

Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil

Réunion publique du 2 juin 2016 à l'école Eugène Reisz, 4 rue Eugène Reisz | **COMPTE RENDU**

Une cinquantaine de personnes participent. Sont également présents en tribune et dans la salle :

- . Frédérique Calandra, Maire du 20^e arrondissement de Paris
- . Florence de Massol, 1^{ère} adjointe à la Maire du 20^e arrondissement chargée de la démocratie locale, du budget participatif, des espaces verts, de la nature et de la biodiversité
- . Hélène Vicq, Adjointe à la Maire du 20^e arrondissement chargée des projets urbains, de l'architecture et du GPRU
- . Jacques Baudrier, Conseiller de Paris délégué en charge de l'architecture et des grands projets de renouvellement urbain
- . Catherine Denis, Adjointe au Maire de Bagnolet, en charge du cadre de vie, de la propreté et du tourisme
- . Olivier Taravella, Conseiller municipal de Bagnolet, en charge des finances
- . Gaylord Le Chequer, Adjoint au Maire de Montreuil délégué à l'aménagement durable, à l'urbanisme, aux grands projets et aux espaces publics
- . Anne-Marie Heugas, Adjointe au Maire de Montreuil déléguée aux sports
- . Catherine Pilon, Adjointe au Maire de Montreuil déléguée aux transports, aux déplacements, à la circulation et au stationnement

Étaient excusés Jean-Louis Missika, Christophe Najdovski, et Renaud Martin.

Aurélie Bouton et Margot Lauzeral, de l'agence Ville Ouverte assurent l'animation de la réunion et la réalisation du compte-rendu.



1/ MOT D'ACCUEIL DES ELUS

Frédérique Calandra, maire du 20^e arrondissement.

Je salue la présence des élus de Bagnolet, Montreuil ainsi que les élus du 20^e arrondissement présents. Merci à toutes celles et ceux, Parisiens, Bagnoletais et Montreuillois, qui ont participé aux marches exploratoires et aux ateliers de concertation consacrés au franchissement. Cette première étape de concertation vous a permis de poser un diagnostic et de partager vos expériences d'usagers.

Vous avez à la fois posé un regard sévère sur les espaces publics de la Porte de Montreuil et souligné son énorme potentiel. Le franchissement doit permettre de retrouver une continuité urbaine entre Montreuil, Bagnolet et Paris, sans que les passants aient l'impression de franchir une autoroute. Vous souhaitez pouvoir y marcher en sécurité, dans un environnement agréable. Plusieurs idées ont été émises pour occuper au mieux les anneaux libérés de la circulation et en faire un espace plus urbain : activités économiques, couvertures légères par des panneaux photovoltaïques ou autres, etc.

Depuis 2011, la présence renforcée des forces de sécurité et les moyens supplémentaires alloués au service en charge de la propreté ont contribué à améliorer la situation à la Porte de Montreuil. Pour autant, en matière de sécurité et d'embellissement du cadre de vie, les attentes des habitants restent fortes et doivent être prises en compte. C'est l'objet de la deuxième étape de cette concertation qui débutera d'ici la fin de l'année 2016 et qui concernera le projet urbain dans son ensemble. Une Gestion Urbaine de Proximité (GUP) sera mise en place prochainement. La GUP, ce sont des actions d'amélioration du cadre de vie à court et moyen termes (végétalisation, interventions artistiques, occupation temporaire de certains espaces mal ou sous-utilisés, etc.) qui peuvent permettre de (re)découvrir un espace délaissé et aider les habitants à se projeter dans son aménagement futur.

A l'échelle métropolitaine, la Ville de Paris a l'ambition de retravailler cette entrée de ville en anticipant les évolutions urbaines des cinquante prochaines années. En 2015, les investissements économiques dans les énergies renouvelables ont été supérieurs aux investissements dans les énergies fossiles. Ce basculement nous encourage à favoriser des modes de déplacement plus écologiques : bus électriques, vélos, etc. et donc repenser la place de la voiture à la Porte de Montreuil en faveur des piétons et de ces modes de transport.

