

PROJET D'AMENAGEMENT DE LA PORTE DE MONTREUIL

ATELIERS DES 11 ET 18 MAI 2016 | A l'école Eugène Reisz, 4 rue Eugène reisz, 75020 PARIS



COMPTE-RENDU

CONTEXTE

En juin 2015, le Conseil de Paris a approuvé le lancement d'une phase opérationnelle de requalification de la Porte de Montreuil par la réalisation d'un ouvrage de franchissement au-dessus du boulevard périphérique et le lancement d'une étude urbaine sur l'ensemble du secteur. Celle-ci doit permettre d'améliorer le quotidien des habitants en leur offrant un cadre de vie plus agréable; de relier Paris, Montreuil et Bagnolet par la création d'un boulevard urbain et la construction de bâtiments d'activités; enfin, de faire de la porte un véritable lieu de destination du Grand Paris.

Lancée à l'occasion d'une réunion publique le 12 avril 2016, la concertation est ouverte à tous : Parisiens, Montreuillois, Bagnoletais et « Grands Parisiens » sont invités à participer aux échanges pour nourrir le projet. La concertation s'organise en deux temps :

- une première étape consacrée au nouveau franchissement et aux espaces limitrophes (printemps - été 2016) ;
- une deuxième étape consacrée au projet urbain global (fin 2016).

Le 30 avril et le 3 mai 2016, deux marches exploratoires ont permis aux participants de comprendre et d'enrichir le projet de franchissement. Elles ont aussi permis de nourrir le diagnostic sur le projet urbain en amont de l'étude urbaine globale qui débutera d'ici la fin de l'année. Dans la continuité de ces échanges, les deux ateliers ont été l'occasion de travailler plus précisément sur la question des déplacements et de l'ambiance du franchissement, ainsi que sur les usages à développer sur le franchissement et les anneaux du rond-point libérés de la circulation. Une réunion publique se tiendra le 2 juin 2016 pour faire le bilan de cette première étape et annoncer la suite de la concertation et du projet.

➤ Ce compte-rendu est établi par l'agence Ville Ouverte, en charge de mettre en oeuvre la concertation.



Pour en savoir plus sur le projet de la Porte de Montreuil, rendez-vous sur la page dédiée au projet sur le site paris.fr ou posez vos questions via l'adresse de la concertation : concertation@portedemontreuil.fr

DÉROULEMENT DES ATELIERS

LE JEUDI 11 MAI - 19h - 21h

Environ 25 personnes de Paris, Montreuil et Bagnolet ont participé à l'atelier. Étaient également présents : Hélène Vicq, Adjointe à la Maire du 20e arrondissement chargée de l'urbanisme, de l'architecture et du GPRU ; Frédéric Guerrien, Adjoint à la Maire du 20e arrondissement chargé de la Métropole, de l'intercommunalité et de l'Économie sociale et solidaire ; Catherine Denis, Adjointe au Maire de Bagnolet en charge du cadre de vie, de la propreté et du tourisme ; Christine Guilemout, DDCT Service égalité intégration inclusion ; Mathieu Pratlong, Direction de l'Urbanisme, Emmanuelle Sanchez, Direction de la Voirie et des Déplacements, Céline Steiger, Aurélie Bouton et Margot Lauzeral de l'agence Ville Ouverte, en charge de la concertation.

Après une présentation du projet en plénière, les participants se sont répartis en trois groupes de travail, avec à leur disposition :

