

# PLAN DE DEPLACEMENTS DE PARIS

Synthèse du débat du 25/10/05

REUNION PUBLIQUE EN MAIRIE DU 9<sup>ème</sup> arrondissement

le 25 octobre 2005

## Débat en présence de :



**Denis BAUPIN**, Adjoint au Maire de Paris chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie

**Jacques BRAVO**, Maire du 9<sup>ème</sup> arrondissement de Paris

**Nicole AZZARO**, Conseiller de Paris chargée de l'espace public et de l'écologie urbaine

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



Sont intervenus divers habitants de l'arrondissement et une personne résidant dans le 10<sup>ème</sup>.

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

### ***La nécessité de prendre en compte les gares du Nord et de l'Est dans le diagnostic***

- Dans le diagnostic présenté on parle beaucoup de la gare St Lazare mais on insiste pas assez sur la gare du Nord. C'est un pôle de transport qui déverse sur le 9ème arrondissement une foule qu'il faut intégrer dans la réflexion.

### ***La desserte du quartier par les transports collectifs***

- Les bus ne sont pas adaptés à la morphologie de la ville. Ce serait mieux d'avoir des bus plus petits qui passeraient plus souvent.
- Les lignes 8 et 9 vont-elles être modernisées?
- Avec le tram sur les Maréchaux, comment les voitures vont-elles pouvoir franchir les carrefours ?
- Le bus 67 pourrait circuler le soir car il n'y a aucune ligne Nord-Sud fonctionnant en soirée (plusieurs intervenants sont revenus à plusieurs reprises sur l'insuffisance des dessertes bus en soirée et, dans une moindre mesure, le dimanche).

### ***La question du coût des transports collectifs à mettre en débat***

- Les salariés ont 50% du prix de la carte orange remboursé par l'employeur : tout le monde ne le sait pas. Il faut communiquer à ce sujet.
- Il vaudrait mieux communiquer sur le prix des transports publics car cela n'est pas si excessif. Les transports collectifs coûtent moins chers que la voiture.
- Pour les déplacements courts, le ticket de métro est cher. Ne peut-on envisager la gratuité des transports à l'intérieur de Paris.
- Le transport collectif n'est pas cher ... surtout pour ceux qui sautent les barrières.

### **Améliorer les conditions des circulations douces**



- Suite à une expérience vue à Berlin, il faudrait étudier ce qui s'y fait. Il y a en effet à Berlin une signalisation pour les piétons indiquant les distances et les temps de parcours à pied. Par exemple, à partir de la gare du nord, il y a 3 itinéraires fréquemment demandés qu'il faudrait signaler : Opéra, Montmartre et Notre Dame.
- Le stationnement des 2 roues est un problème : le stationnement dans les cours d'immeubles provoque des débats sans fin au sein des copropriétés. Il faut donc trouver des solutions.
- Il y a eu beaucoup de progrès de faits pour les cyclistes. Mais le marquage et l'identification des pistes cyclables ne sont pas suffisants. Il y a eu un travail remarquable sur les boulevards Rochechouart et Clichy. Mais les pistes sont mal identifiées et sont également utilisées par les piétons, c'est dangereux.
- Il est surprenant que les déplacements 2 roues ne représentent que 2%. Cela semble sous-évalué.
- Il y a de nombreux 2 roues et rollers qui circulent sur les trottoirs et qui sont très dangereux pour les piétons. Il faudrait trouver des solutions (ex : chicanes ou pots de fleurs) pour empêcher les 2 roues de passer sur les trottoirs.
- Il y a une crispation autour du vélo avec de plus en plus d'altercations entre cyclistes et automobilistes. C'est inquiétant car, si une grande majorité des conducteurs de VP sont compréhensifs, il y a aussi beaucoup d'agressivité. Il est suggéré que l'on fasse de la communication pour favoriser la cohabitation entre cyclistes et automobilistes.

