



Compte-rendu Conseil de Quartier Dauphine Chaillot

Lundi 25 Novembre

Mairie du XVIe, 71 av. Henri Martin

Salle des Commissions

A l'ordre du jour :

*Espace public : Etat des lieux sur la place Victor Hugo
et retour d'expérience sur la Porte Dauphine.*

Questions-réponses : Point sur la situation au Trocadéro.

Intervenants :

Jérémy Redler,

Maire du XVIe arrondissement

Vivien de Gunzburg,

Président délégué du Conseil de quartier Dauphine

Excusée, impératif :

Claudie Colin

Présidente déléguée du conseil de quartier Chaillot

Qui est représentée aujourd'hui par :

Perrine Corvaisier

Fondatrice, Les entrepreneuses du 16e

Katherine De Meaux

Adjointe au Maire en charge des Quartiers Dauphine et Chaillot

Franck Bouniol

Collaborateur du cabinet en charge de l'espace public

Freddy Coudrier,

Conseiller d'arrondissement délégué aux quartiers Dauphine Chaillot

Sokhna Diobaye,

Cheffe de la division de la Police Municipale du XVIe arrondissement

Marie Barthel

Chargée de Participation Citoyenne & Responsable du Budget Participatif

Marie Barthel : Bonsoir, soyez les bienvenus pour ce Conseil de Quartier Dauphine et Chaillot. Sans plus attendre, je vais donner la parole à Mr le Maire, Jérémy Redler, que nous devons libérer le plus tôt possible.

Jérémy Redler : Bonsoir à tous merci d'être venus aussi nombreux. Donc d'abord un point sur la situation, notre combat, concernant l'aménagement de la place du Trocadéro. Pour rappel, à l'occasion des Jeux Olympiques de cet été, il était question de fermer la partie sud de la place Trocadéro pour pouvoir mettre la TV Tower. Nous avons émis un avis favorable, à la condition que la réouverture se fasse à l'issue des Jeux. Vous l'avez constaté, la réouverture n'a pas eu lieu.

J'ai donc immédiatement saisi le Préfet de Police, qui a mis en demeure la Maire de Paris. La Maire de Paris a donc souhaité obtenir un délai pour consulter les parisiens. Le préfet a accepté la consultation, avec deux prérequis : d'abord, que la consultation ait lieu rapidement ; ensuite, qu'il surveille comment se passe la consultation.

Je n'ai pas de boule cristal, je ne connais pas l'issue de cette consultation. La seule chose que je peux vous dire, c'est que je suis personnellement et quotidiennement le sujet, que je me bats pour que ce soit réouvert matin, midi et soir, que je ne lâche rien, et que le préfet de police, pour l'instant, a l'air d'aller plutôt dans mon sens, tout comme le ministre de l'Intérieur, à qui j'en ai parlé hier encore.

J'ai reçu le président de la RATP, qui est venu dans le 16ème il y a quelques semaines et j'ai souhaité l'amener au Trocadéro. L'ancien Premier ministre a accepté, il a eu des retours de ses services et des directions, qui sont unanimes : pour eux, c'est problématique et notamment pour la ligne de bus. Monsieur Castex expliquait d'ailleurs que c'est un cercle vicieux car, si le bus met trop de temps, les gens ne prennent plus le bus, si les gens ne prennent plus le bus, on diminue l'offre, et donc par conséquent ils mettent encore plus de temps. Il semble donc que nous ayons aussi le soutien du président de la RATP, ce qui n'est pas négligeable. Voilà un résumé très rapide de ce que je pourrais vous faire sur le Trocadéro.

