

Mairie du 16^e arrondissement

NM/CM/LM

Paris, le 06 Janvier 2009

COMPTE RENDU DE LA REUNION DU 20 OCTOBRE 2008
DU CONSEIL DE QUARTIER AUTEUIL- NORD

Le vingt octobre deux mille huit, à dix huit heures et trente minutes, les membres du Conseil de quartier Auteuil Nord se sont réunis dans la salle des Fêtes de la Mairie du XVI^{ème} arrondissement.

Etaient présents :

M. Claude GOASGUEN, Mme Laurence DREYFUSS, Mme Nicole MONIER, Mlle Julie BOILLOT, M. Aurélien de SAINT-BLANCARD, M. Etienne de GIBON, Mme Véronique BALDINI, M. Yves BOUTRY, M. Guy FLESSELLES, Mme Claudie FOURNIER CHRISTOL, M. Jean HADDI, M. Paul LACOUR, M. Claude MUYARD, Mlle Victoria BINOCHÉ, M. Jean Yves BLANC, M. Guy BOURQUIN, M. Jean Pierre ETIENNE, Mme Brigitte GUILLARD, Mme Solange HESNAULT, Mme Stéphanie LUCAS.

M. Jean-Luc MERCIER, Mme Béatrice HUNTER, M. Daniel DECANT, Mme Nathalie CHARRIE

Etaient excusés :

Mme Danièle GIAZZI, M. Jean Yves MANO, Mme Marie Claude DELMAS, M. Marc SERVEL de COSMI, Mme Françoise de CORDOUE.

Mme DREYFUSS ouvre le conseil de quartier Auteuil Nord dans sa nouvelle formule puisque désormais, le public présent dans la salle pourra prendre la parole. Elle remercie de leur présence le commissaire, M. MERCIER, son adjoint, M. RAMON, et Mme HUNTER. Ils répondront aux questions concernant la sécurité.

Mme DREYFUSS présente M. DECANT, chef de la 4^{ème} section territoriale de voirie, ainsi que Mme CHARRIÉ, chef de division de la Direction des Espaces Verts et de l'Environnement, et son agent de maîtrise pour le quartier. Elle remercie Mme MONIER l'adjointe en charge des quartiers Auteuil Sud et Auteuil Nord qui a fait un travail remarquable.

Mme DREYFUSS rappelle que les conseils de quartier ont des budgets propres. Le budget de fonctionnement s'élève à 2000 euros et le budget d'investissement à 8300 euros.

M. GOASGUEN explique l'esprit dans lequel vont fonctionner les conseils de quartier, comme il l'a fait pour le conseil de quartier Auteuil Sud qui s'est tenu il y a trois jours. La différence majeure avec la dernière mandature est la possibilité pour le public d'intervenir, ainsi qu'il a souhaité le faire inscrire dans le règlement des Conseils. Cela implique une discipline individuelle : être précis et concis dans ses interventions. Il ne s'agit pas ici de renouveler le Conseil d'arrondissement ou le Conseil de Paris. Les opinions peuvent diverger et c'est légitime mais les débats doivent se tenir dans le meilleur esprit possible. Les sujets abordés en conseil de quartier sont très concrets et ont pour objectif d'améliorer la qualité de vie de chacun. Il ne s'agit pas de débats politiques. L'ordre du jour est chargé – avec certains sujets communs à Auteuil Sud - un premier sujet sur la voirie puis les grands projets d'urbanisme du quartier, et la propreté.

Points sur les grands projets d'urbanisme du quartier.

M. GOASGUEN aborde dans un premier temps les projets d'urbanisme du quartier pour lesquels les conseillers de quartier se posent un certain nombre de questions.

La porte d'Auteuil fait l'objet d'une vigoureuse polémique depuis longtemps. Elle a suscité beaucoup d'interventions décousues, dans un ordre dispersé, selon les directions et les moments. Cela a concerné successivement la gare d'Auteuil, les stades Jean Bouin et Hébert, l'hippodrome d'Auteuil puis le centre de la rue de Varize. Tous ces sujets se sont accumulés. On peut y ajouter le cas de la piscine Molitor qui, heureusement, connaît une meilleure issue et ne fait pas l'objet de controverses sinon par son caractère tardif. M. GOASGUEN pense qu'il ne faut pas rentrer dans ce schéma avec des réactions négatives mais, au contraire, essayer de profiter de cette volonté de la Mairie de Paris de changer ce quartier important, de manière à en faire quelque chose de moderne et de vivant. Sa réflexion est fondée sur une étude sociologique entamée sur le 16^e arrondissement qui montre qu'il a beaucoup changé à plusieurs niveaux. D'abord il est beaucoup plus jeune et on le voit dans le manque d'écoles et de crèches qui s'est révélé au cours des dix dernières années, à cause de l'idée que cet

arrondissement était âgé et que cela n'était pas nécessaire. Ensuite cet arrondissement à changé de sociologie. Des personnes qui ont acheté dans les années 90 et qui sont issues des communautés juive et libanaise sont arrivées en grand nombre. C'est un arrondissement beaucoup plus vivant qui demande à ne pas être simplement l'arrondissement où l'on dort mais celui qui a besoin de bouger. Les jeunes du 16^e sortent souvent dans le 10^e ou le 11^e et M. GOASGUEN le regrette. Le 16^e a besoin d'activités, de salles de spectacle, etc... Il croit que la Porte d'Auteuil peut être un endroit agréable, où on respecte chacun dans le meilleur esprit et avec une animation de qualité. Il a donc demandé à la Mairie de Paris de lui donner la possibilité d'avoir une discussion non seulement au sujet des implantations mais une discussion globale d'urbanisme. C'est ce que la Mairie de Paris a décidé de faire après beaucoup d'hésitations et Anne Hidalgo, Première Adjointe au Maire de Paris chargée de l'Urbanisme, a accepté de présider avec lui un comité qui doit, normalement, se réunir dans les semaines qui viennent. Il s'agit d'un comité d'évaluation urbanistique de cet ensemble avant de faire se concerter les associations et les habitants du quartier. L'objectif est de trouver une solution qui n'impose pas la forme d'un quartier mais véritablement de trouver un accord grâce aux efforts de chacun. Lui-même est prêt à en faire et il souhaiterait que la Mairie de Paris en fasse autant pour y parvenir.

Concernant Roland Garros, le sujet a été traité en Conseil de Paris qui a voté, au cours de sa dernière délibération, non pas un projet d'architectes mais la possibilité donnée à la Fédération de Tennis d'étudier la faisabilité de la disparition et du remplacement du Stade Hébert. Cette hypothèse est loin évidemment d'être la seule susceptible d'être adoptée et d'ailleurs il se félicite de l'évolution de la Mairie de Paris à ce sujet. En effet il semble que nous allons de plus en plus vers une solution qui permettrait de garder le stade Hébert et qui, vraisemblablement, permettrait une extension de Roland Garros par une couverture du court central et d'autres aménagements. M. GOASGUEN pense donc que cette affaire du stade Hébert – sous réserve de rebondissements - est probablement en voie de classement. Les changements internes de la Fédération de Tennis ont fait qu'elle est à présent beaucoup plus favorable à une opération différente permettant de conserver le stade Hébert. Néanmoins, quelles que soient les décisions, il n'acceptera pas que 4000 scolaires soient envoyés dans la nature sans la possibilité d'avoir un stade immédiatement à côté. Il faut encore que l'hippodrome d'Auteuil reçoive l'accord de la commission des sites ce qui lui paraît très aléatoire. Il croit donc que, sur le stade Hébert, il n'y aura pas de problème majeur. Ce n'est pas le cas pour la Porte d'Auteuil sur laquelle il y a un conflit sévère qui va probablement se terminer devant les tribunaux lorsque les permis seront déposés. Si la Mairie de Paris veut passer au-delà du droit et des règles d'urbanisme, elle aura des problèmes juridiques comme cela a été le cas précédemment. Bien entendu, il ne s'agit pas de dénoncer la création de logements sociaux auxquels il est très favorable. L'arrondissement est présenté d'une manière caricaturale qui consiste à faire croire que les habitants ne veulent pas de logements sociaux, que ce sont tous des bourgeois enrichis et que l'on ne s'occupe surtout pas des autres. C'est ce que l'on voit un peu partout dans la presse et qui l'agace profondément. Le problème est que la Mairie de Paris a acheté ce terrain très cher, ne veut pas dépenser un centime pour faire du logement social et laisse la COGEDIM faire son bénéfice au détriment de l'urbanisme de cette partie de l'arrondissement. Concrètement, il s'agit de 350 logements avec un plan masse délirant et des immeubles à 11 étages. Ce n'est pas acceptable. M. GOASGUEN souhaite un urbanisme à 6 étages et donc que l'on renégocie la hauteur. Il n'est pas contre davantage de logements sociaux mais ne tient pas à ce que l'on fasse des cages à lapins qui cassent l'urbanisme et l'architecture générale de la Porte d'Auteuil. Concernant les équipements de proximité il reste des points à discuter mais il ne peut pas accepter que l'on impose des immeubles de 11 étages qui constituent une sorte de barrière infranchissable et dénaturent complètement la proximité du Bois de Boulogne. Il faut savoir ce que l'on veut :

