

Compte-rendu Réunion publique
L'arrivée du tramway et les nouveaux usages de la gare routière
Champerret
(Place Stuart-Merrill)

Mercredi 20 novembre – Crypte Sainte-Odile
19h00 – 21h00



Étaient présents

- . Jean-Didier Berthault, Conseiller de Paris en charge des affaires européennes et internationales et des relations avec les syndicats métropolitains – Chargé du conseil de quartier Champerret-Berthier.
- . Christophe Ledran, adjoint au Maire du 17e en charge de la coordination des travaux sur l'espace public, du suivi des chantiers, des mobilités – Chargé du Conseil de quartier Pereire-Malesherbes.
- . Les services de la voirie.
- . Les services de la mission tramway.
- . Le groupe RATP.

Introduction

Jean-Didier Berthault introduit cette réunion publique, commune entre les deux conseils de quartier Champerret-Berthier et Pereire-Malesherbes.

En effet, beaucoup de questions étaient similaires dans les deux conseils de quartier, ainsi que des retours d'expérience sur les premières utilisations du tramway.

Monsieur Ledran étant également élu en charge de la coordination des travaux sur l'espace public, du suivi des chantiers, des mobilités, sa présence à cette réunion publique était doublement pertinente.

Jean-Didier Berthault et Christophe Ledran ont travaillé quotidiennement ensemble durant la phase des travaux, avec toutes les personnes présentes ce soir-là.

Remerciements faits donc aux collègues présents et à Madame Brigitte Kuster, Monsieur François Logereau et Madame Marie Content, élus municipaux présents dans le public.

L'ordre du jour

En trois parties :

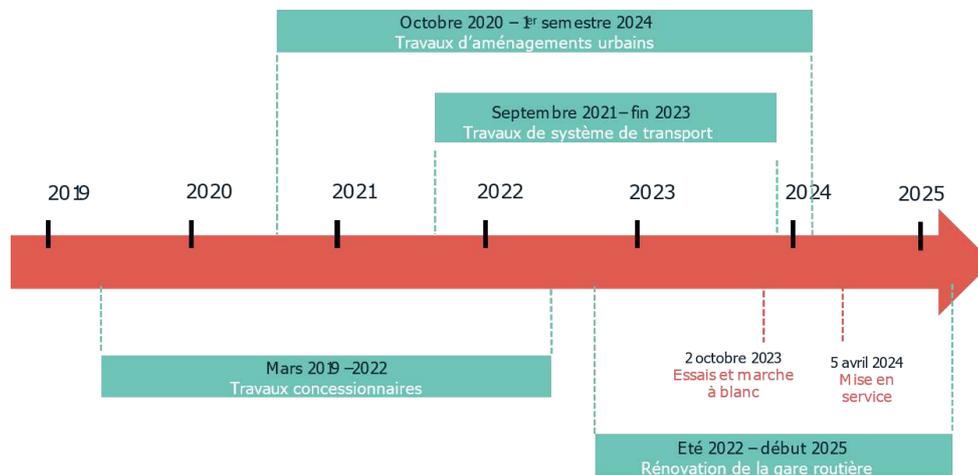
- Retour d'expérience du tramway et les perspectives après la phase de travaux.
- Focus sur la gare routière Champerret et retour sur cette rénovation avec la RATP.
- La direction de la voirie présentera une perspective de travail, avec la proposition d'inversion de circulation de la rue Catulle-Mendes.

Monsieur Ledran prend la parole et rappelle que le tramway a été inauguré il y a cinq mois et demi, remercie les services présents et laisse la parole à la mission tramway.



I. Retour sur les différentes phases et caractéristiques du projet

[I.1 Rappel des phases du projet](#)



Il s'agit ici de la première réunion publique post-travaux.

La prise de parole commence avec une question « est-ce que parmi vous tout le monde a déjà pris le tramway sur cette nouvelle portion? »

L'ensemble de l'assemblée répond que oui, ce qui est d'après les intervenants assez positif pour ce projet.

Le calendrier des travaux est présenté. Il a été compliqué de tenir les échéances, notamment avec les JO.

Rappel du tronçon au global :



1.2 Les aménagements réalisés : porte de Champerret

Première vue



Avril 2021



Mars 2022

- . Avril 2021 : premiers travaux qui impactent la voirie. L'avenue de Villiers était ouverte.
- . Mars 2022 : il y avait déjà des travaux conséquents. Une réunion avait été organisée dans cette même crypte, le 2 février 2022 afin d'annoncer les difficultés autour de ces travaux massifs avec notamment la destruction du tunnel Champerret.



Mars 2023



Mars 2024

- . Mars 2023 : le tunnel est comblé, les rails déjà posés. Deux mois après, il y aura la réouverture de l'avenue de Villiers en direction de la Porte de Champerret (17 février 2023).
- . Mars 2024 : ensuite, les travaux se sont poursuivis pour aboutir aux premiers tests du tramway un mois avant son ouverture au public.

Deuxième vue – côté porte de Champerret



Mars 2021



Mars 2022



Mars 2023



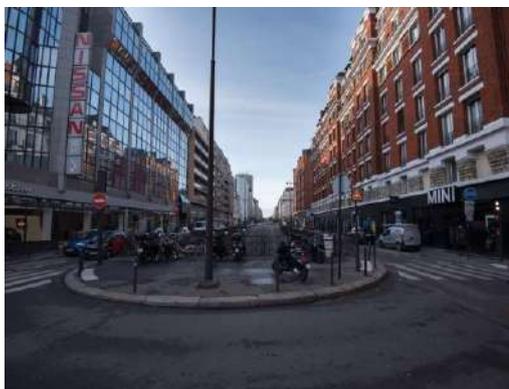
Mars 2024

Travaux d'ouvrage d'art qui ont largement impacté le quartier. Dès mars 2023, les rails sont posés et on voit le futur se dessiner. En 2024, la photo représente ici la phase d'essai sans public, mais cette vue donne à voir la réalisation finale des travaux du tramway.

