs emplacements ».

3.3.3 Thème 4 : Impacts environnementaux et nuisances liées aux infrastructures de transports

Comme évoqué ci-dessus, la mobilité et les transports, ainsi que l'accès au site ont mobilisé les participants à la PPVE. Un aspect particulier, qui croise le thème des transports, a retenu l'attention de plusieurs d'entre eux. Il s'agit des impacts environnementaux du projet en termes de nuisances liées aux infrastructures de transports, comme le bruit et la pollution.

Ainsi, l'observation n°3, déposée le 1er juillet 2020, par Olivier ANSART au nom de l'association ASA PNE (Association pour le Suivi de l'Aménagement Paris Nord – Est), précise que « *le projet situé porte de la Chapelle, en plein cœur du grand territoire de renouvellement urbain de Paris Nord-Est, sera installé dans un **contexte urbain très marqué et très contraint par le périphérique, l'échangeur ou le boulevard des Maréchaux** qui constituent autant d'infrastructures lourdes, exposées aux nombreuses **nuisances au bruit et à la pollution de l'air*** ».

L'observation n°5, déposée le 4 juillet 2020 par Mireille QUEHEN pour le conseil de quartier LA CHAPELLE/MARX DORMOY fait remarquer qu'« *il reste aussi à **trouver des solutions pour réduire les pollutions de l'air et du bruit** qui affectent particulièrement cette zone à proximité du périphérique et de l'échangeur* ».

L'observation n°6, déposée le 7 juillet 2020 par Corinne GIRARDOT, membre d'ASA PNE note que « *le site d'implantation Porte de la Chapelle ne possède quasiment **pas de zone calme même durant la nuit*** ». À ce titre, « *il y a une différence notable entre les conditions d'implantation sur Aubervilliers et le site de la Porte de la Chapelle* ».

Cette même observation attire aussi l'attention sur les éléments contenus dans l'avis de l'autorité environnementale inclus dans le dossier de participation du public par voie électronique et estime que « *bien que l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale de 2016, revue en 2019 ait donné lieu à une réponse en avril 2020, il semble évident que certaines questions ne trouvent pas de réponse convaincante. Au fil de la lecture des différents rapports, il faut noter les points suivants : – L'implantation Porte de la Chapelle se situe sur « un site urbanisé très dense et un **îlot de chaleur urbain** » – « Aucun diagnostic des conditions de circulation et de stationnement en situation actuelle n'a été réalisé sur le site Porte de la Chapelle ».*

Romain J, dans l'observation n°7, déposée le 9 juillet 2020 semble estimer que le projet « *prend en compte les enjeux écologiques et urbanistiques de notre siècle* ». Mais il attire aussi l'attention « *sur le besoin de réfléchir à l'intégration de ce campus avec les terrains en devenir qui se trouvent "coincés" entre le campus et le boulevard périphérique* ».

À la lecture de ces différentes contributions, il est souhaitable de savoir si le maître d'ouvrage envisage des dispositifs pour minimiser les impacts de la voirie (périphérique, échangeurs...) ? Quelles sont les mesures mises en œuvre pour limiter les nuisances liées aux infrastructures de transport (bruit, pollution de l'air...) pour les étudiants et personnels de l'université ?

Réponses et commentaires du maître d'ouvrage :

Les projets urbains sur Porte de la Chapelle dont notamment les réaménagements liés aux infrastructures sont gérés directement par la Ville de Paris en concertation avec les collectivités et les riverains. Actuellement, des projets de réaménagement sont en cours d'études par la Ville de Paris.

Sur les mesures mises en œuvre pour limiter les nuisances liées aux infrastructures de transport (bruit, pollution de l'air...) pour les étudiants et personnels de l'université, le maître d'ouvrage invite à se reporter à la pièce PC4 Notice décrivant le terrain et présentant le projet- Article 4- Engagement environnemental du projet :

- pages 63- Cible 9- Confort acoustique
- Cible 11- Confort olfactif- page 116 à 118
- article UG.15.4- Performance acoustiques

3.3.4 Thème 5 : Cadre de vie / Sécurité publique

Un des participants à la PPVE insiste sur le fait que la requalification du quartier, notamment grâce au projet du CAMPUS CONDORCET, a un rôle à jouer dans la sécurisation de l'espace public.

Corinne GIRARDOT, membre d'ASA PNE, dans l'observation n°6, déposée le 7 juillet 2020 note que qu'« *on peut se féliciter que le projet ait l'ambition de créer un cadre de vie* » très agréable et sécurisé » qui « intègre tous les enjeux du développement durable et la préservation de l'environnement passant notamment par le choix de modes de gestion et d'entretien économes. » Mais, *il serait illusoire de penser que le simple fait de modifier l'usage de ce territoire avec un projet lié à la culture et l'enseignement va **permettre aux habitants de retrouver la sérénité et un usage de l'espace public sécurisé***. La population étudiante est une cible pour les **trafiquants** dont la capacité d'adaptation a été démontrée dans le quartier lors des phases de confinement et déconfinement. Il convient donc de mettre en place toutes les mesures dès maintenant pour apporter une réponse durable à la **gestion des personnes en grande précarité** pour lesquelles la Porte de la Chapelle représente un carrefour d'échanges et de commerces divers. ».

Le CAMPUS CONDORCET est-il en lien avec les autorités compétentes pour la sécurisation des abords du site ? Quelles sont les éventuelles mesures envisagées ?

Réponses et commentaires du maître d'ouvrage :

Le Campus mettra les moyens nécessaires pour mettre en sécurité et en sûreté les usages et les locaux. Une étude de sûreté a été menée sur le site afin de mettre en place des mesures de protection. Cette étude a été soumise pour acceptation à la Préfecture de Police, elle est confidentielle et ne peut être rendue publique pour des raisons de sûreté.

3.3.5 Thème 6 : Développement durable

L'observation n°6, déposée le 7 juillet 2020 par Corinne GIRARDOT, membre d'ASA PNE, estime qu'« *il serait symbolique d'utiliser la création d'un espace dédié aux sciences humaines et sociales comme exemple d'un aménagement dont les retombées vont au-delà du simple projet architectural et permet, par exemple, d'initier une entreprise ESS [économie sociale et solidaire] autour de la préparation et la mise en place d'espaces verts nourriciers autant que décoratifs, efficaces pour lutter contre le réchauffement climatique et susceptibles de fournir des activités pérennes facteur d'apaisement du quartier. Enfin, en tant que campus favorisant notamment l'innovation par et pour le numérique, il serait pertinent que la stratégie d'équipement adopte les principes de la « Green It », afin d'organiser la lutte contre les déperditions de chaleur des salles informatiques, le réemploi des matériels qui peuvent l'être, la gestion au plus juste des sources d'énergie voire l'affichage des consommations énergétiques en regard de la production du site et la mise en place d'une mini-unité de recyclage des papiers à partir de documents passés au broyeur et employés dans le cadre de la production d'objets en impression 3D à partir de pâte à papier. Cette solution rendrait autonome le campus sur la production de petit mobilier et objets divers utiles aux étudiants* ».

Dans cette observation, plusieurs pistes sont explorées pour permettre au projet de développer sa contribution de développement durable. On retrouve notamment les interrogations suivantes ; Le recours à une entreprise sociale et solidaire pour la mise en place et l'entretien d'un potager est-il envisagé ? Pourquoi ?

Quelles surfaces végétalisées compte le projet ?

Combien pourraient être consacrées à de l'agriculture urbaine ?

Quelles sont les mesures prévues en termes de construction ou d'exploitation des bâtiments pour la lutte contre les déperditions de chaleur des salles informatiques, le réemploi des matériels qui peuvent l'être, la gestion au plus juste des sources d'énergie voire l'affichage des consommations énergétiques en regard de la production du site et la mise en place d'une mini-unité de recyclage des papiers à partir de documents passés au broyeur et employés dans le cadre de la production d'objets en impression 3D à partir de pâte à papier ?

Réponses et commentaires du maître d'ouvrage :

Le site de Paris ne comporte pas de potager, le site du campus à Aubervilliers proposant déjà cette activité, accessible à l'ensemble des usagers du Campus.

Sur les surfaces végétalisées : Le projet respecte le règlement d'urbanisme. Le projet comporte un grand jardin de près de 1700 m² et des terrasses à hauteur de 3049m² (dont 570m³ de pleine terre). Une étude devrait être prévue pour envisager les transformations des jardins et des espaces verts prévus pour les usagers.

Le projet fait l'objet d'une démarche ambitieuse en termes de performance environnementale et répond aux directives de la Région Île-de-France. Les mesures prises sont décrites dans le PC4- Notice décrivant le terrain et présentant le projet-article 4 à 6- page 51 à 88.

Annexes

Annexe 1 :

Arrêté préfectoral n°75-2020-05-13-001 du 13 mai 2020 portant ouverture d'une participation du public par voie électronique.....17

Annexe 2 :

Guide de Lecture – Dossier mis à la disposition du public pour la PPVE.....21

Annexe 3 :

Statistiques complètes des téléchargements et de visionnages par document du dossier de PPVE.....23

Annexe 4 :

Observations et propositions recueillies dans le cadre de la PPVE.....29

Annexe 5 :

Tableau de classement des observations par thème40

Annexes

Annexe 1

Arrêté préfectoral n°75-2020-05-13-001 du 13 mai 2020
portant ouverture d'une participation du public par voie électronique



**PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE,
PRÉFET DE PARIS**

*Direction régionale et interdépartementale
de l'équipement et de l'aménagement*

*Unité départementale de Paris
Service utilité publique et équilibres territoriaux
Pôle urbanisme d'utilité publique*

**ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N°75-2020-05-13-001
PRESCRIVANT L'OUVERTURE D'UNE PARTICIPATION DU PUBLIC
PAR VOIE ÉLECTRONIQUE
PRÉALABLE À LA DÉLIVRANCE DU PERMIS DE CONSTRUIRE
NÉCESSAIRE À LA RÉALISATION DU SITE PARISIEN DU CAMPUS CONDORCET
AU 60, BOULEVARD NEY DANS LE 18^e ARRONDISSEMENT DE PARIS**

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.123-19 et R.123-46-1 ;

Vu l'étude d'impact du projet du CAMPUS CONDORCET du 26 mai 2016 et son actualisation de mai 2019 ;

