

# Projet d'aménagement de la Porte de Montreuil

Réunion publique du 12 avril à l'école Eugène Reisz, 4 rue Eugène Reisz | **COMPTE RENDU**

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

- . Frédérique Calandra, maire du 20<sup>e</sup> arrondissement de Paris
- . Patrice Bessac, Maire de Montreuil
- . Catherine Denis, Adjointe au Maire de Bagnolet
- . Olivier Taravella, Adjoint au Maire de Bagnolet
- . Hélène Vicq, Adjointe à la Maire du 20<sup>e</sup> chargée de l'urbanisme, de l'architecture et du GPRU
- . Jacques Baudrier, Conseiller de Paris délégué en charge de l'architecture et des grands projets de renouvellement urbain
- . Jean-Louis Missika, Adjoint à la Maire de Paris, chargé de l'urbanisme, de l'architecture, du projet du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité
- . Christophe Najdovski, Adjoint à la Maire de Paris chargé de toutes les questions relatives aux transports, à la voirie, aux déplacements et à l'espace public
- . Marie-Laure Brossier, Conseillère municipale de Bagnolet
- . Gaylord Le Chequer, Adjoint délégué au maire de Montreuil à l'aménagement durable, à l'urbanisme, aux grands projets et aux espaces publics
- . Dominique Attia, Adjointe déléguée au maire de Montreuil à l'éducation et l'enfance
- . Bassirou Barri, Conseiller municipal de Montreuil
- . Claire Compains, Conseillère municipale de Montreuil

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



## 1/ MOT D'ACCUEIL DES ELUS

---

Frédérique Calandra, maire du 20<sup>e</sup> arrondissement.

Je remercie les habitants de s'être déplacés si nombreux et je salue la présence de Patrice Bessac, maire de Montreuil et de Catherine Denis, Adjointe au maire de Bagnolet. Veuillez excuser Tony Di Martino, maire de Bagnolet, qui ne pourra pas être présent. Les territoires de la Porte de Montreuil côté Paris, Bagnolet et Montreuil vivent mal depuis longtemps. Ces bouts de ville n'ont pas été pensés en termes architecturaux et urbains.

Les dysfonctionnements de la porte de Montreuil sont aujourd'hui bien connus :

- Un espace surdimensionné sans vocation précise ;
- Des mésusages qui s'installent et notamment depuis 2009, une augmentation du nombre de vendeurs à la sauvette.

L'intervention de la police et des services de propreté est parvenue à atténuer les problèmes mais les solutions mises en place ne sont pas toujours satisfaisantes sur le long terme. La fermeture de la passerelle Lucien Lambeau a par exemple permis d'éviter le débordement des sauvettes sur la partie nord de la porte, mais la solution n'est pas compatible avec la volonté de développer de nouveaux franchissements. La vente à la sauvette concerne les trois villes et nous devons travailler ensemble pour arriver à dépasser ces tensions. Il faut également rappeler que les populations qui vendent sur ces marchés sont dans la survie et n'ont pas d'autres choix que d'exercer la vente dans l'illégalité.

Aujourd'hui nous souhaitons travailler avec Montreuil et Bagnolet à un projet global pour transformer en profondeur l'espace public et développer des équipements publics structurants au rayonnement métropolitain. Le projet de la porte de Montreuil doit permettre d'introduire une mixité d'usages, de rétablir un équilibre entre habitat / emploi et de rendre ce quartier plus attractif. Nous souhaitons que les actifs qui travaillent dans l'une des trois communes passent par le quartier de la Porte de Montreuil avec plaisir et que les habitants profitent davantage des espaces verts et des terrains sportifs.

