



COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT

CONCERTATION CANAL
SAINT MARTIN

LUNDI 15 MAI 2023, 19H-21H

Nombre de personnes participantes :

150 personnes présentes dont 83 hommes et 67 femmes

Intervenant·es présent·es :

Élu·es

- **Alexandra CORDEBARD**, Maire du 10ème arrondissement de Paris
- **Emmanuel GREGOIRE**, 1er adjoint à la Maire de Paris

Membres des services

- **Laurence DAUDE**, cheffe de l'agence des études architecturales et techniques, mairie du 10ème
- **Anne-Gaëlle BAPTISTE**, adjointe en chef du Service des Aménagements et des Grands Projets, mairie du 10ème
- **Pauline BUTIAUX**, Directrice Général Adjointe en charge des espaces publics à la Mairie du 10ème
- **Ghislaine LEPINE**, paysagiste à la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement, Mairie du 10ème
- **Jean-Christophe CHOBLET**, en charge de la Nouvelle esthétique, de l'urbanisme transitoire et de l'activation des territoires, Direction de la Voirie et des Déplacement, Service des Aménagements et Grands Projets

Animation, compte-rendu :

- **Lucile BIARROTTE**, agence de concertation TraitClair
- **Louise DAUTHIEUX**, agence de concertation TraitClair
- **Juliette LUANS**, agence de concertation La Belle Friche

Objectifs :

Les objectifs de cette réunion publique étaient de présenter aux riverain·es les grandes lignes du projet d'aménagement du canal Saint Martin dans sa globalité, mais aussi de présenter plus en détail certains sites, revenir sur leurs évolutions à travers le temps et sur les enjeux dont ils font l'objet aujourd'hui. Cette réunion a aussi permis de mettre en avant les prochaines actions de concertation à destination des riverain·es du canal, et d'entamer les échanges à travers un temps de questions-réponses d'une heure.

COMPTE-RENDU DÉTAILLÉ DE LA RÉUNION

Mots d'introduction

Alexandra CORDEBARD, Maire du 10^{ème} arrondissement de Paris a introduit cette réunion publique par un mot de remerciement à destination des personnes présentes et de toute l'équipe du Point Ephémère ainsi que sa directrice pour l'accueil. Elle s'est dit très agréablement surprise par la fréquentation importante de cette réunion. Elle a précisé que les personnes présentes étaient tous et toutes à l'évidence intéressé·es par le canal Saint Martin. Selon elle, cette réunion permet de présenter ce projet très structurant pour le 10^{ème} arrondissement, mais aussi pour Paris d'une manière générale.

Elle a expliqué que depuis le début de ce mandat, plusieurs actions ont déjà été mises en œuvre pour commencer à réduire la circulation automobile. Il s'agissait là d'un engagement de campagne, afin d'aller dans la continuité de la transition écologique de la ville et du quartier, en lien avec la trame verte et bleue du 10^{ème}. Cet arrondissement est l'un des plus denses de Paris. La transition de ce quartier demande donc de relever de nombreux défis, toutefois la présence de ce canal Saint Martin représente une vraie chance et une opportunité. Selon elle, aujourd'hui, c'est un nouveau processus qui commence : celui-ci consiste à définir ensemble ce que sera ce canal dans 15, 20 ans voir plus. Madame la Maire a précisé que le travail présenté aujourd'hui se basait sur les travaux de concertation qui ont d'ores et déjà eu lieu.

L'un des sujets les plus importants qui est apparu sur ce canal est le conflit piétons/vélos. Les grandes questions sont les suivantes : Comment faire de ce lieu un lieu de promenade apaisé ? Que faire et comment faire avec le flux de véhicules résiduels ? Elle a expliqué que les précédents temps de concertation avaient permis de construire collectivement des données, et de revenir en arrière sur l'histoire du canal Saint Martin. Auparavant, on trouvait le long du canal des parkings, et des autoroutes urbaines avec d'importants flux. « Il faut laisser derrière nous cette période et définir ensemble les contours d'un parc naturel urbain, qui sera approprié par les parisiens-nes. » Elle est revenue rapidement sur l'endroit dans lequel se situe le Point Ephémère, à savoir le bassin Louis Blanc. Ce site est justement l'un de ceux qui fera l'objet d'un des temps de concertation. Madame CORDEBARD a ensuite remercié les chefs de services du 10^{ème} arrondissement pour leur travail qu'elle a qualifié de précieux, avant de passer la parole à Emmanuel GREGOIRE, 1^{er} adjoint à la Maire Paris.

Emmanuel GREGOIRE a remercié à son tour Madame la Maire du 10ème arrondissement ainsi que l'équipe du Point Ephémère, les élu-es et membres des services du 10ème. Selon lui, ce projet est en cohérence avec les autres démarches en cours à Paris. Cet axe du canal est un bijou de Paris, un bijou aussi de patrimoine. La construction de ce canal Saint-Martin a connu des péripéties historiques : anciennement une autoroute urbaine, il a failli devenir une autoroute tout court, jusqu'à ce que d'anciens élu-es aient la clarté d'esprit de renoncer à ce projet. Emanuel GREGOIRE a précisé que ce nouveau projet s'inscrivait dans 3 arrondissements et qu'il comportait également une trame verte et bleue. La question de l'aménagement de cette coulée est selon lui un projet majeur. Il a précisé que des réunions publiques avaient déjà eu lieu dans les 19ème et 11ème arrondissements, et qu'il s'agissait maintenant de le présenter aux riverain-es du 10ème également. Emmanuel GREGOIRE a conclu en remerciant les services pour leur travail qui a permis d'aboutir à la proposition présentée ce soir.