Vu l'arrêté n°2016-2502 du 17 août 2016 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique en application du code de l'environnement, dans le cadre de l'instruction de trois demandes de permis de construire, présentées par la société ADIM CONCEPTS, auprès de la préfecture de Seine-Saint-Denis le 13 juin 2016, concernant sept bâtiments nécessaires à la réalisation de la Cité des humanités et des sciences sociales à Aubervilliers dans le cadre du pôle universitaire du CAMPUS CONDORCET ;

Vu le rapport d'enquête en date du 15 novembre 2016 relatif à l'enquête publique ouverte du 19 septembre au 21 octobre 2016, préalable à la délivrance des permis de construire nécessaires à la réalisation du CAMPUS CONDORCET sur la commune d'Aubervilliers et réservant un avis favorable aux trois permis de construire ;

Vu l'avis du 18 août 2016, complété et actualisé par l'avis en date du 8 novembre 2019 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France, sur le projet de CAMPUS CONDORCET situé à Paris 18^e arrondissement et Aubervilliers ;

Vu la demande de permis
et complétée le 10 octobre
la construction d'un bâtiment
de plancher, à destination d
18^e arrondissement ;

Vu la délibération n°2019 DU
émettant un avis favorable
du CAMPUS CONDORCET,
en compte de préconisations

Considérant en application
lorsqu'un projet a déjà fait l
la décision d'autorisation or
les modalités prévues à l'artic

Considérant ainsi que la den
du CAMPUS CONDORCET a
à participation du public par v

Sur proposition de la préfète
préfecture de Paris, assurant
d'Ile-de-France, préfet de Par

ARTICLE 1 – Durée et ol
électronique préalable à la
le 23 juillet 2019, par l'établi
du site parisien du CAMPUS
de Paris.

La participation du public par
soit pendant 32 jours consécu

Le Campus Condorcet est
aux sciences humaines et soc
internationale accueillera à ter
de recherche et près de 180
entier.

Le projet est porté par L'
onze établissements et organi

Le Campus dispose d'une p
d'espaces et de services c
et notamment un centre de c
un hôtel à projets, le siège :

parisien de la Porte de la Chapelle, sur 0,9 ha de terrain, l'établissement public réalise sous sa propre maîtrise d'ouvrage des bâtiments universitaires, d'environ 25 000 m² SDP, qui accueilleront plusieurs milliers d'étudiants de licence et de master de l'Université Paris-1 Panthéon-Sorbonne.

Ce site parisien du Campus Condorcet sera composé de locaux consacrés à l'enseignement, à la documentation et à la vie de Campus avec notamment une bibliothèque, des espaces de restauration gérés par le Crous de Paris et des Espaces de Vie Étudiante de la Ville de Paris (EVE).

ARTICLE 2 – Publicité : Un avis au public faisant connaître l'ouverture de la participation par voie électronique sera publié quinze jours au moins avant le début de la consultation dans le quotidien Le Parisien, diffusé dans le département.

L'avis sera également mis en ligne sur le site internet de l'établissement public du CAMPUS CONDORCET et sur le site internet de la Préfecture de la Région d'Île-de-France, Préfecture de Paris.

Quinze jours avant l'ouverture de la participation du public par voie électronique, cet avis sera également affiché :

- à la préfecture de région d'Île-de-France,
- dans la mairie du 18^e arrondissement,
- à proximité du site du projet (60, boulevard Ney, Paris 18^e).

ARTICLE 3 – Consultation du dossier et observations : Le dossier soumis à la participation du public sera consultable sur le site dédié : <https://www.registredemat.fr/campus-condorcet-portedelachapelle>. Un registre dématérialisé sera disponible sur le même site internet afin de recueillir les observations et les propositions, pendant la durée de la consultation du public par voie électronique mentionnée à l'article premier.

Pendant la durée de la participation du public par voie électronique, un poste informatique sera mis à la disposition du public, aux horaires habituels d'ouverture, à la préfecture de région d'Île-de-France, 5 rue Leblanc, 75015 Paris, afin de permettre un accès au dossier et au registre dématérialisé.

ARTICLE 4 – Composition du dossier de participation : Le dossier de participation électronique mis à la disposition du public, comporte notamment le **dossier de demande de permis de construire**, les **avis émis** au titre du code de l'urbanisme et du code de l'environnement, ainsi que **l'étude d'impact** qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale et le **mémoire en réponse** du maître d'ouvrage.

ARTICLE 5 – Personne responsable du projet : La personne morale responsable du projet est L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC CAMPUS CONDORCET, représentée par M. Pascal COURAULT, adresse mail : ppve-campus@campus-condorcet.fr et, domiciliée 8, cours des Humanités, 93322 Aubervilliers Cedex. Des informations sur le dossier et des observations ou des questions sur le projet peuvent lui être adressées, dès l'ouverture de la participation du public.

ARTICLE 6 – Synthèse des observations : La synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, sera publiée durant une durée minimale de 3 mois, sur le site internet de la préfecture de Paris et d'Île-de-France : <http://prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications>.

ARTICLE 7 – Frais : Le maître d'ouvrage, L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC CAMPUS CONDORCET prend en charge les frais de la participation du public par voie électronique, notamment les frais d'affichage et de publication.

ARTICLE 8 – Décision susceptible d'intervenir au terme de la participation du public par voie électronique : Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, le préfet d'Île-de-France, préfet de Paris, se prononcera par arrêté sur la demande de permis de construire.

ARTICLE 9 – Exécution de l'arrêté : La préfète, secrétaire générale de la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris, assurant les fonctions de préfète, directrice de cabinet du préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, le directeur régional et interdépartemental adjoint de l'équipement et de l'aménagement de la région Île-de-France, directeur de l'unité départementale de Paris et le président de L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC CAMPUS CONDORCET sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Paris et d'Île-de-France, accessible sur le site internet : <http://prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications>.

Fait à Paris, le 13 MAI 2020
le préfet de la région d'Île-de-France,
préfet de Paris



Michel CADOT

Guide de Lecture – Dossier mis à la disposition du public pour la PPVE

PIÈCE A – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

Pièce A Notice_explicative_participation_public

PIÈCE B – ÉTUDE D'IMPACT – AVIS DE LA VILLE DE PARIS, DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE ET MÉMOIRE EN RÉPONSE

1 PC 11 – ÉTUDE D'IMPACT 2016

Volume 1 Description du projet Campus Condorcet

Volume 2 État initial

Volume 3 Impacts du projet Campus Condorcet

Volume 4 Résumé Non Technique

2 AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (avis Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France en date du 18 août 2016 « projet campus Condorcet Aubervilliers 93 »)

3 MÉMOIRE EN RÉPONSE DE 2016

4 PC 11 - ACTUALISATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT 2019

ANNEXES

Étude Impact Acoustique (Porte de la Chapelle)

Volume 1 - Description du projet

Volume 2 - État initial (Aubervilliers)

Volume 2bis - État initial (Porte de la Chapelle)

Volume 3 - Impacts du projet et mesures

Volume 4 - Résumé non technique

5 DÉLIBÉRATION DE LA VILLE DE PARIS RELATIVE A L'ÉTUDE D'IMPACT + EXPOSE DES MOTIFS (novembre 2019) 2019-DU 83

6 AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (avis MRAe en date du 8 novembre 2019 sur projet de Campus Condorcet à Paris Aubervilliers (75-93))

7 MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE 2020

Annexe 02 - Charte pour un campus urbain

Annexe 03 - Cahier graphique orientations architecturales et urbaines

Annexe 04 - Analyse des Risques Résiduels

Annexe 06 - Rapport de suivi des travaux environnementaux - Rapport de fin de travaux

PIÈCE C – DOSSIER DE DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

1 PIÈCES OBLIGATOIRES

PC 0 FORMULAIRE CERFA - Demande de permis de construire comprenant ou non des démolitions

PC 1 PLAN DE SITUATION

PC 2 PLANS DE MASSE DES CONSTRUCTIONS A ÉDIFIER OU A MODIFIER

PC 3 PLANS EN COUPE DU TERRAIN ET DE LA CONSTRUCTION

PC 4 NOTICE ARCHITECTURALE

PC 5 PLANS DES FAÇADES

PC 6 INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

PC 7 PHOTOGRAPHIES DE L'ENVIRONNEMENT PROCHE

PC 8 PHOTOGRAPHIES DE L'ENVIRONNEMENT LOINTAIN

2 DOSSIER SPÉCIFIQUE PC 16

3 DOSSIER ERP (PC39-PC40)

DOSSIER ANNEXE SÉCURITÉ

PC 1 FORMULAIRE CERFA - Demande d'autorisation de construire un ERP

PC 2 PLAN DE SITUATION

PC 3 NOTICE SÉCURITÉ INCENDIE

PC 4 PLANS DE FAÇADES

PC 5 PLANS DE SÉCURITÉ INCENDIE

PC 6 DEMANDE DE DÉROGATION

PC 7 PLAN MASSE

PC 8 PLANS D'ACCESSIBILITÉ

PC 10 NOTICE ACCESSIBILITÉ

4 ANNEXES AUTRES

DÉPÔT DU PERMIS

Annexe - Carnet A3 Plans des niveaux

Annexe - Convention études et sondages GrtGaz

Annexe - Dispositions techniques du projet vis-à-vis de la pollution du site

Annexe - Déclaration des effectifs du Maître d'Ouvrage

Annexe - Note technique des ouvrages géotechniques

Annexe - Plan de nivellement d'îlot

Annexe - Plan des plantations

Annexe - Tableau et plans de repérage des surfaces

PIÈCES MODIFICATIVES

PIÈCE D – AVIS FORMULES DANS LE CADRE DE L'INSTRUCTION DU PERMIS DE CONSTRUIRE

1 Avis de la Mairie de Paris

1 Avis favorable avec réserve de la mairie de Paris (circonscription Nord) du 29 janvier 2020

1.1 Avis favorable de l'inspection générale des carrières du 2 septembre 2019

1.2 Avis défavorable du service de l'action foncière (topographie) de la ville de Paris du 10 septembre 2019

1.3 Avis favorable de la section d'assainissement de la ville de Paris du 4 octobre 2019

1.4 Avis favorable avec réserve de la DVD en date du 21 janvier

1.5 2019 DU 83 Délibération Conseil de Paris 21 novembre 2019

2 Avis Mairie du 18e arrondissement

2 Avis favorable de la mairie du 18e arrondissement de Paris du 6 septembre 2019

3 Avis du service régional de l'archéologie

3 Avis de l'Archéologie Porte de la Chapelle 20 septembre 2019

4 Avis de la mission régionale de l'autorité environnementale du 8 novembre 2019

5 Avis favorable de l'architecte des Bâtiments de France du 8 avril 2020

6 Avis favorable de la Préfecture de Police

6 Avis favorable Préfecture de Police du 27 avril 2020

6.1 Avis défavorable Préfecture de Police du 3 décembre 2019

PIÈCE E – BILAN DE LA CONCERTATION ET DES ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

