

ENQUETE PUBLIQUE

préalable

**à la déclaration du
Projet d'aménagement de la
Porte de Montreuil à Paris 20ème emportant mise en
compatibilité du Plan local d'urbanisme**

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE



L'enquête a été effectuée du 19 juin au 19 juillet 2019

Enquête publique préalable à la déclaration du Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil
emportant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme

Rapport de la Commission d'Enquête - Page 1 / 35

SOMMAIRE

	Pages
I. PREAMBULE	3
II. OBJET DE L'ENQUETE	3
2.1 Les textes législatifs et réglementaires	3
2.2 Le Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil	4
2.3 La mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme	5
2.4 L'étude d'impact	5
2.5 L'avis de la Mission régionale d'Autorité environnementale et la réponse de la Ville de Paris	6
2.6 L'avis de la Métropole du Grand Paris	8
2.7 Le déclassement d'une partie du domaine public routier	8
III. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	8
3.1 L'organisation de l'enquête	8
3.2 La publicité préalable	9
3.3 Les permanences de la Commission d'Enquête	9
3.4 Le Dossier d'Enquête publique	10
IV. SYNTHESE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES	12
4.1 Présentation par thème	12
4.2 Courrier de "Est Ensemble"	17
4.3 Présentation à la Ville de Paris	17
V. OBSERVATIONS DE LA VILLE DE PARIS EN REPONSE AUX OBSERVATIONS RECUEILLIES	18
A Réponse aux observations du public	18
B Réponse au courrier de "Est Ensemble"	29
VI. EXAMEN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES ET ANALYSE DES PROPOSITIONS PRODUITES	33
VII. CLOTURE DE L'ENQUETE	35

I. - PREAMBULE

Par arrêté du 21 mai 2019 publié au Bulletin Officiel de la Ville de Paris le 28 mai 2019 (pages 2178 à 2180), Madame la Maire de Paris a prescrit une Enquête publique pendant 31 jours consécutifs du 19 juin au 19 juillet 2019 inclus, afin d'informer le Public et de recueillir ses observations et ses propositions sur le Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil et sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de la Ville de Paris, préalablement à la déclaration du projet prononçant l'intérêt général de l'opération et emportant approbation des nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme.

Par décision n° E19000005/75 du 12 avril 2019, le Vice-Président du Tribunal Administratif de Paris a constitué une Commission d'Enquête composée de Monsieur Jean-Paul BETI, président, et de Messieurs Olivier CAZIER et Bertrand MAUPOUMÉ, membres.

II. - OBJET DE L'ENQUETE :

2.1 – Les textes législatifs et réglementaires :

L'enquête a été réalisée dans les conditions et formes prévues par :

- les articles L 122-1, L123-1 et suivants, L 126-1, R 122-2, R 123-1 et suivants et R 126-1 du code de l'environnement,
- les articles L 300-6, L 153-54 et suivants et R 152-15 et suivants du code de l'urbanisme.

Le Conseil d'Arrondissement et le Conseil de Paris ont pris connaissance de l'Etude d'impact et ont émis un avis favorable sur le Dossier d'Enquête publique les 19 mars 2019 et 4 avril 2019.

Cette enquête est préalable à la déclaration du projet prononçant l'intérêt général de l'opération et emportant approbation des nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme.

D'une durée de 31 jours consécutifs du 19 juin au 19 juillet 2019 inclus, elle est destinée à informer le Public et à recueillir ses observations et ses propositions,

Le présent rapport, prescrit par l'article 11 de l'arrêté précité du 28 mai 2019, rappelle l'objet du projet et la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, relate le déroulement de l'enquête, présente une synthèse des observations du Public, examine les observations recueillies, analyse les propositions formulées et reproduit les observations de la Ville de Paris en réponse aux observations du Public.

La Commission d'Enquête consigne ses conclusions motivées et ses avis dans deux documents séparés qui constituent les deuxième et troisième parties du présent dossier.

2.2 – Le Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil :

L'opération a pour objet une transformation globale de la Porte de Montreuil pour qu'elle devienne une place du Grand Paris, assurant un lien étroit entre les villes de Paris, de Montreuil et de Bagnolet, une requalification du domaine public pour en faire un lieu d'échanges et de rencontres, et la réalisation d'un espace végétalisé.

Elle améliorera ainsi le cadre de vie des habitants, notamment ceux qui se trouvent dans le quartier adjacent à l'Ouest, quartier qui fait partie du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain/ NPNRU.

En outre, elle s'intégrera dans l'appel à projets urbains " Réinventer la Ville (Reinventing Cities) ", visant à encourager la régénération urbaine bas-carbone à travers le monde et à mettre en œuvre les idées les plus innovantes pour transformer des sites sous-utilisés en hauts lieux du développement durable et de la résilience.

L'objectif du projet est donc de créer une nouvelle dynamique de développement et d'innovation, ancrée sur le territoire et inscrite dans la Transition écologique. Les nouvelles constructions devront maintenir une certaine perméabilité de vision entre Paris et Montreuil et s'inscrire dans une dimension paysagère forte avec des éléments "signaux" comme le bâtiment-pont au-dessus du boulevard périphérique.

L'opération porte sur une emprise d'environ dix hectares, et comporte la réalisation d'environ 60.000 m² de surface de plancher

L'aménagement rendra le secteur attractif, notamment par :

- une continuité du bâti avec des rez-de-chaussée animés,
- une traversée confortable et sécurisée avec une priorité donnée aux mobilités douces et aux transports collectifs,
- des espaces publics accueillants, végétalisés, animés et pacifiés,
- le renouvellement du marché aux puces, qui permettra de faire disparaître les dysfonctionnements actuels, et le renouvellement de la recyclerie,
- une mise en valeur du potentiel de la ceinture verte.

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable en application des articles L 103-2 et R 103-1 du code de l'urbanisme.

Cette concertation avait pour but d'associer, pendant toute la durée d'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

Elle s'est déroulée en deux phases, de mars 2016 à juin 2016 et de mars 2017 à janvier 2018. Le bilan de la première phase a été approuvé par Arrêté de la Maire de Paris du 18 novembre 2016, et celui de la seconde par Arrêté de la Maire de Paris du 12 juillet 2018.

Le projet et son étude d'impact ont été soumis à la Région Ile-de-France, à la Métropole du Grand Paris, à l'Etablissement public territorial Est Ensemble, à la Ville de Bagnolet, à la Ville de Montreuil, au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (Ile-de-France mobilités), au Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP), et à l'Agence métropolitaine des déchets ménagers (SYCTOM).

L'opération apportera au secteur une mixité fonctionnelle qui lui fait actuellement défaut. Elle permettra notamment l'implantation d'activités participant à l'Arc de l'Innovation d'une part et de services de proximité d'autre part, tout en favorisant l'emploi local.

2.3 – La mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme :

Le Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil s'inscrit dans le cadre du Plan d'aménagement et de développement durable (PADD) et des Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du Plan local d'urbanisme. Il renforce les orientations du PADD, et il respecte les OAP en faveur de la cohérence écologique et les OAP "Porte de Montreuil / La Tour du Pin".

Le PADD et les OAP du Plan local d'urbanisme ne sont donc pas modifiés par le Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil.

La mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme a fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint le 9 avril 2019. La DRIEA, la Région Ile-de-France et la CCI ont soulevé des questions sur les circulations et sur l'activité commerciale, questions auxquelles la Ville a répondu (voir le procès-verbal de la réunion en pièce 4.1.2 du dossier d'enquête).

Par décision du 18 janvier 2019, la Mission régionale d'Autorité environnementale a dispensé d'évaluation environnementale la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme.

La modification du Plan local d'urbanisme comprend le transfert d'environ 1 100 m² de la zone verte UV en zone urbaine générale UG. En contrepartie, sont projetés en zone UG un périmètre de 3 000 m² minimum pour un aménagement paysager végétalisé et un secteur d'espaces verts protégés d'environ 7 000 m² sur les talus du boulevard périphérique côté Montreuil.

La modification du Plan local d'urbanisme comporte également une nouvelle délimitation des emprises des voies publiques et des constructions en zone UG.

2.4 – L'Etude d'impact :

La première partie de l'Etude d'impact concerne l'analyse de la situation actuelle.

Ce diagnostic souligne :

- un isolement de la population du reste de Paris, une concentration de ménages à bas revenus, avec les problématiques habituelles de surpoids et de décrochage scolaire, et un accroissement des écarts socio-économiques avec le reste de l'habitat parisien,
- un déficit d'emplois accessibles aux habitants du quartier, un déficit d'offres de soins et de certains commerces, des équipements sportifs nombreux, mais peu accessibles aux habitants du quartier et parfois mal entretenus, des transports peu accessibles aux personnes accompagnées d'enfants, aux personnes âgées ou en situation d'handicap physique ou cognitif,

- des espaces publics trop minéraux, avec quelques parties végétalisées, mais mal entretenues,
- une problématique déchets/rongeurs difficile à maîtriser,
- un urbanisme présentant des recoins favorisant les incivilités, le trafic de drogue, les dépôts sauvages, ...
- un parc de logements mal adapté aux besoins des habitants (nombreuses familles monoparentales, personnes âgées - logements peu accessibles aux poussettes et aux personnes à mobilité réduite),
- une circulation automobile très présente, notamment depuis l'arrivée du tram qui a eu pour conséquence le report d'une partie de la circulation dans le cœur résidentiel du secteur et sur la rue Louis Lumière, avec des problèmes de sécurité notamment pour les déplacements doux, les enfants d'âge scolaire,
- un environnement sonore très dégradé, notamment à cause de la circulation automobile, et des teneurs élevées de certains polluants, notamment le dioxyde d'azote (NO₂).

La seconde partie de l'étude d'impact analyse les effets du projet et présente les mesures envisagées pour réduire les effets négatifs.

Cette démarche concerne notamment le climat et la consommation d'énergie, la pollution des sols, les eaux pluviales et les eaux usées, le patrimoine arboré, la faune et la flore, les corridors écologiques, les déchets, les déplacements, les livraisons et les stationnements, l'ambiance sonore, la qualité de l'air et leurs effets sur la santé, le patrimoine paysager et le patrimoine culturel.

Une attention particulière sera apportée à la phase de chantier pour réduire les nuisances spécifiques de cette période.

L'étude souligne la réduction du déficit de mixité fonctionnelle par la création d'environ 3 300 emplois, avec un objectif d'offrir des emplois à la population du secteur.

2.5 – L'avis de la Mission régionale d'Autorité environnementale et la réponse de la Ville de Paris :

2.5.1 - L'avis de La Mission régionale d'Autorité environnementale

La Mission Régionale d'Autorité environnementale d'Ile-de-France (MRAe) identifie le projet comme le réaménagement du rond-point routier de la Porte de Montreuil en créant une place publique végétalisée et en requalifiant les voiries adjacentes afin d'apaiser les déplacements et de favoriser les circulations piétonnes et cyclables.

Elle relève que le projet comporte un programme de construction de plusieurs bâtiments destinés à des activités économiques et portant sur une surface de plancher totale de 60 000 m². Ces derniers seront principalement implantés sur les emprises résiduelles du boulevard périphérique et, pour l'un d'eux, au-dessus du boulevard. Le Marché aux puces sera reconstitué au même emplacement dans un

bâtiment de type halle d'environ 6 500 m² et ouvert sur l'espace public. La station-service sera supprimée.

La MRAe observe que le projet entraînera l'apport d'environ 3 300 personnes supplémentaires dans un secteur (10 hectares) présentant une qualité de l'air particulièrement dégradée, ainsi qu'un environnement sonore très bruyant. Il lui apparaît donc nécessaire de justifier plus clairement ce choix d'implantation en fonction de ses avantages et inconvénients environnementaux et sanitaires.

Elle estime que les principaux enjeux environnementaux et urbains identifiés pour ce projet concernent la gestion des déplacements, les nuisances sonores, la qualité de l'air, le phénomène d'îlot de chaleur urbain, l'intégration paysagère, ainsi que la pollution des sols.

Aussi, les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- présenter un Plan de masse du programme de constructions permettant d'appréhender les hauteurs et surfaces envisagées des futurs bâtiments,
- expliquer plus en détail les interventions prévues sur les voiries, notamment en ce qui concerne la réduction de la capacité des voies et la diminution de la fluidité des circulations pour les différents types de trafic,
- compléter l'analyse de la qualité des sols afin de justifier la compatibilité de leur état avec les usages projetés ;
- approfondir les effets sur la qualité de l'air et sur les nuisances des secteurs concernés entraînés par le report de trafic induit par la réduction de la capacité des voies et par la diminution de la fluidité des circulations pour les différents types de trafic,
- étayer l'analyse de la transformation paysagère du site en présentant des illustrations avant-après, avec une attention particulière à l'intégration urbaine du marché aux puces de Montreuil.

2.5.2 - La réponse de la Ville de Paris

En réponse à l'avis de la MRAe, la Ville de Paris (Direction de l'Urbanisme) a apporté les précisions suivantes :

- Un Plan de masse visualise le programme de constructions, et permet d'appréhender la hauteur et la surface de chaque bâtiment.
- Les raisons des choix opérés dans la définition du programme d'aménagement sont : diminuer la place de la voiture et favoriser les mobilités douces en requalifiant le franchissement, occulter la barrière du boulevard périphérique ; adapter les expositions aux nuisances sonores et à une qualité de l'air dégradée dans le cadre d'une reconquête urbaine ;
- Certaines thématiques seront approfondies : requalification des voiries au sein du périmètre de projet, analyse du fonctionnement actuel et étude des réserves de capacité de la ligne 9 du métro et de la ligne 3b du tram, évolution du trafic sur le boulevard Davout et sur le boulevard périphérique et étude des mesures envisageables pour le contraindre, analyse de l'ambiance sonore et des dispositifs de protection acoustique au niveau du boulevard périphérique,

intégration des éléments d'information sur les émissions de particules fines provenant du trafic routier, prise en compte des données chiffrées issues des prélèvements liés à l'état des sols.

