Les enseignements de la concertation

-

CONCERTATION DU 5 JUIN AU 19 JULLET 2019

PROJET SITE TOUR EIFFEL

PARIS

Octobre 2019

Ce document a pour objectif de présenter les enseignements de la démarche de concertation et mesures menées par la maîtrise d'ouvrage sur le projet « Site Tour Eiffel », conformément à l'article R121-24 du code de l'environnement et en réponse au bilan publié le 2 août 2019 par Catherine Garreta, garante de la concertation « Site Tour Eiffel » désignée par la Commission nationale du Débat public (CNDP). Cette procédure de concertation s'est tenue du 5 juin au 13 juillet 2019. Le bilan de Catherine Garreta, disponible sur le site www.concertationsitetoureiffel.fr, et paris.fr, a été rendu au terme de la concertation et comporte une synthèse des observations et propositions recueillies[1].

[1] https://www.concertationsitetoureiffel.fr/wp-content/uploads/2019/08/Bilan-C.-GARRETA-Projet-Tour-Eiffel-VF_web.pdf

TABLE DES MATIERES

Table des matières 3

1. LA DEMARCHE DE CONCERTATION SUR LE PROJET ONE 4

1- Des objectifs généraux et réglementaires 5

2- Le Projet porté à la concertation 6

3. La stratégie et les outils déployés 10

2. LA PARTICIPATION DU PUBLIC 20

1- Les chiffres clés 21

2- La synthèse thématique des avis sur le projet 23

3. LES ENSEIGNEMENTS ET MESURES MISES EN PLACE POUR REPONDRE A LA CONCERTATION 36

1- La mise en compatibilité du PLU : un projet compatible 37

2- Retours sur le bilan formulé par la garante CNDP 38

3- Les enseignements de la concertation 40

Conclusion 44

01.

La démarche de concertation sur le projet OnE

1- DES OBJECTIFS GENERAUX ET REGLEMENTAIRES

Une première phase de concertation a été menée de janvier à mars 2019, elle invitait les habitants, les associations locales, les visiteurs du site et toutes les autres personnes concernées et intéressées à se prononcer sur les objectifs de l'opération Site Tour Eiffel. La seconde phase dont ce document présente les enseignements, s'est déroulée du 5 juin au 13 juillet dans le but d'enrichir le projet lauréat du dialogue compétitif.

Dans son arrêté du 15 juin 2019[2], la Ville de Paris a fixé 3 objectifs généraux à atteindre lors de la 2ème concertation sur le projet Site Tour Eiffel, en lien avec les attentes du grand public, les contraintes calendaires ainsi que les recommandations de la garante :

1. Assurer une parfaite information sur le projet et ses incidences en matière d'urbanisme ;
2. Recueillir l'expertise d'usage des riverains, des Parisiens et des visiteurs, afin notamment d'améliorer les implantations de services et les cheminements proposés ;
3. Recueillir les avis et remarques du public sur les évolutions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) pour rendre possibles les aménagements prévus et le cas échéant, débattre de solutions alternatives.

Au titre du Code l'Environnement[3], cette 2ème phase de concertation a eu lieu dans le cadre d'une procédure de mise en compatibilité du PLU. Les objectifs réglementaires de la concertation sont les suivants :

1. Déterminer l'implantation de nouvelles constructions et de restructuration de constructions existantes dans des emprises d'Espace Boisé Classé (EBC) ;
2. Statuer sur la création de surfaces de plancher au sein du stade Émile Anthoine, relevant de destinations non autorisées dans ce secteur de protection de l'habitat.

Certaines dispositions ont été ouvertes à la discussion et au débat auprès des participants, bien qu'elles ne soient pas nécessaires pour la délivrance des autorisations :

- La délimitation des emprises de voies ;
- Le classement en zone UV de certaines emprises de voiries destinées à s'intégrer aux aménagements paysagers ;
- Le classement en zone UV des emprises du stade Émile Anthoine qui conserveront une vocation sportive.

[2] Arrêté déterminant l'objet et les modalités de la concertation préalable avec garant organisée au titre du Code de l'environnement à l'initiative de la Ville de Paris, relative à la mise en compatibilité du PLU de Paris avec le projet « Site Tour Eiffel: découvrir, approcher, visiter », 15 juin 2019.
[3] Articles L. 121-15-1 et suivants.

3- LE PROJET PORTE A LA CONCERTATION

Depuis plusieurs années, la Ville de Paris a engagé des démarches afin d'améliorer l'accueil et la sécurité des visiteurs de la Tour Eiffel. Dans le respect du site et de son histoire, la Ville a souhaité lancer un nouveau projet d'aménagement des abords de la Tour Eiffel emblématique de sa vision politique en faveur du climat et réalisable pour 2023.

L'agence Gustafson Bowman + Porter, en accord avec le cahier des charges esquissé par la Ville, propose un projet :

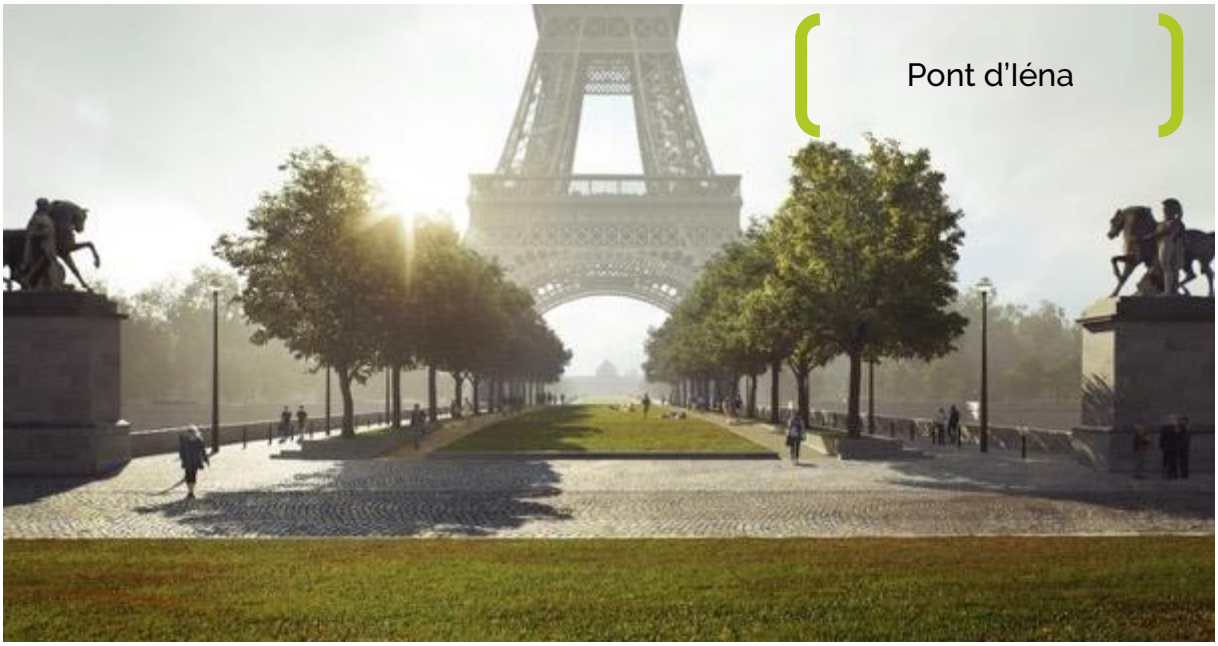
- Qui améliore l'expérience de visite des riverains et des Parisiens, mais aussi des touristes, au-travers des services et du confort ;
- Qui crée un lieu de promenade et de détente pour les riverains, les Parisiens et les visiteurs, et fait vivre les jardins au niveau du Trocadéro et du Champs de Mars ;
- Qui diminue les surfaces asphaltées et leur imperméabilité afin d'assurer une empreinte écologique positive au projet, tout en donnant plus de place aux modes actifs et à la biodiversité.

Le projet OnE réunifie la rive gauche et la rive droite, en piétonnisant le pont d'Iéna et pacifiant la circulation de la place du Trocadéro jusqu'au milieu du Champ-de-Mars, en passant par le Quai Branly.

Un amphithéâtre de verdure sera créé grâce à des emmarchements engazonnés sur l'actuelle Place du Trocadéro. La circulation sera reportée en partie nord ainsi, la place centrale deviendra accessible directement aux piétons depuis le Parvis des Droits de l'Homme. Des services tels que des toilettes de 1000m² et des points d'information viendront accueillir Parisiens et visiteurs. Des *foodtrucks* pourront être installés sur une bande dédiée.

Les pentes qui bordent la Fontaine de Varsovie, actuellement impraticables, seront repensées pour servir d'assises et habillées de pelouses renforcées. Les allées qui longent la fontaine seront rénovées pour donner plus de place au végétal.

Le pont d'Iéna est piétonnisé afin d'unifier le site grâce à son axe de verdure en écho au tapis vert du Champ-de-Mars. Les bus et véhicules de secours sont autorisés à circuler sur ce nouvel espace apaisé. L'aménagement permet la circulation des vélos. De part et d'autre, deux nouvelles places prennent vie : Place de Varsovie, mêlant kiosques et pôle de mobilité ; et Place Branly qui oriente les visiteurs vers les entrées latérales du parvis et la nouvelle promenade du Quai Branly.



