
LANCEMENT DES TRAVAUX DE REAMENAGEMENT DE L'AVENUE DU GENERAL LECLERC ET DE LA PLACE BASCH.

COMPTE-RENDU DE REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION

Mardi 4 avril 2018 – 19h30

Mairie du 14^{ème} arrondissement, Paris

EN TRIBUNE *

Carine Petit – Maire du 14^{ème} arrondissement

Sylvie Lekin – Maire adjointe du 14^{ème} arrondissement, chargée de la voirie, des déplacements et de la propreté

Christophe Najdovski – Adjoint à la Maire de Paris en charge des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public

Caroline Grandjean – Directrice de la Direction de la voirie et des déplacements

Florence Berthelot – Cheffe de projet à la Direction de la voirie et des déplacements

Samuel Colin-Canivez – Chef de projet à la Direction de la voirie et des déplacements

Benjamin Lemasson – Architecte du projet au sein de la Direction de la voirie et des déplacements

Sylvie Pouget –

Département Etudes générales Développement et Territoires

PRESENTATION DU PROJET

QUESTIONS A CARINE PETIT – MAIRE DU XIVEME ARRONDISSEMENT

« Quel objectif recherchez-vous au travers d'une rencontre de ce type ? »

Cette rencontre s'insère dans un processus de dialogue et de co-construction continu, débuté en 2014, et notamment illustrés par les ateliers de travail de Général Leclerc. Je voudrais remercier tous les représentants des conseils de quartiers, d'associations d'usagers, de commerçants, de cyclistes... pour leur investissement dans la démarche. Le projet, et ses différentes phases, qui va vous être présenté ce soir est le fruit de ce long travail collectif.

« Quels sont les objectifs de ce projet pour la mairie du 14^{ème} ? »

Les objectifs de ce projet ont été définis dès ses prémices, de façon claire et partagée.

Il s'agit de :

- réduire les nuisances sonores et pollution de cette avenue
- sécuriser les traversées piétonnes
- mieux partager l'espace public en offrant davantage de place aux piétons, cyclistes, usagers des transports au commun. (Bien qu'ils soient aujourd'hui plus nombreux que les automobilistes, ils bénéficient d'une place moins importante au sein de l'espace public)
- requalifier cet espace public

« Que signifie « requalifier » l'espace public » ?

Il s'agit de redonner un « coup de neuf » (trottoirs, éclairage, voirie, etc.) à l'espace public ; en le réaménageant et l'embellissant (végétalisation, nouveau mobilier urbain, etc.). C'est davantage d'esthétique, de pratique et de confort qui vont être apportés à tous les usagers de cette place.

« Qu'avez-vous retenu de ces nombreuses réunions déjà effectuées ? Quel est l'avenir de cette avenue pour les usagers ? »

C'est principalement de l'espoir, mais aussi des interrogations, qui sont ressortis de toutes ces réunions passées. C'est un projet attendu depuis de nombreuses années, qui par conséquent engendre beaucoup d'inquiétudes quant à sa réalisation.

Ce dernier consiste essentiellement en une réduction globale de la place automobile sur près de la moitié du périmètre (tronçon sud), et ce dès le mois de septembre. L'objectif est de faire gagner les cyclistes et piétons en sécurité et en confort sur la place Victor-et-Hélène Basch, pour progressivement arriver jusqu'à la place Denfert Rochereau.

QUESTIONS A CHRISTOPHE NAJDOVSKI – ADJOINT À LA MAIRE DE PARIS EN CHARGE DES TRANSPORTS, DE LA VOIRIE, DES DEPLACEMENTS ET DE L'ESPACE PUBLIC

« Quelle-est la spécificité de ce projet d'aménagement de voirie comparativement aux autres, très nombreux, dans Paris ? »

Plusieurs points en font un projet très important et spécifique à l'échelle parisienne :

- d'un point de vue financier et budgétaire tout d'abord ; il représente un investissement majeur de la mandature
- c'est aussi un projet très attendu, qui remonte à plus de 15 ans
- enfin, c'est un projet qui a fait l'objet de très nombreuses mobilisations et concertations locales.