- Lors des prochaines étapes de la procédure d'aménagement, une attention particulière sera portée aux questions ci-après : confort thermique et atténuation de l'effet d'îlot de chaleur urbain, absorption des eaux pluviales et humidité des sols, mise en place de revêtements anti-chaleur, renforcement de la végétalisation du bâti (toitures, façades), emploi de matériaux réfléchissants et de faible inertie thermique, maîtrise de la qualité de l'air intérieur et solutions innovantes pour définir un système de traitement de l'air, confort acoustique et isolations phoniques, évolution du trafic routier, transformation paysagère du site, intégration du nouveau marché aux puces.

2.6 – L'avis de la Métropole du Grand Paris :

Par lettre du 18 avril 2019, le Président de la Métropole du Grand Paris a souligné que le Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil s'inscrit pleinement dans le Plan de prévention du bruit dans l'environnement, dans le Plan climat air énergie métropolitain et dans le Pacte logistique, tous documents adoptés par le Conseil métropolitain en 2018, et qu'il répond aux enjeux métropolitains en matière de valorisation du patrimoine naturel et paysager, de protection et de mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, de mobilité durable et de biodiversité.

Le Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil reçoit donc le soutien de la Métropole du Grand Paris.

2.7 – Le déclassement d'une partie du domaine public routier :

La réalisation de l'aménagement de la Porte de Montreuil nécessite le déclassement de la partie du domaine public routier qui recevra une nouvelle affectation.

Cette partie fera donc l'objet d'une décision de déclassement par le Conseil de Paris, en application de l'article L 141-3 du code de la voirie routière, après l'Enquête publique qui a eu lieu du 25 mars au 8 avril 2019 (rapport et avis favorable du commissaire enquêteur en pièce 5.1).

III. - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE :

3.1 – L'organisation de l'enquête :

La Commission d'Enquête a été désignée par décision n° E19000005/75 du 12 avril 2019, du Vice-Président du Tribunal Administratif de Paris.

L'enquête sur le Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil et sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de la Ville de Paris a été prescrite par Madame la Maire de Paris par arrêté du 21 mai 2019 publié au Bulletin Officiel de la Ville de Paris (28 mai 2019 - pages 2178 à 2180).

Enquête publique préalable à la déclaration du Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil
emportant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme

La Ville de Paris a organisé pour la Commission d'Enquête une présentation du projet et du dossier d'enquête, ainsi qu'une visite des lieux, le 14 mai 2019.

Le Dossier d'Enquête et le Registre d'Enquête étaient déposées en mairie de Paris 20ème pendant toute la durée de l'enquête. Les courriers adressés au président de la Commission d'Enquête à la mairie de Paris 20ème ont été annexés au registre.

Le Dossier d'Enquête et un Registre dématérialisé étaient également accessibles pendant toute la durée de l'enquête à l'adresse : <http://portedemontreuil.enquetepublique.net>.

Ce site Internet était aussi accessible à partir d'une borne informatique mise à la disposition du Public en mairie de Paris 20ème.

Des informations sur le dossier d'enquête pouvaient être obtenues auprès de la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris (121 avenue de France 75013 Paris) ou par courriel à l'adresse DU-enqueteportedemontreuil@paris.fr.

3.2 – La publicité préalable :

3.2.1 - La publicité légale

L'avis d'enquête est paru dans le journal Le Parisien (éditions 75 et 93) les 3 et 20 juin 2019, dans le journal Libération des 3, 4, 20 et 21 juin 2019, et dans le journal La Croix des 3 et 20 juin 2019.

Il a été affiché :

- à l'Hôtel de Ville de Paris,
- dans les mairies de Paris 20ème, Paris 11ème et Paris 12ème,
- dans les mairies de Montreuil et de Bagnolet

Par ailleurs, l'enquête a été annoncée sur le site Internet de la Ville : www.paris.fr/participez/participation-citoyenne/concertations-et-enquetes-publiques-2460, ainsi que sur le site Internet de la Ville de Montreuil.

3.2.2 La publicité complémentaire

La Ville de Paris a présenté l'enquête sur un panneau dans le hall de la mairie de Paris 20ème.

3.3 – Les permanences de la Commission d'Enquête :

Les permanences ont été organisées et tenues par la Commission d'Enquête en mairie de Paris 20ème aux dates et heures suivants :

- mercredi 19 juin 2019 de 9h à 12h,
- jeudi 20 juin 2019 de 16h à 19h,
- samedi 22 juin 2019 de 9h à 12h,
- mardi 25 juin 2019 de 14h à 17h,

Enquête publique préalable à la déclaration du Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil
emportant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme

- vendredi 28 juin 2019 de 9h à 12h,
- samedi 29 juin 2019 de 9h à 12h,
- jeudi 4 juillet 2019 de 16h à 19h,
- mercredi 10 juillet 2019 de 14h à 17h,
- mardi 16 juillet 2019 de 9h à 12h,
- vendredi 19 juillet 2019 de 14h à 17h.

3.4 – Le Dossier d'Enquête publique :

Le dossier d'enquête comportait les pièces suivantes :

1 - Pièces administratives :

1.1 Arrêté prescrivant l'enquête

1.2 Publication au Bulletin Officiel de la Ville de Paris

1.3 Affiche

2 - Pièces communes au projet d'opération d'aménagement et à la mise en compatibilité du PLU :

2.1 Note d'information relative à la procédure et aux autorisations ultérieures

2.2.1 Arrêté du 4 mars 2016 relatif à la détermination des objectifs poursuivis et des modalités de la concertation préalable relatifs au projet d'évolution du franchissement de la Porte de Montreuil et à l'opération d'aménagement en lien avec ce franchissement

2.2.2 Arrêté du 18 novembre 2016 approuvant le bilan de la première phase de la concertation relatif au projet d'évolution du franchissement de la Porte de Montreuil et à l'opération d'aménagement en lien avec ce franchissement, et la détermination des objectifs poursuivis et des modalités de poursuite de la concertation ; Bilan de la première phase de la concertation préalable à l'opération d'aménagement urbain du secteur de la Porte de Montreuil

2.2.3 Arrêté du 3 août 2017 modifiant la 2ème phase de concertation préalable à l'opération d'aménagement urbain du secteur de la Porte de Montreuil – Extension au projet d'évolution du franchissement de la Porte de Montreuil

2.2.4 Arrêté du 12 juillet 2018 approuvant le bilan de la deuxième phase de concertation préalable

2.2.5 Bilan de la deuxième phase de concertation préalable à l'opération d'aménagement urbain du secteur de la Porte de Montreuil

2.2.6 Délibération du Conseil de Paris n° 2015 DVD 175 DU des 29, 30 juin, 1er et 2 juillet 2015 relative à la réalisation d'un ouvrage de franchissement au-dessus du boulevard périphérique - Délégation en matière de marchés publics

3 - Dossier relatif au projet d'aménagement :

3.1.1 Note de présentation du projet et justification de son intérêt général

Enquête publique préalable à la déclaration du Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil
emportant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme

3.1.2 Plan de situation

3.1.3 Périmètre de l'opération d'aménagement

3.2.1 Résumé non technique de l'étude d'impact

3.2.2 Étude d'impact et ses annexes

Annexe 1 : Exigences de l'appel à projets "Reinventing Cities"

Annexe 2 : Recommandations de l'évaluation des impacts sur la santé

Annexe 3 : Liste Faune/Flore

Annexe 4 : Volet Qualité de l'air

Annexe 5 : Étude de circulation Porte de Montreuil

3.2.3 Avis de l'Autorité environnementale du 22 avril 2019

3.2.4 Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale et son annexe

3.2.5 Exposé des motifs de la délibération du Conseil de Paris n°2019 DU 76 des 1, 2, 3 et 4 avril 2019

3.2.6 Délibération du Conseil de Paris n°2019 DU 76 des 1, 2, 3 et 4 avril 2019 relative à l'avis du Conseil de Paris sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact environnemental et la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU

3.2.7 Délibération du Conseil du 20ème arrondissement du 19 mars 2019 sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact environnemental et la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU

3.2.8 Avis de la Métropole du Grand Paris du 18 avril 2019 sur l'étude d'impact et le projet d'aménagement

4 - Dossier relatif à la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme :

4.1.1 Décision de l'Autorité environnementale 75-001-2019 du 18 janvier 2019 dispensant d'une évaluation environnementale la mise en compatibilité du PLU de la Ville de Paris avec l'opération d'aménagement "Porte de Montreuil"

4.1.2 Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint avec les personnes publiques associées

4.2.1 Rapport de présentation sur la mise en compatibilité du PLU

4.2.2 Documents graphiques du règlement - Atlas général du P.L.U (extraits) :

- Tableau d'assemblage des plans au 1/2000ème
- Feuilles L-08, M-07 et M-08 assemblées et légende
- Carte A : Extrait du plan de zonage et légende
- Carte B : Extrait du plan "équilibre entre destinations et limitation du stationnement" et légende
- Carte C : Mixité sociale et protection du commerce et légende
- Carte D : Sectorisation végétale de la zone UG et légende
- Carte de synthèse et légende

5 - Pièces complémentaires :

Enquête publique préalable à la déclaration du Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil emportant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme

5.1 Rapport du commissaire enquêteur sur l'Enquête publique sur le projet de déclassement du domaine public routier communal du 7 mai 2019

5.2 Plan masse de la Porte de Montreuil et légende

IV. - SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC :

L'Enquête publique a donné lieu à 17 observations, qui se répartissent comme suit :

- aucune observation sur le Registre de la mairie du 20ème arrondissement,
- un courrier reçu au siège de l'enquête,
- 17 observations déposées sur le Registre électronique.

Les 17 observations ont été émises par :

1. Mme Christine GAY (75020 Paris),
2. M. François GRANDET (75020 Paris),
3. M. Daniel HALTY (75020 Paris),
4. M. Patrice CIEUTAT (93100 Montreuil),
5. M. Stefan KUBARENKO (75020 Paris),
6. Mme Victoria REDOULY (94300 Vincennes),
7. XXX (93100 Montreuil)
8. M. François BEIX (93100 Montreuil),
9. M. Romain GARTIK (75018 Paris),
10. Mme Anaïs CHERAUD (75020 Paris),
11. XXX (haki26555@gmail.com),
12. XXX (mteitler@free.fr),
13. XXX,
14. XXX (parislondresberlin@gmail.com),
15. M. Sébastien LE GRAET (94160 Saint-Mandé),
16. Etablissement Public Territorial Est Ensemble,
17. M. Jean SORONDO (93100 Montreuil).

Quatre observations formulées après la clôture de l'enquête n'ont pas été retenues.

La seizième observation a pour objet l'envoi du courrier visé ci-dessus. Ce courrier est présenté au paragraphe 4.2 ci-après.

Les observations 1 à 15 et 17 ont été découpées selon les thèmes abordés. Elles sont présentées au paragraphe 4.1 ci-dessous. Chaque citation d'une observation est suivie entre parenthèses du numéro de l'observation dont elle est issue.

4.1 – Présentation par thème :

4.1.1 – Circulations :

Pour tous ceux qui travaillent Porte de Montreuil à l'est du périphérique (administrations, Décathlon...), et d'ailleurs aussi pour les nombreux touristes qui

descendent dans les hôtels de ce secteur, une bouche de métro immédiatement à proximité serait un vrai bonheur. Pour les collègues qui habitent en province et travaillent à Paris, cela rendrait plus simple les retours en semaine. Cela semble aussi aller de pair avec les projets d'aménagement immobiliers et le complexe sportif envisagés, auxquels cette meilleure desserte contribuerait au dynamisme économique dont ce quartier manque cruellement (cf. la disparition progressive dans la galerie commerciale par exemple). (2)

Il est essentiel dans cet aménagement de proposer une traversée à vélo rapide et efficace de la future Porte de Montreuil. A ce stade, la place donnée à une traversée rapide à vélo semble assez peu ambitieuse. La Porte de Montreuil est le noeud de connexion principal d'un axe de transit vélo majeur, comme attesté par le baromètre des villes cyclables et par l'important trafic vélo qui passe là même aujourd'hui dans des conditions difficiles. De plus, la ville de Montreuil aménage la rue Etienne Marcel, ce qui va encore décupler le nombre d'usagers du vélo qui transitent entre Montreuil et Paris par cette Porte (51 % des Montreuillois travaillent à Paris). Merci et tous mes encouragements pour concevoir une belle Porte pour ses riverains, les piétons et les cyclistes. (8).