Lucile BIARROTTE, de l'agence de concertation Traitclair, s'est ensuite présentée avant d'annoncer le sommaire de la soirée.

1) **Projet global : promenade Bastille-Stalingrad**

C'est **Anne-Gaëlle BAPTISTE**, adjointe en chef du Service des Aménagements et des Grands Projets à la mairie du 10^{ème} arrondissement, qui a pris la parole pour présenter le projet général de la promenade Bastille-Stalingrad. Lancé sous l'actuelle mandature, il couvre 3 arrondissements de Paris, dans un secteur densément construit et peu végétalisé. La percée du canal sur 4 km offre des opportunités d'installation importantes. Ce projet est mené dans un double objectif : l'amélioration du cadre de vie des habitant·es, mais aussi la volonté de faire preuve de résilience face au réchauffement climatique en faisant de ce lieu un îlot de fraîcheur.

Elle a expliqué que le Schéma Directeur Global avait permis de faire un point sur les aspects « mobilité » mais aussi « végétation » du canal Saint-Martin. L'objectif du projet global en cours est de redessiner et apaiser 4 km de promenade d'ici 2026.

Anne-Gaëlle BAPTISTE a rappelé les grands enjeux qui se posent à travers ce projet :

- **Diminuer fortement la circulation de transit**
- **Clarifier le partage de l'espace public entre les piéton·nes et les cyclistes**
- **Favoriser les continuités piétonnes au niveau des carrefours, des parcs, des quais bas et des écluses**
- **Conforter la continuité végétale et relier les parcs vers la végétation du canal**
- **Préserver et accroître la biodiversité**
- **Mettre en valeur le patrimoine et les lieux de mémoire**

Elle a précisé que la présente réunion permettrait de faire un focus sur le 10^{ème} arrondissement, mais qu'elle présentait d'abord une rapide diapositive sur le contexte dans le 11^{ème}.

Le projet de la promenade Bastille-Stalingrad vise dans le 11^{ème} à plusieurs grandes actions :

- **Le réaménagement du boulevard Jules Ferry de façade à façade**
- **Le décloisonnement paysager de la promenade centrale**
- **Le déplacement de la stèle du Bataclan**
- **La rénovation du site du marché alimentaire Popincourt**
- **L'apaisement du Sud du boulevard Richard Lenoir**

Anne-Gaëlle BAPTISTE a clôturé cette première partie en invitant les personnes qui souhaitent en savoir plus à se reporter sur le site de la mairie du 11ème (lien suivant : *Réunion publique relative au réaménagement des - Mairie du 11^e* (paris.fr) De même concernant le projet côté 19ème, plus d'informations sont disponibles sur le site de la mairie d'arrondissement .

2) Canal Saint Martin : contexte

Laurence DAUDE, cheffe de l'Agence des Etudes Architecturales et Techniques à la Direction de la Voirie et des Déplacements a ensuite pris le relais pour évoquer le contexte du projet du canal Saint-Martin. Elle est tout d'abord revenue sur l'histoire du canal depuis sa construction par Napoléon, qui a décidé de son percement. Dès le milieu du XIXème, on s'est rendu compte qu'il fallait relier les deux berges par la création de passerelles, notamment dans la partie sud du canal. Le risque du projet autoroutier apparaît en 1963 mais est vite écarté. En 1994, le canal est inscrit aux monuments historiques. Selon elle, il s'agit là d'un magnifique ouvrage d'art. En termes de paysage, au XIXème siècle, il y avait un paysage assez industriel, avec les quais pavés pour les hallages piétons des péniches. On retrouve encore aujourd'hui beaucoup d'héritages architecturaux de cette époque.

Une frise retraçant l'historique du canal depuis sa création a également été projetée au public.



Mairie du Dix

1860 LA PASSERELLE DES DOUANES EST LA PREMIÈRE À ENJAMBER LE CANAL.



VILLE DE PARIS



Anonyme, Coupe du bassin du canal Saint-Martin, 6 Street 1860, dessin, 29,1 x 61,2 cm, Paris, Musée Carnavalet-Histoire de Paris (D.1.2583). © Paris Musées / Musée Carnavalet

Inscrites aux Monuments historiques pour certaines, icônes du cinéma pour d'autres, les six passerelles du canal Saint-Martin ont été construites durant la seconde moitié du XIX^e siècle.

La plus ancienne, la passerelle des Douanes, dans le prolongement de l'ancienne « rue de la Douane », aujourd'hui rue Léon Jouhaux, à proximité de l'entrepôt des Douanes construit dans les années 1830, a été assemblée en 1860. Sa structure, constituée de trois arcs en fonte moulée, a servi de modèle pour les autres passerelles. Celle de la Grange-aux-Belles, édiflée en 1877, en est d'ailleurs une réplique exacte. Seule la passerelle Richerand est différente : reconstruite dans les années 1960, c'est un portique constitué de deux poutres latérales. Certaines passerelles, comme certains ponts, le pont tournant de la rue Dieu par exemple, ont été réalisées à la suite de pétitions de riverains réclamant une amélioration des possibilités de franchissement du canal.

Les restaurations récentes ont restitué aux passerelles des Douanes, Bichat et de la Grange-aux-Belles leur apparence du XIX^e siècle.