Je voudrais aussi vous dire un mot sur la place Victor Hugo. La place Victor Hugo, que l'on connaît bien, depuis longtemps, mes prédécesseurs se sont aussi battus pour cette place,

J'ai envie de la redorer un petit peu. Cette place a perdu de ce qu'elle était, pour plusieurs raisons : il y a des raisons de propreté, de voirie, de sécurité, etc. C'est un sujet plus local que la place du Trocadéro, mais qui est tout aussi important pour nous. J'ai lancé il y a quelques semaines un comité Victor Hugo, que j'ai réuni à deux reprises déjà en quelques jours. J'ai réuni tous les services concernés, de la police nationale à la police municipale, en passant par l'architecture, les voiries, la propreté, etc. Nous avons fait des opérations communes il y a quelques mois.

Pour redonner à cette place son éclat, l'élément important c'est de refaire fonctionner les fontaines. A priori, j'ai enfin le budget pour rénover les fontaines de la place Victor Hugo. Comme vous pouvez l'imaginer, c'est un budget qui est considérable, et que je ne peux évidemment pas prendre dans ma toute petite enveloppe de la mairie du 16^{ème}.

J'ai mis la pression au service, pour que la place Victor Hugo soit une priorité. Il y a quelques jours avec l'ensemble des directeurs des services, le commissaire de police et l'ensemble des équipes, nous sommes allés voir sur le terrain tout ce qui ne va pas, jusqu'aux petits détails, je me suis baladé dans la rue pendant deux heures pour essayer de prendre vraiment ça en main, et de refaire fonctionner ce quartier, Mesnil, Saint-Didier, Victor Hugo, ce petit triangle qui mérite qu'on y travaille.

On a encore la chance de vivre dans le 16ème, préservons notre cadre de vie, qui est, quand même, on doit se le dire, encore un peu mieux qu'ailleurs.

Marie Barthel : Pour la suite des festivités, on prend le temps de présenter tous nos intervenants. Tout d'abord, un mot d'accueil. Madame Claudie Colin, la présidente déléguée, a eu un impératif. Ce sera donc Perrine Corvaisier, fondatrice de l'association Les Entrepreneuses du XVIe et Vivien de Gunzburg, président délégué au Conseil de quartier Dauphine, qui introduiront la réunion.

Perrine Corvaisier : Bonjour à tous. J'ai fondé avec Isabeau Kellin, les Entrepreneuses du XVIe. C'est une association de plus de 200 femmes qui ont fondé leur entreprise et qui l'ont domiciliée dans le XVIe arrondissement. Je suis Perrine Corvaisier, j'habite à Chaillot. J'y vis, j'y circule, j'y promène mon chien, mes enfants y vont à l'école, mes beaux-parents y habitent également. J'étais très curieuse et très contente de pouvoir être impliquée au Conseil de quartier Chaillot.

Vivien de Gunzburg : Merci. Bonjour, je suis Vivien de Gunzburg. J'étais vice-président avant du Conseil des quartiers de Chaillot. Je suis devenu président. Je travaille toujours avec la même équipe, ou presque. On essaie de faire en sorte d'avoir toutes vos idées, toutes vos remarques, tous vos commentaires, toutes vos expériences pour faire en sorte de travailler sur les différents sujets de nos quartiers, que ce soit effectivement la sécurité, le Trocadéro etc. On a effectivement eu un Conseil de quartier juste avant l'été sur la sécurité.

Nous avons également émis deux vœux durant le Conseil des quartiers. Un, sur la sécurité. On a demandé plus d'effectifs et plus de caméras. Un second vœu qui concerne la place du Trocadéro. Donc on est ravis d'être ici.

Katherine de Meaux : D'abord bienvenue, merci à tous d'être venus aussi nombreux ce soir et merci en particulier à tous les conseils de quartier. Nous sommes, Freddy Coudrier et moi-même, très heureux de coordonner en tandem ce conseil de quartier.

Je vais passer la parole à Mathias Galerne chargé de la mission tramway. Merci beaucoup d'être avec nous aujourd'hui pour faire un état des lieux sur la porte-dauphine et le tramway.

Mathias Galerne : Bonsoir à tous, alors déjà je voulais commencer par remercier la mairie du 16ème arrondissement qui nous a accompagnés du début jusqu'à la fin du projet. Et puis remercier aussi les riverains pour leur patience parce que c'est un projet au long cours qui sert déjà beaucoup, donc ça c'est déjà une réussite. Donc je vais articuler cette présentation en trois temps ça va être très rapide et très visuel.