Le parvis est recouvert de granit au centre. L'entrée des piliers est réaménagée et permet aux visiteurs de patienter dans les files d'attentes tout en découvrant la structure. Une offre de services est proposée à l'extérieur de la zone protégée par l'enceinte de sécurité en verre (sanitaires, bagagerie, etc).

Les espaces verts du Champ-de-Mars sont restructurés et étendus dans leur partie nord-ouest. Les jardins de part et d'autre des pelouses centrales, délimitées par des assises en pierre, constituent des couloirs de biodiversité enrichis d'essences végétales favorables au développement de la faune et de la flore. Les deux premières pièces engazonnées sont réalisées en pelouses techniques, permettant de résister à des flux importants de visiteurs.

Le quai Branly deviendra une promenade plantée aux trottoirs plus larges pour accompagner les flux du métro à la Tour Eiffel. Les piétons seront séparés du trafic routier par des végétaux (haies, parterres, arbres ...). Des kiosques offrant de la nourriture, des boissons, des souvenirs et autres services y seront implantés. Le site Émile Anthoine, actuellement espace à vocation sportive, pourra accueillir de nouvelles fonctions.

Promenade Branly

2- LA STRATEGIE ET LES OUTILS DEPLOYES

La mise en place du dispositif de concertation s'est faite dans le respect de l'article 3 de l'arrêté municipal du 15 juin 2019[4]. En déployant plusieurs outils de natures différentes sur un temps restreint, la stratégie était de combiner l'expertise d'un public riverain, à un public plus large : parisien et visiteurs du site, français et étranger.

- Affichage public, flyers et dossier de concertation
- Exposition sur site et en mairies d'arrondissements (7e, 15e et 16e)
- Site internet et registre en ligne
- Immersion : 8 demi-journées sur site et dans Paris à la rencontre du grand public
- 3 ateliers de « décryptage » (le 15 juin 2019 au Pavillon de l'Arsenal, le 25 juin 2019 en mairie du 15ème et le 10 juillet 2019 en mairie du 16ème)
- 2 réunions publiques (le 5 juin et le 4 juillet 2019 au Pavillon de l'Arsenal)

[4] « *Arrêté déterminant l'objet et les modalités de la concertation préalable avec garant organisée au titre du code de l'environnement à l'initiative de la Ville de Paris, relative à la mise en compatibilité du PLU de Paris avec le projet « Site Tour Eiffel : découvrir, approcher, visiter »*, publié au Bulletin Officiel de la Ville de Paris le 21 mai 2019.

Affichage public, flyers et dossier de concertation

89 affiches ont été disposées dans l'espace public du périmètre du projet, 20 dans les mairies d'arrondissements et des flyers distribués. Un dossier de concertation a été mis en ligne à l'adresse suivante :

https://www.concertationsitetoureiffel.fr/participer/le-cadre-de-la-concertation-2/

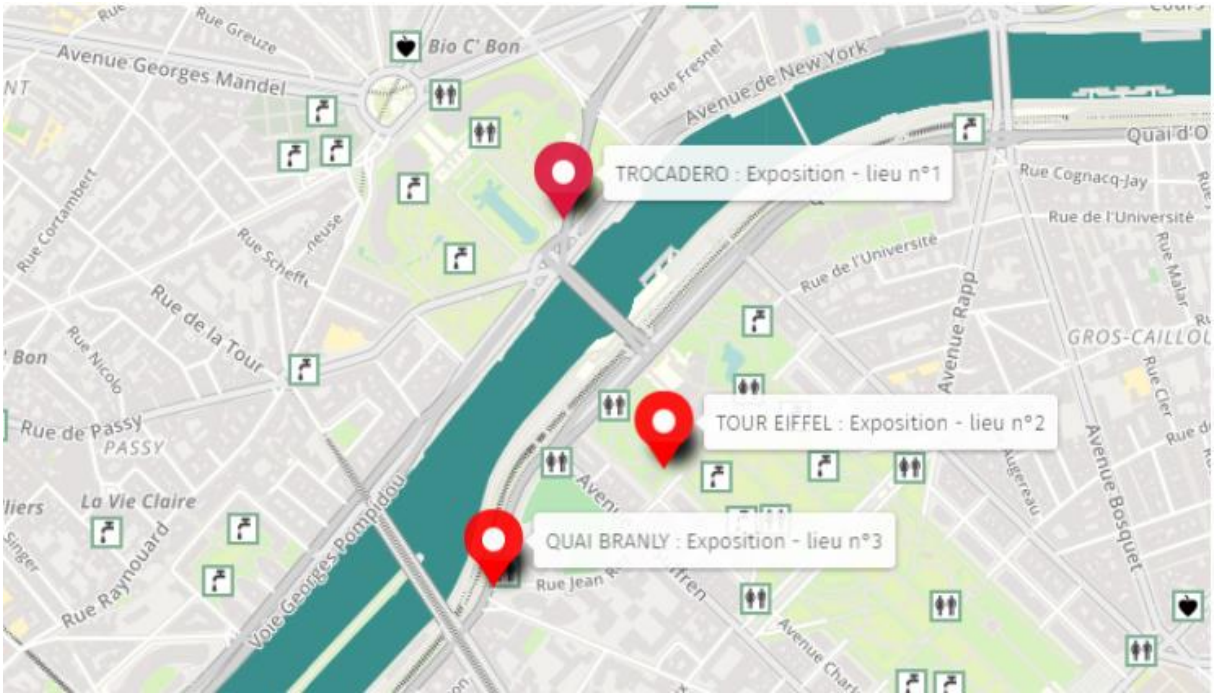
Photo affichage publique, quai Branly / Pont d'Iéna – juin 2019

Site internet et registre en ligne

Lancé simultanément à l'exposition, le site internet www.concertationsitetoureiffel.fr, en tant que plateforme de recueil des avis et d'information ouverte 24h/24, permet d'élargir la possibilité de contribuer à la concertation en dehors des événements. Le site est conçu et régulièrement mis à jour afin d'offrir une information claire et documentée sur la concertation et le projet aux internautes. Un onglet « Registre » a permis de recueillir les contributions du 5 juin au 13 juillet 2019.

Exposition sur site et en mairies d'arrondissements (7e, 15e et 16e)

L'exposition visible du 5 juin au 13 juillet a permis d'informer les personnes pratiquant le site de façon régulière. Implantée stratégiquement au Trocadéro, allée des Refuzniks et sur le quai Branly, ainsi que dans les mairies du 7e, 15e et 16e. Elle comportait 6 panneaux expliquant la démarche et le calendrier du projet, la concertation et ses objectifs et enfin, le projet lauréat (OnE)..



Emplacements de l'exposition – Capture d'écran du site internet de la concertation

Extrait de l'exposition – Allée des Refuzniks, Paris

Immersion

L'immersion a permis d'aller à la rencontre d'un public plus large sur différents sites. Les chargés de concertation de l'agence Ville Ouverte ont rencontré lors de 8 demi-journées plus de 120 personnes, d'origines sociales, d'âges ou encore de nationalités différentes. Les échanges se sont avérés riches en enseignements et qualitatifs. Ce temps d'immersion a également permis la distribution de flyers d'invitation aux ateliers et réunions publiques.

Des chargées de concertation en immersion – Paris, juillet 2019

Image 1 - Lieux et dates d'immersion

Image 2 – Echantillon de la diversité des personnes rencontrées

2 réunions publiques

Les réunions publiques ont constitué deux temps de présentation du projet et d'échanges de plus de deux heures. Forme de « vitrine » de la concertation, elles ont permis de réunir des citoyens, des associations, la maîtrise d'œuvre, la maîtrise d'ouvrage, des élus, ainsi que des cadres techniques de la Ville de Paris.

Lors de la 1ère réunion publique du 5 juin, et dans le but de favoriser les échanges collectifs et la prise de parole des personnes plus réservées, l'animation s'est déroulée en 3 temps :

1. Présentation de la démarche et du projet par l'équipe et la Ville de Paris ;
2. Temps d'échange par groupe de 5-6 personnes pour définir les questions principales à poser à la tribune ;
3. Questions-réponses avec la salle à partir des questions préparées par chaque groupe ou de questions complémentaires posées par le public.

La 2nde réunion publique « point d'étape » du 4 juillet, initialement prévue sur le même mode avec une présentation thématique par thématique des contributions recueillies, a été modulée afin de répondre aux plus près des attentes du public. Une présentation était projetée dans le but d'illustrer les réponses des élus de la Ville de Paris et de la maîtrise d'œuvre.

3 ateliers de « décryptage »

Complémentaires aux réunions publiques à vocation plus large, les ateliers ont constitué des moments privilégiés de décryptage et d'échanges approfondis autour du projet. De ce fait, de nombreuses contributions très spécifiques et localisées ont été consignées. Cependant, les discussions sont restées ouvertes aux contributions plus larges. Les ateliers ont ainsi donné lieu à de riches débats collectifs durant lesquels toutes les contributions ont été entendues et discutées.

