

**CICA du XVI<sup>ème</sup> arrondissement****Séance du 30 mars 2009**

Le lundi 30 mars 2009, à 18 h30, les membres du Conseil du 16<sup>ème</sup> arrondissement de Paris se sont réunis en la salle des Fêtes avec les représentants des associations inscrites au CICA, sur convocation adressée individuellement à chacun des Conseillers et aux associations par Monsieur le Maire du 16<sup>ème</sup> arrondissement, le 24 février 2009, conformément aux dispositions des articles L. 2121-9, L. 2121-10, et L. 2121-12 du code général des collectivités territoriales (C.G.C.T.).

Publication de la convocation et de l'ordre du jour a été effectuée à la même date sur le panneau de la Mairie du XVIème arrondissement prévu à cet effet.

**Etaient présents :**

M. GOASGUEN, Mme DREYFUSS, Mme BALDINI, M. CAPLIEZ, M. GABORIAU, M. HERVOUET DES FORGES, Mme JUNOT, M. LEGENDRE, Mme MONIER, Mme ROUSSEAU, M. DEBRE, Mme BOULAY-ESPERONNIER, Mme HOFFENBERG, M. AURIACOMBE, Mme SACHS, M. HELARD, M. MANO, M. ALPHAND, M. de SAINT-BLANCARD, Mme BOILLOT, M. REDLER, Mme SALMAT, M. LAURET, Mme BAIGUINI, M. de GIBON, Mme LECOUTURIER.

**Autres personnes présentes et associations représentées :**

M. de CHAZEUX (CLIS), M. BOUTRY (Cité 16), M. NEUILLET (PEEP-Janson), M. CHOLLET (ASABB), M. PICOT (Vélo Cité), M. HADDI (ACVA), Mme PREVOSTEAU (Vélo Cité), Mme BAUDIER (Art et Culture à Paris), Mme CARLY (Femme d'Abord), Mme de CORDOUE (AGF 16), Mme MONOD (UNAFAM et OEM), Mme BLATIN (16<sup>ème</sup> Demain), Mme DELCOURT, Mme COLAS (Equipe Saint Vincent Notre Dame d'Auteuil), Mme CHAVATTE (AFC de Passy), M. CARLOTTO (16rue Singer), Mme WITASSE (CMSD - AGF 16), Mme VIGLIERI-BAILLY (AVF 16)

**Excusés :**

Mme GIAZZI, M. CHERTOK, M. LUMBROSO, M. MESSAS, Mme KHOURY, M. TAITTINGER, Mme HAREL, Mme DIONISI, Mme ZWANG, M. GACHET, Mme BRASSEUR, M. HESSE, Mme KOVARSKY.

- « Voirie, circulation, stationnement et place des deux roues non motorisés dans le 16ème arrondissement »

M. GOASGUEN, maire du 16<sup>ème</sup> arrondissement, ouvre la séance du CICA à 18h30 et donne la parole à M. Daniel DECANT, chef de la section territoriale de la voirie de la Mairie de Paris, en charge des services du 16<sup>ème</sup> arrondissement.

M. Daniel DECANT présente M. Olivier CHRETIEN, chargé de la politique Vélo au sein de la direction de la Voirie de la Mairie de Paris, qui présentera les aménagements cyclables et la politique de déplacement des deux roues dans Paris.

M. Olivier CHRETIEN explique qu'il travaille au sein de l'agence de la mobilité au service de la direction de la voirie, et qu'il est plus particulièrement en charge de la politique Vélo au sein de la direction de la voirie ; il présente le réseau cyclable parisien :

### *I. Eléments de contexte*

Tout d'abord, les éléments de contexte révèlent que l'usage du vélo, comme moyen de transport, dispose d'un réel potentiel à Paris, du fait de la configuration de la ville dont le relief est peu accidenté et où les distances sont relativement courtes. En effet, Paris ne mesure que dix kilomètres de diamètre, et le rayon d'action du vélo est de quatre à cinq kilomètres. A partir d'un point donné dans Paris, un quart de la surface de la ville est comprise dans le rayon d'action d'un vélo-cycliste en moins d'une demi-heure. La moitié seulement des ménages vivant à Paris possède une voiture. D'autre part, M. CHRETIEN précise que l'usage du vélo permet une vitesse de déplacement à peu près équivalente aux autres moyens de transport comme la voiture ou les transports en commun. Le vélo peut également être combiné à d'autres modes de transport, en particulier les transports publics et la marche à pied.

Des contraintes entravent néanmoins l'usage du vélo dans Paris, à l'instar des problèmes de stationnement pour les personnes résidant dans un immeuble d'habitation dense. L'intensité du transport automobile dissuade en effet un certain nombre d'usagers, une majorité des déplacements dans Paris étant le fait de personnes vivant à la périphérie, ou encore de visiteurs extérieurs comme les touristes. Malgré ces difficultés, une forte progression de l'usage du vélo est notable. La direction de la voirie ne dispose pas de chiffres précis car la dernière enquête de déplacement général date de 2001 et la prochaine est prévue en 2009. Quelques indices de fréquentation des aménagements de vélos permettent malgré tout de constater un usage du vélo qui a presque doublé dans les dix dernières années. Le nombre de déplacements en vélo est estimé à 200 000 par jour, ce qui ne représente que 2 % des déplacements dans Paris, sur un nombre total de 10 millions de déplacements, chiffre qui comprend les déplacements originaires de l'extérieur de la capitale.