ou bien on considère qu'Auteuil est proche du Bois de Boulogne et on en tire les conséquences urbanistiques et architecturales qui s'imposent, ou bien on considère que l'on construit à Auteuil comme dans la banlieue de Marseille ou à la Courneuve - où l'on démolit ce genre d'immeuble plutôt que de les construire - et à ce moment là, on fait n'importe quoi. La Mairie de Paris consacre 700 millions encore aujourd'hui en préemptions diverses et variées dont on ne connaît pas l'utilisation. Il serait bon que la Mairie de Paris rogne 10 millions pour garantir un urbanisme et des logements sociaux corrects à la Porte d'Auteuil. M. GOASGUEN espère qu'une analyse urbanistique de ce quartier permettra à Anne Hidalgo et à lui-même de réaliser des logements sociaux convenables avec des équipements de proximité, de manière à ce que tout le monde puissent appréhender avec sérénité le problème de la gare d'Auteuil.

M. GOASGUEN donne la parole aux conseillers de quartier.

M. MUYARD, représentant l'association 16^e Demain, est tout à fait d'accord sur l'intervention de M. le Maire, à une réserve près peut être, sur l'utilisation de l'hippodrome d'Auteuil. Son association est assez peu favorable à la création d'un terrain de sports à cet endroit car cela suppose des vestiaires, des toilettes et des douches, donc de bétonner une partie de ce terrain.

Il pense que M. GOASGUEN a très bien souligné les problèmes d'urbanisme de la Porte d'Auteuil, mais M. MUYARD souhaite une réflexion complémentaire concernant le tramway, puisque l'on doit malgré tout se poser la question du tramway. Est-ce qu'il va faire le tour de Paris ou non ?

M. GOASGUEN répond qu'il en a été encore débattu au Conseil de Paris aujourd'hui. Le projet de budget présenté par le Maire de Paris prévoyant de prolonger le tramway jusqu'à la Porte de la Chapelle, c'est-à-dire de l'autre côté, laisse un peu de temps. Il est très sceptique sur la mise en chantier puisque l'Etat n'y participera pas et, si la Ville de Paris veut se payer un Tramway à ses frais, il faut que Bertrand DELANOË en prenne la responsabilité. Il affirme que le Tramway est remis en cause par toute la stratégie du Grand Paris. Le « Métrophérique » est un investissement qui lui paraît beaucoup plus convenable. Sans vouloir faire de procès d'intention, dans 30 ans, le tramway qui a été installé par Bertrand DELANOË sera le petit train que l'on fera visiter aux enfants en leur disant qu'on a fait un tramway sans trop savoir pourquoi, parce qu'il est déjà complètement obsolète. Ce tramway a été fait en dépit du bon sens et coûte une fortune. Néanmoins, ce n'est pas un débat du conseil de quartier dans la mesure où, pour le moment, cela ne concerne pas la Porte d'Auteuil même s'il en a été question à un moment.

M. MUYARD pense qu'il faut quand même se poser la question.

M. BOUTRY intervient sur le projet de la Porte d'Auteuil en précisant que les permis n'ont pas encore été déposés pour le moment. Toutefois le projet est conforme au PLU et même plus puisqu'il va en deçà de ce que le PLU permet. Sur la problématique de la densité, lorsque l'on regarde bien le projet envisagé, on constate qu'il est moins dense que les quartiers avoisinants sauf la Villa Montmorency qui est un cas un peu spécial. Il pense que le nombre de logements (350) est un excellent choix puisqu'il y a un besoin de logements sur la région parisienne et dans le 16^e arrondissement. Il s'agit d'un bâtiment qui est relativement concentré avec la possibilité de faire assez facilement un chauffage écologique et des façades végétalisées. C'est un projet intéressant et il invite tout le monde à se rendre au Pavillon de l'Arsenal pour voir la maquette et le détail du projet. Il y a des plans qui permettent de voir

l'intérieur des appartements et constater que ce qui est proposé est de grande qualité. On peut y voir également les autres projets puisqu'il y avait un concours d'architecture, dont un, il le reconnaît, était un peu massif. Il estime qu'il s'agit d'un bon choix, qui respecte l'espace vert existant, et auquel il est absolument favorable. Il pense que cela amènera de l'animation avec une population diversifiée. Dans l'arrondissement tout le monde vit en bonne entente et il ne croit pas que lorsque l'on construit des logements sociaux ce soit pour faire des cages à lapins. Cela ne se fait plus et heureusement, on est capable de faire des logements tout à fait corrects : il y en a près de la Maison de la Radio, il y a même le commissariat et il ne pense pas que M. MERCIER considère qu'il travaille dans une cage à lapin. Il s'agit de logements de bonne qualité. Il faut évoluer un petit peu sur ce sujet là. On n'en est plus aux barres de la Courneuve comme il y a 25 ans.

M. BOUTRY revient sur le sujet du tramway qui n'est pas un échec, au contraire c'est un succès phénoménal. Il y a le double de voyageurs par rapport à ceux qui prenaient le bus avant, la fréquentation est de 100 000 voyageurs par jour, la vitesse commerciale est de 19 km/h, celle du bus était de 14km/h. Le tramway est régulier et extrêmement moderne. Il invite tout le monde à l'emprunter. Ce n'est pas un petit train moyenâgeux puisque c'est ce que l'on a fait de mieux. Il suffit de voir le nombre de villes qui en ont pris exemple. Il ajoute que le tramway n'est absolument pas en concurrence avec « Métrophérique », dont il est très partisan et qui est prévu à trois, quatre ou cinq kilomètres du périphérique et n'est absolument pas redondant avec la rocade « tramway ». Il se battra pour que le tramway vienne à la Porte d'Auteuil et espère que sur les plans d'aménagement de la Porte d'Auteuil, il sera prévu l'emplacement d'une station de tramway parce que c'est indispensable. Avec Roland Garros, le stade du Parc des Princes, le stade Jean Bouin, il y a un potentiel énorme et ce serait stupide de ne pas les desservir. Il suffit de voir le Stade de France qui est magnifiquement desservi par les transports en commun. Ce serait dommage de s'en priver dans le 16^e au profit de voitures garées partout et d'un bazar infernal.