« Quelles sont les contraintes et les difficultés rencontrées lors de la conception de ce projet ? »

Ce sont deux aspects essentiels de la zone concernée par ce projet qui ont rendu sa réalisation complexe et délicate :

- Tout d'abord, c'est une porte d'entrée de Paris, la porte d'Orléans, assez spécifique : elle est liée au boulevard périphérique et à la route départementale RD920 (anciennement RN20) qui est extrêmement fréquentée.
- De plus, la préfecture de police a un droit de regard très important sur cette voie. Elle fait partie de ce que l'on appelle un « axe essentiel à la sécurité des biens et des personnes », défini par décret. En vertu de ce décret, le préfet de police donne des prescriptions à la ville de Paris pour ce qui est du réaménagement de ces types de voies. Le préfet de police a tenu à ce que l'on maintienne des voies de circulation assez larges sur ce tronçon, étant donné qu'il est utilisé par les convois diplomatiques ou autres, notamment à destination de l'aéroport.

Ces contraintes ont donc dû être intégrées. Néanmoins, le projet a été fait de sorte à ce qu'à plus long terme l'ensemble des mobilités puissent trouver leur place sur ce périmètre. Des réponses immédiates ont déjà été apportées sur ce point, mais seront amenées à être approfondies par la suite. C'est pour cette raison que le projet a été conçu en différentes phases.

QUESTION A CAROLINE GRANDJEAN – DIRECTRICE DE LA DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS

« Quelles sont selon vous les spécificités de ce projet ? »

La ville de Paris a l'habitude de mener des projets complexes sur de tels axes. Celui-ci est néanmoins spécifique, pour plusieurs raisons :

- la circulation y est extrêmement dense
- la concertation autour du projet a été très poussée
- les discussions avec la préfecture de police ont été assez difficiles
- les chaussées sont amiantées

« Quel est le périmètre précis du projet ? »

Il concerne l'ensemble de l'avenue du Général Leclerc, de la Porte d'Orléans et la Place Denfert-Rochereau, soit 1 250m de longueur, 44 000m² de surface et 3 largeurs de chaussée (Nord : 14m10, Sud : 16m50 et Sud/Bd de Brune : 19m20). Quand on travaille sur l'espace public la question de la largeur des voiries est très importante (elle concerne les couloirs de bus, les passages piétons, les pistes cyclables, etc.).

QUESTIONS A LA SALLE :

- « Qui habite sur le parcours même ? »
 - « Qui habite rue adjacente ? »
- (la majorité)

« Quand on parle de travaux, de quoi on parle ? Pouvez-vous évoquer différents points concrets de ce qui va être fait ? »

Les grands piliers des travaux à venir sont :

- la création de couloirs de bus sur toute la longueur de l'avenue
- la réalisation du Réseau Express Vélo
- l'aménagement et la création de traversées piétonnes
- le réaménagement global des espaces publics de la place Victor-et-Hélène-Basch.

Ils vont s'organiser en plusieurs phases :

Première phase : de juillet à aout 2018.

Les travaux concernent l'avenue Général Leclerc Sud, et consisteront à :

- > réaliser deux couloirs bus élargis et ouverts aux vélos (aujourd'hui il n'y en a qu'un seul) ;
- > supprimer 2 files de de circulation, aménager 3 passages piétons (dont 2 seront des création) ;
- > mettre en place une vidéo verbalisation du couloir de bus.

Deuxième phase : de juillet 2018 à juin 2019.

Elle concernera les travaux d'aménagement de la place Victor-et-Hélène Basch, qui consisteront à :

- > mettre en valeur les espaces publics piétons ;
- > réaliser un anneau de piste cyclables bidirectionnelles ;
- > reprendre complètement la chaussée et sécuriser les traversées piétonnes ;

- > aménager une placette avec plantation d'arbres ;
- > changer l'éclairage.

Troisième phase : d'avril à décembre 2020

La dernière phase concernera l'aménagement des trottoirs de l'avenue Général Leclerc et l'éclairage qui n'auront pas été traités lors des premières phases.

Une quatrième phase en en cours de réflexion avec la préfecture. Pour l'instant il n'y a pas de point d'accord, mais l'objectif serait de positionner une piste cyclable bi directionnelle en plus du couloir bus réalisé en première phase.

TEMPS QUESTIONS SMS :

- *« 500 millions d'euros sont investis dans le cadre des Jeux Olympiques : ce projet si couteux est-il réellement nécessaire, et maintenant ? N'est-il pas possible d'attendre ? »*
- *(habitante avenue de l'Avenue du Maine) « Nous absorbons toutes les nuisances et nous sommes que très peu informés et concertés. Les résidents de l'avenue du Maine se sentent lésés. »*
- *« Est-ce que deux fois plus de trottoirs et d'espaces piétons signifieront deux fois plus de personnes dans ce lieu ? »*
- *« Ne serait-il pas pertinent d'interdire la circulation matin et soir ? »*

QUESTION A FLORENCE BERTHELOT – CHEFFE DE CE PROJET À LA DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS

« Qu'est-ce que vous nous préparez exactement ici » ?

