



**Synthèse des observations recueillies dans le cadre de la participation
du Public par Voie Electronique (PPVE)**

**concernant l'opération d'aménagement de la Porte de Montreuil –
Paris 20^{ème}**

**Portée par la Société d'étude, de Maîtrise d'ouvrage et
d'Aménagement Parisienne (SEMAPA)**

qui s'est déroulée du 16 juin au 18 juillet 2025

Sommaire

1	Préambule.....	3
1.1	Rappel du projet.....	3
1.1.1	Contexte et objectifs.....	3
1.1.2	Situation existante.....	4
1.1.3	Description des aménagements.....	4
1.1.4	Insertion de l'aménagement dans son contexte proche.....	5
1.1.5	Les lots bâtis.....	5
1.2	Cadre réglementaire.....	6
2	Déroulement de la procédure de participation du public par voie électronique.....	8
2.1	Ouverture et publicité.....	8
2.2	Déroulement de la procédure.....	8
2.3	Contenu du dossier de Participation du Public par Voie Electronique.....	9
3	Observations recueillies et réponses apportées.....	9
3.1	Statistiques de consultation.....	9
3.2	Analyse des observations et réponses apportées.....	10
3.2.1	Thème 1 : Aménagements cyclables (124 observations).....	10
3.2.2	Thème 2 : Impacts environnementaux (13 observations).....	12
3.2.3	Thème 3 : Boulistes (7 observations).....	14
3.2.4	Thème 4 : Marché aux puces (5 observations).....	14
3.2.5	Thème 5 : Aménagements espaces publics (4 observations).....	15
3.2.6	Thème 6 : Programme immobilier (1 observation).....	16
3.2.7	Thème 7 : Divers (3 observations).....	16
4	Conclusions.....	17
5	Annexes.....	19
5.1	Annexe 1 – Etat de l'ensemble des contributions.....	19
5.2	Annexe 2 – Documents déposés par les contributeurs en complément des mentions portées au registre.....	42
5.2.1	Contribution @001.....	42
5.2.2	Contribution @002.....	43
5.2.3	Contribution @027.....	58
5.2.4	Contributions @093 et @094.....	59

5.2.5	Contribution @117.....	63
5.2.6	Contribution @139.....	64

1 Préambule

Le présent document constitue la synthèse de la procédure de participation du public par voie électronique (PPVE) préalable à la délivrance du permis d'aménager nécessaire au projet d'aménagement de la Porte de Montreuil situé à Paris 20^{ème}.

Un grand nombre d'observations (153) ont été enregistrées, soulignant l'intérêt du public pour cette PPVE. Les observations ont pu être regroupées par thématiques. Certaines observations portent sur plusieurs thématiques.

L'ensemble des thématiques ressorties des observations avaient été identifiées et analysées tant dans l'étude d'impact réalisée préalablement au dépôt du permis d'aménager que dans l'actualisation de cette étude d'impact portée dans le cadre du permis d'aménager. Le présent rapport apporte des éléments de réponses complémentaires.

Le présent document a vocation à rendre compte des contributions du public, de manière synthétique, et à préciser les réponses apportées par le maître d'ouvrage et la Ville de Paris.

1.1 Rappel du projet

1.1.1 Contexte et objectifs

Le projet d'aménagement du secteur de la porte de Montreuil s'inscrit dans le vaste projet de renouvellement urbain visant à donner à ce lieu, actuellement dominé par d'importants déplacements routiers, une urbanité fédératrice de sens entre la ville de Montreuil, la ville de Bagnolet et la ville de Paris. Le projet s'implante entièrement sur le foncier de la ville de Paris.

Les aménagements faisant l'objet des présentes études sont les suivants :

- La place de la Porte de Montreuil et son franchissement
- Les avenues du Professeur André Lemierre, Léon Gaumont, Benoit Frachon, la rue des Docteurs Déjerine, la rue Mendelssohn, l'avenue de la Porte de Montreuil, la rue Maryse Hilsz et la rue Charles et Robert
- Les voies créées dans le cadre du projet d'aménagement de la Place.

La transformation des portes majeures par un traitement urbain, paysager et d'amélioration des franchissements est entreprise depuis plusieurs années. Les portes de Paris doivent devenir de véritables places du Grand Paris favorisant le rééquilibrage

des territoires et créant de nouveaux lieux d'échanges et de rencontre entre les villes et les personnes.

Identifié comme un territoire stratégique d'aménagement, la porte de Montreuil a comme ambition de devenir une place d'échelle métropolitaine, trait d'union urbain et paysager entre Paris et les communes limitrophes de Montreuil et Bagnolet, mais également un nouveau lieu de destination au sein de la Métropole.

1.1.2 Situation existante

Le projet se situe au droit de la Porte de Montreuil, à cheval sur le boulevard périphérique. Les emprises comprennent les deux ouvrages existants de traversée du BP et sont bordées par :

- A l'ouest par l'avenue de la porte de Montreuil, la rue Charles et Robert, la rue Maryse Hilsz, la rue des Docteurs Déjerine, la rue Mendelssohn
- Au sud par le boulevard périphérique ainsi que les terrains de sport Maryse Hilsz
- Au nord par le square Déjerine et le Boulevard périphérique
- A l'est par la limite communale de Montreuil et de Bagnolet
- Au nord-est, la limite du projet est à l'extrémité de l'avenue Lemierre
- Au sud, limite du projet à l'extrémité de l'avenue Leon Gaumont.

Sous le périmètre du projet se trouve la voute Ratp du métro 9 qui le traverse d'est en ouest.

Une partie de l'emprise existante est aujourd'hui occupée par le marché aux puces, par une plateforme provisoire qui accueille de l'urbanisme transitoire et l'emprise occupée par la recyclerie Emmaüs.