Gaylord Le Chequer, Adjoint délégué au maire de Montreuil à l'aménagement durable, à l'urbanisme, aux grands projets et aux espaces publics

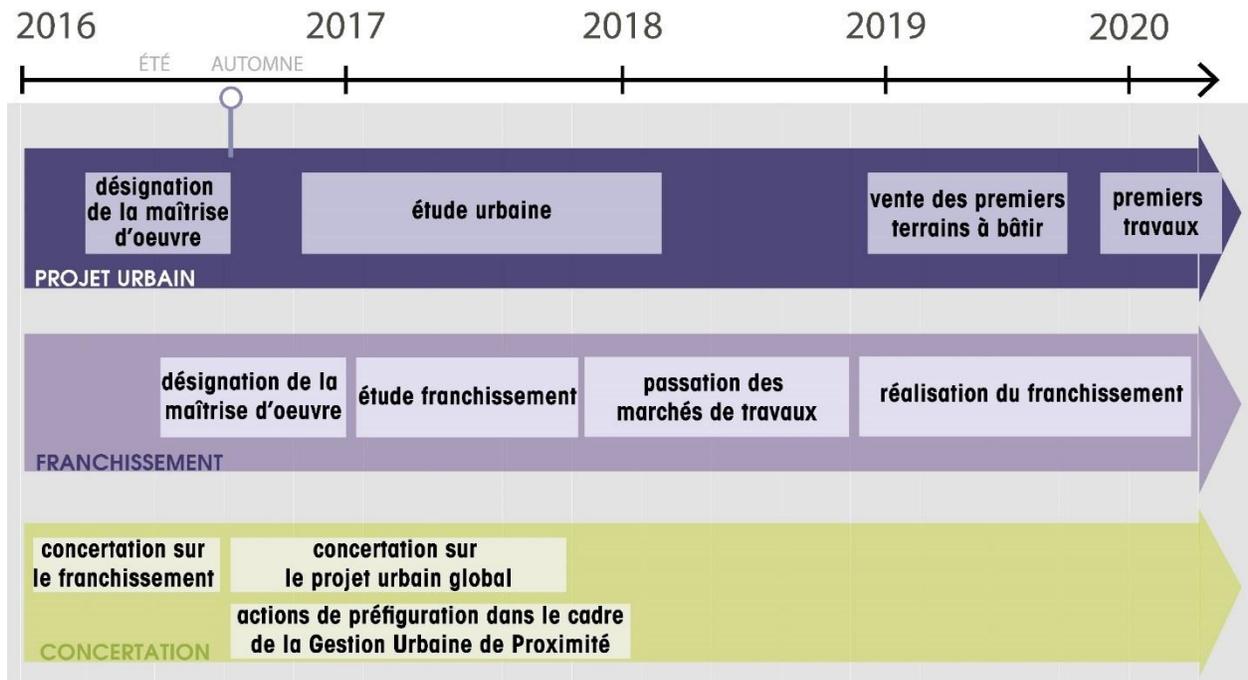
Je salue la présence d'Anne-Marie Heugas, Adjointe déléguée aux sports, de Bassirou Barry, élu de quartier Bas Montreuil et conseiller délégué au périscolaire, aux centres de loisirs et de vacances et de Gilles Robel, Conseiller municipal. Je remercie également les services et la Ville de Paris pour leur accueil. Nous attendons de recevoir les résultats de cette première étape de concertation. L'enjeu est pour nous de reconquérir les espaces publics de la Porte de Montreuil et de rééquilibrer la place de la voiture par rapport aux piétons. Nous espérons aussi travailler avec la Ville de Paris pour régler le problème de la station-service et de lavage Carrefour rue Etienne Marcel, qui constitue une nuisance forte pour les riverains.

Olivier Taravella, Conseiller Municipal de Bagnolet.

La Ville de Bagnolet sera attentive à l'impact du futur franchissement sur la circulation dans les rues adjacentes. Actuellement la circulation sur l'avenue du professeur André Lemierre et sur la rue Etienne Marcel pose problème. La remise en double sens de l'avenue est une piste à étudier dans le cadre du projet. Le deuxième point de vigilance concerne la programmation future sur les anneaux. Nous sommes attachés aux activités de recyclage de récupération qui existent à la Porte de Montreuil, en lien avec le marché aux puces, mais nous ne souhaitons pas que les activités illégales qui s'y greffent puissent persister. Nous ne devons pas reproduire les difficultés que nous rencontrons aujourd'hui.

2 / CALENDRIER DU PROJET

Aurélie Bouton, Ville Ouverte



Le projet de la Porte de Montreuil s'organise selon deux projets concomitants, avec des calendriers distincts : le projet urbain mené par la Direction de l'Urbanisme, et le projet de franchissement mené par la Direction de la Voirie et des Déplacements, dont le calendrier est plus resserré.