Mme FOURNIER CHRISTOL ne partage pas du tout l'avis de M. BOUTRY sur le problème des logements de la Gare d'Auteuil. Cette opération immobilière lui paraît parfaitement surdimensionnée sur la présentation du plan masse. Elle rappelle que l'ensemble immobilier a été présenté en mars 2007 à la Mairie du 16^e et a fait l'objet de très vives réactions d'irritation du public. M. BOUTRY doit quand même tenir compte des réactions des gens qui habitent le 16^e arrondissement. Cette conception de trois barres colossales de neuf à onze étages, d'un bloc dépassant du double voir du triple les immeubles de 4 étages du boulevard Suchet en face, est rejetée par tous les riverains et totalement désapprouvée dans son principe. Toutes les études de sociologie urbaine du monde entier, dès 1970, dénonçaient les dégâts entraînés par une concentration excessive de population dans un même lieu. En réponse au procès que ne manquerait pas de lui faire M. BOUTRY, c'est-à-dire qu'elle refuserait les logements sociaux par peur de la mixité sociale, elle suggère de limiter - comme le fait le Maire du 16^e mais peut être un peu moins que lui - les constructions à 175 logements sociaux. En diminuant ainsi de moitié le poids de cette architecture à implanter sur un terrain dont la couche de calcaire solide ne se trouve qu'à 21 mètres au-dessous du niveau du sol, on éviterait de surcroît une partie des problèmes techniques posés par cette surface meuble infiltrée d'eau souterraine. Une bien meilleure solution que suggère son association serait de créer des logements en réhabilitant les nombreux immeubles vétustes du 16^e arrondissement. A propos de la maquette du Pavillon de l'Arsenal, elle signale à ceux qui ne l'ont pas encore vu qu'il s'agit d'une maquette en altuglas c'est-à-dire un matériau parfaitement transparent, extrêmement joli, et que cette maquette donne une impression de légèreté qui ne reflète pas ce qui va se passer par rapport au plan masse.

M. FLESSELLES a écouté avec beaucoup d'attention les précédentes interventions et il se pose quelques questions. D'un côté, il entend que le projet serait conforme au PLU et de l'autre qu'il ferait onze étages, ce qui lui paraît hors gabarit par rapport au PLU.

Mme DREYFUSS précise que la hauteur est de 31 mètres.

M. GOASGUEN affirme, contrairement à ce qui a été dit, que les immeubles situés en face du boulevard Suchet s'élèvent à cinq ou six étages. À côté, il y a effectivement la densité d'immeubles construits dans les années 30 mais ce n'est pas parce que des erreurs ont été faites à cette période que l'on est obligé de faire les mêmes en 2008. On peut imaginer que la COGEDIM fasse moins de bénéficiaires sur cette affaire tout en conservant des logements sociaux et il se battra sur la question de la hauteur. C'est la même chose pour Varize compte tenu de la proximité du Bois de Boulogne. Toutes les communes autour du Bois de Boulogne que ce soit Boulogne ou Neuilly, dé-densifient les hauteurs autour du Bois. Il s'agit d'une sorte de charte implicite qui avait été adoptée et il souhaite qu'elle soit maintenue. Il veut que l'on arrête de lui faire un procès sur les logements sociaux, cela l'agace profondément. Il estime que le logement social est de meilleure qualité dans des immeubles de taille normale que dans des tours de onze étages que l'on démolit par ailleurs partout autour de Paris. Le problème du 16^e est la rentabilité des terrains. Ils sont plus chers que dans le 20^e arrondissement, M. GOASGUEN n'y peut rien. Et parce que c'est plus cher que dans le 20^e arrondissement le 16^e a une double peine. C'est-à-dire que cela coûte plus cher à la collectivité à l'achat ce qui est déjà une première peine pour le contribuable parisien, mais en plus parce qu'il faut rentabiliser, on double la mise en faisant un urbanisme destructeur qui ne peut pas fonctionner. Le 16^e a ses qualités et ses défauts mais il a au moins la volonté de maintenir un urbanisme correct, et la proximité du Bois de Boulogne impose qu'on le respecte. Cela ne gêne pas uniquement la Villa Montmorency parce que l'on ne peut pas demander à des habitants d'accepter des choses pareilles. Il faut faire des immeubles sociaux de qualité avec une masse inférieure. M. GOASGUEN ne désespère pas d'y arriver. La discussion sera ardue mais il faut savoir faire des concessions, et la Mairie de Paris doit en faire pour arriver à un compromis, tout comme lui en a fait sur Varize, et sur ce point il compte sur Anne HIDALGO.

M. Pierre NICOLAS-CHARLES habite le village d'Auteuil depuis 43 ans et constate qu'effectivement, il y a un besoin de logements sociaux, notamment pour des personnes qui travaillent dans le quartier et vivent en banlieue, ce qui fait beaucoup de temps perdu, de la pollution puisqu'ils utilisent les transports pour venir, il tient à cet argument de la pollution qui a de l'importance. Il faut donc des logements sociaux c'est sûr, mais il ne faut pas que ces logements sociaux constituent un ghetto. Cela est extrêmement important, il faut qu'ils soient mélangés à d'autres types de logements de telle sorte qu'il n'y ait pas un paquet de 300 logements avec des locataires dont le salaire leur permet tout juste d'acheter le pain. C'était une pratique courante, au début du 20^e siècle, de mélanger des logements de standings variés, sans quoi on aboutit effectivement à des histoires de banlieues. Puis il y a des problèmes qui peuvent mettre en cause l'esthétique du quartier. Il ne s'agit pas de faire des tours le long du Bois de Boulogne ni même le long de la Seine en faisant de la concurrence à celles du 15^e arrondissement, mais il existe peut être des endroits où l'on peut construire des immeubles un peu plus hauts que d'autres. Lorsque l'on s'est mis à construire des immeubles de six étages cela a été un affreux scandale et puis finalement tout le monde les a très bien acceptés.

VOIRIE : Porte d'Auteuil - stationnement et programme bus

Mme MONIER évoque le problème du stationnement Porte d'Auteuil au niveau du kiosque et du restaurant jouxtant la gare pour réduire les bouchons rue Poussin.

M. MERCIER pense que c'est une solution de voirie qu'il faut trouver et qu'il n'y a pas de problème pour la Police.

Mme DREYFUSS confirme qu'il existe quelques difficultés de stationnement Porte d'Auteuil mais avec le programme bus, la voirie propose quelques solutions.

M. MERCIER indique qu'une des problématiques de la Porte d'Auteuil, dont on peut discuter et qui peut gêner les riverains, est celle des voituriers. Il y a beaucoup d'établissements de restauration divers et variés avec des voituriers qui, au moment des heures de déjeuner ou de dîner, occupent la voie publique parfois de façon supérieure à ce qui peut être toléré. La Préfecture de Police mène avec ces voituriers une politique de concertation dont l'objectif est de faire respecter le code de la route mais aussi de permettre aux établissements qui font travailler des gens, de pouvoir exercer leur activité dans les meilleures conditions possibles.

Il y a donc un équilibre à trouver avec ces voituriers et les chefs d'établissements, pour leur permettre parfois d'aller plus loin que ce que le code de la route leur permet pendant les créneaux horaires de déjeuner et de dîner, en étant quand même attentif et leur rappeler qu'il ne faut pas exagérer et intervenir lorsqu'ils vont au-delà de ce que l'on peut tolérer. Globalement, cela ne se passe pas trop mal même si effectivement à midi ou le soir c'est un peu chargé.

M. MUYARD souligne que la rue Poussin est un des axes fondamentaux de sortie du quartier Auteuil Nord pour aller vers l'extérieur. La rue Poussin est sujette à des embouteillages permanents. On parle de ce problème depuis le début des Conseils de quartier. Il ne s'agit pas seulement d'un problème de voituriers mais de stationnement permanent devant le kiosque. Du côté du fleuriste, il y a un stationnement un peu anarchique mais il faut faire preuve de tolérance et il peut être acceptable à condition que cela ne déborde pas sur la rue Poussin. En revanche à côté du kiosque c'est inadmissible. Il y a des voitures stationnées en permanence ce qui a pour effet de diminuer la circulation d'une file. Les voituriers s'ajoutent à ces problèmes qui existaient déjà sans eux. Il est nécessaire que la Police soit plus dissuasive.

M. MERCIER entend bien la demande de M. MUYARD et lui assure que la police est active en matière de verbalisation et d'enlèvement de véhicules. Il serait surpris par le nombre d'interventions. Néanmoins et sans connotation péjorative, les habitants du 16^e ont un comportement un peu schizophrène puisque d'un côté ils réclament à la Police d'être plus active quand ils sont gênés dans leur circulation et que de l'autre côté, quand eux même vont chercher le pain ou le journal et se garent en double file, ils sont scandalisés que leur véhicule soit enlevé. La police essaie de faire son travail et elle le fait relativement bien compte tenu du volume de verbalisation et d'enlèvement, mais la masse de la problématique de la circulation et du stationnement sur le 16^e est telle que malgré cette activité, il y a quand même des gênes à la circulation.

