



PROJET DE RECONSTITUTION DU PARC PERSHING AU SEIN DU PROJET MILLE ARBRES BILAN DE LA CONCERTATION

(ÉTABLI LE 30 JUIN)

UN APPEL À PROJET

S'inscrivant dans l'Appel à projets urbains innovants "Réinventer Paris", le projet Mille Arbres, porté par OGIC et la Compagnie de Phalsbourg, en collaboration avec les architectes Sou Fujimoto et Manal Rachdi - Oxo Architectes, prévoit notamment la reconstitution en son sein du parc Pershing qui occupe aujourd'hui le site. Le parc Pershing regroupe deux fonctions principales : remisage d'autocars de tourisme et accueil de lignes régulières d'autocars.

LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

Le code de l'urbanisme, notamment les dispositions combinées des articles L.103-2 et R.103-1, prévoit que la création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1 900 000 euros, sont obligatoirement soumises à une concertation préalable.

A ce titre, la reconstitution du parc Pershing, dont une partie constitue une gare routière de voyageurs et le projet immobilier complexe "Mille Arbres", qui ont fait l'objet d'une présentation en réunion publique le 11 avril 2016, sont donc soumis aux dispositions en question. Conformément au Code de l'urbanisme, "les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation peuvent être précisés par le président de l'organe délibérant de la collectivité".

LES OBJECTIFS ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Une concertation permet de créer un espace de dialogue avec les acteurs d'un projet. Il s'agit de compléter la vision des concepteurs par la connaissance des usagers du territoire, et d'enrichir ainsi le projet, afin de l'améliorer à la lumière des besoins locaux. Les objectifs de la concertation ont été définis par arrêté de la Maire de Paris en date du 21 avril 2017 :

- *participer à l'attractivité de Paris et à la dynamique du projet de réaménagement de la Porte Maillot ;*
- *reconstituer les fonctions actuelles du parc Pershing, en permettant la prise en charge d'un volume d'activité au moins équivalent à celui existant aujourd'hui ;*
- *offrir de bonnes conditions d'accueil aux voyageurs : conditions d'attente adaptées, services associés, distribution de titres facilitée, informations voyageur, etc. ;*
- *proposer des conditions de sécurité optimales lors de la montée/descente et du chargement des bagages, lors du remisage des véhicules, mais également la sécurité des voyageurs dans les locaux d'accueil et de circulations ;*
- *rechercher une gestion dynamique et rationalisée des fonctions, des espaces et des flux afin d'optimiser l'usage de la gare routière et sa capacité d'accueil, tout en limitant la circulation à l'échelle du quartier*
- *faire bénéficier les usagers du parc Pershing de l'ensemble des services et équipements du projet Mille Arbres*
- *rechercher autant que possible des mutualisations techniques et fonctionnelles entre le parc Pershing et les autres programmes du projet Mille Arbres ;*
- *s'inscrire dans la Ceinture Verte de Paris."*

Les modalités de concertation réglementaires doivent permettre au public, pendant une durée suffisante et selon les moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives et réglementaires applicables et de formuler des observations et/ou des propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente.