Ainsi, elles ont retrouvé leur couleur gris-clair d'origine et les pierres des emmarchements ont été remplacées par des pierres extraites de la même carrière que les pierres d'origine, située en Seine-et-Marne à Souppes-sur-Loing.



Marie-Françoise Frenin de Frenin-Girard, Le Canal Saint-Martin, vers 1900, peinture à l'huile sur toile, 65,3 cm X 81 cm, Paris, Musée Carnavalet-Histoire de Paris. © Paris Musées / Musée Carnavalet



Anonyme, Le canal Saint-Martin, 1895-1905, photographie, © Neudérou / Roger-Viollet

200 ANS
DES CANAUX

VILLE DE PARIS

Laurence DAUDE a précisé que le canal avait tout de même connu depuis des mutations profondes : entre un canal voué durant tout le XXème siècle à la voiture, un grand parking puis une voie rapide, pour finalement aujourd'hui laisser la place à la nature avec des radeaux végétaux ainsi que de l'espace laissé à la promenade pour pouvoir y passer un temps agréable et dans le confort.

3) Canal Saint Martin : enjeux

Pauline BUTIAUX, Directrice Général Adjointe en charge des espaces publics à la Mairie du 10ème, a pris ensuite la parole pour évoquer les principaux enjeux du projet de réaménagement des abords du canal. Pour définir les enjeux de ce projet, les équipes de la Mairie du 10ème se sont nourries de toutes les contributions des habitant-es de l'arrondissement récoltées depuis quelques années. Tout d'abord, les équipes se sont basées sur les propositions retenues au budget participatif depuis 2017. On retrouve par exemple parmi elles :

- 2017 : « Canal Saint-Martin : faire revivre le bassin Louis Blanc »
- 2018 : « Sous les pavés la terre : pour une végétalisation du canal Saint-Martin »
- 2019 : « Sécurisons les voies piétonnes et cyclables du quai de Jemmapes »
- 2021 : « Partager l'espace entre les piétons et les mobilités douces »

De 2018 à 2021, beaucoup de projets centrés sur la mobilité et la végétalisation ont été retenus. Pauline BUTIAUX a expliqué qu'ils et elles avaient eu à cœur d'intégrer tout ces projets dans le projet global présenté aujourd'hui. Elle a expliqué que les équipes s'étaient également nourries des plénières et des ateliers thématiques des Conseils du 10ème.

L'objectif est que d'ici 2026, le canal Saint-Martin évolue autour de 4 grands enjeux :

- **La mobilité** : celle-ci se base actuellement sur la refonte du plan de circulation de 2020, mais des conflits vélos/piétons persistent encore. Il faudra donc inscrire durablement et de façon sécuritaire les mobilités douces le long du canal.
- **le paysage et la biodiversité** : il est question de faire du canal un lieu de respiration pour les prochaines décennies. Un écrin de biodiversité et d'îlots de fraîcheur.

- **La propreté est aussi un axe important** : le canal est fréquenté voir sur-fréquenté, ce qui implique des déchets et des épanchements d'urine. Il faut continuer à lutter contre les incivilités. Pour cela les dispositifs de propreté de l'eau et des quais seront renforcés.
- **Usages** : les objectifs à atteindre en termes d'usage relèvent de la mixité sociale et de la mixité d'âge. La question du genre dans l'espace publique sera aussi traitée. Le sport sera également un point important.

4) La concertation autour du projet

Pauline BUTIAUX a continué son intervention en présentant les grands objectifs de la concertation autour de ce projet. La concertation avait été pensée en deux grands actes :

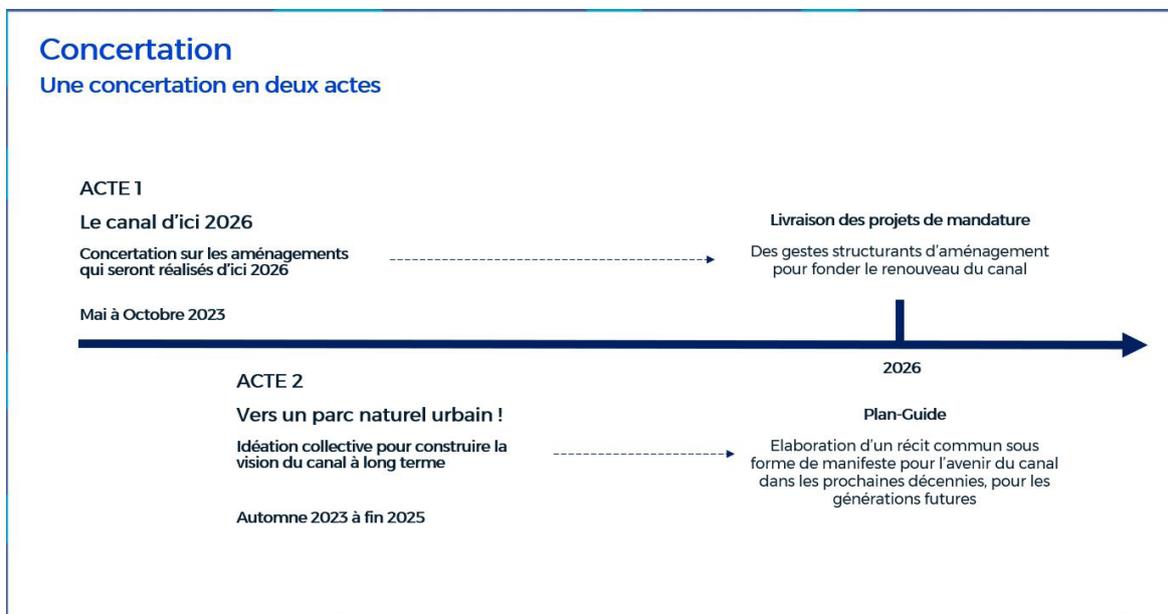
- Acte 1, Le canal d'ici 2026 : livrer des aménagement structurants pour refonder le canal
- Acte 2, Vers un parc naturel urbain (automne 2023 à fin 2025) : pour les décennies futures, il s'agira de créer une sorte de plan guide pour asseoir les aménagements qui seront posés sur le canal.