Un meilleur partage de l'espace entre vélo, bus et automobiles.

La première phase (qui concerne le tronçon sud) consistera à supprimer deux files de circulation, en créant un nouveau couloir de bus - vélo, et deux passages piétons. Une traversée piétonne sera aussi améliorée via la création d'un refuge piéton notamment.

Nous entrerons dès le mois de mai dans la phase active des travaux. Ceux qui ont lieu actuellement sont ceux les travaux préparatoires des concessionnaires réalisés à la demande de la ville de Paris en préparation de ses propres travaux.

L'une des difficultés du projet tient au fait que la plupart des voiries sont amiantées. Or, pour protéger usagers et professionnels, les procédures de désamiantage sont des procédures extrêmement complexes et minutieuses. Elles engagent des travaux long et précautionneux. Leur durée sera minimisée au maximum – environ deux semaines – et les phases d'installation des emprises de chantier auront lieu essentiellement la nuit, pour éviter de bloquer la circulation. La gêne occasionnée lors de cette période de désamiantage risquera donc d'être assez importante, notamment pour les riverains, qui en seront évidemment tenu informés en priorité.

(Grégoire) *« Qu'est-ce que le désamiantage ? »*

Cela consiste en quelque sorte à détruire le revêtement des chaussées qui contiennent de l'amiante pour les remplacer par un revêtement "pur". C'est une procédure soumise à une réglementation stricte et qui doit faire l'objet de précautions particulières.

TEMPS D'ÉCHANGE PROJET

TEMPS QUESTIONS SMS :

Thématique phase travaux :

- *« Pourquoi les travaux démarrent-ils en Mai lors d'une période si compliquée (ponts, départ vacances, touristes, etc) ? Cela ne revient-il pas à présupposer de base un retard futur ? »*
- *« Quid de la circulation, notamment pendant désamiantage, va-t-elle être stoppée ? »*
- *« Concernant la voie partagée bus-vélo ; est-il réellement pertinent de mélanger ces deux usages au sein d'une même voie, étant donné qu'on beaucoup de mal à s'entendre »*
- *« Qu'en est-il de la gestion des livraisons ? vont-elles être impactées par ce projet, ou vont-elles être maintenues ? »*
- *« Quand sera ouverte la piste bi directionnelle ? »*

Thématique générale / gouvernance :

- *« Est-ce que le préfet peut encore bloquer le projet ? »*
- *« Est-ce que cette réunion marque la fin de la concertation ? »*

REPONSE DE CARINE PETIT – MAIRE DU XIVEME ARRONDISSEMENT

- ▶ Concernant le début de travaux au mois de mai : Il n'y aura jamais de moment idéal pour commencer les travaux. Plus tôt nous les débutons, plus tôt ils seront achevés. Cette réunion a pour objectif de vous informer notre entrée dans la première phase active de ceux-ci.
- ▶ Concernant la piste bidirectionnelle : Le préfet s'est clairement exprimé en opposition à ce projet, ne nous laissant d'autre choix que le mettre de côté pour le moment. Cependant, pour maintenir cette opportunité ouverte, nous avons pris le choix d'effectuer le projet en deux temps. Nous allons sécuriser et aménager l'espace et la voirie du tronçon sud dans un premier temps, pour répondre aux impératifs de toutes les parties (dont le préfet), puis relancer le projet au niveau du tronçon nord et l'idée de la piste bi directionnelle.
- ▶ Concernant la possibilité pour le préfet de bloquer à nouveau le projet : Cela n'est pas envisageable, étant donné que nous avons respecté l'ensemble des prescriptions et que nous nous sommes enfin mis d'accord.
- ▶ Concernant la clôture de la concertation par cette réunion : Le dialogue va continuer, cette réunion ne clôt pas les échanges, ni avec le préfet, ni avec vous, habitants et usagers.

QUESTIONS A CHRISTOPHE NAJDOVSKI – ADJOINT À LA MAIRE DE PARIS EN CHARGE DES TRANSPORTS, DE LA VOIRIE, DES DEPLACEMENTS ET DE L'ESPACE PUBLIC

« Voyez-vous des futurs blocages concernant le projet? »

Non, car il est conforme aux prescriptions du préfet de police. Nous maintenons deux voies entrantes dans Paris et il n'y a pas de séparation avec voie de bus.