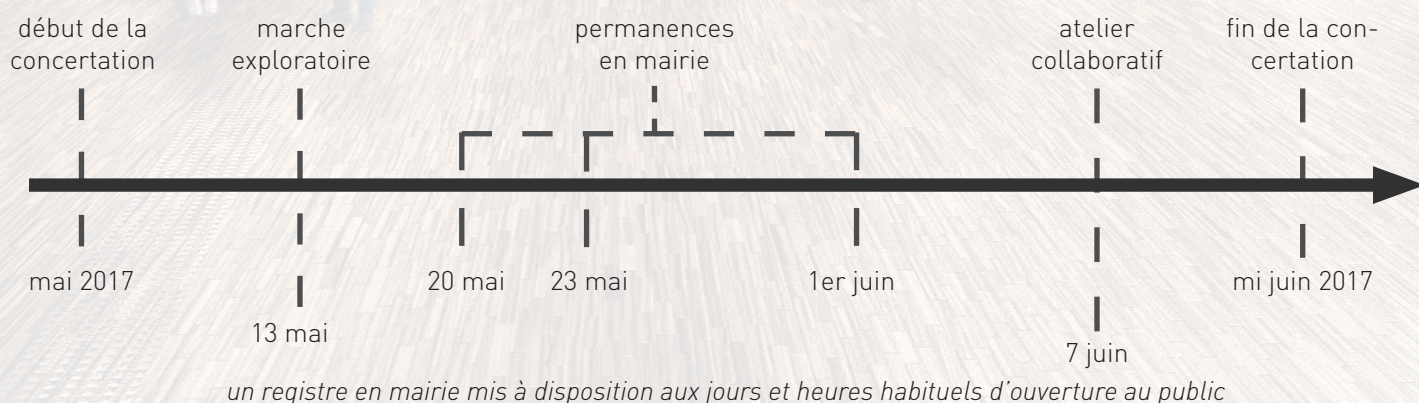
LES DISPOSITIFS CHOISIS

Les dispositifs mis en place dans le cadre de la concertation publique visent à toucher les riverains du futur immeuble ainsi que les utilisateurs du Parc Pershing, en particulier les voyageurs de la partie gare routière. Ainsi, les différents moyens offerts au public pour s'exprimer et engager le débat ont été :

- trois permanences publiques en mairie d'arrondissement ;
- un site web pour la concertation numérique intégrant un registre dématérialisé (<http://concertation-pershing-paris.fr/>);
- un registre papier accessible en mairie d'arrondissement, accompagné d'un dossier de présentation des enjeux et des principes du projet ;
- une marche exploratoire ;
- des entretiens ciblés avec des acteurs du secteur ;
- un atelier collectif durant lequel des riverains et des acteurs économiques ont pu débattre du projet ;
- des plaquettes d'informations ;
- des questionnaires aux usagers de la gare routière

LES CHIFFRES ET LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION

- 8 participants à la marche exploratoire
- une vingtaine de participants à l'atelier collaboratif
- 100 questionnaires usagers réalisés
- 7 entretiens d'acteurs
- 2 contributions sur registre papier
- 6 contributions sur le registre numérique
- 3 visites lors des permanences



LE CONTEXTE

Entre la porte des Ternes et la porte Maillot, le projet Mille Arbres côtoie plusieurs autres projets de dimension métropolitaine : prolongement du RER E à l'ouest avec création d'une gare à la Porte Maillot, prolongement du tramway T3 jusqu'à la Porte Dauphine, réaménagement de la Porte Maillot ... Ces trois projets, notamment, ont chacun fait l'objet d'une concertation préalable ces derniers mois ou années.



Dans ce contexte particulier, ce n'est pas sur l'objet de la présente concertation que se focalisent les remarques des participants, mais bien plus sur les projets de transports et d'aménagement d'espaces publics à une plus grande échelle. Tout l'enjeu et la difficulté de la concertation a été de recentrer les débats sur les sujets en lien direct avec l'objet de la concertation tout en permettant aux participants de passer d'une échelle à l'autre.

Les différents participants, riverains, usagers ou acteurs économiques, s'accordent sur le diagnostic de l'encombrement du site Pershing et de ses abords immédiats, partiellement en lien avec l'activité du parc Pershing. Ils mettent en évidence des difficultés dans l'espace public, aussi bien pour les voitures, les vélos, que les piétons. Ils pointent également, bien évidemment, les nuisances imposées par la présence du boulevard périphérique dont la nécessité n'est, dans son ensemble, néanmoins pas remise en question.

C'est pourquoi le projet de couverture du périphérique proposé par Mille Arbres suscite un certain enthousiasme de la part de participants et que globalement, ce dernier bénéficie d'une bonne image. Il est perçu comme un vecteur d'attractivité qui saura apporter de la "vie" dans le quartier. Les participants à la concertation sont nombreux à témoigner de leur désir d'animation du quartier.



PERCEPTION DE LA GARE EXISTANTE

De manière générale, les dysfonctionnements du parc Pershing actuel sont rapidement admis et font l'objet d'un consensus :

- pas d'espace d'accueil couvert et/ou agréable : en cas d'intempéries (soleil comme pluie), les voyageurs sont démunis
- aucune commodité pour les voyageurs : les seules toilettes disponibles sont des toilettes publiques au nord de la gare ou celles du Palais des Congrès
- peu ou pas d'informations sur les horaires ou les quais : des tableaux peu visibles sont présents sous le auvent ; pas d'informations en temps réel concernant les retards, à part celles données par le personnel présent ; les conducteurs d'autocars se garent de façon parfois aléatoire ce qui ne permet pas d'anticiper son quai etc
- une signalétique extérieure peu perceptible : beaucoup d'utilisateurs de la gare se plaignent du manque d'indications en sortie de métro afin de se rendre convenablement jusqu'à la gare.