1 Bilan de la concertation recommandée par la Commission nationale du débat public (CNDP) qui s'est déroulée du 16 mai au 24 juin 2011

2 Rapport de Mme Micheline BELFORT – enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique pour la réalisation du campus universitaire Condorcet à Aubervilliers (enquête du 18 juin au 20 juillet 2012)

3 Rapport d'enquête de M. Jacques DELOBELLE

Annexe 3

Détail du nombre de téléchargements et de visionnages par document du dossier de PPVE

Document du dossier de l'enquête	Téléchargements	Visionnages
Arrêté d'ouverture d'enquête	9	21
Avis d'enquête publique	2	4
Guide de Lecture	30	56
PIÈCE A – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES		
Pièce A Notice explicative participation public	31	53
PIÈCE B – ÉTUDE D'IMPACT – AVIS DE LA VILLE DE PARIS, DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE ET MÉMOIRE EN RÉPONSE		
1 PC 11 – ÉTUDE D'IMPACT 2016		
PC11 ÉTUDE D'IMPACT		
Volume_1_Description du projet CC	12	6
Volume_2_État initial CC	8	3
Volume_3_Impacts du projet CC	7	2
Volume_Résumé Non Technique	6	3
2 AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (avis MRAe en date du 18 août 2016)		
160818_MRAe_avis_délibéré_projet_campus_condorcet Aubervilliers_93(1)	5	2
3 MÉMOIRE EN RÉPONSE DE 2016		
Mémoire en réponse Campus Condorcet VS1509	5	0
4 PC 11 - ACTUALISATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT 2019		
PC11 L'étude d'impact		
ANNEXES		
ANNEXE 1		
Annexe 1 - 150630 delib exe DPC voirie d'accompagnement Campus Condorcet	3	0
ANNEXE 2		
Secteur Centre 1b - R-aux Humides-16	3	0
Secteur Est 1d - R-aux Humides-16	3	0
Secteur Nord 1a - R-aux Humides-16	3	0
Secteur Sud 1c - R-aux Humides-16	3	0
ANNEXE 3		
Annexe 3 - Rapport_Étude_Air_Santé_Campus_Condorcet_programme_N2a	3	0
ANNEXE 4		
Annexe 4 - Surveillance des eaux souterraines	3	0
ANNEXE 5		
Annexe 5 - Canal-Extrait-analyse-eaux-2014	3	0
ANNEXE 6		
Annexe 6 - Ecosphère_Aubervilliers	3	0
ANNEXE 7		
Annexe 7 - Dossier de site - PPD - 10 -MCC Archéologie	3	0
ANNEXE 8		
Annexe 8 - Zone_UD	3	0
ANNEXE 9		
Annexe 9 -1- 5-1_- _notice_explicative_approbation	3	0
Annexe 9-2 -5-4_- _Plan_bruit_terrestre_Aubervilliers_approbation	3	0
ANNEXE 10		
Annexe 10-1 -4-2_- _Annexe_règlement_approbation	3	0

Document du dossier de l'enquête	Téléchargements	Visionnages
Annexe 10-2 -4-5_- _Plan_du_patrimoine_Aubervilliers_approbation	3	0
ANNEXE 11		
Annexe 11 - APD-ÉTUDE IMPACT ACOUSTIQUE RAPPORT-160512	3	0
Annexe 11 - APD-ÉTUDE IMPACT ACOUSTIQUE ANNEXES_160301	3	0
ANNEXE 12		
Annexe 12 -R-Étude Énergies renouvelables	3	0
ANNEXE 13		
Annexe 13 - Notice Injection dissolution gypse 160131	3	0
ANNEXE 14		
Annexe 5 îlot 1	3	0
Annexe 5 îlot 2	3	0
Annexe 5 îlot 3	3	0
Annexe 5 îlot 4	3	0
Annexe 5 îlot 5	3	0
EQRS Îlot 1 rev2303	3	0
EQRS Îlot 2 rev2303	3	0
EQRS Îlot 3 rev2303	3	0
EQRS Îlot 4 rev2303	3	0
EQRS Îlot 5 rev2303	3	0
ANNEXE 15		
Annexe 15 - Circulaire déchets BTP	3	0
ANNEXE 16		
Annexe 1 - 20160914 Synthèses Surfaces Condorcet - Indice b	3	0
Annexe 2 - Plan masse ph1	3	0
Annexe 2 - Plan masse ph2	3	0
Annexe 3a- Diagnostic de pollution du sous-sol Îlot 1 V6	4	0
Annexe 3b - Diagnostic de pollution du sous-sol Îlot 2 V4	3	0
Annexe 3c - Diagnostic de pollution du sous-sol Îlot 3 V3	3	0
Annexe 3d - Diagnostic de pollution du sous-sol Îlot 4 V6	3	0
Annexe 3e - Diagnostic de pollution du sous-sol Îlot 5 V3	3	0
Annexe 4a - PPP du Campus Condorcet - Plan de Gestion Ilot 1	2	0
Annexe 4b - PPP du Campus Condorcet - Plan de Gestion Ilot 2	3	0
Annexe 4c - PPP du Campus Condorcet - Plan de Gestion Ilot 3	3	0
Annexe 4d - PPP du Campus Condorcet - Plan de Gestion Ilot 4	3	0
Annexe 4e - PPP du Campus Condorcet - Plan de Gestion Ilot 5	3	0
Mémoire en réponse Campus Condorcet VS1509	3	0
ANNEXE 17		
Annexe 17 - Notice acoustique La Chapelle	3	0
Rapport annexes	3	0
Étude Impact Acoustique (Porte de la Chapelle)	7	2
Volume 1 - Description du projet	5	6
Volume 2 - État initial (Aubervilliers)	6	0
Volume 2bis - État initial (Porte de la Chapelle)	5	2
Volume 3 - Impacts du projet et mesures	5	4
Volume 4 - Résumé non technique	6	4
5 DÉLIBÉRATION DE LA VILLE DE PARIS RELATIVE A L'ÉTUDE D'IMPACT + EXPOSE DES MOTIFS (novembre 2019) 2019-DU 83		
Délibération Conseil de Paris novembre 2019	9	3
6 AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (avis MRAe en date du 8 novembre 2019)		
191108_MRAe_Avis sur projet de campus Condorcet à Paris_Aubervilliers	10	5

Document du dossier de l'enquête	Téléchargements	Visionnages
(75-93)(1)		
7 MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE 2020		
Annexe 02 - Charte pour un campus urbain	7	11
Annexe 03 - Cahier graphique orientations architecturales et urbaines _Charte pour un campus urbain	9	5
Annexe 04 - Analyse des Risques Résiduels	5	1
Annexe 06 - Rapport de suivi des travaux environnementaux - Rapport de fin de travaux	6	0
Mémoire en réponse - MRAE - CC - v.11	9	6
PIÈCE C – DOSSIER DE DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE		
1 - PIÈCES OBLIGATOIRES		
PC 0 FORMULAIRE CERFA - Demande de permis de construire comprenant ou non des démolitions		
PC0 Imprimé du formulaire CERFA 13409_06	4	4
PC 1 PLAN DE SITUATION		
DÉPÔT DU PERMIS		
PC1 Plan de situation	7	7
PIÈCE MODIFICATIVE		
PC 2 PLANS DE MASSE DES CONSTRUCTIONS A ÉDIFIER OU A MODIFIER		
DÉPÔT DU PERMIS		
PC2a Plan masse	16	5
PC2b Plan guide des réseaux concessionnaires	4	2
PIÈCES MODIFICATIVES		
PC2a Plan masse	7	2
PC2b Plan guide des réseaux concessionnaires	4	1
PC2c Plan masse + EVP et voie à créer	5	4
PC 3 PLANS EN COUPE DU TERRAIN ET DE LA CONSTRUCTION		
PC3a Coupes longitudinales	8	9
PC3b Coupes transversales	10	9
PC 4 NOTICE ARCHITECTURALE		
PC4 Notice décrivant le terrain et présentant le projet	13	24
PC 5 PLANS DES FAÇADES		
DÉPÔT DU PERMIS		
PC5a Façades principales extérieures	12	4
PC5b Façades principales intérieures	5	1
PC5c Façades des patios	5	2
PC5d Plan des toitures	6	1
PIÈCES MODIFICATIVES		
PC5a Façades principales extérieures	3	5
PC5b Façades principales intérieures	3	2
PC5c Façades des patios	3	2
PC5d Plan des toitures	4	3
PC 6 INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT		
PC6 Dossier photographique	11	12
PC 7 PHOTOGRAPHIES DE L'ENVIRONNEMENT PROCHE		
PC7 Dossier photographique	11	6
PC 8 PHOTOGRAPHIES DE L'ENVIRONNEMENT LOINTAIN		
PC8 Dossier photographique	7	5
2 DOSSIER SPÉCIFIQUE		
PC 16		