En réalité, nous sommes ici sur des flux de circulation qui peuvent tout à fait être gérés par seulement deux voies de circulation. Les voies de l'avenue du Général Leclerc sont surdimensionnées par rapport aux besoins réels en termes de flux et de circulations. Nous allons donc sécuriser, en redimensionnant les voies, mais en ne bloquant pas la circulation pour autant.

Le projet a trois dimensions essentielles :

- Le but est d'améliorer la circulation des bus, le fonctionnement global transport en commun. Tout ceci contribuera à un meilleur partage espace public, un rééquilibrage des flux de circulation, dont l'état de fait actuel nous permet de l'envisager.
- Le cycliste va aussi retrouver sa place. Ces derniers sont de plus en plus nombreux mais ne bénéficient pas de l'espace correspondant au sein de l'espace public. Il est donc important de répondre aux besoins de ces usagers, et de favoriser ce changement de mobilité.
- Une autre dimension importante concerne l'amélioration et sécurisation des traversées piétonnes de la place Hélène-et-Victor-Basch. Les traversées vont être repensées de façon rectiligne, et la taille des parvis augmentée. Ce sera un vrai gain pour le piéton.

L'ampleur du projet a donc pour conséquence un cout important, qui intègre aussi question du désamiantage : cher mais inéluctable, dans une ville où 40% des chaussées sont amiantées.

- ▶ Concernant la possibilité d'attendre et de repousser le projet : Cela est difficilement envisageable étant donné que cela fait plus de 20 ans que l'on parle de ce projet.

REPONSE DE FLORENCE BERTHELOT – CHEFFE DE CE PROJET À LA DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS

- ▶ Concernant les aires de livraison : Elles vont être maintenues sur l'ensemble de l'avenue. Une seule sera supprimée au niveau d'une des nouvelles traversées. Les conditions de circulation seront garanties autant que possible pendant toute la durée des travaux.

REPONSE DE CARINE PETIT – MAIRE DU XIVEME ARRONDISSEMENT

- ▶ Concernant les conditions de circulation :

Nous entrons effectivement dans une zone de turbulence pour tous les habitants du quartier. Mais c'est à ce coût seulement que ce projet utile à tous pourra voir le jour.

Nous allons mettre en place des outils de suivi de chantier très développés afin que vous soyez au courant de l'ensemble des grandes étapes, difficultés, et aléas des travaux en cours et à venir. C'est aussi une campagne d'information, et même d'association, des collégiens et des écoliers qui va être mise en place. C'est un lieu qu'ils fréquentent beaucoup. Il est nécessaire, pour leur sécurité et leur confort, qu'ils soient au courant du fait que leur environnement habituel va être perturbé, qu'ils devront par conséquent redoubler de vigilance.

Comme nous l'avons toujours fait – et de façon pionnière concernant le 14^{ème} arrondissement, notamment avec le tramway – nous allons continuer de vous informer et de vous associer à la démarche du projet jusqu'à son aboutissement.

TEMPS QUESTIONS SMS :**D'ordre général :**

- « On parle beaucoup du préfet : pourquoi n'est-il pas présent ce soir ? »
- « Les habitants de l'avenue du Maine souhaitent attirer votre attention sur le fait qu'ils se sentent peu, beaucoup moins que les autres riverains, peu informés du projet, bien qu'étant tout autant concernés »
- « Bravo pour ce travail qui a été fait, malgré la décision du préfet ».

Projet et travaux :

- « Quelle sera la nature du revêtement ? anti-bruit ? »
- « Qu'en est-il du parking porte d'Orléans ? est-il toujours d'actualité ? sachant qu'il permettrait d'assurer attractivité commerciale de l'avenue général Leclerc »

Vidéo pénalisation :

- « Qu'est-ce que c'est exactement ? »
- « Les Uber qui emprunteraient la voie du bus seront-ils pénalisés ? »
- « Ne serait-il pas pertinent d'instaurer limitation vitesse comme ailleurs dans Paris ? »

Place Victor-et-Hélène Basch :

- « Est-ce envisageable de mettre panneau interdiction klaxonner ? »
- « Le projet va-t-il réellement permettre aux bus de mieux circuler ? »

(Habitant du quartier depuis 17 ans) « Je vis dans le quartier depuis 17 ans, j'ai vu les immeubles et voies être construits, je sais donc de quoi je parle. Pouvez-vous nous dire comment une route de 5 voies qui bouchonne pourra-t-elle être remplacée par une simple 3 voies dans que cela ne congestionne totalement le trafic et rende l'avenue totalement incirculable ? Il faut être totalement idéaliste pour penser cela. Les rues adjacentes vont devenir de véritables autoroutes s'il est plus possible d'emprunter l'avenue, ou plus difficilement »

REPONSE DE CARINE PETIT – MAIRE DU XIVÈME ARRONDISSEMENT

La circulation sur ce périmètre est effectivement très dense. Néanmoins, nous sommes tous d'accord pour affirmer que le tronçon sud ne subit pas la même pression que le tronçon nord, tel que l'ont prouvées les études menées.