### **Pourquoi ne pas développer les véhicules électriques?**

### **Les relations avec les autres institutions et acteurs du transport**

### **La concertation**

- Pourquoi ne favorise-t-on pas les voitures électriques dans Paris ?
- Il y a d'autres grandes villes européennes qui ont beaucoup plus de véhicules électriques. Pourquoi pas à Paris ?
- Dans le cadre de la concertation, il est clair que l'acteur essentiel pour ce qui concerne le respect des règles et le contrôle, c'est la Préfecture de Police. S'il n'y a pas une volonté réelle de la Préfecture de Police, ce sera dur.
- Quels sont les moyens de pression de la Ville sur la RATP ?
- Comment va-t-on consulter les usagers du 9ème arrondissement qui ne sont pas résidents ?



---

## Synthèse des réponses apportées en séance

Denis BAUPIN et Jacques BRAVO apportent les réponses et les éclairages suivants au regard des questions soulevées par la salle :

### *Le 9ème arrondissement bénéficie d'une très bonne desserte par les transports collectifs, mais un certain nombre d'améliorations ponctuelles restent nécessaires*

- J.BRAVO indique qu'il est d'accord avec l'idée de mettre en service des bus plus petits et plus fréquents mais il regrette que la RATP ne soit pas au rendez-vous sur ce type de sujet. Il pense qu'il faut mettre la pression sur la RATP qui fait preuve d'une très grande « autonomie ». Il rappelle, par exemple, que la RATP n'a pas accepté de prendre en charge la navette du mercredi.
- D.BAUPIN précise que la mise en service de bus plus petits présente en effet des avantages mais également des inconvénients : Si on augmente le nombre de bus, cela va avoir une incidence sur les coûts qui se répercuteront d'une manière ou d'une autre sur les impôts.
- En ce qui concerne les investissements sur le métro, il est souligné que la RATP fait de gros efforts d'entretien des infrastructures et du matériel roulant. Actuellement la priorité porte essentiellement sur la ligne 1 qui va bénéficier d'investissements considérables car elle va passer entièrement en conduite automatique. D.BAUPIN indique que la ligne 13, qui est très chargée, devrait également bénéficier d'investissements.
- La Ville souhaite que la station Liège soit ouverte en soirée comme les autres stations parisiennes. Pour l'instant la RATP refuse toute évolution sur ce sujet. Les élus indiquent que cette position est inacceptable.
- A propos du tramway des Maréchaux, D.BAUPIN rappelle que la volonté de la Municipalité, c'est de réduire la circulation automobile d'environ 25% sur l'axe des Maréchaux et sur les voies qui traversent cet axe. C'est un choix clair et assumé dans l'objectif de réduction de la pollution atmosphérique. Sur l'axe des Maréchaux, le tramway offrira une capacité de transports sensiblement accrue par rapport à la situation actuelle. Sur les déplacements radiaux, il faut étendre les lignes de métro en banlieue et poursuivre l'interpénétration des lignes de bus de Paris avec celles de banlieue.
- En ce qui concerne le renforcement de la desserte par bus, cela fait partie des objectifs de la Municipalité comme en atteste la mise en place de la navette du mercredi. La Ville intervient auprès de la RATP et le STIF pour que la desserte en soirée par le bus soit améliorée.

### *Le coût des transports collectifs*

- D.BAUPIN confirme qu'il est tout à fait vrai que les transports collectifs sont, pour l'utilisateur, beaucoup moins chers que la voiture particulière. Dans Paris, le rapport est de 1 à 10. Ceux qui utilisent la voiture le font donc pour d'autres raisons que pour le prix et notamment parce que la voiture est un espace personnel, le prolongement du domicile en quelque sorte.
- Il indique par ailleurs qu'il n'est pas favorable à la gratuité totale des transports publics. Pour qu'il n'y ait pas de gaspillage et une dévalorisation du service, il faut qu'il y ait une participation de l'utilisateur. En outre, il n'est pas sûr que cela attirerait beaucoup de nouveaux usagers. Ce que l'on gagnerait en nouveaux utilisateurs des transports collectifs serait payé bien cher.
- Par contre, il est favorable à la gratuité pour des populations ciblées. Dans peu de temps, c'est le Conseil Régional qui va prendre le pilotage des transports collectifs en Ile-de-France. Dans ce cadre, on compte bien étendre les tarifs sociaux.