La concertation est menée en deux étapes : le franchissement dans un premier temps (avril – mai 2016) puis le projet urbain global (à partir de fin 2016). Au mois d'avril, l'équipe en charge de la concertation est allée à la rencontre des habitants et usagers de la Porte de Montreuil pour nourrir le diagnostic en vue de l'étude urbaine. Les entretiens ont eu lieu dans plusieurs endroits du quartier (sortie du métro, terrains de sport, écoles etc.), ce qui a permis de rencontrer une diversité de profils. Les marches et les deux ateliers en salle ont été l'occasion de parcourir le périmètre du projet, de travailler sur le franchissement en tant que tel et sur les usages futurs des anneaux.

La réunion publique de ce soir clôt la première étape de concertation. C'est un point d'étape, nous n'en sommes qu'au début des discussions sur le projet de la Porte de Montreuil. De nouveaux ateliers seront organisés à partir de fin 2016 et en 2017 pour parler du projet dans son ensemble. Des actions de préfiguration et d'amélioration du cadre de vie vont être engagées rapidement dans le cadre de la Gestion Urbaine de Proximité avec des partenaires tels que le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement de Paris par exemple.

3/ DIAGNOSTIC PARTAGÉ

Aurélie Bouton, Ville Ouverte

Le diagnostic présenté ce soir est le fruit des premiers temps d'échanges avec les habitants. Une première rencontre a également eu lieu avec la commission des puciers au sein de la Direction de l'Attractivité et de l'Emploi. Ce diagnostic pourra être complété à l'issue de la réunion publique.

- **Les 100 visages de la Porte de Montreuil**

- . Usagers des centres sportifs venus de Paris et d'Ile-de-France, visiteurs du marché aux puces, riverains, la Porte de Montreuil est caractérisée par une diversité de population qui constitue pour certains une richesse. Pour d'autres, ces populations ne font que se croiser et ne se fréquentent pas, voire s'évitent, comme par exemple les piétons à la sortie de métro de la Porte de Montreuil qui pressent le pas pour éviter les vendeurs de cigarettes.
- . Plusieurs personnes remarquent également que les hommes sont plus présents que les femmes dans l'espace public, que ce soit sur les terrains de sport ou dans la rue.
- . Des signes de pauvreté sont visibles dans l'espace public, notamment avec la présence des biffins et des vendeurs à la sauvette ou de familles de migrants vivant dans des camionnettes le long de la rue Léon Gaumont. Les points de vue sur la présence des biffins sont contrastés : pour certains la vente à la sauvette est source de nuisances très fortes, d'autres portent un regard compréhensif et bienveillant sur cette activité qui constitue pour ces personnes leur seule source de revenus.

- **Habiter à la Porte de Montreuil**

- . Malgré la coupure du boulevard périphérique et au-delà des limites administratives, le quartier de la Porte de Montreuil est vécu comme un quartier à part entière. La desserte, la densité de commerces et les nombreux équipements sportifs sont ses principaux atouts.
- . Pour les participants, il manque toutefois des équipements culturels et des loisirs de proximité, notamment pour les plus jeunes et les familles. En outre, la desserte en transports en commun pourrait être améliorée par la création d'une nouvelle sortie de métro plus près de la Porte de Montreuil et une réflexion sur la desserte des bus.
- . Pour les riverains qui vivent à proximité du boulevard périphérique, celui-ci constitue une nuisance très forte. La station-service Carrefour rue Etienne Marcel à Montreuil est également source de nuisances sonores et pose des problèmes sanitaires.

- **Des espaces publics peu accueillants**

- . Si la vue aérienne de la Porte de Montreuil donne l'impression que le quartier est très vert, il compte en réalité peu d'espaces publics autres que les équipements sportifs. Les squares existants sont petits, peu accessibles, souvent sales et parfois peu sécurisants (présence de personnes alcoolisées).
- . Sur le rond-point, la présence de la voiture est hégémonique, ce qui rend la traversée difficile pour les vélos et les piétons.
- . Certains cheminements comme la passerelle Lucien Lambeau sont peu accueillants et obligent les piétons à faire des détours.

- **Une ceinture plus sportive que verte**

- . Les centres sportifs constituent un atout pour le quartier et attirent un public venu de toute l'Ile-de-France, que ce soit pour faire du sport en club ou pour pratiquer une activité librement. Le centre sportif Déjerine accueille le Paris Football Club, un des clubs historiques de la capitale qui était cette année en ligue 2. Les terrains en accès libre tels que le street workout (musculature en plein air) sont également très fréquentés.
- . Entourés de grilles, voire de murs, les centres sportifs sont toutefois peu visibles depuis l'espace public. Plusieurs habitants ont également pointé les espaces perdus aux abords des terrains (pelouses, bosquets, arbres). Ce sont par ailleurs des lieux où les femmes sont moins présentes que les hommes.