Il n'est pas question d'idéalisme ou d'idéologie. Seulement, la question essentielle à se poser est : lorsque l'on investit dans des travaux de voiries et d'aménagement en 2018, est-il envisageable de maintenir ou créer 5 voies de circulation automobile, en sachant qu'aujourd'hui les usagers les plus nombreux sont les piétons, les cyclistes, et ceux de transports en communs ? La réponse est bien évidemment non.

Concernant le ressenti des habitants de l'avenue du Maine, j'avoue ne pas partager ce constat. Durant les dernières années, nous avons fait des ateliers avec l'ensemble des conseils de quartiers et associations locales. Nous avons aussi réalisé une boîte dans toutes les boîtes aux lettres de l'arrondissement, diffusé l'information dans le magazine d'information de la Mairie du 14^{ème} (Infomag), fait recours à la presse locale, etc. Tout le monde est donc au même niveau d'information et mobilisé de la même manière.

REPONSE DE CHRISTOPHE NAJDOVSKI – ADJOINT À LA MIRE DE PARIS EN CHARGE DES TRANSPORTS, DE LA VOIRIE, DES DEPLACEMENTS ET DE L'ESPACE PUBLIC

- ▶ Concernant la question de la limitation de vitesse : il y en a bien une, comme pour l'ensemble des voies de la ville. La question est celle de son respect, qui doit effectivement être davantage développé.
- ▶ Concernant la présence préfet à cette réunion : il a été invité, mais nous n'avons pas eu de retour.
- ▶ Concernant la vidéo verbalisation : il s'agit de faire recours aux caméras d'ores et déjà existantes sur la voie publique. Les vidéos que celles-ci prennent sont aujourd'hui consultables par les agents de police. Elles le seront demain par des agents assermentés, chargés de la « lutte contre l'incivilité dans l'espace public » et placés sous l'autorité ville de Paris. La préfecture leur donnera accès à ces salles de diffusion vidéo, à partir desquelles une surveillance des actes d'incivilité – une voiture qui bloque un arrêt de bus en stationnant par exemple – pourra être mise en œuvre.

REPONSE DE FLORENCE BERTHELOT – CHEFFE DE CE PROJET À LA DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS

- ▶ Concernant la nature du revêtement : Le revêtement sera repris de la rue A. Daudet à la rue Bezout. La mise en place d'un revêtement neuf permettra de réduire les nuisances sonores.
- ▶ Concernant la circulation, notamment au niveau place Victor-et-Hélène Basch : à partir de juillet, on va venir enlever l'amiante de la voirie. Le processus sera effectué de façon progressive, petite zone par petite zone. Cela consistera à fermer et cloisonner la zone concernée, en laissant les autres ouvertes, puis passer à une autre, et ainsi de suite jusqu'à ce que l'ensemble soit désamianté. Le tout se fera en maintenant la circulation routière. Malheureusement au vue des mesures de sécurité à prendre, les délais sont incompressibles. En moyenne, une zone = une semaine, mais pour les plus étendues cela pourra prendre deux semaines. Le tout se fera donc entre juillet et octobre, avec comme seul problème à anticiper les chaleurs de l'été, qui peuvent allonger les délais (concernant le désamiantage).

QUESTION BENJAMIN LEMASSON – ARCHITECTE AU SEIN DE LA DVD.

« Expliquez-nous les grandes caractéristiques de ce projet »

Un des grands objectifs est de faire de ce carrefour routier une véritable « place urbaine » Victor-et-Hélène Basch''. Une des difficultés réside dans la forme de cette place : elle a une géométrie nord-sud très étalée.

Un diagnostic partagé de la place a été établi, dont sont ressortis plus points de dysfonctionnements majeurs :

- un problème de circulation très dense et mal organisée où les véhiculent s'auto bloquent congestionnant l'ensemble du trafic ;
- les cheminements piétons s'apparentent à des parcours du combattant très contraints voir dangereux ;
- les emplacements du mobilier urbain sur place sont peu organisés et optimisés, créant ainsi encombrement et mauvaise lisibilité du lieu.