Pour ce faire, chaque atelier a été divisé en 2 stands correspondant aux thématiques « Usages et services » et « Mobilités et cheminements ». Ces thématiques ont été identifiées en lien avec les interrogations de la maîtrise d'œuvre, afin qu'elle bénéficie de l'expertise d'usage particulièrement riche des contributeurs. Elles ont également permis de regrouper les propos et questions similaires afin d'y répondre au mieux, tout en restant suffisamment transversales pour que chacun puisse s'exprimer sur les sujets qu'il souhaitait.

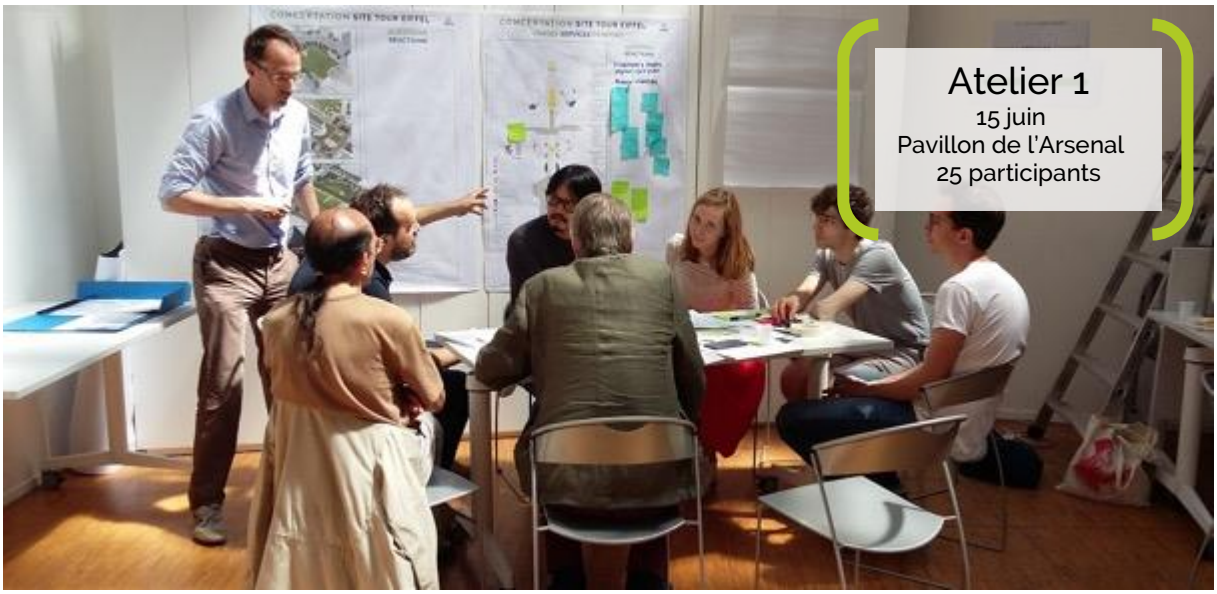
Chaque stand comportait 2 à 3 tables animées par une chargée de concertation de l'agence Ville Ouverte et un membre de la maîtrise d'œuvre ou de la maîtrise d'ouvrage, tous munis de livrets d'animation consultables par le public. Lors de chaque atelier, les participants ont pu travailler 1h sur un stand, puis 1h sur un autre. Grâce à une répartition homogène des participants sur chaque stand, les ateliers ont donné lieu à une diversité accrue de questions débattues, une meilleure compréhension des points de vue de chacun et des contributions constructives.

Les ateliers ont accompagné l'équipe de maîtrise d'œuvre dans son travail, celle-ci y ayant assisté, notant en direct les préoccupations et propositions des participants.

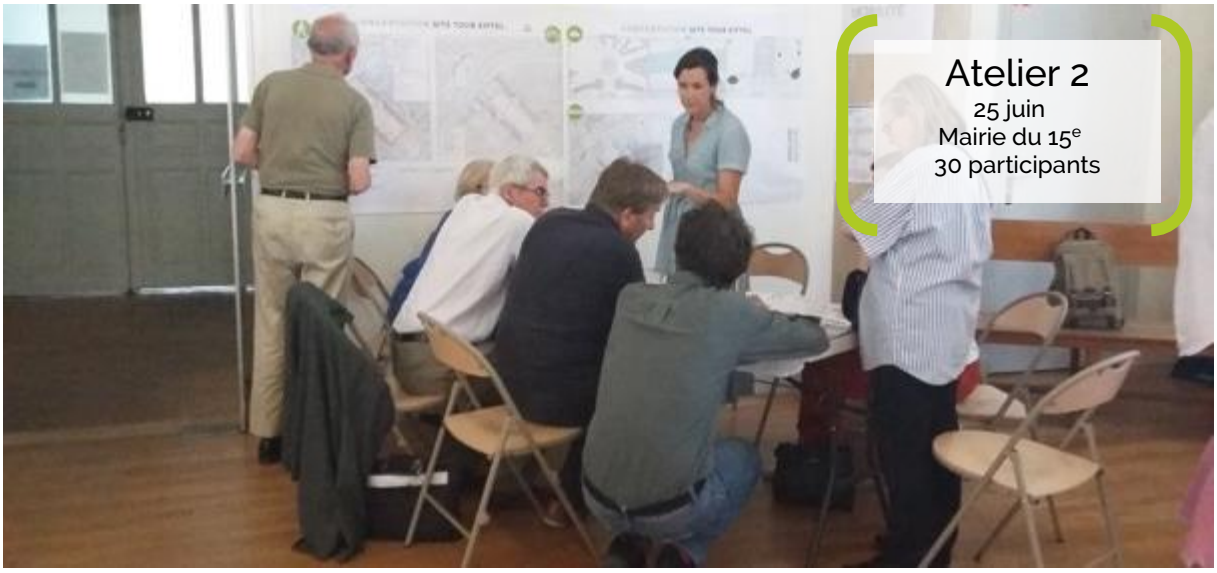
Afin de ne pas restreindre les participants, la Ville de Paris a décidé de ne pas rendre l'inscription aux ateliers obligatoire, mais plutôt d'opter pour l'ajout de tables de travail en cas d'affluence. Ainsi, le succès des 2ème et 3ème ateliers et le manque de visibilité sur le nombre de participants ont nécessité une adaptation en direct, ne permettant cependant pas pas d'offrir des conditions accoustiques optimales.

Réunion publique 1
5 juin
Pavillon de l'Arsenal
50 participants

Réunion publique 2
4 juillet
Pavillon de l'Arsenal
60 participants



Atelier 1
15 juin
Pavillon de l'Arsenal
25 participants



Atelier 2
25 juin
Mairie du 15e
30 participants

Atelier 3
10 juillet
Mairie du 16e
91 participants

02.

La participation du public

1- LES CHIFFRES CLES

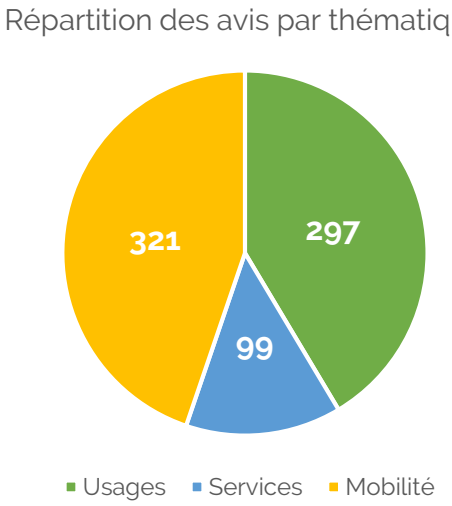
Les chiffres suivants intègrent la totalité des contributions recueillies lors de l'immersion et celles du registre. Une même contribution peut comporter plusieurs avis, c'est-à-dire qu'une personne peut s'exprimer sur plusieurs thématiques dans une même contribution.

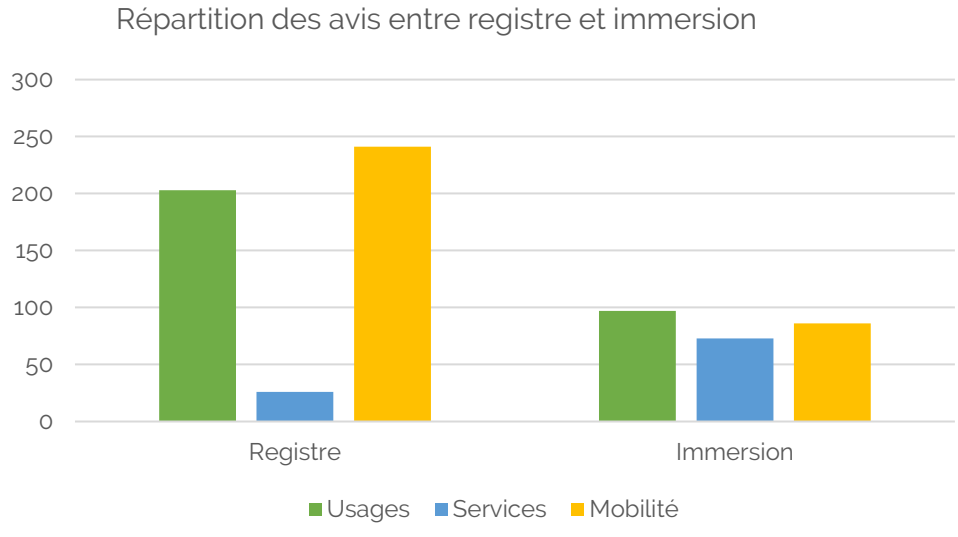
Dans la suite du document, les chiffres bruts sont par la suite complétés par les questions, recommandations et préconisations recueillies lors des 3 ateliers et des 2 réunions publiques, non quantifiable formellement en nombre « d'avis » mais partie intégrante de l'analyse et des enseignements de la démarche de concertation.