1.1.3 Description des aménagements

Le projet prévoit le réaménagement de la Porte de Montreuil, des avenues de la Porte de Montreuil, du professeur André Lemierre, Benoît Frachon, Léon Gaumont ainsi que la rue des Docteurs Déjerine, la rue Maryse Hilsz, la rue Charles et Robert et la rue Mendelssohn. Au niveau de la place, la création d'un ouvrage de couverture de l'espace vide au centre de l'anneau au-dessus du boulevard périphérique permet de proposer un aménagement urbain plus généreux. Cette restructuration complète de l'espace public permet d'intégrer un parc urbain en offrant un espace généreux pour des circulations douces permettant de relier Paris et les communes limitrophes tout en maintenant un giratoire pour les circulations automobiles.

La transformation du rond-point routier de la porte de Montreuil en un giratoire urbain élargi reliant Paris, Montreuil et Bagnolet permet de libérer au maximum l'espace central et de proposer une traversée réservée aux modes doux et actifs (déplacements

piétons et piste bidirectionnel pour les trajets vélo...). La place devient ainsi un grand espace de rencontre permettant la cohabitation des mobilités et des usages.

UNE PLACE UNITAIRE : l'unité permet de créer du lien, d'organiser les échanges et les usages, à travers d'une figure forte, claire et tenue.

UNE PLACE VEGETALE : le projet cherche à rompre la minéralisation du rond-point actuel en proposant un espace public fortement végétalisé, perméable et planté. Il s'agit de poursuivre et d'étirer la ceinture verte jusqu'à Montreuil et Bagnolet. La végétalisation proposée encourage une diversité d'habitats, dans un objectif d'enrichissement de la biodiversité

UNE PLACE GIRATOIRE : la mobilité définit la géométrie de la place, un giratoire élargi et pacifié régulé à feux. Les voies sont redressées et la circulation se fait en périphérie pour libérer au maximum l'espace central et redonner la place au piéton.

UNE PLACE CAPABLE ET ANIMÉE : un espace disponible, destiné aux modes doux et propice aux nouveaux usages. Plus qu'un lieu de passage, la place sera un lieu de destination. Les parcours seront animés par des rez-de-chaussée ouverts et actifs des nouvelles constructions.

1.1.4 Insertion de l'aménagement dans son contexte proche

Le projet de la place s'intègre dans son contexte proche par son dessin, sa géométrie, sa matérialité de sol et le choix du mobilier.

La stratégie générale de l'aménagement identifie trois types d'espaces aménagés :

- Les trottoirs parisiens

Correspondant aux franges de la place, ils gèrent les interfaces avec l'existant. Entre les voiries existantes et les zones à circulation apaisée du projet, il est prévu de se raccorder avec les profils de voirie existants, de l'asphalte noir classique sur les trottoirs, et de l'enrobé noir sur les chaussées circulées et rampantes (voir accroches rue de Docteurs Déjerine, rue Mendelssohn, rue Charles et Robert, rue Maryse Hilsz). Le mobilier retenu fait partie du vocabulaire parisien.

- La place jardin

Sur la place piétonne, à l'intérieur de l'anneau de circulation des véhicules, le vocabulaire de l'aménagement s'enrichit tout en restant sobre. Le revêtement de sol en pavés granit sciés sur les cinq faces permet de réduire la largeur des joints pour une accessibilité universelle. Concernant le mobilier d'assise, on y retrouve les bancs gondole dans leur format standard mais aussi déclinés dans un format maxi de 6 m de long. Des bancs légèrement courbes de 10 m de long sont également positionnés à l'intérieur de certains espaces verts. Ces bancs de différentes tailles reprennent les mêmes lattes que les bancs gondole afin d'en faciliter l'entretien.

- Le lien métropolitain

Tout au long du lien central entre Paris et Montreuil, on trouve du mobilier qui permet de faire une pause le long du chemin comme de se retrouver en groupe. On y retrouve la même matérialité en pavés sciés que sur le reste de la place. Le disque central présente en revanche un revêtement en asphalte poncé qui identifie la zone de l'ouvrage de franchissement.

De manière générale, en limite d'aménagement, le projet vient se raccorder sur le profil en travers et le nivellement existant des voiries mitoyennes. La matérialité des sols va aussi s'accorder avec celle des rues existantes : asphalte sur trottoir et enrobé noir sur chaussée.

1.1.5 Les lots bâtis

Lot 1

Le lot 1 est composé d'une seule parcelle participant à l'animation de l'avenue Léon Gaumont. Il se situe en bordure du talus du périphérique. La construction s'adresse à la fois à l'avenue Léon Gaumont tout en s'inscrivant dans le paysage de la ceinture verte et du linéaire formé par les talus du boulevard périphérique. Ce lot accueillera un commerce à l'angle de la Rue de Lagny ainsi qu'un centre de santé public.

Lot 2D

Ce lot se situe en bordure du talus du boulevard périphérique. La construction doit ainsi s'adresser sur l'avenue Benoit Frachon tout en s'inscrivant pleinement dans le grand paysage de la ceinture verte et du linéaire formé par les talus du boulevard périphérique. Ce lot accueillera en rez-de-chaussée une halle de restauration et alimentaire à l'angle de la place de la Porte de Montreuil.

Lot 2E

Le lot 2E est un élément fort et emblématique pour l'espace public métropolitain. Un hôtel avec, au rez-de-chaussée, un café restaurant, participe pleinement à l'animation, à l'identité de la future place et contribuent à en faire un lieu de destination et de nouveaux usages. La porosité du rez-de-chaussée avec l'espace public est un enjeu majeur. Il s'agit de constituer ainsi une accroche commerciale ou événementielle qualitative, participant fortement à l'animation de la future place.

Lot C

Le lot C constitue un des éléments emblématiques dans la formation de la future place de Montreuil. Il s'intègre dans un projet d'aménagement pour l'ensemble du secteur de la Porte de Montreuil. Situé dans la continuation de la ceinture verte, le lot C doit s'insérer dans le paysage végétal spécifique au secteur Ouest de la place. Il active l'espace publique par les programmes de la recyclerie et conforte une démarche de sensibilisation à l'économie circulaire. Pensé comme un point de collecte pour le

quartier et pour la ville, ce lot possède une échelle tout autant métropolitaine que locale.