Les grands objectifs du projet sont donc de :

- réaménager les deux pointes Nord et Sud de la place
- réaménager les trottoirs avec augmentation des espaces publics piétons

- réorganiser la géométrie des traversées piétonnes pour plus de fluidité, de confort et de sécurité
- créer un anneau de pistes cyclables bi directionnelles
- restaurer les structures de chaussées et les revêtements
- remplacer le mobilier urbain obsolète, revégétaliser la place et modifier l'éclairage

TEMPS QUESTIONS SMS :

- « Quid du parking porte Orléans ? le projet a-t-il avancé ? Notamment avec l'idée d'une avec offre réduction chez les commerces du quartier pour les personnes y stationnant »
- « Qui finance quoi ? est-ce nous habitants du 14 avec nos impôts locaux ? »
- « Concernant les bus, ce sont surtout les bus-doubles qui aujourd'hui prennent toute la place, sont-ils concernés et/ou toujours d'actualité ? »
- « Qu'en sera-t-il des endroits où les voitures sont obligées de traverser les voies de bus ? seront-elles pénalisées ? »
- « Pendant que l'on fait des travaux d'espaces public et que l'on parle de canicule de l'été, ne serait-il pas envisageable pour profiter d'installer des brumisateurs ? »

REPONSE DE CHRISTOPHE NAJDOVSKI – ADOINT À LA MAIRE DE PARIS EN CHARGE DES TRANSPORTS, DE LA VOIRIE, DES DEPLACEMENTS ET DE L'ESPACE PUBLIC

- ▶ Concernant le parking porte d'Orléans : Il y a en a déjà un avec des offres préférentielles, qui appartient à la ville de Paris, et qui est très bien connecté à la ligne 4 du métro. Il peut donc faire office de parking relais, permettant de limiter les entrées de circulation dans la ville et de prendre les transports en commun. Il y a d'ailleurs beaucoup de places vacantes dans ce parking, la priorité est donc d'inciter les gens à l'utiliser.
- ▶ Concernant le financement du projet : celui-ci est financé par l'ensemble des contribuables parisiens. Or, la maire de Paris s'est engagée à ne pas augmenter les impôts, donc cela passe par le budget d'investissement de la Direction de la Voirie et des Déplacements et se fait à impôts constants.

REPONSE DE CARINE PETIT – MAIRE DU XIVEME ARRONDISSEMENT

- ▶ Concernant l'impact sonore du lieu et le revêtement anti-bruit : nous avons fait recours à Bruits Périph pour mesurer la pollution sonore, et allons réaliser plusieurs études.
- ▶ Concernant les PMR : nous allons mettre en place des larges passages et refuge piétons, et un système podotactile.

TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE

(Représentante association drapeau)

« Concernant les bus 28 et 38 ; pour pouvoir tourner à gauche, ils bloquent l'ensemble des les fils montantes et descendantes, donc tout le trafic. Nous avons donc demandé à ce que les terminus soient remontés au niveau du périphérique, pour ainsi faciliter connexion avec bus de banlieue, et fluidifier le trafic. Cela permettra aussi de davantage garantir la sécurité des enfants et des jeunes qui fréquent le lieu, notamment avec l'ouverture de la nouvelle piscine. »

(Habitant de l'avenue du Général Leclerc)

« Si j'ai bien compris nous allons avoir 1 file bus, 1 pour vélos, et plus qu'1 pour voiture. Donc pour ma part, accéder à mon parking avenue général Leclerc sera très compliqué si je dois couper l'ensemble de ces fils, et surtout celle des bus. »

(Habitant)

« Les véhicules venant de l'avenue du Maine vont être bloqués, et devront emprunter la rue de Plantes et Jean moulin. Or, la circulation y est déjà difficile et encombrée, qu'en sera-t-il alors après ? »

(Habitant)

« Vous parlez d'un parking relais qui offrirait 1000 places ; mais est-ce suffisant pour tous les flux ? Je ne pense pas. Donc réellement combien de places ce parking offrira-t-il à termes ?

Concernant la place Denfert Rochereau : nous avons entendu dire que l'accès centre de celle-ci allait être fermé pour les véhicules pour le "confort des deux musées qui se font face" : est-ce vrai ou une rumeur ? Si les voitures ne passent plus par le milieu, elles vont alors passer le long des habitations des riverains déjà très impactés. Donc quel objectif et quelle cohérence de bloquer le centre d'une place seulement pour deux musées ? »

(Membre conseil de quartier Mouton - Duvernet)

« J'ai participé à tous les ateliers depuis 2009. Nous nous étions réjouis Mme la maire lorsqu'en 2005 vous aviez annoncé 10 millions pour refaire la place. Or, maintenant, vous ne faites plus que la moitié du projet annoncé au départ. Ne remettez pas toute la faute sur le préfet : depuis le début on vous dit de dialoguer avec lui, et de faire le projet de cette façon, vous avez toujours refusé.