La place donnée au transit à vélo est bien trop limitée dans le projet. S'il vous plaît, sur une place de cette taille-là, on a besoin de très larges pistes cyclables, si l'on souhaite que le projet soit une réussite sur la durée. Merci. (9)

Le projet présenté fait redouter un accès à l'infrastructure routière d'intérêt régional qu'est le boulevard périphérique encore plus compliqué pour les personnes ne pouvant pas se passer de leur voiture pour aller travailler faute de TC efficace reliant les communes de banlieue entre-elles. Rappelons que cet axe routier, malgré son encombrement chronique, transporte 350 000 véhicules/jour et au moins autant de travailleurs de banlieue (davantage qu'une ligne de métro classique.). Le réaménagement de ses accès doit être fait dans l'optique de préserver au maximum sa capacité de transport, et de minimiser les impacts sur les travailleurs les plus modestes habitant la banlieue, premières victimes des politiques anti-voitures de la municipalité parisienne. Sa couverture doit être envisagée, mais sa capacité routière et son isolation des modes de transports doux doivent être préservées (la limitation à 70 km/h étant la vitesse optimale pour un écoulement régulier du trafic) Je regrette également l'absence d'une voie réservée au bus 215 sur le côté Sud de la place, qui l'isolerait des aléas de la circulation. (14)

Je me félicite que le réaménagement de la Porte de Montreuil soit envisagé très prochainement et qu'il veuille d'abord à rééquilibrer l'espace pour les piétons et les cyclistes, tout en augmentant la végétalisation. Cet endroit est actuellement uniquement dédié aux modes motorisés, et est très hostile et inconfortable pour les piétons et les cyclistes. Si le projet proposé donne plus de place à la végétation et aux piétons, il reste insuffisamment opérant pour les traversées cyclistes. Or, si nombre de personnes se rendent déjà à vélo de Montreuil à Paris (et inversement), ce nombre sera amené à croître d'autant plus fortement dans les prochaines années que les aménagements cyclables seront sûrs et confortables pour les personnes les moins téméraires, et qui aujourd'hui n'osent pas se déplacer à vélo en raison du manque de sécurité. Il est donc impératif que des trajets directs, sûrs et confortables, avec des pistes cyclables larges et séparées du trafic motorisé (cf. du type réseau express vélo à Paris) soient aménagés. La largeur de la voirie permet d'envisager très facilement de tels aménagements. Il est très important pour la réussite du projet que les cheminements cyclables soient de qualité, continus et facilement identifiables. Ceci permettra par ailleurs de diminuer la pollution de l'air à cette Porte, de diminuer le bruit, et d'améliorer la qualité de l'air et la sécurité de tous en apaisant

*Enquête publique préalable à la déclaration du Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil
emportant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme*

la circulation. Par ailleurs, la Ville de Montreuil s'est lancée dans des aménagements cyclables qui vont nécessairement contribuer à augmenter rapidement le nombre de cyclistes dans cette zone (réaménagement de la rue Étienne Marcel qui va débiter dans les prochains mois). Il est donc impératif que le projet intègre mieux les cheminements cyclables. Donc, merci par avance de prendre en compte ces aménagements cyclables sécurisés. (15)

Enfin, manifestement, la circulation automobile va s'accroître côté Montreuil, avec en plus un effet desserte du périphérique plus réduit sur la Porte de Montreuil, et avec un report sur les Portes de Vincennes et de Bagnolet, avec un effet direct sur la circulation dans ces 2 villes. Bref, j'aime bien le vélo, mais faut pas rêver, c'est toujours la bagnole qui tient le haut du pavé. (17)

4.1.2 – Pollution et nuisances :

C'est bien d'optimiser l'espace et de remettre de la verdure. Je travaille dans l'immeuble Frontalis de la CNAM. Je crains que les bâtiments qui seront construits en face ne cachent la luminosité. Avez-vous pensé et prévu de ne pas faire de l'ombre en cachant la luminosité avec ces nouvelles constructions ? Nous avons une vue sur les arbres et dans votre projet ce sera une vue sur des bâtiments. Dommage que ce n'est pas l'inverse, en face de nos bureaux la verdure avec les végétations et sur le rond-point le programme tertiaire avec les immeubles. (1)

J'habite au 148 rue d'Avron Et, comme dans beaucoup de copropriétés en Ile-de-France, notre local poubelles est beaucoup trop exiguë pour accueillir un bac de recyclage Pour autant, à l'instar des autres copropriétaires de mon immeuble, j'aimerais pouvoir recycler mes déchets de manière optimale Des poubelles de recyclage ont par exemple été installées dans le jardin de la gare de Charonne, mais n'ont pas pour vocation de par leur petite contenance, à recueillir les volumes de déchets recyclables produits au sein d'un foyer Dans le cadre du projet de réhabilitation de la Porte de Montreuil, est-il prévu (ou possible de prévoir) une sorte de système Trilib (avec des containers souterrains ?) qui permettrait aux habitants du quartier, soucieux du respect de l'environnement, mais qui n'auraient pas à disposition de bac de recyclage dans leur immeuble,, de pouvoir recycler facilement (5)

Très beau projet, très louable, mais que faites-vous des trottoirs et des pistes cyclables actuels et existants, mais qu'on ne peut pas utiliser, car des barrières nous en empêchent l'accès. Avant de penser rénovation, il serait peut être bon de pouvoir déjà utiliser les structures en place avant d'en créer de nouvelles, non ? Comment pensez-vous résoudre le problème du squattage de ces trottoirs (notamment le lundi après-midi) ? On sera toujours face au même problème après l'aménagement de la Porte, non ? (6)

Je trouve très intéressant de revoir les espaces qui jouxtent le périphérique, mais je trouve que le projet manque cruellement d'arbres, et n'intègre pas assez la problématique gravissime de la pollution de l'air. Les arbres seraient très utiles pour dépolluer l'air vicié du périphérique et maintenir un minimum de biodiversité. Par ailleurs, je trouve inconscient de conserver des terrains de sport à proximité immédiate du périphérique : du point de vue de la santé publique, c'est à mon sens une grave erreur, car faire du sport au beau milieu des particules fines et des vapeurs d'essence n'est pas recommandé. Pourquoi offrir d'aussi mauvaises conditions aux

sportifs, dont certains ne sont pas spécifiquement informés du danger ? Mieux vaudrait végétaliser au maximum tous ces espaces, sur le principe du projet des "forêts" urbaines de la Mairie de Paris (plus on met d'arbres, de plantes, de toitures végétalisées, mieux on se portera : un air plus sain, une chaleur amoindrie en cas de forte chaleur, etc... et peut-être le maintien d'une biodiversité qui fait souvent défaut aux grandes villes) et créer des terrains de sport éloignés du périphérique (qui, il n'y a qu'à consulter le site d'Airparif tous les jours, est quasiment sans cesse dans le jaune ou l'orange). (7)

Je remercie les personnes qui veillent sur la réalisation de ce projet. Il y a juste des points à prendre en compte si possible :

- les nuisances liées à la pollution de l'air et les nuisances sonores (bruit voitures périphérique ...),
- régulation du passage des voitures et limitation de vitesse (maximum à 20 km/h vu le danger pour les piétons),
- prendre comme exemple si possible l'aménagement de la place de la Nation Paris (75012) où l'importance a été donnée pour l'aménagement d'une place verte, calme, avec arbres, verdure, pistes cyclables, et non une place commerciale bruyante avec des immeubles donnant sur le périphérique rajoutant à la densité déjà existante des deux côtés de la place,
- encourager les projets de structures de santé sur ce secteur.

Pour terminer, cette place est nommée Place du Grand Paris ; il faut que les projets sur cette place correspondent au sens du nom donné à ce lieu. Je vous remercie par avance. (11)

Si l'aménagement de l'espace central de la place pour augmenter les espaces verts et améliorer les déplacements piétons/vélos me semble louable, la réduction importante des voies de circulations automobiles, alors même qu'une augmentation du trafic est prévue, me fait craindre des nuisances préjudiciables tant pour les automobilistes que pour les piétons et cyclistes. En effet, l'étude d'impact signale une augmentation du taux de saturation ce qui induira une augmentation des heures de pointe, avec une incidence en terme de pollution (benzène, particules fines) défavorable également à l'usage du vélo ou à la marche à pied. Cet impact est d'autant plus important qu'il est prévu un report de trafic supplémentaire sur les Portes de Vincennes et de Bagnolet, ainsi que sur les voies parallèles, élargissant la zone subissant ces nuisances. Ma crainte est accrue par l'impression que l'étude d'impact s'est concentrée sur l'accès au boulevard périphérique en minimisant la saturation déjà observable au niveau de l'accès à/depuis Montreuil (entre la place, la rue de Paris et l'avenue Benoît Frachon). En effet, cette intersection est déjà régulièrement saturée dans le sens Paris-Montreuil le matin, et dans le sens Montreuil-Paris le soir (embouteillages remontant régulièrement assez loin dans Montreuil). L'aménagement envisagé me semble de nature à amplifier les nuisances de ce goulot d'étranglement, nuisances qui pénalisent les automobilistes, les cyclistes, les piétons, et qui contribuent à l'impression de séparation entre Paris et Montreuil. (12)

Merci d'éviter de créer des scènes de spectacles ouvertes, pour éviter les nuisances sonores. (13)

4.1.3 – Sécurité :

Avez-vous pensé au trafic qui existe aux alentours du métro Porte de Montreuil qui pourrait se retrouver dans cet espace de verdure plus facile à cacher dans les coins

Enquête publique préalable à la déclaration du Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil
emportant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme

et les talus en espérant que cela ne devienne pas un coupe gorge et que vous mettriez des caméras pour surveiller. Je n'ai pas envie de traverser le rond-point avec la peur au ventre par manque de visibilité avec les talus, les arbres, etc... (1)

La disparition ou la transformation du marché aux puces à l'occasion de ces travaux de transformation serait bienvenue. Le marché aux puces, tel qu'il existe actuellement, apporte de sérieux problème de sécurité et d'insalubrité. (3)

Je passe tous les jours en vélo à la Porte de Montreuil pour aller travailler sur Paris. C'est un passage très dangereux (trop de trafic de véhicules) pour les piétons et les cyclistes. C'est un passage obligé pour aller sur Paris (c'est pire pour la Porte de Bagnole) et beaucoup de personnes sur Montreuil ne l'empruntent pas en vélo pour des problèmes de sécurité. Pour les futurs aménagements, redonner toute leur place aux modes de déplacement doux pour le bien-être de tous et améliorer le cadre de vie. Il faut que ce soit un plaisir de traverser cet espace et non un cauchemar, ce qui est le cas aujourd'hui. (4)

Dans le cadre de notre plan de mobilité, nous avons également identifié les actions suivantes qui pourraient être intégrées au projet d'aménagement de la Porte de Montreuil :

- Mise en accessibilité systématique de l'ensemble du périmètre d'aménagement pour les personnes en situation de handicap,*
- Mise en place de ralentisseurs sur l'avenue Lemierre,*
- Éclairage le soir, pour assurer la sécurité des trajets,*
- Aménagement d'une piste cyclable menant au parking de la CNAM,*
- Mise en place d'une signalétique à partir du métro 9 et du tramway pour indiquer le chemin d'accès à la CNAM.*

Merci par avance de votre retour sur ces propositions. (10)

D'accord pour réduire la place dédiée à la circulation à moteurs, mais merci de ne pas créer trop de zones piétonnes favorisant le stationnement des trafiquants-dealers-rabatteurs. Il y en a déjà assez comme cela aux sorties de métro. (13)

4.1.4 – Programmes immobiliers :

Nous devons tous nous réjouir du réaménagement d'un quartier longtemps resté en souffrance, et dont la qualité de vie s'est singulièrement dégradée ces dernières années. La volonté de requalifier le quartier me paraît louable, encore ne faut-il pas pour cela en arriver à reconstruire une muraille côté Montreuil et Bagnole. Manifestement, le projet va se traduire par une densification côté Montreuil et Bagnole. On ne connaît rien de l'architecture à venir, L'effet "muraille" côté Montreuil et Bagnole, avec les constructions de bâtiments à R+7 comme le prévoit le projet, risque, non pas de limiter l'effet "frontière" du périphérique, mais encore de l'accentuer. Qu'en sera-t-il du projet définitif. (17)

4.1.5 – Nuisances en période de travaux :

Le siège de la Caisse nationale d'Assurance Maladie se situe à proximité immédiate de la Porte de Montreuil. Sur nos 1400 collaborateurs, 65% viennent en transports en commun, 21% en véhicule motorisé (voiture ou deux-roues) et 14% à pied ou à vélo. Nous recevons également de nombreux visiteurs extérieurs. Avant tout, nous souhaiterions savoir comment sera assurée l'accessibilité de notre immeuble pendant

Enquête publique préalable à la déclaration du Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil

emportant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme

Rapport de la Commission d'Enquête - Page 16 / 35

la durée des travaux. Un calendrier des travaux sera-t-il disponible ? Y aura-t-il systématiquement des indications (signalétique...) pour compenser la fermeture. (10)

4.2 – Courrier de "Est Ensemble" :

Pour l'Etablissement public territorial Est Ensemble, le projet répond à certains défis clé partagés par Est Ensemble et les Villes de Montreuil et de Bagnolet :

- l'exigence environnementale et la réponse au défi climatique,
- la solidarité territoriale et le rééquilibrage économique,
- l'amélioration du cadre de vie des habitants.

Est Ensemble souhaite faire des Portes de Montreuil et de Bagnolet le vecteur d'une vraie vie de quartier pour les riverains.

L'Etablissement public et les Villes de Montreuil et de Bagnolet demandent à être consultés sur les choix architecturaux pour veiller à une cohérence urbaine avec l'environnement, et aux impacts positifs sur la santé et sur le paysage métropolitain.

Est Ensemble rappelle la nécessité d'une parfaite insertion du bâti :

- tenir compte de la skyline caractéristique de la Porte de Montreuil,
- proposer une architecture différenciée,
- éviter un effet muraille sur un kilomètre de long.