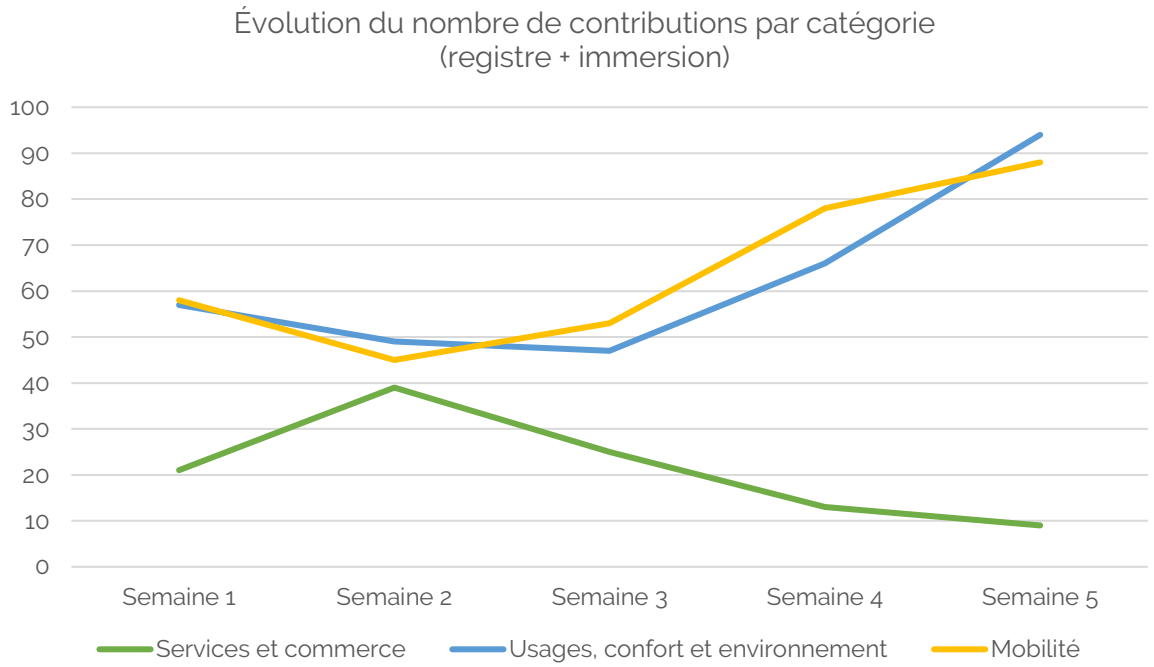
389
Participants se sont exprimés sur le registre

117
Personnes rencontrées en immersion

717
Avis exprimés au total







Concernant la fréquentation du site internet www.concertationsitetoureiffel.fr :

3877
Connexions
du 5 juin au 13 juillet

3032
Franciliens
du 5 juin au 13 juillet
d'après les adresses IP

17.8%
Des visiteurs
ont consulté la page registre
du 5 juin au 13 juillet

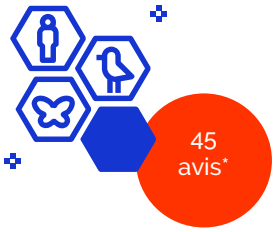
Plusieurs contributions collectives ont été formulées par des associations ou groupes d'usagers :

- Association des Usagers des Transports d'Ile-de-France
- Association des Amis et Usagers du Champ-de-Mars
- Groupe RATP
- Passy-Seine
- Paris en Selle
- Riderz
- Roller Squad Institut

2- LA SYNTHESE THEMATIQUE DES AVIS SUR LE PROJET

Les réactions et propositions restituées ci-dessous témoignent de façon synthétique et transparente des échanges de la concertation. Elles consignent les réactions des participants recueillies au cours des échanges en ateliers, réunions publiques, en immersion et sur le registre internet, et présentent leurs propositions concrètes pour l'amélioration du projet. L'ensemble de ces éléments a été divisé en 2 grandes thématiques « Usages, services et environnement » et « Mobilités et cheminements ». Celles-ci ont été préalablement définies en lien avec les interrogations et attentes de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre, et elles ont guidées le travail en ateliers.

Usages, services et environnement



NATURE

« Je m'interroge encore sur la faisabilité de planter des arbres sur le pont d'Iéna. »

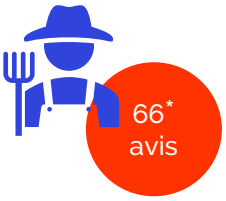
REACTIONS

Il ressort de la concertation que la plupart des personnes interrogées sont favorables à une végétalisation et une biodiversité accrue sur le site. Certaines personnes ont émis des doutes sur la possibilité de planter des arbres sur le pont d'Iéna et sur la valeur ajoutée de cette proposition en termes de biodiversité. D'autres émettent des doutes sur la réelle plus-value écologique de pelouses « techniques ». Enfin, pour certains contributeurs, les visiteurs pourraient être impliqués dans la préservation du site.

PROPOSITIONS

- Conserver la dimension de jardin, de « poumon vert pour la ville » et favoriser la continuité de l'espace végétal du Champ de Mars
- Prêter attention aux vues lors de l'ajout d'arbres pour ne pas cacher les vues sur le monument
- Privilégier la faune et la flore locales

* Les chiffres exprimés ici et dans les thématiques suivantes comprennent les avis recueillis sur le site et en immersion. Ils ne comprennent pas les échanges effectués lors des réunions, non quantifiables formellement. Le détail des réactions et propositions exposé synthétise en revanche l'ensemble des contributions et enseignements de la démarche, incluant les débats collectifs en ateliers ou en réunion publique, ainsi que les contributions collectives des associations.



ENTRETIEN

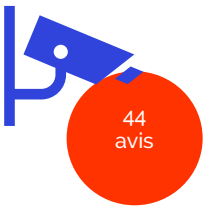
« Le projet OnE est tout à fait magnifique à regarder en 3D [...]. Mais malheureusement, pour nous qui vivons le quartier au quotidien les choses sont bien différentes. »

REACTIONS

La propreté et l'entretien d'un aussi grand espace vert interroge. Certains trouvent inutile la création d'une si grande zone piétonne et toutes les nuisances qu'elle peut apporter. D'autres y sont favorables, à la condition qu'une gestion efficace en soit mise en place, notamment pour la pelouse et la végétation.

PROPOSITIONS

- Verbaliser davantage les incivilités (dépôts de déchets sur la voie publique,...)
- Diminuer le nombre d'événements (limiter la pression d'usage)
- Mettre en place une politique/des moyens d'entretien plus efficace



SÉCURITÉ

« Il pourrait y avoir un gardien, comme au Jardin des Tuilerie. »

REACTIONS

Les questions sécuritaires ont soulevé de nombreux débats. Pour la grande majorité des personnes interrogées, riverains comme touristes, le site n'est pas sécurisant. Beaucoup ont exprimé leur déception quant au manque de solutions apportées par le projet, notamment pour la limitation des activités illicites et de l'occupation nocturne.

PROPOSITIONS

- Faire appel à une société de gardiennage ou à de la vidéosurveillance
- Mettre en place une gestion unifiée du site
- Fermer certains jardins, notamment la nuit (Trocadéro/Champ-de-Mars)
- Verbaliser davantage les comportements illicites

PROPRETÉ

66 avis*

« Il faut prévoir des poubelles en quantité beaucoup plus importante avec un dispositif de recyclage digne de ce nom. »

REACTIONS

Beaucoup de personnes interrogées ont avoué être très surprises que rien n'apparaisse dans le projet pour subvenir aux besoins en matière de poubelles et de recyclage. La première concertation avait pourtant insisté sur les lacunes du site à ce sujet.
Quelques personnes se sont inquiétées des usages qui seront favorisés par la création de gradins (pique-niques ,...) ; des déchets que cela entraînera et de la gestion qui sera mise en place (quel nettoyage possible de ces espaces en gradins ?).

PROPOSITIONS

- Installer plus de grandes poubelles de tri, adaptées à la présence de nuisibles (rats, corbeaux, etc)
- Installer des dispositifs pour la gestion des déjections canines
- Verbaliser davantage les incivilités (jets d'ordures, ...)
- Responsabiliser les commerces – spécifiquement des nouveaux commerces installés – pour la mise en place du tri sélectif

SANITAIRES

27 avis*

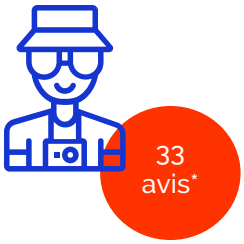
« Cela manque clairement de toilettes : pourquoi ne pas répéter le principe de derrière les Halles ? Il faut plus d'équipements. »

REACTIONS

Les participants se sont globalement montrés satisfaits par l'offre de toilettes proposée bien que tous n'en aient pas tout de suite saisi l'ampleur (toilettes en sous-sol). Certains rappellent l'exigence d'entretien et de fluidité que les sanitaires publics présentent.