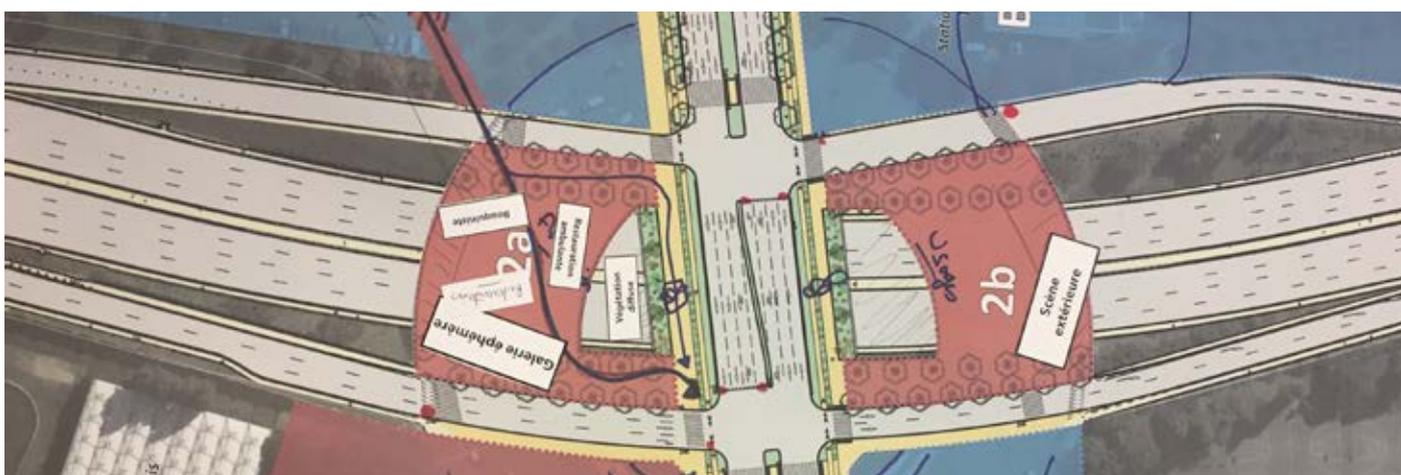
- Une maquette du franchissement et des modules amovibles représentant la constructibilité maximale prévue par le PLU.
- Des figurines à positionner sur la maquette pour imaginer les nouveaux parcours des différentes catégories d'usagers et analyser la façon dont ils se raccrochent au nouveau pont.

LE JEUDI 18 MAI - 19h - 21h30

Cet atelier a réuni une quinzaine de personnes. Étaient également présents : Hélène Vicq, Adjointe à la Maire du 20e arrondissement chargée de l'urbanisme, de l'architecture et du GPRU ; Frédéric Guerrien, Adjoint à la Maire du 20e arrondissement chargé de la Métropole, de l'intercommunalité et de l'Économie sociale et solidaire ; Catherine Denis, Adjointe au maire de Bagnolet en charge du cadre de vie, de la propreté et du tourisme, Anne-Marie Heugas, Adjointe au Maire de Montreuil déléguée aux sports ; Mathieu Pratlong, Direction de l'Urbanisme, Emmanuelle Sanchez, Direction de la Voirie et des Déplacements, Céline Steiger, Aurélie Bouton et Margot Lauzeral de l'agence Ville Ouverte, en charge de la concertation.

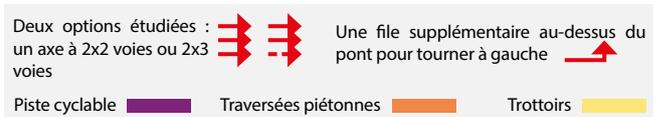
Après une présentation du projet en plénière, les participants se sont répartis en deux groupes de travail, avec à leur disposition :

- Une maquette du franchissement et des modules amovibles représentant la constructibilité maximale prévue par le PLU.
- Des images de référence classées par catégories pour réfléchir aux nouveaux usages à développer sur les emprises à fortes contraintes de constructibilité : les anneaux du rond-point, les emprise du boulo-drome et de la recyclerie (cf. carte page 3).

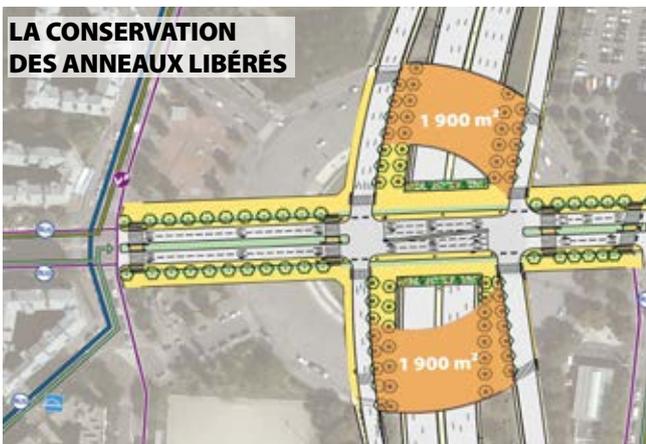


PRÉSENTATION DU PROJET

Les deux ateliers ont débuté par un rappel des objectifs du projet global et un point plus détaillé sur le franchissement. Retrouvez ci-dessous la présentation de la Direction de la Voirie et des Déplacements sur le projet de franchissement. Pour plus d'informations sur le projet global, rendez-vous sur la page dédiée au projet sur le site paris.fr.