Troisième vue – sous un autre angle : à l'œil humain

Porte de Champerret, en direction de la Porte Maillot :

2018



2024



En 2018, nous étions sur un aspect urbain et motorisé. À présent, il y a de la verdure. Les équipes sont conscientes d'avoir bougé les lignes, mais aujourd'hui il y a plus de souplesse notamment pour les chemins piétons et les cyclistes.



Il s'agit de la même vue, mais de l'autre côté, en direction de l'église Sainte-Odile.



Requalification de la Porte de Champerret. Ces images montrent le parcours de cette opération, qui a marqué le territoire, mais avec un calendrier et un budget qui ont été tenus.

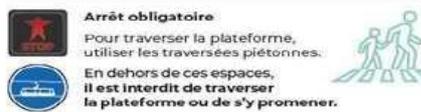
1.3 Une requalification des espaces et des usages

Sur le côté 17^e arrondissement (de la Porte d'Asnières à la Porte Maillot), les services ont été amenés à abattre des arbres. Ils en ont replanté plus et ont créé des espaces pour les piétons :

- . + 5 200 m² de surfaces rendues aux piétons
- . + 104 arbres (265 plantés pour 161 abattus)
- . Création de + 2 400 ml de pistes cyclables et 87 arceaux vélos, dont 8 arceaux cargos
- . + 9 500 m² de surfaces végétalisées, dont 2 700 m² de zones arbustives

1.4 Le fonctionnement des circulations

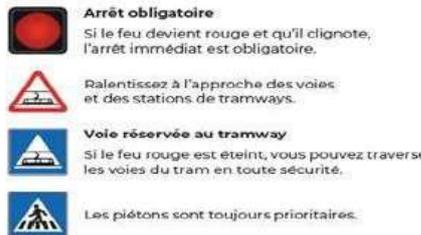
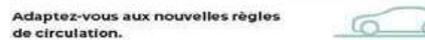
PIÉTONS



CYCLISTES



AUTOMOBILISTES



- . La gestion des carrefours à feux se fait désormais en 3 phases au lieu de 2
- . Priorité donnée au tramway (75 tonnes !) pour les franchissements des carrefours et passages piétons, avec conduite à vue
- . Signalétique spécifique.

CIRCU PHASE A

PHASE B

LORSQU'UN TRAMWAY PASSE

LE SAVIEZ-VOUS

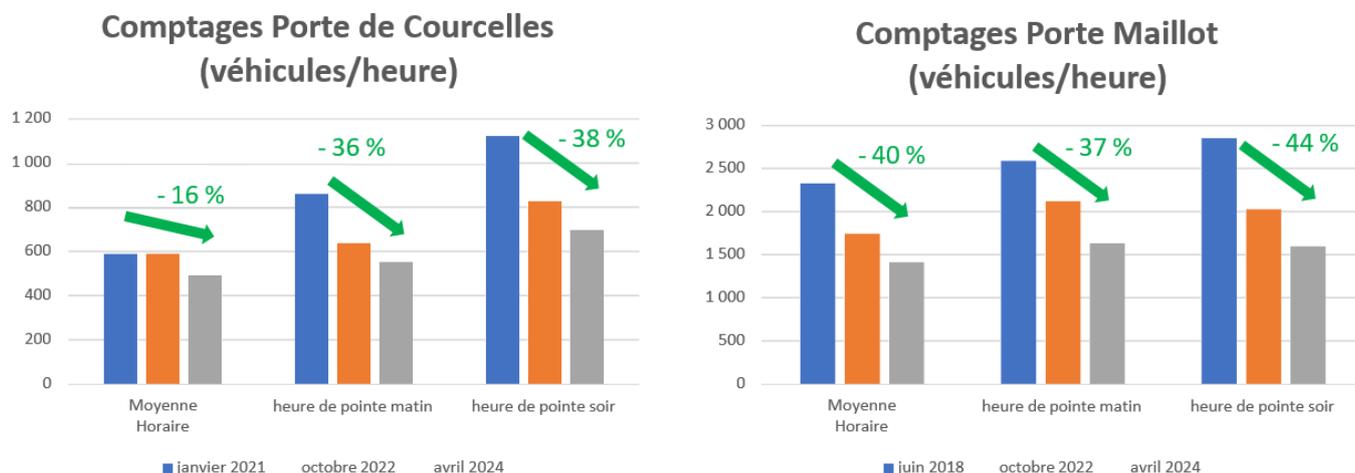
Le tramway n'est pas soumis au code de la route. Dès lors qu'un tramway circule à un carrefour, il devient prioritaire et marque l'arrêt obligatoire pour les autres véhicules.

Le feu tricolore est un élément de la signalisation routière ayant pour fonction de réguler le trafic routier (durée de 30 à 60 secondes).

Le temps d'arrêt aux stations pour la montée et descente des voyageurs est dimensionné par rapport à l'affluence présente et conditionne le fonctionnement des feux aux carrefours.

Le franchissement de la plateforme du tramway est verbalisable !

Retour sur la circulation routière et ce qui a été comptabilisé entre porte de Courcelles et porte Maillot.



Entre 2021 et 2024, on constate des baisses au niveau de la Porte de Courcelles et de la Porte Maillot. Cela peut être expliqué par plusieurs phénomènes. Globalement, à Paris, il y a un abaissement des flux routiers et plus de déplacements à vélo que par la route. Pour autant, ce qu'il est intéressant de voir sur le graphique, les chiffres permettent de montrer qu'il n'y a pas de forte saturation au niveau des Portes. Il y a tout de même le matin et le soir, aux heures de pointe, quelques événements, mais il y a globalement un abaissement. Un programme avait été planifié avec une baisse faible de circulation et la voirie avait été calibrée en fonction, donc cela est positif de finalement avoir moins de circulation que ce qui avait été imaginé au démarrage du projet.