PROPOSITIONS

- Créer plus de toilettes et veiller à leur bonne répartition sur le site
- Veiller à ce que les femmes ne soient pas défavorisées sur le nombre de toilettes



TOURISME

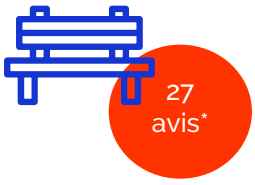
« L'effet général sera de renforcer et de stabiliser la concentration autour de la Tour Eiffel au lieu d'éclater la fréquentation comme le préconise l'ICOMOS. »

REACTIONS

Les riverains interrogés se sentent majoritairement dépossédés de leur quartier par le projet qu'ils considèrent comme une façon d'attirer plus de touristes. Les mots « Disneyland » ou « parc d'attractions » sont revenus très régulièrement afin de qualifier le projet. La plupart des personnes ayant contribué, particulièrement lors des immersions, ont dit ne pas forcément vouloir se rendre plus sur le site une fois les travaux réalisés.

PROPOSITIONS

- Limiter l'événementiel pour éviter les nuisances sonores
- Limiter le nombre de nouveaux commerces et services pour éviter la surfréquentation et l'encombrement du site
- Vendre des billets à distance pour réguler les flux
- Implanter les services tels que la bagagerie de façon qu'ils n'entravent pas la circulation ou ne nuisent pas aux riverains
- Installer de la signalétique intégrée au paysage à chaque sortie de métro/RER proche du site (+ que la proposition actuelle) et au sol
- Traduire systématiquement la signalétique en plusieurs langues



MOBILIER URBAIN

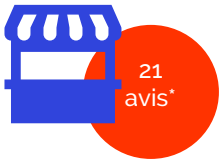
« Les bancs et kiosques sont trop modernes ! Où est l'esprit « années folles » du site ? »

REACTIONS

Toujours dans la logique d'un meilleur entretien du site, les contributeurs ont majoritairement parlé d'un mobilier qui soit facile d'entretien, « anti-graffiti » et de réparer les éléments actuellement abîmés. Des participants se sont inquiétés de savoir si le projet prévoyait suffisamment d'assises et de bancs avec des dossiers pour les personnes à mobilité à réduite ou les personnes âgées.

PROPOSITIONS

- Restaurer le mobilier urbain historique cassé
- Mettre en place un mobilier plus typiquement parisien, en « fer forgé », en adéquation avec la dimension historique du site
- Valoriser le patrimoine du site par son mobilier, entre Histoire et modernité
- Penser des assises confortables (dossiers, hauteurs, …)



KIOSQUES

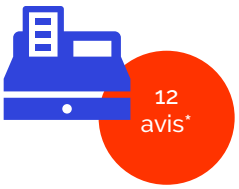
« La France innove, il n'y a pas que la gastronomie ! »

REACTIONS

Les réactions ont été assez mitigées concernant les kiosques. Elles sont partagées entre ceux qui estiment que la vente de souvenirs est indispensable, et ceux qui estiment que cela ne répond pas aux attentes des visiteurs. Dans tous les cas, beaucoup s'accordent pour dire qu'une surenchère de kiosques serait dommageable et que des services de proximité pour les habitants pourraient également y être intégrés.

PROPOSITIONS

- Mettre en avant l'innovation française et l'exposition universelle en présentant dans les kiosques (starts-ups, …)
- Vendre des produits de qualité, témoins du patrimoine français artistique, gastronomique, …
- Intégrer une offre de proximité pour les riverains telle que « Lulu dans ma rue »
- Positionner les kiosques autour des lieux où les gens font la queue plutôt que dans les chemins de promenade (limiter l'encombrement)
- Réutiliser les kiosques « années 30 » existants sur site



COMMERCES

« Les foodtrucks ne sont pas nécessaire : il y a des troquets tous les 50m. Il faut garder la beauté du site et son intégrité. »

REACTIONS

Une crainte des participants serait que le projet nuise aux commerçants du site qui ont beaucoup investi dans leurs commerces.

PROPOSITIONS

- Dialoguer avec les commerçants de façon régulière et constructive
- Flécher les commerces existants pour les indiquer aux touristes et visiteurs
- Agrandir les terrasses plutôt qu'ajouter des foodtrucks

RESTAURATION

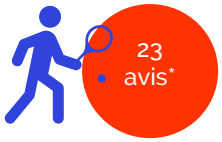
« Je voudrais un Starbucks, des cafés branchés, modernes, plus sympa et moins chers. »

REACTIONS

Les kiosques de restauration, les buvettes et les points de vente divisent les participants. Certains trouvent qu'il y a assez d'offre sur le site. Une majorité de personne trouve que l'offre de restauration notamment est bien trop chère. Quelques-uns ont alerté sur le fait que ces commerces étaient sources de déchets, notamment à cause des pique-niques improvisés. Les foodtrucks ne font pas l'unanimité car ils pourraient faire concurrence à l'offre actuelle de restauration et générer également beaucoup de déchets.

PROPOSITIONS

- Valoriser la qualité et le savoir-faire français
- Penser aux terrasses pour les restaurants créés
- Créer des kiosques dont le design serait en résonnance avec l'image de Paris plus « authentique »
- Ne pas placer les kiosques sur les promenades (ne pas encombrer) mais plutôt au pieds de la Tour Eiffel, là où les flux stagnent
- Signaler/flécher les restaurants du quartier



SPORTS

« J'adore courir autour du Champ-de-Mars entre midi et deux, mais c'est tellement poussiéreux ! »

REACTIONS

Durant les ateliers et en immersion notamment, des participants ont suggéré d'activer la vocation sportive de ce site.

Plusieurs personnes ont insisté pour préserver la vocation sportive et ludique du site Emile Anthoine, et ont interrogé la pertinence d'y installer une école de cuisine, notamment car une école de ce type existe déjà à Beaugrenelle.

PROPOSITIONS

- Conserver des zones asphaltées au Trocadéro et aux fontaines de Varsovie pour favoriser les sports de glisse (skate, roller, …)
- Penser à la course à pieds, au fitness, … au niveau des revêtements et des équipements (mobilier urbain, fontaines à eau)
- Préserver la vocation non-commerciale sportive et ludique du complexe Emile Anthoine

ENFANTS/ FAMILLE

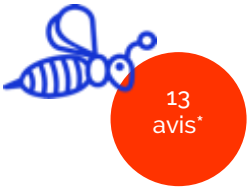
« Vous avez vu les jeux du Champ-de-Mars ? Ils sont plein de rats et minuscules … pas digne de ce site. »

REACTIONS

De nombreuses personnes expriment un sentiment des familles d'être dépossédées du site par la fréquentation touristique abondante, le manque d'entretien des jeux pour enfants mais surtout le manque d'équipements « dignes de ce nom ».

PROPOSITIONS

- Permettre aux enfants de profiter de la Fontaine de Varsovie notamment en cas de grandes chaleurs (cf. bateaux au Luxembourg, jets d'eau …)
- Améliorer les jeux sur le site et pourquoi pas conserver leur dimension historique (manèges, jeux en lien avec l'histoire de la Tour Eiffel, …)
- Installer une bibliothèque dans l'espace jeune (Emile Anthoine)



LIEUX DE VIE

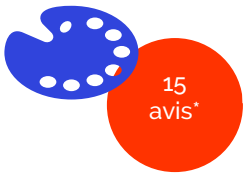
« Pourquoi ne pas faire des endroits jolis et éducatifs comme au Luxembourg ? C'est sûr, les touristes s'en fichent. »

REACTIONS

Certains contributeurs ont exprimé leur intérêt pour les lieux éducatifs et/ou participatifs qui font vivre un quartier de façon positive et sensibilisent. Pour quelques riverains, ce serait une façon de se réapproprier les jardins. Certains se montrent frustrés de l'aspect « figé » du projet et souhaiteraient être impliqués dans les choix faits pour leur quartier. La programmation du site Emile Anthoine pourrait intégrer une dimension scientifique : médiation scientifique à destinations notamment du jeune public, enseignement, …

PROPOSITIONS

- Mettre en place un comité de quartier pour travailler sur le projet
- Penser aux jardins partagés/compost/ruches (activités pour les riverains)
- Mettre en place une signalétique sur l'écosystème du site incitant les touristes à le respecter



ART ET PATRIMOINE

« Mettre des œuvres d'art sur le site est une bonne idée, mais il faut que le choix soit pertinent et en lien avec le site ! »

REACTIONS

La place de l'art dans le projet est globalement appréciée. Cependant, quelques contributeurs craignent que les œuvres exposées ne soient pas en lien avec le site et que les parcours artistiques en plein air soient l'occasion pour des mécènes de « se mettre en avant sur le site ».

