

# PLAN DE DEPLACEMENTS DE PARIS

Synthèse des débats 2/12/05

REUNION PUBLIQUE EN MAIRIE DU 16<sup>ème</sup> arrondissement  
le 2 décembre 2005

Débat en présence de :

Denis BAUPIN, Adjoint au Maire de Paris chargé des Transports, de la Circulation, du Stationnement et de la Voirie  
Pierre-Christian TAITTINGER, Maire du 16<sup>ème</sup> arrondissement de Paris  
Gérard LEBAN, Premier Adjoint au Maire du 16<sup>ème</sup> arrdt chargé de la Voirie, de l'Urbanisme, de l'Architecture, de la Circulation et du Stationnement

## Synthèse des débats et des questions soulevées par la salle

60 personnes environ participent à la réunion regroupant des élus, des représentants de Conseils de quartiers, des représentants d'associations d'usagers et de commerçants, des habitants.

L'ensemble des interventions est synthétisé ci-après par thème fédérateur.

### Concertation

- Il est heureux que la concertation pour le PDP soit lancée, il serait souhaitable que les conseils de quartiers soient écoutés.
- Il est regrettable que le débat de ce soir n'ait pas été annoncé sur le site internet de la Mairie du 16<sup>ème</sup> arrondissement..
- Quel est le lien entre le PLU et le PDP ? Il faut en effet traiter ensemble les problématiques déplacements et urbanisme.

### Organisation des déplacements



### Transports en commun

- Beaucoup de parisiens attendent des moyens de transports qui leur offriraient une vraie alternative à l'automobile, avec un coût moins élevé. Cependant, il convient d'être vigilant quant aux coûts des aménagements (couloirs bus...). Par ailleurs, la fréquence des bus est encore insuffisante.
- Paris doit se soucier de l'accessibilité à la Ville pour les professionnels. En effet, des artisans refusent de venir à Paris du fait des problèmes de stationnement/livraisons.
- Le coût des déplacements n'est pas en faveur des transports collectifs pour les déplacements en famille. Les transports collectifs sont trop chers.
- Il est souhaitable que le PDP distingue les déplacements aux heures de pointe et les déplacements en heures creuses. Les problématiques sont différentes, notamment la nuit, où il faut permettre aux habitants de se déplacer en voiture, et donc prévoir le stationnement pour ces déplacements.
- Il faut limiter la circulation à 30 km/h dans Paris, et instaurer des quartiers d'accès restreints.
- Les déplacements en voiture sont beaucoup plus confortables pour les usagers : par exemple, la gare de Lyon n'a pas d'escaliers roulants, ce qui est très pénalisant.
- Il faut noter que les bus répondent aux normes Euro3, tandis que ceux qui sont commandés répondront aux normes Euro4 et Euro5. Les réductions de polluants sont donc fortes. Les bus électriques sont une solution illusoire, seuls les minibus étant adaptés à ce mode de propulsion.
- Il faudrait prolonger la ligne 63 depuis la Porte de la Muette vers le Bois de Boulogne le week-end.



- Les arrêts en "oreille" (élargissement de trottoir) permettent d'éviter les problèmes liés au stationnement sauvage sur les arrêts, ce qui permet l'accès des PMR aux autobus. Il faut développer ces dispositifs.
- Il est certes souhaitable d'avoir une ligne interne à l'arrondissement, mais il est important aussi de prolonger les lignes en lien avec les autres arrondissements.
- Les transports collectifs sont effectivement une alternative potentielle à l'automobile, il faut se donner les moyens de les rendre attractifs, notamment le soir et la nuit. Les bus circulent régulièrement par convoi de deux, il faut ensuite attendre 25 min pour le suivant.
- Le RER C est particulièrement « glauque », du fait du matériel et de la fréquentation faible en heures creuses. Il connaît souvent des incidents, tandis que les besoins générés par la ZAC Rive gauche (13<sup>ème</sup>) prennent de l'ampleur : il faut donc agir pour que la desserte soit satisfaisante et fiable.
- Pour répondre aux besoins de transports la nuit, pourquoi ne pas automatiser les lignes principales ? Ce sujet ne doit pas être tabou.
- Une station à proximité immédiate au parc des Princes existe (terminus Molitor). Pourquoi n'est-elle pas utilisée ? Elle permettrait un meilleur accès et réduirait de fait le nombre de personnes venant en voiture.