Document du dossier de l'enquête	Téléchargements	Visionnages
PC16 1 - Formulaire d'attestation de prise en compte de la Réglementation Thermique	4	2
PC16 1-Étude thermique RT2012	3	1
3 DOSSIER ERP (PC39-PC40)		
DOSSIER ANNEXE SÉCURITÉ		
DÉPÔT DU PERMIS		
Annexe Sécurité - Carnet A3 Plans de zoning désenfumage	4	0
Annexe Sécurité - Carnet A3 Repérage des accès pompiers en façade	4	0
Annexe Sécurité - SSI Cahier des charges fonctionnel	4	1
Annexe Sécurité - SSI Plans de zoning	4	0
PIÈCES MODIFICATIVES		
Annexe Sécurité - Carnet A3 Dégagements et accès en façade	5	0
Annexe Sécurité - Carnet A3 Repérage des locaux à risque	4	0
Annexe Sécurité - Plans zoning désenfumage	4	0
Annexe Sécurité - Schéma de principe désenfumage	4	0
Annexe Sécurité - SSI Cahier des charges fonctionnel	4	0
Annexe Sécurité - SSI Plans de zoning	4	0
PC 1 FORMULAIRE CERFA - Demande d'autorisation de construire un ERP		
Pièce 1 - Imprimé du formulaire CERFA 13824_03_images	5	2
PC 2 PLAN DE SITUATION		
Pièce 2 - Plan de situation	5	4
Pièce 4a - Plan de situation	5	2
PC 3 NOTICE SÉCURITÉ INCENDIE		
DÉPÔT DU PERMIS		
Pièce 3 - Notice de sécurité incendie	6	5
PIÈCES MODIFICATIVES		
Pièce 3 - Notice de sécurité	7	2
PC 4 PLANS DE FAÇADES		
DÉPÔT DU PERMIS		
Pièce 4b - Plan masse	3	2
Pièce 4c - Façades principales extérieures	3	2
Pièce 4d - Façades principales intérieures	3	0
PIÈCES MODIFICATIVES		
Pièce 4a - Plan de situation	4	2
Pièce 4b - Plan masse	4	1
Pièce 4c - Façades externes	3	2
Pièce 4d - Façades internes	3	1
PC 5 PLANS DE SÉCURITÉ INCENDIE		
DÉPÔT DU PERMIS		
Pièce 5a - Coupes longitudinales	5	0
Pièce 5b - Coupes transversales	3	0
Pièce 5c - Plan du niveau R-1	4	0
Pièce 5d - Plan du niveau RDC	5	1
Pièce 5e - Plan du niveau R+1	4	2
Pièce 5f - Plan du niveau R+2	4	0
Pièce 5g - Plan du niveau R+3	4	0
Pièce 5h - Plan du niveau R+4	4	0
Pièce 5i - Plan du niveau R+5	4	0
PIÈCES MODIFICATIVES		
Pièce 5a - Carnet A3 Plans de sécurité incendie	4	1
Pièce 5b - Coupes longitudinales	4	0

Document du dossier de l'enquête	Téléchargements	Visionnages
Pièce 5c - Coupes transversales	4	0
PC 6 DEMANDE DE DÉROGATION DÉPÔT DU PERMIS		
Pièce 6 - Demande de dérogation	3	0
PIÈCES MODIFICATIVES		
Pièce 6 - Demande de dérogation	4	0
PC 7 PLAN MASSE DÉPÔT DU PERMIS		
Pièce 7 - Plan masse	3	1
PIÈCES MODIFICATIVES		
Pièce 7 - Plan masse	3	3
PC 8 PLANS D'ACCESSIBILITÉ DÉPÔT DU PERMIS		
Pièce 8a - Plan du niveau R-1	4	1
Pièce 8b - Plan du niveau RDC	4	2
Pièce 8c - Plan du niveau R+1	4	0
Pièce 8d - Plan du niveau R+2	4	0
Pièce 8e - Plan du niveau R+3	4	0
Pièce 8f - Plan du niveau R+4	5	0
Pièce 8g - Plan du niveau R+5	4	0
PIÈCES MODIFICATIVES		
Pièce 8 - Carnet A3 Plans d'accessibilité	4	0
PC 10 NOTICE ACCESSIBILITÉ DÉPÔT DU PERMIS		
Pièce 10 - Notice accessibilité	3	1
PIÈCES MODIFICATIVES		
Pièce 10 - Notice accessibilité	3	0
4 ANNEXES AUTRES DÉPÔT DU PERMIS		
Annexe - Carnet A3 Plans des niveaux	5	5
Annexe - Convention études et sondages GrtGaz	3	0
Annexe - Dispositions techniques du projet vis-à-vis de la pollution du site	3	1
Annexe - Déclaration des effectifs du Maître d'Ouvrage	3	2
Annexe - Note technique des ouvrages géotechniques	3	1
Annexe - Plan de nivellement d'îlot	4	1
Annexe - Plan des plantations	3	1
Annexe - Tableau et plans de repérage des surfaces	5	2
PIÈCES MODIFICATIVES		
Annexe - Carnet A3 Plans des niveaux	3	4
PIÈCE D – AVIS FORMULES DANS LE CADRE DE L'INSTRUCTION DU PERMIS DE CONSTRUIRE		
1 Avis de la Mairie de Paris		
1 Avis favorable avec réserve de la mairie de Paris (circonscription Nord) du 29 janvier 2020	7	6
1.1 Avis favorable de l'inspection générale des carrières du 2 septembre 2019	4	0
1.2 Avis défavorable du service de l'action foncière (topographie) de la ville de Paris du 10 septembre 2019	4	2
1.3 Avis favorable de la section d'assainissement de la ville de Paris du 4 octobre 2019	4	0
1.4 Avis favorable avec réserve de la DVD en date du 21 janvier	4	5
1.5 2019 DU 83 Délibération Conseil de Paris 21 novembre 2019	4	1

Document du dossier de l'enquête	Téléchargements	Visionnages
2 Avis Mairie du 18 ^e		
2 Avis favorable de la mairie du 18 ^e arrondissement de Paris du 6 septembre 2019.pdf	4	5
3 Avis du service régional de l'archéologie		
3 Avis de l'Archéologie Porte de la Chapelle 20 septembre 2019.pdf	4	2
4 Avis de la mission régionale d'autorité environnementale		
4 Avis de la mission régionale de l'autorité environnementale du 8 novembre 2019	3	0
5 Avis favorable de l'architecte des Bâtiments de France		
5 Avis favorable de l'ABF du 8 avril 2020	4	2
6 Avis favorable de la Préfecture de Police		
6 Avis favorable Préfecture de Police du 27 avril 2020	5	1
6.1 Avis défavorable Préfecture de Police du 3 décembre 2019	4	0
PIÈCE E – BILAN DE LA CONCERTATION ET DES ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC		
1 Bilan de la concertation recommandée par la CNDP qui s'est déroulée du 16 mai au 24 juin 2011		
Bilan concertation publique	4	9
2 Rapport de Mme Micheline BELFORT – enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique pour la réalisation du campus universitaire Condorcet à Aubervilliers (enquête du 18 juin au 20 juillet 2012)		
3 Rapport d'enquête de M. Jacques DELOBELLE		
Rapport et conclusions du Commissaire Enquêteur-Campus Condorcet-Aubervilliers (1)	7	7
TOTAUX	784	407

Observations et propositions recueillies dans le cadre de la PPVE

CAMPUS CONDORCET (Site Porte de la Chapelle) - Participation du public par voie électronique

Liste de toutes les observations déposées

Observation N° 1

09/06/2020 10:20:03

Par Didier Lot

Beau projet

Observation N° 2

24/06/2020 12:41:18

Anonyme

je suis assez sidérée de constater que, sur le sujet "mobilité", le dossier considère qu'il n'y a pas de sujet dès lors que le flux ajouté est "négligeable" par rapport au transit actuel!

Les rue de la Chapelle-rue marx Dormoy sont engorgées en permanence.

Les stations Vélib sont presque inexistantes.

La zone est complètement sous-dotée en transport en commun: Le tram, 1 ligne de métro et 1 un bus (le 8) sont d'ores et déjà totalement insuffisants dans le contexte actuel, et cela alors même que, outre les milliers d'étudiants et personnels de Campus Condorcet, les projets de rénovation du nord-est vont ajouter des dizaines de milliers de trajets quotidien.

La seule réponse à cette situation qu'on constate dans les dosseirs déposés pour ces chantiers est "pas de sujet, flux minime"" (comme ici) ou "Il conviendra que le STIF prévoit de renforcer la desserte pour faire face à la croissance exponentielle de la demande de transport".

Il faut MAINTENANT, et sur CHAQUE PROJET, des actions concrètes pour ne pas aggraver encore la situation.

Observation N° 3

01/07/2020 18:00:23

Par Olivier ANSART

Voici la contribution d'ASA PNE à la PPVE du Campus Condorcet de la porte de la Chapelle - Paris 18 :

Dans le cadre de la requalification du secteur de la porte de la Chapelle (Paris 18e), il est prévu l'installation d'une partie du pôle universitaire Condorcet sur l'emprise des anciens établissements Dubois en complément des équipements qui sont opérationnels à Aubervilliers (site Front Populaire) depuis l'automne 2019. Ainsi à Paris, boulevard Ney, sur un terrain de 25 000 m² SDP va s'édifier pour la rentrée universitaire 2022/2023 un Campus qui accueillera 3 000 étudiants en licence et master de l'université de Paris I Panthéon-La Sorbonne. Au total, ce sont toutes les facultés en sciences humaines de Paris qui sont regroupées dans le nord-est de la capitale entre Aubervilliers et Paris La Chapelle.

ASA PNE (Association pour le Suivi de l'Aménagement Paris Nord-Est) apporte son soutien à ce projet d'implantation universitaire dans un secteur en pleine mutation urbaine qui a besoin de signaux forts en termes de "programmations qualifiantes" pour ce quartier du nord de Paris qui a été trop longtemps délaissé par les pouvoirs publics locaux. Depuis plusieurs années, notre association entretient une relation de confiance et de partenariat avec l'établissement public, gestionnaire du projet de Campus. Ainsi, nous avons participé à plusieurs manifestations pour faire connaître le projet au grand public (journées portes ouvertes, balades urbaines, réunion publique en mars 2019...) et nous relayons régulièrement, via notre blog, les informations relatives à la réalisation du Campus universitaire. Précisons que le projet situé porte de la Chapelle, en plein cœur du grand territoire de renouvellement urbain de Paris Nord-Est, sera installé dans un contexte urbain très marqué et très contraint par le périphérique, l'échangeur ou le boulevard des Maréchaux qui constituent autant d'infrastructures lourdes, exposées aux nombreuses nuisances au bruit et à la pollution de l'air.