Lucile BIARROTTE a présenté plus en détail les éléments clés de la concertation autour du canal Saint-Martin. Elle a présenté les 4 grandes thématiques qui seront abordées au cours des actions de concertation, et qui correspondent aux grands enjeux du projet soulevés précédemment par Pauline BUTIAUX : la mobilité, le paysage et la biodiversité, la propreté et les usages et l'appropriation collective.

Lucile BIARROTTE a expliqué qu'un important travail collectif avait déjà été produit ces dernières années. Elle a ensuite présenté les trois grandes orientations que prendrait la concertation :

- **Ce sur quoi on informe** : le Schéma directeur de Mobilité et l'aménagement des abords du jardin Villemin
- **Ce sur quoi on échange** : le paysage et la biodiversité, la propreté
- **Ce sur quoi on co-construit** : les usages

Un **calendrier** présentant les prochains temps de concertation a ensuite été projeté et présenté. Celui-ci est disponible sur le support de présentation de la réunion publique.



Pour s'inscrire à ces événements, vous pouvez vous rendre sur le site de la Mairie du 10ème où se trouvent les liens de toutes les marches et ateliers.

Pauline BUTIAUX a ensuite repris la parole pour présenter l'acte 1 de la concertation sur le volet paysage et la biodiversité. Cet acte 1 vise la reconquête de certains espaces résiduels. Elle a également présenté quelques perspectives des scénarios à l'étude, dont l'agora urbaine proposée au niveau du point éphémère, bassin Louis Blanc.



Jean-Christophe CHOBLET, en charge de la Nouvelle esthétique, de l'urbanisme transitoire et de l'activation des territoires, Direction de la Voirie et des Déplacements, Service des Aménagements et Grands Projets, a poursuivi au sujet de la concertation sur les usages. Il a expliqué que la question des usages concernait tout le monde, et particulièrement les riverain·es. Lui et son équipe observent actuellement ce qui se passe autour du canal, en journée mais aussi la nuit, afin de créer des cartes des usages du canal. Ce travail prendra quelques mois et est essentiel pour comprendre les dynamiques du site et proposer des aménagements adaptés. Après ce travail, un approfondissement avec le public aura lieu, notamment dans le cadre des ateliers sur différentes thématiques :

- Culture
- Sport
- Usages festifs

Pauline BUTIAUX a clôturé cette partie sur la concertation en présentant l'acte 2, qui débutera à l'automne 2023. Cet acte 2 sera un récit du canal saint Martin pour les prochaines décennies. La logique d'écosystème sera abordée, pour venir faire respirer le 10^{ème} arrondissement.

5) **Projet de mobilité**

Anne-Gaëlle BAPTISTE a ensuite présenté plus concrètement le projet de mobilité pensé pour le réaménagement du canal. Le projet de mobilité proposé autour de ce canal se base sur de éléments de diagnostic recueilli depuis les dernières années. L'objectif sera de privilégier les mobilités douces sur le canal, et de donner la priorité aux piéton·nes face aux voitures.

Elle a ensuite présenté la trajectoire de la politique d'apaisement : autrefois très routier, on a vu depuis les années 2000 se modifier le plan de circulation aux abords du canal, ce qui a permis de pacifier une grande partie des axes. Suite à ces transformations, la répartition des espaces publics était finalement assez déséquilibrée, avec un surdimensionnement des espaces de voiries et au contraire des trottoirs et pistes cyclables très étroits. Le Schéma Directeur qui a vu le jour concerne les véhicules motorisés et montre clairement une volonté d'apaiser la circulation du côté quai de Jemmapes. Pour les piéton·nes par exemple, il sera question de ramener la circulation au plus près possible de l'eau.

Plusieurs aménagements vont permettre la baisse du trafic de transit du côté du quai de Jemmapes : création de deux vélos-rues et des fermetures de deux ponts et fermeture de l'accès du quai depuis la rue des Récollets notamment. Les trottoirs seront élargis pour laisser plus d'espace aux piéton-nes, et passeront de 2 à 6m. 18 passages piétons seront aussi créés (devant les parcs, au niveau des carrefours, au croisements des rues...). Des trottoirs traversants seront réalisés : il s'agit de trottoirs qui ne montrent pas d'interruption avec la chaussée. La pérennisation de la piétonisation des ponts Dieu et Grange aux belles est également prévue dans le projet de mobilité.

Elle est ensuite revenue en détail sur deux carrefours importants qui seront réaménagés dans le cadre du projet : le carrefour rue Louis Blanc (trottoirs traversants, diminution de la largeur de la chaussée, passage piéton, plantation de 6 arbres) et le carrefour Eugène Varlin/Ecluses Saint Martin (élargissement des trottoirs, ajouts de deux passages piétons, plantation de 3 arbres, installation d'une sanisette).