### **Piétons**

- La marche est perturbée par de nombreux obstacles : potelets, poteaux, voitures/motos/vélos en stationnement,...
- Le déficit d'offre de stationnement génère des flux de véhicules qui tournent pour trouver une place, ce qui accroît la pollution.
- Il faut inciter les personnes à se déplacer à pied. Quel est le budget alloué aux piétons ? Les trajets courts sont majoritaires, tout à fait réalisables à pied. Il faut donc un véritable budget d'aménagement pour les piétons et mieux penser les aménagements (couloirs bus, carrefours..) pour réduire l'accidentologie.
- Il n'y a pas assez de quartier piéton et les projets de réseau vert tardent à voir le jour.

### **Vélos**



- Les aménagements de pistes cyclables ne servent à rien. Il faut d'abord faciliter les déplacements alternatifs, avant de contraindre les déplacements automobiles. La ville propose des pistes pour les cyclistes, mais les 200 kms de pistes servent à 1 000 parisiens.
- Les élus du 16<sup>ème</sup> arrondissement sont souvent déraisonnables au sujet des vélos. Le vélo est considéré, dans le 16<sup>ème</sup>, comme un instrument pour les Chinois, alors que toutes les capitales européennes développent ce mode. Les cyclistes ne sont pas des ayatollahs, et sont souvent des anciens automobilistes. La politique de la municipalité va dans le bon sens, notamment pour les pistes cyclables à contre-sens, même si les aménagements ne sont jamais parfaits.
- Il est souhaité qu'un stand de réparation des vélos soit installé à la station Porte Maillot, et plus généralement que les accès aux transports en commun soient facilités pour les personnes ayant un vélo. Par ailleurs le code de la route mérite des aménagements.
- Le vélo est un très bon outil. Mais les problèmes de protection (pluie) et d'organisation (tenue de travail, effets indésirables comme la sueur) le rendent peu adapté à un usage en semaine pour le domicile-travail.
- Le vélo est parfaitement adapté pour le domicile-étude. Les problèmes actuels proviennent essentiellement de la dangerosité des pistes dans les couloirs bus, et du problème général du stationnement et du vol. A ce titre, les vélos en libre service (exemple Lyon) fonctionnent très bien.
- Pour les déplacements de courte et moyenne distance, il existe des vélos à assistance électrique à batteries faciles à transporter. Ils permettraient d'éviter les efforts indésirables cités ci-avant. Le problème du vol peut être résolu par l'achat d'antivol de qualité, certes chers, mais efficaces.



- Les vélos sont souvent volés la nuit, contrairement aux motos, beaucoup plus difficiles à manipuler. Le stationnement doit donc être mixte avec les deux roues motorisés.

### **Pollution**



- Tout le monde partage l'objectif de réduction de la pollution, mais les moyens employés par la Ville de Paris pour y parvenir ne sont pas les bons.
- L'argument de la pollution n'est pas suffisant : en effet, Airparif publie des indices bons en hiver, alors qu'en Août, quand la circulation est réduite, les indices sont critiques.
- Il y a 350 000 morts par an en Europe du fait de la pollution, dont une partie provient de l'automobile. On connaît les problèmes de l'amiante depuis 40 ans. Le problème est le même ici : il faut un débat qui permette d'apporter des solutions pour atteindre cet objectif de réduction de la pollution.
- La politique appliquée n'est pas la meilleure. Les aménagements de trottoirs, de pistes cyclables, de couloirs bus ne sont pas à l'échelle du fléau. Il faut aller plus loin, en interdisant le trafic automobile dans les noyaux urbains, éventuellement instaurer un péage urbain comme à Londres ou Stockholm. L'impératif de santé est si important qu'il faut apporter des mesures en accord, avec un débat sérieux basé sur une véritable étude socio-économique.
- Soucieux de la santé de nos enfants, il faut réduire l'usage de l'automobile à Paris.

### **Tramway**

- Il faut prolonger le tramway sur les boulevards des Maréchaux dans le 16<sup>ème</sup>, même si certains sont contre. C'est un mode moderne, efficace, non polluant localement. Le tramway ne servirait pas qu'aux seuls habitants du 16<sup>ème</sup>, mais à tous les Parisiens et franciliens.
- (*M. LE BAN - 1<sup>er</sup> adjoint au Maire du 16<sup>ème</sup>*) : Une pétition contre le projet d'extension du tramway dans le 16<sup>ème</sup> a été signée par 5 000 personnes. La quasi-totalité des habitants ne veulent pas du tramway, qui ne parcourrait que 1,7 km dans le 16<sup>ème</sup>.
- Pourquoi le tramway n'utilise-t-il pas la petite ceinture ?