Le projet de la Porte de Montreuil s'inscrit dans le cadre du Grand Projet de Renouveau Urbain qui vise à améliorer le cadre de vie des quartiers périphériques de Paris. L'État soutient notre démarche et y contribue financièrement. Une première série d'études a été engagée pour comprendre les contraintes et les atouts du site. Les enjeux suivants ont été identifiés :

- **Accessibilité du quartier du point de vue des transports en commun, des piétons et des cyclistes.**
  - Une négociation est en cours avec le STIF pour étudier les déplacements pendulaires de part et d'autre de la porte et réadapter l'offre en transport en commun aux besoins des usagers
- **Évolution du marché aux puces**
  - C'est un sujet qui concerne les trois communes et au-delà, car le marché rayonne largement. Faut-il le conserver en l'état ? Le faire évoluer et si oui comment ? Dans quelle perspective ?
- **Implantation d'activités économiques.**
  - Le quartier de la Porte de Montreuil s'inscrit dans l'Arc de l'innovation, un projet initié par la Ville de Paris en partenariat avec les communes limitrophes pour créer de l'emploi et attirer des entreprises de pointe dans les quartiers populaires. Le mot « arc » désigne les territoires situés le long du périphérique, notamment dans le quart Nord-Est de Paris, et près des portes.

Patrice Bessac, maire de Montreuil.

Ce soir les trois villes sont réunies pour travailler autour de la Porte de Montreuil, c'est un moment important. Nous nous sommes tournés le dos pendant plusieurs années et nous nous retrouvons maintenant pour que ce projet se concrétise et profite aux habitants de nos trois communes. Seul un aménagement durable permettra de refaire ville commune. Montreuil et Est Ensemble ont versé leurs propositions au débat et je salue à ce titre la présence des élus et conseillers municipaux montreuillois : Gaylord Le Chequer, Dominique Attia, Bassirou Barry et Claire Compains.

Tous ces mètres carrés sous-utilisés forment une entrée de ville peu réjouissante pour Montreuil. Quand les usages d'un lieu n'ont pas été anticipés, de nouveaux usages que l'on n'a pas souhaités s'installent. Le projet doit permettre aux habitants de se réapproprier cet espace.

Nous serons attentifs à ce que le projet porté par la ville de Paris soit en cohérence avec les projets menés à Montreuil, et notamment le réaménagement de la Croix de Chavaux, appelée à devenir une place structurante du Grand Paris. Rue de Paris, un programme de requalification des quartiers anciens dégradés (PNRQAD) est engagé pour résoudre le problème de l'habitat insalubre, améliorer l'espace public et l'offre commerciale. Sur ce dernier point, la rue d'Avron et la rue de Paris font face au même enjeu d'amélioration et de diversification des commerces.

Dans la droite ligne du projet du Grand Paris, le réaménagement de la Porte de Montreuil doit faire tomber les frontières entre Paris et les communes limitrophes. De nouveaux équipements profitant aux trois communes permettraient de montrer ce que nous partageons en commun. C'est un challenge : nous travaillons pour les prochaines générations.

Catherine Denis, Adjointe au maire de Bagnolet et Olivier Taravella, Conseiller Municipal de Bagnolet.

Nous nous sommes longtemps battus pour avoir un contact avec Montreuil et Paris. Merci à Marie-Laure Brossier, conseillère municipale, qui a beaucoup œuvré pour que les trois villes se rapprochent.

Les quartiers de la Porte de Montreuil étaient auparavant réunis au sein de la même commune : Charonne. Aujourd'hui nous avons la possibilité de recréer des liaisons entre les trois villes et de revenir sur la coupure du périphérique.

Nous sommes ouverts à tout type de projet qui contribuera à ce rapprochement tout en étant vigilants à la manière dont le réaménagement de la porte côté Paris impactera Bagnolet en termes de développement d'activités économiques, de flux de piétons et de véhicules. Les choix effectués devront être cohérents avec les objectifs inscrits dans le PLU de Bagnolet pour les quartiers de la porte de Montreuil, aujourd'hui en mutation.

## 2 / CONTEXTE DE LA PORTE DE MONTREUIL

---

Mathieu Pralong, Direction de l'Urbanisme.