***L'amélioration des  
circulations douces :  
une priorité de la  
municipalité***

- A propos de la fraude dans les transports collectifs, D.BAUPIN indique que ce n'est bien sûr pas acceptable mais il faut mettre les choses en perspective. Il y a en effet 15% de fraude dans les transports collectifs contre 70% de fraude sur le stationnement payant.
- En ce qui concerne la marche, D.BAUPIN souligne le fait que Paris est une ville relativement petite : environ 10km du Nord au Sud et 10km d'Est en Ouest. Toute la ville peut donc être traversée à pied en 2 heures environ. Paris est donc bien adaptée aux déplacements piétons. L'idée d'une signalétique piétons est une bonne idée mais elle n'est pas facile à mettre en place car les gens se plaignent souvent de la surabondance de panneaux. Dans ce domaine D.BAUPIN indique que le dernier Conseil de Paris a adopté un programme de signalétique (jalonnement) et de marquage au sol pour les vélos.
- A propos des conflits des piétons avec les autres modes doux. Il est précisé que :
  - en ce qui concerne les vélos, on est dans une phase d'évolution des comportements et le rapport des forces n'est pas encore favorable aux cyclistes. Par la suite les choses devraient se stabiliser. Sur Rochechouart/Clichy, on a voulu faire un aménagement esthétique en évitant de multiplier des obstacles ou de la peinture au sol. Dans quelques mois, une évaluation du fonctionnement de cet aménagement sera faite et on pourra, le cas échéant, marquer plus nettement les espaces piétons et les espaces vélo. D'une manière générale, le meilleur moyen pour que les vélos ne soient pas sur le trottoir, c'est de faire des pistes cyclables sur chaussée. Faire des obstacles de type chicane sur les trottoirs n'est pas une solution facile car cela pénaliserait aussi les poussettes et les fauteuils roulants.
  - en ce qui concerne les rollers, D.BAUPIN précise que, selon le code de la route, les rollers doivent circuler sur les trottoirs. Il indique qu'il est intervenu auprès des différents ministres des transports pour que les rollers soient traités comme les vélos. Cette demande est restée sans suite pour l'instant.
- A propos des relations entre cyclistes et automobilistes, D.BAUPIN indique que les actions en faveur de la sécurité des vélos passent par une réduction de la vitesse des voitures et par une augmentation du nombre des vélos. La Mairie de Paris veut lancer des actions pour favoriser la cohabitation entre usagers. Mais, étant donné qu'il y a une abondance de communication, la Ville veut éviter que cette initiative passe inaperçue. Elle réfléchit donc à des moyens de communication innovants. Toutes les suggestions sont les bienvenues.
- En termes de stationnement des vélos, le stationnement dans la rue n'est pas idéal. Pour compléter cette offre sur la voie publique, dans le cadre du PLU, la municipalité va inscrire l'obligation de faire un local à vélo dans les constructions neuves. Pour ce qui concerne les immeubles anciens les locaux à vélo ont malheureusement été souvent supprimés. D.BAUPIN indique que l'Agence Nationale d'Amélioration de l'Habitat (ANAH) a créé une aide aux copropriétés pour créer des locaux à vélos.
- J.BRAVO rappelle que 2 places de stationnement voiture permettent de faire 12 places de stationnement 2 roues. Faire ce type de transformation nécessite d'effectuer des arbitrages difficiles. On va néanmoins continuer à augmenter le nombre de places de 2 roues.
- A propos des 2 roues motorisés, D.BAUPIN souligne qu'il y a certes une augmentation significative des 2 roues motorisés. Mais ce n'est toutefois pas l'explosion souvent décrite par les médias. Il considère qu'il ne faut pas ostraciser les 2 roues motorisés. Ils posent certes un certain nombre de problèmes : pollution