Ces programmes construits accompagnent les parcours, participent aux usages qui seront développés sur la place en permettant l'animation de l'espace public à différents moments de la journée et de la semaine (recyclerie, restaurant, hôtel, cafés, etc.).

1.2 Cadre réglementaire

Le projet de réaménagement de la Porte de Montreuil a fait l'objet d'une procédure de concertation obligatoire, décrite dans l'actualisation de l'Etude d'Impact, qui s'est déroulée en deux phases : la première de mars à juin 2016 et la deuxième entre mars 2017 et janvier 2018.

Les bilans respectifs de ces deux phases ont été approuvés par arrêtés des 18 novembre 2016 et 12 juillet 2018 en application de l'article L103-6 du code de l'urbanisme.

La Ville de Paris a décidé de créer une opération d'aménagement au titre de l'article L300-1 du code de l'urbanisme. Cette opération est située dans le 20^{ème} arrondissement de Paris.

En application de l'article R 421-20 du Code de l'urbanisme, la création d'un espace public doit être précédée de la délivrance d'un permis d'aménager.

L'aménagement a été confié par la Ville de Paris à la SEMAPA (Société d'Etude, de Maitrise d'Ouvrage et d'Aménagement Parisienne).

La mise en œuvre de l'opération d'aménagement de la Porte de Montreuil a donné lieu à la délivrance d'une pluralité d'autorisations, échelonnées dans le temps.

Ainsi, dans le cadre de la création de l'opération d'aménagement, une étude d'impact avait été réalisée en 2019 et la Mission régionale d'autorité environnementale d'Ile de France (MRAe) avait été saisie en 20 février 2019. La MRAe a émis un avis en date du 22 avril 2019 qui a fait l'objet d'un mémoire en réponse de la Ville de Paris en date de mai 2019.

L'opération d'aménagement de la Porte de Montreuil a fait l'objet d'une enquête publique, qui s'est déroulée du 19 juin au 19 juillet 2019, dans le cadre de la déclaration de projet déclarant l'intérêt général de l'opération et emportant mise en compatibilité du PLU.

Dans le cadre de la réalisation des études détaillées de l'aménagement des espaces publics, ont été élaborés en 2022 un premier projet de dossier de permis d'aménager et une actualisation de l'étude d'impact de 2019, comme s'y était engagée la Ville de Paris.

Saisie pour avis le 2 mai 2022, la MRAe a rendu son avis le 29 juin 2022.

Pour autant, la Ville de Paris a souhaité, courant 2022, apporter des évolutions au programme de l'opération portant essentiellement sur :

- l'adaptation de la géométrie de la voirie de la future place dans son angle Nord-Est, en vue de limiter l'impact du projet sur le patrimoine arboré existant, afin de contourner le massif arboré existant et le préserver, et dans son barreau Ouest décalé pour minimiser l'impact sur les arbres existants,
- la prise en compte d'une augmentation de la végétalisation de la future place,
- le maintien du marché aux puces de la Porte de Montreuil en aérien sur son site actuel,
- la réduction du programme constructible : suppression des deux lots 2A et 2B en rive de l'avenue Lemierre, suppression du lot 2C en rive de l'avenue Frachon remplacé par le lot 2E, suppression du lot 3 initialement prévu au-dessus du boulevard périphérique,
- le maintien par ailleurs de la réimplantation de l'actuelle recyclerie sur la future place.

Les études d'aménagement des espaces publics ont été reprises en conséquence. Un second dossier de permis d'aménager et une nouvelle actualisation de l'étude d'impact ont été élaborés en 2024. Ils ont été déposés pour instruction par la SEMAPA auprès de la Ville de Paris le 17 janvier 2025.

L'autorité environnementale a été saisie par la Ville et a rendu son avis le 26 mars 2025. Un mémoire en réponse a été élaboré par le pétitionnaire en date du 25 avril 2025, pièce constitutive du dossier soumis à l'avis de la PPVE.

L'actualisation de l'étude d'impact constitue donc une pièce du dossier de demande de permis d'aménager en vertu de l'article R.431-16 du Code de l'urbanisme.

Le permis d'aménager portant l'actualisation de l'étude d'impact est soumis à une participation du public par voie électronique, en application du dernier alinéa de l'article L. 122-1-1, III du Code de l'environnement, aux termes duquel :

« L'étude d'impact, accompagnée de ces avis, est soumise à la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19 lorsque le projet a déjà fait l'objet d'une enquête publique, sauf si des dispositions particulières en disposent autrement ».

La participation du public par voie électronique est une procédure dans le cadre de laquelle le public est appelé à exprimer son point de vue et à faire part de ses observations. Le dossier de participation du public par voie électronique, comprenant notamment l'étude d'impact actualisée, est mis à disposition dans ce cadre et sert à informer et associer le public à la prise de décision. Cette participation doit permettre à l'autorité administrative de prendre en considération les observations et propositions déposées par le public dans le cadre de sa décision.

La procédure de PPVE est régie par les articles L. 123-19, ainsi que les dispositions auxquelles il renvoie, et R. 123-46-1 du Code de l'environnement.

La Ville de Paris rendra public ce document, par voie électronique sur le site ayant accueilli la procédure de PPVE ([Registre Numérique Participation du Public par Voie](#)

Electronique - PORTE DE MONTREUIL) et sur le site paris.fr, durant une durée minimale de trois mois.

L'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation d'aménager du projet est la Maire de Paris, au nom de la Ville de Paris.

2 Déroulement de la procédure de participation du public par voie électronique

2.1 Ouverture et publicité

La procédure de PPVE a été ouverte par arrêté municipal de la Maire de Paris du 30 avril 2025.

La PPVE s'est tenue du lundi 16 juin 2025 à 8 h 30 au vendredi 18 juillet 2025 à 17 heures.

Un avis public faisant connaître l'ouverture de la PPVE a été publié le 26 et le 27 mai dans deux journaux diffusés sur les territoires de la Ville de Paris et de la Seine-Saint-Denis, à savoir Le Parisien (éditions 75 et 93) et Libération (éditions 75 et 93).