La qualité des architectures, des animations et des abords des nouveaux bâtiments devra être traitée sur la façade Est pour garantir, à l'échelle des piétons et des usagers, la bonne couture entre le projet et le tissu existant, et pour éviter l'effet "rue de services". La continuité des sols de la place doit être poursuivie à travers la construction des nouveaux lots. La traversée piétonne publique entre les lots est à garantir.

Est Ensemble s'inquiète du report partiel des accès au boulevard périphérique sur les Portes de Bagnolet et de Vincennes, qui risque d'entraîner un trafic supplémentaire sur la voirie de Montreuil et de Bagnolet. Il pose la question de la mise à double sens de l'avenue Lemierre.

Il demande le renforcement de la continuité écologique le long du boulevard périphérique, et la compensation de la diminution des emprises végétalisées.

4.3 – Présentation à la Ville de Paris :

La synthèse des observations développée ci-avant a été présentée à la Ville de Paris au cours d'une réunion qui s'est tenue le jeudi 25 juillet 2019 à partir de 14h.

La Commission d'Enquête a observé que le projet a suscité relativement peu d'observations, alors même que l'enquête a fait l'objet d'une large publicité.

Le projet apparaît en fait peu mobilisateur, même s'il appelle des inquiétudes concernant essentiellement les circulations, la sécurité et les programmes immobiliers.

La Ville de Paris a été invitée à formuler ses arguments en réponse aux 16 observations formulées par le Public et aux observations de l'Etablissement public territorial Est Ensemble, observations partagées par les Villes de Montreuil et de Bagnolet.

V. - OBSERVATIONS DE LA VILLE DE PARIS EN REPOSE AUX OBSERVATIONS RECUEILLIES :

L'Enquête publique sur le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil et sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de la Ville de Paris a donné lieu à 17 observations, dont 16 observations du Public et une observation émise par l'Etablissement Public Territorial Est Ensemble Grand Paris.

La Commission d'Enquête observe « que le projet a suscité relativement peu d'observations, alors même que l'enquête a fait l'objet d'une large publicité. Le projet semble donc faire consensus, même s'il appelle des inquiétudes concernant essentiellement les circulations, la sécurité et les programmes immobiliers ».

Dans son procès-verbal de synthèse remis à la Ville de Paris le 25 juillet 2019, la Commission d'Enquête a regroupé les 16 observations du Public selon 5 thèmes :

- *Circulations*
- *Pollution et nuisances*
- *Sécurité*
- *Programmes immobiliers*
- *Nuisances en période de travaux*

Le présent document apporte des éléments de réponse et des précisions relatives aux 16 observations regroupées dans les 5 thèmes abordés par la commission d'enquête ainsi qu'aux observations émises par l'Etablissement Public Territorial d'Est Ensemble.

La Commission d'Enquête ne reprend pas ci-dessous les observations elles-mêmes, puisqu'elles figurent déjà ci-avant.

A - REPOSE AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC

En préambule, suite aux demandes de précisions formulées à l'oral par la commission d'enquête le 25 juillet, il est apporté quelques précisions sur les programmes constructibles.

Concernant le stationnement, la Ville n'est pas en mesure d'indiquer précisément le programme de stationnement qui sera prévu en sous-sol des programmes constructibles, la consultation de l'appel à projets étant toujours en cours. Il est néanmoins indiqué que les projets devront se conformer aux règles du PLU. Un parking spécifique pour le stationnement des puciers est prévu en sous-sol du lot 2A, qui permettra de réduire la pression sur l'offre de stationnement sur le domaine public. En effet, actuellement, un linéaire important de places de stationnement est réservé pour les puciers sur le domaine public, les jours de marché.

Enquête publique préalable à la déclaration du Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil
emportant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme

Le programme d'activités prévu dans les nouvelles constructions doit contribuer à favoriser l'emploi local et l'insertion par l'activité économique. C'est pourquoi, dans le cadre de cet appel à projets, l'opérateur qui sera retenu aura l'obligation d'insérer des clauses d'insertion sociale dans ses marchés de travaux pour le recrutement de demandeurs d'emplois. Par ailleurs, les activités ciblées en particulier pour les rez-de-chaussée s'inscrivent dans l'arc de l'innovation. Seront privilégiées les commerces et services de proximité, l'innovation sociale et l'économie sociale et solidaire, secteurs économiques qui favorisent l'emploi local et accompagnent l'insertion des publics en difficulté.

A1 - CIRCULATIONS

A11 - OBSERVATIONS RELATIVES AU TRAFIC ROUTIER (N°12, N°14, N°17)

La Ville rappelle que le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil s'inscrit dans un objectif de reconquête urbaine d'un secteur actuellement largement dédié à la circulation automobile au détriment de la sécurité et du confort des cheminements piétons et des déplacements à vélo. Le projet vise à organiser et rééquilibrer les mobilités, avec une meilleure maîtrise des flux routiers au profit des liaisons douces et des cheminements piétons et cyclistes, répondant ainsi à la politique de déplacements de la Ville de Paris mais aussi aux objectifs d'évolution de la mobilité du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France.

La Porte de Montreuil ne présente pas aujourd'hui de situation de congestion. Les comptages effectués par la Ville de Paris en 2018 montrent que le giratoire de la Porte de Montreuil est un ouvrage aujourd'hui surdimensionné par rapport à la charge de trafic présente, avec une circulation très fluide. Les phénomènes de saturation sont limités et observables uniquement en heure de pointe, aux entrées du boulevard périphérique ainsi qu'au niveau des axes entrants et sortants de la place, traduisant une circulation dense (taux de saturation compris entre 15% et 20%) mais sans congestion.

A noter également que le boulevard Davout a connu une baisse importante du trafic après la réalisation du tramway T3b (baisse du trafic de l'ordre de 50%) et présente aujourd'hui des conditions de circulation fluides.

Concernant le boulevard périphérique, il joue un rôle d'écoulement du trafic (262 000 véhicules / jour à la Porte de Bagnolet) avec une situation de saturation croissante, qui entraîne une diminution progressive du trafic et de la vitesse moyenne (rapport de la Mission d'Information et d'Evaluation du Conseil de Paris dans son rapport « Le périphérique, quelles perspectives de changement ? », datant de mai 2019 présenté au Conseil de Paris lors de sa séance du 11 au 14 juin 2019).

Le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil ne modifie pas la capacité d'écoulement du boulevard périphérique ni ses principes d'accès. Il vient modifier la géométrie aujourd'hui surdimensionnée du giratoire, avec un volume de trafic admis sur la Porte qui s'en trouve abaissé, incitant certains usagers à trouver d'autres itinéraires plus rapides.

Il est donc attendu sur la Porte de Montreuil une diminution globale de la circulation routière d'environ 20% aux heures de pointe, par rapport à la situation actuelle. L'allègement du trafic devrait être significatif sur les voies entrantes et sortantes de la

place notamment sur la rue de Paris, la rue d'Avron, l'avenue de la Porte de Montreuil, ainsi que sur certaines rues parallèles de Montreuil (rue de la République, rue Etienne Marcel, rue Victor Hugo). Le nouveau giratoire sera donc apaisé, permettant ainsi le développement et la sécurisation des mobilités douces.

Des études de micro-régulation du trafic seront également engagées dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre pour réguler finement les conditions de circulation en particulier aux carrefours avec les axes pénétrants. Des systèmes de détection du trafic et une gestion dynamique des flux en temps réel agissant sur les feux tricolores pourront être envisagés sur la place pour limiter au mieux les phénomènes de saturation.

Les reports de trafic liés au projet de la Porte de Montreuil seront majoritairement assurés par les principaux axes de transit, notamment par le boulevard périphérique avec un report sur les deux Portes les plus proches. Le rechargement du tronçon du boulevard périphérique entre les Portes de Vincennes et de Bagnolek maintiendra un taux de saturation de 80%, similaire à celui constaté aujourd'hui. Le projet induit également une recharge sur les Portes de Vincennes et de Bagnolek avec environ 10% à 20% de trafic supplémentaire en heure de pointe du matin et du soir. L'augmentation du taux de saturation sur ces deux portes reste néanmoins absorbable compte tenu de la capacité de ces ouvrages et ne génère pas de nouvelle situation de congestion.

Les modélisations de prévisions de trafics font état de possibles phénomènes de report de trafic dans le tissu urbain des villes de Montreuil et de Bagnolek diffus et peu significatifs (en dessous de 20%) qui s'observent sur certaines rues parallèles au boulevard périphérique. Ces résultats ne remettent pas en cause les conditions de circulation actuelles dans les quartiers de ces deux villes.

La Ville de Paris tient à souligner que l'étude de circulation macroscopique (sous-dossier 3.2.2 du dossier de l'enquête publique, annexe 5 de l'étude d'impact environnemental) se base sur des hypothèses de circulation prudentielles en considérant notamment une stabilité des volumes de circulation alors qu'une diminution moyenne annuelle de la circulation routière de 2% a été observée sur Paris depuis 2001, couplée à une diminution du taux d'équipement en véhicules des ménages parisiens.

D'ores et déjà, les Villes de Paris, Montreuil et Bagnolek se sont rapprochées dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre du projet de la Porte de Montreuil et un travail conjoint est engagé pour réguler au mieux la circulation et les itinéraires de transit aux abords de la Porte. En outre, dans le cadre d'une convention de coopération entre la Ville de Paris et l'Etablissement Public Territorial Est Ensemble, une étude est envisagée sur un périmètre plus large englobant l'échangeur A3 et le pôle Gallieni et afin d'anticiper les évolutions majeures sur la mobilité et le trafic à l'échelle de ce pôle économique et multimodal majeur de l'est parisien. Dans le cadre de ces études, et en lien avec Ile-de-France Mobilités et la RATP, l'opportunité d'aménagements spécifiques aux bus et notamment la ligne 215 pourra être étudiée pour assurer une vitesse commerciale optimale.

Enfin, la Ville de Paris a également engagé, avec les communes limitrophes, une réflexion sur le devenir du boulevard périphérique et des premières propositions ont émises par la Mission d'Information et d'Evaluation (MIE) du Conseil de Paris dans son rapport « Le périphérique, quelles perspectives de changement ? ». Certaines de ces propositions ont été examinées lors du premier Atelier du boulevard périphérique tenu le 12 juillet en présence des élus des villes de Paris et limitrophes et sont

*Enquête publique préalable à la déclaration du Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil
emportant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme*

envisagées à l'horizon du projet en 2024, comme la limitation de la vitesse à 50 km/h pour fluidifier le trafic et la création d'une voie réservée aux transports en commun. Les mesures ou actions qui pourraient être mises en place d'ici 2024 pourraient contribuer à réduire la pression sur la circulation, en particulier sur le boulevard périphérique et amorcer ainsi sa mutation en boulevard urbain.

A12 - OBSERVATIONS RELATIVES A LA PLACE DU VELO DANS LE PROJET (N°4, N°8, N°9, N°15)

De façon générale, les observations pointent la nécessité de renforcer la place du vélo dans le projet et de favoriser les liaisons cyclables rapides ainsi que la sécurisation et la qualité des parcours cyclables, objectifs pleinement partagés par la Ville de Paris.

Il est rappelé que le projet de la Porte de Montreuil vise à redonner toute leur place aux mobilités douces par des cheminements piétons et cyclistes plus confortables et sécurisés. Dans ce cadre, le projet d'aménagement décline les orientations du Plan vélo de la Ville de Paris 2015-2020 qui a pour objectifs d'atteindre 15% des déplacements effectués à vélo et de doubler les voies cyclables, avec la création d'un Réseau Express Vélo (REVE) et l'aménagement d'un réseau secondaire, assurant un maillage fin avec une attention particulière qui sera portée aux coupures que peuvent être les ponts, les places et les portes de Paris afin de faciliter les déplacements entre communes.

De même, la Ville de Montreuil, prévoit, dans son Plan vélo 2018-2022, une évolution du nombre de déplacements quotidiens à vélo de 4% à 10% d'ici 2022 et plusieurs aménagements cyclables aux abords de la Porte de Montreuil devraient être réalisés.

Le projet d'aménagement a donc pour objectifs de renforcer significativement les liaisons cyclables en prévoyant plusieurs types d'aménagement pour traverser la future place et répondre aux différents besoins :

- Des pistes cyclables en site propre sur le pourtour de la place (type REVE) avec traversées et carrefours sécurisés, permettant des liaisons rapides et sécurisées d'est en ouest et du nord au sud : pour les usages de transit (notamment domiciles-travail) à vitesse élevée sans conflit avec les piétons.*
- Des cheminements cyclistes en partage avec les piétons sur le plateau central de la place pour les usages de loisirs et de déambulation à vitesse faible à modérée.*

Par ailleurs, des aménagements seront réalisés aux abords de la Place de la Porte de Montreuil, pour mieux connecter la liaison cyclable existante entre les rues des Docteurs Déjerine et la rue Maryse Hilsz avec les nouvelles pistes cyclables créées sur la place.

Les études de maîtrise d'œuvre qui sont engagées, permettront d'affiner et de préciser le tracé et les aménagements spécifiques concernant ces liaisons cyclables. D'ores et déjà, les Villes de Paris, de Montreuil et de Bagnolet ont engagé un travail spécifique à l'échelle des trois villes pour organiser les connexions et les continuités des aménagements, notamment le long des avenues du Professeur André Lemierre, Gaumont et Frachon

Enfin, la Ville de Paris va missionner un aménageur pour cette opération fin 2019. L'une de ses missions consistera à organiser des concertations spécifiques avec les

associations de cyclistes des trois communes dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre.