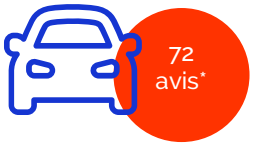
PROPOSITIONS

- Instaurer un jury citoyen pour sélectionner les œuvres d'art
- Valoriser le patrimoine art déco et belle époque, le patrimoine des jardins (statutaires, vases Médicis du Champ de Mars, etc), pavillons années 30
- Restaurer les fontaines du Champ-de-Mars et apporter un soin particulier à la fontaine du Trocadéro
- Travailler avec les musées alentours pour des expositions extérieures
- Mettre en valeur les parcs et monuments existants moins connus autour du site, comme le monument commémoratif de la Rafle du Vel d'hiv

Mobilités et cheminements

La thématique « Mobilités et cheminements » a suscité de nombreux avis en présentiel ou sur le registre Internet, de la part d'usagers mais également d'organisations collectives (associations, RATP, ...). A titre d'exemple, la thématique est évoquée dans plus de la moitié des contributions recueillies sur le registre et lors de l'immersion (321 sur 506 contributions).

Ces contributions, du récit d'usages à la préconisation, seront de précieuses ressources pour la maîtrise d'œuvre au moment de stabiliser le plan d'aménagement du projet, afin d'améliorer l'importante et complexe transformation urbaine prévue en matière de mobilités.



AUTOMOBILE

« Vous supprimez un pont essentiel à la circulation sans créer de facilité en contrepartie ! »

REACTIONS

Le nouveau schéma de circulation est anxiogène pour les usagers qui craignent les embouteillages et l'impossibilité de circuler librement d'un arrondissement à un autre, notamment du 15e au 16e. Les circulations ont suscité de nombreux échanges, certains favorables à une forte piétonisation du site, d'autres inquiets de la viabilité des options proposées.

PROPOSITIONS

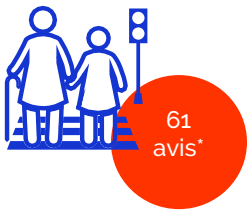
- Préserver d'une forte circulation les petites rues résidentielles comme les rues Lenôtre, Albert de Mun et Magdebourg par exemple
- Prendre en compte le besoin d'accès aux parkings résidentiels ou de stationnement ponctuel pour charger ou décharger une voiture au pied des immeubles (ex : avenue Georges Mandel côté pair)
- Revoir le nombre de voies circulées depuis le Trocadéro en diminuant la taille du fer à cheval
- Préciser l'organisation des tourne-à-gauche sur le Trocadéro au niveau de la voie George Pompidou
- Publier une étude des reports de flux afin de rassurer les automobilistes
- Mettre en place une phase de test du nouveau schéma sur 8 à 10 jours
- Expliquer aux usagers par où passer, notamment via Bir-Hakeim, pour rejoindre le 15e depuis le 16e et inversement
- Fluidifier la circulation afin de ne pas créer des pics de pollution sur le site
- Augmenter l'ambition du projet en faisant passer toutes les voitures et les bus dans les trémies du quai Branly ou en rouvrant les quais bas, pour libérer l'espace entre la Seine et la Tour de toute circulation automobile

REACTIONS

Beaucoup de personnes interrogées souhaitent que l'on tienne compte des personnes qui n'ont pas d'autre choix que de se déplacer en voiture, notamment les livreurs, les artisans, les personnes à mobilité réduite, les personnes qui rapportent chez elles leurs courses, ...

PROPOSITIONS

- Faciliter l'accès au site aux personnes à mobilité réduite et aux personnes qui travaillent avec un véhicule
- Penser à la circulation des camions, particulièrement dans les trémies
- Conserver des espaces de stationnement pour les camions de livraisons
- Penser aux stationnements ponctuels de bus scolaire sur la place du Trocadéro



PIÉTONS

« Sur le pont, il faut que les espaces soient bien répartis entre piétons, vélos et bus, de manière sécurisée. »

REACTIONS

En dehors des personnes hostiles à la piétonnisation, les contributeurs se montrent en général satisfaits par les propositions en termes de cheminements. La piétonnisation de la place J. Rueff et de l'avenue Joseph Bouvard a été saluée, permettant de créer « un seul et grand jardin ». Certains iraient même plus loin dans la piétonnisation afin d'assurer la sécurité des usagers et leur confort.

PROPOSITIONS

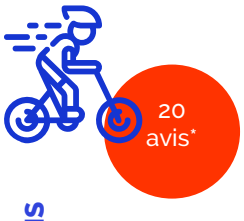
- Conserver la piétonisation du pont d'Iéna mais ne pas forcément le végétaliser (inutile si les bus continuent à y passer) ou végétaliser les trottoirs et laisser le passage central pour les bus
- Fermer le pont d'Iéna aux bus
- Rouvrir les quais bas pour piétonniser totalement le quai Branly sans créer d'embouteillages
- Conserver les trottoirs sur le côté et les bus et vélos au milieu : le schéma est plus intuitif et permet de s'approcher du bord du pont et de l'eau
- Marquer la voie des bus au sol pour que les piétons ne soient pas tentés de l'emprunter

REACTIONS

L'inclusion des personnes à mobilité réduite est un enjeu souligné dans les contributions. Les participants ont fait remonter de nombreuses propositions à ce sujet car ils trouvent injuste l'exclusion dont souffrent ces derniers, sur le site et dans Paris de façon générale.

PROPOSITIONS

- Retravailler les cheminements
- Ajouter des mains courantes, des bandes podotactiles
- Créer une rampe dans les escaliers du Trocadéro
- Implanter des ascenseurs ou des escalators de manière systématique



VÉLOS ET GLISSE

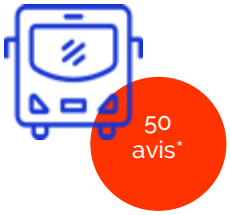
« Où sont les pistes cyclables ? Quand on fait du vélo ou du roller on n'avance pas. »

REACTIONS

Pour de nombreux contributeurs, usagers individuels et associations la continuité des pistes cyclables est complexe sur le site, et les équipements propices à cette pratique sont trop disparates.

PROPOSITIONS

- Assurer la continuité des pistes cyclables avec le Réseau Express Vélo
- Développer des pistes cyclables non-partagées avec les bus et bidirectionnelles
- Installer des parkings à vélo et des arceaux pour les arrêts plus ponctuels
- Mieux desservir le Sud du Trocadéro en pistes cyclables



TRANSPORTS EN COMMUN

« Il faut s'assurer que la circulation des bus sur le pont d'Iéna soit sans danger pour les piétons et cyclistes ! »

REACTIONS

Des usagers mais également des associations s'inquiètent des ruptures de correspondance perceptibles à ce stade du projet et du manque de desserte de l'avenue de la Bourdonnais.

PROPOSITIONS

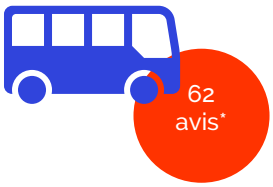
- Conserver les terminus des bus 69 et 86 sur l'avenue Joseph Bouvard
- Ne pas dévier la ligne 42 par le Nord car 2 arrêts seront non desservis et la correspondance avec le 69 et le 86 non assurée
- Ne pas dévier la ligne 30 au risque de dégrader l'intermodalité (métro>200m) et l'exploitation de la ligne

REACTIONS

La gestion des temps de parcours, de la régularité des bus et de leur saturation inquiète également les usagers et associations qui estiment que les bus de la RATP sont actuellement mal gérés et saturés. Ils estiment que le schéma de circulation doit être amélioré et clarifié. La proposition de l'équipe de trouver des financements pour le développement de navette autonome sur site est bien accueillie.

PROPOSITIONS

- Augmenter les réserves de capacité pour les bus 22 (avenues Kléber et Paul Doumer), 30 (avenues du Président Wilson et Kléber), 32 (rue Benjamin Franklin et avenues Paul Doumer et du Président Wilson) et 63 (avenues Georges Mandel et du Président Wilson)
- Créer un « hub » où tous les bus seront garés afin de mettre en valeur ce moyen de transport
- Ne pas ouvrir au contresens cyclable la rue Magdebourg et ne pas y reporter la circulation pour permettre au bus 30 de circuler
- Repenser les carrefours notamment du Trocadéro, Bir-Hakeim et sur le Quai Branly de façon à fluidifier le trafic et ne pas impacter les 8 lignes de bus qui y passent



CARS DE TOURISME

« Les cars de touristes ne font pas l'objet d'un traitement satisfaisant. Ils sont une source majeure de nuisances pour les parisiens. »

REACTIONS

Les participants se rejoignent sur le constat que les cars sont à l'origine d'une pollution de l'air, sonore et visuelle. Ils semblent énormément troubler le quotidien des habitants en stationnant le moteur allumé durant de longues heures en bas de leurs domiciles. Les autocars encombrent l'espace, gênant les circulations, et ils polluent l'image de ce site emblématique.

PROPOSITIONS

- Interdire les cars de touristes dans Paris
- Créer des stationnements à l'extérieur de Paris et développer des navettes propres pour accéder au centre (Bois de Boulogne, parking Roland Garros ...)
- Ne pas créer de stationnement dans les rues résidentielles comme l'avenue G. Mandel
- Proposer des solutions alternatives comme des navettes électriques pour transporter les touristes à l'instar de celles de la Fondation Vuitton
- Réguler les lieux de pose et dépose
- Favoriser le transport fluvial pour les touristes voire plus généralement pour les Parisiens

03.