Le projet de vélo-rue est aussi central. Il s'agira d'une rue avec espace de trottoir beaucoup plus large, en zone 30, avec une part des voitures équilibrée par rapport à la part des vélos. Les véhicules circuleront en sens unique, alors que les vélos pourront l'utiliser dans les deux sens.

Avant de passer la parole à Ghislaine LEPINE, Directrice Général Adjointe en charge des espaces publics à la Mairie du 10ème, Anne-Gaëlle BAPTISTE a expliqué que le Jardin Villemin était un espace particulier, en lien entre le jardin et l'eau, et qu'à ce niveau un cheminement vélo un peu plus étroit est prévu.

6) Réaménagement des abords du jardin Villemin

Ghislaine LEPINE est entrée plus dans le détail sur le réaménagement des abords du Jardin Villemin. Ce projet de réaménagement des quais est une occasion de reconquérir les espaces verts. Le jardin Villemin existe depuis longtemps et a évolué depuis les siècles derniers pour aboutir aujourd'hui à un espace boisé classé, protégé au titre du Plan Local d'Urbanisme. Elle a insisté sur le fait que le jardin ne deviendra jamais rien d'autre qu'un espace vert. Lors de sa création, il y avait déjà une volonté de rappeler la présence de l'eau, avec une symbolique de vagues dans l'aménagement des pelouses. On ne peut pas relier le jardin au canal, mais l'objectif est d'essayer de recréer ce système de vagues jusqu'au canal. Pour cela, plusieurs actions sont envisagées : végétalisation importante du côté canal (intégrer la bande plantée qui existe aujourd'hui et l'élargir jusqu'à 6m et implanter une 2ème ligne d'arbres de moyenne taille). Il est aussi question d'essayer de fondre la

clôture actuelle en insistant sur la végétalisation et de renforcer l'aspect planté en strates basses dans les allées. Ghislaine LEPINE a précisé que l'idée de ces aménagements était de créer une fluidité entre le jardin et les espaces végétalisés le long du canal. Les deux entrées Nord et Sud du jardin seront renforcées pour les piéton·nes et aménagées pour éviter que les cyclistes n'aillent trop vite.

Quelques coupes de l'état projeté de ces abords du jardin Villemin ont ensuite été présentées .



Ghislaine LEPINE a bien précisé qu'il s'agissait de l'aspect que pourrait avoir cet aménagement, les végétaux proposés dans ces images pourront évoluer. L'espace planté qui correspond aujourd'hui à la bande en pieds d'arbres va être élargi à 6m et la clôture du jardin sera la plus fondue possible pour l'œil. D'un point de vue de revêtement du sol, l'accent sera mis sur les traversés piétonnes. Au niveau de la nouvelle entrée dans la partie centrale du jardin, il y a une possibilité d'accéder directement sur le canal et de favoriser ainsi la balade vers le canal.

Enfin, dans un dernier temps de la présentation, le calendrier des travaux et prochaines étapes à venir a été projeté au public.

7) Temps d'échange : questions/réponses

Alexandra CORDEBARD, Maire du 10ème arrondissement, a ensuite remercié l'ensemble des intervenant·es pour la présentation avant d'introduire le temps de questions/réponses avec le public.



Les mobilités

(Un conflit piétons/vélos prégnant)

- Un habitant du canal Saint Martin depuis 15 ans, pratiquant la marche quotidiennement à Paris, a pris la parole pour évoquer sa crainte d'une détérioration du canal à la suite de ce projet.

Madame la Maire du 10ème a répondu en expliquant que ce projet essayait justement de dépasser le conflit piétons/vélos. Ce qui est recherché, c'est une nouvelle façon d'occuper le canal, pour qu'il soit aménagé de façon à ce que sa version future fasse baisser ces conflits.

- Un membre de l'association Paris en Selle est intervenu pour saluer les propositions faites lors de cette réunion. Il confirme que le canal a été redécouvert depuis 2020. Il y bien aujourd'hui un conflit persistant, mais selon lui, la proposition de vélo-rue va certainement améliorer les choses. Il a ajouté que pour que les vélo-rues fonctionnent, il fallait couper le trafic de transit (voitures qui passe dans l'arrondissement sans s'arrêter). Quid du trafic de transit ?

- Un membre du Mouvement Démocrate Parisiens s'est dit au contraire offusqué de voir dans ce projet la création d'une piste cyclable à double sens. Pour lui, c'est justement ce type d'aménagement qui met en danger les piéton·nes. Quid des ralentisseurs pour les vélos ? Il a également demandé si la végétalisation de l'immeuble face au jardin Villemin était possible.