Cet avis a été affiché du 23 mai au 19 juillet à l'Hôtel de Ville de Paris, à la mairie du 20ème arrondissement de Paris, à la mairie de Bagnolet et de Montreuil, à proximité du projet sur 50 points dans le 20ème arrondissement de Paris, Montreuil et Bagnolet, dans les locaux de la Direction de l'Urbanisme, 121 avenue de France, CS 51388 – 75639 Paris Cedex 13, et mis en ligne sur le site internet de la Ville de Paris, paris.fr le 15 mai 2025.

2.2 Déroulement de la procédure

Le dossier soumis à participation du public par voie électronique était consultable sur le site dédié : <https://www.registre-numerique.fr/ppve-porte-de-montreuil>.

Un registre dématérialisé était disponible sur le même site internet afin de recueillir les observations et propositions du public, pendant la durée de la PPVE.

Un poste informatique a été mis à la disposition du public afin de permettre un accès au dossier sous forme dématérialisée et au registre dématérialisé, à la mairie du 20^{ème} arrondissement, 6 place Gambetta, ouverte les lundis (sauf le lundi 14 juillet, férié), mardis, mercredis et vendredis de 8h30 à 17h et le jeudi de 14h à 17h (les bureaux sont fermés les samedis, dimanches et jours fériés).

Une demande de mise en consultation sur support papier prévue au II de l'article L. 123-19 du Code de l'environnement, pouvait être présentée auprès de la Direction de

l'Urbanisme de la Ville de Paris, située au 121 avenue de France dans le 13^{ème} arrondissement, ou à la mairie du 20^{ème} arrondissement, 6 place Gambetta.

A l'issue de la PPVE, la Ville de Paris, autorité compétente pour autoriser le projet, doit rendre public sur son site internet la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication dont elles ont été prises en compte. Cette synthèse est l'objet du présent document.

Ces informations seront publiées pendant une durée minimale de trois mois.

La décision intervenant sur la demande de permis d'aménager ne pourra être prise par l'autorité compétente avant l'expiration d'un délai minimal de quatre jours à compter de la clôture de la consultation.

2.3 Contenu du dossier de Participation du Public par Voie Electronique

Conformément à l'article R. 123-46-1 IV et R. 123- 8 du Code de l'environnement, le dossier de participation du public par voie électronique comprenait :

1. Un dossier comprenant diverses pièces administratives, et notamment :
 - L'arrêté municipal du 30 avril 2025 portant sur l'organisation de la PPVE et les différentes insertions presse
 - Les preuves de la réalisation des formalités de publicité (publication au bulletin officiel, dans la presse et affichage)
 - La notice de procédure relative à la participation du public par voie électronique
 - Les bilans approuvés des deux phases de concertation
2. Le dossier de la demande de permis d'aménager
3. L'actualisation de l'étude d'impact, incluant notamment :
 - L'étude d'impact actualisée et son résumé non technique
 - L'avis de la MRAe sur l'étude d'impact actualisée
 - Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage sur les observations de la MRAe
4. L'avis des services consultés sur le dossier de demande de permis d'aménager

3 Observations recueillies et réponses apportées

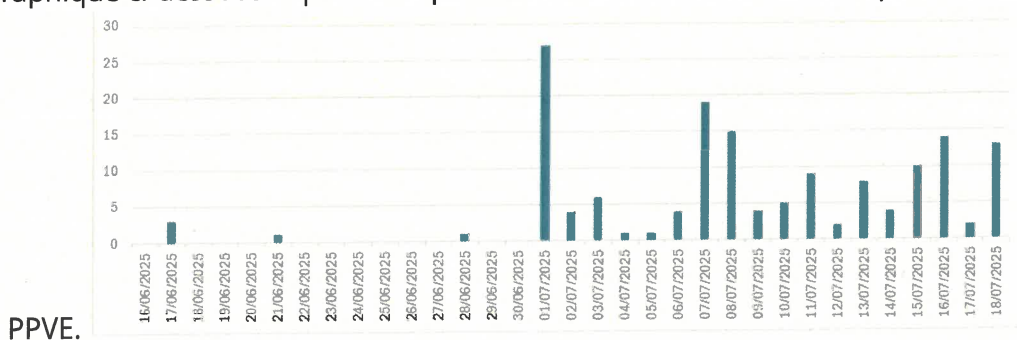
3.1 Statistiques de consultation

153 observations ont été déposées sur le site dématérialisé entre le 17 juin et le 18 juillet 2025, tout au long de la PPVE (en annexe du présent document).

Les observations peuvent être classées de la manière suivante : 3 favorables au projet, 133 défavorables et 17 neutres ou mitigées. Il est à noter toutefois que sur les 133 défavorables, 111 observations concernent un seul et même sujet relatif aux aménagements cyclables spécifiques dans la zone de l'avenue Lemierre les jours de tenue du marché aux puces sans se prononcer sur le projet en général.

Durant la PPVE ont été comptabilisées 1116 visites du site représentant 688 visiteurs.

Le graphique ci-dessous expose la répartition des 153 contributions déposées durant la



Durant la PPVE ont été comptabilisés 618 visualisations de documents et 492 téléchargements de documents.

3.2 Analyse des observations et réponses apportées

Après analyse des observations, et pour faciliter la lecture du document, l'ensemble desdites observations a été classé en 7 thèmes.

Les 153 observations déposées peuvent aborder un ou plusieurs de ces thèmes. De fait, après scindement des observations par thématique, on obtient 157 observations réparties ainsi :

- Thème 1 : Aménagements cyclables (123 observations)
- Thème 2 : Impacts environnementaux (13 observations)
- Thème 3 : Boulistes (7 observations)
- Thème 4 : Marché aux puces (6 observations)
- Thème 5 : Aménagements espaces publics (5 observations)
- Thème 6 : Programme immobilier (1 observation)
- Thème 7 : Divers (2 observations)

Les observations @001, @002, @027, @093, @094, @117 et @139 contiennent des pièces annexes figurant en annexe à la présente synthèse.