L'arrivée d'étudiants, de chercheurs et de professeurs va contribuer à assurer une mixité sociale que ce quartier a perdu depuis longtemps faute d'une politique volontariste d'aménagement du territoire. A propos d'aménagement du territoire, il est à déplorer que sur le plan des mobilités, les évolutions n'aient pas été suffisamment anticipées. Outre le Campus Condorcet, le secteur de la porte de la Chapelle va connaître dans les

trois à quatre ans à venir une croissance importante de ses habitants et usagers avec les projets urbains de Chapelle International, de la gare des Mines-Filletttes avec l'équipement olympique de l'Arena II ou encore du parc de Chapelle Charbon. Si ces projets vont dans le bon sens en matière de requalification urbaine, ils doivent pouvoir être desservis et reliés par une offre de transports conséquente à la hauteur de l'enjeu ! Or, les travaux de la ligne 12 du métro dans la perspective de son extension jusqu'à la Mairie d'Aubervilliers ne concernent pas pour le moment le changement de rames qui auraient été pourtant nécessaires pour faire face à l'augmentation du flux des passagers. Il y a donc eu un défaut d'anticipation de la RATP et de sa structure régionale de tutelle IDF Mobilités qui ne prévoient pas de remplacement des rames avant...2027 ! Il est à craindre dans les cinq prochaines années, les transports en commun de ce secteur ne soient pas en mesure d'absorber dans de bonnes conditions l'augmentation du flux des passagers. D'autres modes de transports de types navettes électriques doivent être envisagées pour assurer un service optimum de transport public.

Enfin, nous espérons que ce projet pourra pleinement remplir sa mission d'insertion dans un secteur en manque d'équipements publics. Nous pensons que la communauté universitaire à un rôle éminent à jouer dans la vie de la Cité et qu'à ce titre elle sera en mesure de s'ouvrir sur le quartier et ses habitants. Une ouverture de l'Université sur le territoire où elle est implantée est nécessaire et peut s'illustrer par l'organisation de différents événements tels que visites, conférences, cours du soir, partenariats avec les acteurs associatifs du monde de la culture et de l'éducation...

Fait à Paris le 1er juillet 2020

O.Ansart, pour ASA PNE

<http://asa-pne.over-blog.com/>

Observation N° 4

02/07/2020 10:54:17

Par Mireille SERGENT

Bonjour. Ce projet apportera une bonne évolution dans le quartier sauf si les offres de transports ne sont pas drastiquement améliorées ce qui ne semble pas être le cas. Le nord de Paris se densifie de plus en plus avec tous les nouveaux logements, bureaux et équipement sportifs mais rien n'est prévu pour les transports alors même que la municipalité réduit les accès à Paris aux voitures et 2 roues. Cela ne pourra qu'impacter négativement la qualité de vie des habitants et usagers. Il est nécessaire d'accompagner une réelle offre de transport à ce projet. La pandémie a prouvé qu'il n'est plus acceptable d'entasser les humains comme des animaux. Merci.

Observation N° 5

04/07/2020 17:00:06

Par Mireille QUEHEN

Référente du Conseil de quartier La Chapelle/Marx-Dormoy (Paris 18e), je soutiens le projet de Campus Condorcet à la porte de la Chapelle. Ce secteur de Paris a besoin d'une requalification urbaine importante qui passe par des projets qualifiants. La venue d'étudiants et de chercheurs sur ce quartier va le rendre plus attractif et favoriser une meilleure mixité sociale. D'autres projets en cours (Chapelle International, Arena II...) vont dans ce sens et doivent permettre de résoudre la question des délaissés urbains aux portes de Paris. Cependant, le sujet des transports en commun reste très préoccupant (offre insuffisante) dans un secteur qui va connaître un développement démographique dans les prochaines années. Il reste aussi à trouver des solutions pour réduire les pollutions de l'air et du bruit qui affectent particulièrement cette zone à proximité du périphérique et de l'échangeur.

Mireille QUEHEN, pour le Conseil de quartier La Chapelle/Marx-Dormoy

Observation N° 6

07/07/2020 13:12:34

Par Corinne Girardot

Consultation numérique Condorcet

L'implantation d'un grand pôle universitaire au nord de Paris dont une partie, dédiée à de jeunes étudiants, trouve sa place à la porte de la Chapelle est une réelle opportunité de dynamiser et diversifier l'activité socio-

économique du secteur Nord-Est.

Les intentions de soutenir et faciliter l'innovation, notamment numérique, ainsi que la participation à la stratégie nationale de recherche vont aider à modifier en profondeur une image du secteur largement altérée par l'absence de maîtrise des flux de personnes en souffrance.

Les échanges entre la population résidente, majoritairement jeune et les étudiants qui pourront fréquenter les mêmes lieux à l'occasion de la pratique du sport (Arena II, équipement au stade des Fillettes) ou de manifestations culturelles locales ne peuvent être que bénéfique et inciter à redéfinir la notion de quartier populaire.

Toutefois, les indéniables apports d'un écosystème universitaire de haut niveau en matière de mixité ne saurait faire oublier quelques sujets de fonds que la crise de la Covid19 n'a fait que remettre sur le devant de la scène.

Bien que l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale de 2016, revue en 2019 ait donné lieu à une réponse en avril 2020, il semble évident que certaines questions ne trouvent pas de réponse convaincante.

Les flux de population, la densité et les transports.

Au fil de la lecture des différents rapports, il faut noter les points suivants :

- L'implantation Porte de la Chapelle se situe sur « un site urbanisé très dense et un îlot de chaleur urbain »
 - « Aucun diagnostic des conditions de circulation et de stationnement en situation actuelle n'a été réalisé sur le site Porte de la Chapelle »
 - « La station « Front populaire » est sous exploitée selon les statistiques RATP » mais il n'y a aucune information sur le taux d'usage des stations Porte de la Chapelle et Marx Dormoy.
 - « Le site d'implantation Porte de la Chapelle ne possède quasiment pas de zone calme même durant la nuit »
- Il y a une différence notable entre les conditions d'implantation sur Aubervilliers et le site de la Porte de la Chapelle

Les récents événements ont démontré que les besoins en transport en commun sont déjà considérables à ce jour et tiennent à différents éléments :

- la population du quartier constitue une part importante des salariés des entreprises indispensables aux services de bases de la société (fonctionnaires, employés des ehpad et personnel d'assistance médicale, magasiniers, entretien, etc.). Le télétravail même généralisé ne compensera pas les besoins en mobilité.
- les utilisateurs de la ligne 12 ont été très fortement pénalisés du fait du sous-dimensionnement des stations, et notamment Marx Dormoy dernière station à rouvrir. Cette fermeture a validé l'expression d'une situation de très grande densité d'usagers difficilement compatible avec les contraintes sanitaires

Il faut donc tirer les leçons de ce qui a été vécu et extrapoler la situation en prenant en compte :

- L'apport d'environ 3 500 personnes du fait du bâtiment du projet Condorcet
- Auquel il faut ajouter les habitants des 450 logements de Chapelle Charbon, les 1000 logements de Chapelle Internationale dont 350 logements étudiants et de jeunes actifs, sans oublier les 1 200 logements de Gare des Mines – Fillettes et les 800 logements d'Hébert.

Soit environ 7 000 personnes susceptibles de rallier les stations Porte de la Chapelle ou Marx Dormoy créant ainsi un afflux qui va affecter le confort des voyageurs et renforcer l'insatisfaction.

A cela, il faut ajouter que si le site Aubervilliers aura une amplitude horaire de 7h00 à 23h00 en raison de son activité essentiellement tournée vers la recherche, ce ne sera pas le cas du site Chapelle qui accueillera des étudiants aux horaires plus restreints.

Les étudiants du site Porte de la Chapelle sont identifiés comme étant très utilisateurs des transports alternatifs. Outre le vélo, il faut également envisager les solutions de covoiturage et de manière générale tous les modes compatibles avec la vie étudiante via les libre-service de véhicules électriques et économiques notamment.

Le projet tel que décrit, et malgré des chartes, sous-estime clairement l'impact sur l'ensemble de la population résidente constituée de familles, de résidents de tous âges et de toutes conditions de mobilités qui subissent déjà des aléas importants dans leurs déplacements et vont devoir composer avec une phase de travaux simultanés dans leur périmètre puis un afflux cumulé d'usagers des transports en commun.

Il est donc primordial de concevoir un vrai schéma directeur réaliste des moyens de circulation privatifs et communs pour permettre à un quartier qui va encore se densifier de ne pas transformer un projet enthousiasmant en fiasco de la mobilité au quotidien.

Espace public, intégration au quartier et développement durable

On peut se féliciter que le projet ait l'ambition de créer un cadre de vie « très agréable et sécurisé » qui « intègre tous les enjeux du développement durable et la préservation de l'environnement passant notamment par le choix de modes de gestion et d'entretien économes. »

Mais, il serait illusoire de penser que le simple fait de modifier l'usage de ce territoire avec un projet lié à la culture et l'enseignement va permettre aux habitants de retrouver la sérénité et un usage de l'espace public sécurisé. La population étudiante est une cible pour les trafiquants dont la capacité d'adaptation a été démontrée dans le quartier lors des phases de confinement et déconfinement. Il convient donc de mettre en place toutes les mesures dès maintenant pour apporter une réponse durable à la gestion des personnes en grande précarité pour lesquelles la Porte de la Chapelle représente un carrefour d'échanges et de commerces divers.

Il serait symbolique d'utiliser la création d'un espace dédié aux sciences humaines et sociales comme exemple d'un aménagement dont les retombées vont au-delà du simple projet architectural et permet, par exemple, d'initier une entreprise ESS autour de la préparation et la mise en place d'espaces verts nourriciers autant que décoratifs, efficaces pour lutter contre le réchauffement climatique et susceptibles de fournir des activités pérennes facteur d'apaisement du quartier.

Enfin, en tant que campus favorisant notamment l'innovation par et pour le numérique, il serait pertinent que la stratégie d'équipement adopte les principes de la Green It afin d'organiser la lutte contre les déperditions de chaleur des salles informatiques, le réemploi des matériels qui peuvent l'être, la gestion au plus juste des sources d'énergie voire l'affichage des consommations énergétiques en regard de la production du site et la mise en place d'une mini-unité de recyclage des papiers à partir de documents passés au broyeur et employés dans le cadre de la production d'objets en impression 3D à partir de pâte à papier. Cette solution rendrait autonome le campus sur la production de petit mobilier et objets divers utiles aux étudiants.

