



CONSEIL DE QUARTIER MONTMARTRE Mercredi 27 janvier 2016

TITRE : QU'EST-CE QUI BOUGE A MONTMARTRE ?

Monsieur Daviaud, élu référent du conseil de quartier démarre la soirée en rappelant que ce conseil de quartier devait avoir lieu en novembre dernier mais qu'il a dû être reporté en raison des attentats qui ont frappés Paris en novembre 2015.

Les membres de l'équipe d'animation présents sont invités à se présenter : Frédéric Feral pour l'association Vivre en 2400, Alain Massé (habitant), Jacqueline Guenin pour l'association Ecologie et Travail, Danièle Beaudoin (habitante), Danièle Péliissier pour l'association ADDM 18.

Plusieurs points sont à l'ordre du jour :

- * Zone Touristique Internationale par Adrienne Szejnman
- * Problèmes liés à la présence nombreuse de cars de touristes, Félix Beppo
- * Point d'information sur le Budget Participatif 2016, Véronique Lecomte
- * Tirage au sort de nouveaux membres d'équipe d'animation

Premier point présenté par Mme Szejnman sur les Zones Touristiques Internationales.

Les zones touristiques internationales sont des créations de **la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques promulguée le 6 août 2015 (dite Loi Macron)**

L'objectif de la loi est de proposer aux parisiens et 29 millions de touristes qui visitent chaque année la capitale un accès plus important aux commerces (jusqu'à minuit et tous les dimanches).

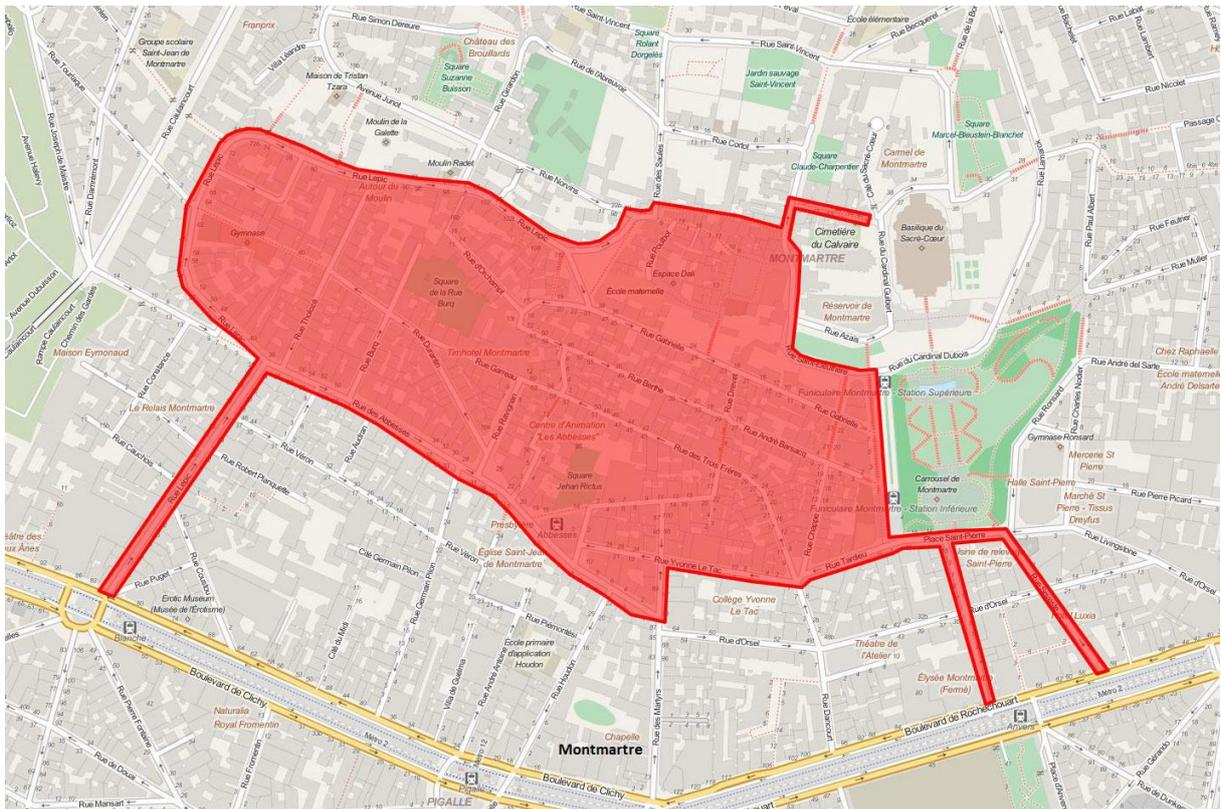
Les zones touristiques internationales sont délimitées par les **ministres** chargés du travail, du tourisme et du commerce, compte tenu du rayonnement international de ces zones, de **l'affluence exceptionnelle de touristes** résidant hors de France et de **l'importance de leurs achats**.