- **Périmètre.** Le périmètre d'étude comprend le marché aux puces, la station de service sous enseigne Total, les services techniques de la ville de Paris le long de l'avenue Léon Gaumont, le périphérique, la place de la porte de Montreuil, les terrains de sport et les immeubles d'habitation entre le boulevard Davout et la ceinture verte.
- **Des dysfonctionnements en termes de transports en commun et de cheminements :** les principaux problèmes sont les discontinuités piétonnes obligeant les piétons à faire le tour de l'anneau, l'absence de traversées en transports en commun, l'éloignement des sorties du Métro par rapport à la Porte de Montreuil, et l'éloignement entre le tramway et les stations de bus.
- **Le contexte urbain.** Le périmètre du projet s'inscrit dans un morceau de la ceinture verte parisienne, caractérisée par une succession d'équipements sportifs cloisonnés et de squares peu fréquentés. Le marché aux puces en est l'unique centralité. Le rond-point, dont la superficie équivaut à trois terrains de football, forment un vaste espace sous occupé et marqué par une forte présence automobile. La présence de vendeurs à la sauvette sur les espaces publics en marge du marché aux puces est source de nuisance pour les riverains. En dehors des jours de marché, l'emprise réservée aux puces est un grand parking inexploité. Tous ces espaces de faible qualité doivent évoluer.

## 3/ LES ACQUIS DES ÉTUDES PRÉCÉDENTES

---

Aurélié Cousi, Direction de l'Urbanisme.

Le quartier de la porte Montreuil fait partie des sites inscrits par l'Etat en décembre 2014 au Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU). En juin 2015, le Conseil de Paris a adopté les premières orientations d'aménagement sur le secteur, engageant ainsi la phase opérationnelle du projet. La Ville souhaite agir vite et améliorer la vie des habitants en donnant un visage plus urbain à ce quartier. Sa réflexion s'appuie sur les conclusions des études menées depuis plusieurs années. Celles-ci ont permis d'identifier les pistes envisageables et d'en écarter d'autres.

Une première hypothèse consistait à combler le vide des anneaux et à aménager une grande place centrale autour de laquelle s'organisait la circulation. Cette proposition n'a pas été jugée faisable au niveau de la voirie car elle générerait des complications sur certains carrefours. Le grand espace libre au centre était également propice à l'installation de mésusages, ce que la ville de Paris cherche à éviter. Une autre solution envisagée était la démolition des anneaux mais des études techniques ont montré que celle-ci était trop coûteuse (14 millions d'euros environ). Il est donc prévu à ce stade de les conserver et de trouver une vocation à ces espaces.

En 2016, la contribution d'Est Ensemble et de Montreuil a permis de reposer la question des usages sur ces grands espaces. Si elle n'est pas satisfaisante du point de vue routier, cette proposition exprime une volonté partagée entre les trois communes de redonner de la qualité à ces espaces et d'offrir les meilleures conditions pour qu'une vie de quartier s'y développe.

L'ensemble de ces réflexions ont convergé sur le devenir du marché aux puces : Que seraient des puces modernes ? Comment les rendre plus attractives ? Comment la Ville peut-elle accompagner une montée en gamme des puces par un projet immobilier ? Ces questions sont le point de départ du travail que nous allons mener sur l'évolution du marché.

Enfin, pour replacer le devenir de la porte de Montreuil à plus grande échelle, une étude a été menée sur la portion de la ceinture verte située entre la porte de Bagnolet et la porte de Montreuil. Elle plaide pour une plus grande ouverture des terrains sportifs et montre comment la ceinture verte peut devenir un lieu très attractif pour les habitants et usagers du quartier.

## 4/ OBJECTIFS

---

Mathieu Pratlong, Direction de l'Urbanisme.