La nécessité d'améliorer la gare routière existante est partagée par presque tous les participants (usagers, riverains, acteurs économiques). Compte tenu des conditions d'attente, de l'accueil ou de l'absence de commodités, riverains, exploitants et usagers s'accordent sur le besoin de proposer une réelle structure d'accueil, d'attente et de services.

Il apparaît toutefois que les usagers s'accommodent aujourd'hui de l'état général du parc Pershing dans la mesure où les prix des autocars sont tout à fait compétitifs. De façon récurrente, les utilisateurs confient que "pour ce prix-là", leurs exigences sont moindres.

Synthèse des enseignements de l'enquête usagers

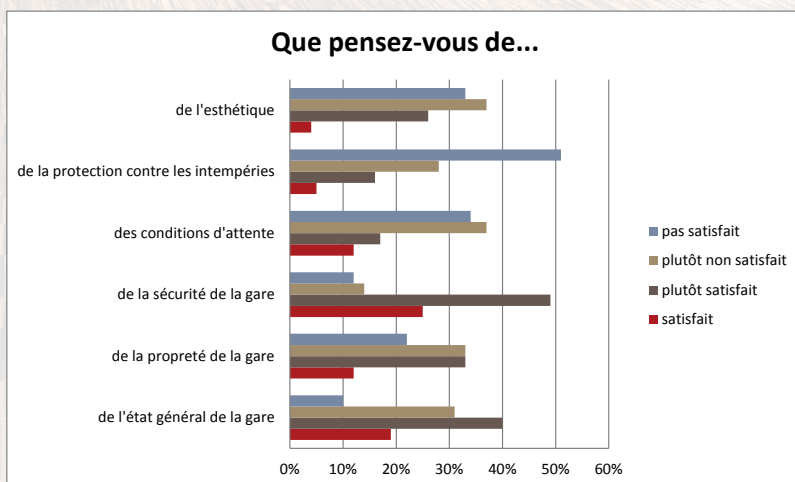
Grâce à l'enquête usagers réalisée sur le site actuel de la gare du parc Pershing, nous pouvons appréhender de façon plus nette la perception de l'équipement existant ainsi que les attentes et propositions.

Ainsi, l'amélioration des conditions d'attente apparaît très largement comme le sujet prioritairement exprimé. Le second graphique (II.) appuie le premier (I.), qui met en évidence les insatisfactions principales : les conditions d'attentes et la protection contre les intempéries. Les manques exprimés dans le (II.) se situent autour des services aux voyageurs (commodités, restauration). Ces deux points relèvent d'une même thématique.

Alors que la sécurité ne semble pas un enjeu pour les enquêtés, elle l'est pour les exploitants ainsi que les acteurs du quartier, non usagers de la gare, l'ont souligné (sécurité dans et autour de la gare) lors des différents entretiens.

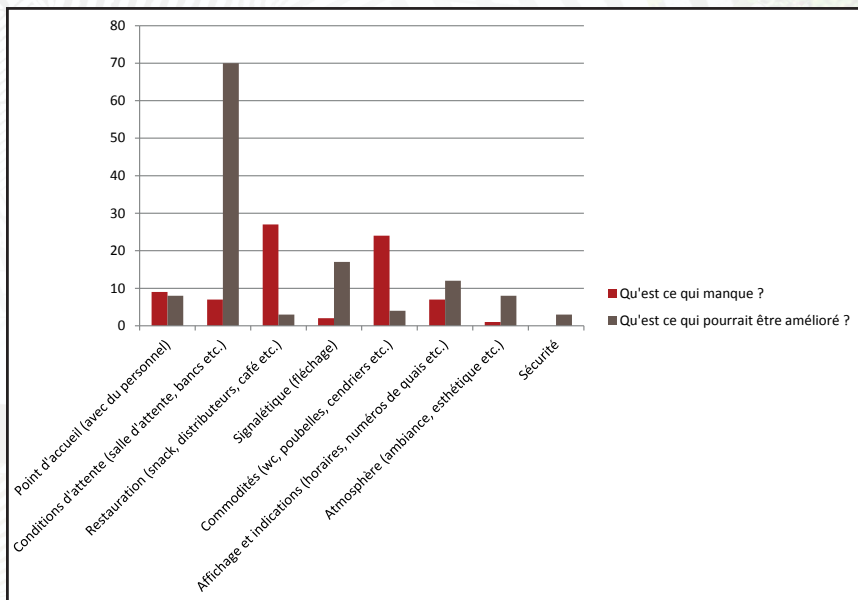
Il semble que l'esthétique actuelle soit perçue négativement, alors qu'en même temps, ce n'est pas un enjeu puisque cela ne revient pas dans les manques ni points à améliorer ; comme si les usagers s'accommodaient de cet espace inhospitalier. Ils font plus facilement abstraction de l'esthétique peu agréable de la gare que de l'absence de services.