3.2.1 Thème 1 : Aménagements cyclables (124 observations)

3.2.1.1 Configuration des aménagements cyclables au Nord-Est de la future place et son éventuelle discontinuité les jours de tenue du marché aux puces : @002, @003, @005 à @017, @019 à @042, @044, @049 à @085, @087 à @092, @095, @096, @098, @100, @103, @104, @106 à @108, @110 à 113, @115, @116, @118, @120, @122, @123, @125, @129, @136, @137, @141 à @146, @149, @152

Ce point est abordé dans de nombreuses contributions (environ 80% des observations). Les observations portent à la fois sur le risque de voir les aménagements projetés le long de l'avenue Lemierre ne pas pouvoir être fonctionnels les jours de marché comme cela se produit actuellement avec le stationnement non maîtrisé des puciers, mais également sur le regret que le second aménagement projeté traversant la plateforme des puces soit neutralisé les jours de marché. Les observations insistent sur le risque pour les vélos de devoir alors se fondre dans la circulation routière générale les jours de marché en l'absence d'une continuité effective des aménagements projeté du fait de l'étalement du marché aux puces. Certaines observations proposent une réduction de la surface du marché pour préserver les futurs aménagements.

Il convient de rappeler que le principe d'aménagement prévoit la mise en œuvre d'une piste bidirectionnelle ceinturant la future place, en sa partie intérieure, afin d'éviter aux cyclistes de croiser les flux véhicules d'entrée et de sortie des bretelles du périphérique. Tous les aménagements cyclables alentours sont connectés sur cet aménagement central permettant une liaison Paris/Communes limitrophes dédiée et sécurisée.

Ainsi, la piste débouchant de la rue Étienne-Marcel a fait l'objet d'un aménagement spécifique par la création d'une piste bidirectionnelle, longeant l'avenue Lemierre, sécurisée et protégée de la chaussée à l'Est par un alignement d'arbres en remplacement du stationnement existant sur l'avenue Lemierre. La continuité cyclable entre la Place et la rue Etienne Marcel est bien assurée même lors des jours de marché aux puces. A l'Ouest de ce tronçon de piste, l'espace sous les micocouliers conservés est prévu en réaménagement complet sur lequel les véhicules sont interdits. Ce tronçon est connecté d'une part à la rue Etienne Marcel et d'autre part aux aménagements ceinturant la future place par carrefours à feux pour sécuriser les traversées, complétés par une signalétique au sol. Ces aménagements, en accompagnement de la future piste, ont bien pour objectif de la sécuriser du stationnement sauvage les jours de marché, cet espace n'étant plus directement accessible depuis la voirie comme cela est le cas aujourd'hui. La continuité de cheminement sera donc assurée, sans que les cyclistes n'aient besoin de s'insérer dans la circulation générale véhicule, de façon permanente y compris les jours de marché aux puces.

Il n'est donc pas nécessaire d'adapter localement le projet qui permet la continuité de l'aménagement cyclable y compris les jours de marché aux puces.

Hors jours de tenue du marché, la Ville de Paris a souhaité pouvoir compléter cet aménagement par une alternative suivant les lignes de désir naturelle des cyclistes mais qui ne permet de toute façon pas de réduire le nombre de carrefours à franchir. Seule cette partie sera neutralisée les jours de marché.

3.2.1.2 Aménagements cyclables de l'avenue de la porte de Montreuil entre la place et le boulevard Davout, et de la rue d'Avron : @005, @087, @117

Les observations regrettent que le projet n'ait pas intégré de véritables aménagements cyclables dissociés de la circulation routière sur l'avenue de la porte de Montreuil entre la place et le boulevard des Maréchaux. De plus est évoqué l'intérêt que la Ville de Paris puisse réfléchir à l'intégration d'aménagements cyclables sur la rue d'Avron.

Ce tronçon de l'avenue de la porte de Montreuil évoqué n'est pas dépourvu d'aménagement puisque les deux bandes cyclables unidirectionnelles existantes sur chaussée seront conservées dans le projet.

Les propositions d'intégrer des aménagements cyclables sur la rue d'Avron ne pourront être intégrés dans le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil, cet axe se situant en dehors du périmètre de projet. La Ville en prend cependant bonne note pour alimenter ses réflexions à venir.

3.2.1.3 Aménagements cyclables fluides et sécurisés pour les familles et tous les types d'utilisateurs et suffisamment dimensionnés : @018, @046, @086, @105, @118, @119, @121, @147, @153

Les observations demandent que les aménagements soient suffisamment dimensionnés et sécurisés afin que tous les types d'utilisateurs aguerris, débutants, familles, puissent se sentir à l'aise et permettre le développement de la pratique du vélo, y compris ceux transportant des enfants.

Un des objectifs majeurs du projet est de créer du lien entre Paris et les communes limitrophes notamment pour l'ensemble des modes doux. L'ensemble des aménagements vélos a été étudié en concertation avec la mission vélo de la Ville de Paris afin d'offrir des aménagements de qualité et fonctionnels les plus à même de développer l'usage du vélo.

Cela se traduit par la création d'une piste cyclable bidirectionnelle qui ceinture la future place, en sa partie centrale, de manière à la rendre plus sécuritaire en évitant les croisements avec les flux véhicules sur les différentes bretelles d'accès au boulevard périphérique qu'il est difficilement envisageable de fermer. Cette ceinture bidirectionnelle est connectée de façon continue avec l'ensemble des autres aménagements cyclables existants du quartier en cohérence avec les schémas directeurs des communes limitrophes.

La largeur des pistes bidirectionnelles a été portée sur le projet à 4m, conformément aux recommandations du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), sauf très ponctuellement à l'Est de la place avec une zone de 3m de largeur sur environ 50 mètres afin d'assurer localement la préservation d'arbres existants.

Toutes les traversées « vélos » ont été étudiées au cas par cas et sont systématiquement gérées par feux.