Nous espérons enfin que la phase 4 ne verra jamais le jour, car même si c'est un rêve pour les cyclistes, cela sera source d'importants conflits d'usages de l'espace. »

(Non parisien)

« "Gouverner c'est prévoir" dit l'adage. Or, quand le baron Haussmann a restructuré le réseau de voiries parisien il avait justement prévu d'énormes avenues pour les futures voitures, or nos enfants circuleront très probablement toujours en voiture, mais voitures électriques : l'avez-vous anticipé lorsque vous voulez supprimer toutes les voies ? »

(Association Paris en Selle)

« Le projet de phasage des travaux très intéressant et judicieux car il va permettre d'entamer travaux rapidement et d'atteindre phase 4 le plus vite possible. Surtout sachant que les flux automobiles ont diminué de 30% depuis une dizaine d'années années, donc d'ici là, il y a de forte chance qu'il soit

encore plus bas. Donc cette phase 4 permettra enfin aux cyclistes d'avoir une place et de se faire respecter au sein de l'espace public. Même si ces aménagements sont minimes, ils sont déjà très appréciables. Nous espérons que le préfet reviendra vite sur sa décision. »

(Habitant)

« Vous n'évoquez jamais les 2 roues motorisées alors que ces derniers sont bien présents partout dans la ville, et même sur les trottoirs. Plus ces derniers sont larges, plus les véhicules motorisés les empruntent. On remarque que depuis que l'on fait payer les stationnements, les automobilistes sont beaucoup plus respectueux. Tandis que les motards qui ne sont pas soumis au paiement de leurs stationnements, le sont beaucoup moins. Il s'agirait donc de s'inspirer de ce que les villes de banlieue commencent à mettre en place, et faire payer le stationnement aussi aux deux roues motorisées qui occupent l'espace public au même titre que les voitures. »

(Habitant)

« Je tenais à vous remercier de projet bien ficelé que vous avez réussi à mettre en œuvre malgré la décision de la préfecture et les faibles marge de manœuvre qui en résultait. Notamment l'idée de la vidéo verbalisation est très bonne. Cependant, concernant les passages piétons : d'une part j'ai cru comprendre qu'ils seraient à deux niveaux, ce qui rendra leur traversée plus difficile pour les personnes âgées et les PMR, d'autre part vous parlez de traversées qui fassent le tour de la place de façon concentrique, donc plus longue, tandis que les véhicules eux peuvent aller tout droit. Pour ma part, notamment avec une poucettes et des enfants, je préfère avoir une traversée rectiligne directe que tout un ensemble de passages piétons. »

(Habitant)

« Ça ne serait pas le moment, et la solution, d'autoriser à nouveau les voitures de passer par la petite entrée XX pour entrer dans Paris plutôt que d'emprunter la porte d'Orléans ? »

(Habitant)

« Nous, service petit rouleurs, nous sommes censés pouvoir nous garer facilement et à tarif réduit normalement, or au parking Orléans il y a de plus en plus de voiture, et nous avons-nous de moins en moins de places. Donc 1000 places ne suffisent donc pas, n'est-il pas possible de construire un autre parking ? »

(Représentant de l'association des commerçants de l'avenue du Général Leclerc)

« Je souhaiterais remercier les élus de nous avoir fait parler pendant des années sur ce projet, mais aussi le préfet de police d'avoir tranché et avoir eu du bon sens. Nous sommes opposés au sens unique de la partie nord pour des raisons de visibilité des boutiques et commerces de l'avenue. J'aimerais aussi revenir sur un point important très vite écarté, concernant les zones de livraison. Si la plupart vont être déplacées, une va être supprimée, se trouvant sur un nouveau passage piéton. Or, nous demander à la déplacer aussi ailleurs, et non de la supprimer. Nous vous avons à ce sujet transmis des cartes et plans auxquels vous n'avez jamais fait suite. Si vous les avez perdus, faites-nous en part nous vous les renverrons. »