12 Zones Touristiques Internationales, un total de 575 hectares soit 6,7% du territoire parisien hors les Bois, un linéaire de voies de 160 km (20 X plus que zones touristiques préexistantes). Sont englobés les 4 Grands magasins et tous les grands centres commerciaux (forum des Halles, Italie 2, Beaugrenelle...) 14 116 locaux en rez-de chaussée soit 17% du total parisien :

- 1 127 commerces et services de proximité
- 2 483 bars et restaurants

- 6 438 commerces de destination
- 3 069 autres locaux (hôtels, autres services, bureaux, cabinets médicaux...)
- 999 locaux vacants

La ZTI de Montmartre



Les zones touristiques internationales sont des dispositions dérogatoires **de droit du travail** sur le principe du repos dominical et les modalités du travail de nuit :

«Les établissements **de vente au détail** qui mettent à disposition des biens et des services et qui sont situés **dans les zones touristiques internationales** peuvent donner le repos hebdomadaire par roulement pour tout ou partie du personnel dans certaines conditions »

Art 3132-24 code du travail

Possibilité **d'employer des salariés entre 21 heures et 24 heures** dans les établissements situés dans les zones touristiques internationales

Seuls **les salariés volontaires** ayant donné leur accord par écrit à leur employeur peuvent travailler entre 21 heures et 24 heures

Les entreprises souhaitant ouvrir le dimanche et en soirée devront mener une concertation avec les salariés dans le **cadre d'un accord** de branche, de groupe, de territoire ou d'entreprise

Dans les entreprises de moins de 11 salariés, le chef d'entreprise devra recueillir l'accord majoritaire de ses salariés (référendum).

Ces accords devront obligatoirement prévoir des compensations, **un repos équivalent**, ainsi que les contreparties mises en oeuvre par l'employeur pour **compenser les charges induites par la garde d'enfants**.

Les salariés travaillant en soirée au-delà de 21 h seront obligatoirement **payés double** et l'employeur devra prendre à sa charge **les frais de transport de retour jusqu'à leur domicile**.

Comparaison des dispositifs

Zone touristique d'affluence exceptionnelle (Avant Loi 2015)	Zone touristique internationale (Depuis Loi 2015)
Initiative municipale	Initiative Etat
Possibilité de travailler le dimanche	Possibilité de travailler le dimanche + le soir jusqu'à minuit
Pas de compensation salariale obligatoire	Compensations salariales obligatoires dans le cadre de la négociation

Un observatoire au niveau national et à l'échelle parisienne pour évaluer l'impact de l'ouverture des commerces le dimanche à Paris sur l'emploi, l'attractivité, la circulation, les prix de l'immobilier... a été installé le **17 décembre 2015** par la Maire de Paris. Il vise à porter un regard objectif sur l'impact des dispositions de la Loi Macron sur l'emploi et le commerce à Paris

L'APUR chargé de la coordination propose une méthodologie et des indicateurs de suivi :

- Les commerces ouverts / fermés le dimanche
- Les mutations physiques des commerces par agrandissement ou disparition
- L'évolution de l'alimentaire et du commerce de proximité, l'évolution du commerce indépendant vs les réseaux d'enseigne
- Evolution du nombre d'emplois – notamment ceux liés au tourisme

- Les emplois éventuellement perdus dans les commerces situés sur le territoire parisien hors ZTI

Avec la participation des **professionnels et la société civile**

Questions de la salle :

Question sur le Code du travail soumis à un projet de réécriture – quid de ces dispositions si Code réécrit ?