M. GOASGUEN au sujet de la rue Poussin, ajoute qu'il y a des moments où elle est très encombrée soit, mais aussi des moments où elle est tellement vide que les voitures accélèrent

de façon extrêmement dangereuse et il se demande s'il ne faudrait pas installer un ralentisseur. Concernant la verbalisation rue de Poussin, il reçoit constamment des plaintes, notamment d'abus de fourrière, leurs véhicules suivants de près les contractuelles à cet endroit-là. Il y a quand même des abus sur les contraventions avec des fourrières qui font beaucoup d'argent. On sait très bien que la Mairie de Paris exige de la Préfecture de Police une rentabilisation des contraventions et la pousse à agir en contre-partie de la subvention d'équipement. Il en a encore eu la preuve aujourd'hui et sait très bien que ce n'est pas la Préfecture de Police qui est responsable de cet état de fait, il en a souvent parlé avec le Préfet de Police. Lorsque le Maire de Paris dit que si les contraventions ne rapportent pas suffisamment il diminuera les crédits d'équipement, cela n'incite pas à la clémence. De plus, beaucoup de concitoyens sont persuadés que c'est la Préfecture de Police et elle seule qui détermine la nature des contraventions, et leur taux d'encadrement.

M. MERCIER précise pour l'information des conseillers de quartier, qu'il y a deux types de policiers intervenants pour ce problème. Les policiers locaux d'arrondissement dont la mission, en plus de la lutte contre la délinquance, est aussi de faire respecter le code de la route, donc ils verbalisent et enlèvent les véhicules, mais le font avec un certain discernement. Puis le service centralisé de la Préfecture de Police qui est le service des enlèvements dont la mission est de sillonner Paris et procéder à des enlèvements de véhicules. Ce sont eux les responsables des enlèvements massifs avec parfois 30 ou 40 véhicules retirés la nuit par exemple. La population ne fait pas la différence entre ces policiers qui sont de l'extérieur et les policiers de l'arrondissement. Ce n'est absolument pas une logique d'arrondissement, c'est une logique mercantile et de productivité. Il a évoqué cette difficulté avec le Préfet de Police, et son Directeur, et tous sont en train d'essayer de travailler pour donner au Commissaire central d'arrondissement la vraie gestion des enlèvements et de la circulation dans l'arrondissement.

M. BOUTRY rassure M. MERCIER, il ne va pas chercher sa baguette en voiture mais à vélo et c'est justement l'occasion de dire à M. DECANT qu'il est urgent que la piste cyclable du boulevard Exelmans soit repeinte car on ne voit même plus les lignes. Il y a quand même des accidents mortels de cyclistes et il n'aimerait pas qu'un jour il y en ait un dans le 16^e arrondissement. Il est donc nécessaire que les aménagements cyclistes soient faits dans les normes de sécurité. Cela incitera aussi les voituriers à les respecter un peu plus car aujourd'hui ce n'est pas vraiment le cas.

Concernant l'aménagement urbanistique de la Porte d'Auteuil M. BOUTRY espère que l'aménagement du carrefour de la Porte d'Auteuil pourra y être inclus. On a quand même un échangeur autoroutier qui se trouve presque en ville, puisqu'à pied on doit traverser 17 ou 18 files de voitures pour faire la diagonale de la place. Il n'y a plus qu'à cet endroit-là que cela existe. Il pense qu'une restructuration de la porte d'Auteuil est à envisager peut être dans le cadre du programme urbanistique avec Mme HIDALGO. M. BOUTRY a déjà réfléchi à la question et n'aimerait pas que soit fait une sorte de grand massif au centre comme à la Porte de Saint Cloud parce qu'il est inaccessible et ne sert à rien. Il serait donc préférable de s'orienter vers d'autres directions et il est prêt à en discuter.

Mme MONIER donne la parole à M. DECANT pour le programme du bus 52.

M. DECANT précise que le problème des voituriers et des restaurants de la Porte d'Auteuil est au cœur des aménagements de voirie et c'est un vrai souci à l'heure où les parisiens aimeraient bénéficier de places de stationnement donc la situation est un peu conflictuelle.

Les aménagements sont fiables lorsqu'ils sont bien respectés et bien qu'il existe une certaine tolérance, il reconnaît que ce n'est pas facile à gérer dans le quartier de la Porte d'Auteuil. Cet aménagement fait parti d'un programme subventionné sur la ligne 52 de deux pôles. Il comporte un pôle sur la rue Poussin à l'entrée et sur Auteuil de l'autre côté. M. DECANT commente le plan du projet : la rue Poussin au niveau du n°2/4 avec l'aménagement d'un quai bus, la sécurisation du cheminement des piétons une fois qu'ils sont descendus du bus ou qu'ils sont dans l'arrêt de bus pour accéder et traverser facilement les voiries, avec la signalisation lumineuse tricolore pour le faire en toute sécurité. La difficulté des arrêts de bus en pleine voie est généralement le respect des automobilistes des zones qui sont signalées par ce que l'on appelle un zigzag bus. Ce zigzag bus signifie que l'arrêt est interdit et, sous réserve de confirmation du Commissaire de Police, l'amende s'élève à 135 euros. On est obligé de réaliser ce type de quai parce 12 mètres de longueur seulement sont nécessaires pour que le bus accoste facilement, alors que quand un bus se présente dans une file de circulation, une trentaine de mètres sont nécessaires avant son arrêt, et 10 mètres après l'arrêt pour que le bus puisse accoster normalement. C'est-à-dire que l'on perd 40 mètres de longueur de stationnement et il est vrai que sur cette longueur, il y a toujours un véhicule qui ne respecte pas l'interdiction de stationner. Pour éviter ce problème-là, on s'est orienté vers la construction d'un quai qui fait la largeur du stationnement. Les traversées piétonnes pour accéder au niveau des îlots sont conservées et renforcées par une signalisation lumineuse, et à cet endroit-là les piétons sont protégés par un feu. Actuellement il y a du stationnement qui est interdit et il souhaite pouvoir mettre du stationnement payant avec un quai bus. Ce quai bus se trouvera en accostage direct et permettra un respect plus important normalement et surtout, en tout cas il l'espère, une répression immédiate sur ces zones là.

Mme DREYFUSS pense que c'est proche du TSE.

M. DECANT le confirme.

Mme HUNTER demande à M. DECANT s'il compte rétablir le stationnement en amont et en aval.

M. DECANT répond que c'est bien cela.

Mme HUNTER s'en réjouit, cela facilitera la tâche de la police

M. DECANT préfère que les parisiens se garent sur des emplacements payants plutôt que de se faire verbaliser alors que l'on dispose d'une largeur de voirie suffisante pour absorber la circulation.

M. FLESSELLES demande si le nombre de véhicules théoriques passant au feu est conservé ? Selon lui c'est le goulot d'étranglement qui limite le débit du feu et si on passe 4 véhicules de front cela absorbe la totalité du débit de la rue Poussin et du boulevard de Montmorency. Or le schéma montré par M. DECANT laisse à penser qu'il reste deux ou trois files, ce qui provoquerait des problèmes permanents.

Mme DREYFUSS aimerait que M. FLESSELLES prenne en photo le moment où il y a quatre files puisqu'elle ne l'a jamais vu.

M. FLESSELLES assure que cela arrive. Si on met le quai bus, il ne faut pas avoir de stationnement de l'autre côté, le long du terre-plein, au risque d'encombres.

M. BOURQUIN rappelle que précédemment, M. MUYARD se plaignait de voitures qui stationnaient à gauche, mais maintenant il ne pourra plus se plaindre puisque ce sera permanent puisqu'on va y faire une zone de stationnement. Cela signifie que les voitures qui vont longer le petit muret et tourner vers la gauche pour retourner vers la Porte d'Auteuil vont, puisque c'est très étroit, empiéter considérablement non plus sur la première file de gauche ni sur la deuxième mais sur la troisième donc ils vont tourner sur le stationnement du bus. Il n'ose pas imaginer ce que cela va donner lorsqu'il y aura un bus stationné et que le feu passera au vert dans l'autre sens. Il souhaiterait que l'on examine cette question.