Au sujet des questions de mobilité, Madame CORDEBARD a expliqué que l'installation d'une piste à double sens ne posait pas de problème pour les piéton·nes, car grâce à cet aménagement les cyclistes ne feront plus demi-tour. Les deux rives du canal ne concernent pas les mêmes trajets à vélos. Faire une piste cyclable trop petite entrainerait de nouveaux des conflits d'usages. La vélo-rue à double sens sera réalisée sur la partie Valmy, qui est déjà quasiment piétonne. Les trottoirs, qui passent de 2 mètres à 6 mètres permettront également aux piéton·nes de trouver leur place. Par la géographie même de la vélo-rue, le « tout schuss » depuis Bastille ne sera plus possible. Madame la Maire du 10ème arrondissement a également insisté sur le fait que les traversées piétonnes seraient la priorité. Les espaces cyclistes seront également tout à fait confortables : ce seront des espaces de circulation agréable et pas des espaces de vitesse. Selon elle, il existe bien quelques piéton·nes qui ne respectent pas les règles, de même que certains cyclistes mais c'est aussi le cas pour les voitures. La police municipale est en train de monter en puissance, et aura les moyens de faire respecter les diverses règles par tous·tes les usager·ères. Le premier objectif de ce projet est bien de faire baisser la circulation automobile dans Paris et de faire de petites révolutions vers un partage plus équitable de l'espace et un apaisement pour tous·tes. L'idée n'est en aucun cas d'empêcher les activités commerciales, les activités de secours et les activités domestiques. L'objectif est que moins de voitures arrivent sur le canal, et il faut que cet objectif soit partagé par tout le monde, car on a besoin que cette ville soit moins polluée et plus équilibrée en termes d'usages.

- Un habitant côté quai de Valmy a remercié l'équipe de la municipalité du 10ème pour avoir rendu un peu d'espace vert à Paris. Il a ensuite posé une question technique sur les chaussées : serait-il possible d'inverser pour avoir les vélos le plus proche possible du bâti pour que les piéton·es profitent davantage de la largeur des quais ?

La Maire du 10ème arrondissement a expliqué que côté Valmy, le trottoir et les pistes cyclables actuelles seront bouchées pour faire un grand trottoir, afin de permettre de pouvoir se déplacer sans encombre et d'avoir un espace large. Les espaces reconquis seront très importants.

Les transports en commun : impact du projet sur les trajets de bus dans le quartier

- Une habitante côté Jemmapes a demandé ce qui était prévu dans le projet de ce côté du canal. Avec la réduction de la largeur de la voie prévue, qu'en sera-t-il du bus 75, des véhicules de poubelles et de travaux ?
- Une autre personne du public a demandé comment se positionnait le projet du point de vue des transports en communs.

Madame la Maire du 10ème a expliqué que l'idée était évidemment de privilégier les transports collectifs par rapport aux circulations de transit par exemple. « Il faut faire en sorte que nos rues, nos espaces publics ne soient plus des autoroutes pour traverser la ville ». Elle a précisé que l'amélioration des conditions de vie iront avec. « Personne ne peut penser ici que des voitures en fil indienne sur le canal puissent être une bonne idée. »

- Une personne est revenue sur le trajet du bus 75, et se demande si le trajet actuel sera maintenu. Cette personne a ajouté qu'elle considérait que ce projet était à destination des personnes qui viennent se promener sur le canal mais pas à destination des riverain-es. « Les gens qui sont ici ont besoin de savoir s'ils pourront toujours être livrés, s'ils pourront arriver chez eux en fauteuil... ».

Madame Alexandra CORDEBARD a rassuré le public sur le fait que les bus, dont le 75, pourront continuer à circuler, de même pour les camions poubelles et les véhicules de secours. « Cela s'impose à nous et c'est obligatoire ». Elle a précisé que les riverain-es n'étaient pas les seuls à profiter du canal, et que c'était tant mieux. Il faut selon elle trouver un moyen de faire cohabiter tous ces usages. Concernant les groupes de jeunes qui viennent se poser la nuit, il y a déjà des amendes, des confiscations de matériel... Des brigades de nuit de polices municipales vont être créées.

Circulation automobile et réduction de la place de la voiture

- Une personne a pris la parole pour dire que la suppression du transit était selon elle une très bonne idée, mais se demande tout de même ce qui est prévu pour permettre aux voitures de circuler autour du quartier. Aussi comment les riverain-es pourront se rendre chez eux sans être verbalisé-es ? Elle propose l'installation d'une pastille spécifique pour différencier les riverain-es des autres usager-ères.

Les usages nocturnes source de nuisances sonores

- Un habitant du canal Saint Martin depuis 15 ans, pratiquant la marche quotidiennement à Paris, a pris la parole pour évoquer sa crainte d'une détérioration du canal à la suite de ce projet. Un habitant a dit observer plus de nuisances qu'avant, notamment liées à des personnes qui s'installent le soir jusqu' à 2/3h du matin. Il se dit beaucoup plus dérangé par le vélo (qui respectent moins le code de la route) que par les voitures, et considère que l'espace réservé aux piéton·nes est déjà assez conséquent.
- Un homme dans le public a expliqué qu'il était jeune, musicien, et qu'il aimait faire la fête, mais qu'il était aussi riverain et qu'il faudrait trouver le bon compromis, pourquoi pas des médiateurs de quartier par exemple.
- Une personne a ensuite demandé si les études de diagnostic des usages seraient aussi menées le soir, à partir de 22/23h, car la population du canal n'est plus la même.

Alexandra CORDEBARD a expliqué que les usages diurnes et nocturnes sont tous à prendre en compte. Il faut que l'ensemble des activités soient compatibles et organisées par rapport à la vie quotidienne. Elle a précisé qu'une charte entre habitant·es et commerçant·es avait été réalisé, et qu'il fallait maintenant entamer une nouvelle phase. Cette charte doit être agrémentée, amendée, pour faire en sorte d'arriver à un compromis. Selon elle, il y a quelques années, les espaces n'étaient pas du tout partagés, et les usages réalisés parfois compliqués à vivre pour les riverain·es. D'importants progrès ont été faits, mais les choses peuvent encore aller plus loin en ce sens.