Premier temps, rappel sur le calendrier. On a commencé en 2019 plutôt côté 17ème arrondissement et concrètement dans le 16ème plutôt tout début 2021 et on a tenu à la fois le calendrier et le budget de l'opération, ce qui était quand même une gageure puisqu'il y avait aussi une interaction avec le projet du RER A avec une refonte totale de la place de la Porte Maillot.

Ensuite, sans rentrer dans le détail j'espère qu'un certain nombre d'entre vous utilisent déjà ce nouveau moyen de transport et on va faire peut-être un récapitulatif sur le avant/après. Donc en 2018 jusqu'à 2024 on a été amené à réaménager l'intégralité de la Porte Dauphine.

Désormais, on a une sécurisation de la traversée cycliste et piétonne ; ce qui n'empêche pas d'autres conflits d'usages comme pour tous les aménagements de voirie.

Voilà c'est quand même un vrai plus à notre sens pour l'aménagement global de la Porte Dauphine. Vous allez voir sur les photos dans les diapositives suivantes l'ampleur des travaux : côté tunnel Henri Gaillard, place de la Porte Dauphine, on voit les voûtes plus que centenaires du RER C qui ont été sécurisées, là vous voyez des pylônes en gros on appelle ça des micropieux, qui ont été positionnés entre les voûtes du RER C, qui soutiennent maintenant la plateforme du tramway.

On a aussi accompagné un mouvement pas seulement parisien, mais désormais francilien d'une baisse du taux de motorisation des ménages au profit également des transports et des mobilités douces. Cela pose d'autres problématiques : les vélos électriques, la hausse de fréquentation dans les tramways et dans le métro... on est revenus finalement à une fréquentation aussi importante que l'avant-Covid.

On a beaucoup travaillé avec les architectes des bâtiments de France et l'inspection des sites qui a son mot à dire, c'est pour ça qu'il y a des dessins assez particuliers. On n'a pas totalement abouti à ce qu'on voulait faire pour simplifier les circulations mais voilà c'est toujours pareil pour un aménagement de cette ampleur, de respecter également le patrimoine que ce soit historique ou végétal autour de la place.

Peut-être très rapidement des chiffres. Rien que sur le 16ème on a plus d'un terrain de football rendu aux circulations piétonnes et puis on a désormais aussi des pistes cyclables

qui permettent de rejoindre directement la porte Maillot qui sont déjà beaucoup utilisées autour de l'anneau Dauphine, matin et soir. On a voulu renforcer également l'aspect végétal le long du corridor du tramway, 140 arbres ont été plantés, certains ont été abattus, et finalement on a démultiplié les plantations.

Aujourd'hui il est vraiment en service partiel c'est uniquement de 10h à 16h et il va être prolongé au niveau des horaires de 5h à minuit à partir du 15 décembre donc là aussi on va connaître une fréquentation beaucoup plus importante dans le tramway. On voit déjà que le tramway a une belle utilité avec un peu plus de 40 000 voyageurs par jour.

Le tramway est un gros véhicule, nouveau compagnon pour le quartier, 80 tonnes, accueille jusqu'à 350 personnes, remplace environ 250 véhicules, d'où la priorité donnée au tramway dans les carrefours à Paris.

Réponse aux questions habitants :

Peut-être une première réponse sur la gestion des carrefours à feu. Sur Porte Maillot, globalement le temps de feu est plus important d'est en ouest que sur l'avenue Malakoff, concrètement c'est ce qui se passe au quotidien. Alors on a eu des temps d'optimisation, c'est à dire qu'on a démarré fin 2023 et tant qu'il n'était pas mis en service d'exploitation commerciale, c'est à dire avec une rame tous les 4-5 minutes, les temps de feu étaient adaptés au fur et à mesure.