### *II. Le réseau cyclable*

Le réseau cyclable de la ville de Paris comprend près de 400 kilomètres d'aménagements. Le schéma directeur vélo, datant de 2002 et élaboré pour fonctionner jusqu'à 2010, devra être révisé dans le courant de l'année 2009 avec le soutien de l'APUR. L'objectif est de compléter ce schéma directeur en y ajoutant les liaisons qu'il peut y avoir avec les communes limitrophes, notamment dans le cadre de l'extension de l'opération Vélib'. Le réseau cyclable parisien est constitué principalement de pistes cyclables, c'est-à-dire lorsqu'un séparateur en dur sépare la chaussée des voitures, ainsi que de bandes cyclables, lorsque la séparation est simplement dessinée au sol. Le réseau cyclable comprend également des couloirs

de bus ouvert aux vélos, de 4, 5 mètres de large en moyenne, afin que l'espace du couloir soit partagé entre les vélos, les taxis et les bus.

Par ailleurs, de nouveaux aménagements sont apparus, plutôt dans l'Est parisien, comme les contre-sens pour bus, ouverts aux vélos. Le réseau cyclable intègre également les « Zones 30 », connues sous le nom de « quartiers verts » qui facilitent l'usage du vélo en réduisant le différentiel de vitesse entre les véhicules motorisés et non motorisés. Un décret paru en 2008, préconise, voire oblige, les collectivités territoriales à généraliser l'usage du vélo dans ces « Zones 30 ». Actuellement, chaque « quartier vert » est étudié rue par rue pour déterminer si une ouverture d'un contre-sens est possible quant à la sécurité des cyclistes afin d'améliorer les liaisons. La carte des « quartiers verts » montre qu'ils couvrent une bonne partie de la superficie de la capitale. Le réseau cyclable a été récemment jalonné par la création d'axes cyclables définis par numéro ou une couleur de la même façon que pour les lignes de métro afin de faciliter l'usage de ce réseau aux nouveaux utilisateurs du vélo.

### *III. Le stationnement des vélos*

La question du stationnement est un point qui limite l'usage du vélo dans Paris. La voirie parisienne, qui a largement évolué, compte aujourd'hui 26 000 places pour les vélos, avec du mobilier urbain qui est parfois gênant pour les piétons. Un nouveau mobilier pour le stationnement des vélos a été conçu, car l'ancien modèle avait généré des critiques sur la stabilité du vélo. L'aspect du stationnement des vélos lié à la résidence du cycliste est problématique, notamment les stationnements à l'intérieur des immeubles. Le plan local d'urbanisme stipule d'ailleurs que tous les nouveaux immeubles doivent disposer de locaux pour les vélos. Une politique lancée par l'OPAC et les différents bailleurs sociaux oblige à intégrer des locaux à vélos dans les anciens immeubles du parc social.

### *IV. Les services pour les cyclistes*

Le principal service aux cyclistes proposé par la ville est le dispositif Vélib'. Aujourd'hui, ce dispositif compte 20 600 vélos sur 1 450 stations, et 90 000 prises de vélos par jour. Une extension de ce dispositif vers la périphérie de Paris est actuellement en cours, qui représente 3 000 vélos supplémentaires sur 300 nouvelles stations. La commune de Boulogne sera la première à inaugurer cette extension dans les prochains jours.

Les services comprennent également des actions de sensibilisation et de promotion du vélo appelées « le faire-savoir et le savoir-faire ». Cette année, la fête du vélo aura lieu les 6 et 7 juin 2009 sur l'esplanade des Invalides, où 10 000 personnes sont attendues. Il existe également des opérations hebdomadaires qui sont importantes car elles permettent à des usagers novices de s'entraîner à la pratique du vélo. Le « savoir-faire » comprend également des conseils et des informations à destination des usagers du vélo, avec la mise à disposition de plans du réseau cyclable dans les mairies ou téléchargeables sur le site de la Mairie de Paris, des dépliants thématiques, notamment sur les questions de sécurité, une rubrique « vélo », sur le site internet de la Mairie de Paris, ou encore des cours de « remise en selle » d'une demi journée, pour les personnes ayant des appréhensions à faire du vélo dans Paris, ainsi que des sensibilisations sur les angles morts. Même si peu d'accidents de vélo sont constatés à Paris, le cycliste se trouve néanmoins en

situation de vulnérabilité par rapport à la voiture et aux camions, notamment à cause de l'angle mort. Des actions de sensibilisation ont donc été menées dans un certain nombre d'arrondissements, avec une mise en situation, car les accidents peuvent être évités si le cycliste sait où il doit se placer pour être vu du conducteur. Des actions sont menées également sur les contre-sens cyclables, qui peuvent apparaître au premier abord comme dangereux, mais qui s'avèrent être plus sûrs que les pistes partagées. En effet, une voiture qui double un vélo représente un danger plus grand pour celui-ci qu'une voiture qu'il croise en face-à-face. Enfin, le marquage du vélo qui permet de lutter contre le vol.