Il est à noter que les indicateurs proposés pour l'observatoire sont quantitatifs mais non qualitatifs

Quid de la question de la propreté avec un afflux plus important de touristes le soir et weekend ?

Quid des problèmes des nuisances sonores et de sécurité ?

Question des commerces très sensibles dans le quartier. Problème des premiers conseils de quartier avec le projet « quartier vert » et l'élargissement des trottoirs (ex rue Yvonne Le Tac) Certains commerces vont perdre de la valeur (hors zone) ce qui induit une concurrence entre les commerces à l'intérieur de la zone et ceux en dehors.

Est-ce que la ZTI ne va pas dans le sens d'une disparition des commerces de proximité comme dans la rue des Abbesses ?

Quid de la logistique des touristes – acheminement ? Cars ? Sécurisation des rues qui devront supporter un poids plus important.

Réponses :

La partie Observatoire sera très importante pour répondre à ces questions. Au niveau de l'évaluation qualitative de ces ZTI, des propositions très précises (propreté, verbalisation) d'ajout d'indicateurs sur les externalités (coûts pour la ville) sont faites. Des enquêteurs vont être dépêchés pour recueillir des informations. Le travail de collecte de données sera très important et dépendra de la capacité des parties prenantes à fournir ces informations.

Concernant les effets de seuil et de limite, c'est le propre des périmètres commerçants en limite de zone. Ceux-ci peuvent demander une dérogation individuelle pour ouvrir comme en ZTI.

Il est ajouté que l'extension de la protection de l'artisanat sera bientôt votée en Conseil de Paris notamment sur la rue Lepic lors de la modification du Plan Local d'Urbanisme.

La seconde intervention concerne la problématique des cars de touristes par Felix Beppo, élu en charge de la voirie dans le 18^e.

C'est un sujet qui mobilise depuis longtemps, des avancées certaines ont eu lieu mais il est nécessaire d'y revenir très régulièrement. Les secteurs concentrant les nuisances des autocars se trouvent rue Caulaincourt, Bd de Clichy, Bd de Rochechouart, autour de Pigalle et de la Butte. De nombreuses plaintes ont été émises tout comme des vœux pour sensibiliser la préfecture et avancer.

En 2010-2011, il faut noter la mobilisation des forces de la Ville et de la Préfecture pour un travail avec les autocaristes afin de les sensibiliser aux nuisances qu'ils apportent. La première série de mesures a été de considérer que l'arrière de Jacques Decourt pouvait être indentifié comme un lieu de dépose reprise et non de stationnement, de sensibiliser la Préfecture pour faire de la surveillance et matérialiser l'ordre. Ceci a plus ou moins été respecté, pas très longtemps. Cette première série montre qu'il faut travailler collectivement, de manière régulière et être persévérant même si les dispositifs engagés n'ont pas complètement aboutis.

La matérialisation des interdictions de stationnement entre 22 et 2h avec des panneaux, la surveillance et la verbalisation et l'information formelle des autocaristes est un travail à mener dans la durée.

En 2013-2014, une deuxième série de mesures sont prises, notamment le renforcement de la présence d'agents : 2 agents par semaine et 3 agents le weekend.

La volonté politique est d'avoir une réflexion à l'échelle parisienne car le 18^e n'est pas le seul arrondissement concerné pour une approche plus organisée et intégrée de la problématique.

La mise en place du comité autocar (autocariste, services de la ville, élus...) qui illustre cette volonté politique est une action concrète et pérenne dans le temps pour des résultats plus probants. Deux réunions se sont déroulées en 2015, la dernière, le 24 septembre 2015. Les échanges et conclusions devraient être présentés prochainement à l'Hôtel de Ville. Les objectifs sont multiples :

1/ Répertorier les endroits dans tout Paris qui pourraient accueillir des zones dépose-reprise et stationnement. Imaginer un stationnement sur les Bd aux portes de Paris comme par exemple les Pte Clignancourt ou Pte Montmartre. Il faut noter que les zones de dépose-reprise ne fonctionnent réellement que quand des agents de la Préfecture sont présents. Il est donc nécessaire de mener des actions coordonnées Ville-Préfecture pour faire respecter ces zones.

2/ Autoriser la RATP à mettre des PV sur les bus mal stationner

Le conseil de quartier sera informé de l'avancée des discussions.

