

**Réunion publique du Conseil de quartier Buttes-Chaumont
Mardi 5 avril au collège Claude Chappe, 9 rue des Alouettes**

Réunion animée par François Dagnaud, Délégué du Maire pour le quartier Buttes-Chaumont.

Installation de la fondation Croix Saint-Simon au 35 rue du Plateau (ancien Hôtel des Impôts), en présence d'Isabelle BOUVIER, Directrice générale adjointe, et de Lionel ADAM, Directeur de la communication

Le bâtiment situé au 35 rue du Plateau est l'ancien siège des studios Gaumont, reconverti en hôtel des impôts. Quand l'Etat a décidé de le vendre, la Ville de Paris a proposé de le racheter pour y installer une pépinière d'entreprises ou un collège, mais le prix fixé par l'Etat était trop élevé et l'architecture du bâtiment n'est pas adaptée à ces usages.

Il est finalement repris par la fondation Croix Saint-Simon, fondation d'utilité publique à but non lucratif, avec le soutien financier des collectivités territoriales et de l'Agence régionale de santé.

La fondation est implantée depuis plus de 100 ans dans l'Est parisien. Elle est aujourd'hui composée de 923 salariés et compte 47 établissements, de la naissance à la fin de vie. Avec l'ouverture du bâtiment rue du Plateau, 80 % environ de l'activité de l'association sera située dans le 19^e arrondissement et à proximité. La fondation gère déjà le centre de santé rue Clavel.

Une partie du bâtiment est destinée à recevoir le siège social de la fondation avec tous les services administratifs, et le rez-de-chaussée sera dédié aux activités recevant du public : le centre de ressources national en soins palliatifs, un service d'accompagnement médico-social des adultes handicapés, et une crèche de 69 berceaux. L'entrée de cette dernière se fera par la rue Botzaris. Les enfants bénéficieront d'un jardin situé à l'arrière du bâtiment.

L'installation des bureaux et des services au public se fera en juillet, la livraison de la crèche est prévue pour avril 2012.

Halima Jemni, Conseillère spéciale auprès du Maire chargée de la petite enfance, rappelle l'énorme effort entrepris par la Mairie depuis 2001 pour rattraper son retard en terme d'accueil des tout petits. Auparavant, seulement 42 % des demandes étaient satisfaites. 1062 places en crèche ont été créées sous la précédente mandature, dont 95 dans le quartier Buttes-Chaumont. 700 places seront créées d'ici la fin de cette mandature, dont 300 ont déjà été réalisées.

Les partenariats avec des associations, comme dans ce cas, permettent des horaires d'ouverture plus larges que dans les crèches municipales.

Que prévoyez-vous au niveau du stationnement ?

Paris Habitat loue à la fondation un parking de 60 places rue Rébeval pour les soignants.

Location de quelques places dans les résidences Paris Habitat (5 ou 6).

Les travaux en cours vont-ils supprimer les quelques vestiges de la première fonction du bâtiment ? Notamment le « G » de Gaumont, au sol.

Tout ce qui témoigne de l'histoire du bâtiment sera conservé et même mis en valeur (un lustre sera par exemple installé au-dessus du G). La rénovation du bâtiment se fait dans le respect des normes liées à sa classification comme bâtiment historique.

Présentation du projet de réaménagement de la rue Préault, en présence de Philippe CHOUARD, du service aménagement de la Direction de la Voirie et des Déplacements

Halima Jemni, également chargée de la voirie et des déplacements, explique que la rue Préault étant très dégradée, la Mairie a obtenu en 2011 un budget assez conséquent pour la réaménager. Les riverains se plaignent de la dégradation des trottoirs et de la vitesse excessive des véhicules qui empruntent cette voie. La crèche a demandé que les trottoirs soient élargis pour faciliter la circulation des piétons, poussettes et fauteuils roulants.

François Dagnaud rappelle qu'une question centrale et non encore tranchée est de savoir si les pavés seront conservés ou remplacés par un revêtement en asphalté. Cette question fera l'objet d'une concertation auprès des riverains.