Les caractéristiques précises d'insertion des aménagements (implantation, largeur, caractère sécurisant, interaction avec les autres modes, traitement des intersections, etc.) mais aussi la qualité des aménagements pour rendre la pratique agréable (végétalisation, ombres, matériaux...) pourront être discutées lors de ces concertations selon la procédure de dialogue que la Ville de Paris a déjà mise en place pour la réalisation de son Plan vélo 2015-2020, en lien avec les associations de cyclistes.

A13 - OBSERVATIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS EN COMMUN (N°2, N°14)

Les accès à la station de métro Porte de Montreuil sont situés sur le boulevard Davout actuellement. Des études techniques ont été menées par la RATP en 2008 pour la création d'une nouvelle sortie du métro à la station Porte de Montreuil, située à l'extrémité est du quai et donc plus proche de la place de la Porte de Montreuil et du territoire de la ville de Montreuil. La complexité et le coût de cet ouvrage avaient conduit la RATP à ne pas donner suite.

La RATP envisage l'amélioration de l'offre sur la ligne 9 dans le cadre d'une réflexion sur les travaux de modernisation de la ligne (au stade d'étude) et évaluera les réserves de capacité actuelle et future pour la station Porte de Montreuil sur la ligne 9 (qui reste éloignée du tronçon le plus chargé de la ligne).

Dans ce cadre, la Ville de Paris se rapprochera de la RATP pour étudier de nouveau l'opportunité d'une nouvelle sortie sur la future place de la Porte de Montreuil.

A noter également que dans le cadre de la restructuration du réseau bus intervenue en avril 2019, la ligne 215 a été prolongée dans Paris avec une amélioration significative des intermodalités dans Paris avec les RER A et C, le T3, la L14 du métro et les lignes 1, 2, 6, 8, et 9. L'opportunité d'une voie réservée pour le bus 215 au sud de la place pourra être étudiée avec la RATP dans le cadre des études à venir comme déjà évoqué dans le thème circulation.

A2 - POLLUTION ET NUISANCES

A21 - OBSERVATIONS RELATIVES A LA POLLUTION DE L'AIR (N°7, N°11, N°12)

Le sujet de la qualité de l'air a été finement étudié dans l'étude d'impact. Une Etude Quantitative des Risques Sanitaires (EQRS) a également été menée pour étudier l'effet du projet sur les populations. Des modélisations de dispersion des polluants ont été réalisées et ont permis de mieux dimensionner le projet avec des recommandations pour l'aménagement de l'espace public et pour les futures constructions afin de s'assurer de la qualité et suivi de l'air intérieur dans les bâtiments, comme de ses modalités de suivi.

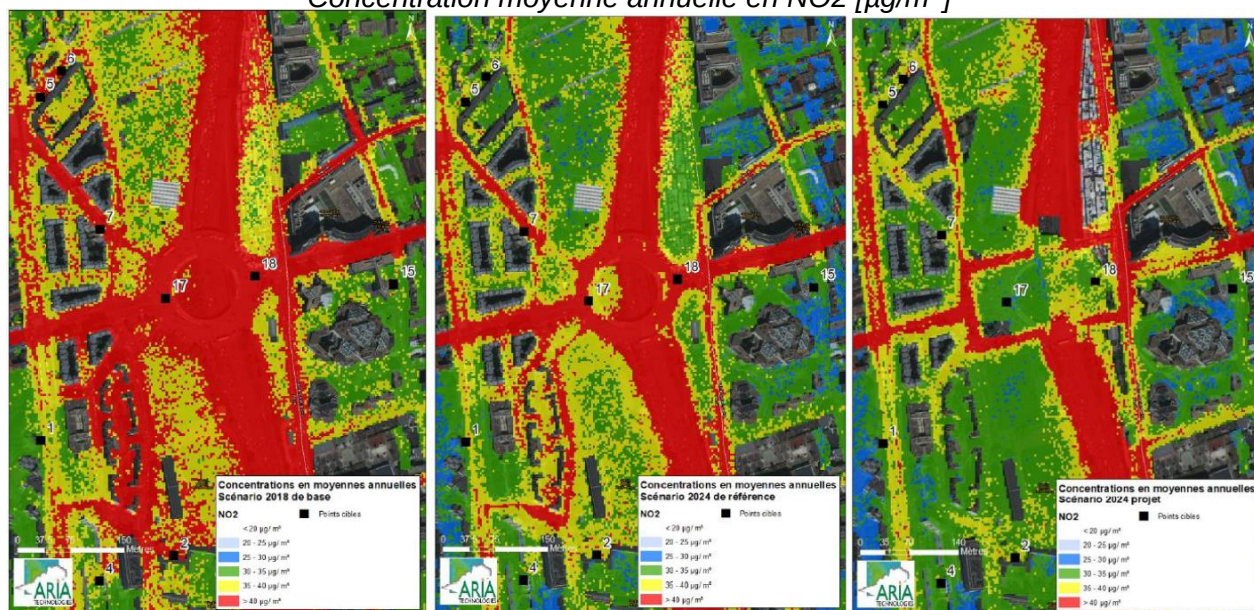
Il est rappelé que l'étude d'impact montre que le projet de la Porte de Montreuil n'induit pas de variation significative de l'exposition des populations résidentes dans le domaine d'étude pour le dioxyde d'azote, le benzène et les particules PM₁₀ et PM_{2.5} sur la base des hypothèses de trafic et sur la base de l'Indice Pollution Population, indicateur sanitaire simplifié.

Une légère augmentation de la concentration de polluants atmosphériques est observée localement entre la situation projet et la situation fil de l'eau (situation en 2024 avec projets environnants sans le projet Porte de Montreuil), au niveau de la Porte de Vincennes et sur certaines voies du tissu urbain de Montreuil, en lien avec les reports de trafic observés, mais ne conduit pas à un dépassement des objectifs de qualité de l'air.

Concernant les terrains de sport, situés de part et d'autre de la Porte de Montreuil, les modélisations montrent une amélioration de la qualité de l'air en situation projet pour l'ensemble des polluants (NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5}) par rapport à la situation actuelle et une amélioration ou un comportement identique par rapport à la situation fil de l'eau. Sur le centre sportif Maryse Hilsz, comme sur le centre sportif Déjérine, les valeurs sont en deçà des normes réglementaires, comme l'indiquent les cartographies suivantes présentées dans l'étude d'impact (p.E-100).

Cette amélioration sur les terrains sportifs s'explique par une diminution de la pollution de fond parisienne cumulée à la baisse des niveaux de circulation sur la Porte de Montreuil, contribuant à une diminution significative des polluants rue de Paris, rue d'Avron, avenue de la Porte de Montreuil et sur la place elle-même.

Concentration moyenne annuelle en NO₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]



Situation actuelle

Situation future - fil de l'eau

Situation future - projet

Il est rappelé également qu'à horizon 2024, l'évolution du parc automobile et la mise en place des zones à faibles émissions, active sur le territoire de la Métropole du Grand Paris depuis le 1^{er} juillet 2019, doit conduire à une diminution des émissions de dioxyde d'azote de 19,9%, des émissions de particules (PM₁₀) de 5,2% et de particules fines (PM_{2,5}) de 14,2% (page E-93 de l'étude d'impact) sur l'ensemble du secteur d'étude. Le projet bénéficiera donc d'un contexte d'amélioration de la qualité de l'air.

Plus globalement, la Ville de Paris rappelle que les modélisations de l'air se basent sur des hypothèses prudentielles concernant l'évolution de la circulation sur le boulevard périphérique, tant en matière de trafic que de composition du parc de véhicules. De nombreuses études et démarches sont en cours au sein de la Ville de

Paris et de la Métropole du Grand Paris pour limiter les véhicules les plus polluants sur le boulevard périphérique, installer des voies dédiées aux véhicules propres, aux transports en commun et au co-voiturage et pacifier la circulation automobile. Ces politiques générales qui pourraient être mises en œuvre d'ici 2024 permettraient d'améliorer de façon significative, la qualité de l'air à proximité du boulevard périphérique et contribuer à une baisse plus importante des émissions de polluants.

Au sein du projet, les seuls dépassements modélisés se situent au droit des étages inférieurs des nouvelles constructions de la Porte de Montreuil, pour celles qui se situent à proximité immédiate du boulevard périphérique. Ces dépassements ne sont pas liés aux reports de trafic mais résultent plutôt d'une combinaison entre un environnement déjà très contraint (proximité avec le périphérique) et une modification des formes urbaines faisant obstacles aux vents dominants et limitant la dispersion des polluants. Il faut rappeler aussi que les hypothèses de modélisations sont majorantes (formes urbaines homogènes et peu poreuses) et devront être réactualisées par le lauréat de l'appel à projets Reinventing Cities en fonction du projet qui aura été retenu. Conformément aux recommandations de l'évaluation de l'impact sur la santé (sous-dossier 3.2.2 du dossier de l'enquête publique, Annexe 2 de l'étude d'impact environnemental), des études aérauliques et bioclimatiques seront demandées au lauréat et des mesures particulières seront prises pour le traitement et le suivi de la qualité de l'air intérieur.

Concernant le renforcement de la végétalisation et de la biodiversité, le projet prévoit la création d'une nouvelle trame végétale, d'au-minimum 3 000m², qui est inscrite dans la mise en compatibilité du PLU soumise à l'enquête publique.

Cette trame pourrait conduire à augmenter d'au moins 50% les surfaces perméables sur le périmètre de la place, sous réserve des études géotechniques et de maîtrise d'œuvre.

Concernant le patrimoine arboré, le bilan sera positif avec environ 370 nouveaux arbres plantés principalement sur la place et sur les talus du boulevard périphérique, en remplacement des 170 à 200 arbres impactés par le projet. A noter que ce bilan n'intègre pas les emprises des nouvelles constructions qui prévoiront, elles aussi, des plantations et végétalisation des espaces libres et de pleine terre. Les talus du boulevard périphérique ainsi que le square Déjérine feront l'objet d'une « renaturation » pour améliorer leur valeur écologique et conforter leur rôle de corridor écologique. Aussi, la mise en compatibilité du PLU prévoit le classement des 7 000m² de talus situés le long du boulevard périphérique coté Montreuil, en espace vert protégé (EVP).

Par ailleurs, dans la continuité de l'expérimentation de « forêt urbaine » qui a permis en 2018 de planter 1 200 arbres selon la méthode Miyawaki, sur 400m² de talus du boulevard périphérique en limite du périmètre du projet d'aménagement de la Porte de Montreuil, la Ville de Paris s'engage à étudier la poursuite de cette expérimentation sur les talus adjacents, situés dans le périmètre de l'opération d'aménagement.

A22 - OBSERVATIONS CONCERNANT LES NUISANCES (N°1, 5, 6, 11,13)

La Ville de Paris ne souhaite pas créer un front bâti continu le long de l'avenue du Professeur André Lemierre et partage cet objectif avec les Villes de Montreuil et de Bagnolet qui sont associées au processus de désignation du lauréat de l'appel à projets.

Le projet urbain vise donc à préserver des ouvertures et des vues vers le grand paysage du boulevard périphérique et de la ceinture verte. Le plan guide réalisé par l'agence TVK prévoit plusieurs prescriptions qui s'imposeront aux nouvelles constructions situées avenue du Professeur André Lemierre et qui ont été reprises dans le cadre de l'appel à projets Reinventing Cities :

- Une implantation en recul par rapport à la façade de l'immeuble Frontalis (27,70m),*
- La préservation d'une porosité dans le prolongement de la rue Eugène Varlin,*
- Un épannelage varié des bâtiments, une diversité des façades afin de préserver un rythme et des ouvertures le long de l'avenue du Professeur André Lemierre.*

Des études d'ensoleillement ont été menées au stade de l'étude urbaine. Elles montrent que les ombres portées par les nouveaux bâtiments sur l'immeuble Frontalis se produiront plutôt en fin de journée (à partir de 16h00 et plus tardivement en été). Ces études seront réactualisées par le lauréat de l'appel à projets.

Par ailleurs, la végétalisation des projets et leur capacité à participer au renforcement de la biodiversité sont aussi des objectifs qui ont été fixés dans l'appel à projets. Les candidats ont été invités à développer des projets plantés, végétalisés au sol comme sur les toitures. Les projets devront se conformer à la réglementation du PLU qui prévoit pour chaque bâtiment, des surfaces en pleine terre et végétalisées.

Enfin, les projets permettront aussi de recréer, le long de l'avenue du Professeur André Lemierre, une continuité urbaine qualitative, avec une nouvelle halle attractive pour le marché aux puces et des rez-de-chaussée animés.

Le projet de la Porte de Montreuil s'inscrit dans une stratégie d'économie circulaire qui sera encouragée, avec l'objectif d'un quartier « zéro déchets » aux termes de la réalisation des aménagements d'espaces publics et la réalisation des nouvelles constructions.

Plusieurs études et démarches sont d'ores et déjà engagées dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) les Portes du 20^{ème} pour identifier l'ensemble des leviers à actionner et établir un plan d'action pour un quartier O déchets : amélioration de la gestion actuelle des déchets et des équipements nécessaires, développement du tri, recyclage en lien avec la Recyclerie implantée Porte de Montreuil, actions de sensibilisation du public pour faire changer les pratiques, démarche de gestion urbaine de proximité, projets pilotes de gestion des espaces verts...

La Ville s'engage donc à proposer, en lien avec le bailleur Paris Habitat et l'ensemble des maîtres d'ouvrage des futures constructions, une stratégie globale visant à un quartier 100% circulaire.