Corinne Girardot, membre de ASA PNE

Observation N° 7

09/07/2020 16:05:31

Anonyme

Bonjour,

J'accueille très favorablement ce projet de Campus Condorcet Porte de La Chapelle.

La revalorisation de cette zone passe par ce type d'investissement qui prend en compte les enjeux écologiques et urbanistiques de notre siècle.

Au delà du projet en tant que tel, je souhaite également attirer l'attention sur le besoin de réfléchir à l'intégration de ce campus avec les terrains en devenir qui se trouvent "coincés" entre le campus et le boulevard périphérique.

Par ailleurs, les questions d'accessibilité et de transport sont essentielles et doivent être anticipées par la ville et les autorités compétentes en concertation avec les usagers et associations locales.

Compte tenu des nombreux projets de construction en cours/à venir dans la zone et de la recaldification de la porte de la chapelle en place suite à l'élection de l'équipe Paris En Commun, nous espérons avoir davantage d'information, d'engagements et de délais de mise en oeuvre quant au projet de réaménagement de l'échangeur,

de réduction de l'emprise de la voirie au profit d'espaces végétalisés, apaisés et piétons veillant également au maintien de la sécurité.

Nous sommes au croisement des chemins où tout devient possible, agissons en bonne intelligence pour transformer cette magnifique opportunité urbaine en réussite inspirante pour tous !

Romain J.

Observation N° 8

10/07/2020 12:48:39

Anonyme

Les observations de l'association Paris en Selle sur les stationnement vélos prévus dans ce projet sont jointes.

En synthèse, la réalisation de locaux vélos de 12 places pour le personnel et de 49 places pour le public ne répond pas aux besoins des 5 466 utilisateurs du site. Nous souhaitons un dimensionnement du stationnement vélos conforme aux exigences réglementaires et aux besoins des utilisateurs, dans un contexte de développement du vélo dans le secteur de la Porte de la Chapelle, à Paris et Plaine Commune. La capacité des stationnement vélos de ce projet ambitieux doit être portée au delà de 1000 places.

Le fonctionnement des locaux vélos doit être revu pour permettre un accès simple, sécurisé et direct au Campus.

PJ : 2020 07 10 - Contribution enquête publique Campus Condorcet.pdf

La contribution de l'association Paris en Selle est reproduite dans les pages suivantes.



Contribution au projet Campus Condorcet - Porte de la Chapelle

Synthèse des demandes de Paris en Selle

- La réalisation de locaux vélos de 12 places pour le personnel et de 49 places pour le public ne répond pas aux besoins des 5 466 utilisateurs du site. Nous souhaitons un dimensionnement du stationnement vélos conforme aux exigences réglementaires et aux besoins des utilisateurs, dans un contexte de développement du vélo dans le secteur de la Porte de la Chapelle, à Paris et Plaine Commune. La capacité des stationnement vélos de ce projet ambitieux doit être portée au delà de 1000 places.
- Le fonctionnement des locaux vélos doit être revu pour permettre un accès simple, sécurisé et direct au Campus.

Le Campus Condorcet s'inscrit dans un contexte de forte augmentation des déplacements en vélos dans le secteur de la porte de la Chapelle.

Le Campus Condorcet s'inscrit dans les dynamiques de renouvellement urbain portées par le plan directeur Paris Nord-Est (Chapelle-Charbon, Hébert, Gare des Mines Fillettes, Chapelle international, prolongement du Tramway T3) et par l'organisation des jeux olympiques et paralympiques (Arena 2, requalification de la Porte de la Chapelle et de la rue de la Chapelle, requalification de la Gare du Nord et de ses abords).

Ces projets urbains accentueront la très forte augmentation des déplacements en vélos à Paris et sur le territoire de Plaine Commune. Le développement de nouveaux axes cyclables autour de la Porte de la Chapelle renforcera l'attractivité des déplacements à vélo et contribuera à l'objectif de la ville de Paris de porter la part modale du vélo à 16% des déplacements d'ici 2026.

L'ambition du Campus Condorcet exposée dans la Notice A est de « *prendre en compte les évolutions de la ville* » et de bâtir un campus exemplaire.

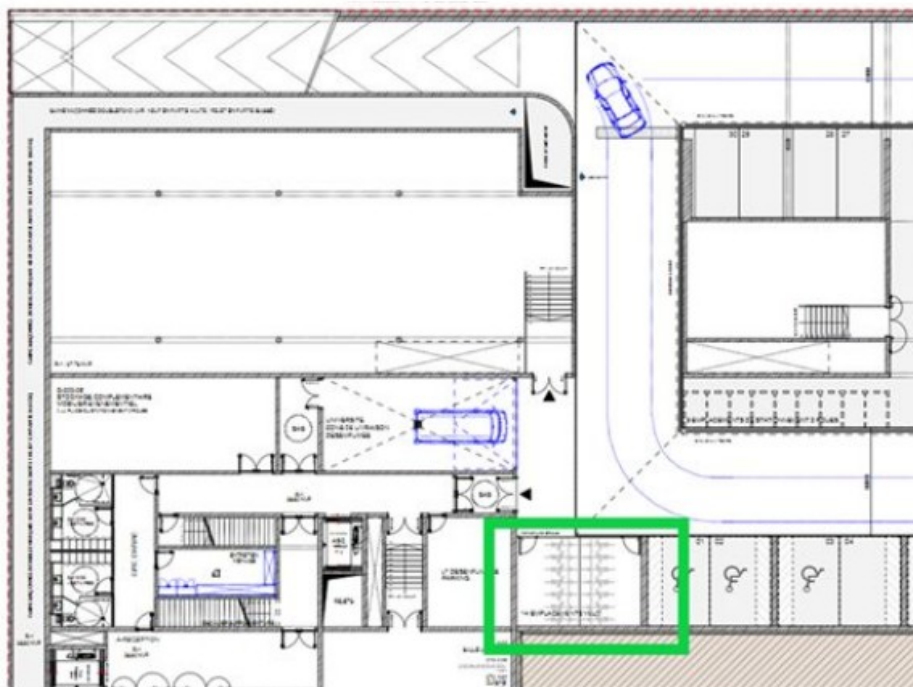
Ces ambitions doivent conduire à améliorer la capacité comme le fonctionnement des stationnements vélos prévus par le dossier de permis de construire.

Le projet prévoit seulement 63 places de stationnement vélos pour 5 466 personnes

Le site de la Chapelle développe une surface de plancher de 22 265 m² selon le formulaire Cerfa. Il s'agit d'un établissement recevant du public de 1^{ère} catégorie, dont l'effectif réglementaire est de 5466 personnes (étudiants, enseignants et environ 200 agents).

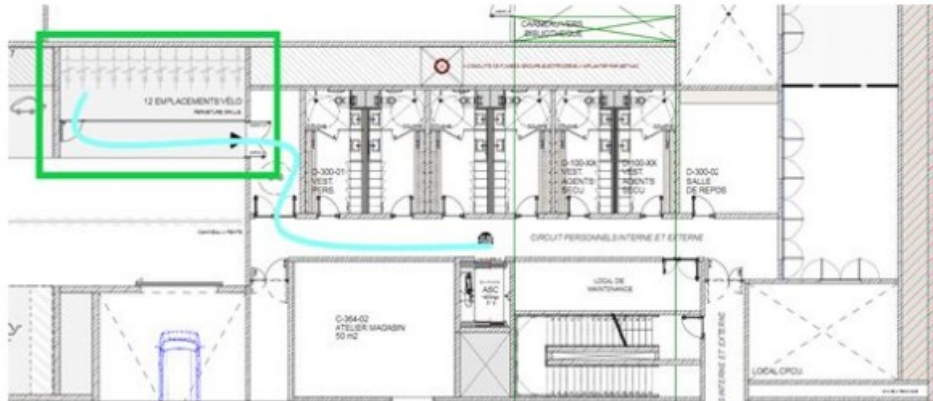
Le dossier de permis de construire déposé en juillet 2019 prévoyait seulement 14 places de stationnement vélos pour les personnels en sous-sol et 49 places en surface pour les étudiants et visiteurs.

- Selon la notice de présentation PC4 (p. 49) et le Volume 1 de l'étude d'impact (p. 67) : « un stationnement pour les vélos de 49 places est installé à l'intérieur du site, au droit de l'entrée principal de l'université Avenue de la Porte de la Chapelle. C'est un espace sécurisé, protégé des intrusions par une grille et implanté en contiguïté de l'espace d'accueil de l'université. En complément, un local vélo fermé de 14 places réservé au personnel est implanté au sous-sol du bâtiment en contiguïté du parking des véhicules à moteurs. » (notice de présentation PC4).
- Le parking vélo en sous-sol était accessible par la rampe d'accès au parking motorisés, dont la pente est de **16,5 %**.

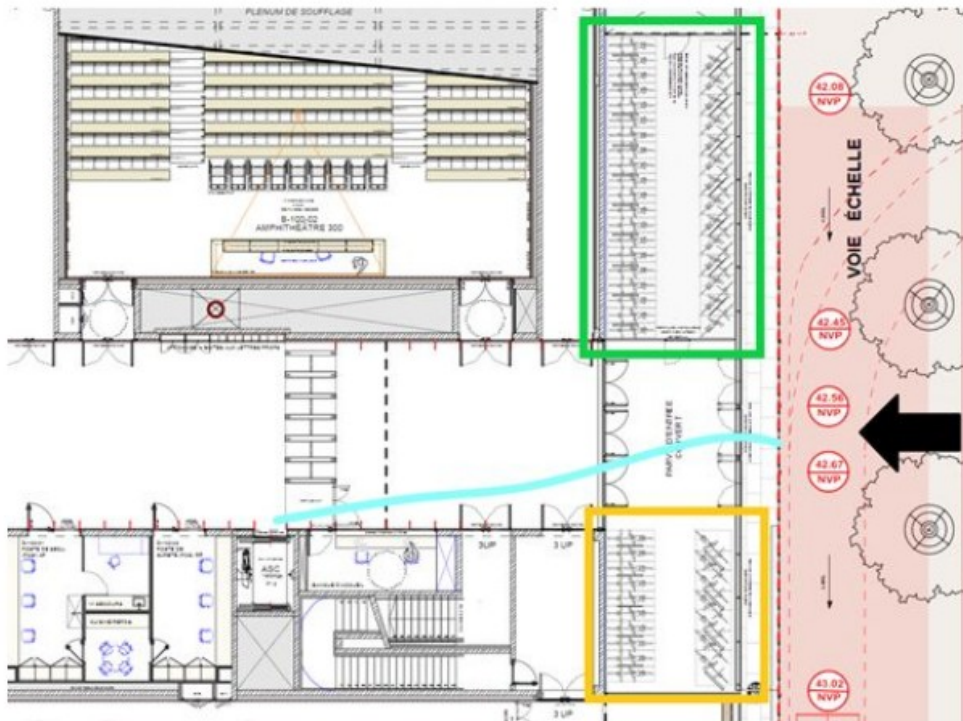


Les plans ont été modifiés en février 2020 (cf. Plans des niveaux joints en annexe à la Pièce C.4), sans actualisation de l'étude d'impact et de la notice de présentation.