### **Stationnement**

- Pourquoi n'y a-t-il pas de stationnement payant rotatif ?
- Compte-tenu de la saturation du stationnement, comment et où se garer le soir ?
- Le dossier présenté inclut les places privées en termes d'offre de stationnement. Mais comment faire accepter aux habitants d'immeubles ayant des places vacantes de les ouvrir à des personnes extérieures ? Le 16<sup>ème</sup> a le nombre de véhicules par ménage le plus élevé, et est l'arrondissement qui a le moins de parkings publics.

### **Deux roues motorisées**

Pourquoi les parkings destinés aux motos sont-ils orientés de la sorte ? En effet, ils obligent à une marche arrière ou à circuler sur les trottoirs pour s'y garer.

### **Vitalité commerciale**

Les débats abordent souvent le problème de la vitalité commerciale, mais dès que de modifications sont proposées, on assiste à une levée de boucliers. Il faudrait déjà que les habitants acceptent les modifications, pour constater ou non les améliorations.

### **Cadre de vie**

Il faut privilégier la qualité de vie, notamment en supprimant le stationnement de surface, en le transférant vers des parkings en ouvrage.



## Synthèse des réponses apportées en séance

### Organisation des déplacements



Denis BAUPIN remercie l'assemblée pour le nombre de sujets abordés et la qualité des interventions, qui ont été particulièrement constructives. Il apporte les précisions suivantes :

- La Ville de Paris veut faciliter les déplacements, améliorer la mobilité, mais du fait de la pollution et de l'efficacité du déplacement, certains modes sont donc favorisés (transports en commun, vélo, marche).
- Sur l'espace du tramway, circulent 2 fois plus de voyageurs que sur une voie de bus, et 3 fois plus que sur une voie de circulation automobile. Il ne s'agit pas de supprimer les automobiles, mais de rééquilibrer les modes. Un débat public se déroulera début 2006 sur le projet d'extension du tramway à l'Est et à l'Ouest. Chacun pourra faire part de son avis.
- Le tramway n'a pas été inséré sur la petite ceinture, pour des raisons d'efficacité des correspondances avec le métro et les bus, et cela en accord avec la précédente municipalité qui avait déjà prévu le tramway sur les boulevards des Maréchaux. L'objectif est de requalifier ces boulevards, qui ressemblaient à des autoroutes urbaines. Plus de 200 000 habitants vivent entre les maréchaux et le boulevard périphérique, soit 10% des parisiens. Ce projet est donc double : il offre un transport en commun moderne, et est l'occasion de revoir intégralement l'aménagement urbain. Le tramway est en surface, rendant les déplacements plus agréable, et bien que moins rapide que le métro, est beaucoup plus accessible.
- Le tramway dans le 16ème est pertinent, mais l'urgence est avant tout au niveau du tramway des maréchaux Est.

### Vélos



- Les flux vélos n'ont pas augmenté de « 1 000 vélos », parce que personne n'est capable de compter le nombre exact de vélos qui circulent dans Paris à un instant donné. Par ailleurs, on ne peut appréhender l'offre de pistes par le seul nombre de kilomètres. Le point le plus important est la notion de réseau continu et sûr.
- Les contre sens cyclistes sont souhaitables dans les petites rues, pour lesquelles un trait de peinture au sol suffit. Des tests sont en cours, où on ne note pas une accidentologie particulière. La ville a demandé à la préfecture de police l'autorisation de généraliser ces aménagements. Par ailleurs, il existe en Belgique un code de la rue, en plus du code de la route, dans lequel le mode de déplacements le plus fragile, le plus faible, est favorisé et qui établit comme règle générale la circulation à vélo en double sens dans toutes les rues.
- A Lyon, des vélos sont en libre-service, permettant de prendre un vélo à un endroit, et de le laisser à un autre. La fréquentation a explosé très rapidement, du fait de la facilité du système. Des études sont en cours pour un tel dispositif à Paris. Le problème du vol est effectivement préoccupant, il semble pertinent d'aménager des stationnements sécurisés aux grands équipements type université Dauphine.
- Les stationnements mixtes motos / vélos sont occupés le plus souvent par les motards. De plus les associations de motards ont demandé un mobilier spécifique. Pour les vélos, il faut deux points d'accroche. Par ailleurs, la ville soutient le principe du marquage des vélos. En Allemagne, 40% des vélos marqués qui sont volés sont retrouvés. La Ville souhaite que les constructeurs de vélos intègrent un marquage dès la fabrication du vélo et généralise ce dispositif.