M. DECANT précise qu'il y a un certain nombre de secondes de temps de vert sur ce carrefour et il est vrai que c'est la conjonction de Montmorency et de Poussin et de cette voie de retournement, ce qui fait un petit peu de monde effectivement. Lorsqu'il fait un calcul de débit, la vérification doit être faite pour qu'il puisse y avoir un temps de vert suffisant pour l'absorber. Actuellement l'organisation des files de circulation n'est pas marquée, mais à partir du moment où on délimite les files clairement il devrait y avoir une circulation mieux organisée. Il a bien entendu les remarques qui sont pertinentes et la vérification sera faite. Il ne dispose pas des comptages sur lui, mais c'est un simple calcul qui permet de connaître exactement la capacité du feu sachant que l'on ne peut pas faire n'importe quoi sur ce feu qui est inséré dans un carrefour possédant une trentaine de lignes de feux différentes.

Mme DREYFUSS s'associe au principe de rendre du stationnement résidentiel puisque l'on compte quand même les places une par une. Elle rappelle que l'arrondissement a perdu plus de 200 places de stationnement résidentiel avec Vélib', et elle se demande ce qu'il en sera avec Autolib'. Il est donc souhaitable de rendre du stationnement résidentiel aux riverains et c'est ce que l'on fait. On s'aperçoit que sur cette place, il y a beaucoup de voitures stationnées d'une manière illicite et les difficultés liées aux voituriers. M. DECANT et le service de voirie ont travaillé dans ce sens là, pour essayer de rendre des places aux riverains de ce quartier. Il faudra voir effectivement ce qui va se passer sur ce feu mais cette place est continuellement occupée par des voitures d'une manière illicite elle peut donc l'être par du stationnement résidentiel.

M. DECANT a toujours vu du monde sur ces emplacements-là.

M. FLESSELLES insiste sur la nécessité du passage de 4 véhicules de front, or dans le projet tel qu'il est présenté, il en passera 2 peut être 3. Compte tenu qu'il s'agit de la seule voie de dégagement, il garantit que la rue poussin sera encombrée en permanence. Il s'agit également d'une voie de dégagement des pompiers puisqu'elle est utilisée, d'où que l'on vienne de l'arrondissement, pour se rendre à l'hôpital Ambroise Paré. Les pompiers sont déjà fréquemment bloqués rue Poussin et ils le seront d'autant plus avec du stationnement autorisé là, sans compter la double file liée au kiosque.

Mme DREYFUSS a bien entendu les remarques de M. FLESSELLES, et si l'essai n'est pas concluant, il sera possible de revenir à la situation antérieure. M. DECANT va maintenant présenter l'autre quai de bus.

M. DECANT indique qu'il s'agit de la rue Chanez, toujours dans le même esprit d'accessibilité. On a, sur l'entrée de la rue d'Auteuil, un nouvel alignement de la bordure avec une zone de livraison importante pour alimenter le G20 et la mise en place du quai bus. La traversée piétonne s'aligne sur cette traversée avec une oreille sur la partie gauche en

entrant et on aligne également dans le musoir précédent, et on allonge un petit peu le terre-plein en recréant des places de stationnement.

M. BOURQUIN voit un peu partout dans le 16^e mais pas seulement, que l'on bétonne des trottoirs de plus en plus en faisant des îlots qui servent de parkings à motos et les piétons ont moins d'espace pour circuler. Il se demande si c'est vraiment cette politique qu'il faut suivre.

M. DECANT observe que les motards veulent stationner au plus près de leur point d'arrivée et dès qu'il y a un trottoir qui fait plus de 1,20m, ils y voient un espace de stationnement. Il rappelle que le stationnement est interdit sur le trottoir et que cette mesure a été appliquée avec force dans certains secteurs par la Préfecture de Police. Les associations de motards ont demandé un peu de clémence envers cette verbalisation pour que la Préfecture l'applique avec plus de discernement, c'est-à-dire en fonction de la gêne que cela occasionne. Néanmoins il ne sait pas sur quels critères ils se basent. L'idée est de pouvoir créer des zones deux roues motos un peu partout dans un rythme plus soutenu mais c'est un combat difficile puisque cela nécessite beaucoup de place au détriment du stationnement des autres véhicules. Nous sommes dans une période de mutation, avec une augmentation très importante du parc de motos.

M. MERCIER confirme que le problème des deux roues est un phénomène en expansion. Il y en a de plus en plus et la politique de verbalisation s'applique avec discernement, c'est-à-dire lorsque c'est vraiment gênant. Il y a des verbalisations voire des enlèvements, mais on ne peut pas non plus verbaliser tous les deux roues au risque de ne plus faire que cela, au détriment du traitement de la délinquance. Les habitants peuvent contacter le commissariat pour signaler un problème ponctuel de réelle gêne et, à ce moment-là, il se déplacera pour intervenir mais, dans les faits, il ne peut pas verbaliser tous les deux roues sur les trottoirs.

M. FLESSELLES au sujet de l'aménagement à l'entrée de la rue d'Auteuil, rappelle que ce trottoir avait déjà été élargi il y a 5 ou 10 ans puisqu'il était extrêmement étroit. Dans le projet d'élargissement, il faudra s'assurer que cela n'incitera pas des véhicules à stationner plus loin sur le côté droit de la rue d'Auteuil. La rue d'Auteuil devrait laisser passer deux véhicules mais il arrive malheureusement qu'un véhicule mal garé empêche l'autobus de passer et c'est cela le vrai problème. La situation sera d'autant plus problématique si on incite à un stationnement qui est totalement interdit et qualifié, d'ailleurs, de gênant sur le côté droit. On élargit davantage ce trottoir qui a déjà été ré-élargi il n'y a pas si longtemps pour les personnes à mobilité réduite alors qu'il n'y a pas de problème d'accès particulier. Il croit qu'il faut quand même réexaminer cet aménagement et ne pas créer un entonnoir trop étroit à cet endroit-là, avec des répercussions sur tout le carrefour de la Porte d'Auteuil.

M. DECANT répond que le fonctionnement de la rue d'Auteuil est effectivement quelque chose d'un peu difficile. Il y a en effet deux files, mais qui ne sont pas deux files de circulation. Il y a une file établie et une zone d'arrêt minute sur la file de droite ce qui permet le fonctionnement et la respiration de la voie. C'est-à-dire que les livraisons peuvent se faire dans un délai relativement bref. Le stationnement est interdit mais l'arrêt ne l'est pas et il faut parvenir à maintenir cela. Il n'est pas représenté sur le schéma, mais le bureau de tabac situé à l'angle entraîne d'autres difficultés et notamment des véhicules stationnant en 4^{ème} file en plein milieu. C'est une contrainte supplémentaire qui s'ajoute à celle liée aux motos, cela rend les projets de voirie encore plus difficiles.

M. FLESSELLES ajoute qu'il faut être certain que l'autobus à l'arrêt, dans la nouvelle disposition, n'empêche pas d'accéder à la rue d'Auteuil.

M. DECANT répond que c'est effectivement le principe, le calcul est fait pour que le bus puisse accoster. Lorsqu'il accoste, il faut 2,50m au ras de ras et en plus on a une file de circulation qui fait plus de 3m permettant de doubler le bus et donc de ne pas bloquer le quartier.

M. BOUTRY rappelle que cette accessibilité des bus aux quais est faite dans le cadre de la loi PMR puisqu'en 2015 toutes les lignes de bus devront être accessibles. La RATP fait des efforts et met en circulation des bus à planchers bas et à palette rétractable pour que des personnes en poussette ou avec des véhicules handicapés puissent passer. Il pense que ces élargissements de quais sont une bonne chose et qu'ils ont l'avantage connexe de réduire la longueur des traversées piétonnes. Il félicite donc M. DECANT pour ces aménagements.