Le projet présenté est une proposition, dont tous les éléments ne sont pas encore actés.

Le plan de circulation du quartier fait que la rue Préault est peu circulée. L'idée est donc d'élargir les trottoirs afin de donner plus d'espace aux piétons. La largeur des trottoirs passerait ainsi de 2,40 m à 3,60 m. La largeur de la chaussée serait réduite à 4 m au lieu de 6,40 m actuellement.

Les deux files de stationnement seraient maintenues, sauf devant la crèche. Côté pair il serait en lincoln, c'est-à-dire que les places seraient aménagées dans le trottoir.

Du stationnement deux-roues pourrait être créé et un plateau surélevé à l'entrée de la rue permettrait de limiter la vitesse des véhicules.

Ces réaménagements s'accompagneraient de la plantation de 9 arbres.

Les travaux pourraient commencer en janvier 2012 pour une livraison entre 4 et 5 mois plus tard.

Combien de places de stationnement ce réaménagement va-t-il supprimer ?

9 places seraient supprimées.

François Dagnaud rappelle que la Ville a signé une convention avec les bailleurs sociaux pour que leurs parkings soient ouverts aux gens du quartier au même prix que pour les locataires. Il y a en effet des capacités de stationnement non exploitées en souterrain. Or les rues de ce quartier sont étroites.

Rue Mélingue, la zone pavée est beaucoup plus bruyante que la partie asphaltée et l'eau a tendance à stagner, d'où la présence de verglas en hiver.

Cela arrive en effet quand les chaussées sont un peu vieillissantes et que les pavés ont bougé les uns par rapport aux autres. Si les riverains choisissent de conserver les pavés, ils seront réinstallés et lissés. Des techniques existent aujourd'hui pour limiter les nuisances sonores liées aux pavés.

Des habitants se plaignent du non respect par les voitures des sens uniques et de leur vitesse excessive. Ils souhaitent en conséquence l'installation de ralentisseurs.

Le plan de circulation du quartier a été pensé pour éviter les itinéraires « malins » tout en facilitant l'accès des riverains. C'est dans ce but que de nombreuses rues ont été mises en sens unique et que la vitesse est limitée à 30 km/h. Le problème vient du non respect par les conducteurs du code de la route, mais c'est à eux de se responsabiliser et à la police de verbaliser. Cela ne doit pas influencer l'aménagement de la ville.

D'autre part, l'expérience a montré qu'il ne faut pas trop mettre d'obstacles aux conducteurs car ils ont tendance à accélérer sitôt l'obstacle passé pour rattraper le retard qu'ils pensent avoir pris.

Prolongement du Tramway 3 de la porte d'Ivry à la porte de la Chapelle, en présence d'Olivier BONNEFOY, Chef du pôle technique à la Mission Tramway, et de François WOUTS, Chef de la Section et de la Mission tramway

Le tronçon du Tramway 3 qui passe par le sud des maréchaux, du pont du Garigliano à la porte d'Ivry, a déjà été réalisé et mis en service en décembre 2006.

Le Tramway 3 est un projet régional, puisqu'il desservira 5 arrondissements et 2 départements limitrophes. Le budget qui lui est consacré s'élève à 800 millions d'euros HT.

Il a vocation à remplacer les lignes de bus PC1, PC2 et PC3. Celles-ci comptaient en moyenne 55 000 voyageurs par jour. L'objectif du tramway était d'en véhiculer 80 000 / jour. Grâce à une fréquence accrue et une meilleure régularité des rames (une rame toutes les 4 minutes), le tronçon déjà réalisé compte environ 140 000 voyageurs par jour et dépasse donc très largement ses objectifs.

55 % des usagers ont pour origine/destination la banlieue, dont 7 % voyagent de banlieue à banlieue.

Le plan du Tramway 3 est circulaire et s'étend sur 22,4 km, dont 14,5 km actuellement en construction. Il emprunte les boulevards des maréchaux, sauf entre la porte de Pantin et la porte de la Villette pour desservir Pantin, et entre la porte de la Villette et le canal Saint-Denis. Son tracé sera scindé en 2 arcs au niveau de la porte de Vincennes afin d'éviter la surcharge et le dérèglement de la succession des trams en cas de ralentissement. En effet, plus la ligne est longue, plus les trams risquent de prendre du retard et d'arriver tous en même temps, comme le montre l'expérience des lignes de bus de la petite ceinture.