### Pollution

Il faut être attentif à la lecture des indicateurs Airparif. En effet, Airparif mesure les pics de pollution, mais il faut aussi être attentif à la pollution quotidienne. Pour atteindre les normes de l'Organisation Mondiale de la Santé, il faudrait diviser le trafic automobile par deux, ce qui n'est pas envisageable instantanément. Il faut donc trouver des solutions à court terme.

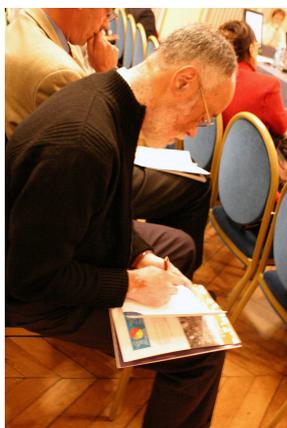


## Piétons



- Les potelets sur les trottoirs sont effectivement une solution peu satisfaisante, mais c'est la seule réellement efficace dans la situation actuelle. En effet, les automobilistes ne respectent pas les règles, et la Préfecture de Police n'arrive pas à les faire respecter. Pour les couloirs de bus, un trait peinture devrait suffire, et ce n'est pas le cas. Il faut donc des aménagements en dur, physiques, pour obliger les personnes à avoir un comportement civique. Paris a une spécificité : le pouvoir de Police ne revient pas au Maire, mais au Préfet de Police.
- Concernant les quartiers à accès restreints, le secteur des Halles / Beaubourg / Montorgueil est le plus grand quartier piétons d'Europe. Le PDP pourra intégrer des propositions de nouveaux secteurs piétons.
- Il n'y a pas de budget propre aux piétons : en effet, dans tous les projets, les piétons sont pris en compte. Par ailleurs, lorsqu'on donne plus de temps de vert aux feux pour les traversées des piétons, on réduit le temps de vert disponible pour les véhicules et les bus, ce qui oblige à faire des choix.

## Transports en commun



- En Ile de France, la compétence en matière de transports en commun est particulière : il n'y a pas de Syndicat Intercommunal comme les autres agglomérations. Jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2005, le Syndicat des Transports d'Ile de France était composé de représentants de l'Etat, des collectivités territoriales. En cas d'égalité, c'est l'Etat qui tranchait. Par la loi de décentralisation, le STIF sera piloté par les collectivités territoriales et les décisions devraient être plus cohérentes en termes de logique d'agglomération.
- Pour la raison évoquée précédemment, Paris n'est pas compétent pour définir les tarifs. A l'avenir, le souhait est de ne pas faire augmenter les tarifs des transports en commun au delà de l'inflation.
- La Ville est bien évidemment favorable à une amélioration du réseau de transports en commun dans Paris. Cela a un coût et Paris est fortement favorisé par rapport à la banlieue. Par ailleurs, seulement 10% de la pollution d'Ile de France est émise par Paris. L'enjeu est donc surtout pour les déplacements Paris-Banlieue et Banlieue-Banlieue. L'amélioration devrait donc porter sur la banlieue, et Paris en bénéficierait.
- Concernant les transports la nuit, depuis le mois de septembre, l'offre de Noctilien a été doublée. Paris demande également un renforcement des amplitudes de métro. La Région et Paris se sont engagés à étendre d'une heure les plages horaires des métros et RER le vendredi et le samedi.
- Effectivement le RER C n'est pas agréable. Il est fermé le mois d'août pour les travaux "Castor". Le RER C, réaménagé, pourrait être très utile aux touristes pour des sites majeurs comme Versailles, Trocadéro, Musée d'Orsay,.... Il faut donc d'abord améliorer l'offre et la qualité du service.
- Suite à la question sur la distinction des heures de pointe et des heures creuses, la question sous-jacente est aussi comment inciter les employeurs à modifier les horaires de travail pour atténuer les pointes. Les RTT ont déjà permis d'étaler les heures de pointe. Entre 1990 et 2000, la fréquentation du métro le soir a augmenté de 70%.
- La station du Parc des Princes n'est pas ouverte pour des questions de gestion des flux piétons. Le Stade de France permet à 80 000 personnes de venir quasi-exclusivement en transports publics. On peut donc envisager des accès efficaces en transports pour ce stade.
- Afin d'inciter à l'usage des taxis, une modulation des tarifs a été instaurée incitant les taxis à être plus présents dans Paris qu'aux abords des aéroports. De plus une modification de la répartition des stations ainsi que l'établissement d'un numéro unique pour appeler depuis chez soi un taxi aux différentes stations, a été étudiée par les services de la Ville.