M. BLANC revient sur le problème des deux roues. Il pense que la répression n'est pas une bonne chose, contrairement aux explications et à la pédagogie que l'on attend de la part de la police qui pourrait par exemple donner un document explicatif d'avertissement lorsque les personnes se garent sur les trottoirs.

M. MERCIER pense que c'est une vision bien optimiste des choses.

M. BLANC affirme l'avoir pratiqué et que cela fut efficace.

M. MERCIER répond que l'on peut s'employer à faire de la pédagogie, et cela se fait tous les jours parce qu'il ne verbalise pas systématiquement. Mais il craint qu'en matière de Code de la Route, que ce soit pour les deux roues ou pour les autres, la meilleure des préventions soit malheureusement la répression.

M. BLANC ne partage pas cet avis et pense qu'il faut réfléchir quand même à une certaine pédagogie.

Mme HUNTER confirme, comme le soulignait son chef de service, que de la pédagogie est faite sur le stationnement des deux roues. On constate souvent du stationnement illicite de deux roues devant les établissements scolaires. Avec les élargissements de trottoirs, les motards utilisent le mobilier urbain pour accrocher leur véhicule. Une campagne de sensibilisation est donc menée au moyen de petits papillons pour leur indiquer qu'ils sont sur une zone protégée, Mme Hunter affirme que, malheureusement, cela ne fonctionne pas.

Carrefour de la place de la Porte de Passy

Mme MONIER, concernant le carrefour de la place de la Porte de Passy, donne la parole à M. MUYARD

M. MUYARD indique que la place de la Porte de Passy a été réaménagée avec une restriction de circulation qui est passée de deux voies de circulation à une seule. Cela a créé de telles difficultés que l'on est revenu à la situation antérieure il y a peu de temps. Il s'agit d'un carrefour extrêmement encombré pour lequel des aménagements ont été demandés il y a des années. Le deuxième point concerne le tourne à gauche qui a été changé, c'est-à-dire que l'on ne tourne pas l'un autour de l'autre mais l'un devant l'autre. Il pense que ce n'est

pas une mauvaise chose mais des flèches vertes et rouges ont été rajoutées, ce qui limite le passage en particulier lorsque l'on vient du sud. Cinq voitures peuvent tourner et à huit heures moins le quart il n'y a pas de problème mais dès que huit heures passent, il y a des dizaines de voitures qui attendent pour pouvoir tourner c'est donc un endroit très sensible, alors qu'en sens inverse il y a nettement moins de monde qui tourne. Cet aménagement est pour lui très critiquable et il attend une amélioration de cette situation.

D'autre part, il pense que pour les gens qui sortent d'Auteuil - la rue Poussin est une voie de dégagement mais ce n'est pas la seule - la rue Raffet est une autre voie de dégagement très importante. Autrefois lorsque les gens sortaient de la rue Raffet, ceux qui voulaient aller vers le Bois, Suresnes ou le périphérique empruntaient l'avenue du Maréchal Franchet d'Esperey et le problème du tourne à gauche n'existait pas au niveau du carrefour de la Porte de Passy. M. MUYARD pense qu'une solution serait de rétablir la circulation sur cette voie. Les problèmes de racolage ont été réglés par cette solution mais il pense que depuis, la police dispose d'autres moyens, la législation a évolué. Cela permettrait de résoudre ce problème de circulation au carrefour de la porte de Passy.

M. DECANT répond que cet aménagement, qui a fait l'objet d'une concertation, n'a pas été à la hauteur de ce qui était attendu. La réduction des files de circulation a engendré des retenues importantes et les gens ne sont pas allés chercher d'itinéraire de délestage parce qu'il n'y en a pas forcément beaucoup. C'était quand même un des carrefours les plus dangereux du 16^e arrondissement, et la commission qui a été mise en place pour l'étudier avec la Préfecture de Police et le service de la voirie de la Mairie de Paris a proposé cet aménagement là. En septembre, M. DECANT a demandé comment cela fonctionnait parce qu'il était un peu sceptique, et il a bien vu des blocages et des retenues importantes. Il a donc réagi rapidement sur ce problème pour ne pas laisser la situation en l'état. Des changements de temps ont été faits - même s'ils n'ont peut-être pas forcément été perçus- puisque ce carrefour est relié à un PC central. A partir du moment où l'on dispose des taux d'occupation du boulevard Suchet cela permet, suivant les horaires de pointe, de pouvoir moduler un peu les temps de vert sur Passy, au niveau des entrées et sorties. Cela a permis, même si ce n'est pas une victoire, de gérer momentanément le problème pendant les heures creuses. Rapidement la modification du projet a été étudiée avec la suppression de ces fameuses bandes qui limitaient la largeur des voies et le nombre de files et qui en plus étaient relativement gênantes en terme de giration pour des camions longs porteurs. Dans un autre projet, il avait été envisagé de couper un peu les angles afin de donner un peu plus d'air au niveau de la giration et, malheureusement on n'a pas pu continuer dans ce sens-là. Les Architectes des Bâtiments de France étaient très satisfaits du rayon, deux perpendiculaires organisées de façon très orthonormée, M. DECANT avait tendance à vouloir l'élargir de façon à obtenir une giration beaucoup plus importante mais, s'il commençait à élargir un rayon, il fallait que les quatre rayons soient modifiés, ce qui n'était pas possible compte tenu de la présence de réseaux et d'arbres. La voirie réserve quelque fois des surprises donc un autre système a été établi en supprimant ces bornes, permettant de remettre deux files de circulation dans le carrefour entrant sur l'avenue, ce qui devrait normalement permettre l'écoulement complet de la circulation. Des calculs sont faits sur les temps de vert pour voir ce qui se passe sachant que le temps n'est malheureusement pas élastique. Il faut réussir à faire passer le maximum de voitures sur un cycle qui a d'ailleurs été augmenté d'une phase supplémentaire. Ce genre de carrefour dit à l'indonésienne ne se fait pas souvent à Paris, où les deux mouvements antagonistes de tourne-à-gauche se retrouvent en face à face et sont gérés par une flèche verte de mouvement tournant. Il y aura également un marquage un peu différent au niveau de l'organisation sur le boulevard Suchet afin d'obtenir un stockage plus

pertinent que ce que l'on avait jusqu'à présent. L'objectif est que les gens, lorsqu'ils arrivent à ce niveau, sachent qu'ils sont sur deux files et que l'ouverture de cette file à gauche du tourne-à-gauche soit clairement indiquée et qu'on n'ait personne qui double pour pouvoir se réintégrer après. Des capteurs seront ajoutés au carrefour pour évaluer ce qui se présente et pouvoir donner un petit peu plus de temps de vert lorsqu'il y a une demande. Lorsque la retenue est trop importante, un petit temps de vert supplémentaire est donné mais encore faut-il ne pas le faire au détriment d'une autre voie au risque de bloquer le boulevard Suchet. Il s'agit d'une question d'équilibre, mais M. DECANT pense que l'ensemble des voitures ne pourra pas passer, ce n'est pas possible avec la quantité qui se présente à ce carrefour. Il ne faut pas perdre de vue que cet aménagement a été réalisé dans un objectif de sécurité et il est certain que si tout le monde roulait convenablement sur le boulevard Suchet, si tous les mouvements tournant se faisaient bien, si on vivait dans un monde idéal à 50km/h dans ce carrefour là, on n'aurait pas besoin de rigidifier les mouvements mais malheureusement on est obligé d'en passer par là.

M. FLESSELLES, au sujet de la régularisation de feux, demande si les cycles de feux du boulevard extérieur sont modifiés lorsque le boulevard périphérique est fermé pour entretien.

M. DECANT répond que les cycles de nuit sont plus courts puisque, à ce moment-là, peu de gens se présentent sur le carrefour et on sait qu'au bout de 30 à 35 secondes de rouge les conducteurs s'impatientent et ont tendance à brûler les feux. On a donc un cycle de jour qui est relativement plus long que le cycle de nuit et cela se passe bien. En revanche, quand le périphérique est fermé on est obligé de répondre à la demande qui est faite, et donner un temps de vert beaucoup plus important compte tenu du nombre de véhicules qui se présentent.