M. Daniel DECANT présente les aménagements situés ou prévus dans le 16<sup>ème</sup> arrondissement.

### *I. Les aménagements existants*

Le réseau cyclable du 16<sup>ème</sup> arrondissement compte 62 kilomètres de pistes cyclables. Le réseau de cet arrondissement représente 10 % du réseau total parisien. Les opérations prévues comprennent trois axes, dont l'un vise notamment la sortie de Paris au niveau de la porte de Passy pour rejoindre le bois de Boulogne. De la même façon, il était nécessaire de relier le maillage à Suresnes et l'Allée du Bord de l'eau, afin de faciliter l'accès au chemin de hallage qui longe les quais de Seine à cet endroit. Il s'agissait d'une demande très forte des associations cyclables dans un but récréatif et non de déplacement.

### *II. Les aménagements prévus*

En ce qui concerne le pont de Suresnes, des négociations sont en cours avec le Conseil Général des Hauts-de-Seine pour réaliser une liaison cohérente avec leur réseau. Du côté de Suresnes, se trouve un important échangeur autoroutier sous le pont, qui rend difficile la connexion. Une opération est également prévue pour relier le réseau au niveau de Boulogne, entre les serres d'Auteuil et Roland-Garros.

- Questions des personnes présentes

M. François DOUADY, Président de la « Coordination du Bois de Boulogne », rappelle que depuis deux ans, tous les conseils de quartier portant sur cette question proposent de créer un retour cycliste à la Butte Mortemart, au niveau de la statue des « Trois Grâces » de la porte d'Auteuil. En effet, une voie permet d'accéder au bois de Boulogne à cet endroit, mais en sens unique. Le trottoir n'est pas praticable à cause des racines d'arbres; la piste cavalière est faite de sable, et la piste piéton ne peut être empruntée sans gêner les piétons. Il a été question de supprimer les places de stationnement de cette rue pour créer une piste, mais à ce jour, rien n'a été fait.

M. Bernard PICOT, de l'association « Vélocités », se félicite que le sujet de ce CICA porte sur les deux roues non motorisés, et précise qu'il soutient la demande de M. DOUADY concernant la petite liaison de la Butte Mortemart.

De manière plus générale, les liaisons entre les pistes cyclables de Paris et du Bois laissent encore à désirer et sont lacunaires. Deux améliorations réclamées par les associations du 16<sup>ème</sup> sont en cours de réalisation. Un de ces points n'a d'ailleurs

jamais été évoqué s'agissant du bout de l'avenue Henri Martin qui permet d'accéder, par la place de Colombie, au bois de Boulogne, et où l'accès est encore difficile. Par ailleurs, un des aménagements les plus importants du 16<sup>ème</sup> arrondissement en matière de vélo est celui de la place du Trocadéro, qui pose un certain nombre de problèmes. Dans la mesure où le stationnement est permanent devant les magasins et les brasseries de ce quartier, la présence de pistes cyclables protégées permettrait de faciliter la traversée à vélo de l'arrondissement.

M. PICOT souhaite également évoquer une idée qui a déjà été débattue dans différents comités techniques de la Ville de Paris, à savoir celui de l'agrandissement de l'avenue de Longchamp, jusqu'à doubler la largeur. Cette avenue constitue en effet un axe rapide pour certains cyclistes, qui ne viennent pas pour se promener, et qui sont difficilement compatibles avec d'autres populations comme les familles ou les personnes âgées. Or, il existe une voirie goudronnée à l'intérieur de l'hippodrome, qui est peu utilisée. Il demande donc à la Mairie de Paris depuis plusieurs années que cette piste soit mise à disposition des cyclistes pour un usage ludique.

Pour finir, M. PICOT aimerait savoir s'il est possible de mettre en place, comme l'a proposé le Conseil Régional, un système de vélobus, qui consiste à accompagner des enfants jusqu'à leur école à vélo sur un parcours sécurisé, en association avec les parents d'élèves.

Mme Françoise PREVOTEAU, de l'association « Vélocités », voudrait compléter l'intéressante présentation qui a été faite sur le vélo dans le 16<sup>ème</sup> arrondissement. Mme PREVOTEAU demande si les deux premiers projets présentés, prévus pour 2009, seront bien livrés en 2009, et surtout avant l'été, période au cours de laquelle l'utilisation des équipements est très forte. Au vu de la carte des pistes cyclables du 16<sup>ème</sup> arrondissement, il apparaît que le réseau des pistes est très dense. En effet, la carte en question fait état des pistes existant à l'intérieur du bois de Boulogne. Or, ces dernières ne sont pas considérées comme telles par la direction de la voirie, étant donné qu'elles sont gérées par la direction des Espaces Verts et de l'Environnement mais n'ont jamais été entretenues. Ces pistes ont fait l'objet d'un premier dépôt de dossier à la Mairie du 16<sup>ème</sup> arrondissement au moment de la création de l'association Vélocités en 1997, celui-ci reste valable aujourd'hui.