Les objectifs du projet sont les suivants :

- **Améliorer le cadre de vie des habitants.** Une Gestion Urbaine de Proximité sera prochainement mise en place en parallèle du projet. Elle permettra d'engager des actions concrètes d'amélioration et d'embellissement du cadre de vie, sur la base du diagnostic élaboré avec les habitants.
- **Créer des emplois s'appuyant sur l'arc de l'innovation,** ce qui suppose de construire de nouveaux bâtiments d'activités. Les activités créées seront orientées en priorité vers le commerce, l'économie sociale et solidaire et la formation.
- **Créer un axe de vie commerciale entre Paris et Montreuil,** en veillant à ce que les nouvelles activités n'entrent pas en concurrence avec celles de Montreuil et Bagnolet
- **Mettre en valeur les atouts paysagers et sportifs de la ceinture verte.** Cela suppose de renforcer la présence du végétal, de créer des continuités entre les espaces verts du quartier aujourd'hui très morcelés et les cœurs d'îlots des logements et de repenser le fonctionnement des équipements sportifs pour y développer de nouveaux usages.
- **Transformer cette porte d'entrée métropolitaine en place du Grand Paris** et faire d'un lieu de passage un lieu de destination. La densification des parcelles amenées à évoluer à l'Est de la porte et de part et d'autre des anneaux sera raisonnable et devra permettre de conserver des perspectives vers Montreuil et de Bagnolet.

## 5/ LE PROJET DE FRANCHISSEMENT

---

Eric Leroy, Direction de la Voirie et des Déplacements

Ce projet est né de la volonté de la Ville de Paris de recréer l'axe historique entre la rue de Paris à Montreuil et la rue d'Avron à Paris. Le franchissement prendra la forme d'un boulevard urbain, créant une véritable continuité entre les deux villes et une liaison plus simple à parcourir pour les piétons et les cyclistes. Les trottoirs seront élargis (entre 7 et 8 mètres), des pistes cyclables seront aménagées. Leur emplacement reste à déterminer : sur chaussée ou sur trottoir en fonction du nombre de voies dédiées à la circulation automobile. La largeur du boulevard sera celle de l'avenue de la Porte de Montreuil.

Selon des comptages effectués en 2014, 2x3 voies seraient nécessaires pour absorber le flux de circulation actuel. De nouveaux comptages seront effectués pour étudier la possibilité de ne faire que 2x2 voies. Les anneaux conservés ne seront plus circulés et la Ville réfléchit aux nouveaux usages à y implanter. Construits en béton précontraint, ils n'ont pas été conçus pour recevoir des bâtiments mais pourront accueillir de petites structures légères, par exemple pour l'organisation de manifestations éphémères.

D'un point de vue technique, il ne s'agit pas de créer un pont mais de passer à plat et de venir se raccrocher au niveau de la rue de Paris et de l'avenue de la porte de Montreuil. Le franchissement viendra ainsi partiellement couvrir le périphérique au niveau du vide formé par l'anneau. L'atelier du 11 mai permettra de visualiser le principe du

franchissement, de réfléchir à son aménagement paysager et de travailler sur la question des déplacements aux abords et sur le franchissement.

## 6/ LE CALENDRIER DU PROJET ET DE LA CONCERTATION

La désignation de l'équipe de maîtrise d'œuvre interviendra à l'été pour le projet urbain global et à l'automne pour le projet de franchissement, dont les premiers travaux interviendront début 2019. La concertation accompagnera le projet jusqu'en 2018 et sera menée en deux temps : un premier temps jusqu'à l'été consacré au nouveau franchissement et un second temps à partir de l'automne pour travailler sur le projet urbain global.