atmosphérique, bruit et surtout insécurité (50% des accidents graves dans Paris sont avec des 2 roues motorisés). Mais ils présentent aussi certains avantages notamment en termes d'occupation de l'espace. Il faut donc trouver des solutions en discutant avec leurs représentants. Les usagers des 2 roues motorisés sont bien organisés, ce qui facilite ce débat.

***Véhicules électriques : des limites à l'action publique***

- D.BAUPIN indique que la Municipalité fait déjà des choses pour les voitures électriques : il y a des places réservées et la recharge est gratuite et de plus elles bénéficient du demi tarif dans les parkings.  
A part cela la Municipalité n'a pas beaucoup d'autres moyens pour favoriser les voitures électriques. Par exemple, la Ville n'a pas le droit de donner des aides supplémentaires pour l'achat de véhicules. Un des problèmes c'est que les constructeurs ne se mobilisent pas sur ce créneau commercial. Le martèlement publicitaire en faveur du diesel défavorise ainsi le véhicule électrique.
- Pour ce qui concerne les bus, la miniaturisation des batteries n'est pas au point et cela est donc pénalisant. La RATP a néanmoins fait de gros efforts en faveur des véhicules propres : GPL, gaz, diester,...
- J.BRAVO signale qu'il n'est effectivement pas facile de développer la traction électrique. Il cite l'exemple des camions électriques de ramassage des ordures qui sont plus larges à cause des batteries ce qui fait qu'ils ont du mal à passer dans les rues étroites.

**Synthèse des réponses apportées en séance**

***Le partage de responsabilité avec d'autres instances compliquent l'action de la Municipalité parisienne***

- J.BRAVO indique que la RATP est une entreprise d'Etat qui ne dépend pas de la Ville de Paris. Elle devrait respecter les orientations fixées par les élus comme, par exemple, l'ouverture de la station Liège en soirée.
- A propos de la Préfecture de Police, D.BAUPIN confirme qu'il est vrai que le Maire de Paris n'a pas les mêmes compétences que les autres Maires de France. Mais il y a beaucoup de choses qui sont prises en charge par la Ville à la place de la Préfecture de Police. Plutôt que d'attendre que la Préfecture de Police réalise certaines actions, la Ville préfère donc prendre les choses en mains. La Préfecture de Police est financée à 50/50 par la Ville de Paris et par l'Etat. Ce point va être un sujet central dans la discussion du budget afin que la Préfecture de Police donne des garanties sur les moyens qu'elle va mettre en place.

***Une concertation large et qui s'en donne les moyens***

- D.BAUPIN indique que différents moyens permettront aux personnes ne résidant pas à Paris de s'exprimer dans le cadre de la concertation :
  - Le questionnaire est accessible sur Internet et donc accessible à tous les Franciliens
  - On va solliciter les employeurs pour qu'ils incitent leurs salariés à répondre au questionnaire

***L'action sur les horaires de déplacements offre une marge de manœuvre***

- A une question sur les possibilités d'étalement des pointes de déplacements, D.BAUPIN indique que c'est effectivement une piste intéressante. En effet, si on diminue le trafic d'heure de pointe de 5 à 10%, on gagne beaucoup en fluidité et en confort.  
Avec la RTT, les habitudes changent mais les pointes demeurent. Il y a donc une réflexion à mener avec les employeurs.
- Par ailleurs, le développement des liaisons de banlieue à banlieue permettra de limiter la charge des secteurs les plus saturés qui sont dans Paris.