Mme PREVOTEAU émet donc le vœu que la mairie du 16<sup>ème</sup> appuie la demande d'une mise à niveau de l'ensemble de ces pistes, en particulier l'aménagement des trottoirs, qui sont dans un état déplorable, et la signalisation, quasiment inexistante. A partir de la piste du rond-point de Dauphine par exemple, qui relève du ressort de la direction de la voirie, les cyclistes ne trouvent pas le chemin pour se rendre dans le bois et rejoindre le réseau de pistes du bois de Boulogne. De plus, les cartes du quartier n'indiquent pas nécessairement ces voies.

Par ailleurs, la création de contre-sens cyclables devrait également être soutenue par la mairie. Une phase pilote menée à Paris s'est révélée positive, mais n'a pas été suivie dans le 16<sup>ème</sup> car la mairie a refusé l'installation de tout contre-sens cyclable. Mme PREVOTEAU souhaite donc que la mairie fasse des propositions d'ici à 2010, puisque toutes celles qui lui ont été soumises ont été refusées.

Enfin, dans le cadre du nouveau décret du code de la rue, sont prévus des « zones 30 » et des espaces de rencontre qui restent à créer.

Mme DREYFUSS remercie M. DECANT et M. CHRETIEN et les félicite pour leurs présentations. Elle rappelle que ce CICA est une première, le sujet ayant été défini en commun avec les associations de l'arrondissement.

En ce qui concerne les propos de M. DOUADY et de M. PICOT sur les liaisons entre le bois et ses environs que ce soit à la porte d'Auteuil ou à la place de Colombie, les services de la voirie ont en effet été saisis. Par contre, le développement d'une piste cyclable protégée sur la Place du Trocadéro semble plus difficile à mettre en œuvre et à coordonner avec l'ensemble des acteurs de cette zone, les groupes de touristes en car, le secteur économique avec les bars et les restaurants, les couloirs de bus qui tournent avenue du Président Wilson et avenue Kléber. Il reste à savoir comment gérer cette place avec le flux de vélos.

En ce qui concerne les contre-sens et le refus de la Mairie sur certains projets proposés, Mme DREYFUSS précise que les services de la municipalité ont décidé de ne mettre en place aucun contre-sens aux abords des écoles.

M. GOASGUEN se déclare disposé à examiner la question de l'implantation de pistes cyclables sur la place du Trocadéro, dans le cadre d'une approche plus globale. En effet, le problème est celui de la réanimation de ce quartier de Chaillot et du Trocadéro. Une telle politique pourrait contribuer à rendre cette zone plus attractive. La colline de Chaillot doit faire l'objet d'une campagne de réhabilitation qui devrait jouir du soutien de la collectivité parisienne et de l'Etat. L'avenue du Président Wilson, en particulier, comporte cinq musées mais reste désespérément vide.

M. DECANT précise que les deux projets de 2009, de la porte d'Auteuil et du Pont de Suresnes, sont en attente de subvention du Conseil Régional pour être réalisés. Pour la liaison de la Butte Mortemart et de la porte d'Auteuil, les services étudieront la question et feront des propositions.

M. GOASGUEN reconnaît que le projet est retardé depuis deux ans pour cause d'attente d'une levée des subventions en la matière. La priorité porte néanmoins sur la Butte Mortemart, car la place de Colombie fait l'objet d'une rénovation, ce qui rend plus difficiles les aménagements particuliers. La direction des Espaces Verts et de l'Environnement ne veut pas intervenir sur les pistes situées à l'intérieur du bois.

Mme Catherine WITASSE, de « l'Association Générale des Familles du 16<sup>ème</sup> », tient à appuyer les propos de Mme DREYFUSS concernant les contre-sens. Il est en effet difficile d'expliquer aux enfants que les vélos circulent à contre-sens dans certaines rues.

Il existe d'autre part un problème concernant d'autres véhicules à deux roues non motorisés, que sont les patinettes et les trottinettes, et en particulier leur stationnement.

Mme DREYFUSS a en effet demandé aux services municipaux de la voirie de réfléchir à un emplacement pour le stationnement des patinettes.

M. GOASGUEN constate qu'il faut absolument inventer un nouveau code de la ville en ce qui concerne les déplacements avec ces nouveaux types de véhicules, comme les rollers, patinettes, vélos, qui permettrait de définir les responsabilités civiles en cas d'accident, notamment. Or, les services sont complètement démunis sur le plan réglementaire et chaque ville prend actuellement des dispositions particulières qui nécessiteraient une harmonisation. Il existe un véritable problème national dans ce domaine.