3.2.2 Thème 2 : Impacts environnementaux (13 observations)

3.2.2.1 *Questions sur l'adéquation du projet au regard des grands enjeux relatifs aux thématiques environnementales, notamment la végétalisation, les îlots de chaleur, le bilan carbone, la pollution de l'air et la programmation de bureaux @047, @093, @094, @097, @101, @109, @114, @124, @126, @140, @148, @150, @151*

Les observations requestionnent le projet au regard de tous les enjeux environnementaux et la pertinence même de créer un espace public sur le site de la Porte de Montreuil, environnement sonore et non dénué de pollution existante.

La végétalisation du site est une composante importante du projet dans l'objectif de renforcement de la ceinture verte mais également de lutte contre les îlots de chaleur en offrant des espaces ombragés pour les habitants. Les surfaces de pleine terre ont été optimisées pour le développement de la végétalisation tout en veillant, à l'échelle du projet, à augmenter les surfaces perméables des sols, qui favorisent ainsi l'infiltration des eaux de pluie.

Au-delà de la future place, les avenues Frachon et Gaumont ne sont pas oubliées puisqu'un large espace public végétalisé de pleine terre, plus généreux que l'existant, est intégré au projet entre les deux emprises construites.

L'ouvrage de couverture du boulevard périphérique (BP) au centre de la place, seul ouvrage d'art créé au titre de l'opération, est construit majoritairement à l'aplomb de la chaussée du BP, surface actuellement imperméable. La zone de talus en rive du BP est quant à elle remblayée pour permettre un aménagement à niveau en conservant le potentiel de pleine terre. Contrairement à ce qui est mentionné, il n'y a pas de plantation d'arbres au-dessus des ouvrages d'art existants ou à construire. Les arbres sont implantés en zone de pleine terre afin d'offrir les meilleures conditions pour leur développement futur. Seules, au-dessus de l'ouvrage de couverture du BP, ont été aménagées des pelouses pour offrir des futures zones d'usage libre pour les habitants.

Par ailleurs, les dernières évolutions du projet ont été menées dans une optique de réduction de l'impact sur le patrimoine arboré existant.

Ainsi, au global, le projet prévoit la plantation de plus de 700 arbres, une augmentation de plus de 8.000 m² des espaces végétalisés avec pratiquement 6.000 m² complémentaires de pleine terre.

Le projet se veut attentif à la prise en compte de la réduction des îlots de chaleur. Cela se traduit notamment par la prise en compte d'ambitions fortes en termes de végétalisation évoqués ci-avant. Cette thématique a fait l'objet d'un focus spécifique dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact (annexe 8) par le biais d'une analyse du projet d'aménagement en comparaison avec l'état existant. Cette étude a mis en évidence que le projet permet de bénéficier d'îlots de fraîcheur à l'échelle du quartier avec une baisse des températures de près de -2,9°C en moyenne sur une journée d'août 2100 par rapport à l'état initial à la même échéance. De plus, les écarts de température sur l'ensemble d'une même journée seront fortement réduits entre l'heure la plus chaude et l'heure la plus fraîche.

Les contributions soulèvent le sujet du bilan carbone du nouvel ouvrage de couverture du BP au regard de son utilité pour le projet, ainsi que le manque d'approche globale au niveau de l'opération sur le volet carbone.

La couverture du périphérique est un point clé du projet à plusieurs titres. Elle permet de reconfigurer le site en véritable place métropolitaine permettant la création d'espaces généreux sur lesquels les modes actifs peuvent être valorisés et non plus forcés à une cohabitation dans des espaces étroits que sont les deux ouvrages de franchissement existants avec le trafic routier. Ainsi, le site n'est plus seulement un lieu de transit mais devrait devenir aussi un lieu de destination qui renforce le lien entre Paris et les communes limitrophes. La couverture permet également une isolation des bruits du périphérique actuellement très perceptibles au centre du rond-point. Comme le montre l'étude acoustique jointe à l'actualisation de l'étude d'impact, au centre de la future place, le gain acoustique apporté par le projet est notable, de l'ordre de 8dBa.

Les choix constructifs et de matérialité pour ce nouvel ouvrage de couverture ont été étudiés afin de minimiser son impact carbone, ce qui se traduit par le choix d'une structure essentiellement métallique.

Par ailleurs, dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact, une analyse du bilan carbone de l'opération a bien été réalisée sur l'ensemble de ses composantes bâtiments et espaces publics. Elle est produite en annexe 10 à cette actualisation.

Les contributions questionnent la réalisation d'un aménagement sur le site de la porte de Montreuil au regard de la qualité de l'air.

Une attention toute particulière a été portée à la thématique de la qualité de l'air. L'actualisation de l'étude d'impact a été l'occasion de mettre à jour le volet air/santé par le biais d'un complément d'étude basé sur des mesures faites in situ, notamment pour l'appréhension des particules fines. Cette étude, dont les résultats sont présentés en

annexe 7, a bien évidemment intégré la future couverture du périphérique afin d'analyser les effets potentiellement induits de part et d'autre du rond-point.

Il en ressort que la mise en œuvre du projet entraîne :

- une diminution significative des concentrations en NO₂ au droit de la place créée par le recouvrement de la porte de Montreuil (de l'ordre de -20 à -40 %), ainsi qu'au niveau de la rue de Paris à Montreuil. Malgré une légère concentration en extrémité du rond-point liée à la couverture, le projet entraîne une variation presque nulle (-0,4 %) des concentrations en NO₂,
- une variation quasi-nulle (-0,1 %) de l'indice pollution population (IPP) et une diminution du nombre d'habitants exposés aux classes de concentrations les plus fortes. L'ensemble de la population présente sur la zone du projet est exposé à des concentrations inférieures à la valeur réglementaire actuelle de 40 µg/m³.

Le projet entraîne majoritairement une diminution des différents indicateurs sanitaires liés à la qualité de l'air au droit de la Porte de Montreuil, associée à des augmentations qui restent principalement localisées en bordure des voies du boulevard périphérique. Une amélioration globale peut donc être envisagée vis-à-vis de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique avec la mise en service du projet.

Les contributions questionnent la pertinence d'une programmation de bureaux, rejoignant les remarques faites dans les contributions spécifiques et la réponse donnée au paragraphe 3.2.6.1.