- . Enfin, le niveau de pollution dans les centres sportifs pose question : certains participants se demandent s'il est pertinent de maintenir des activités sportives si près du boulevard périphérique.
- **Le marché aux puces vu par les commerçants**
 - . Le marché est installé depuis des décennies à la Porte de Montreuil, c'est un atout pour le quartier
 - . Certains commerçants se souviennent avec nostalgie du marché il y a une vingtaine d'année. Ils regrettent le départ de certains brocanteurs qui contribuaient à son rayonnement.
 - . Le marché est aujourd'hui en perte de vitesse mais pour de nombreux commerçants actifs, il constitue toujours la principale source de revenus et continue de faire vivre des familles.
 - . Les commerçants souhaiteraient travailler dans de meilleures conditions et offrir plus de confort à leurs clients (toilettes, espaces de restauration etc.)
 - . Ils soulignent aussi le manque de stationnement qui complique l'accès des visiteurs.
- **Le marché aux puces vu par les habitants et les visiteurs**
 - . Les habitants rencontrés sont attachés au marché et souhaitent le conserver
 - . Il doit toutefois évoluer vers plus de confort et offrir une plus grande diversité commerciale
 - . Pour certains le marché est un lieu de sociabilité qui répond à un besoin pour des populations à faibles revenus, d'autres le perçoivent comme un espace plutôt anxiogène et ne s'y sentent pas à l'aise
 - . Plusieurs soulignent les nuisances engendrées par le marché (embouteillage, emballages jetés dans les rues adjacentes par les visiteurs quand ils partent du marché etc.) mais également les nuisances engendrées par les activités qui se greffent aux alentours du marché et qui ne sont pas autorisées (biffins et vendeurs à la sauvette)

4/ OBJECTIFS GÉNÉRAUX DU PROJET URBAIN

Mathieu Pratlong, Direction de l'Urbanisme.

Les objectifs du projet sont les suivants :

- **Améliorer le cadre de vie des habitants.** Cela suppose de réaménager les espaces publics, de trouver et développer de nouveaux usages, de transformer le marché aux puces et d'implanter de nouvelles activités pour renforcer la vie au sein du quartier.
- **Créer des emplois en s'appuyant sur l'arc de l'innovation.** Le quartier compte déjà beaucoup de logements. Avec l'implantation de nouvelles activités (bureaux, pépinières, coworking, incubateurs, etc.), l'objectif est d'apporter une plus grande diversité de fonctions. La dynamique de l'Arc de l'Innovation doit notamment permettre de développer de l'emploi pour les habitants en s'appuyant sur des filières telles que l'économie sociale et solidaire, la formation par exemple.
- **Créer un axe de vie commerciale entre Paris et Montreuil.** Des commerces et des activités en pied d'immeubles viendront animer le boulevard et ses alentours faisant de cet axe un lieu de vie plus urbain.
- **Mettre en valeur les atouts paysagers et sportifs de la ceinture verte.** Il s'agit à la fois de rénover les équipements sportifs existants, de développer une nouvelle offre sportive de loisir et renforcer le paysage de celle-ci en renforçant la présence du végétal et redéfinissant les liens entre la rue, les équipements sportifs et les espaces verts des cœurs d'îlots des logements.
- **Transformer cette porte d'entrée métropolitaine en place du Grand Paris.** La Ville souhaite transformer ce lieu de passage en lieu de destination convivial et apaisé et retrouver ainsi une continuité urbaine lisible, praticable, rassurante et plaisante entre les trois villes via notamment la création du franchissement.

5/ LE PROJET DE FRANCHISSEMENT

Emmanuelle Sanchez, Direction de la Voirie et des Déplacements, Aurélie Bouton, Ville Ouverte

→ Les remarques et propositions des habitants issus des marches exploratoires et des ateliers sont retranscrites dans les encadrés.

1. Le fonctionnement du nouveau franchissement

Le franchissement prendra la forme d'un boulevard urbain reliant Paris et Montreuil, créant ainsi une continuité visuelle et urbaine entre les deux villes. Construit au-dessus du boulevard périphérique, dans l'alignement des façades de l'avenue de la Porte de Montreuil, il viendra couvrir une partie du vide formé par l'anneau. En termes de circulation, deux hypothèses sont actuellement à l'étude : une chaussée à 2x2 voies ou une chaussée à 2x3 voies, avec une voie de tourne à gauche pour accéder aux bretelles du boulevard périphérique. Les objectifs principaux sont de rendre de l'espace pour les piétons et les vélos et de rendre leurs cheminements plus confortables et plus sécurisés.