Trottoirs larges et végétalisés, pistes pour les vélos, mobilier urbain, éclairage, la Ville souhaite que le franchissement améliore et sécurise les déplacements piétons et cyclistes. Celui-ci prendra la forme d'un boulevard urbain d'une quarantaine de mètres de large, reliant la rue d'Avron et la rue de Paris. Construit dans l'alignement des façades de la Porte de Montreuil, il créera une continuité visuelle entre Paris et Montreuil. Sa construction viendra couvrir la majeure partie du vide formé par l'anneau central.



La Ville ne souhaite pas démolir l'anneau central et ce pour plusieurs raisons :

- _ un coût de démolition très élevé (14 millions d'euros hors études et dévoiement de réseaux)
- _ des contraintes techniques de démolition dues à la structure même des anneaux
- _ les anneaux forment à eux seuls une **couverture du boulevard périphérique d'environ 3.800 m²**. La couverture d'une même surface s'éleverait à 21 millions d'euros hors études.

Libérés de la circulation, les anneaux pourront accueillir de nouveaux usages. Une étude est en cours pour déterminer la capacité de portance. Ils pourront a minima accueillir de petites structures légères, par exemple pour l'organisation de manifestations éphémères.



La plupart des emprises constructibles (en bleues sur la carte) se situent à l'est du rond-point. Ici, la Ville prévoit majoritairement la création d'activités économiques pour créer des emplois dans un quartier qui compte aujourd'hui beaucoup de logements.

La vocation de ces bâtiments reste à définir mais la Ville souhaite que les activités créées soient orientées en priorité vers le commerce, l'économie sociale et solidaire et la formation en lien avec l'Arc de l'Innovation.

Les futurs bâtiments devront permettre des percées visuelles et des respirations depuis Paris vers les communes limitrophes et inversement, pour ne pas créer une nouvelle coupure urbaine entre les villes.

Sur les anneaux et sur l'emprise de la recyclerie, la constructibilité est limitée du fait de fortes contraintes :

- contrainte de portance sur les anneaux en béton précontraint.
- passage de très nombreux réseaux sous l'emprise actuelle de la recyclerie.

L'emprise du boulo-drome se situe quant à elle dans la ceinture verte. Cet espace vert sera repensé pour en faire un atout dans le quartier et pourrait devenir un lieu de détente et de loisir.

- Emprises à fortes contraintes de constructibilité
- Emprises constructibles

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

➤ Les remarques et propositions des participants en atelier sont rassemblées par thématiques pour une meilleure lisibilité. Les questions des participants et les réponses apportées par la Ville au fil des échanges sont retranscrites dans les encadrés.