Il convient de rappeler que, pour l'ensemble des bâtiments construits dans le cadre de l'opération, les permis de construire seront bien évidemment instruits dans le respect des dispositions du PLU bioclimatique.

3.2.3 Thème 3 : Boulistes (7 observations)

3.2.3.1 *Objection à la réouverture du square Déjérine au public pour la sauvegarde des activités de l'association du cercle Jeanne d'Arc de la Croix Saint Simon : @130 à @133, @135, @138, @139*

Les observations souhaitent attirer l'attention sur la nécessité d'assurer la continuité des activités de l'association du cercle Jeanne d'Arc de la Croix Saint Simon au sein du square Déjérine dédiées à un public spécifique qui pourraient être remises en cause si le square était dans l'avenir ouvert au grand public.

L'ambition de requalification du square Déjérine est complémentaire au projet d'aménagement de la Porte de Montreuil qui fait l'objet d'une demande de permis d'aménager. Il reste à étudier afin de voir dans quelle mesure ce square peut être ouvert au public tout en préservant les activités évoquées dans les contributions. Les activités de l'association du cercle Jeanne d'Arc de la Croix Saint Simon ne sont pas remises en cause par le projet évoqué et seront prises en compte dans les réflexions et

les aménagements futurs. Il s'agit ici d'imaginer comment ce lieu puisse profiter au plus grand nombre, rien n'est aujourd'hui acté sur le statut futur de ce square ou sur les modalités d'ouverture au public.

3.2.4 Thème 4 : Marché aux puces (5 observations)

3.2.4.1 Observations relatives à la propreté du marché aux puces : @001, @003, @004, @043, @099, @102

Les observations mettent en avant la nécessité d'encadrer les activités du marché aux puces afin d'améliorer la propreté du site par le développement des toilettes et la gestion des déchets.

Le nouveau délégataire qui gère le marché aux puces depuis mi-2025 a été sensibilisé à la propreté du site pendant la tenue des marchés. A cet effet, de nouveaux points de collectes et d'un compacteur in situ seront mis en place. Les commerçants ont été sensibilisés à la suppression des sacs plastiques.

Enfin, les communes de Bagnolet, Montreuil et Paris se sont rapprochées afin de réfléchir collectivement au sujet de la propreté du quartier et l'organisation du nettoyage les jours de marché afin d'apporter une réponse satisfaisante pour les habitants.

Préalablement au lancement des travaux de réaménagement de la porte de Montreuil, la Ville de Paris a dès à présent lancé une commande auprès de son concessionnaire Decaux pour un remplacement des sanisettes existantes dans le secteur de l'avenue Lemierre permettant d'augmenter leur capacité et de les équiper de point d'apport d'eau potable accessible au public. Une unité complémentaire sera également installée. Ces travaux sont prévus d'ici fin 2025/début 2026.

3.2.4.2 Observation sur le stationnement des commerçants du marché aux puces : @102

L'observation met en avant la nécessité d'encadrer les activités du marché aux puces afin de réguler les stationnements des puciers pour permettre les circulations des modes doux.

Dès 2024, dans le cadre de la mise en place par la Ville de Paris des nouveaux aménagements cyclables provisoires au niveau du Rond-point, le stationnement des puciers sur le giratoire a été supprimé et reporté sur les avenues Frachon et Gaumont. Cette configuration, qui convient aux commerçants, a permis d'apporter une solution pour rationaliser la situation les jours de marchés et préfigurer la configuration après aménagement de la place, qui conservera le principe d'un stationnement réservé aux puciers sur ces avenues les jours de marché.

La plateforme en rive Ouest de l'avenue Lemierre continuera à accueillir des véhicules des commerçants en accompagnement de stands comme c'est le cas aujourd'hui et le

stationnement en bataille le long de l'avenue Lemierre sera conservé en grande partie (à l'exclusion de la zone de création de l'aménagement cyclable de connexion avec la rue Etienne Marcel).

Ces dispositions devraient permettre de prévenir du stationnement sauvage dans le cadre du projet de réaménagement.

3.2.5 Thème 5 : Aménagements espaces publics (4 observations)

3.2.5.1 Usage de la plateforme accueillant le marché aux puces : @005, @048

Les observations interrogent sur l'usage qui sera fait de la plateforme en dehors des jours de marché et demande que la zone des micocouliers ne soit plus utilisée en parking.

La Ville de Paris ne souhaite pas que cette plateforme puisse demeurer dans une configuration de parking en dehors des jours de marché aux puces. C'est pourquoi elle a initié une réflexion sur les usages qui pourraient être développés sur la plateforme en dehors des jours de marché en y associant les habitants. Des ateliers se sont tenus avec les habitants sur cette thématique entre le 6 novembre et le 3 décembre 2024.

3.2.5.2 Configuration des rues de Paris et Etienne Marcel : @004,

L'observation évoque la possibilité de modification des places de stationnement sur la rue de Paris, ainsi que la création de pistes cyclables avec révision de la circulation de la rue de Paris à sens unique idéalement et de la rue Etienne Marcel dans un autre sens.

L'organisation des fonctionnalités et des circulations sur les voiries des communes limitrophes ne dépend pas de la Ville de Paris. Cependant, la Ville de Paris fera part à la Ville de Montreuil de la demande de mise en sens unique des rues de Paris et Etienne Marcel.

3.2.5.3 Desserte en transport en commun du réseau bus : @127

L'observation interroge sur le maintien des lignes de bus dans le cadre du futur projet d'aménagement et la capacité des avenues Frachon et Gaumont à garantir le croisement des bus.

Les trois lignes existantes actuellement 202, 215 et 351 seront conservées dans le cadre du projet. Leurs tracés seront adaptés à la nouvelle configuration des voiries du projet d'aménagement. La ligne 202, desservira également à terme la Porte de Montreuil avec un terminus rue Charles et Robert.