L'implantation de stations Trilib sur l'espace public peut en effet participer à cette stratégie d'économie circulaire, participer aux bonnes pratiques et faciliter le tri notamment pour les habitants qui ne bénéficient pas d'espace suffisant ou de bac de tri. Les stations Trilib sont encore au stade de l'expérimentation et à terme environ 70 Trilibs pourront être installés dans le 20^{ème} arrondissement.

Néanmoins, il est constaté que concernant la rue d'Avron le manque d'espace ne permet pas actuellement de prévoir des Trilibs dans le secteur. La collecte des déchets et du tri sélectif se fera porte à porte comme effectuée aujourd'hui.

La Ville de Paris s'engage néanmoins à étudier sur le périmètre du projet les équipements collectifs ou individuels à mettre en place en fonction des emprises restantes pour assurer un tri optimal, en lien avec les acteurs concernés.

Les barrières ont été posées par la Mairie du XX^{ème} arrondissement pour empêcher l'installation de marchands à la sauvette et biffins, notamment les jours du marché aux puces. Ces activités qui se déploient sans autorisation sur le domaine public, entraînent de nombreuses nuisances sur l'espace public et ont fait l'objet de plaintes de riverains et salariés situés à proximité. Ces barrières sont néanmoins provisoires et le projet d'aménagement devrait mettre fin à ces pratiques. En effet, à terme, la relocalisation du marché aux puces dans une halle couverte, limitera les débordements sur l'espace public, et la requalification des avenues Lemierre, Gaumont et Frachon, animées par les bâtiments et les rez-de-chaussée des nouvelles constructions permettra la création d'une nouvelle piste cyclable et l'arrivée de nouveaux flux et de nouveaux usages sur ces avenues.

Il est rappelé que le projet de la Porte de Montreuil prévoit le recouvrement du boulevard périphérique afin de réduire les nuisances et la maîtrise des flux routiers qui apportent un gain sonore important au niveau de la nouvelle place (supérieur à 8dB(A)) et permettent la création d'un espace public qualitatif.

Les nouvelles activités qui s'implanteront en rez-de-chaussée des futures constructions et les nouveaux usages sur la place contribueront à créer un nouveau quartier et un lieu de destination métropolitain animé et attractif. Ces activités participeront à l'identité de la place et à la qualité de l'espace public. La Ville de Paris sera donc très attentive à la qualité des programmes et des activités proposées sur les rez-de-chaussées commerciaux et ne souhaite pas l'implantation d'activités bruyantes qui viendraient ainsi à l'encontre des objectifs d'un espace public apaisé.

L'objectif est que cette nouvelle offre de services et de commerces participe à l'amélioration du cadre de vie des habitants et contribue à répondre aux besoins de proximité dans un secteur où l'offre commerciale est faible et peu diversifiée. Le renforcement de l'offre de santé, de lieux conviviaux et intergénérationnels sont notamment des priorités dans le projet d'aménagement.

L'identité de cette nouvelle place se construira aussi autour du projet de relocalisation du marché aux puces dans un édifice emblématique de la place qui permettra d'améliorer l'attractivité et le confort du marché avec l'apport de nouveaux services et de programmes complémentaires. Ce projet s'appuiera aussi sur les acteurs locaux et la Recyclerie pour consolider le secteur de l'économie circulaire et du réemploi. Inscrit dans l'arc de l'innovation, le projet se veut donc différent de la Place de la Nation mais bien ancré dans l'identité et l'histoire du quartier de la Porte de Montreuil.

A3 - SECURITE

A31 - OBSERVATIONS RELATIVES A LA SECURITE SUR L'ESPACE PUBLIC (N°1, 3, 4, 13)

De nombreux facteurs socio-économiques identifiés dans l'état initial de l'étude d'impact (taux de chômage élevé, familles monoparentales, échec scolaire,

délinquance avec classement du quartier en 2013 en Zone de Sécurité Prioritaire) contribuent aujourd'hui au sentiment d'insécurité sur l'espace public du quartier de la Porte de Montreuil renforcés par la configuration de l'espace public et les barrières constituées par les infrastructures routières.

La question de la sécurité a fait l'objet d'une mobilisation forte de la Ville de Paris. Dans le cadre des concertations publiques, plusieurs marches exploratoires ont été organisées avec les associations, les habitants et les femmes du quartier. Un travail étroit a également été conduit avec le service parisien de la santé environnementale de la Ville de Paris dans le cadre de l'Evaluation de l'impact sur la santé (EIS), réalisée en 2018 pour identifier les problématiques (éclairage, usages illicites de l'espace public, les incivilités, nuisances sonores...) et les leviers sur lesquels agir dans l'aménagement urbain. Des recommandations ont été émises et ont permis de faire évoluer le projet urbain et guideront la conception de l'espace public et des futurs usages sur la place. Ces recommandations ont été intégrées dans l'étude d'impact.

Dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre, une étude spécifique de sécurité publique sera menée par l'aménageur pour prendre en compte l'ensemble des facteurs agissant sur la sécurité dans l'espace public et en particulier sur la place et le long des avenues Lemierre, Gaumont et Frachon :

- Le renforcement de l'éclairage sur l'espace public avec un plan lumière prenant en compte les enjeux de sécurité mais aussi de biodiversité,
- La prise en compte des enjeux de sécurité dans le choix de la trame végétale et les principes de végétalisation pour préserver une transparence et une visibilité au sein des espaces végétalisés,
- Les enjeux d'animation et de création de nouveaux flux permettant d'animer la traversée de la place et de sécuriser les cheminements piétons, cyclistes, en lien avec les rez-de-chaussée animés et de nouveaux usages permettant d'animer l'espace public,
- La prise en compte du genre et des liens intergénérationnels et du mieux vivre ensemble dans la conception de l'espace public,
- Les enjeux de gestion urbaine de proximité et de gestion des déchets.

Dans le cadre du NPNRU Les Portes du 20^{ème}, la Ville de Paris et les bailleurs sociaux dont Paris Habitat engageront un travail commun pour requalifier les rez-de-chaussée commerciaux des résidences de Paris Habitat notamment avenue de la Porte de Montreuil et réduire les débordements sur l'espace public à proximité des sorties de métro. Des démarches seront également engagées avec les habitants et les associations sur la gestion urbaine de proximité et l'entretien des espaces publics.

A32 - OBSERVATIONS CONCERNANT L'ACCES AU SIEGE DE LA CNAM (N°10)

L'opération d'aménagement prévoit la requalification des avenues du Professeur André Lemierre, Benoit Frachon et Léon Gaumont en lien avec la réalisation des nouvelles constructions sur les emprises de l'appel à projets. Les études d'avant-projet seront lancées en 2020 par l'aménageur afin de préciser le programme de requalification. Les objectifs fixés dans le cadre du plan guide urbain sont les suivants :

- Faciliter et améliorer les cheminements piétons et cyclistes en donnant la priorité aux mobilités douces, par l'élargissement des trottoirs coté Paris, l'aménagement d'une nouvelle piste cyclable connectée avec celles de

Montreuil et de Bagnolet. Ces aménagements permettront des parcours accessibles et plus confortables aux abords du bâtiment de la CNAM et l'aménagement d'une nouvelle voie cyclable le long de l'avenue du Professeur André Lemierre.

- Pacifier et sécuriser les traversées et les carrefours par des aménagements adaptés et un nouvel éclairage public.
- Renforcer la végétalisation et les plantations sur l'avenue, pour renforcer les continuités écologiques en articulation avec les espaces libres des nouveaux bâtiments.

Ces objectifs permettront de répondre aux attentes évoquées dans le cadre du Plan mobilité. Concernant la signalétique, la Ville ne peut mettre en place une signalétique spécifique pour la CNAM car dans le domaine de la santé, seuls les établissements hospitaliers et de soins peuvent bénéficier d'un jalonnement. Si elle le souhaite, il appartiendra alors à la CNAM d'informer ses bénéficiaires des nouveaux moyens d'accès, notamment des continuités piétonnes ou cyclables.

L'aménageur désigné par la Ville de Paris conduira, dans le cadre des études d'avant-projet sur la Porte de Montreuil et les voies adjacentes, des concertations avec l'ensemble des riverains et des entreprises situées à proximité.

A4 - PROGRAMMES IMMOBILIERS ET INSERTION PAYSAGERE (N°17)

La Ville de Paris souhaite réaffirmer son souhait de ne pas constituer de front bâti le long de Montreuil et Bagnolet et partage cet objectif avec les deux villes. C'est pourquoi, dans le plan guide urbain élaboré par l'équipe TVK et transmis aux candidats de l'appel à projets, les futurs programmes immobiliers sont pensés comme des éléments ponctuels à l'épannelage varié, préservant la continuité visuelle et la perspective entre la rue d'Avron et la rue de Paris, ainsi que de vraies porosités vers les séquences paysagères du boulevard périphérique et de la ceinture verte depuis Montreuil (dans le prolongement des rues Eugène Varlin rue de la République, Claude Erignac). Ces bâtiments s'apparentent davantage à des émergences dans un paysage qu'à un front bâti continu. La forme urbaine des programmes sera fonction des perspectives et ouvertures visuelles à préserver, de la volonté de s'adresser au paysage de la rue et à celui du boulevard périphérique, avec des espaces bâtis et d'autres largement végétalisés, des hauteurs variées et des complémentarités programmatiques.

Certains édifices seront emblématiques de l'identité de la place : le lot 2A qui accueillera la future halle du marché aux puces, le bâtiment-pont (lot 3) ou encore les édifices (2B et 2C) qui ponctueront l'entrée de la place côté Montreuil.

Afin d'affirmer l'assimilation des futurs projets comme une partie du secteur de la Porte de Montreuil et du territoire de la ceinture verte parisienne, le projet vise à s'inscrire dans la continuité de grandes caractéristiques architecturales qui fondent le paysage urbain de ce territoire en tenant compte aussi bien de l'identité remarquable des HBM situés côté Paris, qui marquent l'histoire de la ceinture parisienne mais aussi de l'hétérogénéité présente côté Montreuil et Bagnolet et des bâtiments qui caractérisent la skyline de la Porte de Montreuil, comme la tour de l'hôtel Ibis, le siège de la CGT, le centre commercial Carrefour ou dans une moindre mesure les tours des Mercuriales à la Porte de Bagnolet.

De manière plus générale, les constructions se feront dans le respect des règles du PLU, qui garantissent l'intégration harmonieuse des constructions dans leur paysage urbain.

Il s'agit de promouvoir un langage architectural commun aux différents programmes, tout en cultivant une diversité et un rythme sur l'ensemble de la séquence urbaine pour animer le linéaire d'un kilomètre entre la pointe nord du projet et la pointe sud à l'intersection avec la rue de Lagny.

La volonté de développer un épannelage varié impose un traitement spécifique des toitures et des façades, notamment au regard du patrimoine bâti existant. Les candidats de l'appel à projets ont été invités à être ambitieux sur l'implantation du végétal dans les nouvelles constructions avec d'une part la préservation d'un maximum d'espaces en pleine terre et plantés au sol et la mise en place de toitures et façades végétalisées.

Cette composante végétale participera à l'atténuation de l'effet d'îlot de chaleur urbain dans un secteur aujourd'hui très minéral et s'articulera avec le renforcement de la végétalisation sur les talus du boulevard périphérique et sur l'espace public des avenues Lemierre, Gaumont et Frachon.

Enfin, les projets permettront de recréer une continuité urbaine qualitative le long de Montreuil et de Bagnolet, avec des rez-de-chaussée animés et attractifs, alternant locaux commerciaux, ateliers, lieux conviviaux et ouverts au public... dialoguant avec l'espace public de la place et des avenues adjacentes.

A5 - NUISANCES EN PERIODE DE TRAVAUX (N°10)

La réalisation des travaux prévus sur l'avenue du Professeur André Lemierre sera confiée à l'aménageur missionné par la Ville. Dans le cadre de la phase de chantiers, l'aménageur s'engagera sur une charte de bonne tenue des chantiers et mettra en œuvre des démarches de chantiers à moindre nuisance. Dans ce cadre, l'aménageur veillera au maintien de l'accessibilité de l'immeuble et à la mise en place d'une communication sur le phasage des travaux

En phase chantier, les mesures d'exploitation (rue barrée, mise à sens unique...) feront l'objet à la fois d'une signalisation réglementaire (panneaux KD, marquage jaune...) et d'une communication spécifique à destination des riverains et des entreprises : lettres d'informations, panneaux d'info chantier, ...

B - REPONSE AU COURRIER DE "EST ENSEMBLE"

Les Villes de Montreuil, Bagnolet et l'Etablissement Public Territorial d'Est Ensemble ont été associés à l'élaboration du projet urbain de la Porte de Montreuil et ont participé, aux côtés de la Ville de Paris, aux concertations publiques organisées entre 2016 et 2018 sur le projet. Dans ce cadre, les collectivités ont pu échanger sur les orientations urbaines du projet et partager une vision convergente des principaux défis de ce site à la fois complexe, fragile, et stratégique pour le cadre de vie des habitants et la dynamique de renouvellement urbain de ce territoire à grande échelle de l'est parisien.

Comme le rappelle aussi l'EPT Est Ensemble, la Ville de Paris a associé les trois collectivités à l'appel à projets Reinventing Cities, dès son lancement en décembre 2017, jusqu'au jury final, pour un choix partagé du lauréat qui réalisera l'ensemble des nouvelles constructions sur ce linéaire d'un kilomètre à l'intersection des trois villes. Les orientations en termes d'insertion urbaine, paysagère et architecturale rappelées par Est Ensemble dans son observation sont partagées par la Ville de Paris et ont été rappelées dans la réponse de la Ville de Paris à l'observation N°17 dans le thème insertion urbaine et paysagère. Ces orientations constituent un critère pour le choix de l'offre finale de l'appel à projets.