REPONSE DE CARINE PETIT – MAIRE DU XIVEME ARRONDISSEMENT

- ▶ Concernant les terminus et les tourne-à-gauche des bus : Je vais laisser la parole à Christophe, mais je tiens à souligner que nous avons conscience de l'enjeu et que cela fait partie de nos priorités. Seulement, il fallait bien commencer par quelque chose. Dans tous les cas, cela sera traité. Mais nous avons néanmoins pour cela d'une mobilisation massive des habitants.
- ▶ Concernant la notion d'échec du projet : il est difficile de parler d'échec alors que nous n'avons pas encore essayé. Nous sommes sur un projet qui n'a pas de précédent : la restructuration profonde d'une avenue et d'une place majeure, pour répondre aux enjeux et aux besoins des mobilités de demain. Ainsi qu'aux enjeux de santé publique.
Il convient de penser à long terme : si on laisse 5 voies en ville, même si celles-ci seront très probablement empruntées par des véhicules électriques, et que cela permettra certes de régler la pollution atmosphérique et sonore, ça ne règlera pas la question de la place des vélos et de l'importance des bouchons en ville. On parle ici de partage de l'espace public, ce qui ne peut se faire avec 5 voies de voitures.
J'aimerais avant de rendre la parole remercier chaleureusement toutes les parties qui ont contribué à ce projet, et notamment l'équipe municipale.

REPONSE DE CHRISTOPHE NAJDOVSKI – ADJOINT À LA MAIRE DE PARIS EN CHARGE DES TRANSPORTS, DE LA VOIRIE, DES DEPLACEMENTS ET DE L'ESPACE PUBLIC

- ▶ Concernant la question des bus 28 et 38 et du parking relais : je souhaiterais rappeler que l'organisation des transports dépend en Île-de-France d'une autorité qui s'appelle « Île-de-France Mobilité ». Dans cette instance, la ville de Paris est certes représentée, mais elle n'est pas majoritaire, c'est la région qui l'est. Nous travaillons donc avec Île-de-France Mobilité, et avons écrit à la présidente de la région concernant le cas de l'avenue du 14^{ème}. Nous avons commandité une étude qui est en cours. Cependant Île-de-France Mobilité n'a pour l'instant pas montré de réelle ferveur envers ce projet, car elle considère que les bus doivent rester en interne de la couronne pour ne pas bloquer passage des tramways.

SYLVIE POUGET – RESPONSABLE SERVICES TRANSPORT BUS CHEZ RATP

Effectivement, des études sont bien en cours. Nous sommes notamment en attente de complément d'études circulatoires pour connaître les incidences de ce projet sur la gestion des feux, ou des tramways. Si des bus supplémentaires sont amenés à circuler, il y aura effectivement des incidences sur les autres types de transports et circulation à prendre en compte. La RATP est très investie et mobilisée sur la question.

REPONSE DE CHRISTOPHE NAJDOVSKI – ADJOINT À LA MAIRE DE PARIS EN CHARGE DES TRANSPORTS, DE LA VOIRIE, DES DEPLACEMENTS ET DE L'ESPACE PUBLIC

- ▶ Concernant le manque de places (seulement 1 000) du parking relais : là aussi c'est une compétence qui relève d'Île de France Mobilités. La ville de Paris avait pour sa part demandé plus de places que les seules 1 000 attribuées sur les 3 200. La demande avait été rejetée.
- ▶ Concernant le manque de place pour les petits rouleurs : en effet c'est problématique, il s'agirait de faire en sorte qu'il existe une garantie d'abonné pour que vous ayez toujours de la place.
- ▶ Concernant le stationnement payant pour les 2 roues motorisés : la ville de Paris a très récemment (début 2018) récupéré le pouvoir de verbalisation des véhicules motorisés. Alors que l'ensemble des autres villes de France l'avaient déjà, Paris était une exception : c'était le préfet qui s'en chargeait. Désormais, ce sera les nouveaux agents assermentés de lutte contre l'incivilité qui pourront être mobilisés pour verbaliser les 2 roues motorisés.

REPONSE DE CARINE PETIT – MAIRE DU XIVEME ARRONDISSEMENT

- ▶ Concernant la place Denfert Rochereau et ses deux musées : certes il s'agit de repenser la place pour offrir un accès décent à ces deux musées, et apaiser leur environnement et entrées, en créant une continuité entre les deux, mais l'idée n'est pas de faire un parvis fermé à la circulation. Nous sommes actuellement en train de réfléchir à des travaux concernant les squares des deux musés. Mais à l'heure actuelle nous sommes simplement au stade des réflexions et propositions. Dans tous les cas, il y a peu de chance que l'on coupe totalement la circulation. La réduire, en revanche, oui.