Les enseignements et mesures mises en place pour répondre à la concertation

1- LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU : UN PROJET COMPATIBLE

Les non conformités du projet avec le PLU de Paris ne concernent que le Règlement du PLU, à l'exclusion du Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) et des Orientations d'aménagement et de programmation. Elles portent sur les points suivants :

- l'implantation de constructions nouvelles et la restructuration de constructions existantes dans des emprises d'espaces boisés classés (EBC) ;
- la création au sein du stade Émile Anthoine, classé en zone UG, de surfaces de plancher relevant de destinations non autorisées par l'article UG.2.2.1.

Le PLU comporte par ailleurs certaines dispositions non cohérentes avec la situation qui résultera de la mise en œuvre du projet. Ces dispositions ne s'opposent pas à la délivrance des autorisations d'urbanisme mais pourront néanmoins être mise en cohérence avec le projet :

- le classement en zone UV des parties du stade Émile Anthoine dont la vocation sportive est pérennisée ;
- la protection des arbres de qualités existants sur l'emprise du stade maintenue en zone UG ;
- le classement en « voie publique ou privée » de l'élargissement du trottoir proposé au droit de l'accès ouest au stade ;
- l'extension de l'emprise de zone UV couvrant le terre-plein de la place du Trocadéro et le bassin axial du jardin, suivant la nouvelle configuration de ces aménagements proposée par le projet.

Les dispositions du PLU mis en compatibilité s'inscrivent dans les orientations définies par le PADD, en cohérence avec les objectifs poursuivis par les différents outils réglementaires mobilisés.

Dans le cadre de la concertation, les dispositions proposées pour la mise en compatibilité du PLU n'ont fait l'objet que de deux contributions. La première relève la pertinence du dispositif présenté et souligne la nécessité de préserver une certaine souplesse pour accompagner les évolutions normales du projet, telles qu'elles pourront résulter du développement des études de maîtrise d'œuvre. La seconde revient sur la délimitation des espaces boisés classés, qui ne sont pas compatibles avec l'accueil de constructions et qui doivent à ce titre faire l'objet d'une nouvelle délimitation cohérente avec le projet. Ce contributeur note que le dispositif réglementaire de protection de l'environnement qui couvre le site doit en conforter l'intégrité, telle qu'elle est mise en valeur par le projet.

Globalement, aucune objection n'a donc été formulée contre les modalités proposées pour la mise en compatibilité du PLU de Paris. Le projet de PLU mis en compatibilité qui fera l'objet le moment venu d'une mise à disposition du public par voie électronique, dans le cadre des

dispositions particulières définies par la loi olympique, pourra intégrer des adaptations mineures résultant de l'avancement des études.

La totalité des contributions (registre, immersion, ateliers, réunions publiques et réunions institutionnelles) a été utilisée afin de nourrir le bilan des principaux enseignements de la concertation. Tout au long de la démarche, la maîtrise d'ouvrage et l'équipe de maîtrise d'œuvre étaient présentes pour entendre et comprendre les remarques, inquiétudes ou propositions du public.

Certaines propositions, techniquement et économiquement viables pourront être ou sont actuellement étudiées et approfondies par la maîtrise d'ouvrage et l'équipe de maîtrise d'œuvre. Cependant, à l'heure actuelle et devant la complexité des sujets discutés, tous ne peuvent pas encore faire l'objet d'une position tranchée de la part du maître d'ouvrage.

Les observations de la garante de la concertation ont permis d'enrichir la démarche tout au long de sa mise en œuvre. La maîtrise d'ouvrage tire également des enseignements du bilan rendu par la garante et apporte des précisions sur la manière dont la concertation s'est déroulée dans les paragraphes suivants.

2- RETOURS SUR LE BILAN FORMULE PAR LA GARANTE CNDP

Sur les enjeux et objectifs de la concertation

Un dispositif juridique complexe de mise en compatibilité du PLU encadrait cette concertation et aurait pu représenter un frein pour l'intérêt porté à cette dernière. Deux aspects de la concertation ont cependant rendu le dispositif plus accessible. D'une part, un effort de simplification et d'apprentissage a été mis en œuvre au-travers de l'exposition sur site, du site internet et du temps consacré lors des événements à revenir sur le fonctionnement d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU).

D'autre part, la présence de l'ensemble des acteurs du projet lors de chaque événement et la pluridisciplinarité de leurs expertises ont permis de répondre à l'ensemble des questions techniques posées par les participants. Les chargés de concertation présents lors des immersions, tous issus du monde de l'urbanisme, ont également su se rendre disponible afin d'expliquer les implications d'une procédure de mise en compatibilité du PLU.

Sur la communication et l'inclusion de publics variés

Bien qu'une communication assez large ait été déployée par la Ville de Paris, plusieurs facteurs justifient une participation moins importante et plus homogène qu'espérée. L'absence de mention de la concertation dans la plupart des médias et le calendrier très court entre l'annonce du projet lauréat et la première réunion publique sont deux facteurs qui expliquent cette forte représentation des riverains.

L'homogénéité des publics rencontrés en atelier et en réunion publique peut quant à elle s'expliquer par la complexité à mobiliser. Les touristes rencontrés en immersion ont, pour beaucoup, avoué ne pas bien cerner les enjeux du site actuel et du projet, leur expérience très ponctuelle du site ne leur permettant pas de bénéficier de la même expertise d'usage que la plupart des contributeurs rencontrées lors des événements de concertation.

Sur le calendrier de la concertation

Comme souligné par la garante, le projet « Site Tour Eiffel » a bénéficié d'une première phase de concertation menée de janvier à mars 2019. Les différentes équipes engagées dans le dialogue compétitif ont bénéficié des résultats de cette concertation. L'équipe lauréate s'est nourrie de cette première concertation pour élaborer le projet OnE. Elle avait bien en tête ces premiers apports lorsqu'elle a participé à la seconde phase de concertation du 5 juin au 13 juillet 2019, qui leur permettra d'enrichir encore davantage le projet.

La maîtrise d'ouvrage a choisi de débuter la concertation dès le 5 juin, soit 2 semaines après l'annonce du lauréat, afin de ne pas déployer une concertation seulement durant l'été, où les habitants peuvent être moins disponibles. Ce tempo resserré à induit une mise à disposition de documents en toute transparence. Les différents intervenants compétents en urbanisme étant néanmoins présents à chaque évènement pour expliciter les supports et accompagner le travail collectif.

Sur l'organisation de la concertation

Les outils déployés, notamment en réunion publique, avaient vocation à sortir du pendulaire jeu de questions-réponses de citoyens à élus. Bénéficier d'un temps de réflexion par table a semblé favoriser la structuration d'une prise de position mais également la communication entre les participants. Ces réunions publiques ne sont pas seulement des outils d'information, elles sont de véritables outils de participation où les acteurs concernés par des enjeux communs peuvent échanger sur leurs objectifs et visions.

3- LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Poursuite du dialogue

La participation à cette démarche de concertation a mis en avant l'intérêt du grand public, des associations et des acteurs locaux pour ce projet. La maîtrise d'ouvrage se saisira de cette opportunité pour poursuivre l'information et le dialogue avec ces différents publics, notamment au travers d'une réunion d'information vers le public avant la fin 2019, de la mise à jour régulière du site internet www.concertationsitetoureiffel.fr, et d'autres moments d'échange et de rencontre ultérieurs.

Usages, services et environnement

Enseignement n°1 – Garantir la propreté et la sécurité du site

La maîtrise d'ouvrage entend qu'une des attentes principales du public est l'exigence de propreté et de sécurisation du site. Elle va travailler avec ses partenaires afin de définir un mode de gestion et de surveillance optimale pour ce grand site.

L'équipe de maîtrise d'œuvre détaillera en phase avant-projet et projet les équipements et infrastructures garantissant l'optimisation de la gestion et de l'entretien du site : localisation et quantités de corbeilles et de poubelles de tri, alimentation et système de livraison des kiosques, commodités sanitaires, etc.

Les agents de la Police municipale de la Ville de Paris sont habilités à verbaliser les infractions constatées concernant la propreté des rues (épanchements, dépôts sauvages …), la tranquillité publique (lutte contre le bruit) et la protection des citoyens dans leurs déplacements (stationnement gênant, respect des voies de bus, des pistes cyclables, des espaces réservés aux vélos, etc). Elle préconise également aux citoyens l'utilisation de l'application « Dans ma rue » afin de signaler les anomalies dans l'espace public.

La Ville de Paris fait remonter les doléances des citoyens à la Préfecture de Police, qui reste entièrement responsable du maintien de l'ordre public, de la lutte contre les trafics, des agressions et vols, de la lutte contre la délinquance, et contre la menace terroriste.

Enfin, aucune fermeture des jardins n'est envisagée par la maîtrise d'ouvrage. Celle-ci serait contraire à la politique menée par la Ville de Paris.

Enseignement n°2 – Valoriser les usages parisiens tournés vers les familles et la pratique du sport

La maîtrise d'ouvrage entend que le site est un poumon vert pour les Parisiens et visiteurs. La pratique d'activités sportives ou de loisirs, pour les familles par exemple, participent à cette vision. La maitrise d'ouvrage souhaite un projet offrant des espaces du quotidien pour les Parisiennes et Parisiens qui pourront demain se réapproprier ce site.

La maîtrise d'œuvre étudie, par exemple, des solutions pour favoriser la course à pieds sur le site.