En majorité, les enquêtés venaient pour la première fois et semblaient porter peu d'intérêt à l'aspect architectural et esthétique de la gare. A plusieurs



graphique I.

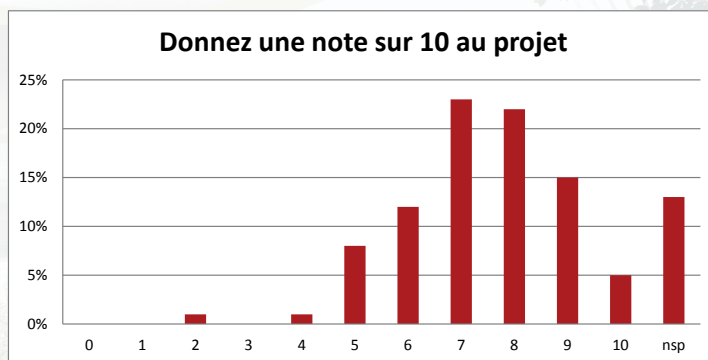
reprises certains ont exprimé leur incompréhension à l'évocation de mot "gare" considérant surtout l'endroit comme un parking. En l'absence d'une véritable structure, peu identifient l'existant actuel comme une "vraie gare routière" (terme qui sera en revanche plus adéquat pour qualifier le projet à venir).



graphique II.

RESSENTI FACE AU PROJET-MILLE ARBRES

Après la présentation du projet et la lecture de la plaquette d'informations aux enquêtés, à la question "donnez une note sur 10 au projet", on obtient une moyenne de 7/10. Ils semblent dans l'ensemble enthousiastes à l'idée de l'arrivée, notamment d'une gare routière proposant des services considérés comme habituels au sein d'un tel équipement.



graphique III.

Lorsque les usagers enquêtés s'expriment à propos du projet :



graphique IV. (la taille des mots est proportionnelle à la fréquence de leur utilisation)

Les mots les plus utilisés sont “beau” et “bien”. Si ces deux premiers mots nous donnent peu d’indication concernant des attentes précises pour la nouvelle gare routière, ils permettent de conclure que la nouvelle gare routière Pershing et le projet Mille Arbres sont globalement bien perçus.

Si l’expression “vraie gare” vient qualifier le projet, il apparaît que ce dernier semble répondre - sur le papier- à la définition du concept de “gare” dans l’imaginaire collectif - c’est -à-dire une structure d’accueil intégrant des services et des commodités classiques liés à l’attente.

Certaines notes plus négatives sont à relever : les enquêtés s’intéressent au coût d’un tel projet, avançant aussi le fait que celui-ci leur semble “disproportionné” voire “pharaonique”.



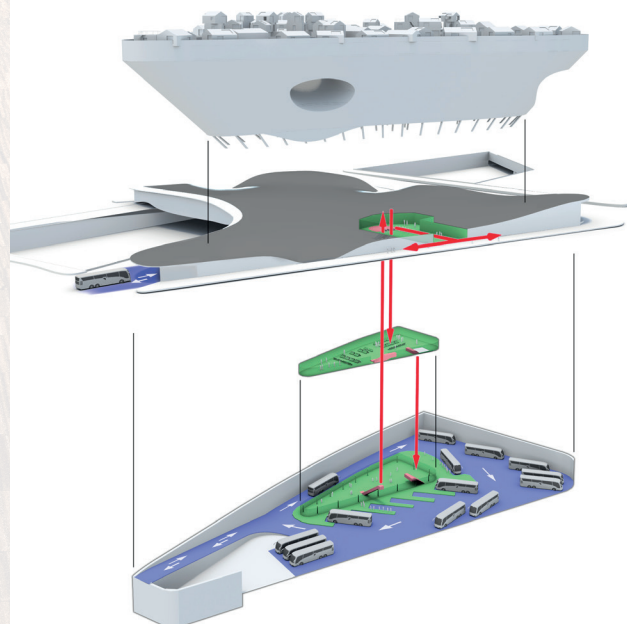
LA PROGRAMMATION

La programmation globale du projet Mille Arbres à ce stade est la suivante :