Le projet de transport s'accompagne d'un projet d'insertion urbaine et de requalification de quartiers qui ont peu été favorisés jusque-là. Il s'agit du plus gros projet de voirie depuis la création du périphérique. Plus de 50 % des travaux d'insertion urbaine ont déjà été réalisés. Le 19^e arrondissement est le premier à bénéficier des aménagements urbains, car il recevra le site de maintenance et de remisage qui doit être prêt dès le début 2012 pour faire les premiers essais de rames.

- Le premier alignement d'arbres a été planté **porte des Lilas**, le long de la piscine (côté 20^{ème} arrondissement).
- Porte du Pré Saint-Gervais, le **square Monselet** a été refait.
- L'espace situé près du parc de la Butte du Chapeau rouge, **boulevard d'Algérie**, sera refait et doté d'un terrain de jeux en libre accès.
- La réalisation d'un **pont pour tramway, piétons et vélos sur le canal de l'Ourcq** créera un lien entre Paris et la commune limitrophe de Pantin. L'ouvrage sera achevé avant l'été.
- Le **stade Jules Ladoumègue** sera entièrement refait et situé à 7 m de hauteur, au-dessus du futur **site de maintenance et de remisage des rames du tramway**. Celui-ci sera opérationnel fin 2011, alors que les travaux du stade seront en cours pour une livraison à la rentrée 2013. Il comptera 6 courts de tennis couverts et 2 découverts, un gymnase, une salle de gymnastique et une salle de musculation, 4 terrains de squash avec des vestiaires

spécifiques, 2 terrains de football et rugby, un mur d'escalade (12 m de haut et 36 m de longueur). Le site accueillera également des logements étudiants.

www.tramway.paris.fr

n° d'information : 01 40 09 57 00

Point info mobile.

Janvier à mai 2006 : débat public

Septembre 2006 : délibération du STIF (Syndicat des Transport d'Île de France)

Novembre 2008 : conclusions des enquêtes publiques

Décembre 2008 : déclaration de projet par la Ville de Paris.

Janvier 2011 : soudure du premier rail du tramway porte de la Villette.

Janvier 2012 : arrivée des premières rames pour faire des essais.

Quand le T3 quitte les maréchaux, il quitte aussi le trajet du PC, y a-t-il un bus de remplacement de prévu ?

Non, car il y a peu d'équipements vraiment importants à desservir entre la porte de Pantin et la rue de la Clôture.

L'itinéraire de la piste cyclable qui accompagne le tramway dans le sud est mal pensé.

Cette critique des aménagements qui ont été réalisés dans le sud est connue et prise en compte. Les associations de cyclistes se plaignaient du manque de continuité des pistes cyclables. Cette fois un travail a été fait avec les associations et on a essayé de faire des linéaires de pistes cyclables les plus continus possibles, mais en fonction de la configuration des voies ce n'est pas toujours faisable. Les aménagements feront de nouveau l'objet d'une présentation à la veille de leur réalisation pour pouvoir éventuellement apporter de nouvelles améliorations.

Souhait d'une navette pour rejoindre le tramway.

Un projet de navette est déjà en cours de réflexion pour la rue de Belleville, il apparaît plus prioritaire.

Questions diverses

Cet hiver le quartier n'était pas du tout déneigé.

Le quartier a été déneigé comme les autres, mais il a neigé de façon exceptionnelle (7 chutes de neige en quelques semaines), et ce quartier étant le plus haut de Paris la température y est inférieure de 2 ° environ par rapport aux autres quartiers. La neige a donc mis quelques jours de plus qu'ailleurs à fondre.

Bureau des Conseils de quartier
5/7 place Armand Carrel – 75019 Paris
01 44 52 29 85 / 01 44 52 29 62
www.mairie19.paris.fr