Les jardins n'ont pas pour vocation d'accueillir les vélos, trottinettes et autres équipements de glisse. Cependant, la Ville de Paris a en tête l'enjeu de conserver un espace dédié à ce type de pratiques sur le site, par ailleurs mises à l'honneur lors des Jeux Olympiques.

La création d'activités pédagogiques ou écologiques (composteurs collectifs, ruches, potagers collectifs, fermes pédagogiques, …) est une piste qui ressort de cette concertation et que la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre étudieront, à destination notamment des habitants du quartier.

La maîtrise d'ouvrage partage l'attente du public d'améliorer les jeux pour enfants sur ce site, participant à développer des usages possibles du site pour les familles.

Enseignement n°3 – Valoriser le patrimoine du site

La concertation a fait émerger de nombreuses attentes du public ou des associations concernant la valorisation du patrimoine. La maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre ont bien pris en compte la demande en faveur d'un design « parisien » et la volonté de restaurer les kiosques des années 30 existants. La maîtrise d'ouvrage partage également les attentes du public quant à la restauration, la préservation du patrimoine, et la valorisation de ce dernier à travers des parcours culturels. La Ville de Paris, consciente de la qualité patrimoniale, s'engagera dans des recherches de mécénat afin de restaurer et de valoriser la richesse du site.

La Ville de Paris imaginera des dispositifs d'association du public, notamment pour le choix d'éventuelles interventions artistiques sur le site par exemple.

Enseignements n° 4 : Equilibrer la programmation du site

L'équilibre de la programmation commerciale du site ressort comme un point d'attention du public. Des réflexions sont en cours sur la programmation qui viendra compléter la vocation sportive du site Emile Anthoine.

La place du Trocadéro n'aura pas vocation à accueillir de grands évènements réguliers et fréquents.

Concernant les kiosques, la maîtrise d'ouvrage signale sa volonté de chercher une programmation complémentaire, pouvant répondre aux besoins des riverains comme des touristes, et à tous les portefeuilles. Les pistes envisagées concernent l'offre commerciale (en visant à ne pas avoir deux kiosques proposant la même offre), les services, l'économie sociale et solidaire et une plus grande exigence sur la provenance des produits (circuits courts, …).

Enseignement n°5 – Faciliter l'accès au site pour tous

La maîtrise d'ouvrage partage les exigences du public et des associations en matière d'accessibilité. Elle veillera en phase avant-projet et projet à affiner le projet en visant une inclusivité à l'égard de tous les publics. La Ville aura pour ce projet la même exigence que pour d'autres aménagements livrés récemment : des espaces publics accessibles à tout type de handicap. Elle portera également une attention à l'accessibilité des dispositifs d'information.

En adoptant un périmètre de projet élargi, la maitrise d'ouvrage accompagne une transformation globale de l'espace urbain pour toutes et tous à l'échelle du quartier, et pas uniquement à proximité immédiate de la Tour Eiffel.

La maîtrise d'ouvrage entend les attentes exprimées concernant l'accessibilité des transports en commun. Elle rappelle que cette compétence ne lui appartient pas mais qu'elle travaille étroitement avec Ile-de-France Mobilités.

Enseignement n°6 – Aménager de façon raisonnable et durable un grand site touristique

La concertation a mis en avant une attente de la part du public d'un projet raisonné et durable, qui ne joue pas la « démesure » malgré la forte présence touristique. Cela devrait se traduire par une implantation raisonnable de commerces et de kiosques au plus près des besoins, et par des exigences fortes en termes de développement durable (tri et gestion des déchets notamment).

La durabilité du projet est aussi attendue en termes de végétalisation (quelles conditions techniques à la plantation d'arbres sur un pont ? quelle durée de vie de ces spécimens ?), de conception des espaces et de choix des espèces. La maîtrise d'ouvrage veillera à ce que la maîtrise d'œuvre détaille la faisabilité de ses propositions en phase avant-projet et projet, dans un objectif d'entretien facilité et de durabilité de la végétation.

Mobilités et cheminements

Enseignement n°7 – Stabiliser un schéma de circulation

La piétonnisation du pont d'Iéna et le schéma de circulation proposé ont suscité l'expression d'avis contradictoires :

- certains automobilistes ou riverains s'inquiètent des reports de trafic aux alentours ou estiment ne pas pouvoir opter pour d'autres solutions de mobilité

- en revanche de nombreux avis ont été exprimés en faveur d'une plus grande piétonnisation du site, pour apporter plus de sécurité et de confort.

Le choix de diminuer la place de la voiture dans la ville résulte d'une politique globale en faveur d'une ville plus durable et plus vivable pour les Parisiennes et les Parisiens.

Concernant le meilleur schéma de circulation à adopter, la concertation a éclairé l'équipe sur les pratiques des riverains (décharge des courses, arrêt des cars scolaires, utilisation des tournes-à gauche indispensable, ...). Cette expertise d'usage sera utile aux équipes pour la phase avant-projet et projet qui viendra préciser et stabiliser ce schéma de circulation.

Un nouveau schéma plus abouti sera présenté d'ici la fin de l'année 2019, dont l'ambition sera d'offrir des itinéraires et des conditions de reports de trafic satisfaisantes pour les riverains et les personnes pour lesquelles la voiture reste une nécessité.

Enseignement n°8 – Développer efficacement les mobilités douces

Dans une volonté de la Ville de valoriser et de développer toujours plus les mobilités douces, des discussions ouvertes seront poursuivies en phase avant-projet et projet afin de déterminer finement les adaptations nécessaires à leur déploiement sur le site. Toute l'équipe projet partage les exigences des usagers qui se sont exprimés en faveur des continuités cyclables, et de hiérarchie des voies (des pistes utiles à des parcours de grande ampleur // des cheminements doux autour du site). Le plan de circulation cyclable et les stationnements seront affinés en phase avant-projet et projet (emplacements vélos de longue durée abrités et sécurisés en plus d'un maillage fin et régulier d'arceaux classiques).

Une attention particulière sera donnée à la continuité du projet OnE avec les projets attenants engagés (Réseau Express Vélo par exemple).

Enseignement n°9 – Conserver la richesse de l'offre en transports en communs

La maîtrise d'ouvrage veillera à poursuivre le travail avec les acteurs institutionnels et associatifs pour bénéficier de leur expertise des réseaux de transports. Le plan de circulation des autobus a d'ores et déjà fait l'objet d'améliorations au regard des préconisations recueillies tout au long de la concertation.

Enseignement n°10 – Sécuriser et fluidifier les cheminements piétons

Les inquiétudes concernant un manque de lisibilité des voies dédiées aux piétons, aux bus et aux vélos ont été entendues, notamment sur le pont d'Iéna. Des solutions seront proposées par la maîtrise d'œuvre pour y remédier et pour assurer un partage clair de l'espace public aux différents usagers.

La signalétique sera travaillée dans le projet pour orienter correctement les publics et éviter les situations de congestion piétonne.

Enseignement n°11 – Trouver des solutions alternatives aux cars de tourisme sur le site

Des solutions pour diminuer le nombre de car de tourisme sur le site sont à l'étude. Elles s'inscrivent dans un travail global de la Ville de Paris sur la gestion du tourisme et de la présence des autocars touristiques à l'échelle de la capitale.

L'avenue Georges Mandel ne comportera pas de places de stationnement qui leur soit dédiés. Dans sa démarche pour une ville durable, la Ville de Paris a annoncé l'interdiction de la circulation des cars à moteur diesel d'ici à 2024.

CONCLUSION

La démarche de concertation a ouvert un dialogue constructif avec les contributeurs individuels, collectifs ou institutionnels.

La présence de Catherine GARRETA, garante de la concertation nommée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a permis de mobiliser et d'impliquer l'ensemble des acteurs touchant de près ou de loin au projet (élus, institutions, acteurs économiques, associations, et citoyens, …) et d'apporter un regard extérieur sur la démarche.

La stratégie de concertation déployée, avec des modes d'information et d'échanges variés, a permis une mixité des personnes interrogées.

Les mesures mises en place pour répondre à la concertation

Le dialogue sur ce projet se poursuivra avec le grand public et les parties prenantes.

- Un prochain rendez-vous est prévu avant la fin de l'année 2019 pour expliciter publiquement les enseignements de cette concertation et présenter l'état d'avancement du projet paysager, architectural et urbain. Des présentations aux conseils de quartier des arrondissements pourront être organisées le cas échéant.
- La maîtrise d'ouvrage va poursuivre les échanges avec les « Grands Voisins » du site et les acteurs particuliers (institutions culturelles, services de l'Etat, RATP, Port de Paris, …). Cela permettra d'approfondir le projet et de garantir son inscription dans son environnement et son adéquation avec les autres opérations en cours ou à l'étude.
- La maîtrise d'ouvrage et l'équipe de maîtrise d'œuvre reviendront vers le grand public pour expliciter les choix, notamment concernant les circulations et l'organisations des différents modes de transport, en s'appuyant de plans si nécessaire.
- Afin de permettre à chacune et chacun de suivre l'évolution du projet, le site d'information www.concertationsitetoureiffel.fr sera mis à jour régulièrement.

Les apports de cette démarche de concertation continueront à servir l'élaboration du projet tout au long des prochaines phases de travail.