M. MUYARD suggère, puisque les flèches vertes et rouges sur le boulevard Suchet vont être conservées et que l'idée de reporter la circulation sur l'avenue Franchet d'Esperey ne semble pas convenir, de mettre une flèche verte de tourne à droite place de la Porte de Passy qui permettrait d'écouler le flux de voitures à droite Place de la Porte de Passy et qui va vers la Porte d'Auteuil.

M. DECANT explique que lorsque l'on met une flèche d'anticipation, on doit d'abord vider le carrefour par rapport aux piétons. On doit avoir le dernier piéton arrivé à terme avant de pouvoir ouvrir cette flèche donc s'il ouvre la flèche, il descend un peu le temps, il n'a pas le temps de sécurité et ne peut donc pas y toucher. Mais c'est un calcul à faire, la question est intéressante et il regardera ce qu'il peut faire.

Mme MONIER passe la parole à M. LACOUR au sujet de la rénovation de la chaussée du boulevard Montmorency.

M. LACOUR rappelle que l'été dernier, des travaux de réfection de la voirie ont eu lieu boulevard Montmorency et qu'il avait été annoncé que le trottoir qui borde l'ancienne voie ferrée serait également asphalté. Il y avait un problème de propreté et le responsable du service avait dit en conseil de quartier qu'il ne pouvait pas aisément intervenir puisque les appareils mécaniques ne pouvaient être utilisés à cet endroit. Il s'étonne donc que cela n'ait pas été fait, si bien que persiste une situation extrêmement déplorable boulevard Montmorency à un endroit qui est fréquenté par des représentants d'états étrangers qui se rendent au siège de EADS, ce qui donne une très mauvaise image de Paris. Il insiste fortement pour que ce problème soit revu afin que les services de propreté puissent intervenir.

M. DECANT répond que c'était effectivement une demande sur laquelle il s'était engagé l'année dernière sous réserve de disponibilité des crédits. C'est la raison pour laquelle les travaux ont été différés mais ils sont prévus du 03 au 28 novembre et le projet sera de meilleure qualité avec notamment du pavé scié qui entourera les arbres. Cela a pris un petit peu de temps, mais la voirie travaille 12 mois par an et étale donc ses chantiers qui ne peuvent pas être tous réalisés en juillet et août.

M. LACOUR demande quelle partie sera faite.

M. DECANT ne dispose pas du linéaire exact.

M. LACOUR rappelle qu'il s'agissait de la rue du Ranelagh jusqu'au Pont Raffet.

M. DECANT pense pouvoir tenir ce linéaire-là.

Possibilités d'aménagement de l'avenue Théophile Gautier

Mme MONIER donne la parole à M. BLANC sur la question de l'aménagement de l'avenue Théophile Gautier.

M. BLANC pense que c'est une très bonne chose d'avoir un ralentisseur au débouché de la rue Gros dans l'avenue Théophile Gautier mais malheureusement les voitures coupent ce ralentisseur. Celles qui viennent de droite coupent à gauche et celles qui viennent de gauche et coupent à droite, ainsi les voitures se croisent de façon extrêmement dangereuse et finalement ne respectent pas la limitation à 30km/h. Il pense qu'un petit rond-point central de faible hauteur permettrait d'améliorer la situation. De plus, après ce ralentisseur, les conducteurs accélèrent à fond lorsqu'ils ont quitté la zone 30 km/h rue François Millet, au débouché des pompiers qui par ailleurs fait l'objet de stationnement illicite. C'est un endroit où il y a de nombreux accidents de circulation. M. BLANC suggère d'installer un ralentisseur un petit peu après cette rue Gros où les gens se croient sur une autoroute, ou alors un feu au droit de la rue François Millet. Le problème n'existe plus à partir de l'avenue de l'Abbé Roussel puisque la voirie a été rétrécie et finalement c'est une bonne chose puisque les gens ralentissent.

Mme DREYFUSS en a bien pris note et M. DECANT du service de voirie va essayer d'améliorer la situation avenue Théophile Gautier bien qu'elle ne soit pas partisane de l'installation intensive de feux.

M. DECANT comprend bien qu'il y a un problème de sécurité et fera poser des compteurs de vitesse pour le quantifier. Malheureusement on a toujours des excès et lorsque l'on pose un compteur on voit quelquefois des gens qui passent à 120 km/h dans Paris, on se demande comment cela est possible. On saura donc quelle est la moyenne, M. DECANT n'avait pas perçu que les gens passaient par là aussi rapidement et n'a pas de statistiques d'accidents sur ce carrefour-là mais il va regarder. Il interroge Mme HUNTER à ce sujet.

Mme HUNTER ne dispose pas non plus d'information mais elle regardera, en particulier Théophile Gautier et François Millet puisqu'on le lui signale.

M. DECANT ajoute qu'il est assez désagréable de vivre dans un endroit où l'on met des ralentisseurs partout, ils sont généralement installés dans les voies à proximité des écoles et dans les endroits où il y a une circulation différente. Il n'est pas favorable non plus à l'installation systématique de feux car c'est un facteur d'accélération, c'est la solution extrême que l'on utilise dans un aménagement, c'est-à-dire qu'on doit d'abord essayer d'autres choses avant. M. DECANT va donc regarder ce qu'il est possible de faire à cet endroit.

Mme MONIER remercie M. DECANT.

Restructuration du parterre floral de la place Rodin.

M. BOURQUIN précise que le problème de la place Rodin n'est pas lié à la circulation, il s'agit d'aménagement décoratif. C'était un tout petit rond-point dont le diamètre a été considérablement agrandi il y a quelques années, mais auquel a été laissée une belle couronne de tarmac en espérant sans doute qu'elle fleurisse un jour. Le rond-point est complètement plat avec seulement quelques fleurs alors que l'on en fait de si beaux ailleurs à Paris. Sa suggestion est donc de voir dans quelle mesure on peut améliorer ce rond-point et mettre en valeur la petite statue de Rodin.

Mme CHARRIE rappelle que ce rond-point est situé au centre d'une place. Une petite grille le borde avec tout autour une petite bande assez étroite et cette plate-bande d'enrobé, que M. BOURQUIN appelle tarmac, puis un massif qui entoure la statue. Elle a appris récemment que cet aménagement a été fait il y a une vingtaine d'années pour essayer de renforcer un peu le fleurissement sur cette place. La partie en enrobé héberge un certain nombre d'ouvrages souterrains notamment une chambre EDF qui prend toute la largeur de cet emplacement en enrobé avec une trappe d'accès qui est très large et deux grilles de ventilation. Compte tenu de la présence de cette chambre, elle ne voit pas comment répondre positivement au fleurissement de ce tarmac, peut être faudrait-il trouver une autre idée. L'idée qui consisterait simplement à enlever le tarmac et le mettre en terre et en fleurs n'étant pas réalisable, elle va donc réfléchir à ce qui peut être proposé.

Mme DREYFUSS propose un aménagement peut être plutôt minéral, mais en tout cas, d'essayer de réfléchir à quelque chose qui pourrait améliorer cette petite place.

M. DECANT précise qu'il y a quand même un poste EDF important, des accès aux égouts, et de nombreux réseaux en dessous qui doivent être accessibles à n'importe quel moment, donc il ne sera pas facile de paysager cet espace.

Mme BALDINI va voir ce qu'il est possible de faire avec Mme CHARRIE pour essayer d'apporter une touche décorative tout en conservant la chambre EDF.

Mme CHARRIE ajoute que, compte tenu de la présence d'égout, en dessous, l'aménagement est assez contraint.

M. FLESSELLES rappelle que cette extension du terre-plein de la statue de Rodin a été réalisée à l'époque où le bus n°52 a changé d'itinéraire. L'objectif était d'empêcher le stationnement. Comme on peut le constater, cela n'a pas fonctionné du tout puisqu'il est très fréquent qu'en soirée le bus soit bloqué et doive être dévié de son itinéraire. L'opération n'a donc pas été un succès à ce moment-là. Si le terre-plein avait conservé sa taille d'origine il y

aurait eu des véhicules en stationnement la nuit mais le bus pourrait passer. Il ne sait pas si on a profité de la mise en place de ces enrobés pour installer en dessous un transformateur EDF mais ça l'étonnerait puisqu'il doit être un peu décalé. M. FLESSELLES aurait une proposition qui peut paraître saugrenue qui consisterait à re-rétrécir le rond point, en maintenant l'interdiction de stationner, qui, même si elle n'était pas respectée, permettrait au bus de passer car il garantit que le bus est bloqué au moins un soir par semaine.