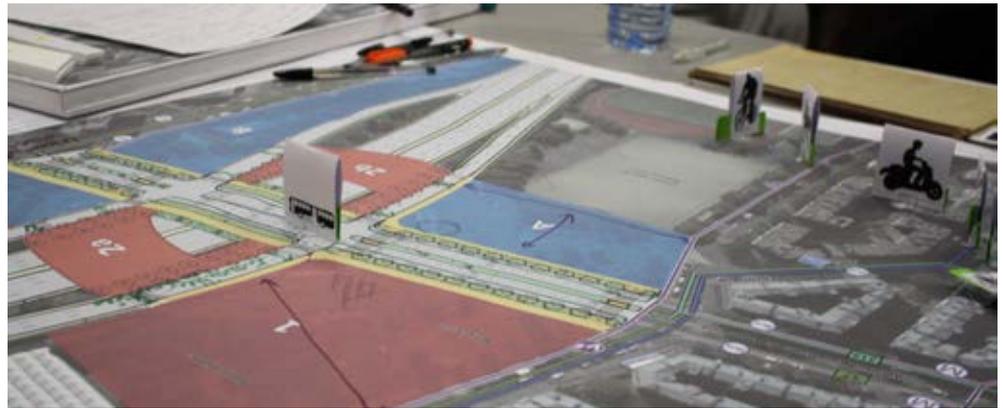
LE FONCTIONNEMENT DU FRANCHISSEMENT

1/ Améliorer la desserte en transports en commun

Pour que le franchissement crée une véritable continuité entre Paris, Montreuil et Bagnolet, de nouvelles lignes de bus sont nécessaires : « quand je dois me rendre à une gare parisienne en bus, je suis obligée de prendre le 102 à la porte de Bagnolet. »

Les participants souhaitent a minima la création d'une nouvelle sortie de métro plus proche de la Porte de Montreuil. « Aujourd'hui je passe mon temps à indiquer la station de métro la plus proche aux touristes désorientés. Ils ne comprennent pas pourquoi ils doivent reculer dans Montreuil pour aller à Paris ou traverser la porte ».

Certains s'interrogent sur la création d'un accès direct au métro depuis le centre commercial Carrefour mais celui-ci ne sera pas forcément nécessaire si les cheminements sur le pont sont agréables et sécurisés. Selon une participante, il aurait existé auparavant un accès à proximité du Carrefour, sous les jardinières, et il serait opportun de réfléchir à une nouvelle station sachant que les stations Porte de Montreuil et Robespierre sont éloignées.



La création d'une nouvelle ligne de bus traversant la porte de Montreuil et reliant les trois villes est une priorité pour les participants
ATELIER DU JEUDI 18 MAI

2/ Revoir le gabarit de la voirie et sécuriser les traversées piétonnes

Pour atténuer le caractère routier du futur franchissement et l'inscrire dans la continuité des rues d'Avron et de Paris, les participants privilégient l'option d'une chaussée à 2x2 voies plutôt que 2x3 voies. Si une troisième voie s'avère nécessaire, elle devra être réservée au bus. Il faut dans tous les cas éviter la prise de vitesse des véhicules sur le pont. La réduction du nombre de voies pose également la question du maintien de l'îlot refuge. Sa suppression permettrait en effet de faciliter les traversées piétonnes.

Une attention toute particulière devra être portée sur les voies d'accès au périphérique. Un éclairage coloré permettrait de les rendre plus visibles. En outre, les feux tricolores devront être réglés de manière à fluidifier le trafic et sécuriser les traversées piétonnes et cyclistes.

Enfin, certains craignent que l'arrivée de nouvelles entreprises ait un impact sur le trafic, qu'ils jugent déjà très dense à la porte de Montreuil. Ils préconisent de mener une étude sur les déplacements des futurs salariés et de bien anticiper leurs besoins en stationnement.

QUESTIONS / RÉPONSES

- « Des études montrent que la pollution dans un rayon de 500 mètres autour du périphérique est très élevée. Beaucoup de personnes vivent à proximité du périphérique, sans compter les gens qui viennent y faire du sport. Comment cette question est-elle prise en compte dans l'étude ? »

Une étude d'impacts sera réalisée sur le projet et la Ville lance en fin d'année une étude sur la pollution de l'air. Ces mesures seront faites sur tout le périmètre d'étude.

- « Comment la largeur du nouveau pont a-t-elle été déterminée ? »

Le nouveau franchissement de 40 mètres de large sera créé dans la continuité des façades des immeubles de l'Avenue de la Porte de Montreuil.

- « Combien coûte le franchissement ? »

Le coût et la faisabilité du projet sont actuellement à l'étude au sein de la Direction de la Voirie et des Déplacements. L'opération devra être équilibrée, c'est-à-dire que la vente des terrains à bâtir sur les emprises constructibles (en bleues sur la carte) permettent de financer la réalisation du franchissement et des espaces publics aux abords.

- « Actuellement la circulation sur le rond-point de la porte de Montreuil est très dense. J'ai peur qu'une route à 2x3 voies ne crée un entonnoir car les rues de Paris et d'Avron sont à 1x1 voie. Une 2x2 voies éviterait le goulet d'étranglement et les voitures rouleraient aussi moins vite. »

Les difficultés se situent davantage rue Etienne Marcel et avenue Léon Gaumont que sur le rond-point de la porte de Montreuil. Les simulations que nous avons faites indiquent que le trafic actuel est absorbé par un dimensionnement à 2x3 voies, mais l'hypothèse à 2x2 voies est également à l'étude car la circulation parisienne baisse chaque année.