En 2020, le projet de la Porte de Montreuil rentrera dans sa phase opérationnelle avec la création de l'opération d'aménagement et la désignation de l'aménageur qui mettra en œuvre le projet d'espace public et coordonnera l'ensemble du processus concernant la réalisation des nouvelles constructions. Dans le cadre du traité de concession, la Ville a souhaité que ce partenariat avec les collectivités puisse être poursuivi et intensifié, notamment autour des études de maîtrise d'œuvre et des projets architecturaux portés par le lauréat de Reinventing Cities.

Dans le cadre de la convention de coopération entre la Ville de Paris et l'EPT Est Ensemble, approuvée au Conseil de Paris de juillet 2019, les collectivités s'engagent également à poursuivre leur réflexion commune sur les grands projets d'aménagements et de transports. Dans ce cadre, il est prévu la réalisation d'une étude urbaine pré-opérationnelle, sur un périmètre large autour de la Porte de Bagnolet-pôle Gallieni, englobant le secteur de la Porte de Montreuil qui permettra d'anticiper les évolutions sur la desserte et le trafic à l'échelle de ce pôle économique et multimodal majeur de l'Est parisien. Une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage entre la Ville de Paris et Est Ensemble sera proposée au Conseil de Paris avant la fin 2019 pour engager le lancement de cette étude.

Concernant les inquiétudes d'Est Ensemble sur les reports de trafic, elles rejoignent certaines observations du public et les réponses de la Ville de Paris ont été développées dans le thème « circulations ».

La Ville précise également que les projets d'aménagements limitrophes (ZAC Python-Duvernois et ZAC sur les bas Montreuil et bas Bagnolet) ont été pris en compte et le cumul de l'ensemble des projets est modélisé dans le scénario de référence (ou fil de l'eau). A noter que des hypothèses prudentielles ont également été prises pour estimer le volume de trafic généré par les programmes des ZAC sur les villes de Montreuil et de Bagnolet.

Quelques précisions supplémentaires peuvent être apportées sur le report du trafic dans le tissu urbain de Montreuil et de Bagnolet.

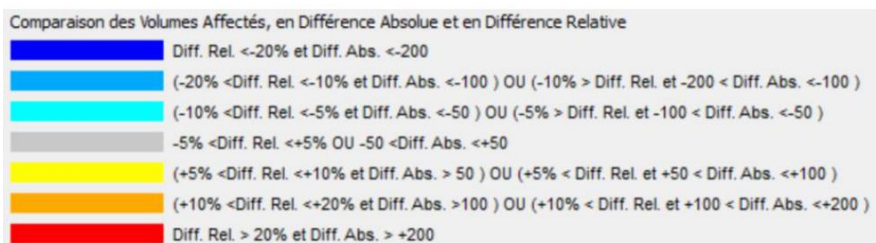
Les phénomènes de report de trafic dans le tissu urbain des villes de Montreuil et de Bagnolet sont diffus et peu significatifs, et concernent principalement les rues parallèles au boulevard périphérique proches de la Porte.

En heure de pointe du matin (figure suivante), l'augmentation du volume de trafic atteint entre 5% et 20%. De façon plus notable, l'avenue Gallieni sur la commune de Bagnolet connaît une augmentation du volume de trafic de plus de 20%, et ce uniquement en heure de pointe du matin.

Si ces reports de trafic sont perceptibles, ils ne conduisent néanmoins pas à une dégradation des conditions de circulation. En effet, la comparaison des taux de saturation à l'état de référence (soit sans le projet de la Porte de Montreuil) et en

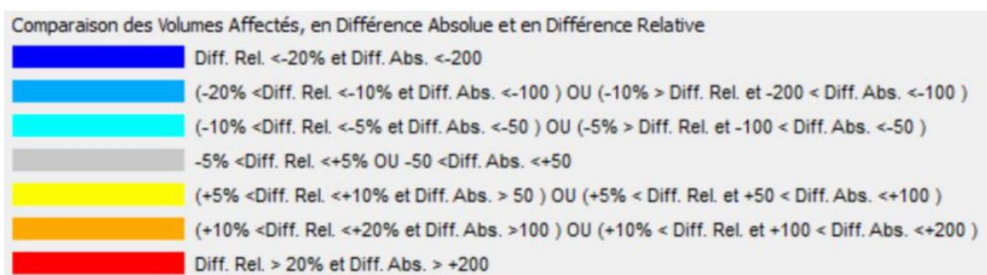
*Enquête publique préalable à la déclaration du Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil
emportant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme*

situation projet (figure 2 et 3) montre des taux similaires pour la majorité des voies dans les deux situations. Seule une portion de la rue Etienne Marcel (à l'intersection avec l'avenue du Professeur André Lemierre), la rue Emile Zola et la rue d'Alembert, voient leurs conditions de circulation dégradées, sans toutefois connaître de phénomène de congestion.



En heure de pointe du soir, le même phénomène est observé avec toutefois une augmentation plus modérée des volumes de trafic (figure suivante). De même qu'en heure de pointe du matin, l'augmentation du volume de trafic induite par le projet de la Porte de Montreuil n'entraîne pas de dégradation des conditions de circulation, les taux de saturation étant similaires entre la situation de référence (figure 5) et la situation avec projet (figure 6). Seules les rues Robespierre sur la commune de Bagnolet et Emile Zola sur la commune de Montreuil connaissent un taux de saturation légèrement supérieur sans toutefois connaître de phénomènes de congestion.

Il est à noter également que la réalisation du projet de la Porte de Montreuil conduit également à une diminution des volumes de trafic et à une amélioration des conditions de circulation aux heures de pointe, au niveau de la Rue de Paris notamment, mais également au niveau de voies de desserte locale telles que la partie Est de la rue Etienne Marcel, la rue Victor Hugo et la section Nord de la rue Robespierre sur la commune de Montreuil.



Dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre qui ont démarré début 2019, ces modélisations seront actualisées et affinées. Un travail conjoint est d'ores et déjà engagé entre les trois villes pour anticiper ces impacts et réguler au mieux la circulation et les itinéraires de transit aux abords de la Porte. Dans ce cadre, la Ville de Paris étudiera l'opportunité d'une mise en double sens de l'avenue du Professeur André Lemierre.

Concernant les continuités écologiques et le bilan écologique et arboré du projet, des éléments ont été apportés dans le thème pollution. La Ville souligne qu'elle partage les objectifs et a proposé dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU soumise à enquête publique, une mesure ambitieuse à savoir, le classement des 7 000m² de talus du boulevard périphérique en espaces verts protégés. L'étude de biodiversité a, en effet, mis en avant le rôle important des talus dans les continuités paysagères et écologiques de la ceinture verte. La Ville de Paris prévoit une « renaturation » de ces talus pour renforcer les plantations, diversifier les strates végétales et améliorer leur valeur écologique.

VI. - EXAMEN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES ET ANALYSE DES PROPOSITIONS PRODUITES :

6.1 – Circulations :

Sur la création d'un nouvel accès du métro à l'Est de l'accès actuel, la Commission d'Enquête a noté que, eu égard à l'augmentation du nombre d'usagers résultant des nouvelles constructions, la Ville de Paris soumettra à nouveau cette question à la RATP.

Sur les déplacements en bus, à vélo ou à pied, la Commission d'Enquête considère que la Ville de Paris doit chercher à offrir, dans la mesure où c'est techniquement réalisable sans dispositifs trop lourds, des voies réservées sans possibilité d'accès pour des véhicules parasites et avec des carrefours dénivelés. La Commission d'Enquête revient sur ce point dans ses conclusions motivées.

Sur les déplacements en général, la Commission d'Enquête estime qu'il appartient aux pouvoirs publics d'assurer la cohérence entre les infrastructures d'une part, et les modes et les volumes des déplacements en tenant compte de trois facteurs :

- les déplacements constituent l'un des facteurs essentiels de l'activité économique, au même titre que l'énergie,
- certains modes sont générateurs de pollutions et de nuisances,
- les difficultés de circulation présentent de nombreux effets négatifs.

Le projet va créer de nouveaux emplois, et par conséquent des déplacements supplémentaires, notamment entre le boulevard périphérique et la Ville de Montreuil. La Commission d'Enquête a noté que la Ville de Paris considère qu'il n'y aura pas de difficultés de circulation supplémentaires, notamment par des reports de modes d'une part, et par des reports de la circulation automobile sur d'autres voiries en dehors du secteur de la Porte de Montreuil d'autre part.

La Commission d'Enquête développe ces questions dans ses conclusions motivées.

6.2 – Pollutions et nuisances :

La Commission d'Enquête s'étonne de la remarque de la CNAM. L'immeuble de la CNAM se trouve sur la commune de Montreuil, et c'est la Ville de Paris qui devrait protéger la luminosité et la verdure pour cet immeuble. De plus, l'immeuble de la CNAM a, lui également, un impact sur la luminosité et l'ombre pour les immeubles de son voisinage. La Commission d'Enquête rappelle que le programme immobilier prévu préserve des trouées, des épannelages et des porosités, et comporte des espaces végétalisés.

Le recyclage des déchets ménagers est une question traitée par la Ville de Paris dans le cadre général de l'économie circulaire appliquée à la gestion des déchets.

Les trottoirs et les pistes cyclables sont destinés aux déplacements. Il appartient à la Ville de Paris de concevoir leur aménagement et d'user de ses pouvoirs de police pour maintenir un usage conforme à leur destination.

Les pouvoirs publics se préoccupent de la pollution de l'air et des nuisances sonores. Des progrès importants ont déjà été réalisés, et d'autres sont programmés, notamment pour les véhicules de tourisme. De fortes améliorations devraient maintenant concerner les véhicules utilitaires, les camions et les poids-lourds. Par ailleurs, il faut rappeler que les difficultés de circulation constituent une source de pollutions considérable.

Le projet soumis à enquête insiste sur la végétalisation du secteur, sur le renforcement de la continuité écologique et sur la place donnée aux modes de déplacement doux.

6.3 – Sûreté et Sécurité :

L'aménagement des espaces publics, tout comme la reconstruction du marché aux puces, devraient apporter une amélioration sensible sur les plans de la sûreté et de la salubrité. Les nouvelles implantations devraient également apporter des progrès sur ces plans, en modifiant globalement la fréquentation du secteur.

La Commission d'Enquête a noté que la Ville de Paris envisage une ESSP (Etude de Sûreté et de Sécurité Publique - articles L114-1, R 114-1 et R 114-2 du code de l'urbanisme). Elle suggère de demander le concours de la Préfecture de Police.

La sécurité des piétons et des cyclistes devrait résulter de l'aménagement de parcours en site propre, inaccessibles à des véhicules parasites. Pour les croisements avec les véhicules motorisés, la meilleure solution est bien sûr la création de passages dénivelés et accessibles aux personnes à mobilité réduite. A défaut de tels passages, des dispositifs de protection devront être mis en place. La Commission d'Enquête rappelle que la sécurité des piétons et des cyclistes repose aussi en grande partie sur leur respect par eux-mêmes des règles de circulation.

Les propositions de la CNAM sont soumises à la Ville de Paris. La Commission d'Enquête souligne que les ralentisseurs sont une source de pollution, et qu'il y a d'autres moyens pour faire respecter les limites de vitesse

6.4 – Programmes immobiliers :

La Commission d'Enquête s'étonne des observations relatives aux programmes immobiliers émanant des Villes de Montreuil et de Bagnolet. En effet, ces Villes ont autorisé l'implantation d'importantes constructions en bordure de la limite communale, constructions notamment desservies par la voirie parisienne.

La Ville de Paris s'est engagée à poursuivre la concertation avec l'Etablissement public territorial Est Ensemble et avec les Villes de Montreuil et de Bagnolet sur la mise au point du projet d'aménagement, et notamment sur les programmes immobiliers et sur les circulations.

Dans le cadre de la recherche d'une mixité fonctionnelle et d'une offre d'emplois adaptée aux habitants du quartier, la Ville de Paris devra étudier s'il y a lieu de faire une place à des structures de santé dans les programmes immobiliers.

6.5 – Nuisances en période de travaux :

La Commission d'Enquête attire l'attention sur les mesures à prendre en période de travaux pour limiter les inconvénients inhérents aux travaux, notamment en ce qui concerne les déplacements et les nuisances.

VII. - CLOTURE DE L'ENQUETE :

Le registre des observations avec la pièce annexée (courrier de "Est Ensemble") a été remis au président de la Commission d'Enquête le 19 juillet 2019 au soir à la fermeture de la mairie au Public.

Celui-ci a alors pu procéder à la clôture du registre.

La Commission d'Enquête a également récupéré le Registre dématérialisé visé ci-avant.

La Commission d'Enquête a rédigé le présent rapport, rendu ses conclusions motivées et formulé ses avis. Ces conclusions motivées et ces avis de la Commission d'Enquête figurent dans des documents séparés du rapport, qui constituent les deuxième et troisième parties du présent dossier.

Fait le 11 septembre 2019,

La Commission d'Enquête



Jean-Paul BETI

Olivier CAZIER



Bertrand MAUPOUMÉ



VILLE DE PARIS

ENQUETE PUBLIQUE

PRELABLE

A LA DECLARATION DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA PORTE DE MONTREUIL EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME

L'enquête a été effectuée du 19 juin au 19 juillet 2019

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission d'Enquête rappelle en préambule qu'elle n'a qu'un rôle consultatif. Elle a pour mission de recueillir les observations et propositions du public sur le projet soumis à Enquête publique, de les analyser, et de donner son avis sur le projet sur la base de conclusions motivées. Elle peut aussi émettre des suggestions, faire des recommandations, appeler l'attention de l'auteur du projet sur tel ou tel point lui semblant mériter réflexion, et formuler des réserves.