On a redonné du temps de vert depuis Neuilly en direction de l'avenue Foch. On peut tout à fait échanger avec notamment la Mairie du 16e arrondissement, s'il faut qu'on revoie les plans de feu ponctuellement. Simplement c'est toujours un équilibre, donc quand on donne du temps de vert en plus d'un côté, de l'autre on en a un peu moins.

Sur le prolongement, ce qui est acté entre les différents co-financeurs, régions, état et les collectivités locales, dont la ville de Paris, ce qui est acté avec Île-de-France Mobilité, c'est de financer prochainement des études de faisabilité. Ce sera forcément avec la mairie d'arrondissement concernée, si on arrive sur la phase suivante, là on ouvre une concertation. Pour un certain nombre de projets où il y a des études de faisabilité qui démontrent qu'il n'y a pas d'intérêt. Les études sont menées par Île-de-France Mobilité. Ce n'est pas la Ville de Paris, c'est Île-de-France Mobilité. L'exploitant, c'est la RATP. Alors, en général, quand on lance des études de faisabilité sur un projet, avant de démarrer les travaux, il se passe 8 ans, 10 ans, parfois 20 ans.

Très clairement, c'est ce que vous voyez sur les créations de tramways, sur les créations de métros, sur les prolongements. Et après, ça, je ne peux pas vous répondre. C'est tout ça, l'intérêt d'une étude, de regarder déjà la première opportunité, est-ce que ça vaut le coup de le faire ou pas, et ensuite, on la passe à la phase suivante, c'est-à-dire la concertation publique.

Alors effectivement, dans ma présentation, je vous disais que les échanges avec l'architecte des bâtiments de France, ont abouti à un équilibre de projets. Ce n'est pas forcément ce que la ville de Paris aurait fait toute seule sur les circulations piétonnes, circulations cyclables. Pour vous répondre, effectivement, à un moment, on s'arrête. Le projet, il a des frontières, il

a des limites. Donc on est conscients que la belle piste cyclable sécurisée s'arrête un peu brutalement. Alors on a le cas sur un certain nombre de voies perpendiculaires.

Il se trouve qu'en plus de la mission tramway, à la ville de Paris, il y a une mission vélo qui aménage des kilomètres de pistes cyclables. Quand on aménage une place, on crée les traversées cyclables piétonnes.

Yoann Derderian : Bonsoir. Je suis le restaurateur et l'éleveur de la porte Dauphine. Votre présentation, eh bien, elle comporte quatre petites erreurs que je souhaiterais soulever et présenter à l'Assemblée, et puis pour qu'elles soient corrigées lors des prochaines presses que vous faites.

La première, au sujet de la piste cyclable. Elle n'est pas utilisée. À cause de toutes les entrées sur le rond-point de la porte Dauphine, qui est tout le temps embouteillée, tous les vélos passent par la voie de tram. Je le sais. J'ai un resto sur la place. Je le vois tous les jours.

Donc dire que ça circule mieux pour les vélos, c'est faux. Dire qu'il y a des terrains de foot de zone piéton, comme on l'a souligné tout à l'heure, il ne faut pas inclure les quais, monsieur. Parce que si vous enlevez les quais, peut-être des terrains de paddle, mais pas de foot.

Troisième point, erreur que j'ai soulevée, c'était sur les photos retouchées. Elles sont mignonnes, mais faites rajouter les plots béton qui ont été mis devant la gare RER, parce qu'il y a des plots qui ont été installés avant le 14 juillet. Donc voilà.

Quant aux 40 000 utilisateurs par jour, je ne pense pas que ce soit entre la porte Maillot et la porte Dauphine. La seule fois que j'ai vu le tram complet, c'était pour l'inauguration. Voilà.