Retrouvez les prochains temps d'échanges sur le projet dans le tableau ci-dessous :

QUOI ?	QUAND ?
 <b>Des permanences dans l'espace public</b> pour aller à la rencontre des habitants et des usagers du quartier afin d'enrichir le diagnostic en amont des études	<b>13 avril</b> : devant le collège Jean Perrin / 11h30 – 13h30 <b>15 avril</b> : devant l'école Maryse Hilsz / 15h – 17h <b>18 avril</b> : devant le centre commercial Carrefour côté Montreuil / 18h – 20h <b>21 avril</b> : Sortie du métro / 15h – 17h <b>26 avril</b> : devant le centre sportif Maryse Hilsz / 18h - 20h
 <b>2 marches exploratoires autour de la Porte de Montreuil</b> pour comprendre le périmètre du projet, les enjeux du franchissement et compléter le diagnostic du quartier	<b>30 avril</b> : 10h – 12h <b>3 mai</b> : 18h30 – 20h30 <b>RDV devant la Recyclerie de la Porte de Montreuil, rue Mendelsohn</b>
 <b>2 ateliers en petits groupes</b> pour approfondir la réflexion sur le nouveau pont et les usages à développer sur les anneaux libérés,	<b>11 mai</b> : 19h – 21h <b>18 mai</b> : 19h – 21h <b>RDV à l'École primaire 4, rue Eugène Reisz 75020 Paris</b>

## ÉCHANGES AVEC LA SALLE

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

### \_VIE DU QUARTIER

- *Je remercie la ville pour l'aménagement du street workout [terrain de musculation en plein air et gratuit] rue Louis Lumière, derrière la passerelle Lucien Lambeau. Au vu de sa fréquentation, pourquoi ne pas l'agrandir ou aménager des équipements similaires dans d'autres jardins publics ? En la matière il faut prendre exemple sur ce qui se fait au niveau international. J'aimerais aussi savoir quelles sont vos propositions pour la jeunesse.*
- *J'habite juste en face sur le boulevard Davout et je suis content de faire avancer le projet en atelier. Il ne faudra pas oublier de faire le lien avec le marché Davout qui est un lieu de vie important de la Porte de Montreuil.*
- *Vous prévoyez de développer le commerce mais il y a déjà un centre commercial à Porte de Montreuil et des commerces partout dans le quartier. Les nouveaux commerces ne vont pas vivre.*
- *Je fais partie de l'association « 3 villes x 1 porte » qui réunit les habitants des villes de Montreuil, Paris et Bagnolet. Nous nous battons pour que la station-service Carrefour située rue Etienne Marcel à Montreuil soit enfin fermée. Nous craignons que la fermeture de la station Total à Paris n'entraîne une augmentation de la fréquentation de la station Carrefour et n'aggrave les nuisances subies par les riverains.*
- *La réflexion sera-t-elle construite avec les habitants ? Quel socle va nous lier pour qu'on se projette dans un vivre ensemble ? Nous avons besoin de volonté politique pour établir des priorités et pour que la technique ne prime pas sur la réflexion autour des usages. Nos quartiers sont mixtes, fragiles et en même temps très riches. La réflexion sur les vendeurs à la sauvette est importante mais il ne faut pas créer des espaces qui risquent de générer les mêmes problèmes qu'on a mis tant de temps à résoudre. (Marie-Laure BROSSIER, conseillère municipale de Bagnolet)*

**Jean-Louis Missika** : La ville de Paris se réjouit d'entrer dans la phase concrète du projet. Notre ambition est de transformer cette porte du petit Paris en place du Grand Paris. Pour cela nous devons réparer la frontière que constitue le périphérique, barrière à la fois physique et psychologique. Ici la technique entre en jeu mais l'objectif est bien de reconstruire le lien social dans ce quartier morcelé. Avec ses continuités piétonnes et ses bâtiments, le projet dessinera un nouveau morceau de ville. Nous privilégierons les constructions perpendiculaires au périphérique pour ne pas accentuer l'effet frontière. La vocation de ces bâtiments est à définir ensemble et en cohérence avec l'objectif que la ville de Paris s'est fixée dans le cadre de l'« Arc de l'innovation » : créer des emplois innovants et de nouvelles activités moteur d'attractivité.