Cette enquête est préalable à la déclaration de projet prononçant l'intérêt général de l'opération et emportant approbation des nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme.

Les présentes conclusions motivées concernent la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme, c'est-à-dire les nouvelles dispositions envisagées du Plan local d'urbanisme

L'opération a pour objet une transformation globale de la Porte de Montreuil pour qu'elle devienne une place du Grand Paris, assurant un lien étroit entre les villes de Paris, de Montreuil et de Bagnolet, une requalification du domaine public pour en faire un lieu d'échanges et de rencontres, et la réalisation d'un espace végétalisé.

Cette opération améliorera ainsi le cadre de vie des habitants, notamment ceux qui se trouvent dans le quartier adjacent à l'Ouest, quartier qui fait partie du NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain).

Elle porte sur une emprise d'environ dix hectares, et comprend la réalisation d'environ 60 000 m² de surface de plancher

L'aménagement rendra le secteur attractif, notamment par :

- une continuité du bâti avec des rez-de-chaussée animés,
- une traversée confortable et sécurisée avec une priorité donnée aux mobilités douces et aux transports collectifs,
- des espaces publics accueillants, végétalisés, animés et pacifiés,
- le renouvellement du marché aux puces (qui permettra de faire disparaître les dysfonctionnements actuels), et celui de la recyclerie,
- une mise en valeur du potentiel de la ceinture verte.

L'opération apportera au secteur une mixité fonctionnelle qui lui fait actuellement défaut. Elle permettra notamment l'implantation d'activités participant à l'Arc de l'Innovation d'une part et de services de proximité d'autre part, tout en favorisant l'emploi local.

Le Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil s'inscrit dans le cadre du Plan d'aménagement et de développement durable (PADD) et des Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du Plan local d'urbanisme. Il renforce les orientations du PADD, et il respecte les OAP en faveur de la cohérence écologique et les OAP "Porte de Montreuil / La Tour du Pin".

Le PADD et les OAP du Plan local d'urbanisme ne sont donc pas modifiés par le Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil.

La modification du Plan local d'urbanisme comprend le transfert d'environ 1 100 m² de la zone verte UV en zone urbaine générale UG. En contrepartie, sont créés en zone UG un périmètre de 3 000 m² minimum pour un aménagement paysager végétalisé et un secteur d'espaces verts protégés d'environ 7 000 m² sur les talus du Boulevard périphérique côté Montreuil.

La modification du Plan local d'urbanisme comporte également une nouvelle délimitation des emprises des voies publiques et des constructions en zone UG.

La Commission d'Enquête considère in fine que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général du Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Vu les lois et règlements relatifs à l'Environnement et à l'Urbanisme ;

Vu l'arrêté du 28 mai 2019 de Madame la Maire de Paris prescrivant l'Enquête publique ;

Vu les pièces du Dossier de l'Enquête publique ;

Considérant :

qu'en la forme, les dispositions légales et réglementaires relatives à l'Enquête publique ont été suivies, le public, informé par voie d'annonces dans la presse, par le site Internet de la Ville de Paris, par des affiches devant les mairies des 20ème, 10ème et 11ème arrondissements, et devant l'Hôtel de Ville de Paris, ainsi qu'en 50 emplacements au voisinage du projet, ayant pu librement s'exprimer lors d'entretiens avec un Commissaire Enquêteur, ou en consignait ses observations et propositions sur le registre ouvert à cet effet au siège de l'enquête ou sur le registre dématérialisé, ou encore en les adressant par courrier au président de la Commission d'Enquête au siège de l'enquête à la mairie de Paris 20ème ;

que les nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme présentées ci-dessus sont justifiées par l'intérêt général du Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil ;

la Commission d'Enquête émet un avis favorable sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de la Ville de Paris avec l'opération d'aménagement de la Porte de Montreuil.

Fait le 11 septembre 2019,

La Commission d'Enquête

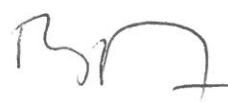


Jean-Paul BETI

Olivier CAZIER



Bertrand MAUPOUMÉ



VILLE DE PARIS

ENQUETE PUBLIQUE

PRELABLE

A LA DECLARATION DU PROJET D'AMENAGEMENT DE LA PORTE DE MONTREUIL EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA PORTE DE MONTREUIL

L'enquête a été effectuée du 19 juin au 19 juillet 2019

CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission d'Enquête rappelle en préambule qu'elle n'a qu'un rôle consultatif. Elle a pour mission de recueillir les observations et propositions du public sur le projet soumis à enquête publique, de les analyser, et de donner son avis sur le projet sur la base de conclusions motivées. Elle peut aussi émettre des suggestions, faire des recommandations, appeler l'attention de l'auteur du projet sur tel ou tel point lui semblant mériter réflexion, et formuler des réserves.

Cette enquête est préalable à la déclaration de projet prononçant l'intérêt général de l'opération et emportant approbation des nouvelles dispositions du Plan local d'urbanisme.

Les présentes conclusions motivées concernent l'intérêt général de l'opération.

Celle-ci a pour objet une transformation globale de la Porte de Montreuil pour qu'elle devienne une place du Grand Paris, assurant un lien étroit entre les villes de Paris, de Montreuil et de Bagnolet, une requalification du domaine public pour en faire un lieu d'échanges et de rencontres, et la réalisation d'un espace végétalisé.

Cette opération améliorera ainsi le cadre de vie des habitants, notamment ceux qui se trouvent dans le quartier adjacent à l'Ouest, quartier qui fait partie du NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain).

Elle porte sur une emprise d'environ dix hectares, et comprend la réalisation d'environ 60 000 m² de surface de plancher

L'aménagement rendra le secteur attractif, notamment par :

- une continuité du bâti avec des rez-de-chaussée animés,
- une traversée confortable et sécurisée avec une priorité donnée aux mobilités douces et aux transports collectifs,
- des espaces publics accueillants, végétalisés, animés et pacifiés,
- le renouvellement du marché aux puces (qui permettra de faire disparaître les dysfonctionnements actuels), et celui de la recyclerie,
- une mise en valeur du potentiel de la ceinture verte.

L'opération apportera au secteur une mixité fonctionnelle qui lui fait actuellement défaut. Elle permettra notamment l'implantation d'activités participant à l'Arc de l'Innovation d'une part et de services de proximité d'autre part, tout en favorisant l'emploi local.

Les observations du public, le courrier de "Est Ensemble", et les observations de la Ville de Paris conduisent la Commission d'Enquête à formuler ses conclusions motivées sur 4 thèmes.

1 - La mobilité

Comme la Commission d'Enquête l'a noté dans son rapport, il appartient aux pouvoirs publics d'assurer la cohérence entre les infrastructures d'une part, et les modes et les volumes des déplacements en tenant compte de trois facteurs :

- les déplacements constituent l'un des facteurs essentiels de l'activité économique, au même titre que l'énergie,
- certains modes sont générateurs de pollutions et de nuisances,
- les difficultés de circulation présentent de nombreux effets négatifs.

La recherche de cette cohérence est un exercice délicat, parce qu'il faut trouver un juste équilibre entre l'activité économique et les pollutions et les nuisances qui l'accompagnent, notamment dues à certains modes de déplacement, alors même que les difficultés de circulation constituent une source majeure de pollutions et de nuisances.

La réglementation et la tarification sont les deux leviers à disposition des pouvoirs publics pour orienter les modes de déplacements et pour réguler les volumes. La tarification procure en outre les recettes pour financer les infrastructures.

Ces deux leviers permettent notamment une orientation vers les déplacements en bus, à vélo ou à pied, mais la réglementation et la tarification seules ne suffisent pas. Il faut des infrastructures adaptées pour offrir à ces modes de déplacement la sécurité, le confort, la facilité d'accès, la rapidité, les échanges intermodaux, nécessaires pour les rendre très attractifs et par conséquent largement adoptés.

La Ville de Paris a pour objectif de remplacer la voiture par des modes alternatifs. Pour que le public accepte de basculer vers ces modes alternatifs pour tout ou partie des trajets, des investissements conséquents seront indispensables pour les rendre attrayants: les trajets et les échanges intermodaux doivent être rapides, commodes, sûrs et confortables.

Les voies réservées sans possibilité d'accès pour des véhicules parasites et les carrefours dénivelés vont dans ce sens.

La Commission d'Enquête souhaite enfin souligner les nombreux impacts négatifs des difficultés de circulation sur :

- l'activité économique,
- les temps de trajet,
- le confort des déplacements,
- l'efficacité des échanges intermodaux,
- les pollutions et les nuisances.

Si les mesures adéquates ne sont pas prises et si les investissements nécessaires ne sont pas réalisés pour obtenir un transfert sur les modes de déplacement alternatifs, les difficultés de circulation empireront avec les effets négatifs précités.

Le report des difficultés de circulation sur d'autres quartiers de Paris et sur les communes voisines n'est bien sûr pas la solution envisageable.

2 - Les pollutions et les nuisances

Comme indiqué au paragraphe précédent, les difficultés de circulation sont une source majeure de pollutions et de nuisances.

Les multiples freinages, arrêts, démarrages et accélérations ont pour effets :

- une surconsommation de carburant et la pollution correspondante,
- l'émission de particules fines résultant de l'usure des plaquettes et disques de frein, des pneus et de la chaussée,
- l'encrassement du moteur se traduisant par une mauvaise combustion du carburant générant une augmentation de la consommation et une aggravation des pollutions,
- une usure prématurée des véhicules,
- un dégagement de chaleur,
- des pertes d'huile,
- un bruit plus intense.

3 - La sécurité

La Commission d'Enquête a noté que la Ville de Paris envisage une ESSP (Etude de Sécurité et de Sécurité Publique - articles L114-1, R 114-1 et R 114-2 du code de l'urbanisme). Elle suggère de demander le concours de la Préfecture de Police.

4 - Les programmes immobiliers

La densification du bâti constitue la réponse adéquate à la protection des espaces libres. Cependant, cette densification a pour corolaire une augmentation des déplacements à assurer par le domaine public.

Pour éviter les difficultés de déplacement, il importe donc de prohiber les occupations privatives individuelles du domaine public, notamment le stationnement ou l'arrêt des véhicules de tourisme ou de livraison.

C'est pourquoi la Commission d'Enquête préconise d'imposer aux programmes immobiliers de prévoir, sur leur emprise, des aires de dépose-minute, des aires de livraison et des espaces de stationnement largement dimensionnés pour les différents modes.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Vu les lois et règlements relatifs à l'environnement et à l'urbanisme ;

Vu l'arrêté du 28 mai 2019 de Madame la Maire de Paris prescrivant l'Enquête publique ;

Vu les pièces du Dossier de l'Enquête publique ;

Considérant :

qu'en la forme, les dispositions légales et réglementaires relatives à l'Enquête publique ont été suivies, le Public, informé par voie d'annonces dans la Presse, par le site Internet de la Ville de Paris, par des affiches devant les mairies des 20ème, 10ème et 11ème arrondissements, ainsi qu'en 50 emplacements au voisinage du projet, ayant pu librement s'exprimer lors d'entretiens avec le Commissaire Enquêteur, ou en consignait ses observations et propositions sur le registre ouvert à cet effet au siège de l'enquête et sur le registre dématérialisé, ou encore en les adressant par courrier au président de la Commission d'Enquête au siège de l'enquête à la mairie de Paris 20ème ;

que la déclaration du Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil prononcera l'intérêt général de cette opération ;

que cette opération a pour objet une transformation globale de la Porte de Montreuil pour qu'elle devienne une place du Grand Paris, assurant un lien étroit entre les villes de Paris, de Montreuil et de Bagnolet, une requalification du domaine public pour en faire un lieu d'échanges et de rencontres, et la réalisation d'un espace végétalisé ;

qu'elle améliorera le cadre de vie des habitants, notamment ceux qui se trouvent dans le quartier adjacent à l'Ouest, quartier qui fait partie du NPNRU, et qu'elle apportera au secteur une mixité fonctionnelle qui lui fait actuellement défaut ;

que, pour remplacer la voiture individuelle par des modes alternatifs, la Ville de Paris pourra réaliser les investissements indispensables pour offrir à ces modes de déplacement la sécurité, le confort, la facilité d'accès, la rapidité, les échanges intermodaux, nécessaires pour les rendre très attractifs et par conséquent largement adoptés ;

qu'il n'est pas envisageable de reporter les difficultés de circulation sur d'autres quartiers de Paris et sur les communes voisines ;

que la Ville de Paris projette de réaliser une ESSP (Etude de Sûreté et de Sécurité Publique) ;

que, pour pouvoir prohiber les occupations privatives individuelles du domaine public afin que celui-ci puisse assurer tous déplacements de tous modes, la Ville de Paris pourra inscrire dans le cahier des charges de l'Aménageur l'obligation d'imposer aux constructions d'intégrer dans leur emprise des aires de dépose-minute, des aires de livraison et des espaces de stationnement largement dimensionnés pour les différents modes ;

la Commission d'Enquête émet un avis favorable sur le Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil.

Fait le 11 septembre 2019,

La Commission d'Enquête



Jean-Paul BETI



Olivier CAZIER

Bertrand MAUPOUME