3/ Faciliter les déplacements cyclistes.

Les déplacements vélo doivent être facilités que l'on soit cycliste lent, rapide ou transporteur. Aujourd'hui, les vélo-cargo se développent et les voies cyclables doivent s'adapter dans leur dimensionnement pour faciliter la circulation. Les pistes devront également être suffisamment larges pour que les vélos puissent se doubler.

Les participants sont attentifs aux séparations entre trottoirs et pistes cyclables : « sur un grand trottoir, quand il y a des pistes cyclables peintes au sol, les piétons sont attirés par les lignes et marchent entre ». Les cyclistes remarquent également que les pistes aménagées entre deux trottoirs sont souvent plus sales que les autres. Ils privilégient ainsi les séparations légères et végétalisées, sur le modèle de celles aménagées le long de la coulée verte ou du RER à Vincennes.

Enfin, pour renforcer l'intermodalité, un stationnement vélo pourrait être aménagé à proximité de la sortie de métro.

L'AMBIANCE DU FRANCHISSEMENT

1/ Se protéger des nuisances du périphérique

Des murs anti-bruit ou des constructions de faibles hauteurs devront être installés en bordure des anneaux pour se protéger des nuisances du périphérique, aussi bien sonores que visuelles. Certains participants proposent de les embellir avec des fresques. De la même manière, au niveau du vide laissé entre les anneaux et le futur franchissement, une couverture est demandée pour masquer la vue sur le périphérique. Cette couverture, même légère, doit être le lieu de l'innovation. Des participants proposent des panneaux solaires, des trampolines ou de la végétation qui permettrait d'absorber la pollution.

2/ Un parcours confortable et plus lisible

Les cheminements devront être adaptés à toutes les catégories d'usagers : enfants, personnes à mobilité réduite, personnes âgées. Toilettes, assises, éclairage public ... le mobilier urbain devra rendre le trajet agréable, permettre la pause à proximité des lieux de vie (marché aux puces, foodtrucks etc.) et dessiner une continuité entre Paris et Montreuil.

Autre point important, la signalétique. Elle doit être efficace à la fois pour les touristes qui ont parfois des difficultés à rejoindre leur hôtel depuis le métro mais également pour les salariés des entreprises qui s'installeront dans le quartier.

La présence de végétation est également essentielle pour transformer l'ambiance sur le franchissement. Les participants privilégient une végétation basse, dense et persistante. Les plantations ne doivent pas être trop hautes et touffues pour ne pas masquer les vues. Les jardins du Levant, du Couchant et du Midi aménagés au-dessus des voies ferrées du RER à Vincennes ont été cités en exemple (cf. photographie ci-contre).

Des itinéraires «bis» réservés aux piétons et aux cyclistes devront permettre de rejoindre le franchissement et les anneaux (cf. carte de synthèse page 8). Ils devront être suffisamment larges et agrémentés de plantations. Un participant note qu'un lieu est d'autant plus attractif qu'on peut y arriver et en partir par plusieurs endroits.



Le jardin du couchant, Vincennes

3/ Des rez-de-chaussée animés

Les participants sont également attentifs à l'occupation des rez-de-chaussées des constructions futures. Ils souhaitent que les activités qui y seront programmées amènent de la vie en journée et en soirée, en dehors des horaires de bureaux, sur les anneaux, le long du franchissement et sur la rue Etienne Marcel prolongée. Une participante souligne que des locaux vides en pied d'immeuble peuvent faire naître un sentiment d'insécurité chez les passants.

Les rez-de-chaussée devront remplir une diversité de fonctions et accueillir des commerces de proximité. La Ville devra veiller à ce que les loyers ne soient pas trop élevés et faire une étude pour évaluer la concurrence potentielle du centre commercial et sa galerie marchande.

LE DEVENIR DES ANNEAUX

1/ Une programmation qui vaut le détour

« C'est un leurre de penser que les gens passeront par les boucles s'il n'y a pas là quelque chose de très attractif ». Pour faire des anneaux un lieu de destination, les participants proposent d'organiser des événements attirant un large public et à la programmation diversifiée.