**Frédérique Calandra**. Nous souhaitons supprimer la station-service Total côté Paris. Une étude de l'APUR a en effet montré que les stations-services étaient de moins en moins utilisées avec le recul de l'âge de l'obtention du permis et la baisse du recours aux véhicules privés. Concernant la station-service et de lavage rue Etienne Marcel, si Bagnolet et Montreuil se joignent à nous, nos voix seront mieux entendues. Nous sommes déjà en négociation avec le groupe Carrefour sur plusieurs sujets. Enfin, pour répondre à la question sur le street workout, la Ville souhaite encourager le développement de la pratique sportive libre et relier davantage les espaces verts entre la Porte des Lilas et la Porte de Vincennes pour faciliter les parcours pour le jogging et la marche à pied. Les ateliers au mois de mai seront l'occasion de réfléchir à d'autres activités gratuites et positives dans l'espace public, notamment au niveau des anneaux libérés par la circulation.

**Patrice Bessac**. Que ce soit la station-service et de lavage ou les mésusages sur l'espace public devant le magasin Carrefour, nous devons penser d'un même mouvement les aménagements pour résoudre les problèmes d'un seul coup. Ce projet doit donner envie aux personnes qui pratiquent la porte de Montreuil tous les jours de s'y promener et

d'y rester. Nous devons également veiller à ce que les projets de développement économique de Paris et de Montreuil n'entrent pas en concurrence mais au contraire, trouvent des synergies, par exemple dans le domaine de la création artisanale. Rappelons que l'arc de l'innovation a été lancé à « Ici Montreuil », un incubateur pour les artistes, les artisans et les entrepreneurs de la création.

## LE MARCHÉ AUX PUCES

- *Je suis responsable des puces de Montreuil et j'ai travaillé avec Frédérique Calandra et le préfet sur la question des biffins. Il ne faut pas confondre commerçants et biffins, nous sommes nous aussi victimes de ce problème. Les puces existent depuis 150 ans et pourtant nous n'avons pas entendu parler de nous depuis le début la réunion. Nous souhaitons prendre part à cette concertation et être invités à participer aux échanges.*
- *Repousser les biffins plus loin chaque fois n'est pas une solution. Il faudrait organiser un lieu dédié, comme le carré des biffins dans le 18<sup>e</sup>.*
- *Je suis étudiante au CNAM et j'ai observé une dérégulation de l'espace public sur le marché aux puces. A Montreuil, sous la halle du marché de Croix de Chavaux, la Ville a mis en place une démarche innovante pour accueillir les biffins qui récupèrent et valorisent les déchets. C'est peut-être une réponse à cette dérégulation.*

**Jean-Louis Missika.** Les puces font partie du patrimoine historique de la Porte de Montreuil, nous n'avons pas l'intention de les supprimer. Nous souhaitons au contraire les accompagner en leur donnant les services dont commerçants et clients ont besoin. Le marché aux puces doit devenir le grand lieu de destination de ce site.

**Frédérique Calandra.** Le devenir des puces fait partie des sujets importants à prendre en compte dans ce projet. Nous souhaitons les faire évoluer pour que l'offre économique corresponde mieux aux attentes des habitants et que tous les publics s'y sentent bien. Pour cela de nouveaux services (toilettes, bistrot, animation pour les enfants) sont nécessaires.

## CIRCULATION ET TRANSPORTS EN COMMUN

- *Je souhaite signaler une situation dangereuse au niveau de la station de tramway Porte de Montreuil. Les feux pour le tram et celui pour les voitures ne correspondent pas, ce qui crée des accidents.*
- *J'ai travaillé en 2000 sur le réaménagement de la porte de Montreuil avec le conseil de quartier et j'espère que cette fois-ci, c'est la bonne. Trois voies de circulation pour le franchissement me semblent beaucoup. Par ailleurs, je ne pense pas que ce soit une bonne idée d'aménager deux pistes cyclables à 100 mètres l'une de l'autre. Il existe déjà des pistes rue Louis Lumière et boulevard Davout. Enfin l'offre en transports en commun doit être améliorée, notamment par la création d'une deuxième sortie de métro pour les gens qui travaillent dans les bureaux à l'Est de la porte de Montreuil. Il faut également améliorer la fréquence des bus 57, 105 et de la traverse de Charonne.*

**Frédérique Calandra.** Des négociations sont en cours avec le STIF pour l'extension des lignes 11 et 9 du métro. Un diagnostic des besoins en transports en commun sera réalisé dans le cadre du projet. Les hypothèses étudiées pour le franchissement (2x2 ou 2x3 voies) doivent permettre de fluidifier la circulation et de faire de ce lieu un endroit plus urbain.