Ce qu'il s'est dit en atelier sur le fonctionnement du nouveau franchissement

- *Améliorer les transports en commun.* La Porte de Montreuil est une station de départ ou un terminus pour les lignes de bus, mais seule la ligne 57 la traverse. De nouvelles lignes de bus sont donc nécessaires. En métro, les usagers qui souhaitent se rendre du côté de Montreuil ou Bagnolet sont obligés de traverser le rond-point à pied. A minima, les participants souhaitent la création d'une nouvelle sortie de métro plus proche de Montreuil.
- *Revoir le gabarit de la voirie.* L'hypothèse à 2x2 voies est privilégiée par les habitants. Dans cette configuration, l'îlot refuge pourrait être supprimé pour faciliter les traversées piétonnes. Si une troisième voie est nécessaire, ils souhaitent qu'elle soit réservée au passage des bus ou à l'auto partage. Ils sont très attentifs à la sécurité au niveau des bretelles du boulevard périphérique et demandent à ce que les passages piétons soient bien éclairés.
- *Faciliter les déplacements pour les vélos.* Les pistes vélos doivent être bien délimitées et séparées des espaces pour les piétons. Les participants privilégient les séparations végétalisées car ils observent que les piétons ont tendance à marcher entre les lignes blanches des pistes cyclables. Les pistes devront être suffisamment larges pour que les vélos puissent se doubler. A la Porte de Montreuil, les cyclistes utiliseront la piste pour se déplacer rapidement, se rendre au travail ou faire leurs courses. Ce sera sans doute moins un lieu de promenade. Enfin, du stationnement vélo à proximité du métro permettrait de renforcer l'intermodalité entre les différents modes de transports.

2. L'ambiance du nouveau franchissement

Quelques images de référence permettent d'imaginer l'ambiance sur le futur franchissement : des trottoirs larges et végétalisés, des pistes pour les vélos, du mobilier urbain etc.



Avenues Mermoz et Pinel, Lyon



Ce qu'il s'est dit en atelier sur l'ambiance du nouveau franchissement

- La couverture légère du vide laissé entre le pont et les anneaux a fait consensus parmi les participants. Pour rendre la traversée confortable et sécurisante, ils souhaitent que les rez-de-chaussée des futurs bâtiments soient animés par des commerces ou d'autres activités en pied d'immeuble.
- Plusieurs participants ont souligné l'importance d'une signalétique efficace, à la fois pour les touristes qui ont parfois des difficultés à rejoindre leur hôtel depuis le métro et pour les salariés et clients des entreprises qui s'installeront dans le quartier.
- Enfin, les futurs îlots construits à l'est et au sud-ouest du rond-point devront être suffisamment perméables pour maintenir des vues et créer des chemins traversants. Il faut surtout éviter de recréer un mur entre Paris et Montreuil.

3. Le devenir des anneaux libérés

Le coût très élevé de la démolition (14 millions d'euros) et les contraintes techniques de démolition auxquels s'ajouterait le coût de construction d'une nouvelle couverture du boulevard périphérique sur la même surface ont amené la Ville à privilégier la conservation des anneaux du rond-point formant à eux seuls environ 4.000 m² de couverture. Des études de portance en cours permettront de déterminer avec plus de précision ce qui est envisageable en termes de constructibilité sur ces anneaux.

Ce qu'il s'est dit en atelier sur le devenir des anneaux libérés

- La programmation sur les anneaux doit être attractive pour en faire un véritable lieu de destination. Plusieurs propositions ont été faites en atelier : programmation culturelle et événementielle diversifiée, activités sportives qui sortent de l'ordinaire (sports de glisse par exemple). La gestion des flux et des nuisances éventuelles dans les rues adjacentes devra être efficace.
- Les anneaux devront également proposer des services de proximité pour les habitants et usagers, comme par exemple des lieux de restauration pour les visiteurs du marché et les employés de bureaux.
- Les participants souhaitent conserver des activités en lien avec la récupération et le recyclage. Pour certains, ces activités telles que le marché aux puces et la Recyclerie font partie de l'identité de la Porte de Montreuil mais gagneraient à être améliorées. La Recyclerie pourrait par exemple accueillir des ventes en dehors des grandes ventes annuelles et des ateliers de bricolage et de réemploi. Ces activités trouveraient leur place sur les anneaux libérés, dans les rues adjacentes au futur franchissement ou en rez-de-chaussée des futurs bâtiments.