1.5 Temps de questions / réponses

Question : *Est-ce que tous les tramways sont les mêmes ? Parce que quand on arrive sur les rails, on a l'impression qu'il y a des tramways qu'on entend plus que d'autres.*

Question : *Merci pour votre présentation, qui est tout de même très optimiste, car oui vous dites on va gagner en souplesse pour les piétons et les cyclistes, mais pour les voitures, ce n'est pas du tout le cas. Vous dites aussi, il y a moins de circulation. Mais parce qu'il y a moins de voitures, puisqu'on peut plus rouler. La Porte de Courcelles, l'avenue Stéphane Mallarmé, il y a des grands moments de la journée, l'accès pour aller jusqu'à l'avenue de Villiers, c'est quasiment une demi-heure. Evidemment, il y a beaucoup de choses positives, la première image était superbe. On voit qu'il y a des réussites, mais la première image était sans voitures. Mais dans la réalité, il y a souvent beaucoup de bouchons Porte de Champerret. Donc, voilà pour ce qui est du Tram, je suis d'accord c'est très bien. Mais ce que vous dites ce n'est pas tout à fait vrai. Est-ce que vous avez fait le comptage de*

voitures sur le périphérique ? Parce que, j'ai l'impression qu'il y a beaucoup plus de voitures sur le périphérique que Porte Maillot et Porte de la Chapelle.

Question : *Tout est effectivement assez optimiste et positif, et il y a de bonnes choses. Mais pour nous riverains, la vie de quartier est devenue absolument infernale avec le trafic. Appeler un taxi, rue Catulle Mendès, c'est compliqué. Les livreurs ne veulent pas venir non plus. J'ai encore vu hier, un camion de pompiers attendre 8 minutes. Il y a un problème, une urgence dans les rues, personne ne peut intervenir. Effectivement, on a gagné des trottoirs, des vélos etc. ... mais on est passé de quatre voies Mallarmé, à une. C'est un vrai problème quand on est riverain, on fait le tour, on met en moyenne 20-25 minutes sans être sûr de trouver une place. Donc c'est devenu assez cauchemardesque.*

D'autre part, les feux Mallarmé qui débouchent sur la Porte de Champerret, laissent passer 4-5 voitures, assez vives. Mais s'il y a un embouteillage avenue de Villiers, aucune voiture ne passe. Donc, il y a aussi un ajustement des feux à faire.

Question : *Je voulais réitérer une remarque que j'avais faite : le feu de la rue Drocourt est mal réglé, puisque les gens attendent beaucoup.*

Sur le tramway, j'ai une question sur les cloches. On a l'impression qu'ils utilisent leurs avertisseurs de façon très systématique, c'est quand ils se croisent ou pour avertir les piétons. Mais parfois, c'est le matin de bonne heure et on se demande pourquoi.

Une autre question anecdotique, sur les noms. Je ne vois pas pourquoi on n'a pas conservé les noms.

Question : *Effectivement, je ne comprends pas pourquoi on n'a pas conservé les noms et cela engendre un manque de clarté pour les habitants.*

L'autre sujet, c'est la coordination des feux pour le tramway. Dans d'autres parties de Paris, lorsque le tramway arrive à un carrefour, il a des feux immédiats qui lui permet une circulation fluide par rapport aux voitures.

Sur le sujet du tronçon qui vient d'être ouvert, il semblerait que cela fonctionne beaucoup moins bien que sur d'autres tronçons. Donc le tramway se retrouve très souvent coincé au niveau des carrefours, avec une priorisation du passage des voitures. Alors que l'usage propre du tramway, c'est qu'il est la priorité sur les autres.

Question : *Beaucoup de voitures qui arrivent de la banlieue du côté Anatole France, vers le quartier Courcelles, tournent vers la rue de Courcelles à droite. Donc si on veut tourner à gauche, on reste coincé bien un quart d'heure en face du conservatoire de musique.*

De l'autre côté, rue Raymond Pitet, pour sortir du parking, on est confronté aux voitures qui viennent de la porte d'Asnières, les feux... et pour arriver Place de

Jérusalem, c'est bien 10 minutes, un quart d'heure pour tourner rue de Courcelles / Boulevard Berthier, par exemple. Et puis ça klaxonne beaucoup, moi j'entends bien tout cela de mes fenêtres, c'est chargé.

Question : Est-ce qu'il y a eu des relevés de températures sur l'avant/après, c'est-à-dire avec l'asphalte et avec les graminées, ou cette information aura finalement disparu ?

D'autre part, c'est vrai que sur les carrefours, c'est catastrophique. Il y a un incivisme des automobilistes. On met, je ne sais pas une caméra automatique qui verbalise, je n'en sais rien, mais c'est absolument anormal cet incivisme qui fait que cela ralentit le tramway.

Question : J'apprécie beaucoup les cadences, je trouve cela formidable, ils sont très fréquents et cela contraste avec les malheureux autobus qui eux ont perdu en cadence.

La ligne Flore et autres noms, je voudrais savoir qui sont ces personnages. Je voudrais signaler autre chose, qui se passe Boulevard Berthier: les refuges. Quand on traverse sur le premier tournant, une personne avec une poussette, elle tient juste sur le refuge qui est devant le tramway. Donc, il ne faudrait pas que la route soit plus en avant et qu'elle risque de se faire accrocher par le tramway. Et dans tous les tournants, je ne sais pas si vous avez remarqué, dans tous les arrondissements, les voitures font des demi-tours directement sur les trottoirs. Pareil, Boulevard de Reims, on ne reconnaît plus le passage clouté du passage pour les voitures, parce que la couleur n'y est pas.

Question : Je souhaiterais que vous veniez faire du comptage Porte d'Asnières, parce que j'ai l'impression qu'il n'y a pas de baisse de trafic.