En ce qui concerne la ligne 215, elle continuera d'emprunter les avenues Frachon et Gaumont dans les deux sens. Aussi les largeurs de voies de circulation seront dimensionnées en conséquence pour permettre le croisement des bus. Ce point fera

l'objet d'une vigilance particulière dans la poursuite des études et si nécessaire la largeur de la partie circulée fera l'objet d'une adaptation dans le cadre d'une mise à jour des plans du permis d'aménager.

3.2.5.4 Conception des plantations des avenues Frachon et Gaumont : @134

L'observation interroge le projet paysager des avenues Frachon et Gaumont et notamment la raison de la démultiplication des alignements de plantations.

Sur les avenues Frachon et Gaumont, le projet d'aménagement prévoit un alignement dans la bande dédiée au stationnement en vis-à-vis du futur square qui prend place entre les lots 1 et 2D, tout en maintenant la piste cyclable bidirectionnelle, le stationnement et le trottoir d'autre part. Toutefois, il pourrait être possible de planter ces mêmes arbres dans les bandes végétalisées prévues en rive de piste cyclable, en dehors sur un linéaire plus important en allant au-delà des limites du square. Cette proposition sera soumise aux concepteurs dans la poursuite des études et pourra être intégrée dans une mise à jour du permis d'aménager.

3.2.6 Thème 6 : Programme immobilier (1 observation)

3.2.6.1 Non adaptation de la programmation de bureau au contexte actuel : @124

L'observation questionne la pertinence de la programmation de bureaux au regard du contexte de vacance dans le secteur.

Dans le cadre de l'opération d'aménagement de la Porte de Montreuil, le secteur d'étude ne met pas en évidence de carence en logements dont, le cas échéant, l'implantation ne serait pas judicieuse aux abords du boulevard périphérique. En revanche, il s'avère nécessaire de pouvoir dynamiser l'activité dans l'Est parisien, raison qui a conduit à proposer la programmation actuelle, qui s'accompagne d'un programme varié d'équipements (centre de santé, halle alimentaire, etc). Le programme prévu sur l'opération répondra aux attentes fortes de la demande actuelle de locaux nouvelle génération qui doivent répondre à des objectifs ambitieux de conception environnementale et proposer une qualité d'accueil pour les salariés.

3.2.7 Thème 7 : Divers (3 observations)

3.2.7.1 Création d'une nouvelle sortie de métro : @045

L'observation demande la création d'une sortie de métro de la ligne 9 côté Montreuil.

Pour mémoire la station de la ligne 9 du métro est implantée à cheval entre l'extrémité Est de la future place et l'avenue de la porte de Montreuil.

La Ville s'était rapprochée de la RATP afin d'analyser la faisabilité de la création d'un nouvel accès à la station de métro. Une étude a été menée en 2008 par la RATP qui a révélé de nombreuses contraintes techniques dues à l'encombrement du sous-sol existant, notamment par des égouts de collecte, parallèles à la ligne du métro. La conclusion est d'une part que l'implantation d'un nouvel accès ne pourrait être possible qu'à l'Est de la place donc relativement proche des accès existants et d'autre part d'un coût d'investissement très important. Cette solution d'un nouvel accès a alors été classé sans suite.

3.2.7.2 *Non-respect de la signalisation et des piétons par les cyclistes : @128*

L'observation demande la mise en place de contrôles de la réglementation par les cyclistes, notamment qui ne respectent pas les piétons.

Les déplacements à vélos sont en augmentation sur le territoire de la Ville de Paris ce qui peut bien évidemment créer quelques conflits d'usage comme c'est souvent le cas dans des phases de transition. Tout a été mis en œuvre dans le cadre du projet pour que les différents flux véhicule, vélos et piéton puissent être régulés et organisés en toute sécurité. Tous les carrefours sont notamment équipés de feux tricolores.

4 Conclusions

Le projet d'aménagement du secteur de la porte de Montreuil s'inscrit dans le vaste projet de renouvellement urbain visant à donner à ce lieu, actuellement dominé par d'importants déplacements routiers, une urbanité fédératrice de sens entre la ville de Montreuil, la ville de Bagnolet et la ville de Paris.

Identifié comme un territoire stratégique d'aménagement, la porte de Montreuil a comme ambition de devenir une place d'échelle métropolitaine, trait d'union urbain et paysager entre Paris et les communes limitrophes de Montreuil et Bagnolet, mais également un nouveau lieu de destination au sein de la Métropole.

Au cours de cette consultation, les habitants ont pu exposer leurs interrogations sur le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil notamment sur les sujets des aménagements cyclables, des enjeux environnementaux, des futurs espaces publics et du square Déjérine, et du marché aux puces.

Le nombre de visiteurs du site dédié à la PPVE et de contributions déposées témoignent de l'intérêt des habitants pour ce projet. Il est à noter qu'environ trois quart des observations concernent un seul et même sujet relatif à la crainte d'un aménagement cyclable non continu les jours de tenue du marché aux puces. Les réponses apportées confirment la prise en compte d'un aménagement cyclable spécifique sécurisé, en continuité avec les infrastructures existantes montreuilloises, qui restera fonctionnel y compris les jours de marché.

Globalement, les observations n'amènent pas de modification au dossier de permis d'aménager à l'exception de deux sujets soulevés qui méritent une attention particulière dans la poursuite des études et que le maître d'ouvrage s'engage à prendre en compte dans une mise à jour du permis d'aménager, à savoir :

- la vérification de la largeur de chaussée vis-à-vis de la circulation des bus sur les avenues Frachon et Gaumont, évoquée dans l'observation @127, qui pourrait être élargie,
- l'évolution du projet paysager des avenues Frachon et Gaumont afin d'améliorer la lisibilité des alignements d'arbres, évoqué dans l'observation @134.

Par ailleurs, la majorité des observations recueillies ayant trait aux cheminements cyclables et à leurs cohabitations avec le marché aux puces, la Ville de Paris accompagnera la mise en place de bonnes habitudes à la livraison des infrastructures.

Paris, le

13 OCT. 2025

Pour la Maire de Paris et par délégation

Ariane BOULEAU



La Directrice de l'Urbanisme

Ariane BOULEAU