**Jean-Louis Missika.** Le travail sur le franchissement est bien entendu une question de voirie mais également de constructibilité. Des projets tels que celui imaginé sur la Porte Maillot dans le cadre de l'appel à projet « Réinventer Paris » doivent nous inspirer [construction d'un immeuble pont entre la porte Maillot et la porte des Ternes].

**Patrice Bessac.** Je remercie la maire du 20<sup>ème</sup> arrondissement de soutenir la démarche que j'ai engagée auprès du STIF pour l'ouverture d'une nouvelle sortie de métro plus proche de l'entrée de la ville de Montreuil. Celle-ci rejoint notre combat pour le prolongement de la ligne 9 vers Romainville et Rosny-sous-Bois.



## \_SENTIMENT D'INSÉCURITE

- *Je vis entre la porte de Bagnolet et la porte de Montreuil. Il y a beaucoup de violences dans ce quartier, de jour comme de nuit.*
- *Je fais partie de l'association « 3 villes x 1 porte ». En tant que femme, ce n'est pas envisageable pour moi de traverser la porte de Montreuil à minuit. Il faut prendre en compte la question de la sécurité dans le projet.*

**Patrice Bessac.** Des études sur la place des femmes dans l'espace public montrent qu'un trottoir mal éclairé contribue au sentiment d'insécurité qu'on peut avoir en se promenant. Nous devons veiller à ce que les futurs cheminements piétons soient agréables et sécurisants.

## \_ÉVOLUTION DU PÉRIPHÉRIQUE

- *S'est-on posé la question même de l'évolution du périphérique ?*
- *L'hypothèse de couverture du périphérique a-t-elle été abandonnée ?*

**Christophe Najdovski.** A Paris, 100 000 riverains habitant de part et d'autre du périphérique souffrent du bruit et de la pollution. Dans le cadre du projet d'aménagement de la Porte de Montreuil, la première étape consiste à créer un lien plus direct entre Paris et Montreuil pour les déplacements à pied et à vélo. En effet, si on ne peut l'effacer, on peut toutefois atténuer la coupure produite par le périphérique. D'ici une quinzaine d'années, quand le réseau de transports en commun du Grand Paris Express verra le jour, ce sera l'occasion de réinterroger la vocation du boulevard périphérique. Nous pourrions imaginer de l'intégrer à la ceinture verte et d'en faire un lieu de promenade, retrouvant ainsi les usages du XIX<sup>ème</sup> siècle.

**Jean Louis Missika.** La réduction de la vitesse à 70km/h a déjà un impact positif sur l'accidentologie et le bruit. A la porte de Montreuil, le vide formé par les anneaux sera couvert au trois quarts par le futur franchissement mais la couverture totale n'est plus d'actualité, et ce pour deux raisons : un coût trop élevé d'une part et la nécessité d'anticiper la transformation du périphérique en boulevard urbain d'autre part. A la Porte de Montreuil s'ajoute la complexité de la position du périphérique, en surplomb par rapport aux bâtiments, et de la longueur du tunnel qui serait créé par la couverture : en effet, à partir d'une certaine distance, le tunnel est soumis à la réglementation dite « du tunnel du Mont Blanc » et exige des travaux considérables.

*Retrouvez toute l'information sur le projet sur [paris.fr](http://paris.fr)  
Informez-vous, posez vos questions à l'adresse [concertation@portedemontreuil.fr](mailto:concertation@portedemontreuil.fr)*