Le tramway c'est bien, mais ça serait bien si on pouvait faire le tour de Paris. Est-ce qu'il y a dans les cartons un projet d'extension pour boucler la boucle ?

Réponse : (Jean-Didier Berthault) Sur le sujet spécifique de la rue Catulle Mendès, effectivement, c'est un point qui est revenu à plusieurs reprises. Nous allons le traiter juste après la gare routière, car nous souhaitons vous faire une proposition, pour avoir votre avis là-dessus.

(Mission Tramway) L'idée n'est pas d'être optimiste, mais de relater les chiffres qui ont été donnés. Nous avons conscience effectivement que dans énormément de carrefours parisiens, qu'il y a une synchronisation des feux de circulation qui est faite par rapport aux flux majoritaires.

Si demain on souhaite mettre plus de temps au vert sur l'avenue Stéphane Mallarmé, c'est possible. En revanche, il faut mettre le même temps de vert pour l'avenue de Villiers. Donc c'est toujours une question d'équilibre. On a regardé

depuis le mois d'avril. Clairement, depuis octobre 2023, avec le test des rames et avril 2024 pour la mise en service commerciale du tramway, nous avons tâtonné. On a conscience qu'il y a des adaptations à prévoir. Mais globalement, j'aurai tendance à penser que si on modifie sur une voie, cela aura des conséquences sur une autre voie.

On n'a pas fait le comptage sur le Boulevard périphérique, car il y a un engagement de la Ville de Paris, à regarder plus globalement, l'évolution des circulations, que ce soit en nombre de véhicules ou en vitesse moyenne.

Nous avons bien conscience qu'il y aura toujours du flux de véhicules, mais j'insiste sur le fait que si on ouvre un robinet d'un côté, il faudra refermer un autre et assurer aussi entre le passage du rouge au vert de l'autre côté, puisqu'il faut toujours compter un temps de dégagement, pour faire passer les piétons.

(Groupe RATP) Un petit point sur le tramway, pour répondre à la première question, il s'agit d'un matériel acheté sur le marché existant. Donc je vais me le refaire confirmer par mes collègues, mais pour moi il s'agit d'un matériel identique. Donc nous avons acheté des rames supplémentaires qui sont normalement identiques, mais pas forcément achetées la même année.

Réponse : (Groupe RATP) Pour le tramway, un certain nombre de questions sont portées sur les types de nuisances. Il s'agit pour moi maintenant du deuxième prolongement. J'ai accompagné le prolongement du Nord jusqu'à Asnières et maintenant il y a le prolongement jusqu'à Dauphine. Donc j'ai une expérience maintenant sur ces dix dernières années et sur les débuts du tramway et jusqu'à maintenant, depuis quelques années sur la partie Nord.

En expérience, je peux vous dire que ça se passe nettement mieux sur le prolongement Ouest que sur le prolongement Nord. On avait un nombre d'incivismes (voitures, deux roues, délai de franchissement de carrefours très importants). On sait très bien que les premières semaines, puis les premiers mois, on a toujours quelques voitures qui vont commencer à forcer, c'est inévitable.

En termes de régularité aujourd'hui, l'exploitant est satisfait de la manière dont s'est opéré depuis le début.

Nous avons un taux de réalisation de l'offre qui est de 99,8 % et nous avons un taux de régularité de 97,2 %. En effet, nous avons une fréquence à la pointe de 4 et en heures creuses de 8 ; elles sont tenues.

Aujourd'hui, nous avons des voyageurs sur la partie Ouest entre 30 et 35 000, nous pouvons aller jusqu'à 42 000. Nous arrivons à 270 000 voyageurs par jour, c'est la ligne du tramway (avec celle du T2), la plus importante d'Europe si on prend l'ensemble du T3b.

Donc, il faut toujours continuer en termes de vigilance quant à la gestion des voitures.

Sur les avertisseurs sonores, il y en a eu beaucoup au début. Ça s'est calmé. Pourquoi au début ? C'est inévitable, ce n'est pas commun d'avoir un tramway à côté de soi lorsque l'on est piéton, deux roues, voitures etc. Donc en termes de sécurité, le traminot est dans l'obligation d'actionner son avertisseur. Vous avez peut-être vu une recrudescence récemment : ce sont les feuilles mouillées qui arrivent sur les rails et il faut anticiper cela. C'est ce qu'on appelle « le plan feuilles ». En ce moment, les traminots sont dans l'obligation d'anticiper, même si la personne est un peu plus loin.

Nous avons également eu, au tout début, des annonces sonores qui pouvaient être fortes. Donc on ajuste manuellement pour diminuer. Si néanmoins cela revenait, n'hésitez pas à nous avvertir sur le service clientèle. Parce que lorsque l'on fait des mises à jour, il se peut que celles-ci soient différentes des manipulations manuelles. Nous pouvons aller sur place pour vérifier cela.

Sur les noms des stations, c'est une décision qui est prise par Ile-de-France mobilité et la Ville de Paris.

(Christophe Ledran) La Mairie d'arrondissement n'a pas voix au chapitre par rapport à cela. Lorsque nous avons découvert les noms des stations, nous avons tout de suite fait état du fait que nous souhaitions que les portes figurent en plus des noms des personnalités féminines choisies. Nous l'avons su un peu avant tout le monde, mais pas tant que cela non plus. Nous sommes intervenus, nous avons fait des vœux au conseil d'arrondissement, pour préparer le conseil de Paris. Nous sommes également intervenus auprès d'Île-de-France mobilité ; pour passer le même message. Au moins pour les portes emblématiques comme la Porte des Ternes ou la Porte d'Asnières.