Propreté du quartier.

Mme MONIER aborde le point sur la propreté, Mme Baldini va répondre à la première question qui est l'avancement de la réforme de la collecte des déchets.

Mme BALDINI annonce que le Maire de Paris, qui est responsable de la Propreté, a décidé de modifier la collecte dans un certain nombre d'arrondissements et de passer de la collecte en régie, c'est-à-dire faite par la Mairie de Paris, à une collecte privée. Le 16^e est concerné parce qu'il s'agit d'un arrondissement qui est très grand et en plus très éloigné des hangars des bennes à ordures. Tous les matins il faut que les agents aillent chercher les bennes à ordures à Clichy, et en dehors de la perte de temps que cela représente, cela n'est pas convenable en terme de développement durable. Les décisions ne sont pas encore prises puisque cela faisait une trentaine d'années que la collecte était organisée d'une certaine manière à Paris suite à un accord passé avec les syndicats qui voient cette réforme d'un mauvais œil. Cela prend donc du temps et fait l'objet de nombreuses négociations entre M. DAGNAUD, l'Adjoint au Maire de Paris compétent, et les syndicats. L'arrondissement est, sans être vraiment associé, tenu au courant et la décision devra être prise au mois de novembre. L'appel d'offre sera lancé ensuite et prendra un certain temps puisqu'il s'agit d'un appel d'offre européen assez important. Il concerne plusieurs arrondissements, sachant que tout cela doit être réglé au mois de juin l'année prochaine. On a pu constater dans notre arrondissement un peu de laisser aller au niveau de la collecte suite à des grèves. Elles ont été importantes au mois de juin et se sont prolongées au mois de juillet de façon moins soutenue, mais qui perturbaient complètement les journées de travail. Il y en a de nouveau un peu, c'est normal, et, par exemple, mercredi dernier était une journée sans collecte. Le responsable du service de la propreté de l'arrondissement M. GILLERON essaie de parer au mieux à ces questions et globalement cela se passe assez bien. La Mairie du 16^e est plutôt favorable à la collecte privée parce que c'est un bon moyen de récupérer du personnel supplémentaire au balayage pour un meilleur entretien de la voirie. C'est le souhait du Maire et de Mme BALDINI d'essayer de rendre cet arrondissement plus propre. Ils se battent pour cela. C'est la raison pour laquelle ils ont établi une charte de la propreté des habitants du 16^e, dont l'objectif est, tout en rappelant un certain nombre de règles de bonne conduite, de sensibiliser les habitants au problème de la propreté.

Mme MONIER pose la question de la répression des propriétaires de chiens.

Mme BALDINI indique que la répression s'exerce et que de nombreux procès verbaux sont dressés. Il y en a beaucoup même si on ne voit pas forcément les agents verbaliser. Elle ne dispose pas des chiffres exacts à l'instant mais pourra les communiquer ultérieurement au conseil de quartier. C'est un point qui figure sur la charte de la propreté. Elle est peut être optimiste mais elle voit de plus en plus de personnes qui ramassent les déjections de leur chien, ce qui est plutôt positif.

M. BLANC suggère l'installation de distributeurs de petits sacs plastiques comme cela se fait dans certaines communes, pour aider les personnes qui en seraient démunies.

Mme BALDINI pense que c'est au propriétaire du chien de le prévoir. Néanmoins ces distributeurs existent déjà, au Ranelagh notamment. Elle va étudier les possibilités de multiplier ces distributeurs.

Mme CHARRIE ajoute qu'ils sont dévalisés dès qu'ils sont installés, c'est assez désespérant.

Mme BALDINI ajoute que le Maire et elle-même sillonnent tous les marchés de l'arrondissement pour présenter la charte de la propreté et essayer de la faire signer par un maximum de personnes. Elle est disponible à l'accueil et sur le site internet de la Mairie. Ils se rendront ensuite dans toutes les écoles afin de sensibiliser les jeunes à cette question des déchets parce que c'est par eux que l'éducation à l'environnement peut se faire. C'est un public qui est encore en alerte et à qui on peut faire passer un certain nombre de messages.

Mme DREYFUSS pense que sera un argument fort face à M. DELANOE, parce que justement on aura prouvé que les habitants du 16^e arrondissement peuvent faire un effort et donc que lui aussi doit en faire un sur le service public qu'il leur doit.

M. MUYARD propose de diffuser cette charte dans les immeubles.

Mme BALDINI répond qu'il est possible de le faire mais que cela implique la mobilisation de personnels, le but est bien sûr de la diffuser au plus grand nombre ; nous n'en sommes qu'au début.

M. BLANC suggère de le faire via les syndicats, il faut sensibiliser les habitants et les syndicats pourraient, lors des assemblées annuelles, rappeler les règles et plus particulièrement sur le dépôt sauvage qui est très souvent pratiqué.

Mme BALDINI rappelle l'existence du service de ramassage des encombrants qui malheureusement est victime de son succès. Il fonctionne extrêmement bien à Paris et les gens s'imaginent qu'ils n'ont même plus besoin de les appeler.

Mme MONIER signale la présence de souris rue Florence Blumenthal.

Mme BALDINI répond qu'il existe un service de dératisation. Des campagnes de dératisation sont menées régulièrement dans les jardins publics, aux jardins du Trocadéro par exemple. Néanmoins, elle n'est pas au courant de problèmes spécifiques rue Florence Blumenthal.

Mme MONIER a été saisie par un habitant du 6 rue Blumenthal pour lui signaler une invasion récurrente de souris dans le quartier. Depuis 6 mois son appartement est envahi de souris et il a fait appel au service professionnel de l'OPAC, puisque c'est un immeuble de l'OPAC, mais continue à tuer les souris lui même avec des pièges. Il demande donc ce que peut faire la Mairie pour l'éradication des souris dans le quartier Auteuil Nord.

Mme BALDINI peut éventuellement refaire une lettre à l'OPAC pour re-signaler cette question. Elle ne peut pas faire grand-chose d'autre à son niveau puisqu'il s'agit des parties privatives de l'OPAC donc le service de la propreté ne peut pas intervenir.

Mme DREYFUSS verra donc avec Mme BALDINI ce qui peut être fait. Elle ajoute quelque chose d'intéressant à dire au conseil de quartier à savoir que l'arrondissement a acquis un équipement de proximité supplémentaire, un pigeonnier.

Mme BALDINI confirme que beaucoup de nos concitoyens se plaignent des pigeons et un pigeonnier stérilisateur va donc être implanté très prochainement, peut être vers la Porte d'Auteuil.

M. LACOUR ajoute que l'îlot Blanche-Montmorency a été infesté par les rats qui provenaient de l'ancienne voie ferrée d'Auteuil. Une intervention a été faite par les services. Il remercie Mme BALDINI pour cela. Par contre depuis très longtemps subsistent des hordes de pigeons. C'est non seulement désagréable mais aussi très destructeur. Il a entendu dire que ce pigeonnier devrait justement être installé sur l'ancienne voie ferrée d'Auteuil. Les habitants n'y sont pas opposés mais encore faut il prévoir un emplacement qui ne soit pas trop proche des immeubles qui sont directement desservis par cette ancienne voie ferrée. Il serait souhaitable que sur ce point là il y ait une concertation avec les associations de quartier qui attachent beaucoup d'importance à cela.

Mme CHARRIE a bien vu qu'il y avait un financement pour un pigeonnier sur le 16^e mais pour l'instant elle ne connaît pas son l'emplacement exact, elle se renseignera.

Mme BALDINI ajoute qu'il sera installé en 2009.

L'ordre du jour étant épuisé la séance est levée à 20h35.

Mme Nicole MONIER
Adjointe au Maire
Chargée des Conseils de quartier
Auteuil Nord et Auteuil Sud