- Une personne qui habite le quartier depuis 1981 a interpellé la Maire sur d'anciens aménagements qui produisent des nuisances : c'est selon elle le cas du skate parc, notamment la nuit.

Madame CORDEBARD s'est dit consciente de la nécessité de fermer le skate parc la nuit. Une demande est en cours auprès des services pour aller dans ce sens. Il faut alors que d'autres espaces sont mis à disposition, comme sur le pont Saint Ange par exemple.

Faune, flore et biodiversité

- Une personne du public est intervenue pour défendre le point de vue animal, qui n'était pas encore apparu dans les échanges. Selon elle, on trouve beaucoup de chiens dans cet arrondissement, pour un minuscule parc canin au bord du canal. Elle a rappelé qu'il ne fallait pas oublier « nos amis les chiens ».

À ce sujet, Alexandra CORDEBARD a expliqué que le parc canin serait bientôt rénové, notamment dans la continuité du projet de végétalisation le long du canal. Elle souhaite gagner le cœur des bâtiments de France pour pouvoir végétaliser davantage. Selon elle, il faut faire en sorte que ce canal devienne un lieu encore plus agréable et qui prenne en compte le rythme de vie des riverain·es.

- Une personne est ensuite intervenue sur des questions de biodiversité. Selon elle, il est en effet important de s'inscrire dans la trame verte et bleu, mais « la biodiversité aime le calme ». Il souhaiterait que les données récoltées par les capteurs sonores présents sur le canal soient plus utilisées. Selon lui, les niveaux sonores du canal équivalent à ceux d'un trafic routier comme évoqué plus tôt. Il a ajouté qu'aucune mesure dans ce projet n'était mise en place pour réduire le bruit. Pour lui ce sujet n'est pas traité de façon sérieuse et objective.

Madame Alexandre CORDEBARD a expliqué que la chaussée sera refaite sur l'ensemble du linéaire (exemple chaussée Saint-Martin). Elle souhaiterait qu'un nouveau revêtement soit installé afin de permettre une baisse des nuisances sonores. Elle a précisé que les données issues des outils de mesure du bruit étaient utilisées et montraient que les bruits de circulation automobiles avaient largement baissé, mais que le bruit avait en effet augmenté par ailleurs d'une manière générale. Il existe d'ores et déjà un règlement des terrasses à Paris, et la charte créée ces dernières années s'additionne à celui-ci, permettant de trouver une manière pour l'ensemble des acteurs, habitant·es et commerçant·es de mieux cohabiter. Selon elle, il ne faut pas se dire qu'aujourd'hui tout va bien. Il faut au contraire organiser la vie autour du canal pour que les usages soient plus adaptés à toutes et tous, y compris les ados du quartier, les jeunes enfants... « C'est bien pour eux qu'on travaille avant tout, pour qu'ils puissent vivre dans un Paris futur agréable et respirable. »

La problématique de l'accessibilité: publics sensibles et revêtements des sols

- Une habitante du 10ème a ensuite expliqué avoir redécouvert le canal depuis 2020, notamment grâce aux premiers travaux effectués sur les questions de mobilité, et s'en trouve satisfaite. Elle a néanmoins relevé que les pavés présents le long du canal posaient problème, et étaient impraticables pour certaines personnes.
- Une personne travaillant dans le secteur de la mobilité et habitant le quartier depuis 23 ans s'est dit inquiète quant à la situation des Personnes à Mobilité Réduite. Elle se demande également si des bancs pour les nombreuses fréquentation le soir et en journée sont prévues.
- Une personne a remercié l'ensemble des élu·es et membre des services pour leur présentation avant de relancer le questionnement autour des pavés, qui rendent impossible la pratique du tricycle pour les enfants par exemple.

Concilier les usages le long du canal : un défi

- Un habitant a demandé si l'installation d'un marché sur les abords du canal était envisagée.

Au sujet de la possibilité de développer un marché ou d'éventuel autres usages, Madame Alexandra CORDEBARD a expliqué que c'était justement le sujet des prochains temps de concertation. L'activité festive a été prioritaire ces dernières années, la question est maintenant de savoir comment faire pour que ce lieu devienne un lieu de vie, approprié par les habitant·es.

La baignade au canal Saint-Martin

- Une personne est intervenue à propos de « Paris à 50°C » et se demande si la baignade sera possible dans le bassin de la Villette et dans le canal Saint-Martin.

À la question des baignades, Madame la Maire a expliqué que le sujet était en cours d'étude avec l'ensemble des équipes. L'idée étant qu'elles puissent être déclenchées au moment des canicules, pour permettre aux riverain·es de venir se rafraîchir. Il faut également permettre à la faune et la flore de pouvoir s'y développer, donc pas question ici de permettre la baignade de masse.

La propreté : un sujet à régler durablement

- Une doctorante en bioéthique, cycliste et nageuse est intervenue en expliquant qu'elle n'oserait sans doute jamais se baigner dans le canal. « L'écosystème présent dans le canal ne donne pas envie de s'y baigner ». Elle demande si ce sujet de la propreté de l'eau sera traité. Elle a expliqué y avoir déjà vu plusieurs fois des poissons morts. Ce qui est loin d'être propre.
- Une autre personne a rebondi sur cette question de la propreté. Habitante du côté Stalingrad, elle s'inquiète concernant la propreté et la sécurité du canal. Qu'est-ce qui est proposé concrètement de ce côté-là à part les sanisettes ?
- Une personne a abordé le sujet des radeaux flottants, qui représentent selon elle une très bonne idée mais qui pose des questions d'entretien (souvent les déchets s'y accumulent car ils ne sont pas nettoyés).