M. Yves BOUTRY, de l'association « Cité 16 », présente des propositions :

- La suppression de la sortie du périphérique de la porte de Passy qui mène au bois de Boulogne, car la porte de la Muette est très proche et suffisante. Cela permettrait de libérer le carrefour de la porte de Passy et du boulevard Suchet, qui est très encombré malgré les travaux dont il a fait l'objet.
- L'ouverture d'un nouveau parking souterrain à la place du parking routier du boulevard Exelmans, qui a été construit à une époque où le périphérique n'existait pas. D'autre part, en supprimant les trémies de ce souterrain, il serait possible de redonner une unité à la rue Boileau, qui est une des plus belles rues de l'arrondissement. Cette rue pourrait également bénéficier de contre-sens cyclistes.
- L'ouverture d'une concertation pour la restructuration de l'échangeur de la Porte d'Auteuil. Cette zone n'est pas du tout accueillante et un piéton met douze minutes pour traverser la place.
- La mise en place d'un aménagement piéton le dimanche pour les voies qui bordent les quais de la voie Georges Pompidou. Les voitures pourraient en effet circuler sur la rive gauche si des aménagements correspondants sont réalisés, notamment en matière de signalisation.
- La demande de prolongement du Tramway T3 jusqu'à la porte d'Auteuil qui n'est ni raccordé à la ligne 10, ni à la ligne 9, ni à la porte de St Cloud ou à la porte d'Auteuil. Or les changements sont très dissuasifs pour les usagers des transports en commun. Etant donné que les Conseillers de Paris ont voté à l'unanimité l'extension du tramway vers l'Est, il serait intéressant que cette extension soit réalisée également vers l'Ouest.
- La création d'une ligne de bus de proximité, une « traverse » dans l'arrondissement sur laquelle une commission travaille actuellement, associée à une réévaluation de l'ensemble des itinéraires des lignes de bus actuels, qui datent de l'après-guerre.

L'association « Cité 16 » souhaite que ces propositions soient prises en compte et fassent l'objet de vœux dans le cadre du CICA.

Mme DREYFUSS remercie M. BOUTRY d'appuyer les choix faits par la mairie du 16<sup>ème</sup> en conseil de quartier au mois d'avril dernier. Mme ROUSSEAU a en effet mis en place une « commission Transports » avec les conseils de quartier Dauphine et Chaillot afin de faire le bilan du réseau de transport existant et de créer une « traverse ».

Mme ROUSSEAU précise que ce projet est en cours de réalisation et que des progrès ont été réalisés sur la question du maillage, en particulier pour combler les zones qui ne sont pas ou mal reliées au réseau. La commission a engagé la réflexion sur un itinéraire intelligent pour ce bus de proximité, qui reste perfectible. La prochaine réunion, à laquelle les associations seront conviées, aura lieu en mai ou juin 2009.

Mme DREYFUSS rappelle que la fermeture de la sortie du périphérique au niveau de la porte de Passy a déjà été évoquée au dernier conseil de quartier d'Auteuil-Nord. Les services municipaux se sont saisis de la question et notamment, du nouvel itinéraire des voitures et de la redistribution du trafic.

M. DECANT précise que les travaux des services de voirie ont tout d'abord cherché à connaître la nature du trafic de cette zone, grâce à une étude « origine-direction ». A partir de cette étude, des éléments tangibles seront disponibles pour concevoir une restructuration de la bretelle du périphérique. Pour l'instant, aucune fermeture de sortie de périphérique n'a été réalisée.

M. GOASGUEN affirme être très favorable à la fermeture de la sortie de périphérique de la porte de Passy. La plupart des véhicules sortent du périphérique à partir des deux autres sorties adjacentes. Il faut néanmoins mettre ce projet en perspective de la restructuration du Ranelagh où la circulation sera partiellement coupée le dimanche. Il reste à déterminer de façon précise l'importance du trafic à cet endroit.

M. FLESSELLES, de l'association « le 16<sup>ème</sup> pour tous », n'est pas tout-à-fait d'accord car cette sortie est essentielle aux habitants du quartier Auteuil-Nord et à sa desserte. En fermant cette sortie, l'ensemble du trafic sera redirigé vers le carrefour de la Muette, qui est déjà très encombré. D'autre part, en sortant à la porte d'Auteuil, le circuit des voitures est allongé de plus d'un kilomètre, et oblige le trafic à croiser l'accès à l'autoroute A13 où les embouteillages sont également fréquents. Même s'il s'agit de seulement quelques centaines de voiture par jour, leur redirection risque d'aggraver les problèmes de trafic déjà existants dans le quartier.

M. GOASGUEN propose de mettre en place une expérimentation à cet endroit pour étudier les conséquences concrètes de la fermeture de cette sortie de périphérique.

M. CARLOTTO met en garde les élus des dangers des contre-sens à vélo, notamment pour les populations les plus jeunes du quartier.

Mme DREYFUSS est favorable à l'installation d'un parking sous-terrain mais pas forcément à l'emplacement du tunnel du boulevard Exelmans. En effet, ce tunnel permet d'éviter aux voitures de croiser le carrefour du boulevard Exelmans et de l'avenue de Versailles. Il serait peut être préférable de créer un véritable parking souterrain pour les habitants du quartier, au vu du coût financier d'une telle opération.



M. FLESSELLES souhaite ajouter que le tunnel du boulevard Exelmans ne représente pas non plus un trafic extrêmement important puisqu'il reste fluide. Il faut néanmoins prendre en compte les fermetures régulières du périphérique pour travaux de maintenance, ce qui renvoie l'ensemble du trafic sur les boulevards des Maréchaux. La situation des riverains du boulevard Exelmans deviendrait alors invivable en période de fermeture du périphérique.

En réponse à M. BOUTRY, il faut préciser qu'au moins trois écoles, voire quatre, se trouvent à proximité.