4. Couverture légère du vide au-dessus du boulevard périphérique : quelques références

La Ville étudie différents types de couverture qui permettent de limiter le bruit du boulevard périphérique et la gêne visuelle (panneaux solaires, couverture végétalisée), tout en gardant à l'esprit les contraintes d'entretien et de maintenance. Un projet de recherche en cours (Projet Canopée) propose un dispositif avec plusieurs modules pouvant accueillir des panneaux solaires, de la végétation ou des hôtels à insectes. Des simulations de ce dispositif ont été réalisées en s'appuyant sur la Porte de Vanves. Les résultats de ce projet de recherche seront transmis à l'équipe de maîtrise d'œuvre qui sera chargée de la conception du franchissement car la Porte de Montreuil semble être un endroit où ce projet de recherche pourrait être éventuellement testé.

6/ LES ENJEUX VUS PAR LES HABITANTS

Aurélié Bouton, Ville Ouverte

- Rendre le quartier plus agréable et accueillant, en particulier pour les femmes.
- Faire de la Porte de Montreuil un lieu de vie et de destination.
- Ouvrir les équipements sportifs et rendre plus accessibles les espaces verts avec des offres de loisirs de proximité, notamment pour les plus jeunes et les familles.
- Développer des activités économiques et sociales liées au recyclage et à la réparation en s'appuyant sur le marché aux puces et la recyclerie.
- Maintenir et repenser les puces, y compris pendant le chantier.
- Résoudre durablement les nuisances et problèmes constatés :
 - Engager une action sociale auprès des vendeurs à la sauvette.
 - Anticiper la fermeture de la station-service Total pour éviter un report sur la station-service Carrefour rue Etienne Marcel.
 - Améliorer l'état des logements.

ÉCHANGES AVEC LA SALLE

Pour une meilleure lisibilité, l'ensemble des questions et réponses exprimées au cours de la réunion publique est réorganisé par thématique.

_FONCTIONNEMENT DU FRANCHISSEMENT ET DE SES ABORDS

- *Le projet part de l'hypothèse que le périphérique pourra supporter l'autopont, mais pourquoi ne pas conserver la circulation sur les anneaux et créer une passerelle piétonne avec une piste cyclable comme celle de Simone de Beauvoir ? Les travaux seraient ainsi moins lourds et moins coûteux.*
- *Je suis Montreuillois et je suis un peu déçu par le projet qui nous est présenté ce soir, même si je salue le travail des services. J'aurais trouvé plus intéressant de couvrir le périphérique. Avec le foncier que la Ville prévoit de vendre et l'obtention de financements européens par exemple, ne peut-on pas financer un tel projet ? Toutes les solutions ont-elles été étudiées ? On nous répond que la démolition des anneaux entraînerait une fermeture du périphérique pendant six jours, mais ce n'est rien au regard d'un projet qui nous engage pour les trente prochaines années. Si la couverture est impossible, il faut au moins trouver un dispositif permettant de réduire le bruit et la pollution.*
- *Je suis commerçant sur le marché aux puces et une chose m'a choqué dans la présentation du diagnostic : le parking des puces n'est pas vide en dehors des jours de marché, beaucoup de personnes qui travaillent dans le quartier l'utilisent. Nos clients manquent d'ailleurs de places de stationnement depuis que le parking du centre commercial Carrefour est fermé le dimanche, nous aimerions qu'il soit de nouveau ouvert.*

Catherine Pilon, Adjointe au maire de Montreuil. La rue d'Avron à Paris a été requalifiée et le nombre de voies réduit à 2x1 voie. A Montreuil, la Ville s'inspire de ces aménagements pour rendre la rue de Paris plus sécurisante et agréable pour les piétons et les cyclistes. Les premiers travaux ont un résultat positif sur le fonctionnement de la rue puisque le nombre d'accidents cyclistes a déjà commencé à diminuer.

Ces travaux sont le point de départ du rapprochement entre nos deux rues. Dans la continuité de ces aménagements, nous devons donc sortir d'une logique autoroutière et donner au franchissement le statut de rue. Cela suppose de bien réfléchir à l'insertion des voitures sur le franchissement et dans les rues adjacentes. Si l'on parvient à pacifier la circulation entre Paris et Montreuil, à recréer une ambiance de rue, il ne sera plus nécessaire de séparer les flux automobiles et piétons. Les anneaux seront aussi l'occasion d'impulser de nouvelles mobilités, pourquoi pas y installer par exemple des plateformes de covoiturage. En outre, la passerelle piétonne Lucien Lambeau continuera à fonctionner pour les piétons et les cyclistes.