- > Deux niveaux de parking privés
- > des espaces pour les locaux techniques, avec notamment des aires de livraisons
- > le parc Pershing reconstitué, incluant des espaces d’attente et de services pour les voyageurs, au niveau R-2, R-1 et RDC
- > Commerces et restauration (rue gourmande)
- > le parc ouvert au public à R+1
- > Deux crèches, une halte-garderie, un espace de loisirs pour les enfants
- > jusqu’au 6ème étage : des bureaux et l’hôtel
- > à partir du 7ème étage : logements (sociaux, intermédiaires et libres)

La programmation et le projet architectural Mille arbres sont perçus comme des arguments dans le choix de cette gare routière en particulier. Anticipé comme un espace de qualité qui remédiera aux manques actuels, l’arrivée de ce nouvel équipement est attendue

La programmation commerciale et de restauration du projet Mille Arbres pose des questions : certains riverains se demandent notamment qui viendra profiter de la rue gourmande et de son food



court. Il semble que la présence de commerces de proximité au sein du projet, notamment alimentaires, dont la zone est dépourvue, serait apprécié de certains riverains.

Les acteurs économiques rencontrés saluent la présence d'un hôtel dans l'immeuble ainsi que d'un pôle de restauration, qui viendra renforcer l'attractivité du pôle existant.

Le parc ouvert au public et l'importante dimension environnementale sont des aspects du projet qui posent finalement peu de questions et qui sont perçus, comme étant de véritables atouts du projet. Si certaines réserves s'expriment ponctuellement quant à une végétalisation qualifiée de gadget, la présence dans le projet d'un espace vert d'ampleur, de qualité et à vocation pédagogique séduit globalement les participants.

Toutefois, ces derniers s'étonnent que la future gare routière contienne moins d'emplacements qu'aujourd'hui : 13 emplacements à quais et 18 emplacements de remisage, contre 37 emplacements indifférenciés à ce jour. La gestion dynamique qui sera mise en œuvre dans le futur parc Pershing, sur le principe d'un aéroport, explique cela. Dans l'ensemble, les participants aspirent à voir l'espace libéré de la présence des bus. Aussi, le fait que le parc Pershing soit placé en sous-sol de Mille Arbres est perçu comme un point positif du projet.

SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS PAR THÉMATIQUE

> Les flux piétons et les accès : des attentes

éléments de diagnostic

La qualité et la lisibilité des cheminements piétons, notamment entre les transports en commun et la gare routière, émerge comme un des principaux sujets de la concertation. Souvent chargés et/ou pressés, les voyageurs sont aujourd'hui confrontés à des difficultés en lien avec la signalétique jugée déficiente, le manque de passages piétons protégés ou d'ascenseurs.

attentes et propositions

Les participants souhaiteraient que les accès au Parc Pershing soient facilités - par exemple, en aménageant plus d'escalators aux sorties du métro - souhait fortement appuyé dans la contribution de la FNAUT. En effet, elle préconise de nouvelles sorties du futur RER E au plus proche du site Pershing.

La pointe sud du site, au bout du boulevard Pershing, entrée principale vers la gare routière, représente un enjeu déterminant tant aujourd'hui que demain.

Plus globalement, les habitants souhaitent pouvoir circuler dans un espace public apaisé et sécurisé, qui faciliterait les modes de déplacements variés, en relation avec le pôle intermodal qui va se créer. La création d'une traversée aisée et directe par la rue gourmande de Neuilly-sur-Seine vers le pôle de transports est ainsi accueillie positivement.

Une demande d'accessibilité suffisante pour les PMR s'est exprimée, notamment en ce qui concerne le jardin ouvert au public.

> La circulation : point sensible

éléments de diagnostic

Circulation et stationnement sont des sujets très attendus et largement évoqués par les participants. On retrouve parmi les problématiques récurrentes le stationnement illicite, en particulier celui des autocars, l'encombrement des voies ou la pérennité de la borne taxi existante.

Les conflits entre piétons et véhicules sont quotidiens et largement déplorés par l'ensemble des acteurs rencontrés.