- Cette évolution a conduit à réduire la capacité du local à vélos dédié au personnel de 14 à 12 places et à le déplacer de l'Est à l'Ouest. L'accès à ce local passe par la rampe du parking motorisé (à l'Est) ou via plusieurs portes et un ascenseur (en bleu ci-après).



- La capacité des deux espaces de stationnement en surface serait portée de 49 à 51 places. Seule la partie Nord est sécurisée par une grille :



La capacité et le fonctionnement de ces parkings vélos doivent être revus.

La capacité des locaux v usagers

La notice de présentatio
utilisateurs de l'Universit
de présentation p. 49 et p.

Cette capacité initiale de
l'autorité environnemental
la capacité de stationner
fonction de la demande
stationnements suppléme
en sous-sol pour les étudi

Des locaux vélos de 63
s'agisse du code de la
(PLU/PDUIF) :

- L'article R.111-14
bâtiments neufs :
stationnement vél
simultanément da
construction. ».

L'article 4 de l'arr
stationnement des
simultanément.

- L'article UG.12.3
installations néces
à réserver au stat
fonction de la nat
géographique ».

Cette référence a
stationnements vél

Le plan de déplac
exigeant et déterm
d'établissement sc
collèges et lycées
place pour trois à

L'évaluation des besoins
besoins des 5 466 utilisate

	Norme	Capacité réglementaire
PLU / PDUIF	1 place pour 3 à 5 étudiants	1093 à 1822 places (5466/5 ou 3)
code de la construction	15 % de l'effectif	820 places (5466*0,15)

La réalisation de locaux vélos de 12 places pour le personnel et 49 places pour le public ne répond pas aux besoins des 5 466 utilisateurs du site. Il manque donc 757 places pour se conformer au code de la construction et les exigences du PDUIF doivent conduire à porter la capacité des stationnements vélos au-delà de 1000 places.

La création de ces places peut faire l'objet d'un financement et d'un accompagnement technique par le [Programme Alvéole](#) qui a pour objectif de financer 30 000 places de stationnement vélo.

L'accessibilité des stationnements vélos doit être améliorée

Le code de la construction et de l'habitation, le PLU de Paris et le PDUIF encadrent l'accessibilité et le fonctionnement des locaux vélos :

- L'espace destiné au stationnement des vélos doit selon l'article 4 de l'arrêté du 13 juillet 2016 « être couvert et se situer de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou au premier sous-sol. Cet espace peut également être réalisé à l'extérieur du bâtiment, à condition qu'il soit couvert et situé sur la même unité foncière que le bâtiment. »
- L'article UG.12.3 du PLU de Paris impose l'aménagement de locaux fermés ou d'aires couvertes qui « doivent être accessibles facilement. Ils doivent être aménagés préférentiellement de plain-pied. Leur implantation en sous-sol peut être admise à titre exceptionnel, en cas d'impossibilité technique. Dans ce cas, ils doivent être isolés du stationnement des véhicules à moteur et garantir de bonnes conditions de sécurité ».
- Le PDUIF régleme également l'accessibilité d'un local vélo : « Cet espace est intégré au bâtiment ou constitue une entité indépendante, il doit être d'accès direct à la voirie ou à un cheminement praticable pour les vélos (sans obstacle, avec une rampe de pente maximale de 12 %). »

Le **local vélos dédié au personnel** est pour rappel situé en sous-sol et accessible soit par une rampe à double sens de 16,5 % partagée avec les véhicules motorisés, soit via de nombreuses portes et un ascenseur « général ». Ce local doit être rendu conforme aux normes précitées.

	Norme	Capacité réglementaire
PLU / PDUIF	1 place pour 3 à 5 étudiants	1093 à 1822 places (5466/5 ou 3)
code de la construction	15 % de l'effectif	820 places (5466*0,15)

La réalisation de locaux vélos de 12 places pour le personnel et 49 places pour le public ne répond pas aux besoins des 5 466 utilisateurs du site. Il manque donc 757 places pour se conformer au code de la construction et les exigences du PDUIF doivent conduire à porter la capacité des stationnements vélos au-delà de 1000 places.

La création de ces places peut faire l'objet d'un financement et d'un accompagnement technique par le [Programme Alvéole](#) qui a pour objectif de financer 30 000 places de stationnement vélo.

L'accessibilité des stationnements vélos doit être améliorée

Le code de la construction et de l'habitation, le PLU de Paris et le PDUIF encadrent l'accessibilité et le fonctionnement des locaux vélos :

- L'espace destiné au stationnement des vélos doit selon l'article 4 de l'arrêté du 13 juillet 2016 « être couvert et se situer de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou au premier sous-sol. Cet espace peut également être réalisé à l'extérieur du bâtiment, à condition qu'il soit couvert et situé sur la même unité foncière que le bâtiment. »
- L'article UG.12.3 du PLU de Paris impose l'aménagement de locaux fermés ou d'aires couvertes qui « doivent être accessibles facilement. Ils doivent être aménagés préférentiellement de plain-pied. Leur implantation en sous-sol peut être admise à titre exceptionnel, en cas d'impossibilité technique. Dans ce cas, ils doivent être isolés du stationnement des véhicules à moteur et garantir de bonnes conditions de sécurité ».
- Le PDUIF régleme également l'accessibilité d'un local vélo : « Cet espace est intégré au bâtiment ou constitue une entité indépendante, il doit être d'accès direct à la voirie ou à un cheminement praticable pour les vélos (sans obstacle, avec une rampe de pente maximale de 12 %). »

Le **local vélos dédié au personnel** est pour rappel situé en sous-sol et accessible soit par une rampe à double sens de 16,5 % partagée avec les véhicules motorisés, soit via de nombreuses portes et un ascenseur « général ». Ce local doit être rendu conforme aux normes précitées.

Tableau de classement des observations par thème

			publics. Nous pensons que la communauté universitaire à un rôle éminent à jouer dans la vie de la Cité et qu'à ce titre elle sera en mesure de s'ouvrir sur le quartier et ses habitants. Une ouverture de l'université sur le territoire où elle est implantée est nécessaire et peut s'illustrer par l'organisation de différents événements tels que visites, conférences, cours du soir, partenariats avec les acteurs associatifs du monde la culture et de l'éducation... Fait à Paris le 1er juillet 2020 O. Ansart, pour ASA-PNE http://asa-pne-over-blog.com/		Liens université /territoire (culture, sport)	L'organisation d'événements pour renforcer les liens entre université et le quartiers/les habitants sont-ils prévus ? Si oui, de quel type, à quelle fréquence ?
--	--	--	---	--	--	---