Jacques Baudrier, Conseiller de Paris. La question de la couverture du boulevard périphérique a régulièrement été posée depuis les premières réunions de concertation en 2001 et elle est légitime. La Ville a mené des études approfondies pour évaluer la faisabilité et le coût d'une telle opération. De fait, couvrir le boulevard périphérique à cet endroit nécessiterait de démolir les anneaux pour reconstruire au-dessus et la couverture serait réduite par rapport à celle de la porte des Lilas. Le projet dépasserait les 100 millions d'euros et impliquerait une fermeture du boulevard périphérique bien supérieure à 6 jours. Ce n'est donc pas la piste que la Ville a privilégiée. Le choix du franchissement constitue en soi un engagement fort de la Ville de Paris sur les quinze prochaines années et permettra d'améliorer la qualité de vie des habitants. 34 millions d'euros d'investissement sont envisagés pour ce pont et la réalisation du franchissement permettra de dégager du foncier pour équilibrer l'opération.

Sur la question du stationnement, nous devons réfléchir à une échelle bien plus large que celle du projet de la Porte de Montreuil. Des investissements structurants ont été réalisés dans le développement des transports en commun en Ile-de-France. A titre d'exemple, les travaux de prolongement de la ligne 11 en direction de Rosny-sous-Bois ont démarré et la ligne 1 prolongée jusqu'à Val-de-Fontenay desservira bientôt le sud de Montreuil. La Ville de Paris se bat également aux côtés de Montreuil et Bagnolet pour le prolongement de la ligne 9. L'avenir des déplacements à Paris ne réside pas dans la voiture mais dans un meilleur réseau de transports en commun pour desservir la banlieue. A l'avenir, les usagers de la Porte de Montreuil y viendront plus facilement à pied, en transports en commun et à vélo. Qui plus est, la circulation automobile chute de 2 à 4% par an à Paris et le taux de motorisation par ménage baisse lui aussi régulièrement. Dans quelques années, la question du stationnement se posera différemment : nous devons faire face à des nappes de parkings vides et réfléchir à leur reconversion.

IMPACT DU PROJET SUR LA SANTE

- *Lors d'une réunion à laquelle j'ai assisté, l'Organisation Mondiale de la Santé a rappelé que la Ville de Paris disposait d'un plan Santé Environnement et que l'Agence Régionale de la Santé soutenait un dispositif d'études d'impact des projets urbains sur la santé. Ces actions vont dans le sens du travail mené sur la Porte de Montreuil mais selon moi, nous pourrions aller plus loin. Il serait notamment intéressant de travailler avec les populations autour de leur perception de l'impact de ces aménagements sur leur santé.*

Frédérique Calandra, maire du 20e. La santé est un enjeu majeur de ce projet. Comme dans le cadre du projet Python-Duvernois, des études d'impact seront lancées sur les nuisances liées à la pollution et sur ce que cela signifie pour les habitants de vivre à côté du boulevard périphérique. La situation des Parisiens dans les quartiers périphériques est injuste : ce sont ceux qui ont le moins de voitures et qui souffrent le plus des nuisances du boulevard périphérique. Nous devons travailler à l'échelle métropolitaine pour développer les transports en commun et l'intermodalité, afin que les transports répondent aux pratiques de chacun et que Paris ait l'offre la plus complète possible. L'intermodalité, c'est par exemple pouvoir poser son vélo quelque part quand il pleut et choisir de faire le reste du trajet en tramway ou en métro. Je soutiens par ailleurs le prolongement de la ligne 9 aux côtés des communes de Montreuil et Bagnolet.

Aurélié Cousi, Direction de l'Urbanisme. La Direction de l'Urbanisme a pris des contacts avec l'agence qui expérimente ce type d'étude d'impact santé et cible la Porte de Montreuil pour l'expérimenter. Nous attendons la réponse du bureau d'études pour lancer une démarche test.

LA PRESENCE DES BIFFINS

- *Je souhaite mettre l'accent sur le problème des biffins. Depuis que le marché n'est plus toléré, on assiste tous les week-ends à des scènes scandaleuses de policiers qui persécutent des femmes et des enfants, les aspergent au gaz lacrymogène et jettent leurs affaires à la poubelle. Aujourd'hui, la réponse n'est que répressive et policière. La seule faute de ces personnes, les biffins comme leurs clients, c'est d'être pauvres et d'essayer de s'en sortir. Ce marché répond à un véritable besoin : plusieurs de mes voisins achètent aux biffins ce qu'ils ne peuvent pas acheter ailleurs. Il y a aussi des contribuables qui viennent faire le marché.*