La concertation a mis en évidence la tendance de la gare routière existante à déborder sur l'espace public environnant et donc l'encombrer: stationnement longue durée d'autocars dans les voies adjacentes (notamment pont de l'avenue de la Porte des Ternes), dépose minute sauvage (en particulier par l'utilisation du parvis de la chapelle).

attentes et propositions

Concernant le stationnement sauvage – de longue ou courte durée – les participants se félicitent de l'arrivée d'une nouvelle gare routière, qui devrait résoudre le problème d'encombrement des voies et intégrer des réponses pour la dépose minute.

Des interrogations ont été exprimées sur les itinéraires d'approche des autocars et, au-delà du seul projet Mille Arbres, sur le plan de circulation précis du secteur, à l'échelle plus large de la Porte Maillot et son réaménagement possible. Les participants souhaitent plus spécifiquement limiter au maximum la présence d'autocars sur les voies locales et aimeraient qu'ils puissent rejoindre la Porte Maillot et le boulevard périphérique au plus court, quitte à envisager un accès direct en sous-sol.

Plusieurs participants ont exprimé à plusieurs reprises la nécessité d'intégrer aussi la place du général Koenig au périmètre du projet de la Porte Maillot (plus qu'au périmètre du projet Mille Arbres), dans la mesure où cette place sera impactée par l'ensemble des projets du secteur (Mille Arbres, mais également T3, Eole ...).

> les travaux : inquiétudes partagées éléments de diagnostic

La conduite des travaux est un point crucial dans la concertation. Les chantiers soulèvent de nombreuses questions. L'ensemble des participants s'inquiète de la concomitance de travaux multiples sur l'ensemble du territoire de la porte Maillot. Les calendriers des différents projets ont été abordés dans chacune des rencontres avec les porteurs du projet.

attentes et propositions

Un consensus s'est fait autour de la nécessité de travailler de concert avec l'ensemble des porteurs de projets et d'envisager la création d'une instance ou d'une structure de partage des informations et de coordination des chantiers. Les acteurs économiques présents sur le territoire ont souligné que ce travail de coordination devra intégrer les problématiques de logistique et livraisons.

Parmi celles-ci, les impacts importants de l'activité du Palais des Congrès sur l'espace public devraient faire l'objet d'une prise en compte particulière afin de ne pas pénaliser cet équipement.

Concernant le projet Mille Arbres plus spécifiquement, la recherche de mutualisation des phases et des installations de chantier avec le projet Ville Multistrates juste à côté a été évoquée par certains participants.

Dans la mesure où aucun des usages actuels du parc Pershing ne sera maintenu à la Porte Maillot pendant les travaux de Mille Arbres, le devenir des autocars est une problématique importante pour les acteurs, notamment les exploitants du site. Les usagers réguliers de la gare sont les plus touchés par cette problématique.

> Usage temporaire ?

Un point spécifique a aussi été soulevé : quelle utilisation du site entre la fermeture du Parc Pershing vers l'été 2018 et le début des travaux début 2019 ? La crainte principale est celle d'appropriations illicites génératrices de nuisances pour les riverains. Par conséquent, cela pose des questions de gardiennage, de clôture éventuelles. Ainsi, afin d'éviter cet écueil pendant cette période intercalaire, la proposition d'imaginer des usages temporaires sur le site a été énoncée.

ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Les thématiques et sujets abordés lors de cette concertation ont largement dépassé la sphère du projet Mille Arbres. Riches d'informations, nous retiendrons ici ce qui concerne l'objet de la présente concertation.

- > une gare routière actuelle peu attrayante (conditions d'attentes insatisfaisantes, services quasi inexistantes etc)
- > des usagers peu soucieux de l'esthétique de la gare mais qui semblent séduits par la forme architecturale du projet Mille Arbres
- > la nécessité d'une véritable structure d'accueil pour les voyageurs
- > une programmation qui satisfait globalement l'ensemble des participants malgré quelques réserves quant au pôle exclusivement de restauration qui n'intègre aucun commerce d'alimentation, demandé par les riverains
- > la dimension environnementale et paysagère du projet est globalement bien perçue
- > l'accessibilité des PMR doit être suffisante
- > la période des travaux suscite des questions d'ordre logistique et doit faire l'objet de la plus grande attention et d'une bonne coordination avec les autres projets du secteur
- > quelle gestion du site entre sa fermeture et le début des travaux ? Doit-on envisager un usage temporaire afin de limiter au mieux des usages illicites ?