N° obs	Date	Prénom Nom	Observations	Avis (favorable / défavorable / non exprimé)	Thèmes	Questions
4	02/07/2020 10:54	Mireille SERGENT	Bonjour. Ce projet apportera une bonne évolution dans le quartier sauf si les offres de transports ne sont pas drastiquement améliorées ce qui ne semble pas être le cas. Le nord de Paris se densifie de plus en plus avec tous les nouveaux logements, bureaux et équipements sportifs mais rien n'est prévu pour les transports alors même que la municipalité réduit les accès à Paris aux voitures et 2 roues. Cela ne pourra qu'impacter négativement la qualité de vie des habitants et usagers. Il est nécessaire d'accompagner une réelle offre de transport à ce projet. La pandémie a prouvé qu'il n'est plus acceptable d'enfasser les humains comme des animaux. Merci.	Favorable (toutefois défavorable sur le manque de transport)	Mobilité – Transport	
5	04/07/2020 17:00	Mireille QUEHEN	Référence du Conseil de quartier La Chapelle/Marx-Dormoy (Paris 18e). Je soutiens le projet de Campus Condorcet à la porte de la Chapelle. Ce secteur de Paris a besoin d'une requalification urbaine importante qui passe par des projets qualifiants. La venue d'étudiants et de chercheurs sur ce quartier va le rendre plus attractif et favoriser une meilleure mixité sociale. D'autres projets en cours (Chapelle International, Arena II,...) vont dans ce sens et doivent permettre de résoudre la question des délaissés urbains aux portes de Paris. Cependant, le sujet des transports en commun reste très préoccupant (offre insuffisante) dans un secteur qui va connaître un développement démographique dans les prochaines années. Il reste aussi à trouver des solutions pour réduire les pollutions de l'air et du bruit qui affectent particulièrement cette zone à proximité du périphérique et de l'échangeur. Mireille QUEHEN, pour le Conseil de quartier La Chapelle/Marx-Dormoy	Favorable (toutefois défavorable sur le manque de transport)	Nuisances (bruit pollution) Liées aux infrastructures de transports (périphérique...) Mobilité – Transport Aménagement Paris Nord Est – Requalification urbaine Liens université /territoire (culture, sport) Impacts environnementaux (liés de chaleur/circulation automobile)	Quel est le diagnostic des conditions de circulation et de stationnement en situation actuelle sur le site Porte de la Chapelle ? Quels sont les éléments statistiques de fréquentation des stations Porte de la Chapelle et Marx Dormoy ?
6	07/07/2020 13:32	Corinne Girardot	« Le site d'implantation Porte de la Chapelle ne possède quasiment pas de zone calme même durant la nuit » Il y a une différence notable entre les conditions d'implantation sur Aubervilliers et le site de la Porte de la Chapelle Les récents événements ont démontré que les besoins en transport en commun sont déjà considérables à ce jour et tiennent à différents éléments : - la population du quartier constitue une part importante des salariés des entreprises indispensables aux services de bases de la société (fonctionnaires, employés des ehpad et personnel d'assistance médicale, magasiniers, entretien, etc.). Le télétravail même généralisé ne compensera pas les besoins en mobilité. - les utilisateurs de la ligne 12 ont été très fortement pénalisés du fait du sous-dimensionnement des stations, et notamment Marx Dormoy dernière station à rouvrir. Cette fermeture a validé l'expression d'une situation de très grande densité d'usagers difficilement compatible avec les contraintes sanitaires. Il faut donc tirer les leçons de ce qui a été vécu et extrapoler la situation en prenant en compte : - L'apport d'environ 3 500 personnes du fait du bâtiment du projet Condorcet. - Auquel il faut ajouter les habitants des 450 logements de Chapelle Charbon, les 1000 logements de Chapelle International dont 350 logements étudiants et de jeunes actifs, sans oublier les 1 200 logements de Gare des Mines – Fillettes et les 800 logements d'Hebert. Soit environ 7 000 personnes susceptibles de rallier les stations Porte de la Chapelle ou Marx Dormoy créant ainsi un afflux qui va affecter le confort des voyageurs et renforcer l'insatisfaction. A cela, il faut ajouter que si le site Aubervilliers aura une amplitude horaire de 7h00 à 23h00 en raison de son activité essentiellement tournée vers la recherche, ce ne sera pas le cas du site Chapelle qui accueillera des étudiants aux horaires plus restreints. Les étudiants du site Porte de la Chapelle sont identifiés comme étant très utilisateurs des transports alternatifs. Outre le vélo, il faut également envisager les solutions de covoiturage et de manière générale tous les modes compatibles avec la vie estudiantine via le libre-service de véhicules électriques et économiques notamment. Le projet tel que décrit, et malgré des axes et de toutes conditions de mobilité qui subissent déjà des aléas importants dans leurs déplacements et vont devoir composer avec une phase de travaux simultanés dans leur périmètre puis un afflux cumulé d'usagers des transports en commun. 3 / 5 Il est donc primordial de concevoir un vrai schéma directeur réaliste des moyens de circulation privatifs et communs pour permettre à un quartier qui va encore se densifier de ne pas transformer un projet enthousiasmant en fiasco de la mobilité au quotidien.	Favorable (toutefois défavorable sur le manque de transport)	Mobilité – Transport	En terme d'insertion urbaine, des accords sont-ils prévus avec la ville et/ou des opérateurs pour permettre l'usage de véhicules en libre service ? Un schéma directeur des moyens de circulation privatifs et communs est-il prévu ?

N° obs	Date	Prénom Nom	Observations	AVIS (favorable / défavorable / non exprimé)	Thèmes	Questions
8	30/07/2020 12:48	Anonyme	Les observations de l'association Paris en Selle sur les stationnement vélos prévus dans ce projet sont jointes. En synthèse, la réalisation de locaux vélos de 12 places pour le personnel et de 49 places pour le public ne répond pas aux besoins des 5 466 utilisateurs du site. Nous souhaitons un dimensionnement du stationnement vélos conforme aux exigences réglementaires et aux besoins des utilisateurs, dans un contexte de développement du vélo dans le secteur de la Porte de la Chapelle, à Paris et Plaine Commune. La capacité des stationnement vélos de ce projet ambiteux doit être portée au delà de 1000 places. Le fonctionnement des locaux vélos doit être revu pour permettre un accès simple, sécurisé et direct au Campus. Le Campus Condorcet s'inscrit dans un contexte de forte augmentation des déplacements en vélos dans le secteur de la porte de la Chapelle. Le Campus Condorcet s'inscrit dans les dynamiques de renouvellement urbain portées par le plan directeur Paris Nord-Est (Chapelle-Charbon, Hébert, Gare des Mines Fillettes, Chapelle international, prolongement du Tramway T3) et par l'organisation des jeux olympiques et paralympiques (Arena 2, requalification de la Porte de la Chapelle et de la rue de la Chapelle, requalification de la Gare du Nord et de ses abords). Ces projets urbains accentueront la très forte augmentation des déplacements en vélos à Paris et sur le territoire de Plaine Commune. Le développement de nouveaux axes cyclables autour de la porte de la Chapelle renforcera l'attractivité des déplacements à vélo et contribuera à l'objectif de la ville de Paris de porter la part modale du vélo à 16% des déplacements d'ici 2026. L'ambition du Campus Condorcet exposée dans la Notice A est de « prendre en compte les évolutions de la ville » et de bâtir un campus exemplaire. Ces ambitions doivent conduire à améliorer la capacité comme le fonctionnement des stationnements vélos prévus par le dossier de permis de construire. Le projet prévoit seulement 63 places de stationnement vélos pour 5 466 personnes. Le site de la Chapelle développe une surface de plancher de 22 265 m² selon le formulaire Cerfa. Il s'agit d'un établissement recevant du public de 1ère catégorie, dont l'effectif réglementaire est de 5466 personnes (étudiants, enseignants et environ 200 agents). Le dossier de permis de construire déposé en juillet 2019 prévoyait seulement 14 places de stationnement vélos pour les personnels en sous-sol et 49 places en surface pour les étudiants et visiteurs. Selon la notice de présentation PC4 (p. 49) et le volume 1 de l'étude d'impact (p. 67) : « un stationnement pour les vélos de 49 places est installé à l'intérieur du site, au droit de l'entrée principal de l'université Avenue de la Porte de la Chapelle. C'est un espace sécurisé, protégé des intrusions par une grille et implanté en contiguïté de l'espace d'accueil de l'université. En complément, un local vélo fermé de 14 places réservé au personnel est implanté au sous-sol du bâtiment en contiguïté du parking des véhicules à moteurs. » (notice de présentation PC4). Le parking vélo en sous-sol était accessible par la rampe d'accès au parking motorisés, dont la pente est de 16,5 %. Les plans ont été modifiés en février 2020 (cf. Plans des niveaux joints en annexe à la Piece C4), sans actualisation de l'étude d'impact et de la notice de présentation. Cette évolution a conduit à réduire la capacité du local à vélos dédié au personnel de 14 à 12 places et à le déplacer de l'Est à l'Ouest. L'accès à ce local passe par la rampe du parking motorisé (à l'Est) ou via plusieurs portes et un ascenseur La capacité des deux espaces de stationnement en surface serait portée de 49 à 51 places. Seule la partie Nord est sécurisée par une grille : La capacité et le fonctionnement de ces parkings vélos doivent être revus. La capacité des locaux vélos doit être augmentée pour répondre aux besoins des usagers. La notice de présentation PC4 et l'étude d'impact du projet évaluent les besoins des utilisateurs de l'Université à 63 places vélos, sans justifier ce calcul (cf. par exemple, notice de présentation p. 49 et p. 105). Cette capacité initiale de 14 places en sous-sol et 49 en surface a été jugée insuffisante par l'autorité environnementale (Pièce B.6, p. 12), comme le Conseil de Paris qui a estimé que la capacité de stationnement vélos est « largement sous-estimée et devra être revue en fonction de la demande pour éviter un débordement excessif sur le trottoir », des stationnements supplémentaires devront être prévus à l'intérieur du campus en surface ou en sous-sol pour les étudiants et le personnel » (Pièce B.5). Des locaux vélos de 63 places ne respectent pas les exigences réglementaires, qu'il s'agisse du code de la construction et de l'habitation ou des documents d'urbanisme (PLU/PDUF) : ● L'article R. 111-1-4-7 du code de la construction et de l'habitation s'applique aux bâtiments neufs accueillant un service public. Il impose que leur capacité de stationnement vélo soit « en adéquation avec le nombre de personnes accueillies simultanément dans le bâtiment précisée par arrêté du ministre chargé de la construction. ». ● L'article 4 de l'arrêté du 13 juillet 2016 impose que ces locaux vélos permettent le stationnement des vélos pour 15 % de l'effectif des usagers ou agents accueillis simultanément. ● L'article UG.12.3 du PLU de Paris impose s'agissant des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif que « la superficie à réserver au stationnement des vélos [répond] aux besoins des utilisateurs, en fonction de la nature de l'établissement, de son fonctionnement et de sa situation Géographique ». Cette référence aux besoins des utilisateurs implique a minima de prévoir des stationnements vélos respectant la norme "plancher" du CCH. Le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) approuvé en 2014 est plus exigeant et détermine la capacité du parc de stationnement vélos en fonction du type d'établissement scolaire : « écoles primaires : une place pour huit à douze élèves ; collèges et lycées : une place pour trois à cinq élèves ; universités et autres : une place pour trois à cinq étudiants. » (PDUIF, action 4.2, p.135). L'évaluation des besoins à 63 places est manifestement insuffisante pour répondre aux besoins des 5 466 utilisateurs futurs du site et ne respecte pas ces différentes normes : Norme Capacité réglementaire PLU / PDUIF 1 place pour 3 à 5 étudiants 1093 à 1822 places (5466/5 ou 3) code de la construction 15 % de l'effectif 820 places (5466*0,15) La réalisation de locaux vélos de 12 places pour le personnel et 49 places pour le public ne répond pas aux besoins des 5 466 utilisateurs du site. Il manque donc 757 places pour se conformer au code de la construction et les exigences du PDUIF doivent conduire à porter la capacité des stationnements vélos au-delà de 1000 places. La création de ces places peut faire l'objet d'un financement et d'un accompagnement technique par le Programme Alvéole qui a pour objectif de financer 30 000 places de stationnement vélo. L'accessibilité des stationnements vélos doit être améliorée Le code de la construction et de l'habitation, le PLU de Paris et le PDUIF encadrent l'accessibilité et le fonctionnement des locaux vélos :			

Pour rappel, quel est le nombre de place de vélo pour les personnels et les étudiants (indiquer référence document de permis de construire) ?
Peut-il être envisagé d'augmenter ce nombre ?
Dans quelle proportion ? (voir autres questions ci-dessus : justification du nombre de places, accès aux locaux vélos...)