## Stationnement



- La ville est en accord avec une augmentation des tarifs pour augmenter la rotation des véhicules. Mais le tarif le plus élevé est à 3€ de l'heure, tandis que les amendes sont à 11 €. Cela n'est pas dissuasif. De fait, 70% des automobilistes fraudent au stationnement. Puis, seul ¼ des PV sont réellement payés. Beaucoup de collectivités souhaiteraient que les amendes soient plus élevées. A Londres, le rapport entre prix et amende est de 1 à 25. En France, les amendes sont fixées par l'Etat, qui mène apparemment une réflexion.
- Le manque d'offre de stationnement est effectivement fort dans le 16<sup>ème</sup> arrondissement. L'exploitation de l'offre disponible en ouvrage est difficile, un travail est nécessaire avec les propriétaires. Le PLU ne prévoit pas de réduction des places de parking pour les nouvelles constructions, il prévoit 1 place de stationnement pour 100 m<sup>2</sup> de logement. En effet, à quoi sert une place par logement alors que seul un ménage sur 2 a une automobile ? Il est ridicule de générer des places vides.
- Les nouvelles opérations immobilières, dans lesquelles un foisonnement de l'offre avec les usages propres du programme et les besoins extérieurs (résidents du quartier...) ne voient pas le jour à un rythme suffisant pour répondre à la demande actuelle. Aussi, il semble pertinent de mieux gérer le gisement existant que d'attendre les nouvelles offres en souterrain. Un parking public coûte cher, et il se passe 6 ans entre la décision et la livraison. Ce délai est trop long pour répondre aux besoins immédiats.
- Par ailleurs, dans le 16<sup>ème</sup>, le stationnement payant va permettre de supprimer les véhicules ventouses et donc proposer plus de places disponibles pour les résidents. Les tarifs résidentiels, divisés par 5 par la municipalité, permet aux résidents de laisser leur véhicule en journée dans la rue pour une somme réduite (0,5 € / jour) et pendant 7 jours. Il reste 4 500 places gratuites dans le 16<sup>ème</sup>, et d'expérience sur les autres arrondissements, le passage au payant va permettre de libérer 1500 places qui sont actuellement utilisées par des véhicules ventouses.
- Enfin, ne peut-on pas inciter les Parisiens, dont 15% des voitures ne sont utilisées que 5 à 6 fois par an, à déposer leur véhicule dans des parkings surveillés à la périphérie, à un tarif préférentiel ?

## Circulation

- La municipalité est favorable à une limitation de la vitesse en ville à 30 km/h.
- Concernant les interdictions de circulation, la municipalité a le projet de récupérer les voies sur berges au profit des piétons et autres circulations douces. Evidemment, il faudra étudier ce projet afin de s'assurer que les flux ne se reportent pas sur d'autres voies, pénalisant d'autres quartiers.
- Le péage urbain n'est pas une solution valable en termes d'équité sociale. Le tri de véhicules ne doit pas se faire en fonction des revenus, mais sur d'autres critères, comme le niveau d'émissions polluantes des véhicules. Aussi une sélection selon les normes des émissions polluantes permettrait de lancer un signal aux constructeurs, afin que les véhicules soient plus propres. Par ailleurs, les moteurs ont des puissances permettant de rouler, pour de nombreux véhicules, à plus de 200 km/h, alors que la vitesse maximale autorisée est de 130. Si les véhicules étaient motorisés pour atteindre 130 km/h en vitesse maximale, ils consommeraient 30% de moins en ville et l'émission de polluants baisserait également de 30 %.