Donc voilà. Alors ce n'est pas contre vous, ce n'est pas vous qui êtes derrière à faire la presse. C'est vous qu'on envoie au charbon. Mais nous, on est là, en fait. On est là, 7 sur 7. Alors moi, j'y travaille. Je les ai subis personnellement et financièrement les travaux. Là, on a des riverains aussi qui les ont subis. Il ne faut pas venir avec des faux chiffres, quoi. C'est tout ce que je demande. On se rappelle tous de la réunion qu'on a eue à Dauphine, quand on a appris que ça allait jusqu'à Dauphine, alors que ça devait aller que jusqu'à Maillot. Aujourd'hui, l'intérêt, je ne pense pas qu'on le voit. Voilà. C'est tout ce que je voulais dire.

Isabeau Grisillon : Alors moi, je travaille à l'université PSL Dauphine, donc je connais bien le quai du Tram. J'avais deux petites questions ou suggestions. Il y a effectivement la ligne de voie de vélo qui tourne, qui est un petit peu étonnante.

Juste avant, entre la rue de Longchamp et la porte Dauphine, il y a un passage piéton qui traverse cette voie de vélo, mais il y a juste des arbres derrière. Donc en fait, quand les gens courent pour aller attraper le Tram, moi, trois fois, j'ai vu, enfin, plus de trois fois, mais en tout cas, vraiment devant mes yeux, que ce soit des trottinettes ou des vélos qui ne voient pas les piétons qui sont en train de traverser cet endroit-là. Ça, c'était la première chose.

Et donc je me demandais, est-ce qu'il était possible, en termes d'affichage et de signalétique sur les Trams, le temps... Enfin, comme ils sont à quai, parce que c'est le terminus, en fait, les gens courent alors que le Tram ne va partir que 5 ou 10 minutes après. Est-ce qu'on ne

peut pas, en tête de Tram, de voiture, écrire prochain départ dans 2 minutes, 5 minutes ? Ça évitera que les gens ne courent pour rien. Ça, c'est une première suggestion.

Et la deuxième question que j'avais, c'était pour ceux qui sortaient du métro, pour le coup. Il y a une zone de partage entre les vélos, les piétons et les voitures, qui sont limitées à 30. Mais en fait, à cet endroit-là, il n'y a plus du tout de trottoir pour les piétons, ni d'endroit pour traverser.

Quand on sort du métro et qu'on se dirige vers l'université, en fait, les jeunes ne savent pas où passer. Et donc, comme on est sur une zone partagée, voilà, il faut que tout le monde s'éduque, on est bien d'accord, mais comment se retrouve-t-on avec une zone piéton où il n'y a pas de trottoir ?

Mathias Galerne : Je n'avais pas répondu sur la question liée aux abattages d'arbres. Alors, ce n'est pas un souhait, à chaque fois, d'abattre des arbres. On aménage un projet pour des décennies, voire quelques siècles. Effectivement, l'enjeu, ce n'est pas tant d'abattre que de recomposer au global. Tout le travail qui a été fait, c'est pour éviter des abattages d'arbres à l'unité près.

Donc, on a regardé, on a été discuter avec nos maîtres d'œuvre et les ingénieurs. Si on n'avait pas fait cet exercice-là, on en aurait abattu beaucoup plus. Donc, je conviens avec vous, c'est un petit peu la mort dans l'âme qu'il y a des bûcherons de la ville de Paris qui abattent des arbres, c'est clair.

Alors, pour répondre aux quatre questions relatives à la Porte Dauphine, on n'a pas l'habitude de donner des faux chiffres, on se base notamment sur les chiffres donnés par la RATP. Ce n'est pas 40 000 personnes par jour qui passent devant votre restaurant, c'est la fréquentation globale constatée par la RATP. On va dire, c'est tous ceux qui flashent leur Navigo en rame, entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine.

Et dans tous les cas, la RATP fait un bilan à partir de six mois d'exploitation et après, pour chaque projet, c'est un peu plus long, c'est entre deux ans et cinq ans après la mise en service d'un tramway, d'un métro ou d'une grosse ligne de bus, une obligation légale, ça s'appelle un bilan loty.