Concernant cette porte, à l'époque Brigitte Kuster, en tant que Maire, avait insisté pour que cette porte s'appelle « Porte d'Asnières-Marguerite Long ». Cela avait fait l'objet d'un vœu au conseil d'arrondissement et d'une délibération. Cela avait été acté. Jusqu'à la dernière minute, nous avons cru pouvoir garder la Porte d'Asnières. Encore une semaine avant, il y a eu des panneaux indiquant « Porte d'Asnières-Marguerite Long ». J'ai découvert le jour de l'inauguration qu'ils avaient retiré les panneaux et qu'ils en avaient mis d'autres. C'est une situation absurde. Nous avons appris après l'inauguration qu'ils allaient faire la même chose sur tous les arrêts de bus du quartier. La Porte d'Asnières a disparu sans que nous puissions donner notre avis.

(Groupe RATP) Pour l'extension, lors de l'inauguration du 5 avril, Île-de-France Mobilité et la Ville de Paris ont fait part d'une demande d'étude de prolongement, donc nous sommes en attente. Si nous avons cette demande, nous l'examinerons.

La vitesse du tramway: c'est un peu compliqué de la donner en quelques mois. Globalement, elle est inférieure à ce qui est nominal. Mais c'est tout à fait normal. La vitesse, on la prend sur tous les jours de la semaine depuis le début. On a été dans un contexte particulier, avec les JO. Nous avons eu des aménagements qui ont nécessité des aménagements et un complément d'offre lié aux JO. Dans quelques mois, on pourra refaire le point.

(Mission tramway) Il n'y a pas eu de relevé de températures avant/après. L'enjeu de ces aménagements est d'apporter de la végétalisation et des îlots de fraîcheur. Ce n'est pas ça qui va faire baisser les températures estivales, mais cela contribue, avec l'évapotranspiration, à augmenter le confort pour les usagers. C'est un enjeu plus global que le tramway.

Sur la question du refuge Boulevard Berthier: on peut regarder, sans répondre aujourd'hui, ce qui peut être fait.

Il n'y a pas eu de comptages sur la Porte d'Asnières, mais il peut en avoir. Elle avait fait l'objet plutôt de vidéo verbalisation, parce que le tramway était régulièrement bloqué 15-20 minutes jusqu'à début 2023. Il y a eu des verbalisations d'abord pédagogiques, puis il y a eu 3000 PV établis par la Préfecture de Police. Maintenant, il n'y a plus le point noir qu'il y avait au début.

Sur la question de coordination des feux du tramway: il est toujours prioritaire, pour autant, il y a des exceptions, notamment quand deux tramways se croisent. On ne fait pas attendre les automobilistes plus de deux minutes; Donc le tramway s'arrête pour favoriser le flux.

Donc cela est calibré. Il y a une cadence en heures de pointe de 4 minutes dans un sens et 4 minutes dans l'autre sens. Souvent, ils se croisent, mais pas au même moment.

II. Gare routière Porte de Champerret.

(Jean-Didier Berthault) Cette rénovation de gare routière n'était pas prévue initialement. Il se trouve qu'elle était dans un état que tout le monde connaît depuis plusieurs années, c'était un espace abîmé. Nous avons estimé que sa rénovation était nécessaire.

(Groupe RATP) Pour la gare routière, vous connaissez très bien la vétusté. Il y a également un certain nombre de personnes qui salissaient littéralement les espaces, on avait des canapés, un certain nombre de choses. De même en soirée, même si on avait la présence très régulière de la police municipale. Il y avait des zones d'ombre particulières et des pratiques régulières non autorisées.

Vis-à-vis de nos machinistes, qui parfois peuvent descendre des bus et attendre, c'était la moindre des choses qu'ils puissent avoir des conditions de travail acceptables.

Vous-même, vous avez pu vous rendre compte que la gare était inadaptée aux besoins des voyageurs. Que ce soit l'information ou la qualité d'un certain nombre de passations mises en place. Nous avons eu une forte demande de la part des élus du 17^e arrondissement et lors des réunions publiques des conseils de quartier. Vous évoquiez la situation de la gare routière.

En 2019, dans le cadre des études d'avant-projet, il y avait un débat : est-ce que l'on garde la marquise Prouvé (architecte), qui est un patrimoine parisien. Le parti pris de tout le monde a été de garder ce patrimoine du 17^e arrondissement, mais par contre en faisant en sorte de pouvoir l'adapter aux évolutions autour du transport.



Cette gare routière a comme intérêt de venir couronner la partie triangulaire et la préexistence des arbres. En l'occurrence, la gare n'est pas terminée, mais il va y avoir l'implantation de trois arbres supplémentaires.

Au niveau de la partie plus au Nord, le système d'aération qui bloquait la vue du côté de Stéphane Mallarmé, a été détruit, au profit d'un banc en béton, dans lequel il y aura aussi un arbre.

L'intérêt c'est d'enlever un maximum d'éléments qui étaient sous cette gare et qui posaient des problèmes de nuisances. Ce qui en ressort, c'est de mettre en valeur cette toiture particulière et un système d'accrochage de modules tridimensionnels ; ce qui fait que les poteaux peuvent être à des distances particulières et avoir de grandes portées. Ce qui est le propre du travail de Jean Prouvé (architecte de la toiture).

Lorsque l'on regarde le plan, il y a toute une série de choses qui vont venir. On voit l'ensemble des arbres actionnés. On a mis à la place de l'ancienne jardinière,

l'espace de vie pour les machinistes. Il va y avoir un accueil de l'autre côté par rapport au plan, il y a également des plans lumineux du quartier. Cela permet de pouvoir être renseigné et accompagné.

C'est une évolution de qualité de cette gare routière et un apaisement, avec un éclairage qui va permettre de fluidifier l'espace et que l'on soit en sécurité la nuit. Ce qui est attendu également, toute une signalétique à l'endroit des arrêts de bus avec des panneaux d'information pour les temps d'attente des différents bus.