M. GOASGUEN ajoute que la circulation dans cette zone est importante en permanence même si elle est fluide. En ce qui concerne la piétonisation des quais de la voie Georges Pompidou le dimanche, M. GOASGUEN y est favorable, mais tient à préciser que cet aménagement risque d'étendre le dispositif « Paris Plage » jusque dans le 16<sup>ème</sup>, ce qui n'est pas souhaitable.

Mme SALMAT constate que cela serait un moyen d'animer le quartier.

M. DOUADY est d'accord avec M. BOUTRY lorsqu'il défend les vélos. En revanche, la piétonisation des quais de la voie Georges Pompidou entraînerait un report de la circulation sur tous les axes Nord-Sud de l'arrondissement. L'ancienne direction de la voirie de M. BAUPIN avait déjà réalisé des enquêtes à ce sujet qui avaient abouti au retrait du projet.

M. FLESSELLES rappelle, malgré les dénégations de M. MANO, que cette expérience a déjà eu lieu à plusieurs reprises, et qu'elle a mené à des tollés au sein de la population et à une situation intolérable sur le quai Louis Blériot et avenue de Versailles.

M. GOASGUEN renvoie aux études qui ont été faites et qui révèlent que les aménagements nécessaires à la fermeture des quais aux voitures le dimanche seraient considérables. D'autre part, la Mairie de Paris profiterait de l'occasion pour étendre le dispositif « Paris Plage » du 13<sup>ème</sup> au 16<sup>ème</sup> arrondissement.

M. LAURET remercie l'ensemble des participants de l'intérêt porté à ces propositions extrêmement concrètes, notamment la piste au niveau de la Butte de Mortemart qui est une excellente idée, ainsi que le doublement de l'avenue de Longchamp et le réaménagement de la porte d'Auteuil. Quant à la question du tramway et de la suppression du souterrain d'Exelmans, cette question doit encore être débattue et étudiée.

M. GOASGUEN rappelle que le vote pour l'extension du tramway vers l'Est ne s'est pas fait à l'unanimité. Le tramway n'est pas un moyen de transport intéressant à l'échelle de Paris. Tout d'abord, dans le cadre de la réflexion sur le Grand Paris, la capitale se doit de rester ouverte, or le tramway constitue une fermeture par rapport à la banlieue. Le tramway n'apporte pas, d'autre part, une augmentation importante de la capacité de transport : 25 % tout au plus. Ces aménagements ont des coûts considérables, beaucoup plus élevés que l'installation de bus électriques,

qui sont aussi peu polluants. Un tramway périphérique ne paraît pas pertinent dans une ville comme Paris. L'encerclement de Paris par le tramway n'ira pas à son terme car les investissements sont trop importants pour la collectivité parisienne au vu du résultat. Enfin, la conception du tramway à l'intérieur du reste du réseau des transports en commun a évolué, car il est aujourd'hui question de raccorder le tramway aux autres types de transports, ce qui n'était pas le cas à l'origine.

M. MANO répond que l'utilisation actuelle du tramway a atteint ses objectifs car elle fait l'objet d'une grande satisfaction de la part de ses usagers en ce qui concerne la rapidité, la régularité et le confort. Le raccordement du T2/T3 à Issy-les-Moulineaux montre que l'engagement de la Ville de Paris ne se fait pas uniquement au profit des parisiens mais de toute la communauté d'agglomération parisienne. La question des transports en commun de la grande banlieue et des zones situées à 10 ou 15 kilomètres du centre-ville ne supprime pas le problème né du besoin de transport pratique et moderne aux alentours de la petite ceinture et du périphérique. Le 17<sup>ème</sup> arrondissement a d'ailleurs réclamé son raccordement à une extension du tramway.

M. GOASGUEN répète que d'autres moyens de transports existent qui sont tout aussi pratiques, mais moins chers. En outre, une consultation menée auprès des habitants du 16<sup>ème</sup> arrondissement a révélé la profonde opposition des riverains à l'implantation du trajet du tramway par l'avenue de Versailles ou le boulevard Exelmans. Même à l'époque où la construction de lignes de tramway était coordonnée au chantier des Jeux Olympiques, la population n'en souhaitait pas. M. GOASGUEN pense que le tramway est un moyen de transport dépassé, comme l'illustre la ville de Genève qui est en train de démanteler tous ses tramways, excepté la ligne du centre-ville, et les remplace par des trolleybus.

M. MANO compare le 16<sup>ème</sup> arrondissement au village des irréductibles gaulois.

M. GOASGUEN explique que l'arrondissement est favorable à l'implantation de transports en commun efficaces et moins chers, tels que les bus électriques de proximité. Les tramways font florès à Kaliningrad, par exemple, où ils sont en effet très nombreux et très bruyants. Le tramway est tout de même une invention du 19<sup>ème</sup> siècle.