Sur l'anneau sud, ils imaginent différents espaces : scène ouverte, guinguette, lieux d'exposition et de production artistiques. Un groupe a cité la place de la République comme référence de lieu approprié par les usagers malgré l'importance et la proximité de la circulation. Kiosque à musique, librairie ambulante ... la plupart sont favorables à l'installation de structures éphémères mais celles-ci devront être gérées de manière efficace, de façon à ce que le lieu ne soit pas dégradé entre deux occupation temporaires. Si de grandes manifestations sont organisées, la gestion des flux et des nuisances nocturnes dans les rues adjacentes doit également être prise en compte.

Sur l'anneau nord, des activités sportives sortant de l'ordinaire (cf. l'arbre à basket sur l'île de Nantes ci-dessous) et des activités en lien avec le marché aux puces sont proposées. Des lieux d'attente et de pause doivent être aménagés à proximité des terrains.



Arbre à baskets - Nantes

Références appréciées par les participants



Pavillon d'exposition éphémère - Espagne



Batucada - Fête de la musique



Scène extérieure

2/ Un espace offrant des services aux habitants et usagers du quartier

La programmation des anneaux doit profiter aux habitants et usagers du quartier. Un kiosque multiservice (gestion administrative, cours de français etc.) et une cuisine partagée travaillant avec les invendus des marchés sont proposés. Pour les visiteurs du marché aux puces, les participants suggèrent des lieux de restauration. Des toilettes publiques et des lieux d'assises sont également demandés.

Des plantations sont essentielles pour rendre ce lieu plus agréable, d'autant que le quartier de la porte de Montreuil « manque cruellement de verdure ». Plutôt qu'une végétation dispersée, par petites touches, une participante souhaite la création de véritables jardins.

Enfin, l'aménagement des anneaux doit faire une place aux enfants, par exemple avec des pistes pour apprendre le skate, la trottinette ou le vélo.



Banc polymorphe - Columbia

« C'est une bonne idée si ce n'est pas seulement un lieu de restauration. Il faut que le lieu soit polyvalent »



Time Out Market - Lisbonne

3/ Conserver des activités en lien avec la récup' et le recyclage

Plusieurs participants proposent d'utiliser l'un des anneaux pour étendre le marché aux puces, en anticipant toutefois les besoins en stationnement des puciers qui stockent leurs marchandises dans leurs camionnettes.

Ils souhaitent que la recyclerie soit conservée à son emplacement actuel et qu'elle devienne un lieu plus ouvert sur le quartier, avec un espace de vente en dehors des grandes ventes annuelles. Une participante précise qu'il est préférable de ne pas regrouper toutes les activités (marchés aux puces, recyclerie, artisanat) dans un même lieu.



Recyclerie - Porte de Montreuil - Paris



Atelier de réparation solidaire - St-Ouen



FabLab « Ici Montreuil » - Montreuil

LE DEVENIR DES EMPRISES MUTABLES AUX ABORDS DU FRANCHISSEMENT

➤ Les sujets abordés dans cette dernière partie dépassent la question du franchissement. Ils feront l'objet d'autres temps d'échanges à partir de fin 2016, dans le cadre de la concertation sur le projet global.

1/ Un quartier ouvert, une diversité d'activités

« Ne construisons pas un mur entre Paris et Montreuil ». Les futurs îlots devront ménager des vues et laisser la possibilité de traverser à certains endroits.

En termes de programmation, les participants s'interrogent sur l'opportunité de créer des bureaux dans un quartier qui en compte déjà beaucoup. Une élue montreuilloise estime qu'il manque des gymnases à Montreuil et que les futures constructions pourraient accueillir des équipements sportifs. D'autres participants expriment des doutes sur l'attractivité de la porte de Montreuil et prennent l'exemple de la CPAM : celle-ci met en place des navettes pour ses salariés qui craignent de traverser le rond-point. Le cadre de vie et l'image du quartier devront s'améliorer pour que les entreprises viennent s'y installer.