Question : *on n'aurait pas pu imaginer quelque chose de décoré un peu mieux que cette « grisouille » ? Autrement dit, un bac à fleurs, trois ou quatre arbres. Parce que vous parlez des arbres, mais peut-être du Thuya qui mettent un peu de vert au milieu du gris.*

Réponse : *Je comprends que cela fasse un petit peu austère. Mais c'est plutôt un bâtiment qui a pour fonction de s'effacer*

Question : *mais il ne s'efface pas, on ne voit que lui. Donc, il n'est pas prévu de changer votre dispositif ?*

Réponse : *Non, on a prévu quelque chose avec un maximum de compacité pour éviter d'empiéter sur la place publique.*

Question : *L'installation d'un kiosque à journaux a été volontairement oubliée, et c'est un manque flagrant pour le quartier.*

Réponse : (Jean-Didier Berthault) *Je savais que cette question allait légitimement être posée. Mon collègue Pierre-François Logereau et moi-même avons mené de nombreuses réunions avec la RATP et autres. Il y a beaucoup de contraintes pour l'installation de ce kiosque. Il y a beaucoup d'aménagements faits qui rendaient compliqués l'installation d'un kiosque sous cette nouvelle configuration.*

Comme l'a dit la RATP, lorsqu'il y avait de nombreux commerces sous la marquise, c'étaient des lieux de fixation qui ont créé de l'insécurité et des nuisances ; Donc l'idée était aussi d'éviter des lieux de fixation. Mais on a poursuivi ce travail qui ne sera pas sur l'emprise RATP. Une installation de kiosque est prévue au 135 avenue de Villiers, pour une ouverture que nous espérons début 2025.

Question : *Les bancs publics (...) ça manque entre l'église et la Porte Champerret, boulevard Saint-Cyr jusqu'à la station Flore.*

Réponse : (Jean-Didier Berthault) *Il faut savoir que le mobilier urbain, c'est un peu compliqué d'en implanter. Quand on en enlève quelque part, il faut en remettre*

ailleurs, donc j'ai fait une demande spécifique sur le boulevard Berthier parce qu'il n'y en avait pas du tout, on peut faire pareil sur Boulevard Saint-Cyr.

(Christophe Ledran) Les bancs, il y a certains endroits où nous demandons de les retirer. Le banc rue Cardinet, que notre conseil de quartier demande à retirer, sera installé au 135 boulevard Berthier.

Les chaises de rues peuvent également être un bon compromis.

Question : *Il y a souvent dans l'avenue de Villiers (Entre Place Pereire et Porte de Champerret), il y a souvent des bus qui attendent, ce qui fait que cette voie est impraticable. Est-ce possible qu'ils aillent se garer ailleurs ?*

Réponse : *(groupe RATP) Je ferai le retour à l'exploitant. C'est en lien avec la gare routière qui est stationnée à 75%, donc actuellement l'exploitation du bus 165 est très compliquée.*

Nous avons les remplacements des potelets poubelles et des caméras à installer encore. L'appareil pour avoir des titres de transport est fonctionnel. Notre objectif est une ouverture totale début 2025.

Nous restons en lien avec la famille Prouvé par rapport à la marquise.

J'ai également noté la demande de Monsieur le Maire d'organiser une inauguration par la suite. C'est une très bonne idée, parce que vraiment un site patrimonial que l'on peut mettre en valeur.

Question : *Il y a un dépôt de matériel Boulevard de Reims, en sous-terrain. Est-ce qu'il sera retiré ?*

Réponse : *(Jean-Didier Berthault) Il y a deux dépôts qui posaient problème : un Boulevard de la Somme, qui sera retiré à la fin du mois avec un revêtement de sol, et celui-ci Boulevard de Reims. Il est un peu différent puisque c'est une emprise de concessionnaire (la Ville de Paris fait payer des concessions pour qu'elles puissent stocker du matériel) et il se trouve que nous sommes mécontents parce que pas prévue sur une durée aussi longue et qui pourrait être mieux entretenue. Nous avons fait une visite de terrain il n'y a pas très longtemps avec les services de la voirie qui ont rappelé leurs devoirs aux concessionnaires.*

(Service de la voirie) C'est une zone de stockage que nous avons proposée, parce que si on ne l'avait pas occupée par une entreprise, ce périmètre-là, il y avait une crainte forte de squat et d'installations illicites.

C'est la durée du marché qui doit normalement se terminer en 2026.

(Jean-Didier Berthault) ce n'était pas dans le périmètre travaux. C'est le sujet sur lequel on veut faire un aménagement spécifique. Si le sous-terrain était resté en l'état, nous aurions eu des problèmes d'insécurité. Le but n'est pas de le garder pour une concession, mais de faire un projet structurant pour le quartier. (...)