M. Antoine DUFOUR, de l'association « Paris 16 Info », souhaite revenir sur les questions de sécurité liées à l'usage des vélos dans Paris. En effet, plusieurs accidents mortels ont déjà eu lieu depuis la mise en place Vélib'. Le comportement de personnes peu habituées au vélo est très dangereux. L'association « Paris 16 Info » propose pour remédier à ce problème d'utiliser la plage horaire du samedi matin pour mener des actions de sensibilisation dans les collèges et lycées sur les questions de conduite et de sécurité, en partenariat avec les parents d'élèves ou plus largement avec des associations sportives de l'arrondissement. Très peu de

clubs cyclistes existent dans Paris qui permettent l'apprentissage des valeurs liées au cyclisme et des réflexes de conduite.

M. GOASGUEN pense qu'un des rôles des conseillers municipaux est de contribuer à la propagation de l'instruction civique dans les écoles. La proposition de M. DUFOUR est donc très bonne.

M. PICOT présente une expérience qui a eu lieu à Vienne en Autriche, dans les jardins du Prater où la police et la mairie travaillent en partenariat pour monter une école d'apprentissage du vélo, où les enfants peuvent acquérir les réflexes et connaître la signalétique. Cette école délivre aux enfants âgés de neuf ans un permis de circuler dans Vienne à vélo.

Mme BAIGUINI approuve la proposition de M. DUFOUR, étant donné qu'au collège, en classe de cinquième, les élèves passent un petit examen de la route qui vise à alléger l'apprentissage de la conduite à 16 ou 18 ans et à les initier aux bonnes pratiques de la conduite des deux roues.

M. FLESSELLES remarque que l'excellente idée de M. PICOT était déjà mise en œuvre à l'époque de sa scolarité, et se déroulait au Jardin d'Acclimatation.

M. Laurent LEMANS, de l'association « Cité 16 », rappelle qu'à la suite d'une demande soumise au conseil d'arrondissement, une étude a été lancée par l'APUR. Lorsque les résultats seront transmis, une concertation sera ouverte avec les associations de riverains et les conseillers de quartier afin d'envisager différents scénarios d'aménagements et éviter de maintenir le *statu quo*. Cela permettrait à chacun de s'approprier les propositions et de se prononcer sur les scénarios envisagés. Un autre vœu concerne les liaisons du réseau cyclable entre le bois de Boulogne et les zones urbanisées de l'arrondissement, et plus particulièrement sur les carrefours qui précèdent les ponts formant la jonction entre Paris et le bois, qui sont souvent dangereux et peu aménagés. Un dernier vœu porte sur la mise en sens unique de la rue de la Pompe, qui souffre, comme la rue d'Auteuil, de nombreux inconvénients et où de nombreux commerces implantés favorisent la pratique quasiment irréductible du stationnement « minute ». Le trajet du bus 52 devrait alors être revu pour permettre ce type de stationnement sans que cela génère de problème pour les autres types de transports. D'autre part, l'implantation d'une piste cyclable sur le trottoir serait de nature à dissuader le stationnement en double-file.

Mme DREYFUSS se réjouit que les propositions des associations présentes au CICA aillent dans le même sens que celles faites par la mairie. En effet, Mme Annick LEPETIT a été saisie de la question de la rue de Passy pour qu'un document de bilan soit élaboré par l'APUR. Une fois cette étude reçue, le débat sera ouvert et un comité de pilotage sera mis en place avec les commerçants, les conseillers d'arrondissement, les parents d'élèves et la RATP.

M. LAURET se félicite que ce sujet fasse l'objet d'un consensus au sein du conseil du 16<sup>ème</sup> arrondissement puisque ce point était présent dans le programme du Parti Socialiste du 16<sup>ème</sup> aux dernières élections municipales.

M. MANO se réjouit également que ce dossier fasse consensus. Sans doute quelques mesures fortes seront nécessaires pour faire évoluer ce dossier une fois l'enquête de l'APUR achevée. L'évolution des mentalités permettra même peut-être une fermeture aux voitures le samedi après-midi, ce que les habitants avaient rejeté lors d'une précédente demande.

M. FLESSELLES rappelle qu'il avait déjà proposé cette idée, trente-cinq ans auparavant, en 1973 ; pendant trois mois la rue de Passy a été piétonne, excepté le trajet du bus 32 qui avait été maintenu. De la même façon, l'expérience de la mise en sens unique de la rue de la Pompe pour le trafic automobile a déjà été réalisée plusieurs fois, notamment à cause de travaux d'aménagements de chauffage urbain, mais la proposition qui consiste à détourner l'itinéraire du bus 52 par le boulevard Emile Augier a été refusée par la RATP.

Mme SALMAT ajoute que la rue de la Pompe subit des embouteillages quotidiens jusqu'à la rue de la Tour, dont elle est témoin. Il est à craindre qu'un accident grave n'arrive à cet endroit où les parents déposent leurs enfants le matin pour aller à l'école. Mme SALMAT souhaite que l'hypothèse du trajet du 52 passant par le boulevard Emile Augier soit réétudiée car elle résout un certain nombre de problèmes, alors que le passage par l'avenue Paul Doumer ne ferait que rallonger le trajet du bus. En effet, la mise en sens unique de la rue de la Pompe permettrait également de libérer des places de stationnement dont manque cruellement le quartier.