Sur la question des radeaux végétalisés, Madame la Maire du 10ème arrondissement a expliqué que le site était complexe. L'été les abords du canal sont nettoyés très tôt le matin pour que ce soit propre quand les gens sortent, afin d'harmoniser les espaces publics, il sera aussi question de remplacer les bacs de tris par des bacs plus harmonieux. Il y a moins de déchets qu'avant dans le canal et il continuera à être nettoyé régulièrement. Il faut également des toilettes pour éviter les épanchements d'urine. On a trouvé des systèmes mieux que ceux présents actuellement, avec des toits. Les radeaux, quant à eux, rencontrent en effet des problèmes techniques quant à leur entretien. Les agents ne peuvent pas se pencher pour les nettoyer. En parallèle toutefois, des tas d'espaces d'oiseaux et de poissons s'y sont installés. On recherche actuellement des solutions pour mieux nettoyer ces aménagements.

Questions autour des terrasses

- Une autre personne a remercié pour la présentation avant d'interroger Madame la Maire sur l'élargissement des trottoirs, qui présenterait selon elle un risque de voir les terrasses commerçantes s'agrandir.
- Une éducatrice spécialisée a rebondi sur le sujet des terrasses. Elle a expliqué qu'on avait parlé de mixité sociale, de partage intergénérationnel, des enfants, des adolescents... Mais que selon elle ces publics ne se retrouvent pas assez dans la proposition d'aménagement qui vient d'être faite.

Autres questions/remarques du public

- Une personne s'est inquiétée de la proposition d'ouvrir le Jardin Villemin par son centre n'est selon elle pas une bonne initiative, car le parc est un lieu familial, encore protégé des autres usages fait du quai. Elle relève beaucoup de gens installés le long des quais avec de l'alcool, et selon elle cette ouverture serait un risque que cet espace ne soit plus autant préservé.
- Une personne habitant dans le quartier depuis 3 ans et ayant suivi une formation de sauveteur-pompier a relevé que le quartier manquait de défibrillateurs.
- Une personne qui habite depuis peu dans le quartier a relevé que les jeunes s'installent souvent ici, ce qui est selon elle intéressant. Elle se demande ce qui est proposé notamment pour les coureurs. Elle se demande également ce qui est prévu sur les places de parking qui seront libérées à la suite du projet.

Au sujet des coureurs, Madame CORDEBARD a expliqué qu'il sera possible d'effectuer cette pratique sportive sur toutes la large partie des trottoirs et de temps en temps, pour certains événements (lors de grandes courses par exemple), sur la partie vélo-rue. Les trottoirs de 6m pourront être utilisés par les joggeurs et seront plus agréables que les pavés.

- Une autre personne récemment installée du côté du quai de Valmy se questionne sur le ravitaillement par bateaux. Quels projets est proposé autour des bateaux qui circulent sur le canal ? Cette personne se questionne également sur la difficulté à venir du « Paris réchauffé » par la sécheresse et la canicule, et se demande comment seront conservées toutes ces futures plantes.
- Une mère habitante du quartier depuis 20 ans se demande quel sera le lien avec la mobilité ailleurs dans Paris. Elle a ajouté que les CRS étaient très présents dans les espaces publics du canal : « devant ma fenêtre, c'est souvent un lieu de parking CRS, ils bloquent tout et après on ne peut plus circuler ». Elle s'inquiète également pour les personnes qui ne sont pas encore propriétaires dans le quartier, car ces nouveaux aménagements risquent de faire grimper le prix de l'immobilier tout autour.
- Une personne a salué le projet, notamment pour le traitement des questions de mobilité proposée, mais s'interroge tout de même sur le fait que rien ne soit prévu pour le square Frédéric Lemaitre et le square Eugene Varlin. Ces espaces sont notamment composés d'écluses, ce qui peut être dangereux pour les passant-es.

- Une personne est intervenue pour remercier pour la présentation qui a été bien préparée. Elle s'est dit très enthousiasmée par le projet. Elle a précisé que la pollution des bateaux était toutefois un sujet important qui n'avait pas encore été traité dans les échanges. Elle a également demandé ce qui était prévu concernant l'usine Exacompta, en précisant qu'elle avait du mal à s'imaginer les poids lourds circuler sur la vélo-rue.

Au sujet de cette entreprise, Madame Alexandre CORDEBARD a expliqué que la Mairie était en contact avec eux. Ils ont déjà délocalisé un certain nombre de leurs activités de transits. Des changements sont en cours mais ont lieu avec leur accord et avec le souci de préserver ce patrimoine industriel.

Conclusion

Pour conclure cette réunion publique, **Madame CORDEBARD** a proposé d'afficher de nouveau les prochains temps de concertation pour celles et ceux qui étaient intéressé-es. Elle a remercié tous ses collègues présent-es, en expliquant au public que toute l'équipe était mobilisée, et qu'ils et elles seront à leur écoute dans les mois qui viennent, car ce projet de transformation est nécessaire au quartier et permet de préparer au mieux la ville de demain. « Les enjeux complexes autour du canal, qui semblent parfois contradictoires, peuvent être travaillés tous-tes ensemble ». Elle a remercié toutes les personnes présentes pour leurs questions, mêmes les plus virulentes, car elle considère que ces échanges sont essentiels pour continuer à travailler.