Questions de la salle :

Quid de la question de mettre des sabots sur le bus mal stationné ?

Quelle est la plus value qu'un car rentre en ville ? Ceci éviterait la gestion aval de la problématique..

Agents verbalisateurs rares voire jamais présents.

Les cars ne respectent pas les déposes-reprises mais stationnent avec les moteurs qui tournent

Intervention du collectif des riverains (habitants du Bd rochechouart) qui souligne la problématique de santé des habitants sur le Bd 9^{ème} /18^{ème} => impossibilité d'ouvrir les fenêtres – point central

La réglementation Euro 5 non respectée

Problématique également des autocars non remplis qui arrivent

Il est noté la carence des services de police qui favorise l'augmentation du nombre de joueurs de Bantu

Intervention d'Action Barbès qui mentionne également un problème de stationnement sur le grand axe notamment rue Caulaincourt avec un aménagement voirie à venir

Quid de l'idée de zone tampon extérieur à Paris et de l'utilisation des transports en commun ou véhicule plus petits

Difficile de comprendre qu'il y ait autant d'autocars qui rentrent dans Paris malgré la réglementation lutte contre la pollution

Exemple à prendre au Canada, en Suisse

Il est mentionné le travail incroyable fait depuis 10 ans par la Ville

Il est noté le problème de sécurité avec les vélos

Quel montant des amendes ?

Réponse de M. Beppo :

L'efficacité de l'amende est un vrai sujet puisque la verbalisation est un moyen de dissuader les autocaristes. La présence des équipes sans verbalisation n'est en effet pas dissuasive.

La Préfecture de Police dans la deuxième série de dispositifs a mis en place la vidéo surveillance sur le Bd de Rochechouart qui permet de vérifier si des personnes stationnent. Cette mesure ne fonctionne pas très bien. Il faudrait vérifier que la Préfecture envoie bien des agents pour contrôler et verbaliser.

Sur la question des sabots, il est compliqué d'enlever des autocars. Il n'y a pas d'accompagnement de la Préfecture sur ce sujet : préférence pour l'amende mais montant à augmenter.

Sur la santé, c'est en effet une priorité. C'est l'objectif de la troisième série de mesures. Cette problématique se posera aussi avec un stationnement en périphérie.

La politique de la ville n'est pas en faveur de l'interdiction des autocars dans Paris tant qu'il n'y a pas d'alternatives concrètes à proposer. Des discussions sont en cours avec les professionnels sur la faisabilité de construction d'infrastructures sécurisées pour le stationnement et les transports en commun : une réflexion est menée adresse par adresse autour des gares et autour des portes. L'idée de création d'un parc de stationnement de l'Europe à proximité de la gare St Lazare n'a pas intéressé les professionnels du stationnement pour faire des places de stationnement pour autocars. Les autocaristes sont intéressés par des espaces de stationnement aux portes de Paris avec l'accès à des services.

Seconde partie de réunion

Point d'information sur le Budget participatif 2016 par Véronique Lecomte, coordinatrice des conseils de quartier pour la Mairie du 18^e.

Dès ce 19 janvier 2016, la phase de dépôt de projet pour l'édition 2016 du budget participatif commence. Les parisiens ont dorénavant jusqu'au 19 février pour déposer leur projet sur le site internet www.budgetparticipatif.paris.fr. A la suite de cette phase de dépôt, en avril, se tiendra des ateliers de co-construction qui permettront de mutualiser des projets qui seraient similaires ou géographiquement proche. Les projets seront étudiés par les services techniques entre mai et juin. Seconde quinzaine de juin, une commission rassemblant des élus, les services et des représentants d'instances de participation des habitants (représentant des conseils de quartier) déterminera les projets qui seront soumis au vote des parisiens en septembre prochain. Le vote se déroulera donc mi-septembre, les parisiens seront donc invités à se prononcer sur leurs projets favoris.

Pour suivre les projets, rendez-vous sur le site www.budgetparticipatif.paris.fr

Tirage au sort de nouveau membre de l'équipe d'animation

Arrivées de :

Guillaume Giraud, Association Vivre et Agir autrement

Régine Cabrol, Otaviana Geneau et Marie-France Ohayon dans le collège «habitantes»

Renaud Frank-Genest et Alain Leiblang dans dans le collège « habitants »