Mme DREYFUSS rappelle que lors la dernière expérience menée rue de la Pompe, le trajet du bus 52 a été transféré boulevard Emile Augier. Cette expérience a généré un nombre important de pétitions qui ont amené la mairie du 16<sup>ème</sup> à réaliser un vote de riverains sur ce sujet, et abouti à un retour au *statu quo*, c'est-à-dire à un double-sens rue de la Pompe.

M. GOASGUEN estime que la direction de la voirie proposera des idées alternatives intéressantes sur ces sujets difficiles à traiter.

M. de GIBON souhaite témoigner d'une expérience commune à tous les usagers du Vélib', qui est assez contrariante, c'est-à-dire qu'il n'est pas rare de devoir se rendre à trois ou quatre bornes avant de trouver un Vélib' disponible.

Mme DREYFUSS remarque qu'il manque déjà assez de places de stationnement pour ajouter encore de nouvelles bornes Vélib' qui utilisent beaucoup d'espace.

M. GOASGUEN ajoute que le nouveau dispositif « Autolib' » va bientôt être mis en place et réduira encore l'espace de stationnement des habitants de

l'arrondissement. En ce qui concerne le manque de vélos Vélib', le difficile respect de ce contrat revient à la Mairie de Paris.

M. LAURET remarque qu'avec l'extension du dispositif Vélib' à la périphérie de Paris, la situation va s'améliorer, étant donné que ce problème touche les stations les plus éloignées du centre et que le 16<sup>ème</sup> arrondissement ne sera plus à l'extrémité.

Mme WITASSE précise que pour préparer ce CICA, l'association AGF16 a réalisé un questionnaire qui a révélé un véritable problème de stationnement pour les patinettes, notamment aux abords des établissements scolaires, à la fois pour les élèves et les piétons. Ce problème concerne les écoles comme l'école rue Michel-Ange, ou celles de la rue Cortambert, de la rue de la Pompe et de la rue de Musset. Les directeurs refusent de garer ces patinettes à l'intérieur du bâtiment de l'établissement ; c'est pourquoi il existe un conflit entre les parents d'élèves et les administrations scolaires.

M. DECANT révèle que la situation dans le 16<sup>ème</sup> l'a étonné lors de son arrivée. Aucune solution n'a été trouvée pour l'instant mais le problème est identifié, sans savoir s'il est temporaire ou permanent.

Mme WITASSE réplique qu'il ne s'agit pas d'un effet de mode et que la situation empire d'année en année.

M. LAURET propose d'écrire une lettre aux directeurs des établissements scolaires de l'arrondissement en attirant leur attention sur le problème de voirie que cette situation génère.

M. GOASGUEN approuve cette proposition.

Mme PREVOTEAU remarque que les établissements scolaires du second cycle ayant déjà l'obligation d'avoir un parking pour les vélos, il devrait être possible d'aménager des espaces ou des locaux pour les trottinettes.

M. GOASGUEN rappelle que les directeurs de lycée ont la possibilité de donner leur accord en tant que chefs d'établissement, tandis que les directeurs d'école élémentaire sont obligés de prendre contact avec l'inspecteur de l'Education nationale du district pour obtenir l'autorisation.

Mme BAIGUINI ajoute que ce problème est particulièrement aigu devant les établissements privés parce que les enfants n'y sont pas nécessairement sectorisés et peuvent donc résider loin de leur école, les obligeant à utiliser ce moyen de transport. Les écoles primaires publiques interdisent les trottinettes à l'intérieur de l'établissement car elles sont potentiellement dangereuses pour les plus petits. Néanmoins, le problème est plus important pour les établissements privés du fait de cette absence de sectorisation des élèves. En revanche pour les collèges, il est possible d'envisager l'aménagement des parkings pour recevoir les trottinettes.

M. BOUTRY fait part de son regret que ce CICA ne permette pas le dépôt de vœux donnant lieu à des votes par l'assemblée.

M. GOASGUEN précise que les vœux déposés ce jour seront votés en l'état au prochain conseil, étant donné que le quorum des élus n'est pas atteint. Une expertise est d'autre part nécessaire pour un grand nombre de propositions avant de les voter. M. GOASGUEN tient à féliciter l'association « Cité 16 » pour le travail civique fourni, même s'il n'est pas d'accord avec toutes les propositions.

M. LEMANS rappelle que les associations devaient recevoir un certain nombre de documents avant le CICA, ce qui n'a pas été fait ; il est donc demandé au conseil de transmettre les présentations des services de la voirie dont certains éléments restaient illisibles de loin.

M. CHRETIEN accepte volontiers de fournir aux intéressés sa présentation.

M. GOASGUEN précise que ces documents seront mis en ligne sur le site de la mairie une fois l'autorisation obtenue.

M. DOUADY revient sur les propos de M. le Maire concernant les délibérations par le conseil des vœux déposés l'association « Cité 16 » et se demande si sa proposition concernant le PLU, qui n'a pas été discutée, sera votée en délibération.

M. GOASGUEN précise qu'il existe deux types de vœu, le vœu politique au sens large, et des vœux plus spécifiques qui nécessitent une expertise, et assure que ce vœu sera également voté.

*La séance est clôturée par M. GOASGUEN, Maire de l'arrondissement, à 20h07.*