QUESTIONS / RÉPONSES

- « Pourquoi prévoir de nouveaux bureaux dans le quartier, y-a-t-il un besoin pour ce type de locaux d'activités ? »

La construction de nouveaux bureaux générera des recettes qui contribueront au financement du nouveau franchissement. De plus, ces bâtiments viendront combler une partie du vide entre Paris et Montreuil afin de créer un nouveau morceau de ville et un front urbain continu. En outre, il ne s'agit pas d'implanter uniquement des bureaux mais de réfléchir à tous les types d'activités qui pourraient s'installer dans ces futurs bâtiments. Des ateliers auront lieu durant la deuxième phase de concertation pour aborder ce sujet.

2/ Faire évoluer le marché aux puces

L'hypothèse de la Ville de relocaliser le marché aux puces en rez-de-chaussée d'un bâtiment n'est pas comprise par certains participants, quand d'autres y sont opposés, notamment les puciers. Ils se demandent si le futur bâtiment permettra d'accueillir l'ensemble des commerçants actuels et soulignent le problème de la circulation des camionnettes, nécessaires au stockage de leur marchandise. Si un bâtiment est construit, plusieurs participants suggèrent une structure plutôt légère, laissant passer l'air et la lumière naturelle. « Ce qu'on aime avec le marché, c'est que ce soit ouvert, on respire ! ». Les besoins en stationnement des clients devront également être pris en compte, par exemple en construisant un parking en sous-sol.

En dehors des jours de marché, il faudra veiller à ce que la halle ne devienne pas un lieu délaissé. S'il accueillait davantage de brocanteurs, le marché pourrait être ouvert toute la semaine.

2/ Prolonger la ceinture verte par un véritable jardin

Un groupe propose d'aménager un jardin à l'emplacement du boulodrome avec des jeux pour tous les âges et des endroits pour se reposer. Le groupe imagine des plantations foisonnantes sur le modèle des jardins à l'anglaise. Ils ne sont pas favorables à la création de jardin partagé car ils y voient un risque de privatisation de l'espace par certains usagers et jugent ce lieu trop passant. Quelques parcelles aménagées en jardin pédagogique seraient toutefois une bonne idée pour accueillir les scolaires. Enfin, si des agrès sportifs sont intégrés au jardin, ils devront être accessibles aux femmes comme aux hommes. Les participants prennent comme contre exemple le street workout dont les agrès semblent surtout utilisés par des hommes.

4/ Prendre en compte les nuisances engendrées par les stations-services

Les riverains de la station-service et de lavage Carrefour, située rue Étienne Marcel à Montreuil sont très inquiets. Ils se battent pour sa fermeture et redoutent qu'une suppression de la station-service Total n'entraîne un report de trafic vers la station-service Carrefour, qui augmenterait encore les nuisances.

QUESTIONS / RÉPONSES

- « Si les deux stations-service et de lavage Carrefour et Total ferment, où les automobilistes devront-ils se rendre ? »

Mathieu Pralong indique qu'une station-service est présente Porte de Bagnolet, et que deux stations-service existent au niveau du périphérique, à la Porte de Vincennes.

Références appréciées par les participants



Square Israel - Copenhagen



« Ce jeux est bien car il est mixte et intergénérationnel »

CARTE DE SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS DES PARTICIPANTS



1- Fonctionnement du franchissement

- Cheminement piétons / cyclable à maintenir
- Pistes cyclables larges et délimitées par de la végétation
- Sécuriser les passages piétons
- Éclairage spécial au niveau des bretelles du boulevard périphérique
- Nouvelle sortie de métro
- Nouvelle station de métro
- Stationnement vélo

2- Ambiance et usage

- Couverture légère des anneaux
- Masquer les vues sur le périphérique
- Une signalétique efficace pour les usagers et les touristes
- Rez-de-chaussé animés

3- Les usages sur les emprises à fortes contraintes de constructibilité

- Recyclerie : Maintenir la recyclerie
- 1 : Activités sportives et programmation en lien avec les puces (restauration, marché)
- 2 : Programmation événementielle forte (scène extérieure, guinguette)
- 3 : Un jardin de jeux, un jardin pédagogique pour les scolaires, des agrès sportifs accessibles à tous

Emprises

- Emprise constructible
- Emprise à fortes contraintes de constructibilité