En gros, c'est une loi sur les transports, qui permet justement de regarder est-ce que le budget a été respecté, est-ce que le calendrier a été respecté, et à quoi ça sert. Quand je vous disais les études faisabilités, on regarde l'opportunité, il y a aussi un droit de regard par la suite, cinq ans après la mise en service.

Donc ça, ce sont des données qui seront rendues publiques en temps voulu. Sur les passages des cyclistes sur la plateforme de tramway, ça, je vous rejoins tout à fait. Le défaut qu'on a, mais ça, je le signale, c'est pour notamment un sujet patrimonial, discuter avec l'architecte des bâtiments de France, qui a fait passer la piste cyclable derrière la gare de RER C.

Au lieu de la mettre le long de la plateforme de tramway. On n'aurait pas fait exactement de la même façon, pour autant, on a une signalétique, et on a heureusement de plus en plus quand même des vélos qui passent quand même à l'arrière. Alors quand je signalais qu'il y

avait beaucoup de circulation autour de l'anneau, c'est en gros qu'ils font le grand tour de l'anneau.

Katherine de Meaux : Première chose que je note, c'est qu'on va essayer d'optimiser au maximum les feux avec vous et avec Franck sur place. La fréquence des feux pour éviter, parce que c'est vrai qu'il y a beaucoup de bouchons.

Franck Bouniol : Juste une petite explication, il faut savoir que la mission tramway a pris possession du territoire pour réaliser les travaux du tramway. Ensuite, une fois que les travaux ont été terminés, c'est un chantier terminé, ils ont donné les clés à la section territoriale de voirie du 16ème arrondissement qui a repris la main sur le territoire. Concernant les feux, il faut que vous sachiez, et je parle sous le contrôle de M. Galerne, que dans un premier temps, c'est la mission tramway qui l'a mis en place en relation avec un organe qu'on appelle le PC Lutèce. Et c'est le PC Lutèce qui, sur tout Paris, fait des actions de temporisation de feux en fonction des signalements, des embouteillages, de tout ce qui peut, qui concerne la circulation.

Donc, ce n'est pas la mairie du 16ème, mais c'est en relation avec la voirie et le PC Lutèce, qui est un organe de la direction de la voirie et des déplacements parisiens. Et c'est avec eux, et là dernièrement, je crois qu'il y a eu des changements, parce qu'on a eu beaucoup de plaintes à ce niveau-là, il y a eu des changements de temporisation de feux sur la porte Dauphine, où la circulation s'est un peu améliorée ces derniers temps. Parce que nous n'avons plus de plaintes, mais à la réception, à la fin des travaux du tramway, nous avons eu beaucoup de plaintes, parce qu'il y avait énormément de très gros embouteillages.

Katherine de Meaux : Donc, on va essayer de voir avec Franck comment on peut optimiser encore les feux. Ensuite, concernant les fréquences de tramway, il faut encore un peu de temps avant adaptation de la fréquence.

Alors là, je suis tout seul. Je pense que j'aurais aimé avoir RATP Ile-de-France-Mobilité qui pourrait vous décrire beaucoup plus de choses. Alors ça répondra aussi un peu à votre question.

Mathias Galerne : Petite précision : donc aujourd'hui, la RATP qui est exploitante met à disposition une rame tous les 4 minutes en heure de pointe. Et n'a pas vocation à réduire au constat de la fréquentation. Donc aujourd'hui, la fréquentation est au rendez-vous. Et pour les temps d'attente, effectivement, ça, ça peut être une question posée à la RATP. Aujourd'hui, le temps d'attente, il est mis uniquement sur les quais, pas sur les rames. Et notamment, quand on vient à l'université port-dauphine et qu'on veut courir, ce qui n'est pas normalement le mieux sur un quai, pour rejoindre la rame.

Katherine de Meaux : La dernière chose, c'est bien adapter les passages piétons et les pistes cyclables. On pourrait faire une visite de site pour bien voir dans tous les détails ce qui est encore problématique. En tout cas, merci Monsieur Galerne. On va vous libérer.