- *J'ai également été témoin de la répression envers les biffins à Montreuil, c'est scandaleux. Dans la présentation du projet, je n'ai rien vu qui leur soit destiné. La recyclerie n'a pas les moyens d'employer toutes ces personnes et nous devons aussi anticiper l'arrivée des migrants. Les biffins seront toujours là, il faut leur trouver des lieux où ils peuvent vendre en toute sécurité, comme le fait l'association Amélior avec le marché des biffins à Montreuil.*
- *Je fais partie de la commission des puçiers et j'aimerais qu'on ne fasse pas l'amalgame entre commerçants et biffins. Nous sommes des commerçants à part entière.*

Olivier Taravella, Adjoint au maire de Bagnolet. Pour commencer, nous faisons bien la différence entre biffins et commerçants et nous ne portons pas de jugements sur les personnes qui vivent de la biffe. A Bagnolet, nous avons vécu une période difficile quand les biffins s'installaient sur le square Eugène Varlin. Certains soirs, des manifestations de violence éclataient. Je me souviens en particulier d'un Conseil de Quartier où 80 personnes s'étaient réunies pour exprimer leur exaspération. La sécurisation du square a coûté 100 000 euros à la Ville. En outre, les retours que nous avons des marchés aux biffins ne me semblent pas probants, ni en termes d'amélioration de l'espace public ni au niveau des conditions économiques des biffins. Le fait d'organiser leur activité ne les fera pas sortir de la pauvreté. D'autres dispositifs que ceux que propose l'association Amélior existent.

Frédérique Calandra, Maire du 20^e arrondissement. Personne n'est destiné à vivre dans une camionnette au bord du boulevard périphérique avec ses enfants. Nous souhaitons que ces enfants puissent aller à l'école, aient accès à un centre de santé et que leurs parents retrouvent un emploi et un logement pérenne. C'est en ce sens que nous voulons développer des activités en lien avec l'économie sociale et solidaire, en s'appuyant notamment sur la Recyclerie qui propose des emplois en réinsertion.

La vente à la sauvette donne une mauvaise image du marché aux puces. Pour que celui-ci redevienne attractif, nous devons le rendre plus beau, plus accueillant, apporter aux commerçants et aux visiteurs les services dont ils ont besoin (toilettes, café, activités pour les enfants etc.). En dehors des jours du marché, l'emprise des puces pourraient servir à des activités foraines ou accueillir un marché alimentaire.

CALENDRIER ET ENVELOPPE DU PROJET

- *Vous parlez d'un engagement de la Ville de 34 millions d'euros. Quelle est l'estimation globale du projet ?*
- *Je fais partie de l'association 3 villes x 1 porte et je m'interroge au sujet de la gestion urbaine de proximité. Les actions d'amélioration du cadre de vie doivent commencer maintenant, il ne faut pas attendre 2020.*
- *Au sein de l'association 3 villes x 1 porte, nous nous battons pour la fermeture de la station-service rue Etienne Marcel située à Montreuil. Nous souhaitons qu'une décision soit prise avant le lancement du projet de la Porte de Montreuil car son devenir aura un impact sur la ZAC de la Fraternité [Zone d'Aménagement Concerté dans le Bas Montreuil]. Nous souhaiterions également savoir ce qui est prévu en termes de gestion en attendant les travaux car les conditions sanitaires sont préoccupantes.*

Jacques Baudrier, Conseiller de Paris. Le Conseil de Paris a voté un investissement de 34 millions d'euros pour le futur franchissement et s'est engagé sur un calendrier opérationnel qui vous a été présenté ce soir. C'est une décision fondatrice pour la Porte de Montreuil depuis la création du boulevard périphérique. A l'échelle du projet urbain global, il est encore trop tôt pour déterminer le montant de l'opération. Les études urbaines démarreront prochainement et la concertation se poursuivra jusqu'en 2017. Nous voyons toutefois un consensus se dégager à l'issue de cette première étape de concertation sur les grands enjeux du projet.

Frédérique Calandra, maire du 20^e arrondissement. La Ville de Paris et Est Ensemble coordonnent déjà leurs actions sur la rénovation de la rue de Paris à Montreuil. Je souhaite qu'il y ait une continuité entre les rues d'Avron et de Paris en termes d'éclairage et de mobilier urbain. Nous devons également travailler les continuités piétonnes entre les espaces verts de nos trois villes. Dans le cadre de la Gestion Urbaine de Proximité, la passerelle Lucien Lambeau pourrait aussi être améliorée. S'agissant de la station-service Carrefour rue Etienne Marcel, la Ville de Paris négocie aujourd'hui avec Carrefour sur d'autres sujets. Je suis prête à apporter mon concours à la Ville de Montreuil pour la fermeture de la station.

*Retrouvez toute l'information sur le projet sur paris.fr
Informez-vous, posez vos questions à l'adresse concertation@portedemontreuil.fr*