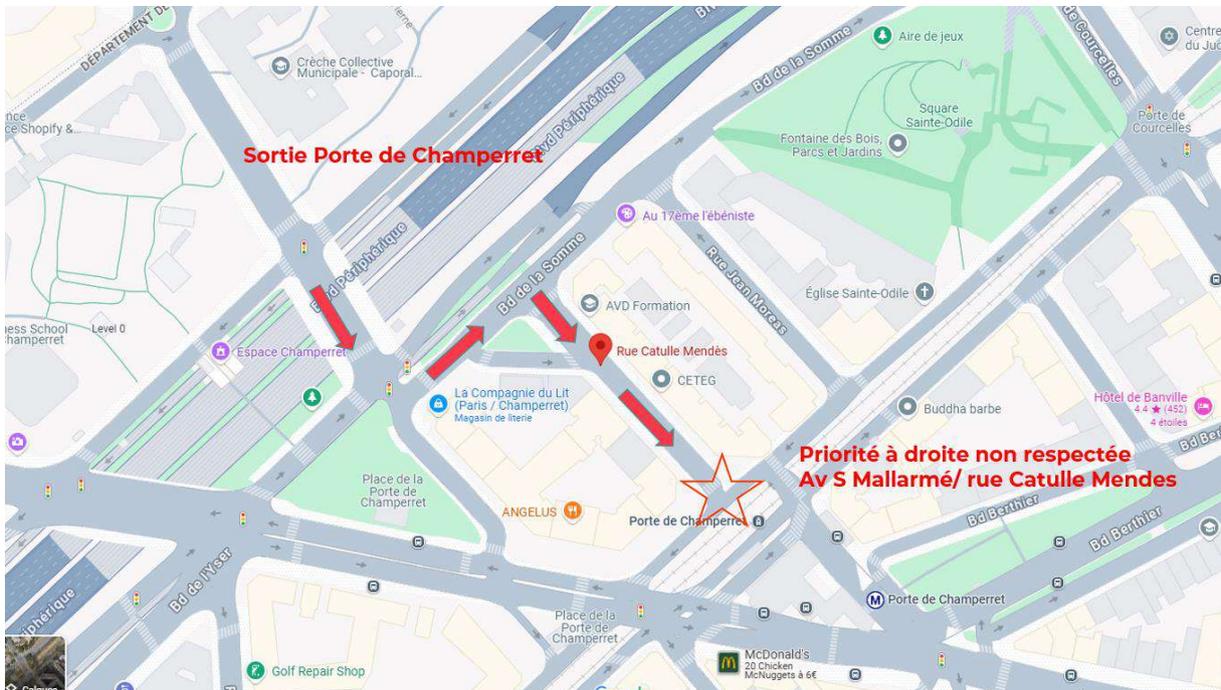
D'abord, ça sera une consultation de conseil de quartier, parce qu'on ne va pas vous imposer quoi que ce soit et cela nous permet de nous projeter sur un projet pour la prochaine mandature.

III. Présentation de l'hypothèse d'inversion, rue Catulle Mendès

Contexte : La rue Catulle-Mendès est sur l'itinéraire de délestage de la sortie de la Porte de Champerret, pour arriver dans Paris en passant par le Boulevard de la Somme, puis la rue Catulle Mendès et enfin sur le Boulevard Mollarmé.

Avant l'arrivée du tramway, la circulation était moins compliquée puisque la rue Stéphane Mollarmé avait beaucoup plus de files de circulation. Maintenant, on observe que la rue Catulle-Mendès est encombrée puisqu'il y a une priorité à droite qui se fait avec la rue Stéphane Mollarmé qui est très encombrée elle-même. La priorité à droite n'est pas tout à fait acceptée. Donc, il y a des bouchons sur la rue Catulle-Mendès.

Proposition : Inverser le sens de circulation de la rue Catulle-Mendès, pour ramener toute la circulation du Boulevard de la Somme jusqu'à la rue de Courcelles. Le Boulevard de la Somme se prête davantage aux circulations de transit que la petite rue Catulle-Mendès. Il sera donc préférable de ramener les gens qui partent du Boulevard périphérique vers le boulevard de la Somme et jusqu'à la rue de Courcelles.



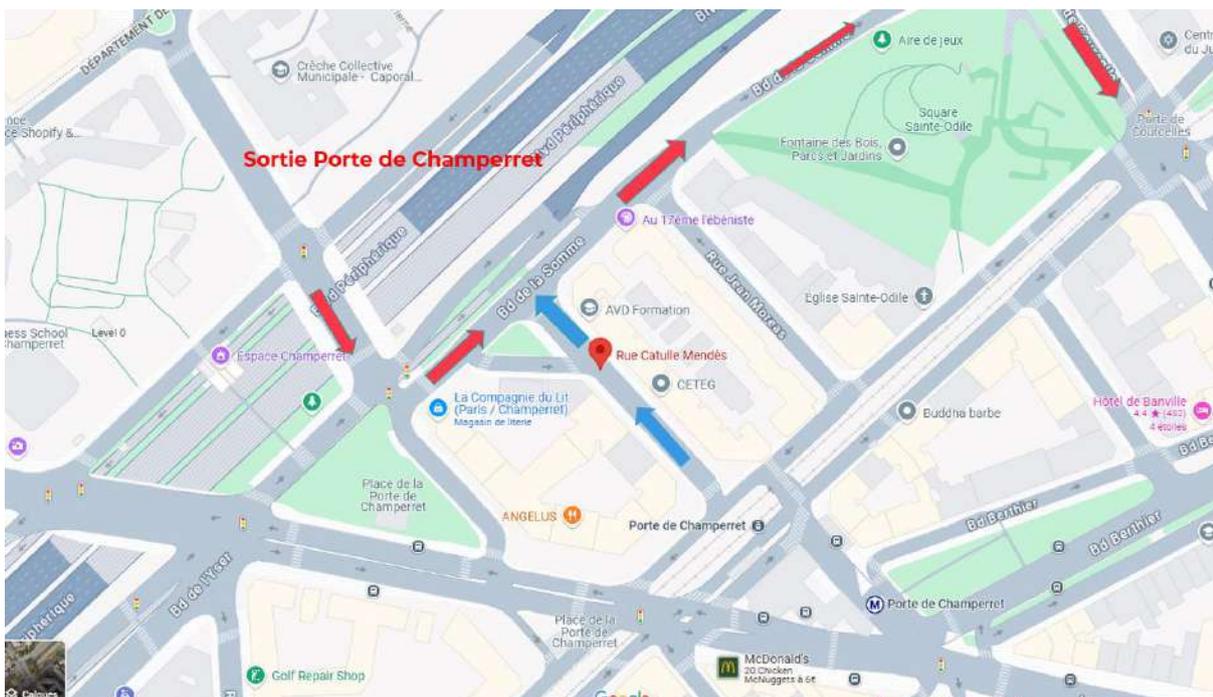
La réduction à une file de circulation de l'avenue de S Mollarmé et le non respect de la priorité à droite

→ **Encombrement de la rue Catulle Mendès**, avec remontée de la file jusqu'au boulevard de la Somme

Étant donné que l'on ramène toute la circulation sur la rue de Courcelles, il est envisagé aussi d'augmenter les files de circulation dans ce sens de la rue de Courcelles (en entrant vers Paris).

Actuellement, le long du square Saint-Odile, il y a une file de stationnement. L'idée serait de supprimer celle-ci pour ajouter une file de circulation supplémentaire et augmenter le débit de circulation de la rue de Courcelles et absorber ce trafic supplémentaire.

L'idée également sera de transformer cette voie supplémentaire en voie de bus, pour améliorer cette circulation des transports en commun.



En inversant la rue Catulle-Mendès, nous pourrions en piétonner une partie, avec peut-être un projet de végétalisation, pour le bien-être des habitants. C'est une proposition envisageable dans l'avenir.

Réponse dans la salle : Mais végétaliser cette partie-là, on n'en a pas besoin puisque vous avez déjà végétalisé Mallarmé.

Réponse : Plus que végétaliser, je vous propose piétonner, afin d'apaiser la circulation.

Réponse dans la salle : (...) Même si vous dégagez une voie, comment allez-vous faire avec le flux qui est là, permettre aux gens qui arrivent de Levallois, de banlieue de ... c'est très embouteillé.

Réponse (Christophe Ledran) : (...) Le constat que nous faisons au quotidien (...) la rue Catulle-Mendès se retrouve embouteillée (...) Dans le quartier Pereire-Malesherbes nous avons, en début de mandature, inversé la rue Juliette Mendes, qui était devenu un itinéraire malin pour rejoindre la Porte d'Asnières (...) là, c'est la même chose qui vous est proposé : que votre rue soit apaisée, parce qu'il faudra y accéder par la rue Stéphane Mallarmé. Le deuxième point noir, c'est la rue Courcelles, nous avons des places de stationnement à cet endroit que nous allons retirer et installer des pistes cyclables et récupérer de la voirie. La décision n'est pas prise, c'est juste une proposition et nous pensons qu'elle va dans le bon sens, aux deux endroits. Les gens qui vont dans la rue Catulle Mendes pensent qu'en passant par là, ils vont franchir plus facilement la Porte de Champerret. Ce qui est totalement faux, et ils se retrouvent coincés là-dedans, et les autres suivent derrière. C'est un phénomène de comportement de groupe, à certaines heures de la journée.

Réponse dans la salle : si on change de sens, comment les gens qui habitent rue Catulle-Mendes vont accéder à cette rue ? Ils vont devoir faire le grand tour.

Réponse : Par Boulevard de la Somme ou rue de Courcelles.

Réponse dans la salle : Moi, je voudrais faire une proposition (...) rue de Courcelles (entre Boulevard de la Somme et Stéphane Mallarmé), il y a un trottoir gigantesque et mal entretenu. Il a été l'objet de beaucoup de stockage divers. Là, on pourrait faire une deuxième file de voitures.

Réponse : On prendrait de l'espace sur le piéton, ce n'est pas trop dans l'air du temps. Sur la rue de Courcelles, il y a un effet d'entonnoir. Cette petite portion qui n'est pas à double file, elle est entre deux portions qui elles sont à double file. Le fait de mettre un couloir réservé aux bus, c'est autant de voie gagnée. Sur le fait d'inverser la rue Catulle-Mendes, c'est d'amener un flux en moins sur l'avenue Stéphane Mallarmé. L'inversion donne un flux sortant, de façon automatique, cela doit normalement fluidifier la circulation sur l'avenue Stéphane Mallarmé.

Réponse dans la salle : Est-ce que vous mettez à double sens ?

Réponse : C'est quelque chose que nous pouvons réfléchir si on s'aperçoit suite à cette proposition, qu'il y a des riverains qui se plaignent.

Réponse dans la salle : Que faisons-nous de la rue de Jean Moréas qui est aussi embouteillée que la rue Catulle-Mendes, indépendamment des travaux ?

Réponse : (Jean-Didier Berthault) Nous proposons, donc c'est exploratoire. Pour l'instant, que nous gardons l'option on ne change rien ou on change le sens de circulation. La végétalisation, nous pourrions voir cela plus tard.

Il y a deux choses qui sont liées : ce que vous avez dit sur le Boulevard de la Somme, si on peut sortir comme durant les travaux. Il faut voir si ce n'est pas accidentogène, etc.

Puis, hypothèse ! Si on change le sens de circulation rue Catulle-Mendès, peut-être faut-il également changer le sens de la rue Jean Moréas. Parce qu'on peut faire au moins un tour de pâté de maison. Je ne sais pas si c'est techniquement faisable, c'est dans la discussion de ce soir. Cela peut se tester.

Est-ce possible d'avoir une phase de test pendant 3 ou 6 mois, avant de voir si on rend l'expérience pérenne ?

(Service voirie) on peut tout à fait faire une phase de test pour en tirer les conclusions. Si on inverse la rue Jean Moréas, on reporte le problème de priorité à droite que l'on a aujourd'hui sur la rue Catulle-Mendès.

(Service voirie) Ma crainte, si on permet de tourner à gauche depuis la rue Jean Moréas, c'est de permettre aux voitures d'éviter les bouchons de Stéphane Mallarmé / Avenue de Villiers. Mais je prends les idées de ce soir.

(Jean-Didier Berthault) Pour la régulation des feux, est-ce que pendant quelque temps, on peut tester les durées de vert ? Si on augmente Stéphane Mallarmé, ça va diminuer Avenue de Villiers, mais on peut essayer quand même.

(Mission tramway) Effectivement, on peut mettre en place une phase de test, après un arbitrage côté Mairie du 17^e et une fois que cela est calculé, cette action pouvant être réversible.

